



Jahresbilanz Rhein 2021 – Stabiler Verkehrs- weg

vom 10. Mai 2022

Claudia Thoma
Pressesprecherin
claudia.thoma@wsv.bund.de
Telefon +49 228 7090-1010
Mobil +49 173/5170639

Das Verkehrsgeschehen auf der wichtigsten Binnenwasserstraße Rhein ist im Jahr 2021 stabil geblieben. Im Vergleich zum Vorjahr ist ein moderater Zuwachs bei der Tonnage und bei der Anzahl der Schiffe zu verzeichnen:

Am Niederrhein – dem am stärksten frequentierten Rheinabschnitt - wurden 2021 mit 138,1 Mio. t wieder mehr Gütertonnen als im Vorjahr bewegt. 2020 waren es 123,4 Mio. t. Das ist im Vergleich zum Vorjahr ein Anstieg von 11,9 Prozent.

Auch die Anzahl der Güterschiffe ist 2021 auf 107.712 angestiegen (2020: 102.555), eine Steigerung von 5 Prozent. Die Containertransporte stiegen um 1,3 Prozent von rd. 1,86 auf rd. 1,89 Mio. TEU.

Am Oberrhein wurden 2021 mit 19,1 Mio. t um 13 Prozent mehr Gütertonnen als im Vorjahr (16,9 Mio. t) bewegt. Das ist im Vergleich zum Vorjahr ein Anstieg von 13 Prozent. Die Anzahl der Güterschiffe stieg um 11,8 Prozent von 21.121 auf 23.631 Einheiten. Die Containertransporte nahmen um 3,3 Prozent von rd. 251.000 auf rd. 259.300 TEU zu.

Prof. Dr.-Ing. Hans-Heinrich Witte Präsident der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt: „Der Rhein hat sich auch im zweiten von Corona geprägten Jahr 2021 als überaus stabiler Verkehrsweg bewährt. Die Gütermengen zeigen eine steigende Tendenz und auch die Personenschifffahrt hat wieder Fahrt aufgenommen. Wenn es um ökologische Transporte geht, gewinnen die Wasserstraßen mehr denn je an Bedeutung. Dies gilt ganz besonders für den Rhein.“

An den Nebenflüssen des Rheins haben sich die Gütermengen unterschiedlich entwickelt.





WSV.de

Wasserstraßen- und
Schifffahrtsverwaltung
des Bundes

An der Mosel (Schleuse Koblenz) lagen die Gütermengen 2021 bei 9,2 Mio. t, die Schiffsanzahl lag bei 8.459 Schiffen. Das bedeutet bei den Gütermengen einen Anstieg von 13,6 Prozent, bei den Schiffen einen Anstieg von 19,9 Prozent. 2020 waren es 8,1 Mio. Gütertonnen und 7.055 Schiffe.

Am Wesel-Datteln-Kanal (Schleuse Friedrichsfeld) ist die Anzahl der Schiffe im Vergleich zum Vorjahr um 10,9 Prozent angestiegen. 2021 waren es 20.065, 2020 waren es 18.085 Schiffe.

Am Main an der Schleuse Kostheim wurden 2021 12,1 Mio. Tonnen auf 15.213 Schiffen transportiert. 2020 waren es 13,5 Mio. Tonnen auf 16.333 Schiffen. Das bedeutet bei den Gütermengen im Vergleich zum Vorjahr einen Rückgang von 10,4 Prozent und bei der Anzahl der Schiffe einen Rückgang von 6,9 Prozent.

Am Neckar (Schleuse Feudenheim) wurden 2021 5,0 Mio. Tonnen auf 5.661 Schiffen transportiert, 2020 waren es 5,1 Mio. Tonnen auf 6.564 Schiffen. Das bedeutet bei den Gütermengen einen Rückgang von 2,0 Prozent und bei den Schiffen einen Rückgang von 13,8 Prozent.

Insgesamt kam es im Jahr 2021 in der Berufsschifffahrt auf dem Rhein zu 20,6 Prozent weniger Unfallereignissen als im Vorjahr. Insgesamt ereigneten sich z.B. 56 Festfahrungen/Grundberührungen, 2020 waren es 84. Im Jahr 2021 kam es zu 43 Unfällen mit Schifffahrtszeichen und zu 20 Kollisionen von Schiffen mit anderen Schiffen. Größere Havarien gab es nicht.

Dr. Marcus Erdmann, Leiter der Abteilung Schifffahrt in der GDWS: „Der Rückgang der Unfallzahlen belegt den hohen Sicherheitsstandard am Rhein. Dies ist Grundvoraussetzung für eine erfolgreiche wirtschaftliche Zusammenarbeit in Deutschland und Europa.“

Um den Rhein für die Schiffsverkehre der Zukunft anzupassen, werden am Mittel- und Niederrhein zwei bedeutende Infrastrukturprojekte umgesetzt, die „Abladeoptimierung Mittelrhein“ und die „Abladeverbesserung und Sohlstabilisierung am Niederrhein zwischen Duisburg und Stürzelberg“.

Auf der Mittelrheinstrecke ist ein möglichst schonender Abtrag des Felsens vorgesehen. Dafür beginnen Ende Mai in den Rheinabschnitten am Lorchhausener Grund und am Geisenrücken erste technische Versuche an der felsigen Sohle. Die Arbeiten dienen dazu, die speziell für diesen Einsatz entwickelten Geräte vor Ort zu erproben und ggf. anzupassen. Die Arbeiten werden - u.a.im Hinblick auf Erschütterungen und Schall - durch



WSV.de

Wasserstraßen- und
Schifffahrtsverwaltung
des Bundes

Messkampagnen der Bundesanstalten für Gewässerkunde und Wasserbau begleitet. Während der Versuche steht im Bereich des Lorchhauser Grunds für die Berg- und die Talfahrt durchgängig eine Fahrrinnenhälfte zur Verfügung. Während der Arbeiten am Geisenrücken kann die Schifffahrt die gesamte Hauptfahrinne uneingeschränkt nutzen.

Ende 2021 hat das WSA Rhein den Auftrag für diese Arbeiten erteilt.

Für die technischen Versuche sind sechs bis acht Wochen vorgesehen.

Beim Projekt Abladeoptimierung Niederrhein wurden im Rahmen der Kampfmittelsondierung im Herbst 2021 im Bereich „Bockum-Krefeld“ etliche Verdachtspunkte gefunden. Derzeit werden diese untersucht. Sobald die Ergebnisse vorliegen, kann in diesem Abschnitt mit der dauerhaften Stabilisierung der Sohle begonnen werden. Die Maßnahme umfasst eine Sohlsicherung und einen Sohlaustausch. Ziel dieser Arbeiten ist es, die Fahrrinntiefe dauerhaft und verlässlich zu gewährleisten und Abladebeschränkungen für die Schifffahrt zu vermeiden.

Ein Verkehrssicherungskonzept regelt die Belange der Schifffahrt während der Arbeiten. Die Schifffahrt kann den Baustellenbereich in breiten Spuren berg- und talwärts passieren.

Am Oberrhein wird im Bereich Mannheim die Liegestelle „Friesenheimer Insel“ am rechten Rheinufer bei Rhein-km 429 erweitert. Ab diesem Sommer kann die Liegestelle genutzt werden.

Heinz-Josef Joeris, Leiter der Abteilung Wasserstraßen in der GDWS:
„Die Infrastrukturprojekte am Rhein stärken den Verkehrsträger Wasserstraße und unterstützen die Schifffahrt dabei, die ökologischen Vorteile der Binnenschiffe auszuschöpfen.“

Förderprogramme des Bundes zur nachhaltigen Modernisierung von Binnenschiffen und zur Minderung von Schadstoffausstoßen seit 2007 haben dazu beigetragen, dass die deutsche Binnenschifffahrt inzwischen um 10 Prozent weniger Kohlendioxid und sogar um 43 Prozent weniger Stickstoff pro Jahr ausstößt.

Das bis 2020 mit zuletzt 6 Mio. EUR p.a. dotierte Förderprogramm wurde durch Neufassung der Förderrichtlinie des Bundesverkehrsministeriums – als Folge des „Masterplans Binnenschifffahrt“ - seit 2021 massiv aufgestockt. In den Jahren 2021 bis 2023 ist eine Förderung mit einem Gesamtvolumen von 95 Mio. EUR vorgesehen. Das Fördervolumen für 2021 (30 Mio. EUR) wurde auf entsprechende Förderanträge des Gewerbes u.a. zu Emissionsminderung und emissionsarmen Antriebssystemen bewilligt.