

Wir machen Schifffahrt möglich.



WSV.de

Wasserstraßen- und
Schifffahrtsverwaltung
des Bundes

Pressemitteilung

**Generaldirektion
Wasserstraßen und
Schifffahrt**

Ulrich-von-Hassell-Straße 76
53123 Bonn
www.wsv.de

Jahresbilanz 2018 für den Rhein vorgelegt!

vom 5. Feb. 2019

Claudia Thoma
Pressesprecherin
claudia.thoma@wsv.bund.de
Telefon +49 (0)228 42968-2190
Mobil +49 (0)173/5170639

Der Rhein ist auch im Jahr 2018 die für den Gütertransport bedeutendste Binnenschiff- fahrtsstraße Europas. Rund 70 Prozent aller Gütertransporte auf den deutschen Binnen- wasserstraßen werden auf dem Niederrhein bewegt.

Im Vergleich zu den Vorjahren dauerte die **Niedrigwasserphase** im vergangenen Jahr ungewöhnlich lange an, von Ende Juni bis Anfang Dezember. Sie führte dazu, dass Schiffe auf dem Rhein streckenweise zwei Drittel weniger laden konnten und vermehrt Schiffe mit geringen Tiefgängen unterwegs waren. An einigen Rheinabschnitten wurden die niedrigsten Wasserstände seit Beginn der Aufzeichnungen gemessen. In den letzten 150 Jahren hat es nur fünf weitere Niedrigwasserphasen mit noch länger andauernden Niedrigwassertagen gegeben.

Prof. Dr.-Ing. Hans-Heinrich Witte, Präsident der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt: „Das extreme Niedrigwasser des vergangenen Jahres hat eine große öffentliche Aufmerksamkeit auf den Rhein gelenkt und damit die wirtschaftliche Bedeutung des wich- tigsten europäischen Flusses deutlich gemacht. Die Erhaltung und Weiterentwicklung unse- rer Wasserstraßen hat für uns höchste Priorität.“

Vor allem bedingt durch das Niedrigwasser sind 2018 signifikante Ladungsrückgänge auf dem gesamten Rhein von Basel bis Emmerich zu verzeichnen. Damit verbunden ging auch die Anzahl der Güterschiffe auf dem Rhein zurück. Deutliche Rückgänge sind auch bei der Anzahl der Schiffe und bei den Ladungsmengen an den Eingangsschleusen der Nebenflüsse des Rheins und den Kanälen am Rhein festzustel- len.

An der Schleuse Iffezheim (Oberrhein) wurden im Vergleich zum Vorjahr 23,6 Prozent weniger Güter transportiert. 2018 waren es 17,2 Mio. Tonnen, 2017 22,5 Mio. Tonnen. Die Anzahl der geschleusten Schiffe lag im vergangenen Jahr bei 25.100 (2017: 29.111), ein Rückgang von 13,8 Prozent.



Im Wesel-Datteln-Kanal (Schleuse Friedrichsfeld) gingen die Gütermengen im Vergleich zum Vorjahr um 24,9 Prozent zurück. Wurden 2017 noch 17,7 Mio. Tonnen Ladung transportiert, waren es 2018 13,3 Mio. Tonnen.

Die Anzahl der Schiffe ging im vergangenen Jahr um 12,0 Prozent zurück.

2018 wurden 16.932 Schiffe geschleust, 2017 waren es 19.247 Schiffe.

Am Main (Schleuse Kostheim) wurden 2018 21,8 Prozent weniger Gütertonnen transportiert. 2018 waren es 12,2 Mio. Tonnen, 2017 15,6 Mio. Tonnen.

Die Anzahl der Schiffe ging um 20,8 Prozent zurück. Passierten die Schleuse 2017

17.107 Schiffe, waren es 2018 13.543.

Die wichtigsten Güterarten, die auf dem Niederrhein transportiert werden sind Erze, Steine, Erden, Kohle, rohes Erdöl und Erdgas sowie Mineralölprodukte (z.B. Benzin, Diesel, Kerosin).

Ein großes Rheinschiff mit einer Länge von 110 m und einer Tragfähigkeit von bis zu 3.000 Tonnen ersetzt 150 LKW mit je 20 Tonnen Ladung.

Die Zahl der **Havarien/Vorfälle** auf dem Rhein – Grundberührungen, Festfahrungen, Kollisionen, Beschädigung von Anlagen etc.- ist mit 2,4 Prozent im Vergleich zum Vorjahr leicht zurückgegangen. Dies ist auch auf das umsichtige Verhalten der Schifffahrt zurückzuführen. Schwere Havarien gab es 2018 nicht.

Um auch bei Niedrigwasser die Bedingungen für die Schifffahrt zu verbessern, werden derzeit am Mittel- und Niederrhein zwei Projekte zur Abladeoptimierung vorbereitet, bei denen auch ökologische Aspekte eine große Rolle spielen.

„Um den Rhein für die Verkehre der Zukunft anzupassen, planen wir am Mittel- und Niederrhein eine Optimierung der Abladetiefe. Das bedeutet für die Schifffahrt eine bessere Planbarkeit und mehr Flexibilität“, so Prof. Dr.-Ing. Hans-Heinrich Witte.

Die Ergebnisse des aktuellen Dialogs mit den Interessengruppen werden nun in die weiteren Überlegungen einfließen.

Wegen der niedrigen Kohlendioxidemissionen pro transportierter Ladungsmenge ist die Binnenschifffahrt ein **umwelt- und klimafreundlicher Verkehrsträger**.

Prof. Dr.-Ing- Hans-Heinrich Witte: „Derzeit ermitteln wir den Schadstoff-Ausstoß der Binnenschifffahrt in regionalen Ballungszentren. Deshalb haben wir die Bundesanstalt für Gewässerkunde beauftragt, wissenschaftliche Grundlagen zu erarbeiten. Um den Rußpartikel-Ausstoß der Schiffsmotoren zu reduzieren, fördern wir, im Auftrag des Bundesverkehrsministeriums, den Austausch alter Motoren gegen neue schadstoffärmere. Dafür stehen jährlich insgesamt bis zu 40 Mio. Euro bereit. Damit leisten wir einen wesentlichen Beitrag, um Schadstoffe insbesondere in Ballungsräumen zu reduzieren.“

Ausblick:

Der Rhein wird für den Gütertransport auch zukünftig eine große Rolle spielen. Prognosen gehen bis 2030 von zunehmenden Verkehren aus.

Der Fluss hat erhebliche Kapazitäten, um die wachsenden Verkehre aufzunehmen und diese umweltfreundlich zu bewältigen.

Größere Schiffe und eine geänderte Lagerhaltung der Industrie haben die Logistik auf dem Rhein jedoch verletzlicher gegenüber stärkeren Niedrigwasser- und Hochwasserphasen gemacht.

Deshalb bedarf es einer noch besseren Vorbereitung aller Partner wie z.B. Schifffahrt, verladene Industrie und Wasserstraßenverwaltung, um auf zukünftige Niedrigwasserphasen passend reagieren zu können. Dieser gemeinsame Dialog wird mit dem Wissen um die natürlichen Schwankungen des Flusses zu intensivieren sein.

Hintergrund:

Der Rhein ist mit einer Gesamtlänge von 1.233 km der längste und für den Gütertransport wichtigste deutsche und europäische Fluss. Er ist ab Rheinfelden auf einer Länge von 884 Kilometern schiffbar.

Die Metropolregionen und Industriezentren in der Rheinregion wickeln ihren Import und Export vor allem über die großen Überseehäfen Amsterdam, Rotterdam und Antwerpen (ARA-Häfen) ab. Rund 35 Prozent aller Güter, die in den ARA-Häfen entladen werden, kommen auf Binnenschiffen über den Rhein.

Weitere Infos zur Abladeoptimierung Mittelrhein:

http://www.wsa-duisburg-rhein.wsv.de/Bauprojekte/Abladeoptimierung_Mittelrhein/index.html