

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Steffi Lemke, Dr. Valerie Wilms, Stephan Kühn (Dresden), weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 18/7249 –**

Transport auf der Elbe

Vorbemerkung der Fragesteller

Die Mittlere und Obere Elbe ist der letzte, auf 600 Kilometer freifließende, ungestaute Strom in Deutschland. Die Flusslandschaft ist einzigartig und vielfach geschützt. Fast der gesamte Lauf der deutschen Elbe ist europäisches Schutzgebiet, auf 400 Kilometern Länge erstreckt sich das UNESCO-Biosphärenreservat Flusslandschaft Elbe, das größte terrestrische Schutzgebiet in Deutschland. Die Auen gehören zu den „Hot Spots“ der Biodiversität in der Bundesrepublik Deutschland. Trotz eines Ausbaustopps wird an der Elbe seit nun wieder zehn Jahren kontinuierlich gebaut, um eine nahezu ganzjährige Fahrtiefe von 1,60 m zwischen Geesthacht und Dresden bzw. 1,50 m zwischen Dresden und deutsch-tschechischer Grenze herzustellen. Diese Fahrtiefe soll eine planbare Güterschifffahrt ermöglichen, sie wurde in den letzten Jahren aber kaum erreicht. Auch die Transportzahlen gehen zurück. Obwohl Millionen in die Wasserstraße investiert wurden, wurde immer weniger auf ihr transportiert. Im Jahr 2014 sind die Transporte verglichen mit den Vorjahren um die Hälfte auf ein neues historisches Tief von 0,4 Millionen Tonnen eingebrochen (Verkehrsberichte der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Ost 2013 und 2014). Im Jahr 2015 ruhte die Güterschifffahrt aufgrund der anhaltenden Trockenphase und Fahrtiefen mit teils weit unter einem Meter für ca. ein halbes Jahr. Für die Binnenwasserstraßen des Bundes bestehen unterschiedliche Zuordnungen zu den WSV-Wasserstraßenklassen. Für Schubverbände ergeben sich daraus unterschiedliche Befahrensmöglichkeiten. Oft wird die Bedeutung der Elbe als Wasserstraße betont. Mit hohen Kosten und großem Aufwand wird versucht eine planbare Schiffbarkeit zu gewährleisten, obwohl die letzten Jahre deutlich zeigen, dass dies nicht gelingt. Es stellt sich die Frage, in welchem Verhältnis sich die Unterhaltungsmaßnahmen und die Gefährdung der Flusslandschaft sowie die weiteren Nutzungen gegenüberstehen.

Transporte

1. Ab wie viel Containerlagen erachtet die Bundesregierung Containertransporte auf den Binnenwasserstraßen grundsätzlich und speziell für die Elbe, Havel und angrenzenden Kanäle, wie Elbe-Seitenkanal, Mittellandkanal, Elbe-Havel-Kanal und Kanäle um Berlin, als wirtschaftlich?

Auf dem Kanalnetz findet zweilagiger Containerverkehr und auf der Elbe dreilagiger Containerverkehr wirtschaftlich statt. Die dazu im Kanalnetz und auf der Elbe eingesetzten Fahrzeuge unterscheiden sich dabei hinsichtlich ihrer Abmessungen (Länge, Breite).

2. Wie sind nach Kenntnis der Bundesregierung die genauen Parameterobergrenzen südöstlich von Hamburg für die Klassen IV, Va, Vb und VIb, und welches sind die limitierenden Faktoren, die sich aus der Klassifizierung der Elbe, Havel und angrenzenden Kanälen, wie Elbe-Seitenkanal, Mittellandkanal, Elbe-Havel-Kanal und Kanäle um Berlin, ergeben (bitte mit Angabe des Bauwerkes, Ortes und Kilometerangabe, des Engpasses – beispielsweise Durchfahrts Höhe – und Verwaltungshoheit für den jeweiligen Faktor)?

Die zulässigen Fahrzeugabmessungen für die Nutzung der einzelnen Binnenwasserstraßen sind in Teil 2 der Binnenschiffverkehrsstraßenordnung geregelt. Die zulässigen Fahrzeugabmessungen werden in der Regel nicht durch einzelne Bauwerke limitiert.

3. Welche Restriktionen bis 2014 für den zweilagigen Containerverkehr von und nach Berlin sind nach Meinung der Bundesregierung laut „Sachstandsbericht Verkehrsprojekt Deutsche Einheit“ des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) vom Juni 2014 zum Projekt 17 Wasserstraße (Ausbau Hannover – Berlin), das die Bedingungen für den Containerverkehr in der Relation Hamburg – Magdeburg – Berlin deutlich verbessern soll, gemeint (bitte genau benennen, auf welchen Streckenabschnitt)?

Wann wurden diese Restriktionen beseitigt, bzw. wann werden sie beseitigt?

Welche Restriktionen bestehen für einen dreilagigen Containerverkehr zwischen Hamburg – Magdeburg – Berlin?

Die im Sachstandsbericht Juni 2014 benannten Restriktionen für den zweilagigen Containerverkehr sind Einschränkungen bzgl. der erforderlichen Durchfahrts Höhe, im Einzelnen:

- Fußwegbrücke Genthin (Elbe-Havel-Kanal) – nach Fertigstellung des Neubaus Rückbau der alten Brücke nötig (erfolgt in 2016),
- Schleusenbrücke Brandenburg (Untere Havelwasserstraße Abschnitt Brandenburg-Berlin, Oberer Vorhafen der Schleuse Brandenburg) – Anhebung nötig (geplant in 2018/2019),
- Straßenbrücke Marquart (Untere Havelwasserstraße Abschnitt Brandenburg-Berlin, Sacrow-Paretzer-Kanal) – nach Fertigstellung des Neubaus Rückbau der Behelfsbrücke nötig (erfolgt in 2016),
- Freybrücke (Untere Havelwasserstraße Abschnitt Brandenburg-Berlin, Pichelsdorfer Havel) – nach Fertigstellung des Neubaus Rückbau der Behelfsbrücke nötig (erfolgt in 2017).

Ein durchgängiger dreilagiger Containerverkehr auf der Relation Hamburg-Magdeburg-Berlin wird auch in Zukunft nicht möglich sein, weil die im Zuge des

Verkehrsprojekts 17 Deutsche Einheit hergestellte Brückendurchfahrtshöhe 5,25 m beträgt.

4. Welche Kenntnisse hat die Bundesregierung darüber, für welchen Containertransport (einlagig, zweilagig, dreilagig oder darüber) die Binnenwasserstraßen des Bundes hinsichtlich der Brückenhöhe ausgelegt sind?

Die Infrastruktur der Binnenwasserstraßen ist unterschiedlich. Die Brückendurchfahrtshöhen lassen je nach Binnenwasserstraße einlagigen, zweilagigen, dreilagigen oder mehrlagigen Containerverkehr zu.

5. Welche Voraussetzungen stellt nach Kenntnis der Bundesregierung der zwei- und der dreilagige Containertransport an die Fahrzeugtypen (Schiffe und Schubverbände) und deren Ausstattung?

Die Binnenschiffe müssen so gebaut sein, dass sie neben den allgemeinen schiffbaulichen Anforderungen der Binnenschiffsuntersuchungsordnung im Zusammenhang mit dem Bau und der Ausrüstung der Binnenschiffe und den Anforderungen aus den Schifffahrtspolizeiverordnungen (z. B. Einhaltung der vorgeschriebenen Sichtschatten, freie Rundumsicht) auch die besonderen Vorgaben hinsichtlich der Stabilität erfüllen (BinSchUO, Anlage, Anhang II, Teil II, Kapitel 22 (Stabilität von Schiffen, die Container befördern)).

6. Auf welchen Streckenabschnitten wird nach Kenntnis der Bundesregierung auf der Elbe zwischen Hamburg und deutsch-tschechischer Grenze bereits ein dreilagiger Containertransport durchgeführt?

Ein dreilagiger Containertransport wird auf der Elbe in Abhängigkeit des Ladungsangebotes und des Wasserstandes unterhalb Dresden (Alberthafen) durchgeführt.

7. Welche Voraussetzungen müssen nach Kenntnis der Bundesregierung die Elbe, der Elbe-Seitenkanal, Mittellandkanal und Elbe-Havel-Kanal für einen ein-, zwei- und dreilagigen Containertransport über Schubverbände erfüllen (bitte die Fahrtiefen und Durchfahrtshöhen für jede Lage tabellarisch darstellen und auf die Anordnung und die maximale Anzahl der Leichter eingehen)?

Das Kanalnetz erfüllt mit geringen Einschränkungen einen zweilagigen Containertransport hinsichtlich der Brückendurchfahrtshöhe. Einschränkungen hinsichtlich der Fahrrinntiefe bestehen für Containertransporte im Kanalnetz nicht.

Auf der Elbe lassen die Brückendurchfahrtshöhen bis nach Dresden dreilagigen Containerverkehr zu. Einschränkungen bestehen hinsichtlich der aktuell verfügbaren Fahrrinntiefen. Die erforderliche Fahrrinntiefe wird zudem von den Containergewichten und dem Leercontaineranteil bestimmt.

8. Wie viele Container wurden nach Kenntnis der Bundesregierung in den Jahren 1997 bis 2015 transportiert (Angaben bitte aufgeschlüsselt nach Jahren und Teilstrecken sowie in TEU angeben:
 - a) von Hamburg über den Elbe-Seitenkanal – Zählstelle Schiffshebewerk Scharnebeck – ,
 - b) von Hamburg über die Elbe in Richtung Magdeburg und Riesa/Dresden,
 - c) von Hamburg nach Tschechien,
 - d) von Hamburg zu sonstigen Zielen, beispielsweise Richtung Lübeck und Berlin)?
9. Wie viele Gütertonnen wurden nach Kenntnis der Bundesregierung in den Jahren 1997 bis 2015 auf der Elbe und auf dem Elbe-Seitenkanal transportiert (Angaben bitte nach Jahren und nach Zählstellen – Schleuse Geesthacht, Stadtstrecke Magdeburg, deutsch-tschechische Grenze und Schleuse Scharnebeck – aufschlüsseln)?

Die Fragen 8 und 9 werden wegen des Sachzusammenhangs gemeinsam mit der nachstehenden Tabelle (Anlage 1) auf Grundlage der vorliegenden Daten beantwortet.

10. Durch Mittel in welcher Höhe und durch welche Programme wurden nach Kenntnis der Bundesregierung seit 2010 Containerlinien wie die Elbe-Container-Linie ECL2000 oder die ETS Elbe zwischen dem Hamburger Hafen und Wittenberge/Magdeburg/Aken/Riesa gefördert?

Die Containerlinien ECL2000 und ETS Elbe wurden seit 2010 weder vom BMVI noch vom BMWi gefördert.

Unterhaltung der Elbe

11. Welche Unterhaltungsziele (Fahrrinntiefe, Fahrrinnenkastenbreite etc.) sind nach Kenntnis der Bundesregierung seit dem Jahr 1990 bis heute für die Elbe zwischen Geesthacht und deutsch-tschechischer Grenze gültig (bitte nach Jahren und den unterschiedlichen Elbeabschnitten aufschlüsseln), und durch welche Maßnahmen stellt die Bundesregierung die Umsetzung der Ziele sicher?

Im Jahr 1991 wurde das Unterhaltungsziel für die Elbe definiert durch das Maß 1,60 m unter dem jeweils gültigen Bezugswasserstand. Der zugehörige Fahrrinnenkasten hatte eine Breite von 50 m.

Nach dem Augusthochwasser des Jahres 2002 wurde das Unterhaltungsziel in der Elbestrecke E1 auf das Maß 1,50 m unter dem Bezugswasserstand reduziert. Weiterhin wurden abschnittsweise Fahrrinnenbreiteneinschränkungen vorgenommen (Stadtstrecke Magdeburg: 30 m).

Die Festlegung eines neuen Unterhaltungsziels unter dem aktuellen Bezugswasserstand ist in Vorbereitung.

12. Welche gleichwertigen Bezugsniveaus – wie beispielsweise der GIW (Gleichwertiger Wasserstand) – sind nach Kenntnis der Bundesregierung seit dem Jahr 1990 bis heute für die Elbe zwischen Geesthacht und deutsch-tschechischer Grenze gültig und wurden angewendet (bitte nach Jahren und gegebenenfalls den unterschiedlichen Elbeabschnitten aufschlüsseln)?

Seit 1990 wurden folgende Bezugswasserstände für die Festlegung der Unterhaltungsziele verwendet:

1990 bis 1991: RW 59,

1991 bis heute: GIW 89*,

2005 bis heute: GIW 98 (streckenweise, insbesondere im Bereich der Erosionsstrecke).

13. An welchen Abschnitten der Elbe zwischen Geesthacht und der deutsch-tschechischen Grenze wurden nach Kenntnis der Bundesregierung von 1990 bis einschließlich 2014 Baggerarbeiten vorgenommen?
- In welchen Jahren fanden keine Baggerarbeiten statt, und warum nicht?
 - Wie hoch waren die verlagerten Mengen des Baggergutes, und was geschah mit dem Baggergut?
 - Welche Kosten sind dabei entstanden?
 - Was war die jeweilige Zielstellung der Baggerungen (bitte nach Jahren mit Angabe der Flusskilometer sowie Kosten, Baggergutmengen und einzelner Baggerung aufschlüsseln)?

Im vorgenannten Zeitraum wurden in allen Abschnitten der Elbe Arbeiten zur Umlagerung von Sohlmaterial ausgeführt. Zur Beseitigung der Fehltiefen und zur Vergleichmäßigung des Geschiebetransports werden jährlich durchschnittlich 200 000 m³ Sohlmaterial umgelagert. Die Umlagerung erfolgt innerhalb der Elbe. Baggerungen werden sowohl in Unternehmer- als auch in Eigenleistung erbracht. Für die Unternehmerleistungen können durchschnittlich 25 Euro pro m³ in Ansatz gebracht werden.

14. Wie viele Buhnen wurden nach Kenntnis der Bundesregierung von 1990 bis einschließlich 2014 an der Elbe zwischen Geesthacht und deutsch-tschechischer Grenze instandgesetzt?
- Wie viele Buhnen sind derzeit noch schadhaf?
 - Wie viele Buhnen sollen an der Elbe zwischen Geesthacht und deutsch-tschechischer Grenze von 2015 bis 2017 instandgesetzt werden?

Seit den 90er Jahren bis Ende 2014 wurden rund 1 700 Buhnen mit mittleren bis großen Schäden instand gesetzt. Die Instandsetzung der Buhnen an der Elbe im Rahmen der Unterhaltung ist eine Daueraufgabe, deren Umfang unter anderem auch von dem Eintritt von Einzelereignissen, wie Eisgang oder Hochwasser, abhängig ist. Unterhaltungsarbeiten können teilweise nur bei geeigneten Wasserständen durchgeführt werden.

Der Instandsetzungsbedarf an Buhnen für die Zeit bis zum Jahr 2017 ist insbesondere auch abhängig vom weiteren Verlauf der Winter 2015/2016 sowie 2016/2017.

15. Wie viele Kilometer Leit- und Deckwerke wurden nach Kenntnis der Bundesregierung von 1990 bis einschließlich 2014 an der Elbe zwischen Geesthacht und deutsch-tschechischer Grenze instandgesetzt?

Seit den 90er Jahren bis Ende 2014 wurden rund 41 km Leit- und Deckwerke mit mittleren bis großen Schäden instand gesetzt.

16. Welche Mengen an Wasserbausteinen, Kies, Sand etc. wurden nach Kenntnis der Bundesregierung von 1990 bis einschließlich 2014 an der Elbe zwischen Geesthacht und deutsch-tschechischer Grenze (bei den oben erfragten Baumaßnahmen) verbaut?

Hierzu können keine Angaben gemacht werden, da hierüber in dieser Detailtiefe keine Statistiken geführt werden.

17. Wie viele Buhnen sind derzeit noch schadhaf?
- Wie viele Buhnen sollen an der Elbe zwischen Geesthacht und deutsch-tschechischer Grenze von 2015 bis 2017 instandgesetzt werden?
18. Welche Veränderungen der Fahrtbedingungen gab es nach Kenntnis der Bundesregierung für die Schifffahrt auf der Elbe bei vergleichbaren Abflüssen, also unabhängig von Abflussschwankungen, und inwieweit konnten diese verbessert werden?
- a) Inwiefern trugen die Unterhaltungsmaßnahmen dazu bei?
- b) Welchen Beitrag leisteten dazu die seit Anfang der 1990er Jahre durchgeführten Unterhaltungsmaßnahmen, und mit welcher Methode weist die Bundesregierung das nach?

Die Fragen 17 und 18 werden wegen des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Eine Verbesserung der Fahrtbedingungen bei gleichwertigen Abflüssen konnte in den Teilabschnitten einzelner Elbestrecken im Rahmen der Unterhaltung verbessert werden, in denen das Regelungssystem bereits weitgehend den aktuellen Anforderungen entsprochen hat. Der Nachweis erfolgt über Gewässerpeilungen.

19. An wie vielen Tagen wurden nach Kenntnis der Bundesregierung in den Jahren 1997 und 2015 (bis heute) die Fahrrinntiefen der Elbe von 1,60 m zwischen tschechischer Grenze und Geesthacht unterschritten (bitte nach Jahren und den Elbestrecken E1 bis E9 aufschlüsseln)?

Auf die Anlage 2 wird verwiesen.

20. An wie vielen Tagen wurde im Jahr 2015 nach Kenntnis der Bundesregierung eine Fahrtiefe von 1,00 m an der Elbe zwischen Geesthacht und Magdeburg und zwischen Magdeburg und deutsch-tschechischer Grenze unterschritten?

Fahrrinntiefenunterschreitungen Elbe 2015	
Elbestrecke	1,00 m
1 (deutsch-tschechischer Grenze)	73
2	25
3	0
4	102
5 (Magdeburg Stadtstrecke)	10
6	0
7	11
8	26
9 (oberhalb Geesthacht)	68

21. Was war nach Kenntnis der Bundesregierung die Ursache für die geringen Fahrrinntiefen der Elbe in 2014 und 2015?

Kann die Bundesregierung für die Zukunft Niedrigwassersituationen wie 2014 oder 2015 ausschließen (bitte begründen)?

Die geringen Niederschläge im Einzugsgebiet der Elbe in den Jahren 2014 und 2015 hatten entsprechend reduzierte Abflüsse zur Folge. Auch in Zukunft können an einem freifließenden Fluss wie der Elbe Niedrigwassersituationen eintreten.

22. Wie bewertet die Bundesregierung die bisherige Umsetzung des von der Bundesregierung angestrebten Ziels, der Verlagerung von Transporten auf das Binnenschiff im Elbekorridor?

Inwiefern wurde dieses Ziel an der Mittleren und Oberen Elbe und am Elbe-Seitenkanal erreicht?

Ohne eine Verbesserung der Fahrrinntiefen wird es voraussichtlich nicht zu wesentlichen Verlagerungen von Transporten auf die Elbe kommen.

Ausgaben

23. Wie hoch waren nach Kenntnis der Bundesregierung die Ausgaben für Verwaltung, Bau, Betrieb, Investitionen und Unterhaltung, die seit 1995 für die Bundeswasserstraßen ausgegeben wurden (Darstellung bitte nach Jahren aufschlüsseln)?

24. Wie hoch waren nach Kenntnis der Bundesregierung die Ausgaben für Verwaltung, Bau, Betrieb, Investitionen und Unterhaltung, die seit 1995 für die Elbe als Wasserstraße ausgegeben wurden (Darstellung bitte nach Jahren aufschlüsseln)?

Die Fragen 23 und 24 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Angaben sind infolge haushaltstechnischer Änderungen erst ab 1998 zu ermitteln und werden in einer Übersicht dargestellt.

Ausgaben für Bau, Betrieb und Unterhaltung [Mio.€]		
Jahr	WaStr. insgesamt	davon an Elbe
1998	790	29
1999	845	27
2000	824	19
2001	763	13
2002	786	17
2003	781	13
2004	740	15
2005	772	17
2006	752	14
2007	839	23
2008	1.001	31
2009	1.306	36
2010	1.236	26
2011	1.198	29

Ausgaben für Bau, Betrieb und Unterhaltung [Mio.€]		
Jahr	WaStr. insgesamt	davon an Elbe
2012	1.018	21
2013	1.015	22
2014	1.050	18
2015	1.032	22

(Ausgaben incl. Maut und Investitionsprogramme)

25. Durch Mittel in welcher Höhe und aus welchen Programmen förderte nach Kenntnis der Bundesregierung die Europäische Union (EU) Maßnahmen an Bundeswasserstraßen und den Häfen im Bundesgebiet?

Der Bund ist nicht für die Häfen zuständig. Deshalb können nur Aussagen zu den Mitteln aus EU-Programmen gemacht werden, die an Bundeswasserstraßen eingesetzt wurden. Für EU-Maßnahmen an Bundeswasserstraßen wurden seit 2007 folgende Mittel von der EU an den Bund zugewiesen.

Transeuropäische Verkehrsnetze (TEN): 25,75 Mio. Euro
 Europäischer Fond für regionale Entwicklung (EFRE): 87,70 Mio. Euro.

26. Wie beurteilt die Bundesregierung die Kritik des Europäischen Rechnungshofs vom März 2015, dass die von der EU geförderten Maßnahmen zur Förderung der Binnenschifffahrt als Alternative zum LKW und zur Verbesserung der Schiffbarkeit nur geringe Fortschritte verzeichneten?

Zu dem Sonderbericht Nr. 1/2015 des Europäischen Rechnungshofs (ERH) wurden im Rat der Europäischen Union im April 2015 Schlussfolgerungen verabschiedet, denen sich die Bundesregierung angeschlossen hat. Zu dem zitierten Kritikpunkt des ERH wird darin die Auffassung vertreten, dass die politischen Bemühungen bezüglich der Verkehrsverlagerung auf die Binnenschifffahrt in den letzten zehn Jahren eine positive Dynamik geschaffen haben. Hätte es keinerlei politische Bemühungen zur Förderung des Binnenschiffsverkehrs gegeben, so hätte der Verkehrsträgeranteil erheblich zurückgehen können; stattdessen zeigen die Statistiken einen geringfügigen Anstieg. Der Rat ist daher der Ansicht, dass die Bewertung der Wirksamkeit der Maßnahmen auf fundierten Analysen beruhen sollte, die die Auswirkungen der Verkehrspolitik sowie der allgemeinen wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Trends getrennt voneinander berücksichtigen.

Im Übrigen begrüßt die Bundesregierung zwar die Möglichkeit finanzieller Förderung von Infrastrukturprojekten durch die EU, besteht jedoch in Bezug auf Verkehrsinfrastrukturrentscheidungen auf Beibehaltung nationaler Entscheidungskompetenz.

27. Inwieweit förderte der Bund seit 1995 Häfen und deren Infrastruktur entlang der Elbe und Saale?

In welcher Höhe wurden welche Bundeshausmittel für Hafenprojekte an Elbe und Saale ausgegeben (bitte Angaben nach Jahren, Häfen, Projekten und Kosten aufschlüsseln)?

- a) Auf Basis welcher Kosten-Nutzen-Berechnung und Prognosen, wie Auslastung, Umschlag etc., wurden diese Förderungen getätigt?
- b) Inwiefern sind diese Prognosen eingetreten, und wenn nicht, was war der Grund?
- c) Welche Hafenprojekte an Elbe und Saale mit Beteiligung des Bundes sind zurzeit für die kommenden Jahre geplant (bitte Angaben nach Jahren, Häfen, Projekten und Kosten aufschlüsseln)?

Hierzu können keine Aussagen gemacht werden, da die Bereitstellung der Hafeninfrastuktur in der Zuständigkeit der Länder liegt.

Anlage 1

	Untereibe [TEU] ¹⁾	Mittel- und Oberelbe [TEU] ²⁾	Schleuse Geesthacht [TEU]	Schleuse Geesthacht [Gütertonnen]	Stadtstrecke Magdeburg [TEU]	Stadtstrecke [Gütertonnen]
1997	keine Zahlen	keine Zahlen	keine Zahlen	keine Zahlen	keine Zahlen	keine Zahlen
1998	keine Zahlen	keine Zahlen	keine Zahlen	keine Zahlen	keine Zahlen	keine Zahlen
1999	3.539	8.597	keine Zahlen	keine Zahlen	keine Zahlen	keine Zahlen
2000	7.008	13.690	keine Zahlen	8.744.723	keine Zahlen	1.329.096
2001	9.903	11.607	keine Zahlen	9.539.324	keine Zahlen	1.292.842
2002	11.450	13.509	keine Zahlen	8.971.234	keine Zahlen	1.456.765
2003	12.500	19.814	keine Zahlen	8.353.126	keine Zahlen	1.019.156
2004	18.000	17.700	keine Zahlen	8.414.543	keine Zahlen	843.727
2005	16.852	23.148	keine Zahlen	10.084.557	keine Zahlen	1.342.881
2006	17.543	36.178	keine Zahlen	9.479.768	keine Zahlen	1.013.389
2007	16.813	47.128	keine Zahlen	9.409.926	keine Zahlen	913.011
2008	12.236	58.560	keine Zahlen	9.626.061	keine Zahlen	718.008
2009	3.395	46.328	87.695	9.039.443	10.399	944.434
2010	3.021	41.755	87.389	8.962.369	14.294	1.163.132
2011	keine Zahlen	keine Zahlen	101.491	8.956.350	13.846	809.683
2012	keine Zahlen	keine Zahlen	85.622	9.252.847	13.177	784.168
2013	keine Zahlen	keine Zahlen	90.466	9.803.952	15.354	769.972
2014	keine Zahlen	keine Zahlen	95.890	10.956.053	9.833	421.180
2015	keine Zahlen	keine Zahlen	105.262	11.181.835	6.462	366.842

¹⁾ Bezug auf Hafen Hamburg, wie viel TEU mit dem Binnenschiff von dort transportiert wurden; Untereibe = unterhalb HH; Quelle: Binnenreederei

²⁾ Bezug auf Hafen Hamburg, weil TEU mit dem Binnenschiff von dort transportiert wurden; Mittel- und Oberelbe = unterhalb und oberhalb Geesthacht; Quelle: Binnenreederei

Anlage 2

		Tage mit Fahrinnentiefen < 1,60 m																		
		1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
E1		66	92	159	233	48	30	217	163	88	99	138	170	94	16	80	106	81	179	189
E2		25	71	128	142	21	23	220	172	55	67	125	141	57	13	55	43	49	146	179
E3		58	94	142	140	16	8	203	152	85	70	121	124	43	7	44	51	21	113	161
E4		66	92	159	233	48	30	217	163	88	99	138	170	94	20	116	139	47	177	187
E5		101	116	136	194	42	16	196	133	65	56	22	108	42	6	2	68	0	50	164
E6		0	3	61	0	0	0	126	53	9	32	0	59	21	6	0	11	0	4	118
E7		42	88	113	208	28	15	199	118	66	66	43	137	61	11	27	56	16	70	173
E8		127	115	132	229	69	17	204	152	62	85	52	127	51	15	16	79	21	115	169
E9		106	125	126	223	62	8	206	135	48	102	24	118	84	21	37	111	37	115	176

