

Inhaltsverzeichnis

1.	Allgemeines	1
2.	Güterverkehr	2
	Rhein	3
	Wesel-Datteln-Kanal (WDK)	3
	Rhein-Herne-Kanal (RHK)	4
	Dortmund-Ems-Kanal (DEK)	5
	Küstenkanal	5
	Datteln-Hamm-Kanal (DHK)	5
3.	Containerverkehr	7
	Rhein	7
	Wesel-Datteln-Kanal (WDK)	7
	Rhein-Herne-Kanal (RHK)	7
	Dortmund-Ems-Kanal (DEK)	8
	Küstenkanal	8
	Datteln-Hamm-Kanal (DHK)	8
4.	Schiffsverkehr	10
	Rhein	10
	Wesel-Datteln-Kanal (WDK)	10
	Rhein-Herne-Kanal (RHK)	10
	Dortmund-Ems-Kanal (DEK)	10
	Küstenkanal	11
	Datteln-Hamm-Kanal (DHK)	11
5.	Zusammenfassung	13

Anlage 1	Güterverkehr
Anlage 2	Containerverkehr
Anlage 3	Schiffsverkehr

Allgemeines

Der vorliegende Verkehrsbericht beschreibt die Entwicklung des Güter-, des Container- und des Schiffsverkehrs im Bereich der Wasser- und Schifffahrtsdirektion West. Als Datengrundlage dienen die an den Schleusen der WSD West erfassten und mit dem Abgabenprogramm ASS Abgaben der Schifffahrt und Statistik von den Jahren 2000 bis 2005 ausgewerteten Daten. Außerdem liegen die Daten des statistischen Bundesamtes vor, die auf den Daten des statistischen Landesamtes von Nordrhein-Westfalen basieren.

Im Bereich der WSD West erstreckt sich auf über 220 km der Rhein als die meist befahrendste Wasserstraße Europas.

Da der Rhein abgabefrei ist und demzufolge keine Daten aus der Abgabenstatistik vorliegen, basiert die Auswertung auf den Daten des statistischen Bundesamtes bzw. Landesamtes. Das statistische Bundesamt teilt den Rhein in mehrere Abschnitte ein. Für den Bereich der WSD West gehören die Abschnitte von Lülldorf bis Orsoy (etwa Raum Bonn bis Raum Wesel) und von Orsoy bis zur niederländischen Grenze.

Die Westdeutschen Kanäle befinden sich im Bereich der WSD West. Der Wesel-Datteln-Kanal erstreckt sich über eine Länge von 60 km von Datteln bis Friedrichsfeld. Für den Verkehrsbericht wurden jeweils die Daten der Eingangsschleusen Friedrichsfeld und Datteln verwendet.

Der Rhein-Herne-Kanal durchquert das Ruhrgebiet auf einer Länge von 45 km.

Für die Statistik wurden die Daten der beiden Eingangsschleusen Duisburg-Meiderich und Herne zugrunde gelegt.

Der Dortmund-Ems-Kanal hat eine Länge von 226 km und verläuft von Dortmund bis nach Papenburg. Für den Dortmund-Ems-Kanal wurden die Daten der Schleusen Herbrum und Münster ausgewertet.

Der Datteln-Hamm-Kanal erstreckt sich auf einer Länge von 47 km. Da aus der Abgabenstatistik keine Daten für den DHK vorliegen, wurden für die vorliegende Statistik die Daten des statistischen Bundesamtes verwendet.

Für den Küstenkanal, der sich von Dörpen bis fast nach Oldenburg auf 70 km erstreckt, liegen die Daten der Schleuse Dörpen zur Auswertung vor.

Güterverkehr

Am Niederrhein von der niederländischen Grenze bis Wesseling wurde im Bereich des Güterverkehrs ein Zuwachs von 0,44 % gegenüber 2004 festgestellt. Hier betrug 2004 der Güterumschlag 96,3 Mio. t bzw. 2005 96,7 Mio. t.

Mehr als 24 % Güter als im Vorjahr wurde im Hafen Stürzelberg umgeschlagen. Im Hafen Rees stieg der Güterumschlag um mehr als 20 % als 2004. Der Hafen Duisburg mit 49,1 Mio. t Güterumschlag im Jahr 2005 verzeichnete ein Wachstum von 0,6 % zum Vorjahr.

Im Bereich des Güterverkehrs war für das Gesamtjahr 2005 im Vergleich zum Vorjahr an den westdeutschen Kanälen ein Rückgang festzustellen.

Die Ursache hierfür ist vor allem der Dammbreach am Dortmund-Ems-Kanal bei Olfen (DEK – km 23). Hier war der Kanal am 11.10.2005 auf einer Länge von 8 km ausgelaufen. Insgesamt war durch diesen Unfall die West-Ost-Achse vom Rhein über den Dortmund-Ems-Kanal nach Osten rund neun Wochen gesperrt.

Die Schifffahrt musste infolgedessen über die niederländischen Wasserstraßen ausweichen und je nach Fahrtroute einen Umweg zwischen 300 und 400 km in Kauf nehmen.

Diese Ausweichstrecke stand der Schifffahrt jedoch nicht ohne Störung zur Verfügung. Wenige Tage nach dem Unfall in Olfen ereignete sich am 15. Oktober 2005 die Havarie der MS „Ilona M“ in der Ems bei Rhede (DEK – km 219,500).

Für zwei Wochen war kein Schiffsverkehr auf der West-Ost-Schiene weder über die DEK-Nordstrecke noch über die DEK-Südstrecke möglich.

Durch die Umfahrung über die niederländischen Wasserstraßen hat sich der Schifffahrtsaufkommen im Bereich der DEK-Nordstrecke von Bergeshövede bis Herbrum erheblich erhöht.

Eine genaue Analyse der Verkehrsentwicklung zeigte, dass sich der bisherige Trend der positiven Verkehrsentwicklung auch im Jahr 2005 fortgesetzt hat.

Der Vergleich der ersten drei Quartals-Verkehrszahlen und damit vor den oben genannten Unfällen ergab, dass das Güteraufkommen im Bereich der westdeutschen Kanäle in den ersten drei Quartalen 2005 äußerst positiv war.

Die nachfolgende Abbildung zeigt die Güterverkehrsentwicklung im westdeutschen Kanalgebiet der Schleuse Herbrum (DEK), der Schleuse Friedrichsfeld (WDK), der Schleuse Duisburg-Meiderich (RHK) und der Schleuse Münster (DEK) gesamt bzw. I. bis III. Quartal für die Jahre 2000 bis 2005.

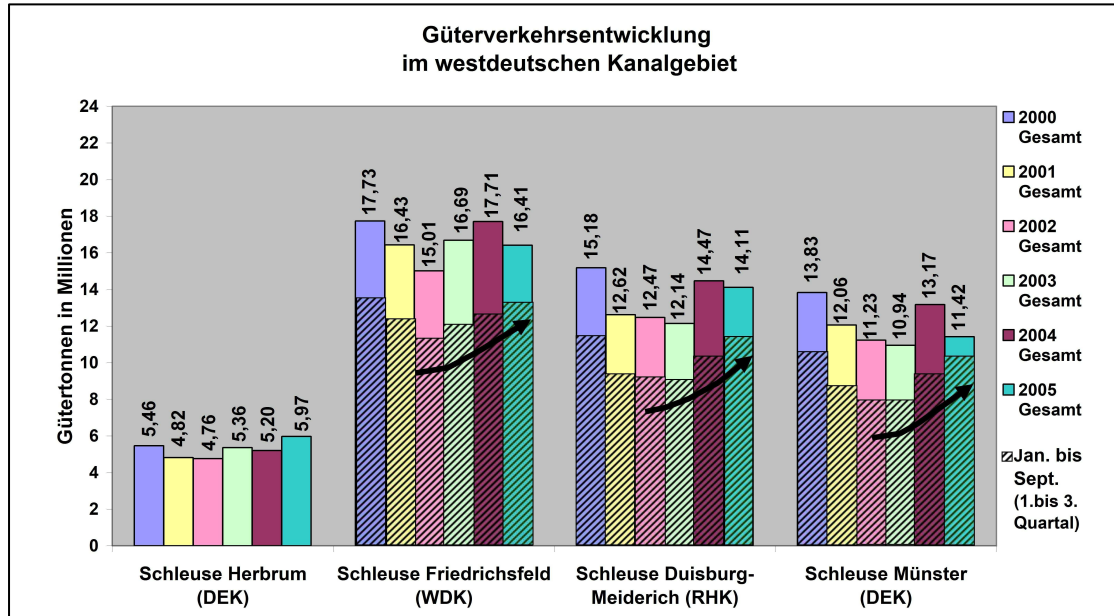


Abb. Güterverkehrsentwicklung im westdeutschen Kanalgebiet

Bei der Betrachtung des Hafenumschlags an den Kanalhäfen auf Grundlage des Landesamtes für Datenverarbeitung und Statistik NRW ist festzustellen, dass sich für das westdeutsche Kanalgebiet, Ruhrgebiet (RHK, WDK; DHK, DEK bis Datteln) trotz der neunwöchigen Sperre des Dortmund-Ems-Kanal insgesamt ein Zuwachs zum Vorjahr von 0,85 % ergeben hat. Dazu beigetragen hat vor allem der hohe Güterumschlag am Datteln-Hamm-Kanal. Der Güterumschlagzuwachs betrug über 23 % in Hamm bzw. über 13 % in Lünen gegenüber dem Vorjahr. Die größten Rückgänge fanden am Dortmund-Ems-Kanal statt. Der Güterumschlag betrug 2004 24,5 Mio. t bzw. 2005 24,7 Mio. t.

Im einzelnen stellt sich die Verkehrsentwicklung an den Wasserstraßen wie folgt dar:

Rhein

Nach den Daten des statistischen Bundesamtes ist 2005 sowohl im Abschnitt von Lülldorf bis Orsoy als auch im Abschnitt von Orsoy und der niederländischen Grenze der Güterverkehr im Vergleich zu 2004 fast unverändert (siehe Tab.: 1).

Im Jahr 2005 wurden für den Rhein zwischen Lülldorf und Orsoy ein Güteraufkommen von fast 158,8 Mio. t erreicht, während zwischen Orsoy und der niederländischen Grenze 164,46 Mio. t transportiert wurden.

Die Zahlen dokumentieren die große Bedeutung des Rheins für das deutsche und europäische Wasserstraßennetz.

Wesel-Datteln-Kanal (WDK)

Am Wesel-Datteln-Kanal ist der Güterverkehr in 2005 im Vergleich zum Vorjahr 2004 um mehr als 7 % gesunken (siehe Tab. 1 und Anlage 1). Die Ursachen liegen, wie bereits beschrieben, am Dammbbruch in Olfen bzw. der Schiffshavarie in Rhede.

Ein detaillierter Vergleich der Quartale I bis III, d.h. vor den Unfällen, zeigt allerdings eindeutig, dass ein Zuwachs am WDK im Jahr 2005 festzustellen war. An der Schleuse Datteln am WDK betrug dieser Zuwachs 6,8% im Jahr 2005 gegenüber 2004.

Durch die Schleuse Friedrichsfeld wurden insgesamt 16,4 Mio. t Gütertonnen im Jahr 2005 (17,7 Mio. t im Jahr 2004) transportiert, wobei über 60 % der Ladung zu Berg, also vom Rhein kommend, befördert wurde.

An der Schleuse Datteln beträgt das Güteraufkommen für das Jahr 2005 12,93 Mio. t gegenüber 2004 13,9 Mio. t.

Im Bereich der WSD West stellt der Wesel-Datteln-Kanal den Kanal mit dem höchsten Güteraufkommen dar. Der Kanal ist bereits für die Wasserstraßenklasse Vb ausgebaut worden. Hier fahren bereits Großmotorschiffe (110 m Länge, 11,45 m Breite) bzw. Schubverbände (186,50 m Länge, 11,45 m Breite) per Verordnung mit einer Abladetiefe von 2,80 m.

Für den Wesel-Datteln-Kanal wurde anhand der Schleuse Friedrichsfeld die Unterteilung der Güterarten exemplarisch aufgezeigt (Anlage 1, S. 8). Insgesamt nahm der Güterverkehr hier um 7,3 % ab. Eine große Abnahme von 53,8 % wurde bei den „Sonstigen Gütern (Fahrzeuge, Maschinen, sonstige Halb- und Fertigwaren“ bzw. mit mehr als 20 % bei den Gütern „Eisen und Stahl“ im Vergleich zum Vorjahr festgestellt. Außerdem sind „Feste Brennstoffe“ und „Steine, Erden, einschließlich Baustoffe“ mit 15,3 % und 13,9 % zurückgegangen. Dagegen sind „Mineralölzeugnisse“ und „Chemische Erzeugnisse“ mit 9,0 % und mit 6,4 % eher angestiegen.

Außerdem wurde anhand der Daten der Schleuse Friedrichsfeld der Güterverkehr nach Flaggen unterteilt gezeigt (Anlage 1, S. 9).

Hier ist festzustellen, dass der Anteil des Güterverkehrs unter deutscher Flagge nach einem Wachstum in den letzten Jahren leicht abgenommen hat, der Anteil unter niederländischer Flagge sich dagegen wieder erholt hat und steigt. Ebenfalls ist ein Rückgang der belgischen Flagge zu verzeichnen. Von 2001 bis 2005 hat sich der Anteil der belgischen Flagge um fast 40 % reduziert.

Rhein-Herne-Kanal (RHK)

Am Rhein-Herne-Kanal (Schleuse Duisburg-Meiderich) wurde 2005 ein Güteraufkommen von 14,11 Mio. t festgestellt. Dies entspricht im Vergleich zu 2004 einem Minus von 2,5 % (siehe Tab. 1).

An der Schleuse Herne-Ost betrug 2005 das Güteraufkommen 6,86 Mio. t und damit 4,3 % weniger als im Jahr 2004.

Die Ursachen des Rückgangs im Güteraufkommen sind bereits beschrieben worden.

Werden nur die ersten drei Quartale vor den Unfällen betrachtet, ist ein Zuwachs von 8,5 % an der Schleuse Duisburg-Meiderich gegenüber 2004 festzustellen.

Der Anteil der Berg- und Talverkehre ist an der Schleuse Duisburg-Meiderich am Rhein-Herne-Kanal etwa gleich groß, an der Schleuse Herne beträgt der Bergverkehr über 60 %.

Der Rhein-Herne-Kanal ist derzeit uneingeschränkt mit einem Großmotorschiff (110 m Länge, 11,45 m Breite) und einer Abladetiefe von 2,80 m nur von 0,0 km bis 24,53 km befahrbar. Die übrige Strecke ist zurzeit per Verordnung an wenigen Stunden des Tages mit einem GMS (Abladetiefe von 2,50 m) befahrbar. Dem Rhein-Herne-Kanal steht der Restausbau in den nächsten rund 10 Jahren noch bevor. Erst mit dem Vollausbau wird sich der Verkehr mit dem GMS entwickeln; er hat dann noch ausreichend Kapazitäten, um den wachsenden Verkehr aufzunehmen.

Dortmund-Ems-Kanal (DEK)

Für den Dortmund-Ems-Kanal wurden die Durchgänge der Schleusen Münster und Herbrum betrachtet.

An der Schleuse Münster (DEK-Südstrecke) ist in 2005 das Güteraufkommen aufgrund der Unfälle am DEK im Vergleich zu 2004 um 13,3 % gesunken. Insgesamt wurden durch die Schleuse Münster 11,42 Mio. t befördert. Der Anteil der Berg- bzw. Talverkehre ist nahezu gleich.

Bei einer Betrachtung des Güterverkehrsaufkommens der ersten 3 Quartale ergibt sich an der Schleuse Münster jedoch ein Zuwachs von 10 % zum selben Zeitraum im Jahr 2004.

An der Schleuse Herbrum (DEK-Nordstrecke) war durch die Umfahrung über die niederländischen Wasserstraßen während des Dammbrochs für das Jahr 2005 ein Zuwachs von 14,9 % zu verzeichnen. Hier wurden 2005 5,97 Mio. Gütertonnen transportiert. Beispielsweise wurden im November 2005 insgesamt 1,1 Mio. Gütertonnen durch die Schleuse Herbrum transportiert, davon waren 700.000 Gütertonnen aus der Umfahrung. Normalerweise liegt das Monatsmittel in Herbrum bei 420.000 Gütertonnen.

Die Schleuse Herbrum passieren ca. 63 % Berg- und 37 % Talfahrer.

Der Dortmund-Ems-Kanal ist momentan auf der Nord- und Südstrecke nur für das Europaschiff (86 m Länge, 9,60 m Breite, 2,50 m Abladetiefe) durch BinSchStrO zugelassen. Per Verordnung können auf der Südstrecke Fahrzeuge mit 110 Länge, 9,60 m Breite und 2,50 m Abladetiefe fahren. Der Südabschnitt zwischen Dortmund und Datteln ist mit einem GMS (110 m Länge, 11,45 m Breite, 2,80 m Abladetiefe) bzw. mit einem Verband (186,50 m Länge, 11,45 m Breite, 2,80 m Abladetiefe) befahrbar. Zurzeit wird jedoch die Südstrecke zur Wasserstraßenklasse Vb ausgebaut. Erst mit dem nächsten Fertigstellungsabschnitt ab 2007 kann die DEK-Südstrecke mit modernen Großmotorschiffen (110 m x 11,45 m) mit einer Abladetiefe von 2,50 m befahren werden. Ab 2011 wird dann das GMS mit 2,80 m Abladetiefe durchgängig die West-Ost-Verbindung befahren können.

Küstenkanal

Die Schleuse Dörpen am Küstenkanal hatte im Jahr 2005 ein Minus von 6,5% im Güterverkehr im Vergleich zum Vorjahr zu verzeichnen. Insgesamt betrug 2005 der Gütertransport 3,63 Mio. t Güter. Der Anteil der Bergverkehre beträgt 34 % bzw. der Talverkehre 66 %.

Auf dem Küstenkanal verkehren Europaschiffe.

Datteln-Hamm-Kanal (DHK)

Aus der Datengrundlage des statistischen Bundesamtes ergibt sich für den Datteln-Hamm-Kanal für 2005 ein Güteraufkommen von 6,1 Mio. t. Im Vergleich zu 2004 stellt dies ein starker Zuwachs von fast 11 % dar. Die größten Güterzuwächse sind im Bereich der festen mineralischen Brennstoffe, Erdöl, Mineralöl und Gase festzustellen.

Güterverkehr 2004-2005

Bundeswasserstraße	2004		2005		Veänderung in %
	in t	Anteil in %	in t	Anteil in %	
Rhein (Lülsdorf-Orsoy)					
zu Berg	k.A.		k.A.		
zu Tal	k.A.		k.A.		
Gesamt	159.700.000		158.846.300		-0,5
Rhein (Orsoy-NL-Grenze)					
zu Berg	k.A.		k.A.		
zu Tal	k.A.		k.A.		
Gesamt	165.236.700		164.464.800		-0,5
Wesel-Datteln-Kanal					
<i>Schleuse Friedrichsfeld</i>					
zu Berg	10.916.944	61,6	10.303.014	62,8	-5,6
zu Tal	6.791.766	38,4	6.105.697	37,2	-10,1
Gesamt	17.708.710		16.408.711		-7,3
<i>Schleuse Datteln</i>					
zu Berg	8.964.779	64,3	8.287.297	64,1	-7,6
zu Tal	4.966.945	35,7	4.650.571	35,9	-6,4
Gesamt	13.931.724		12.937.868		-7,1
Rhein Herne-Kanal					
<i>Schleuse Duisburg-Meiderich</i>					
zu Berg	7.114.620	49,2	7.269.451	51,5	2,2
zu Tal	7.358.497	50,8	6.844.005	48,5	-7,0
Gesamt	14.473.117		14.113.456		-2,5
<i>Schleuse Herne</i>					
zu Berg	4.166.766	58,1	4.252.545	62,0	2,1
zu Tal	3.002.747	41,9	2.608.680	38,0	-13,1
Gesamt	7.169.513		6.861.225		-4,3
Dortmund-Ems-Kanal					
<i>Schleuse Münster</i>					
zu Berg	6.571.913	49,9	5.884.100	51,5	-10,5
zu Tal	6.602.276	50,1	5.531.639	48,5	-16,2
Gesamt	13.174.189		11.415.739		-13,3
<i>Schleuse Herbrum</i>					
zu Berg	3.386.325	65,1	3.765.986	63,0	11,2
zu Tal	1.812.424	34,9	2.208.877	37,0	21,9
Gesamt	5.198.749		5.974.863		14,9
Küstenkanal					
<i>Schleuse Dörpen</i>					
zu Berg	1.424.960	36,7	1.226.104	33,8	-14,0
zu Tal	2.454.923	63,3	2.402.110	66,2	-2,2
Gesamt	3.879.883		3.628.214		-6,5
Datteln-Hamm-Kanal					
zu Berg	k.A.		k.A.		
zu Tal	k.A.		k.A.		
Gesamt	5.509.000		6.095.500		10,6

Tab. 1: Übersicht des Güterverkehrs in der WSD West

Containerverkehr

Rhein

Als Datengrundlage für den Rhein dienen die Angaben des statistischen Bundesamtes. Im Zuständigkeitsbereich der WSD West liegen wie bereits beschrieben die nach dem statistischen Bundesamt eingeteilten Streckenabschnitte Lülldorf-Orsoy und Orsoy- NL Grenze.

Zwischen Lülldorf und Orsoy wurden 2005 insgesamt 1.847.854 TEU Container transportiert. Ein Vergleich der Jahre 2004 und 2005 zeigt, dass ein Zuwachs von 9,6 % festzustellen ist.

Von den Containern sind etwa zwei Drittel beladen und ein Drittel leer.

Zwischen Orsoy und der niederländischen Grenze wurden 2005 insgesamt 1.885.750 TEU Container befördert, davon waren 66 % beladen und 34 % leer.

Insgesamt ist der Containerverkehr in diesem Abschnitt um 8 % im Vergleich zum Vorjahr gestiegen.

Die von PLANCO prognostizierte Container für das Jahr 2015 sind nach den Daten des statistischen Bundesamtes bereits im Jahr 2000 überschritten worden (siehe Anlage 2).

Wesel-Datteln-Kanal (WDK)

Nach den Daten des statistischen Bundesamtes ergibt sich für den WDK für 2005 ein Güteraufkommen in Containern von 41.830 TEU. Davon sind ca. 47 % beladen bzw. 53 % leer. Der Durchgangsverkehr auf dem WDK beträgt nur 368 TEU im Jahr 2005, empfangen werden dagegen 21.572 beladene Container und versendet 19.440 beladene bzw. 450 leere Container [Statistisches Bundesamt, Fachserie 8, Reihe 4, 2005].

Der hohe Ziel- und Quellverkehr bezieht sich auf dem Hafen Emmelsum, der sich rheinseits der Eingangschleuse Friedrichsfeld befindet.

Innerhalb des WDK von Friedrichsfeld bis Datteln findet kein Containerumschlag auf der Wasserstraße statt.

An den Schleusen Friedrichsfeld und Datteln wurden insgesamt 852 TEU Container für 2005 ermittelt. Im Vergleich zu 2004 bedeutet dies ein Rückgang von 22,5 % am WDK.

Davon werden 78 % der Container leer transportiert. Die leeren Container fahren zu 90 % Richtung Westen zum Rhein und kommen aus dem Dortmund-Ems-Kanal.

Die Entwicklung der leeren Container zeigt, dass auf dem Wesel-Datteln-Kanal der Leeranteil der Container mit Ausnahme des Jahres 2002 kontinuierlich zunimmt (siehe Anlage 2).

Rhein-Herne-Kanal (RHK)

Die Daten aus ASS zeigen, dass 12.245 TEU Container die Schleuse Duisburg-Meiderich passiert haben, davon waren 34 % der Container leer.

Ein Vergleich der Jahre 2004 und 2005 zeigt, dass der Containerverkehr am Rhein-Herne-Kanal auf 35 % in Duisburg bzw. 23 % in Herne gesunken ist.

52 % der 12.245 TEU Container werden Richtung Rhein transportiert.

Dies zeigt die Schleusenstatistik an der Schleuse Herne-Ost. Hier wurden im Jahre 2005 etwa 8.938 TEU Container geschleust, wovon ca. 55 % Richtung Westen transportiert wurde.

Innerhalb von 4 Jahren ist der Containerverkehr an der Schleuse Duisburg-Meiderich auf das 10fache von 1.804 TEU im Jahr 2000 auf 18.901 TEU Container im Jahr 2005 gestiegen, obgleich die eingeschränkten Brückendurchfahrthöhen (einige Brücken noch unter 4,50 m über GWO) eine erfolgreiche Containerverkehrsentwicklung in der Ruhrregion mit den Stadthäfen Gelsenkirchen und Dortmund eindeutig bremsen.

Dortmund-Ems-Kanal (DEK)

An der Schleuse Münster in der DEK-Südstrecke wurden 1.105 TEU Container geschleust, davon sind 94 % der Container leer. Der Leeranteil ist hier in den letzten 5 Jahren weiter angestiegen auf bis zu 97 % im Jahre 2004. Der Containerverkehr ist bedingt durch den Dammbruch im Vergleich zu 2004 um mehr als die Hälfte gesunken.

In der gesamten DEK-Nordstrecke findet kein Quell- und Zielverkehr im Containerverkehr statt.

In Herbrum wurden dagegen 17.853 Container im Jahr 2005 geschleust, wovon 54 % leere bzw. 46 % beladene Container waren. Im Vergleich zum Vorjahr ist hier ein Rückgang von 13,4 % zu verzeichnen.

Von Herbrum fährt fast der ausschließliche Containerverkehr nach Dörpen und wieder zurück. Die beladenen Container aus der Ems fahren weiter über die Schleuse Dörpen in den Küstenkanal zum Güterverteilzentrum Dörpen, die leeren Container fahren dann wieder zurück über die Schleuse Herbrum in die Ems.

Der Leeranteil der Container in Dörpen entspricht somit dem Leeranteil der Container in Herbrum.

Küstenkanal

Nach ASS wurden an der Schleuse Dörpen im Jahr 2005 insgesamt 18.388 TEU Container geschleust. Wie bereits an der Schleuse Herbrum festgestellt, ist auch in Dörpen ein Rückgang der Containermenge zum Vorjahr in Höhe von 12,7 % zu bemerken.

In der Anlage 2 wird gezeigt, wie hoch der Containerverkehr zwischen Herbrum am Dortmund-Ems-Kanal und Dörpen am Küstenkanal ist.

Datteln-Hamm-Kanal (DHK)

Für den Datteln-Hamm-Kanal gibt es nach den Daten des statistischen Bundesamtes bislang keinen Containertransport.

Containerverkehr 2004-2005

Bundeswasserstraße	2004		2005		Veränderung in %
	in TEU	Anteil in %	in TEU	Anteil in %	
Rhein (Lülsdorf- Orsoy)					
<i>leer</i>	551.203	32,7	644.580	34,9	16,9
<i>beladen</i>	1.135.439	67,3	1.203.274	65,1	6,0
Gesamt	1.686.642		1.847.854		9,6
Rhein (Orsoy - NL Grenze)					
<i>leer</i>	575.448	33,0	645.039	34,2	12,1
<i>beladen</i>	1.170.596	67,0	1.240.711	65,8	6,0
Gesamt	1.746.044		1.885.750		8,0
Wesel-Datteln-Kanal					
<i>Schleuse Friedrichsfeld</i>					
<i>leer</i>	1.045	95,1	663	77,8	-36,6
<i>beladen</i>	54	4,9	189	22,2	250,0
Gesamt	1.099		852		-22,5
<i>Schleuse Datteln</i>					
<i>leer</i>	1.045	95,1	663	77,8	-36,6
<i>beladen</i>	54	4,9	189	22,2	250,0
Gesamt	1.099		852		-22,5
Rhein Herne-Kanal					
<i>Schleuse Duisburg-Meiderich</i>					
<i>leer</i>	7.961	42,1	4.197	34,3	-47,3
<i>beladen</i>	10.940	57,9	8.048	65,7	-26,4
Gesamt	18.901		12.245		-35,2
<i>Schleuse Herne</i>					
<i>leer</i>	3.745	32,3	2.796	31,3	-25,3
<i>beladen</i>	7.854	67,7	6.142	68,7	-21,8
Gesamt	11.599		8.938		-22,9
Dortmund-Ems-Kanal					
<i>Schleuse Münster</i>					
<i>leer</i>	2.334	95,7	1.037	93,8	-55,6
<i>beladen</i>	106	4,3	68	6,2	-35,8
Gesamt	2.440		1.105		-54,7
<i>Schleuse Herbrum</i>					
<i>leer</i>	11.506	55,8	9.668	54,2	-16,0
<i>beladen</i>	9.119	44,2	8.185	45,8	-10,2
Gesamt	20.625		17.853		-13,4
Küstenkanal					
<i>Schleuse Dörpen</i>					
<i>leer</i>	11.953	56,7	10.173	55,3	-14,9
<i>beladen</i>	9.119	43,3	8.215	44,7	-9,9
Gesamt	21.072		18.388		-12,7
Datteln-Hamm Kanal					
<i>leer</i>	0		0		0
<i>beladen</i>	0		0		0
Gesamt	0		0		0

Tab. 2: Übersicht des Containerverkehrs in der WSD West

Schiffsverkehr

Rhein

Sowohl für den Rheinabschnitt zwischen Lülsdorf und Orsoy als auch für den Abschnitt zwischen Orsoy und der niederländischen Grenze zeigen die Zahlen des statistischen Bundesamtes fast keine Veränderung zum Vorjahr.

Nach dem Statistischen Bundesamt wird nicht die Anzahl der Schiffe, sondern die Anzahl der Gütertransporte erfasst, d.h. die Summe der ermittelten Fahrten.

Wesel-Datteln-Kanal (WDK)

Die Zahlen für den Wesel-Datteln-Kanal ergeben, dass durch den bereits erfolgten Ausbau größere Schiffe fahren können und dadurch die Anzahl der Schiffe eher nur leicht zunehmen wird.

Die Anzahl der Schiffe mit eigener Triebkraft hat am Wesel-Datteln-Kanal aus den bereits genannten Gründen abgenommen. Insgesamt fuhren durch die Schleuse Friedrichsfeld 2005 insgesamt etwa 20.660 Schiffe. Dies entspricht einem Minus von 6,1 % im Vergleich zu 2004. Die Schleuse Datteln hatte sogar 2005 ein Minus von 7,2 % mit insgesamt 15.901 Schiffen.

Die Anzahl der beladenen Schiffe liegt am WDK zwischen 77 und 83 %.

PLANCO prognostiziert bei einer durchschnittlichen Tragfähigkeit je Schiff eine jahresdurchschnittlichen Steigerungsrate von 1,2 % [PLANCO, Prognose von Flottenstrukturdaten für die Beurteilung von Infrastrukturmaßnahmen an Binnenwasserstraßen, 1997].

Rhein-Herne-Kanal (RHK)

Am Rhein-Herne-Kanal zeigt ein Vergleich der Jahre 2004 und 2005, dass die Schiffsanzahl von über 1,6 % von 20.269 Schiffen auf 19.949 Schiffen an der Schleuse Duisburg-Meiderich abgenommen hat. Eine deutlich größere Abnahme ergab sich, wie auch bereits im Güterverkehr ersichtlich, an der Schleuse Herne.

Durch die Schleuse Herne fuhren im Jahr 2005 8,2 % weniger Schiffe als im Vorjahr.

Wie auch bereits die Analyse des Güterverkehrs zeigte, hat sich der Dambruch mehr im Bereich des östlichen Teils des Rhein-Herne-Kanals (Schleuse Herne) auf die Schiffszahlen ausgewirkt als im westlichen Teil (Schleuse Duisburg-Meiderich).

Darüber hinaus kommt hinzu, dass die bisherige Infrastruktur (Brückenhöhen, zurückgestellter Streckenausbau) es nur sehr eingeschränkt ermöglicht, diesen Kanalabschnitt mit größeren Schiffen durchgehend zu befahren.

Dortmund-Ems-Kanal (DEK)

Auf der Südstrecke des DEK zeigt sich an der Schleuse Münster, dass die Ursache des Rückgangs der Schiffszahlen, wie bereits auch im Güterverkehr, die Unfälle am Dortmund-Ems-Kanal sind.

Insgesamt ist der Schiffsverkehr 2005 im Vergleich zu 2004 um 14,8 % gesunken.

Auch hier gibt es - wie für den Rhein-Herne-Kanal - durch die bisherige Infrastruktur noch keine Befahrbarkeit für größere Schiffe. Erst nach Zulassung der GMS in 2007 wird sich voraussichtlich die durchschnittliche Schiffsgröße erhöhen.

Auf der Nordstrecke des DEK ist bedingt durch den Dambruch und der damit verbundenen Umfahrung über die niederländischen Wasserstraßen ein deutlicher Zuwachs festzustellen. Im Vergleich zum Vorjahr sind 8,9 % (von 7.900 auf 8.605) mehr Schiffe durch Herbrum geschleust worden.

Küstenkanal

Am Küstenkanal ist im Vergleich zum Vorjahr 2004 ein Minus von 7,3 % von 6.181 auf 5.730 Schiffe festzustellen.

Zwischen Dörpen und DEK ist bereits das Europaschiff mit einer Abladetiefe von 2,70 m zugelassen.

Datteln-Hamm-Kanal (DHK)

Die Daten des statistischen Bundesamtes zeigen, dass die Anzahl der Schiffe (Anzahl der Güterfahrten) am Datteln-Hamm-Kanal von 2004 auf 2005 um 11 % gestiegen ist.

Insgesamt fuhren am Datteln-Hamm-Kanal im Jahr 2005 5.803 Schiffe (Güterfahrten).

Schiffsverkehr 2004-2005

Bundeswasserstraße	2004		2005		Veränderung in %
	Anzahl	Anteil in %	Anzahl	Anteil in %	
Rhein (Lülsdorf-Orsoy)					
leer	k.A.		k.A.		
beladen	k.A.		k.A.		
Gesamt	122.604		121.753		-0,7
Rhein (Orsoy-NL-Grenze)					
leer	k.A.		k.A.		
beladen	k.A.		k.A.		
Gesamt	128.674		127.931		-0,6
Wesel-Datteln-Kanal					
<i>Schleuse Friedrichsfeld</i>					
leer	4.870	22,1	4.721	22,9	-3,1
beladen	17.143	77,9	15.939	77,1	-7,0
Gesamt	22.013		20.660		-6,1
<i>Schleuse Datteln</i>					
leer	2.842	16,6	2.742	17,2	-3,5
beladen	14.295	83,4	13.159	82,8	-7,9
Gesamt	17.137		15.901		-7,2
Rhein Herne-Kanal					
<i>Schleuse Duisburg-Meiderich</i>					
leer	7.787	38,4	7.939	39,8	2,0
beladen	12.482	61,6	12.010	60,2	-3,8
Gesamt	20.269		19.949		-1,6
<i>Schleuse Herne</i>					
leer	4.221	36,7	3.752	35,5	-11,1
beladen	7.283	63,3	6.811	64,5	-6,5
Gesamt	11.504		10.563		-8,2
Dortmund-Ems-Kanal					
<i>Schleuse Münster</i>					
leer	2.705	15,6	2.258	15,3	-16,5
beladen	14.609	84,4	12.492	84,7	-14,5
Gesamt	17.314		14.750		-14,8
<i>Schleuse Herbrum</i>					
leer	2.407	30,5	2.215	25,7	-8,0
beladen	5.493	69,5	6.390	74,3	16,3
Gesamt	7.900		8.605		8,9
Küstenkanal					
<i>Schleuse Dörpen</i>					
leer	2.057	33,3	1.945	33,9	-5,4
beladen	4.124	66,7	3.785	66,1	-8,2
Gesamt	6.181		5.730		-7,3
Datteln-Hamm-Kanal					
leer	k.A.		k.A.		
beladen	k.A.		k.A.		
Gesamt	5.220		5.803		11,2

Tab. 3: Übersicht des Schiffsverkehrs in der WSD West

Zusammenfassung

In den beiden Rheinabschnitten (Lülsdorf - Orsoy und Orsoy - Niederländische Grenze) wurde 2005 im Güterverkehr als auch im Schiffsverkehr fast keine Veränderung zum Vorjahr festgestellt. Dagegen ist auf dieser Strecke der Containerverkehr im Vergleich zum Vorjahr zwischen 8 % und fast 10 % gestiegen.

Trotz der beiden Schadensfälle am Dortmund-Ems-Kanal ist insgesamt ein positives Verkehrswachstum im Westdeutschen Kanalsystem zu verzeichnen. Würde man die Verkehrsentwicklung der ersten drei Quartale auf das ganze Jahr hochrechnen, ergäbe sich für die Kanäle ein Verkehrsanstieg von über 8 % (Schleuse Münster 10 %, Schleuse Duisburg-Meiderich 8,5 % und Schleuse Datteln 6,8 %) gegenüber 2004.

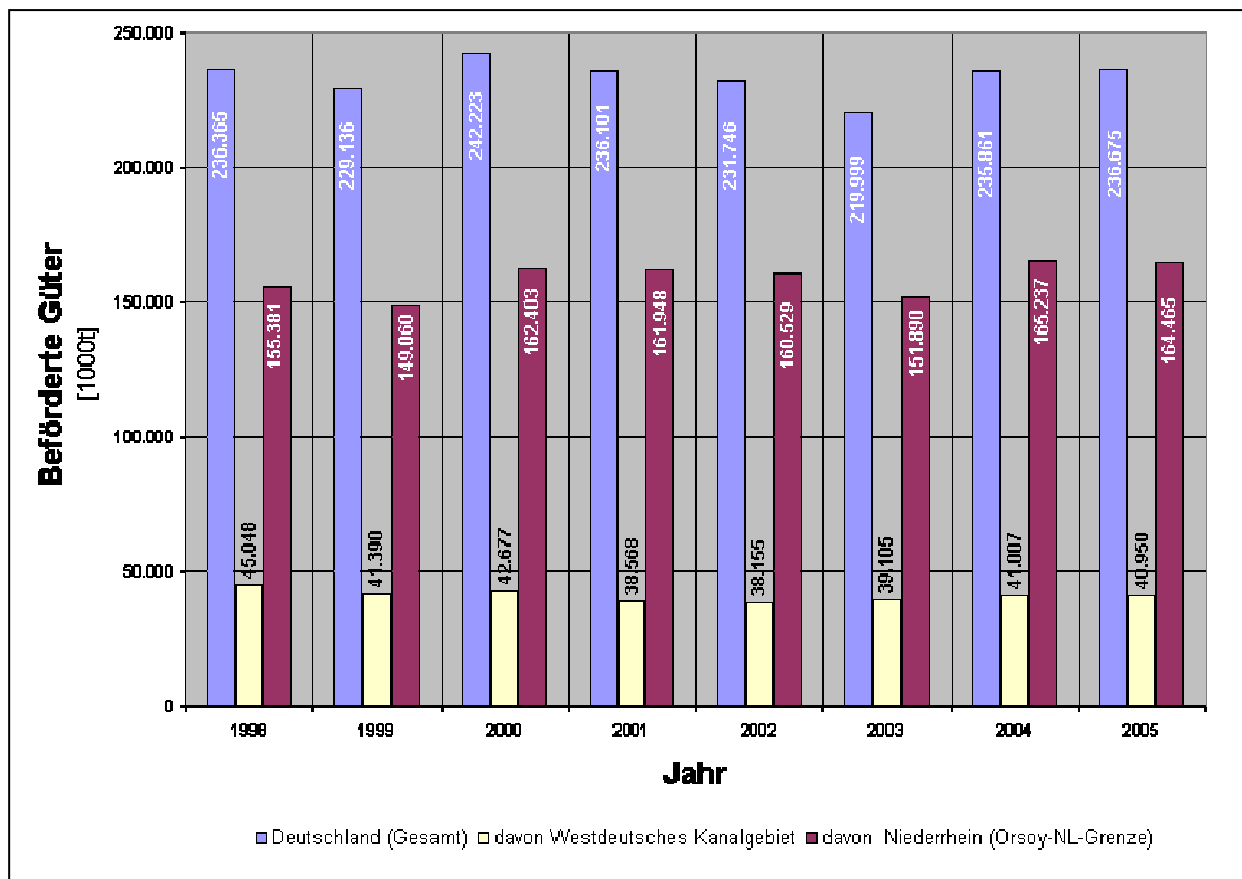
Die größten Zuwächse von über 10 % im Vergleich zum Vorjahr ergaben sich im Bereich des Güter- und Schiffsverkehrs am Datteln-Hamm-Kanal.

Anlage 1

Güterverkehr

Deutschland (Gesamt) ²

Güterbeförderung im gesamten deutschen Wasserstraßennetz



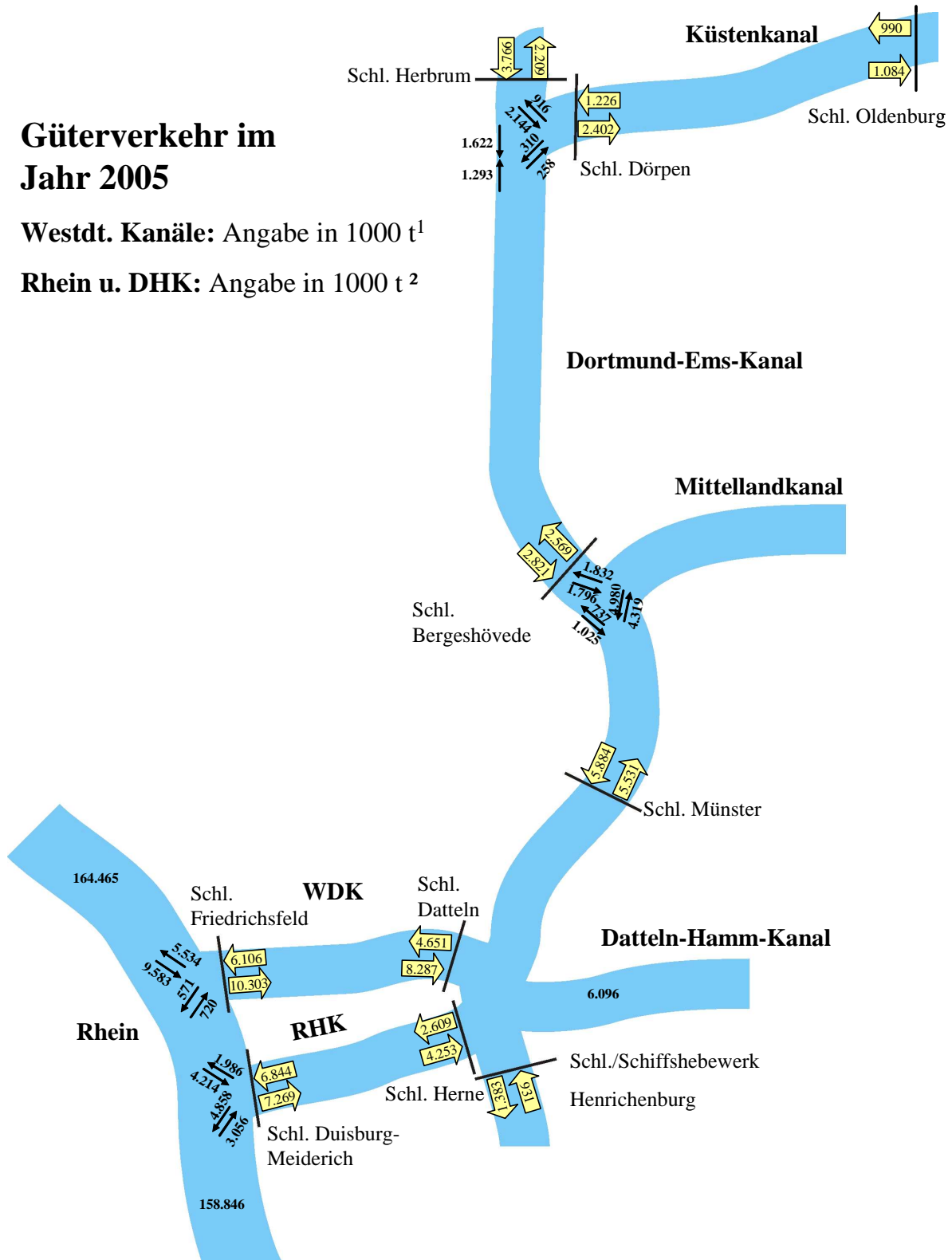
² Datengrundlage : Statistisches Bundesamt

Westdeutsches Kanalgebiet

Güterverkehr im Jahr 2005

Westdt. Kanäle: Angabe in 1000 t¹

Rhein u. DHK: Angabe in 1000 t²

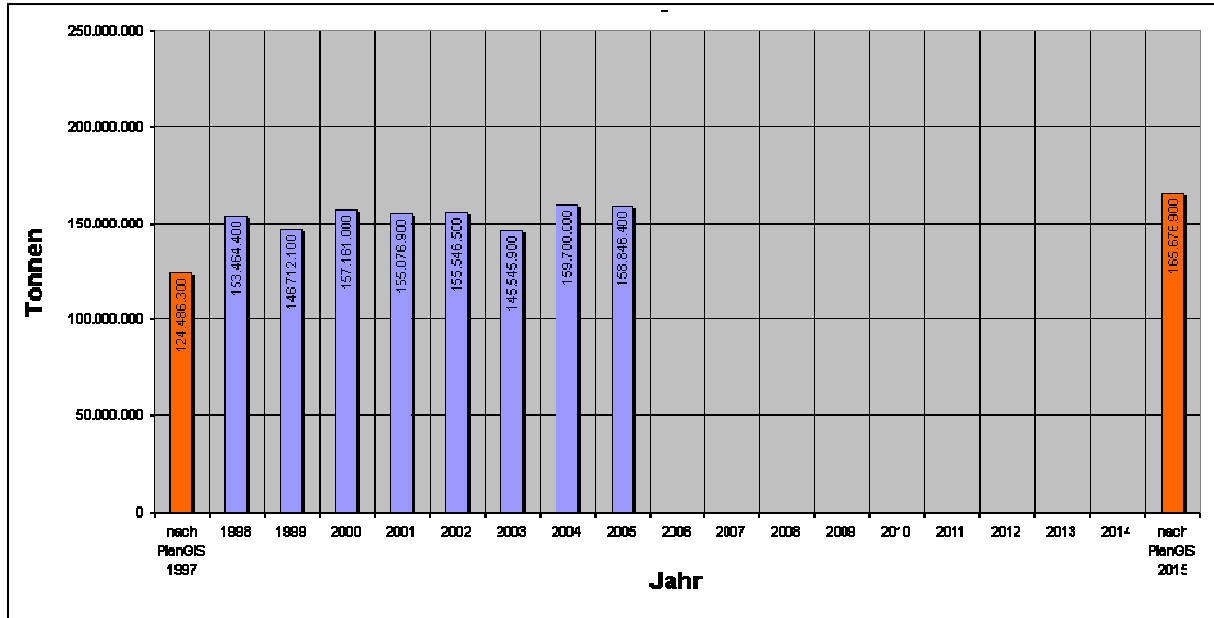


¹ Datengrundlage : ASS

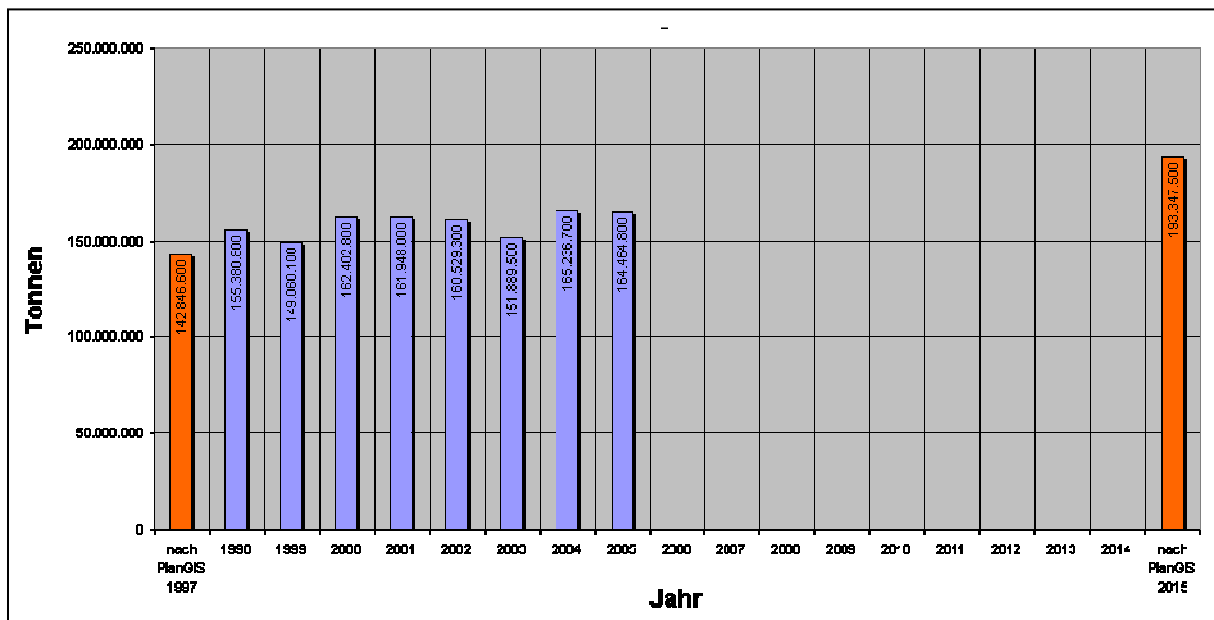
² Datengrundlage : Statistisches Bundesamt

Rhein²

Lülsdorf- Orsoy in Gütertonnen/Jahr und Prognose nach PlanGIS

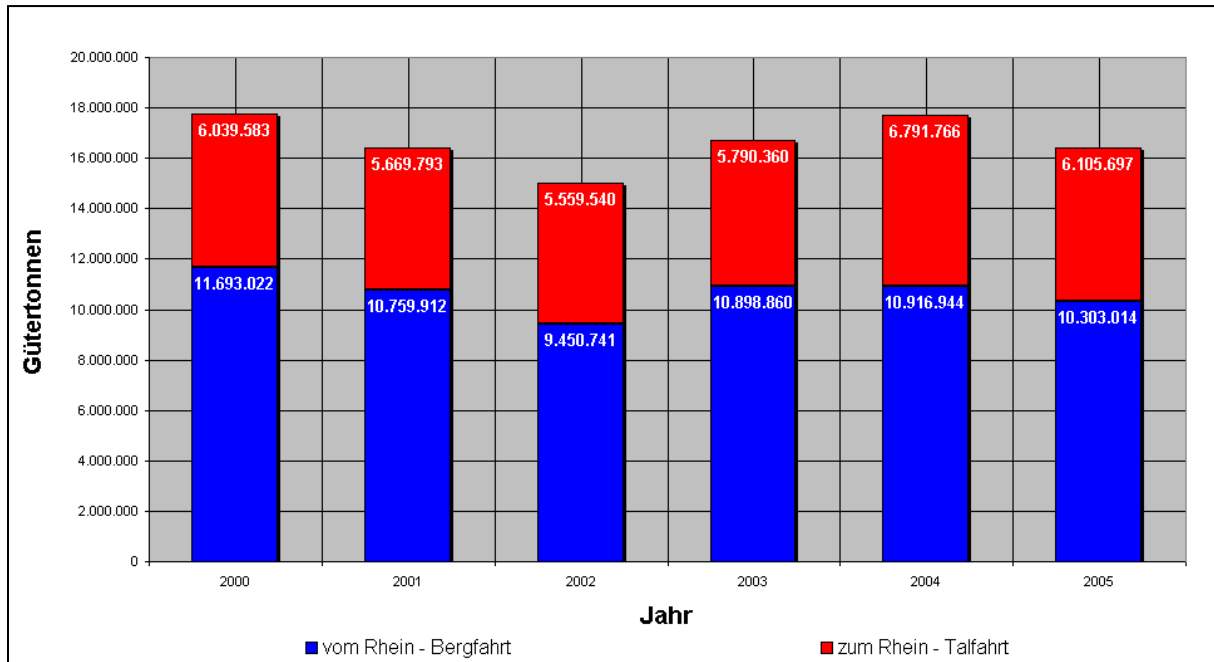


Orsoy-NL-Grenze in Gütertonnen/Jahr und Prognose nach PlanGIS

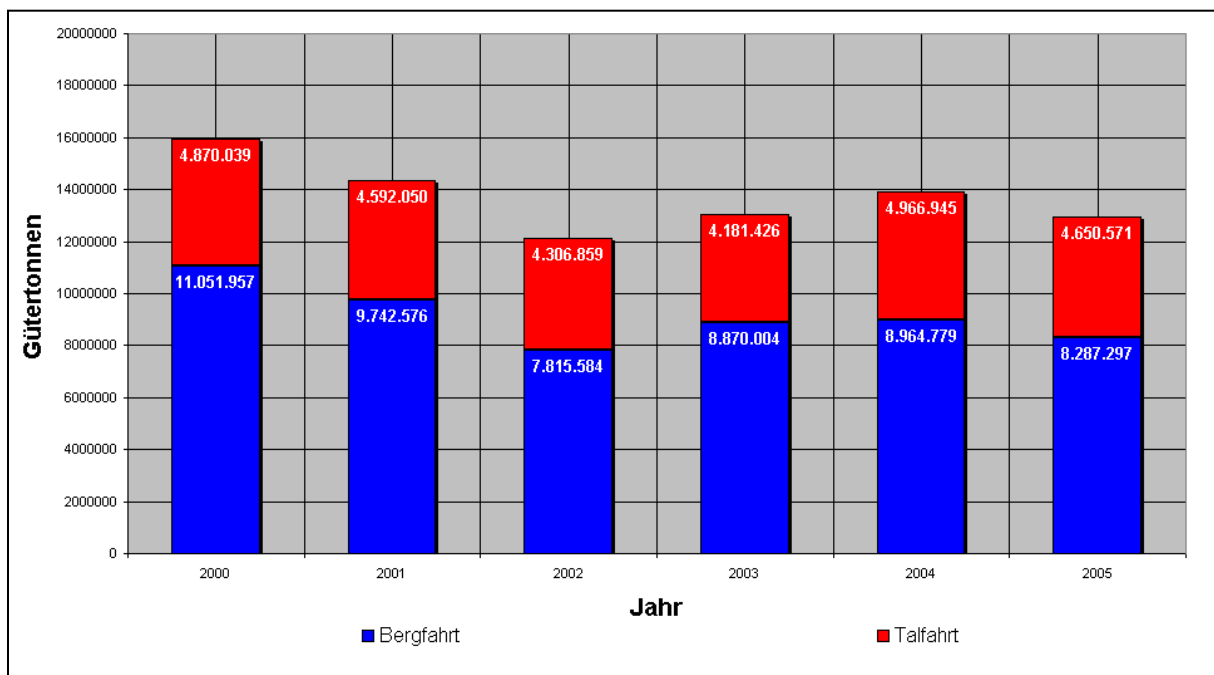


Wesel-Datteln-Kanal ¹

Schleuse Friedrichsfeld (Gütertonnen/Jahr)



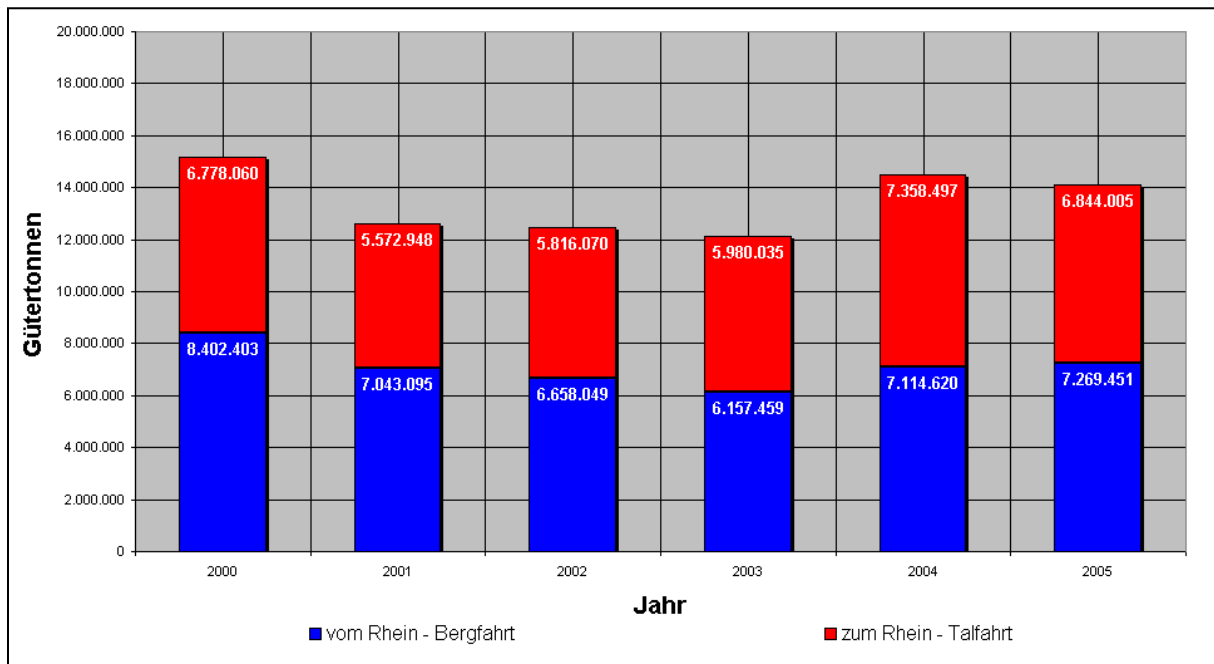
Schleuse Datteln (Gütertonnen/Jahr)



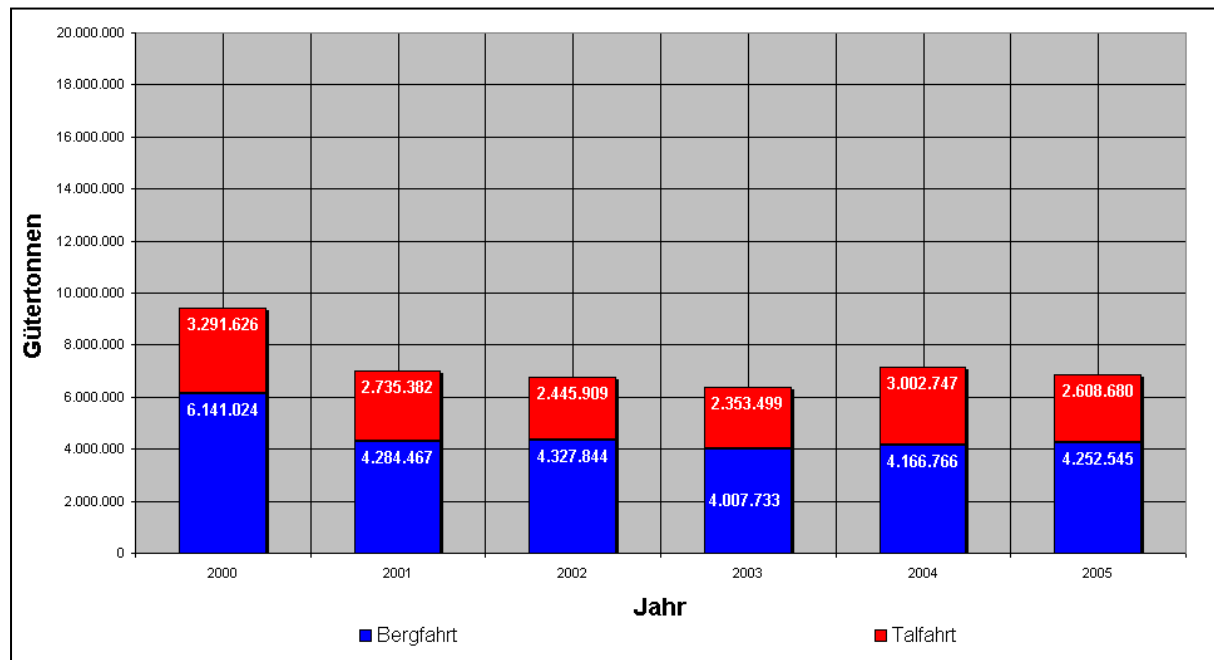
¹ Datengrundlage : ASS

Rhein-Herne-Kanal¹

Schleuse Duisburg-Meiderich (Gütertonnen/Jahr)



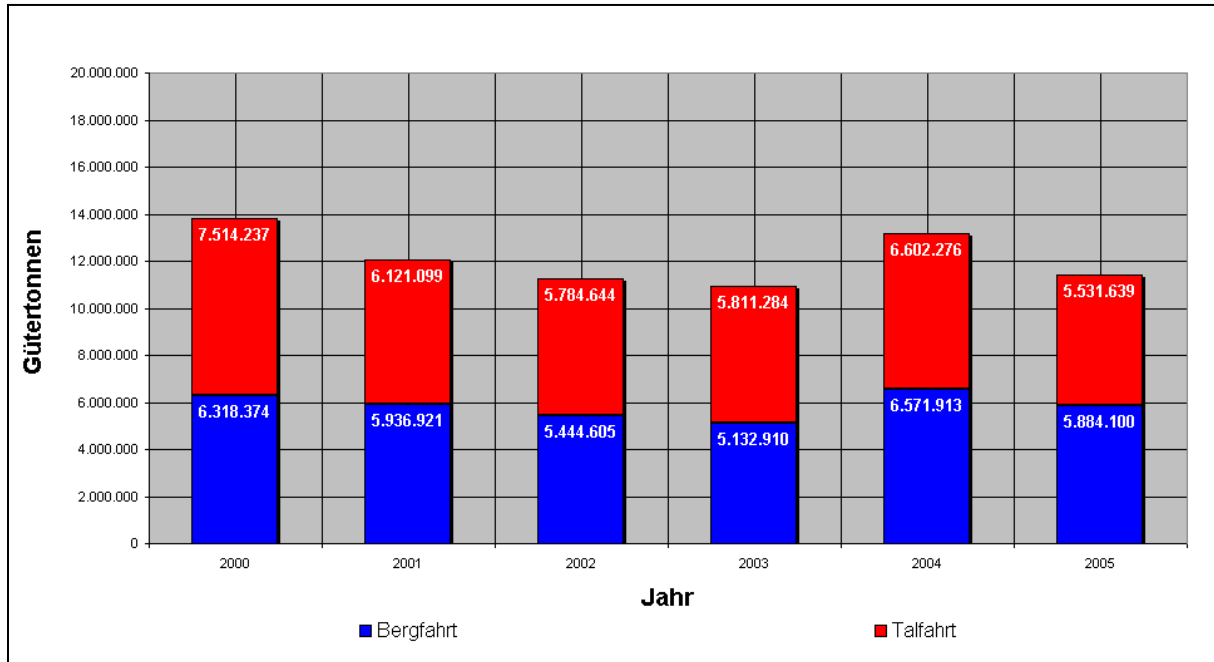
Schleuse Herne (Gütertonnen/Jahr)



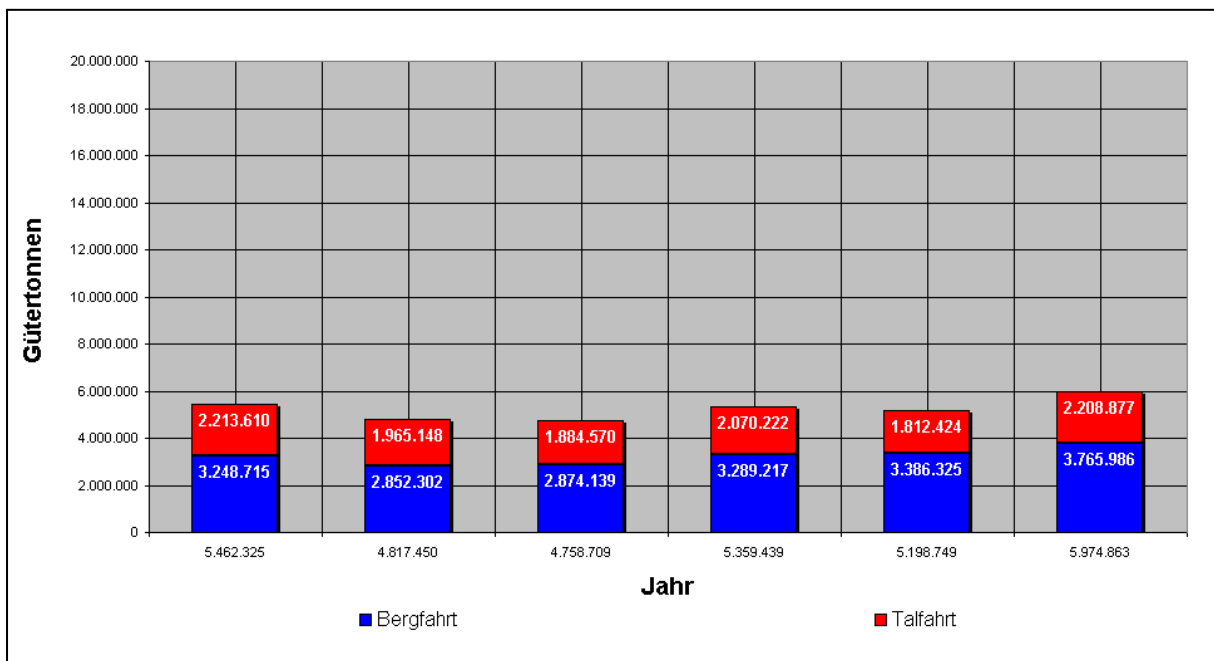
¹ Datengrundlage : ASS

Dortmund-Ems-Kanal¹

DEK Süd Schleuse Münster (Gütertonnen/Jahr)



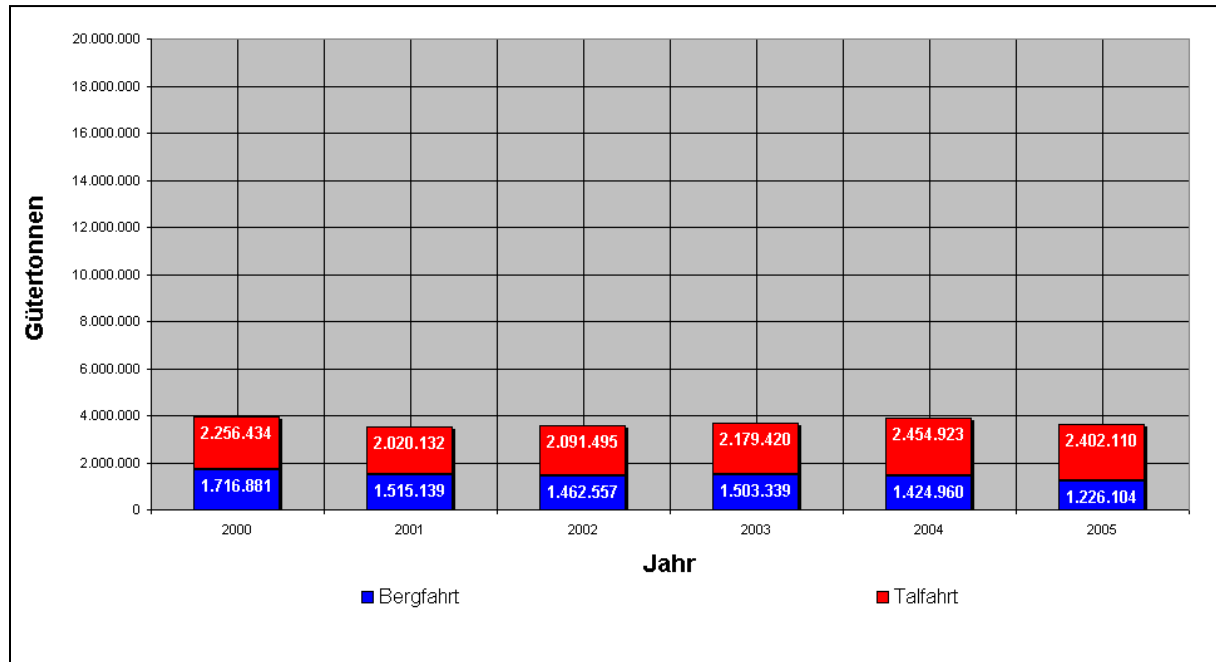
DEK Nord Schleuse Herbrum (Gütertonnen/Jahr)



¹ Datengrundlage : ASS

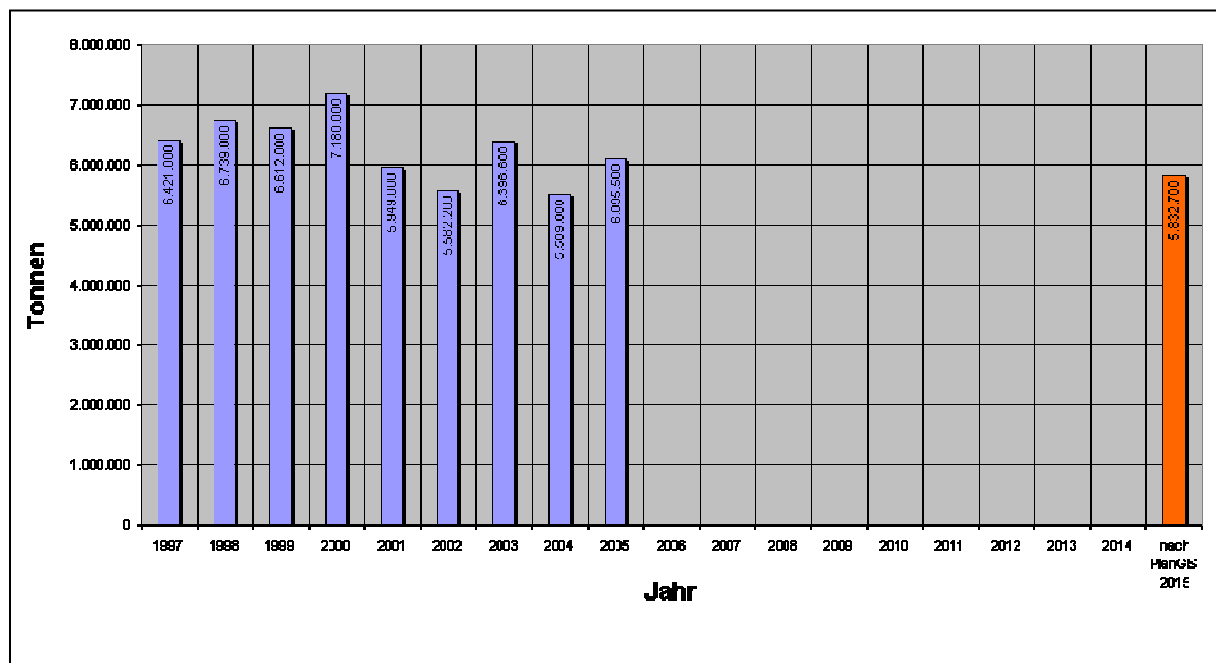
Küstenkanal¹

Schleuse Dörpen (Gütertonnen/Jahr)



Datteln-Hamm-Kanal²

in Gütertonnen/Jahr und Prognose nach PlanGIS



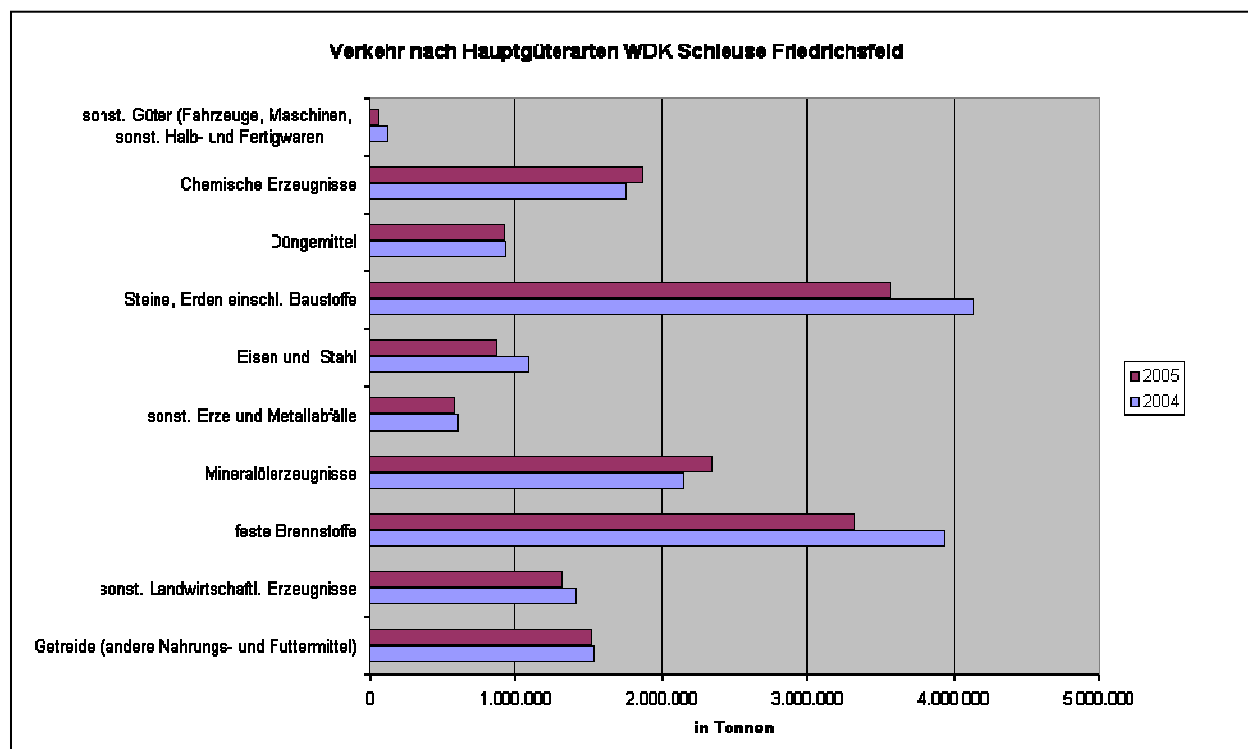
¹ Datengrundlage : ASS

² Datengrundlage : Statistisches Bundesamt

Wesel-Datteln-Kanal ¹

Güterverkehr nach Hauptgüterarten am Beispiel der Schleuse Friedrichsfeld

Güterart	in t						Veränderung in %
	2004			2005			
	zu Berg	zu Tal	Gesamt	zu Berg	zu Tal	Gesamt	
Getreide (andere Nahrungs- und Futtermittel)	1.078.585	459.869	1.538.454	1.044.912	474.190	1.519.102	-1,3
sonst. Landwirtschaftl. Erzeugnisse	141.621	1.272.100	1.413.721	227.965	1.093.008	1.320.973	-6,6
festes Brennstoffe	3.542.254	388.266	3.930.520	3.063.388	265.247	3.328.635	-15,3
Mineralölzeugnisse	1.798.378	355.820	2.154.198	1.905.089	442.806	2.347.895	9,0
sonst. Erze und Metallabfälle	412.961	193.607	606.568	382.719	204.262	586.981	-3,2
Eisen und Stahl	589.337	503.408	1.092.745	474.323	396.965	871.288	-20,3
Steine, Erden einschl. Baustoffe	1.846.561	2.297.944	4.144.505	1.700.725	1.866.760	3.567.485	-13,9
Düngemittel	663.947	272.444	936.391	618.854	312.503	931.357	-0,5
Chemische Erzeugnisse	760.384	1.002.636	1.763.020	870.951	1.004.608	1.875.559	6,4
sonst. Güter (Fahrzeuge, Maschinen,	82.916	45.672	128.588	14.088	45.348	59.436	-53,8
insgesamt	10.916.944	6.791.766	17.708.710	10.303.014	6.105.697	16.408.711	-7,3

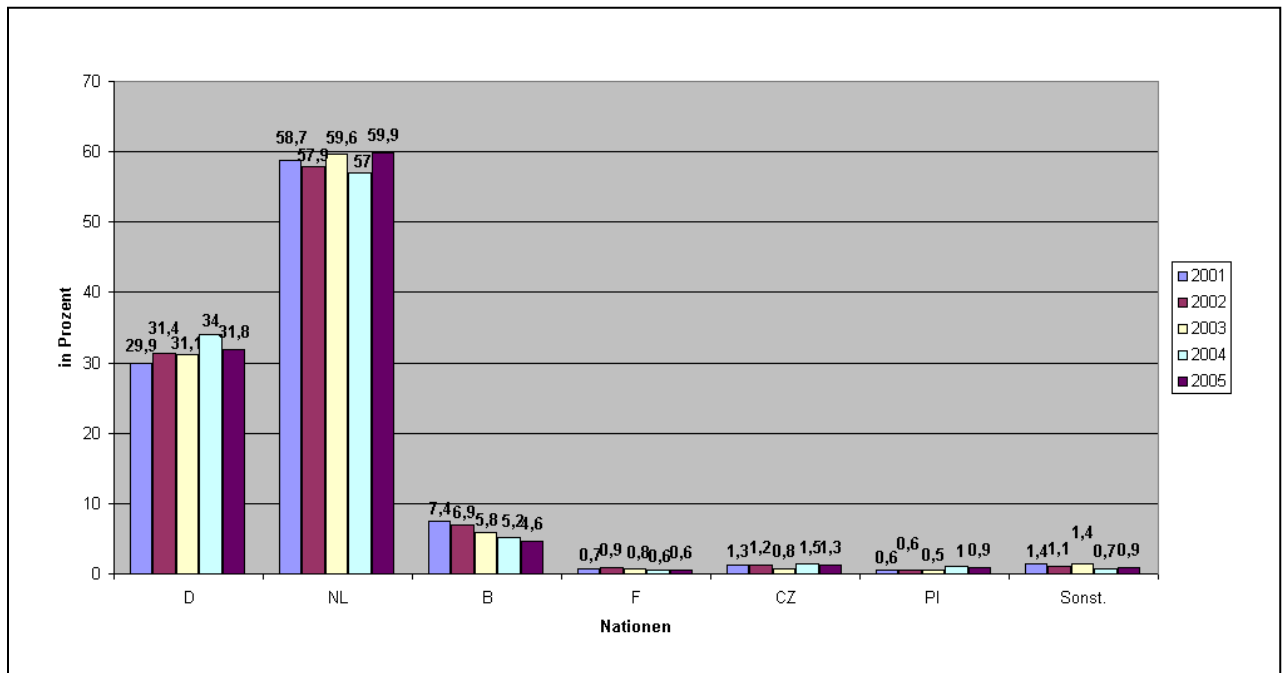


¹ Datengrundlage : ASS

Wesel-Datteln-Kanal ¹

Güterverkehr nach Flaggen in % am Beispiel der Schleuse Friedrichsfeld

	2001	2002	2003	2004	2005
Deutschland	29,9	31,4	31,1	34	31,8
Niederlande	58,7	57,9	59,6	57	59,9
Belgien	7,4	6,9	5,8	5,2	4,6
Frankreich	0,7	0,9	0,8	0,6	0,6
Tschechien	1,3	1,2	0,8	1,5	1,3
Polen	0,6	0,6	0,5	1,0	0,9
Sonstige	1,4	1,1	1,4	0,7	0,9



¹ Datengrundlage : ASS

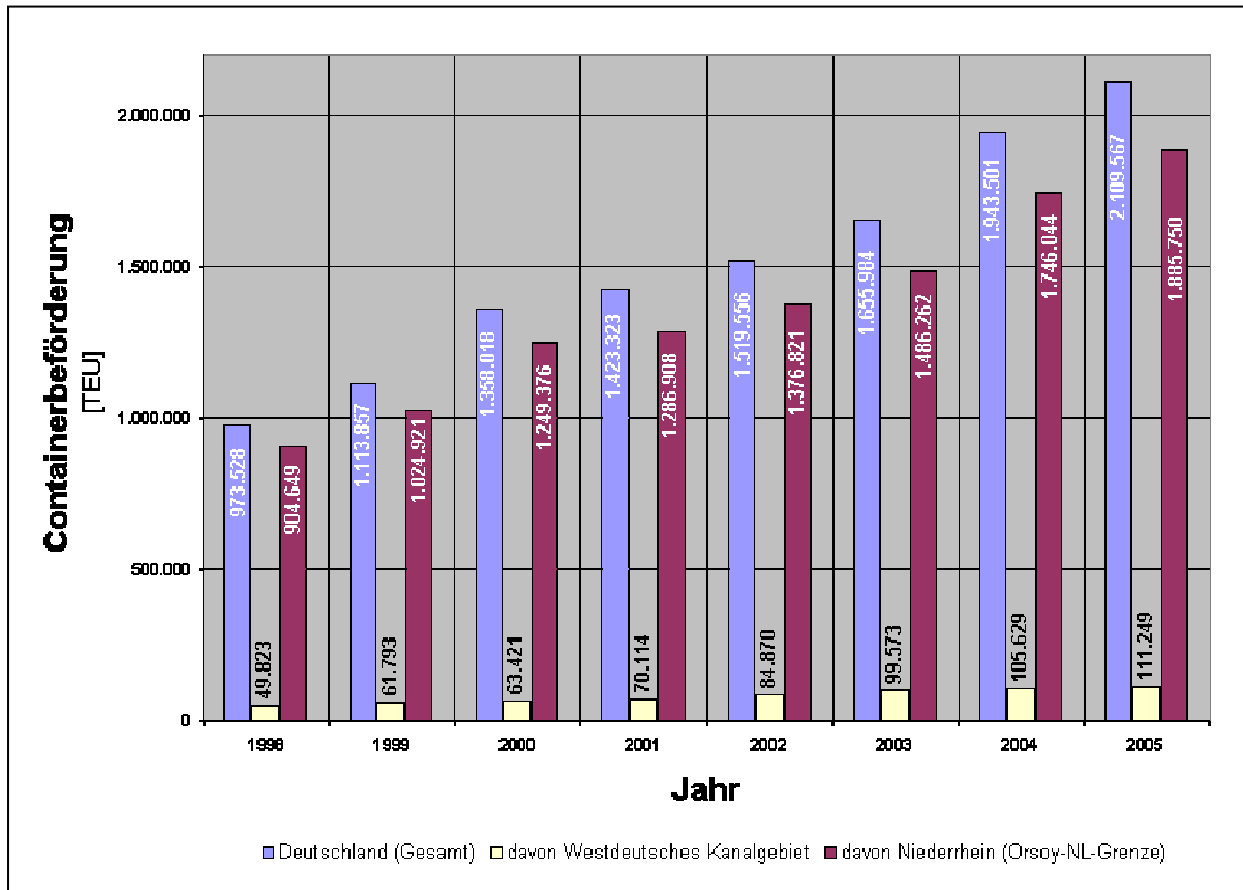
¹ Datengrundlage : ASS

Anlage 2

Containerverkehr

Deutschland (Gesamt) ²

In Container beförderte Güter im gesamten deutschen Wasserstraßennetz

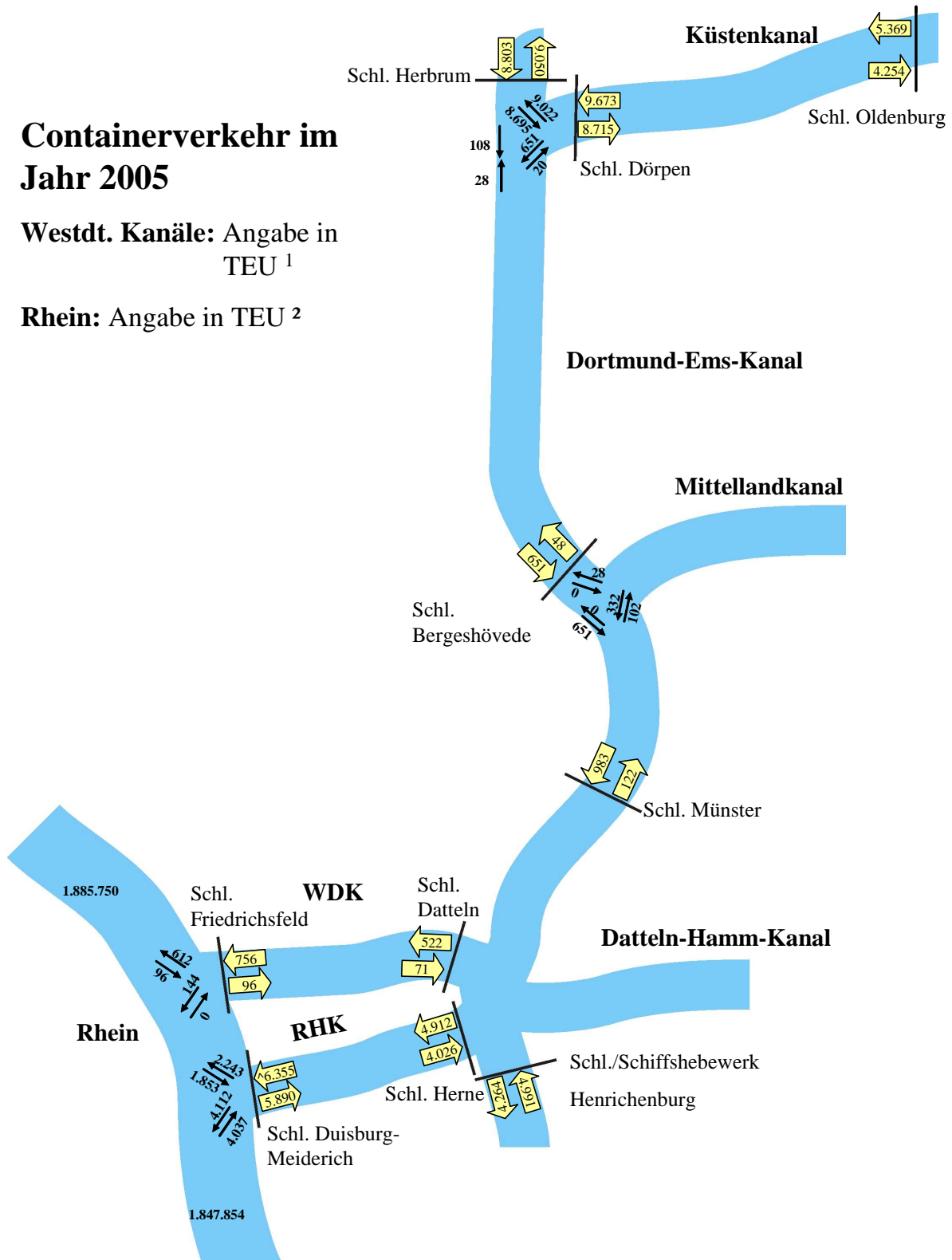


Westdeutsches Kanalgebiet

Containerverkehr im Jahr 2005

Westdt. Kanäle: Angabe in TEU ¹

Rhein: Angabe in TEU ²

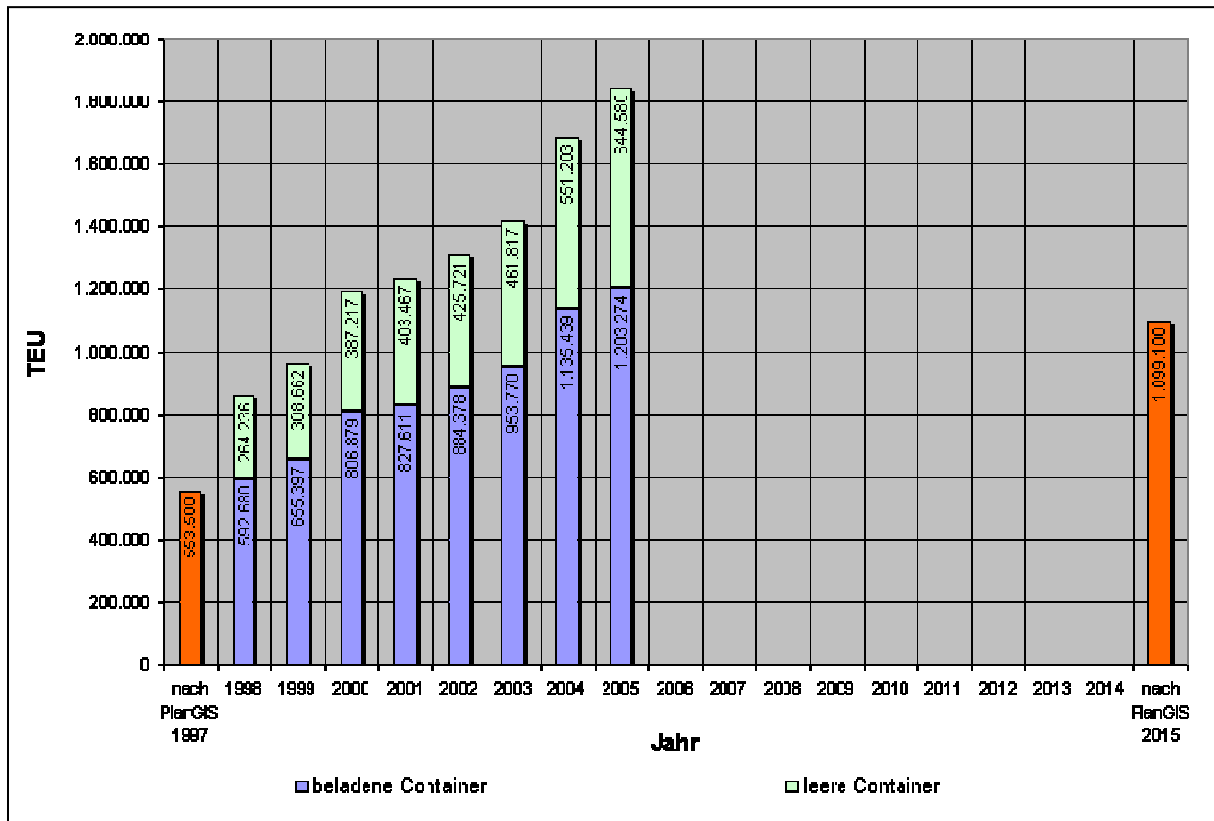


¹ Datengrundlage : ASS

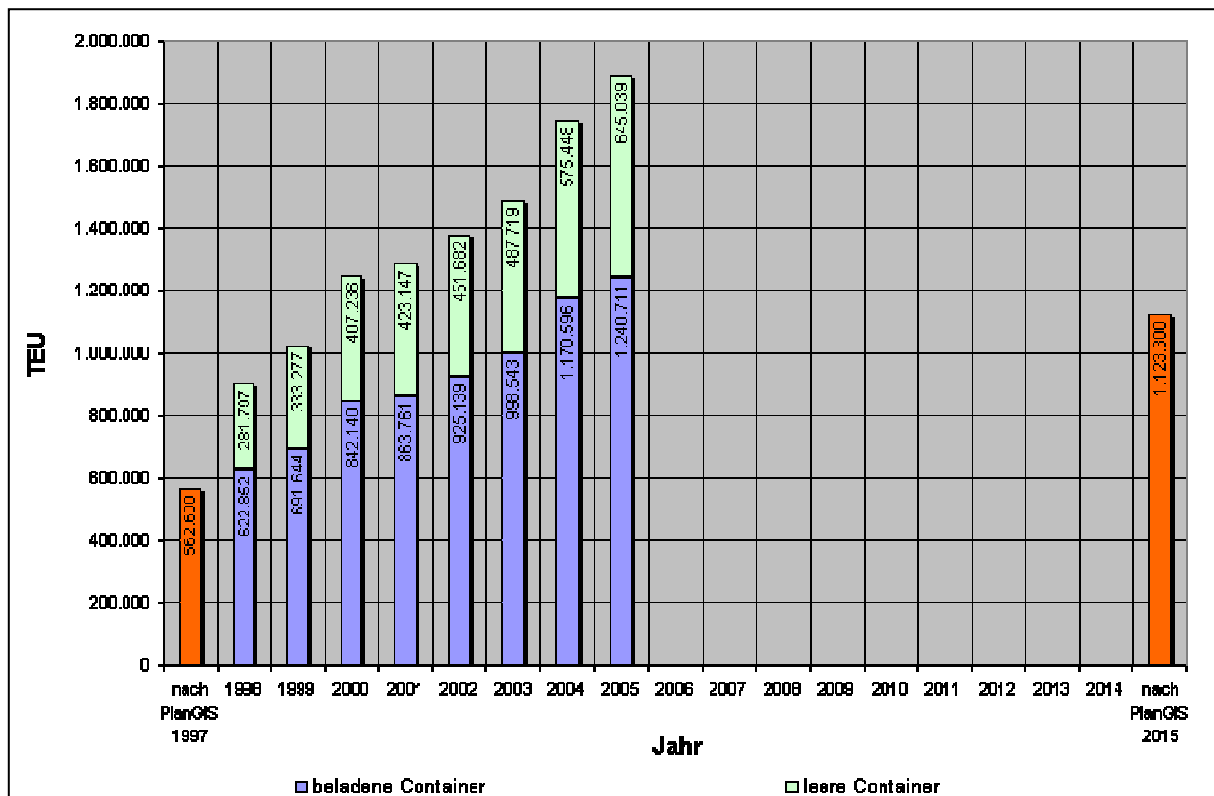
² Datengrundlage : Statistisches Bundesamt

Rhein²

Lülsdorf-Orsoy in TEU/Jahr und Prognose nach PlanGIS



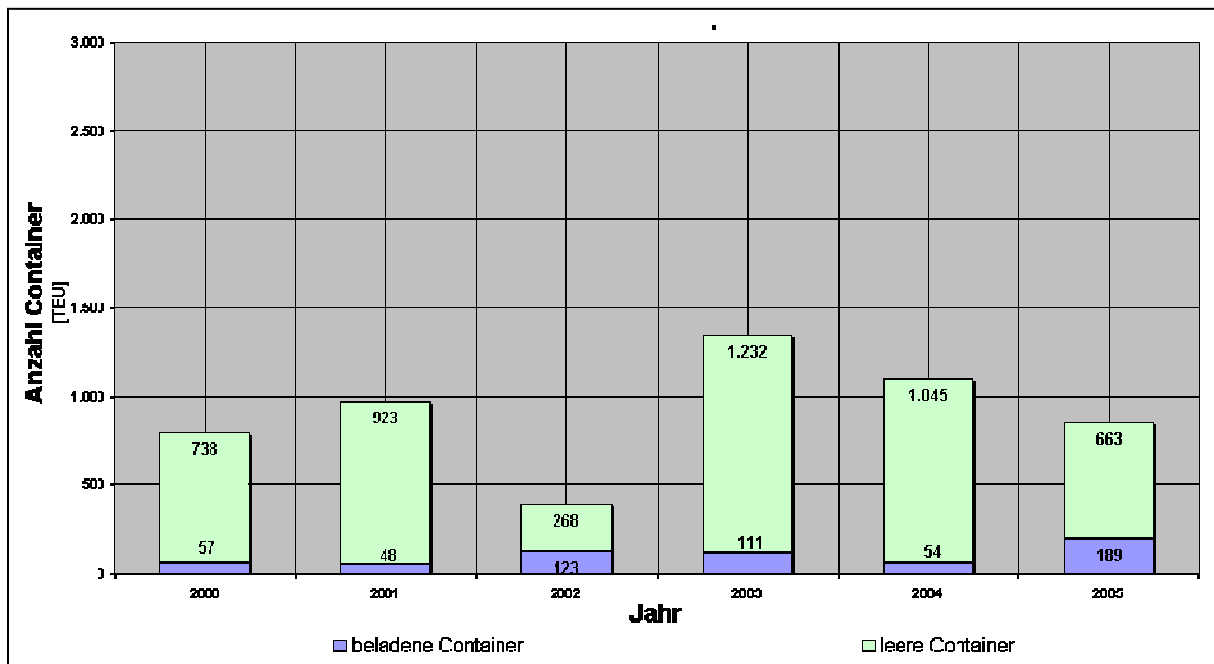
Orsoy – NL Grenze in TEU/Jahr und Prognose nach PlanGIS



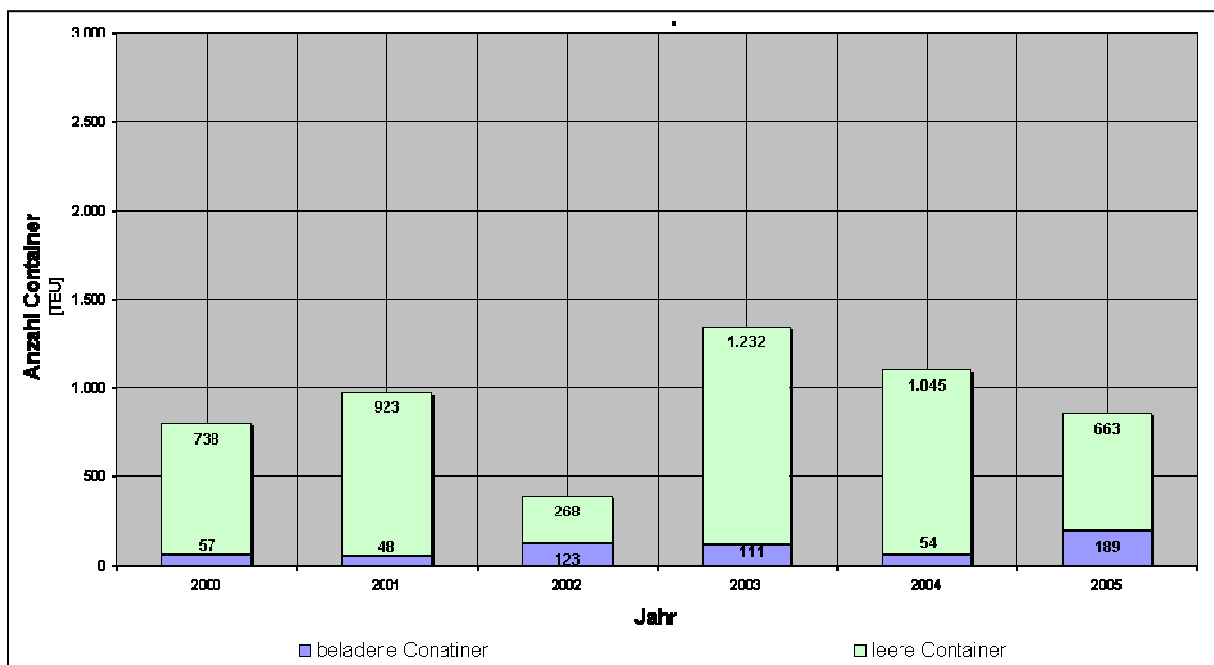
² Datengrundlage : Statistisches Bundesamt

Wesel-Datteln-Kanal¹

Schleuse Friedrichsfeld (TEU/Jahr)



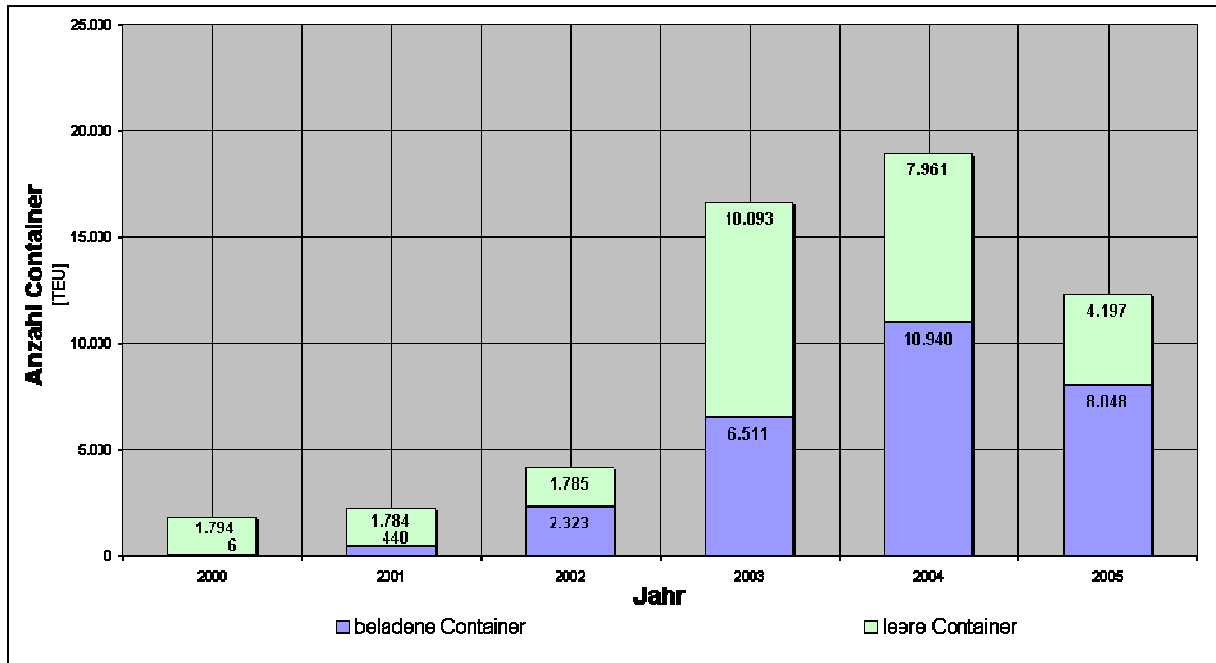
Schleuse Datteln (TEU/Jahr)



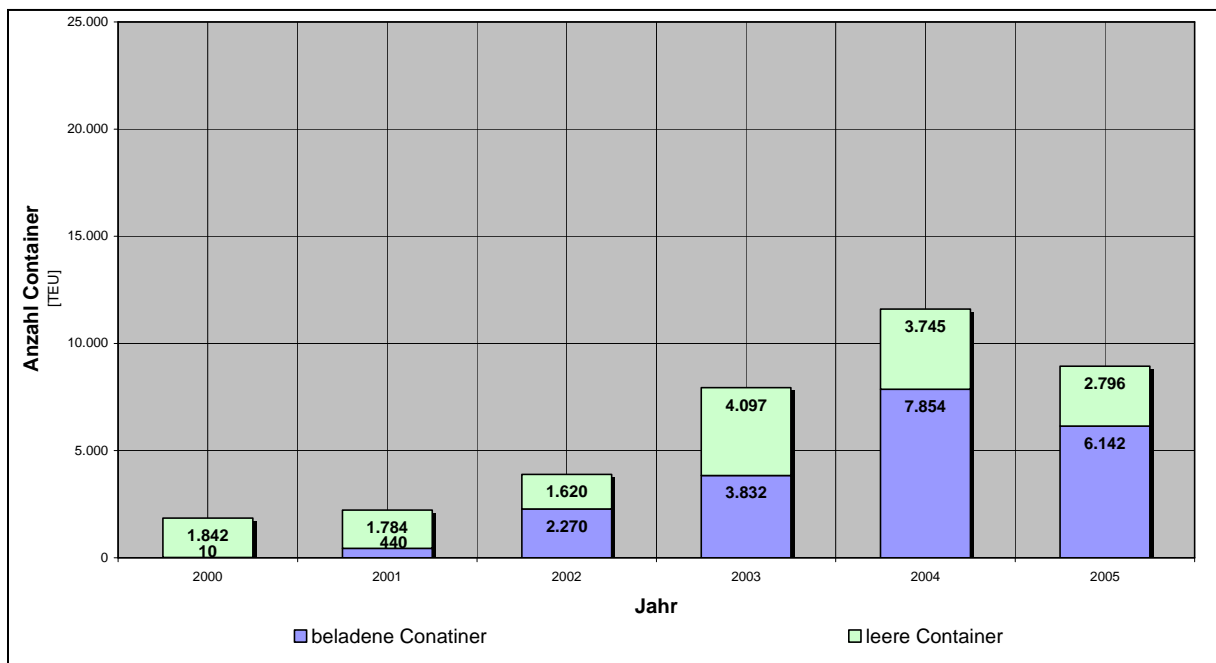
¹ Datengrundlage : ASS

Rhein-Herne-Kanal¹

Schleuse Duisburg-Meiderich (TEU/Jahr)



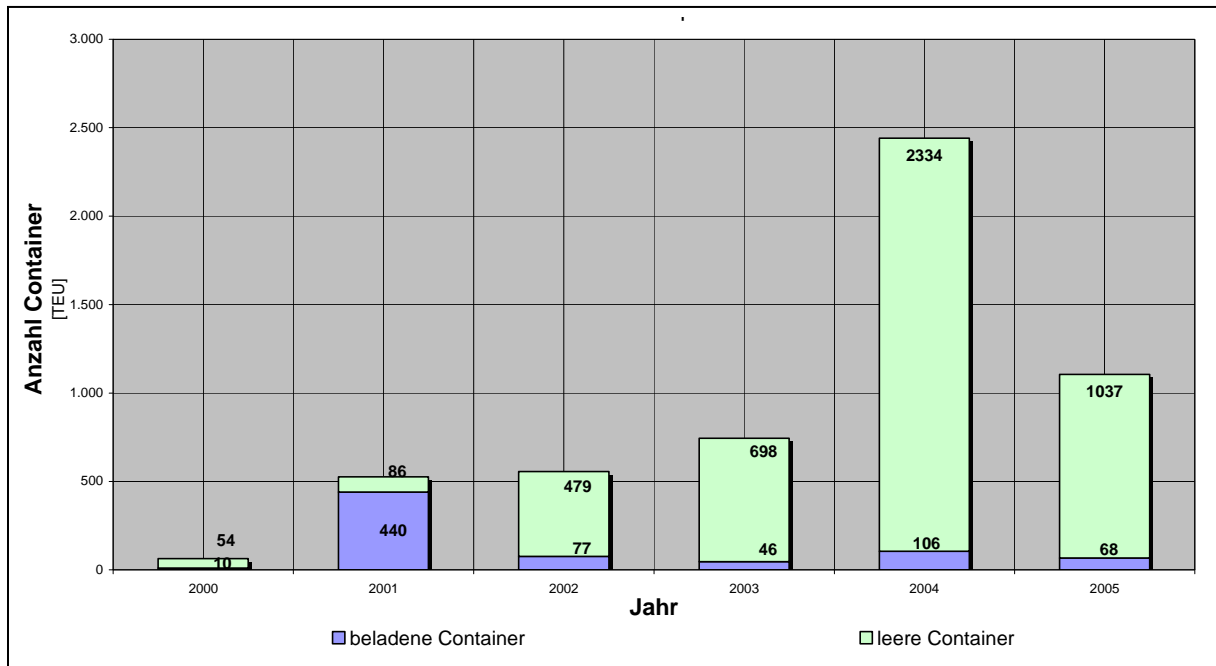
Schleuse Herne (TEU/Jahr)



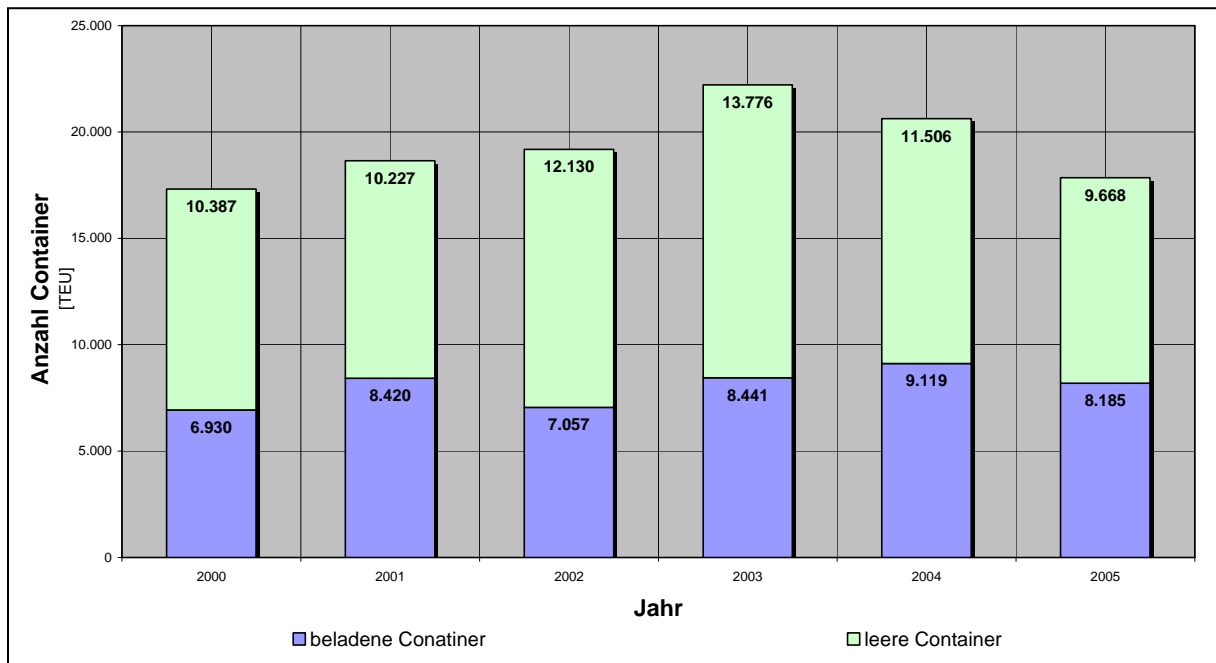
¹ Datengrundlage : ASS

Dortmund-Ems-Kanal¹

DEK Süd Schleuse Münster (TEU/Jahr)



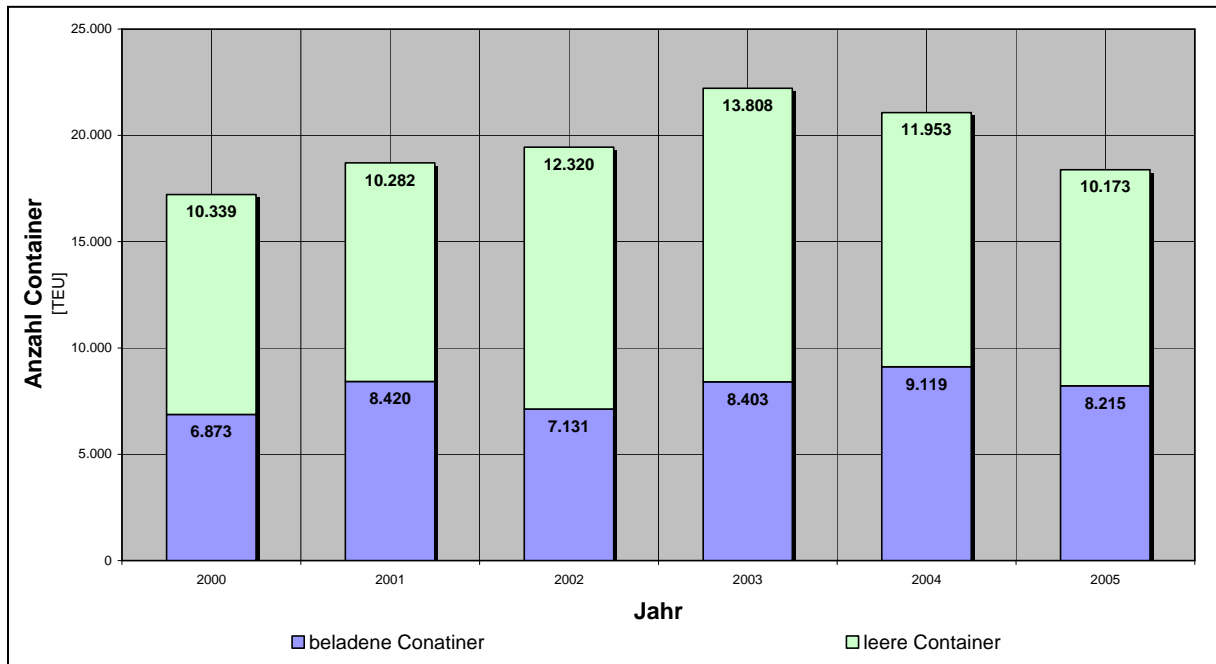
DEK Nord Schleuse Herbrum (TEU/Jahr)



¹ Datengrundlage : ASS

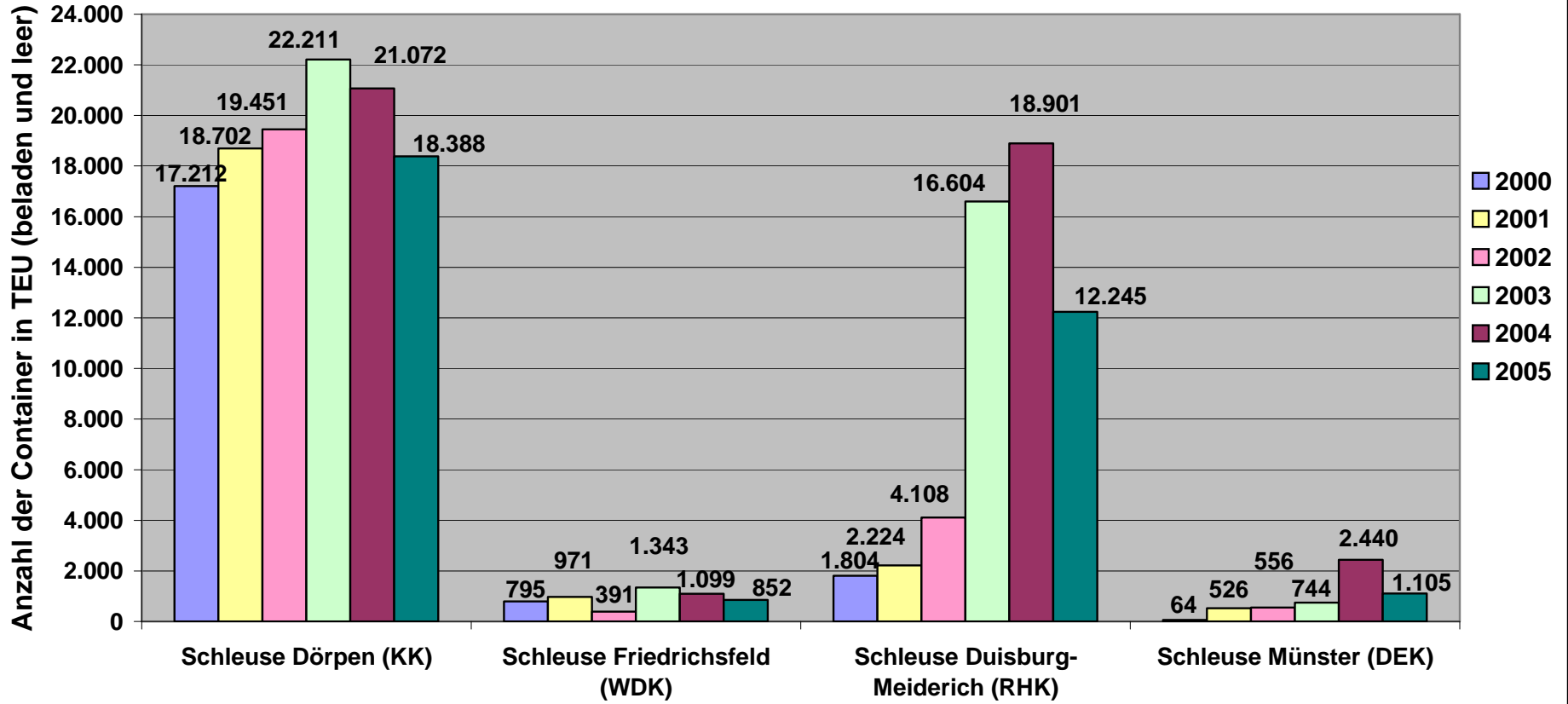
Küstenkanal¹

Schleuse Dörpen (Anzahl TEU/Jahr)



¹ Datengrundlage : ASS

Containerverkehrsentwicklung im westdeutschen Kanalgebiet ¹



Anlage 3

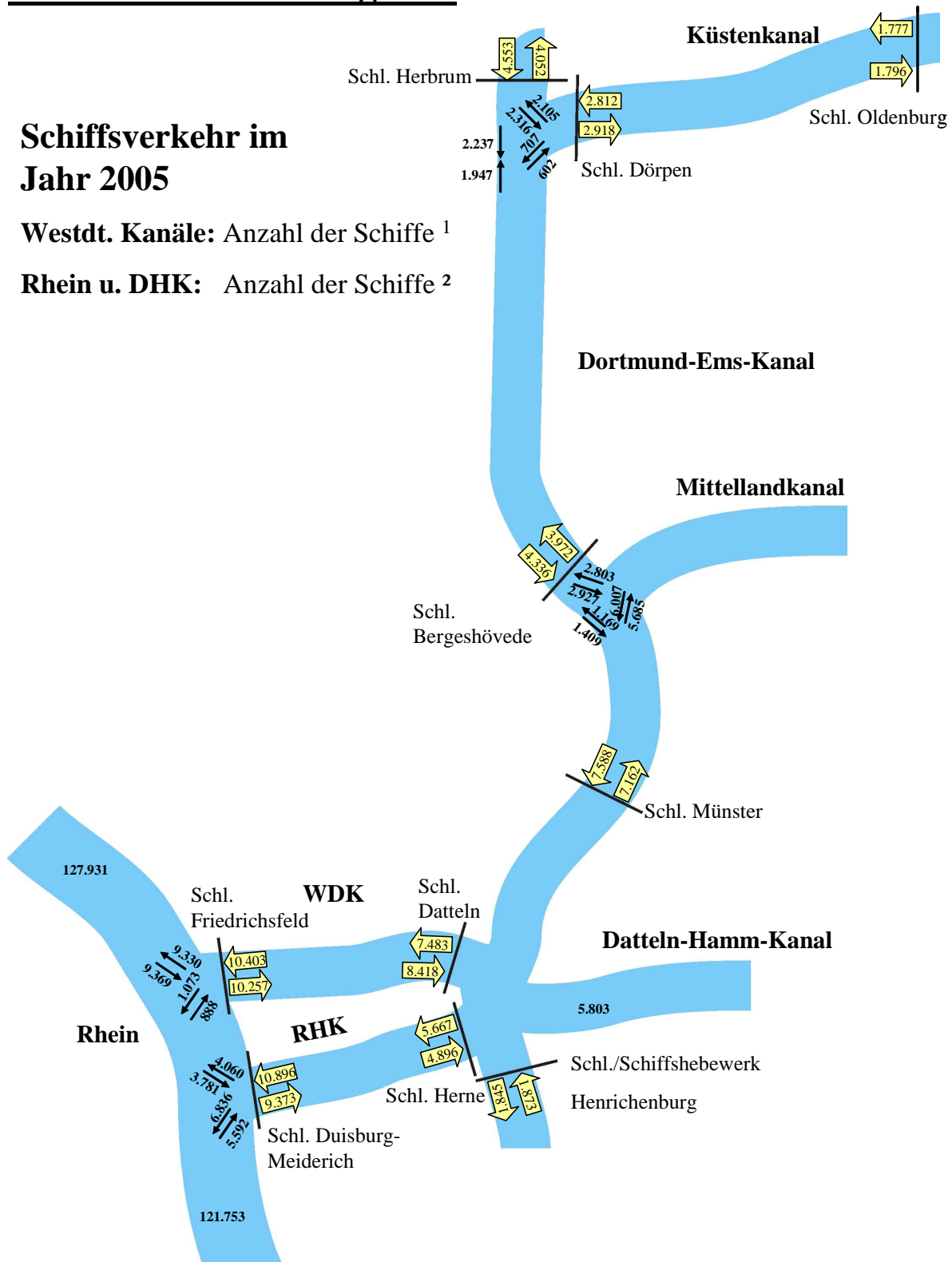
Schiffsverkehr

Westdeutsches Kanalgebiet

Schiffsverkehr im Jahr 2005

Westdt. Kanäle: Anzahl der Schiffe ¹

Rhein u. DHK: Anzahl der Schiffe ²

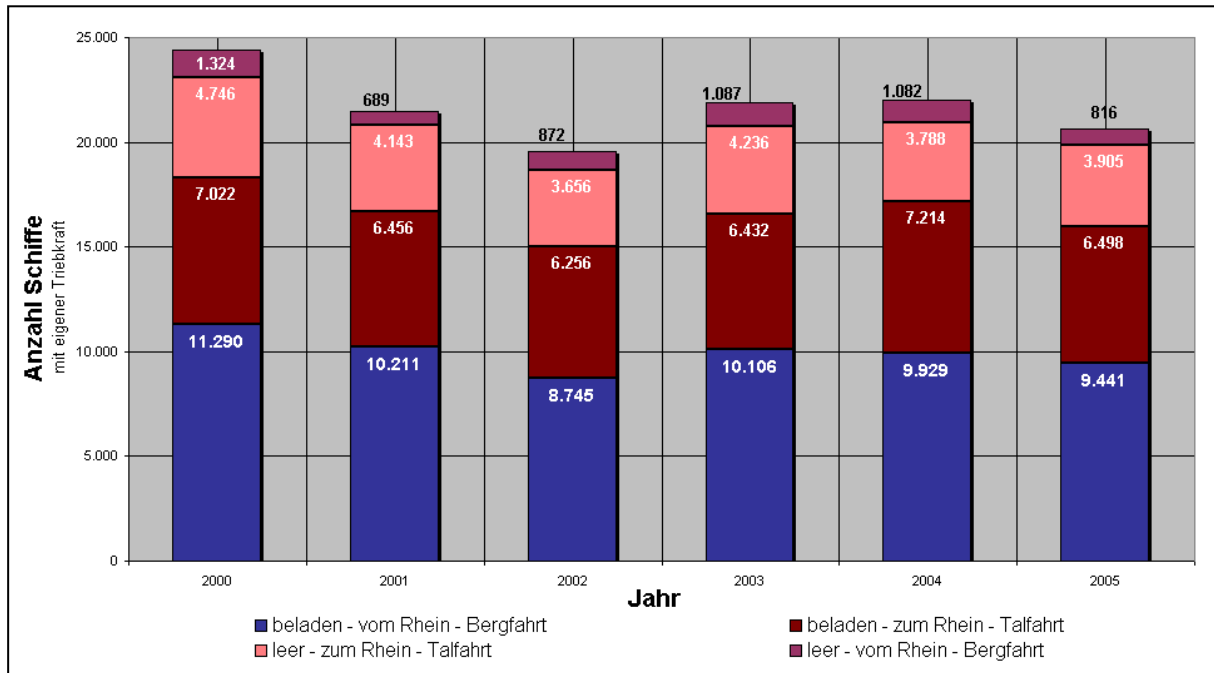


¹ Datengrundlage : ASS

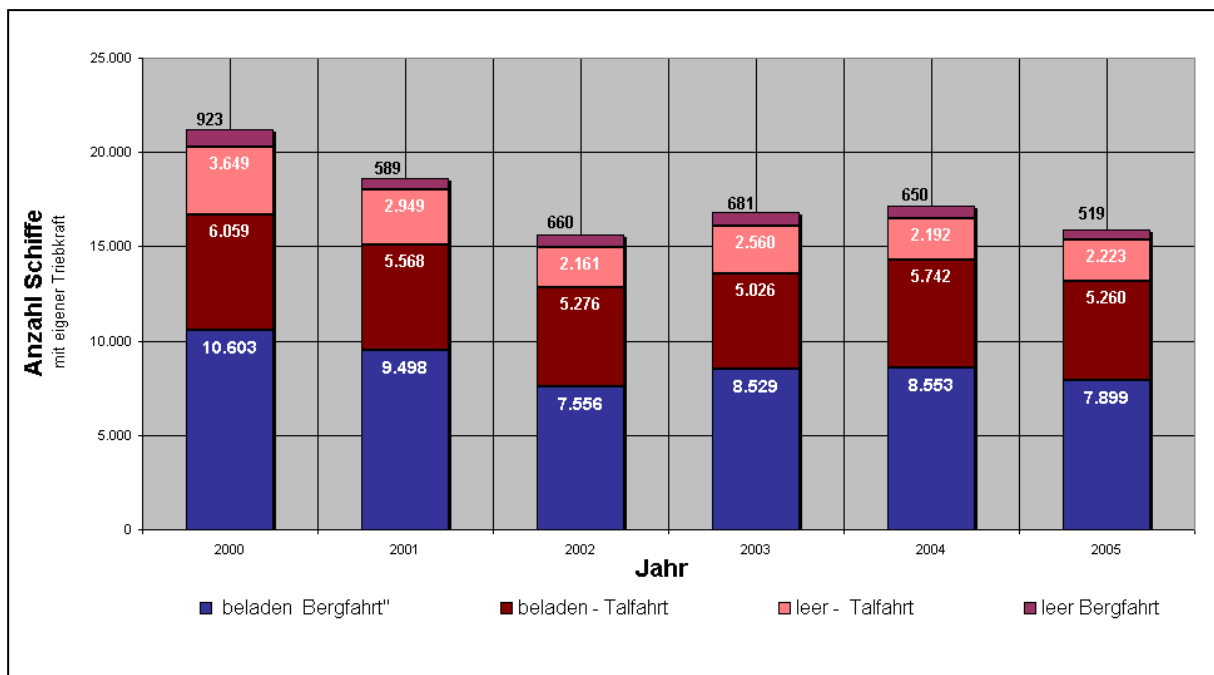
² Datengrundlage : Statistisches Bundesamt

Wesel-Datteln-Kanal¹

Schleuse Friedrichsfeld (Anzahl der Schiffe/Jahr)



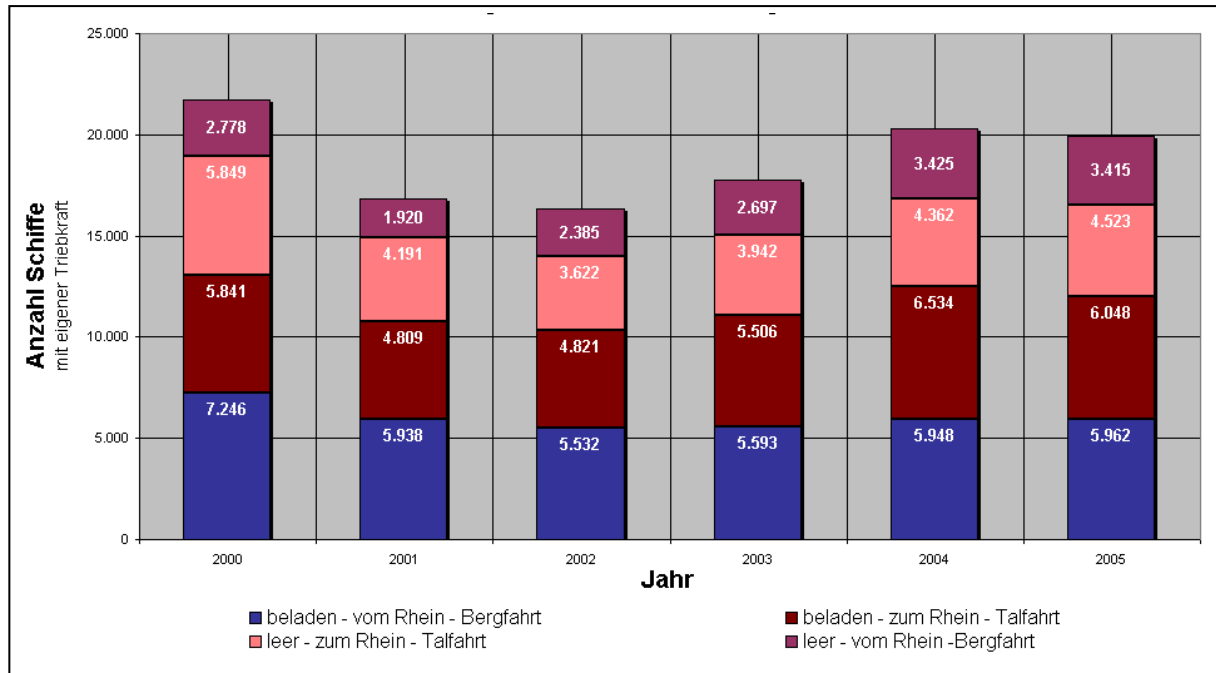
Schleuse Datteln (Anzahl der Schiffe/Jahr)



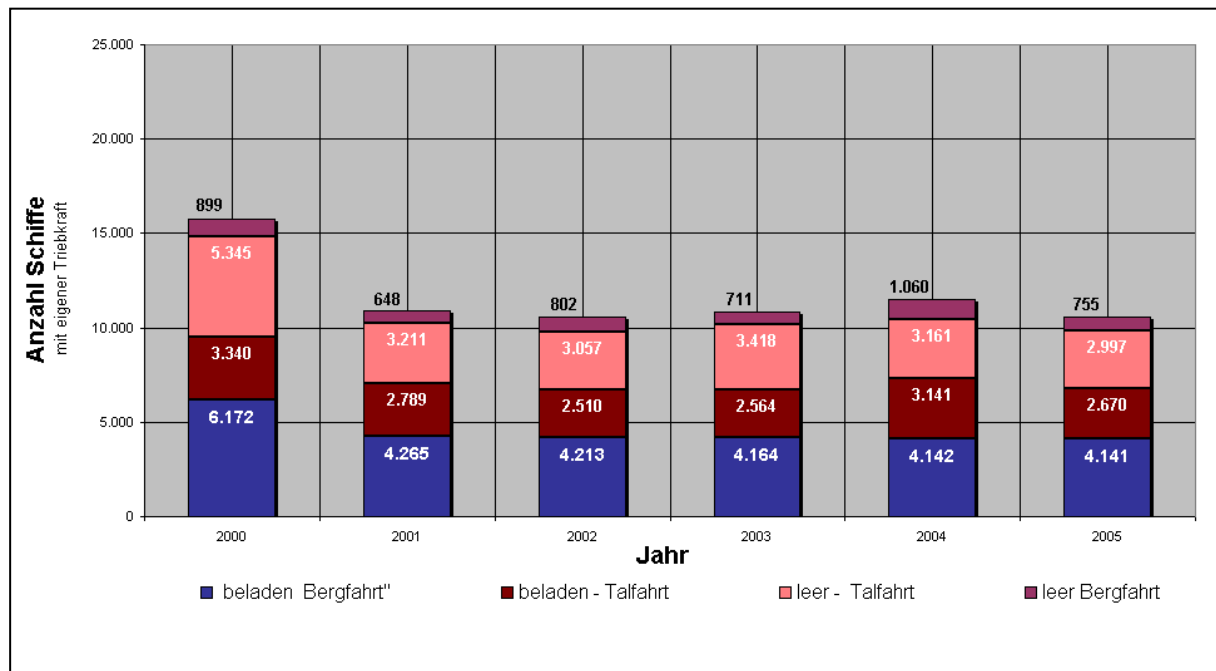
¹ Datengrundlage : ASS

Rhein-Herne-Kanal¹

Schleuse Duisburg-Meiderich (Anzahl der Schiffe/Jahr)



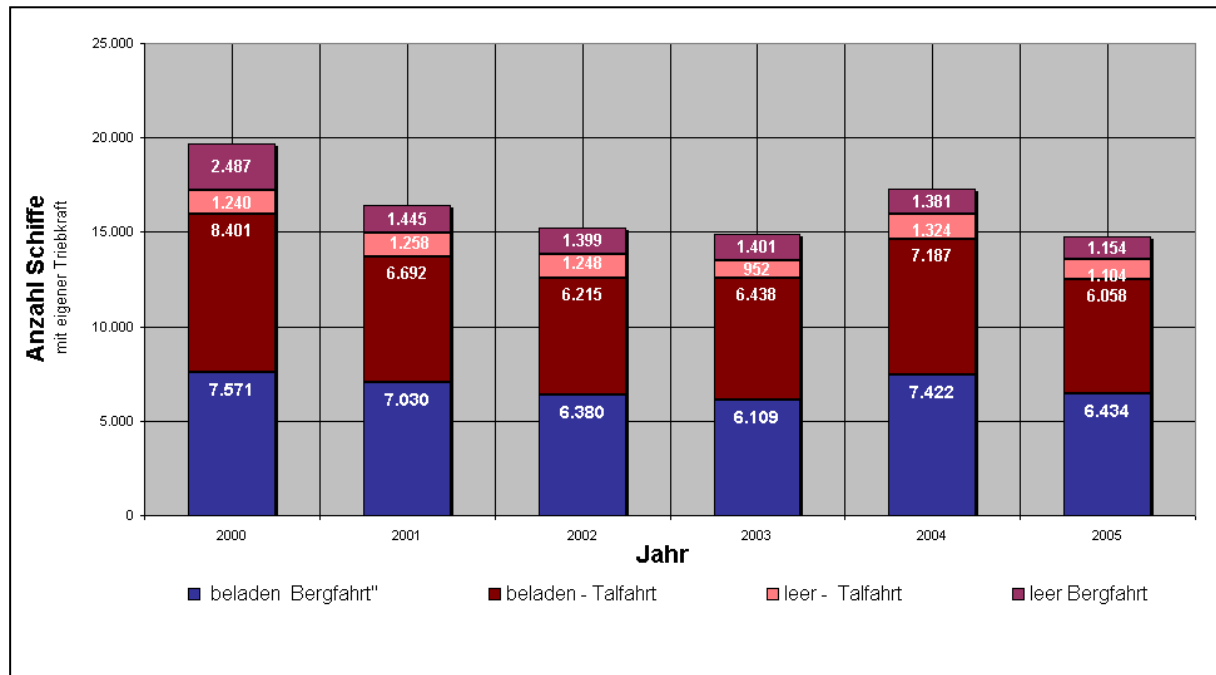
Schleuse Herne (Anzahl der Schiffe/Jahr)



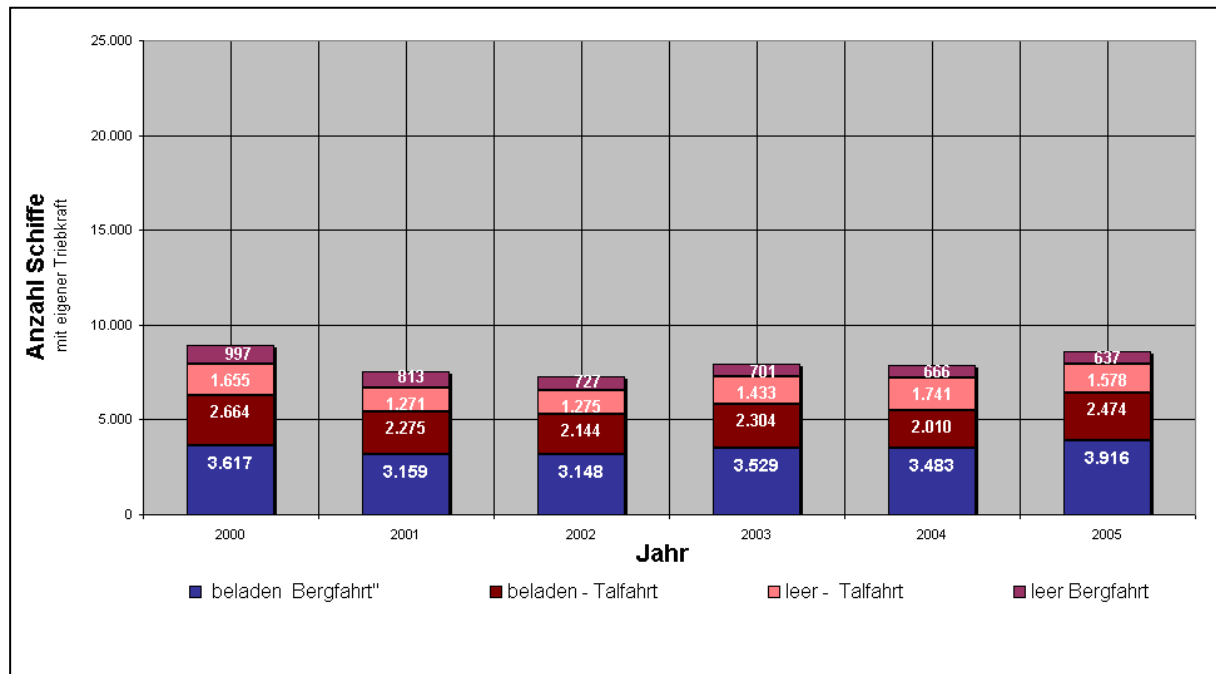
¹ Datengrundlage : ASS

Dortmund-Ems-Kanal¹

DEK Süd Schleuse Münster (Anzahl der Schiffe/Jahr)



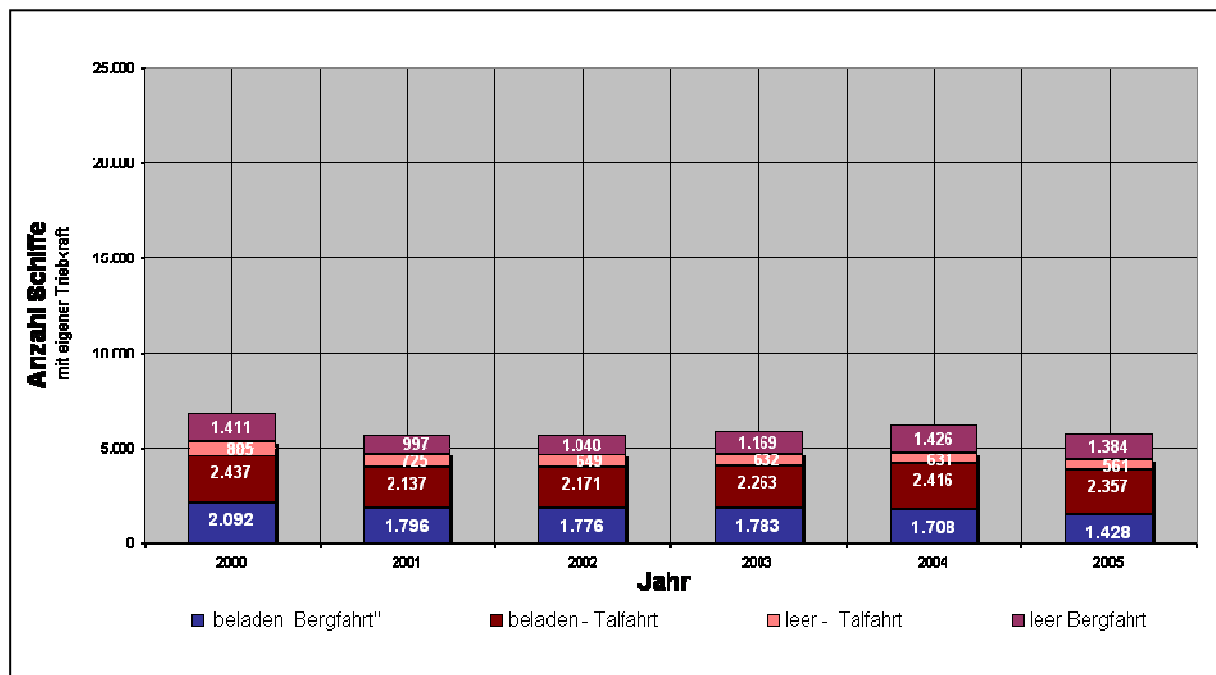
DEK Nord Schleuse Herbrum (Anzahl der Schiffe/Jahr)



¹ Datengrundlage : ASS

Küstenkanal¹

Schleuse Dörpen (Anzahl der Schiffe/Jahr)



¹ Datengrundlage : ASS