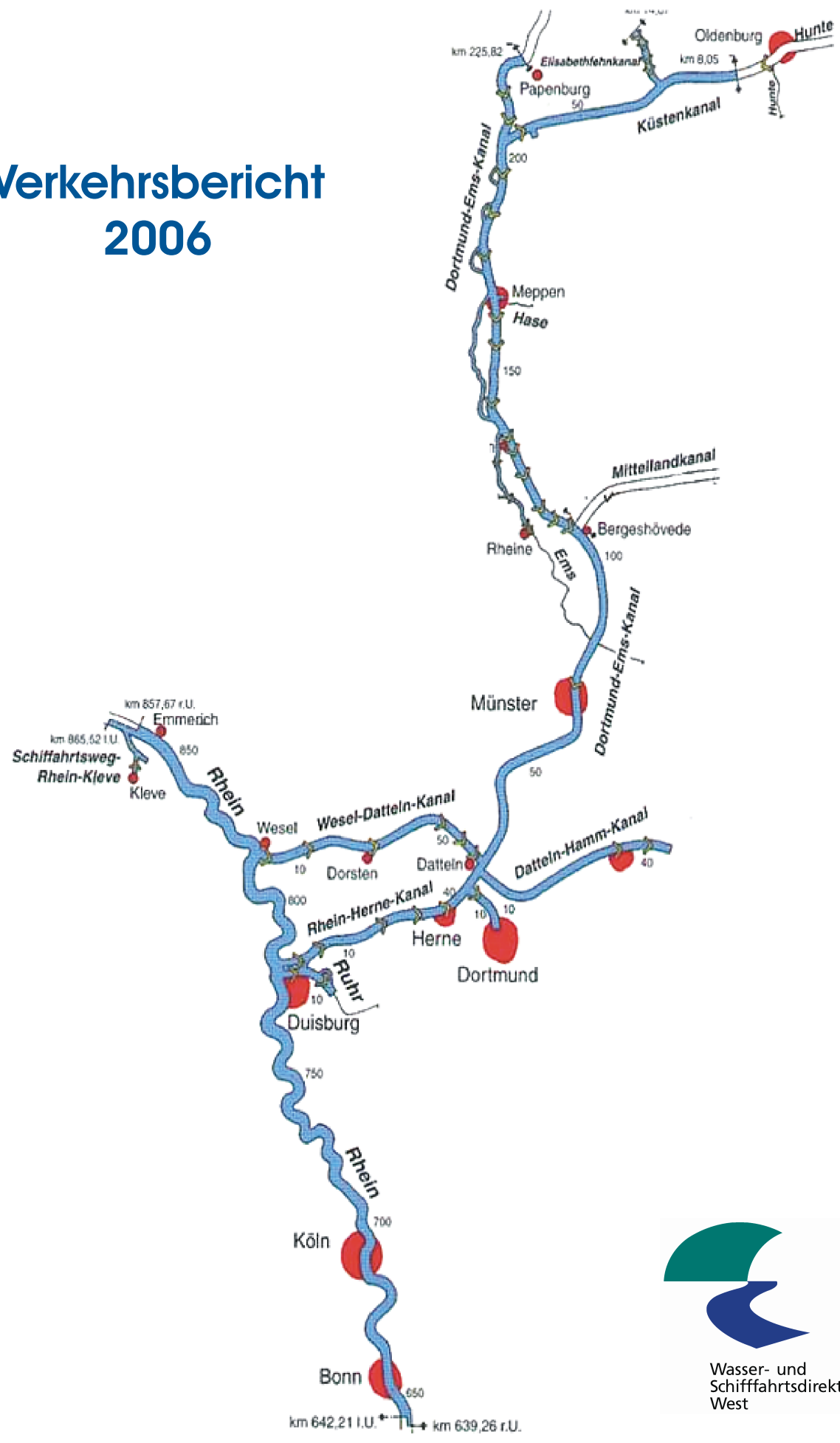


Verkehrsbericht 2006



Inhaltsverzeichnis

1.	Allgemeines	1
2.	Güterverkehr	3
	Rhein	5
	Wesel-Datteln-Kanal (WDK)	6
	Rhein-Herne-Kanal (RHK)	8
	Datteln-Hamm-Kanal (DHK)	9
	Dortmund-Ems-Kanal (DEK)	10
	Küstenkanal	11
3.	Containerverkehr	12
	Rhein	13
	Wesel-Datteln-Kanal (WDK)	13
	Rhein-Herne-Kanal (RHK)	14
	Datteln-Hamm-Kanal (DHK)	14
	Dortmund-Ems-Kanal (DEK)	14
	Küstenkanal	15
4.	Schiffsverkehr	16
	Rhein	17
	Wesel-Datteln-Kanal (WDK)	18
	Rhein-Herne-Kanal (RHK)	18
	Datteln-Hamm-Kanal (DHK)	18
	Dortmund-Ems-Kanal (DEK)	19
	Küstenkanal	19
5.	Zusammenfassung	20

Anlage 1: Güterverkehr

Anlage 2: Container

Anlage 3: Anzahl Schiffe

1. Allgemeines

Die Verkehrsstatistik ist ein wichtiges Instrument für die langjährige, bedarfsgerechte Planung von Investitions- und Unterhaltungsmaßnahmen an Bundeswasserstraßen. Die Verkehrszahlen geben Aufschluss über die Auslastung der Strecken, woraus dann der Ausbaubedarf bzw. die Notwendigkeit zur Beseitigung von Engstellen bestimmt wird.

Daher erstellt die Wasser- und Schifffahrtsdirektion West (WSD West) jährlich einen Bericht über die verkehrlichen Entwicklungen auf dem Niederrhein und den westdeutschen Kanälen. Der vorliegende Verkehrsbericht beschreibt wie seine Vorgänger aus den Jahren 2004 und 2005 die Entwicklung im Bereich des Güter-, des Container- und des Schiffsverkehrs. Als Grundlage dienen vor allem die an den Schleusen im Kanalbereich der WSD West mit dem Abgabenerhebungsprogramm ASS (Abgaben der Schifffahrt und Statistik) in den Jahren 2000 bis 2006 erfassten und ausgewerteten Daten. Da der Rhein abgabefrei ist, liegen keine Daten aus einem vergleichbaren Abgabenerhebungsprogramm vor. Deshalb greift man für die Verkehrszahlen dieser internationalen Wasserstraße auf die Daten des Statistischen Bundesamtes zurück. Diese Daten sind zum Teil bereits in der Fachserie 8 Reihe 4 des Statistischen Bundesamtes „Verkehr – Güterverkehrsstatistik der Binnenschifffahrt 2006“ veröffentlicht. Darüber hinaus stellt das Statistische Bundesamt der WSD West Sonderauswertungen zum Containerverkehr auf dem Rhein und den westdeutschen Kanälen zur Verfügung.

Die Daten des Statistischen Bundesamtes beruhen auf Erhebungen an den Häfen. Für alle Ankünfte und Abgänge von Schiffen mit einer Tragfähigkeit von mindestens 50 Tonnen besteht eine Meldepflicht in deutschen Häfen. Auf diesen Meldungen basiert der Bericht des Statistischen Bundesamtes.

Rund 70% des Güterverkehrs der 2006 in Deutschland auf dem Binnenschiff befördert wurde, ist auf dem Rhein im Bereich zwischen Orsoy und der niederländischen Grenze transportiert worden. Der Niederrhein ist damit die Wasserstraße mit dem größten Verkehrsaufkommen in Europa. Das Statistische Bundesamt teilt den Rhein in mehrere Abschnitte ein. Zum Bereich der WSD West gehören die Abschnitte von Lülsdorf (Niederkassel – Lülsdorf; Rhein – km 667,80) bis Orsoy (Rheinhafen – Orsoy; Rhein km 793,8 bis 794,55; südlich des Abzweigs Wesel-Datteln-Kanals) und von Orsoy bis zur niederländischen Grenze (Rhein – km 857,667), insgesamt 220 km Rheinstrecke. Neben den Statistiken zu diesen Rheinabschnitten wurden in diesen Verkehrsbericht die Gütermengen und der Schiffsverkehr auf dem Rhein am Grenzübergang Emmerich aufgenommen. Die Zahlen des Durchgangsverkehrs an diesem Punkt können direkt mit den Werten der Schleusenstatistiken verglichen werden.

Die Daten für die Kanäle im Bereich der WSD West beruhen auf einer Auswertung an den Anfangs- und Endschleusen der jeweiligen Kanäle mit dem Abgabenerhebungsprogramm ASS.

So liegen den Daten für den 60 km langen Wesel-Datteln-Kanal (WDK) die Abgabenerhebungen an den Schleusen Friedrichsfeld und Datteln zu Grunde.

Der Rhein-Herne-Kanal (RHK) durchquert das Ruhrgebiet auf einer Länge von 45 km. Hier können die Daten der beiden Eingangsschleusen Duisburg-Meiderich und Herne-Ost herangezogen werden.

Der Datteln-Hamm-Kanal (DHK) erstreckt sich auf einer Länge von 47 km. Abweichend zu den zuvor genannten Kanälen liegen hier keine Daten aus einer Eingangsschleuse vor. Um die Kanäle dennoch schlüssig über eine Datenquelle auswerten zu können, wurde der DHK - abweichend vom Verfahren der vergangenen Jahre - über die Verkehrsbezirksstatistik des Abgabenerhebungsprogramms ausgewertet. Hier kann der Empfang und Versand der Güter auf dem DHK dargestellt werden. Da es sich um einen Stichkanal handelt gibt es keinen Durchgangsverkehr, so dass der Verkehr auf dem DHK am Abzweig

zum Dortmund-Ems-Kanal durch die vorhandenen Empfangs- und Versanddaten vollständig dargestellt wird.

Der Dortmund-Ems-Kanal (DEK) hat eine Länge von 226 km und verläuft von Dortmund bis nach Papenburg. Für den Dortmund-Ems-Kanal wurden die Erhebungen an den Schleusen Henrichenburg/Waltrop, Münster, Bevergern und Herbrum ausgewertet.

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

2. Güterverkehr

Die Daten zum Güterverkehr sind in der Anlage 1 zusammengestellt. Darüber hinaus gibt die nachfolgende Tabelle 1 eine Übersicht über die Gütermengen der Jahre 2005 und 2006. Hieraus lassen sich Veränderungen im Güterverkehr 2006 gegenüber dem Vorjahr ablesen. Um den Einfluss der 10-wöchigen Sperrung des DEK infolge des Schadensfalls an der Kanalbrücke Lippe im Oktober 2005 besser einschätzen zu können, wurden die Daten des Jahres 2006 zusätzlich mit denjenigen von 2004 verglichen.

Güterverkehr 2004-2006

Bundeswasserstraße	2004		2005		2006		Veränderung in % gegenüber 2004	Veränderung in % gegenüber 2005
	in t	Anteil in %	in t	Anteil in %	in t	Anteil in %		
Deutschland	235.881.000		236.765.000		243.495.000		3,23%	2,84%
Rhein (Lülsdorf-Orsoy)								
zu Berg	k.A.		k.A.		k.A.			
zu Tal	k.A.		k.A.		k.A.			
Gesamt	159.700.000		158.846.300		163.145.700		2,16%	2,71%
Rhein (Orsoy-NL-Grenze)								
zu Berg	k.A.		k.A.		k.A.			
zu Tal	k.A.		k.A.		k.A.			
Gesamt	165.236.700		164.464.800		171.977.100		4,08%	4,57%
Rhein - Durchgangsverkehr bei Emmerich								
zu Berg	108.597.100	67,00%	105.819.900	65,63%	109.658.900	64,86%		
zu Tal	53.484.300	33,00%	55.416.900	34,37%	59.420.500	35,14%		
Gesamt	162.081.400		161.236.800		169.079.400		4,32%	4,86%
Wesel-Datteln-Kanal								
<i>Schleuse Friedrichsfeld</i>								
vom Rhein	10.916.944	61,6%	10.303.014	62,8%	12.140.024	65,8%		17,83%
zum Rhein	6.791.766	38,4%	6.105.697	37,2%	6.309.207	34,2%		3,33%
Gesamt	17.708.710		16.408.711		18.449.231		4,18%	12,44%
<i>Schleuse Datteln</i>								
vom Rhein	8.964.779	64,3%	8.287.297	64,1%	10.296.693	67,5%		24,25%
zum Rhein	4.966.945	35,7%	4.650.571	35,9%	4.960.187	32,5%		6,66%
Gesamt	13.931.724		12.937.868		15.256.880		9,51%	17,92%
Rhein Herne-Kanal								
<i>Schleuse Duisburg-Meiderich</i>								
vom Rhein	7.114.620	49,2%	7.269.451	51,5%	6.917.591	51,3%		-4,84%
zum Rhein	7.358.497	50,8%	6.844.005	48,5%	6.563.074	48,7%		-4,10%
Gesamt	14.473.117		14.113.456		13.480.665		-6,86%	-4,48%
<i>Schleuse Herne-Ost</i>								
vom Rhein	4.166.766	58,1%	4.252.545	62,0%	3.580.457	56,7%		-15,80%
zum Rhein	3.002.747	41,9%	2.608.680	38,0%	2.735.343	43,3%		4,86%
Gesamt	7.169.513		6.861.225		6.315.800		-11,91%	-7,95%
Datteln-Hamm-Kanal								
Empfang	4.741.159	82,9%	5.305.778	86,6%	6.215.070	86,5%		17,14%
Versand	976.060	17,1%	824.431	13,4%	972.285	13,5%		17,93%
Gesamt	5.717.219		6.130.209		7.187.355		25,71%	17,24%
Dortmund-Ems-Kanal								
<i>Schleuse / Hebewerk Henrichenburg</i>								
von Dortmund	923.828	38,9%	931.126	40,2%	1.012.350	41,6%		8,72%
nach Dortmund	1.451.416	61,1%	1.382.835	59,8%	1.423.604	58,4%		2,95%
Gesamt	2.375.244		2.313.961		2.435.954		2,56%	5,27%
<i>Schleuse Münster</i>								
von Norden	6.571.913	49,9%	5.884.100	51,5%	5.962.815	49,2%		1,34%
von Süden	6.602.276	50,1%	5.531.639	48,5%	6.166.305	50,8%		11,47%
Gesamt	13.174.189		11.415.739		12.129.120		-7,93%	6,25%
<i>Schleuse Bevergern</i>								
von Norden	2.345.456	55,1%	2.821.107	52,3%	2.137.643	50,3%		-24,23%
von Süden	1.912.240	44,9%	2.568.922	47,7%	2.115.769	49,7%		-17,64%
Gesamt	4.257.696		5.390.029		4.253.412		-0,10%	-21,09%
<i>Schleuse Herbrum</i>								
von Norden	3.386.325	65,1%	3.765.986	63,0%	3.395.812	64,1%		-9,83%
von Süden	1.812.424	34,9%	2.208.877	37,0%	1.905.495	35,9%		-13,73%
Gesamt	5.198.749		5.974.863		5.301.307		1,97%	-11,27%
Küstenkanal								
<i>Schleuse Dörpen</i>								
von Osten	1.424.960	36,7%	1.226.104	33,8%	1.338.093	36,8%		9,13%
von Westen	2.454.923	63,3%	2.402.110	66,2%	2.296.544	63,2%		-4,39%
Gesamt	3.879.883		3.628.214		3.634.637		-6,32%	0,18%

Tabelle 1: Gütermengen 2004 bis 2006 im Bereich der WSD West

2006 nahm der Gütertransport auf den Binnenschiffen in Deutschland um insgesamt 2,8% gegenüber dem Vorjahr zu. Diese Entwicklung spiegelt sich in ähnlicher Größenordnung auch im Bereich des Rheins zwischen Lülsdorf und Orsoy mit 2,7% Steigerung wieder. Im Bereich zwischen Orsoy und der niederländischen Grenze war sogar ein Zuwachs von rund 4,6% gegenüber dem Vorjahr zu verzeichnen.

Mit rund 41,3 Mio. Gütertonnen auf den westdeutschen Kanälen (vgl. Anlage 1, Seite 1) wurde 2006 eine ähnliche Gütermenge wie bereits 1999 erreicht. Dies ist zwar immer noch weniger als die Mengen der Jahre 1998 mit rund 45 Mio. t und 2000 mit rund 42,7 Mio. t, insgesamt zeigt sich jedoch mit dieser Bilanz des Jahres 2006 eine Fortsetzung der kontinuierlich steigenden Tendenz seit dem Tiefpunkt im Jahre 2002 mit 38,2 Mio. t. Gegenüber dem Vorjahr ist ein Mengenanstieg von rund 0,9% zu verzeichnen. Auch wenn man das Jahr 2005 wegen der 10-wöchigen Schifffahrtssperre als nicht repräsentativ unberücksichtigt lässt, zeigt sich doch gegenüber dem Jahr 2004 noch ein leichter Anstieg von 0,75%.

Des Weiteren ist bei dieser Gesamtentwicklung zu beachten, dass die Strecke Datteln – Münster auch im Jahr 2006 für 29 Tage (rund 4 Wochen) aufgrund eines weiteren Störfalls an der Kanalbrücke Lippe am 10. März 2006 gesperrt werden musste. Dadurch wurden die Verkehrsmengen des ersten Quartals 2006 für den Durchgangsverkehr der West-Ost-Achse vom Rhein in Richtung Berlin beeinträchtigt. Dies zeigt auch die Abbildung 1. Hier wurden die Gütermengen des 2. bis 4. Quartals von 2000 bis 2006 ausgewertet. Für Friedrichsfeld zeigt sich hier für 2006 ein Mengenzuwachs von 7,7% gegenüber 2004 (14,3 Mio. t in 2006 gegenüber 13,3 Mio. t in 2004). Bei der Betrachtung des gesamten Jahres ergab sich hier gegenüber 2004 nur ein Zuwachs von 4,2% (vgl. Tabelle 1). An der Schleuse Duisburg-Meiderich zeigt sich bei der Auswertung der letzten 3 Quartale (von 2004 mit 10,8 Mio. t auf 10,5 Mio. t in 2006) ein Rückgang in 2006 von 2,7%. Für das Gesamtjahr lag dieser Wert bei 6,9% (vgl. Tabelle 1). In Münster reduziert sich die Gütermenge um 1,25% gegenüber 2004 (von 2004 mit 10,2 Mio. t auf 10,0 Mio. t in 2006), wenn man das 1. Quartal unberücksichtigt lässt. Bei der Betrachtung des gesamten Jahres lag dieser Wert bei 7,9% (vgl. Tabelle 1). Der Rückgang der Gütermenge in Duisburg und Münster war also im 1. Quartal stärker als in den folgenden 3 Quartalen. Für Friedrichsfeld lässt sich eine stärkere Mengensteigerung gegenüber 2004 darstellen, wenn man das 1. Quartal nicht berücksichtigt.

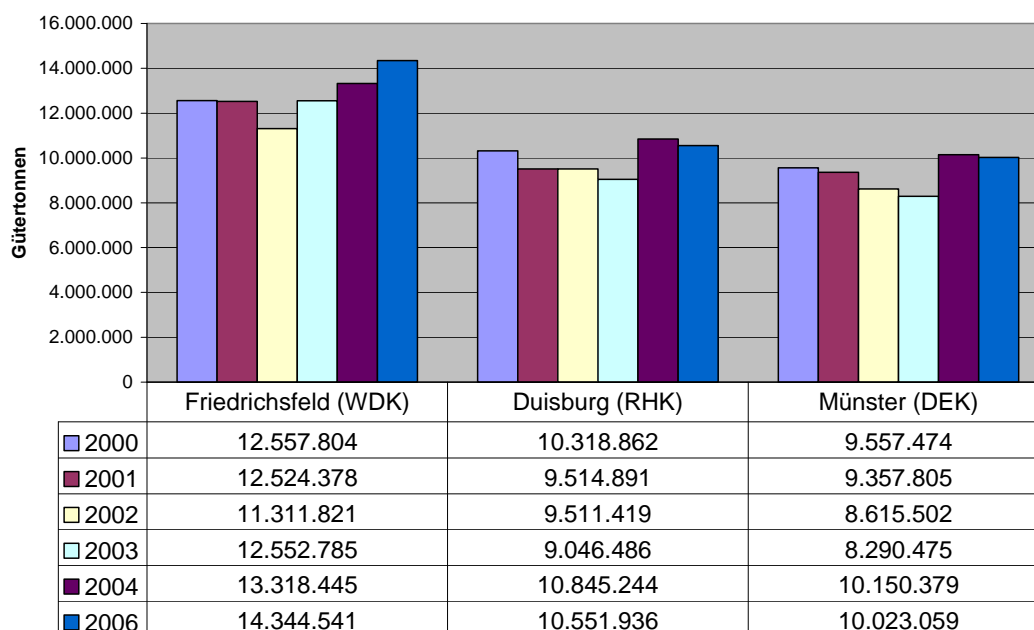


Abbildung 1: Summe Gütertonnen 2. bis 4. Quartal 2000 bis 2006 an den Schleusen Friedrichsfeld, Duisburg-Meiderich und Münster (ohne 2005)

Nachfolgend wird die Güterentwicklung auf dem Rhein und den Kanälen im Einzelnen erläutert:

Rhein

Die mit Abstand größte Gütermenge im Bereich der WSD West wurde auch im Jahr 2006 auf dem Rhein transportiert. Die herausragende Bedeutung des Rheins wird besonders augenfällig, wenn man die Gütermengen in Emmerich mit rund 169 Mio. t im Jahr 2006 mit den Gütermengen der Schleuse Friedrichsfeld, die 2006 mit rund 18,5 Mio. t die am stärksten frequentierte Schleuse im Kanalnetz ist, vergleicht (siehe Tabelle 1).

Die Auswertungen des Statistischen Bundesamtes zeigen dabei deutlich, dass der Niederrhein der verkehrsreichste Rheinabschnitt ist. Von den insgesamt 207,7 Mio. t, die 2006 auf dem Rhein transportiert wurden (vgl. Statistisches Bundesamt Fachserie 8 Reihe 4, Verkehr Güterverkehrsstatistik der Binnenschifffahrt 2006, Seite 19), entfallen allein 171,9 Mio. t auf die Strecke von der niederländischen Grenze bis Orsoy und 163,1 Mio. t auf den Bereich zwischen Orsoy und Lülldorf. In den jeweiligen Mengen ist der Empfang, Versand und Durchgangsverkehr enthalten. Deshalb ist ein Teil der Gütermengen des Durchgangsverkehrs in beiden Abschnitten enthalten und die Summe der ausgewerteten Rheinabschnitte ist nicht deckungsgleich mit der Gesamtgütermenge für den Niederrhein.

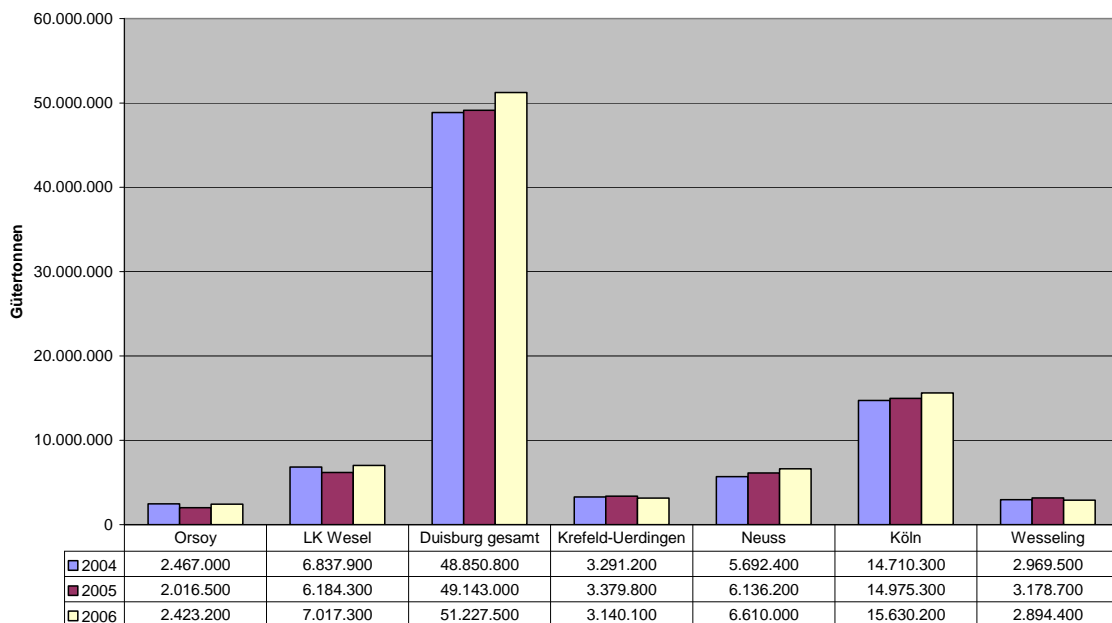


Abbildung 2: Entwicklung 2004 bis 2006 an den Häfen mit den größten Umschlagmengen am Rhein im Bereich der WSD West

Die Steigerung der Gütermengen lässt sich zum Teil bereits durch den Umschlag an den Häfen am Rhein erklären. In Abbildung 2 sind Gütermengen aus der Hafenstatistik NRW zusammengestellt. Hier zeigen sich bereits Mengensteigerungen gegenüber den Jahren 2004 und 2005 an den Häfen mit den größten Umschlagmengen: Duisburg und Köln.

Wie sich die Güterentwicklung auf dem Rhein im Einzelnen nach Güterarten getrennt darstellt, ist in Anlage 1 auf Seite 5 zu sehen. Hier wurde exemplarisch dargestellt, welche Güterarten 2005 und 2006 den Grenzübergang Emmerich passiert haben. Der größte Zuwachs mit 15,5% ist hier im Bereich der Gütergruppe „Steine und Erden“ zu verzeichnen, gefolgt von 10,4% bei den „festen mineralischen Brennstoffen“, 6,4% bei „Eisen und Stahl“ sowie 5,1% in der Gruppe „Erdöl, Mineralöl, Mineralölerzeugnisse und Gase“. Rückgänge mit 5,6% stellten sich nur im Bereich der „Nahrungs- und Futtermittel“ gegenüber dem

Vorjahr ein. Die Gütermengen der anderen Güterarten sind mit Veränderungen zwischen -1% und +1,4% als nahezu konstant zu bezeichnen.

Des Weiteren ist in Anlage 1 auf Seite 6 die Entwicklung des Güterverkehrs am Grenzübergang Emmerich von 2000 bis 2006 unterteilt nach Flaggenanteilen dargestellt. Rund 68% der Güter, die 2006 den Grenzübergang Emmerich passierten, wurden auf niederländischen Schiffen transportiert. Der Anteil der niederländischen Flotte hat sich seit 2000 um rund 3% vergrößert. Dem gegenüber ist ein leichter Rückgang der deutschen Flotte von 20,7% im Jahr 2000 auf 19% im Jahr 2006 zu verzeichnen. Der Anteil der Güter, die unter belgischer Flagge transportiert wurden, schwankte in den vergangenen 6 Jahren zwischen 8,5% und 9,2%. Die Schiffe der weiteren Nationen, die auf dem Rhein fahren, transportierten 2006 nur rund 3,9% der Güter.

Um die gesamte Entwicklung der letzten Jahre auf dem Rhein besser einschätzen zu können, stellt Abbildung 3 die Gütermengen am Grenzübergang Emmerich seit 1945 dar. Klar zu erkennen ist, dass die Gütermenge von 169,1 Mio. t im Jahr 2006 historisch den bisher größten Durchgangsverkehr am Grenzübergang Emmerich darstellt.

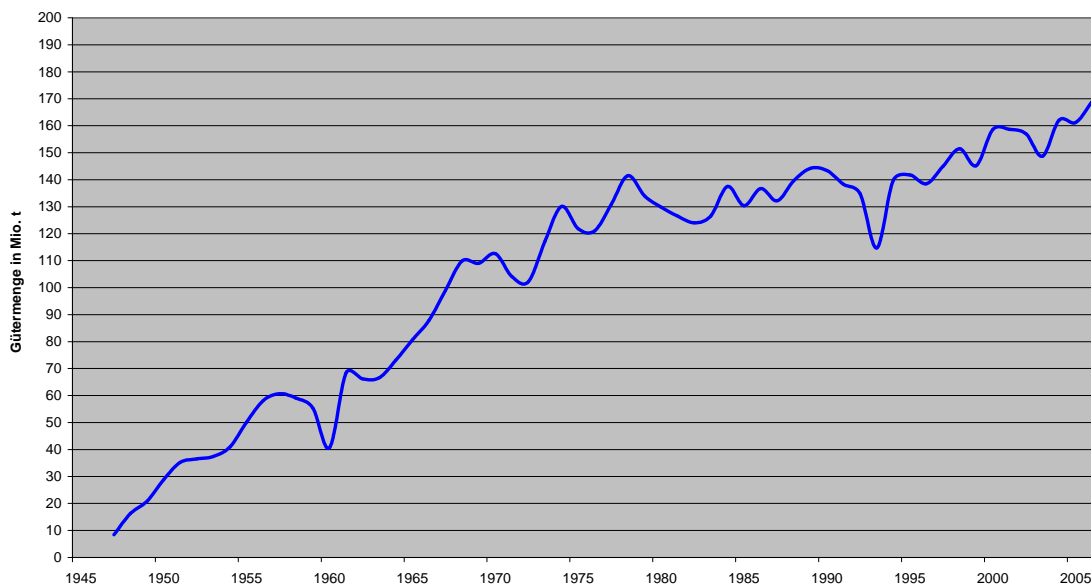


Abbildung 3: Entwicklung 1945 bis 2006 Gütermengen am Grenzübergang Emmerich

Wesel-Datteln-Kanal (WDK)

Die Gütermenge auf dem WDK ist 2006 gegenüber 2005 um 12% (auf 18,4 Mio. t) an der Schleuse Friedrichsfeld bzw. um fast 18% (auf 15,2 Mio. t) an der Schleuse Datteln gestiegen. Dieser starke Anstieg ist durch den starken Rückgang der Gütermengen von 2004 auf 2005 um mehr als 7% infolge der Sperrungen am DEK zu erklären. Dennoch ist insgesamt ein Anstieg der Gütermengen festzustellen, da auch im Vergleich der Gütermengen von 2004 und 2006 noch ein Anstieg der Mengen von 4,2% bzw. 9,5% zu verzeichnen ist. Im Bereich der WSD West stellt der Wesel-Datteln-Kanal den Kanal mit dem höchsten Güteraufkommen dar (vgl. Tabelle 1).

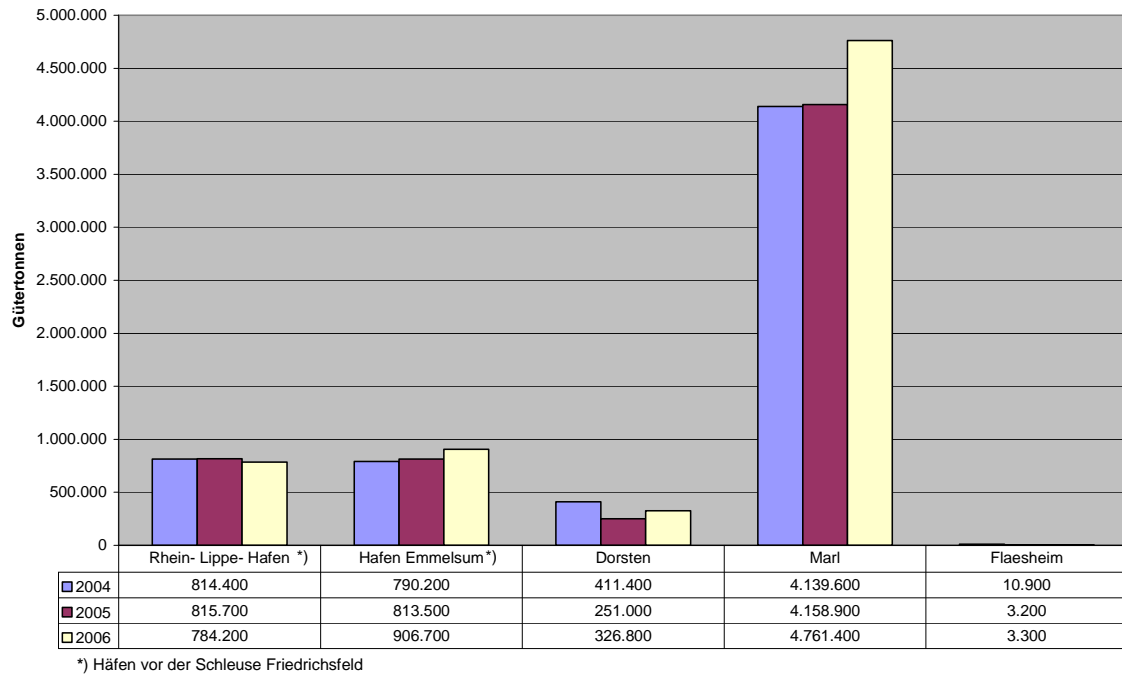


Abbildung 4: Entwicklung 2004 bis 2006 an den Häfen des WDK

Bei der Entwicklung der Gütermengen, die an den Häfen des WDK umgeschlagen wurden, ist ein Anstieg von rund 0,6 Mio. t von 2005 auf 2006 festzustellen (vgl. Abbildung 4). Diese Mengensteigerung resultiert vor allem aus dem Anstieg der Gütermengen in Marl.

Für den WDK wurde die Unterteilung der Güterarten exemplarisch für die Schleuse Friedrichsfeld aufgezeigt (Anlage 1, Seite 9) und mit den Zahlen für den Rhein am Grenzübergang Emmerich verglichen. Insgesamt nahm der Güterverkehr an der Schleuse Friedrichsfeld um ca. 2 Mio. t zu. Dies entspricht einem Plus von 12,4% gegenüber dem Vorjahr. Der größte Zuwachs von rund 900.000 t (27,5%) ist bei den „festen mineralischen Brennstoffen“ zu verzeichnen (Platz 2 am Rhein bei Emmerich). Der zweitgrößte Zuwachs ist mit rund 390.000 t im Bereich der „Erdöl-, Mineralöl- und Gastransporte“ (Platz 4 am Rhein bei Emmerich) festzustellen. Ein Zuwachs von 110.000 bis 160.000 t ist in den weiteren Gütergruppen zu verzeichnen. Ausnahmen bilden nur die „land- und forstwirtschaftlichen Erzeugnisse“ sowie die „Düngemittel“. Hier ist ein leichter Rückgang von bis zu 3% (38.000 t) zu registrieren. Vergleicht man die Gütermengen von 2006 mit denjenigen von 2004, so ist in sechs der Gütergruppen („Nahrungs- und Futtermittel“, „mineralische Brennstoffe“, „Erdöl...“, „Erze und Metallabfälle“, „chemische Erzeugnisse“ und „Fahrzeuge...“) ein Zuwachs zwischen 8 und 41% zu verzeichnen. Die restlichen vier Gütergruppen („Land- und forstwirtschaftliche Erzeugnisse“, „Eisen und Stahl“, „Steine und Erden“ sowie „Düngemittel“) sind um 3 bis 11% rückläufig.

Exemplarisch wurde außerdem an der Schleuse Friedrichsfeld der Güterverkehr nach Flaggen unterteilt gezeigt (Anlage 1, Seite 10). Analog den Verhältnissen am Rhein verteilt sich auch hier der Güterverkehr vorwiegend auf niederländische, deutsche und belgische Schiffe. Im betrachteten Zeitraum von 2000 bis 2006 sind keine auffälligen Veränderungen festzustellen. Der Anteil des Güterverkehrs unter deutscher Flagge liegt 2006 bei 30,9% und bewegt sich damit im Rahmen von 29 bis 34%, die seit 2000 erreicht wurden. Der Güteranteil, der auf niederländischen Fahrzeugen transportiert wurde, ist ebenfalls mit 59% vergleichbar mit den Werten der vergangenen Jahre (57% bis 60%). Eine eindeutige Tendenz hin zu mehr deutschen oder niederländischen Fahrzeugen ist nicht erkennbar. Nur aus dem Anteil der belgischen Flotte lässt sich seit 2000 eine kontinuierlich abnehmende Tendenz erkennen.

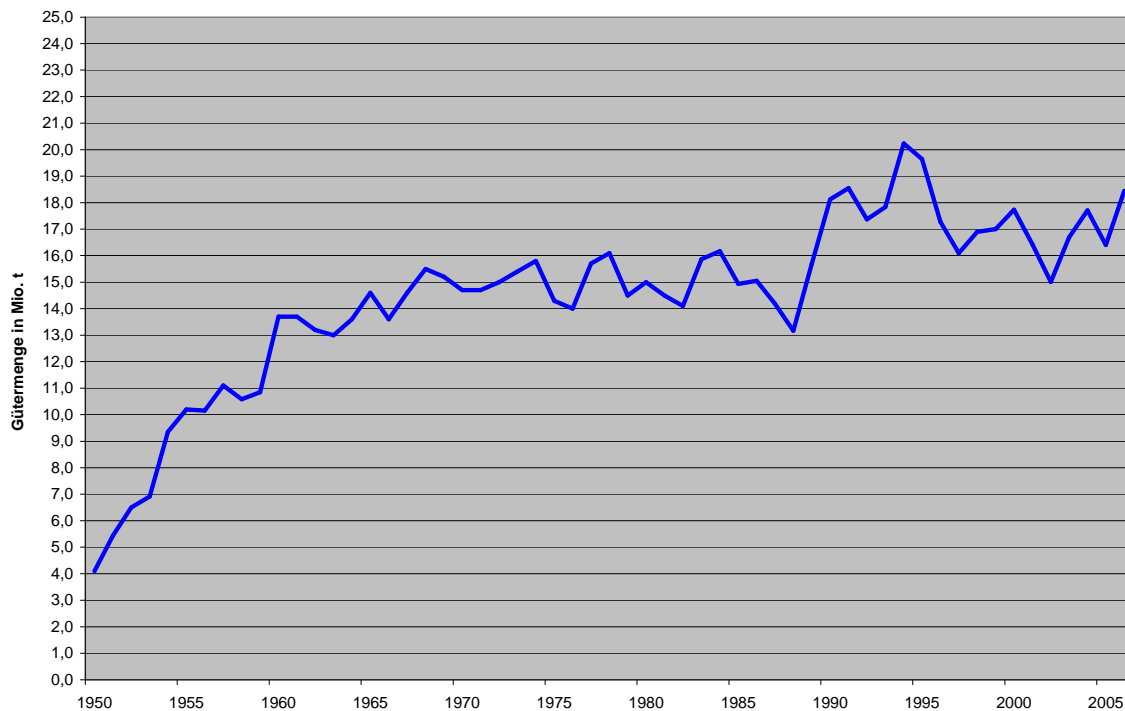


Abbildung 5: Entwicklung 1950 bis 2006 Gütermengen an der Schleuse Friedrichsfeld

Die Entwicklung der Gütermengen an der Schleuse Friedrichsfeld in den letzten 50 Jahren zeigt die Abbildung 5. Die bisher größte Gütermenge mit knapp über 20 Mio. Gütertonnen wurden hier im Jahr 1994 erreicht. Der Trend zeigt eine Entwicklung hin zu größeren Gütermengen, wenn auch mit 18,4 Mio. t im Jahr 2006 die Menge von 1994 nicht erreicht wurde.

Rhein-Herne-Kanal (RHK)

Am RHK (Schleuse Duisburg-Meiderich) wurde 2006 ein Güteraufkommen von rund 13,5 Mio. t festgestellt. Dies entspricht im Vergleich zu 2005 einer Abnahme der Gütermengen um 4,5% (siehe Tabelle 1). An der Schleuse Herne-Ost betrug das Güteraufkommen 2006 6,3 Mio. t. Damit ist zum Vorjahr ein Rückgang um 7,9% zu verzeichnen. Am RHK setzt sich so ein Rückgang der Gütermengen fort, der bereits 2004 begonnen hat.

Die Menge der zu Tal transportierten Güter an der Schleuse Duisburg-Meiderich entspricht im Jahr 2006 mit rund 6,6 Mio. t nahezu den zu Berg geschleusten 6,9 Mio. Gütertonnen. An der Schleuse Herne-Ost ist 2006 der Anteil der vom Rhein kommenden Güter mit 56,7% noch größer als derjenige der zum Rhein transportiert wurde, obwohl der Anteil der vom Rhein kommenden Gütermengen seit 2000 (damals 62%) kontinuierlich sinkt.

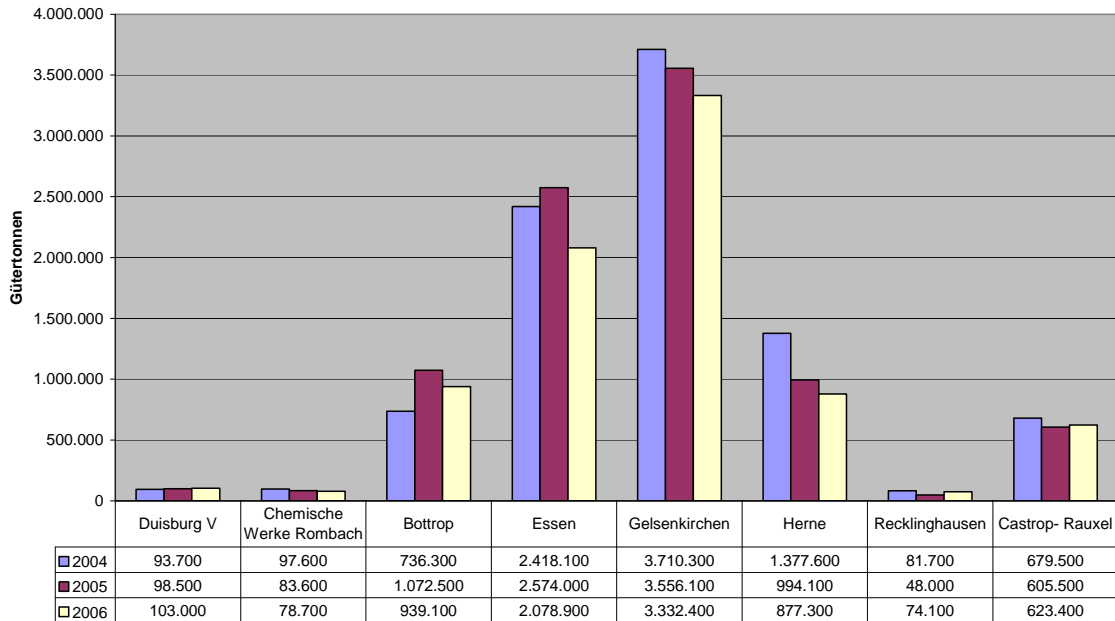


Abbildung 6: Entwicklung 2004 bis 2006 an den Häfen des RHK

Ein Rückgang der Gütermengen am RHK lässt sich auch an Hand der Entwicklungen im Hafenumschlag ablesen. Hier sind Rückgänge von 2004 auf 2006 besonders an den Häfen in Essen, Gelsenkirchen und Herne zu verzeichnen (vgl. Abbildung 6).

Datteln-Hamm-Kanal (DHK)

Auf dem DHK wurden 2006 rund 7,2 Mio. t transportiert. Dies sind rund 1,1 Mio. t mehr als im vergangenen Jahr. Damit setzt sich der Trend einer Steigerung der Gütermengen, der bereits 2005 zu verzeichnen war, fort. Die erreichte Gütermenge ist der höchste Wert seit 2001. Nur im Jahr 2000 wurden mit rund 7,8 Mio. t mehr Güter auf der DHK transportiert (vgl. Anlage 1, Seite 12).

Wie sich die Gütermengen auf die Häfen des DHK verteilen, zeigt Abbildung 7.

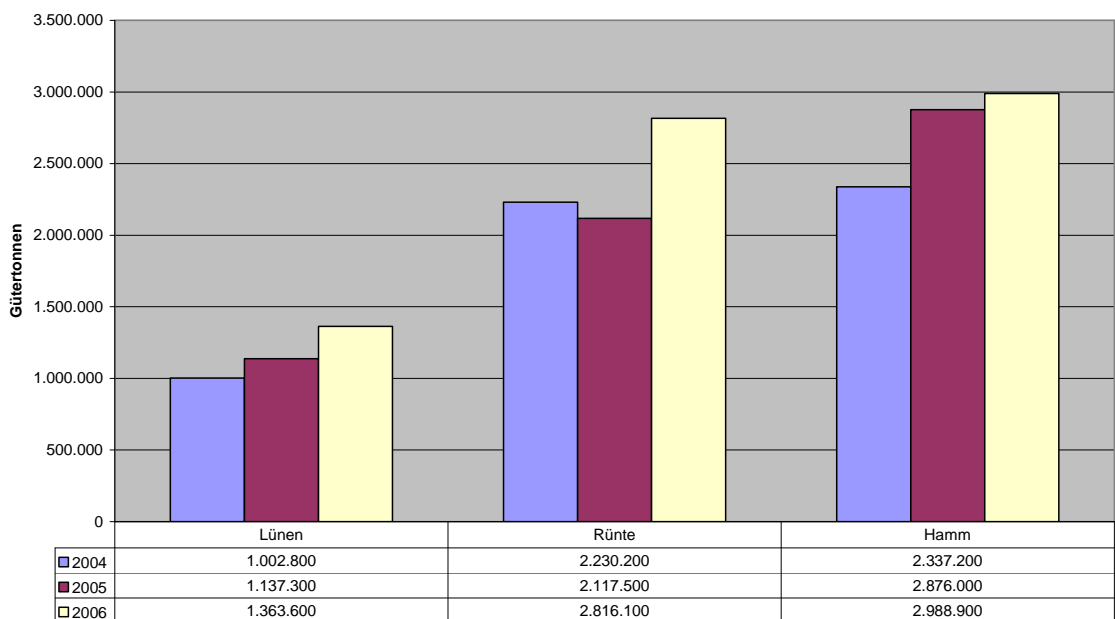


Abbildung 7: Entwicklung 2004 bis 2006 an den Häfen des DHK

Dortmund-Ems-Kanal (DEK)

Am Dortmund-Ems-Kanal sind in Anlage 1 ab Seite 13 die transportierten Gütermengen an den Schleusen Henrichenburg/Waltrop, Münster, Bevergern und Herbrum dargestellt.

Die Schleusenstatistik Henrichenburg/Waltrop bildet die Gütermenge, die von bzw. nach Dortmund transportiert wurde, ab. Betrachtet man den Zeitraum seit 2000 ist seitdem der Transport von Gütern nach Dortmund um rund 500.000 t zurück gegangen. Wobei dieser Wert seit 2004 bei rund 1,4 Mio. t liegt. Die Gütermenge von Dortmund kommend liegt nahezu konstant seit 2000 bei rund 1 Mio. t. Dieser Wert wurde 2000 um 160.000 t überschritten und von 2003 bis 2005 um bis zu 150.000 t unterschritten. Die Summe der Verkehre auf dem südlichsten Abschnitt des DEK von rund 2,4 Mio. t können auch an den Umschlagszahlen des Hafens Dortmund (vgl. Abbildung 8) abgelesen werden

Zur Beurteilung, welche Gütermengen auf der Südstrecke des DEK transportiert werden, dient die Statistik der Schleuse Münster. Hier ist eine Steigerung von 6,2% gegenüber dem Vorjahr zu verzeichnen. Dennoch liegt die Gütermenge mit rund 12,1 Mio. t noch 7,9% unter dem Wert von 2004. Dieser Rückgang kann zum Teil mit der Sperrung der Strecke im 1. Quartal 2006 erklärt werden (vgl. Abbildung 1). Hier blieb die Strecke infolge eines Störfalls an der Kanalbrücke Lippe im März 2006 für 29 Tage gesperrt. Bei den Gütermengen, welche die Schleuse Münster passieren, handelt es sich fast ausschließlich um Durchgangsverkehre wie die Umschlagszahlen der weiteren Häfen am DEK (vgl. Abbildung 8) zeigen.

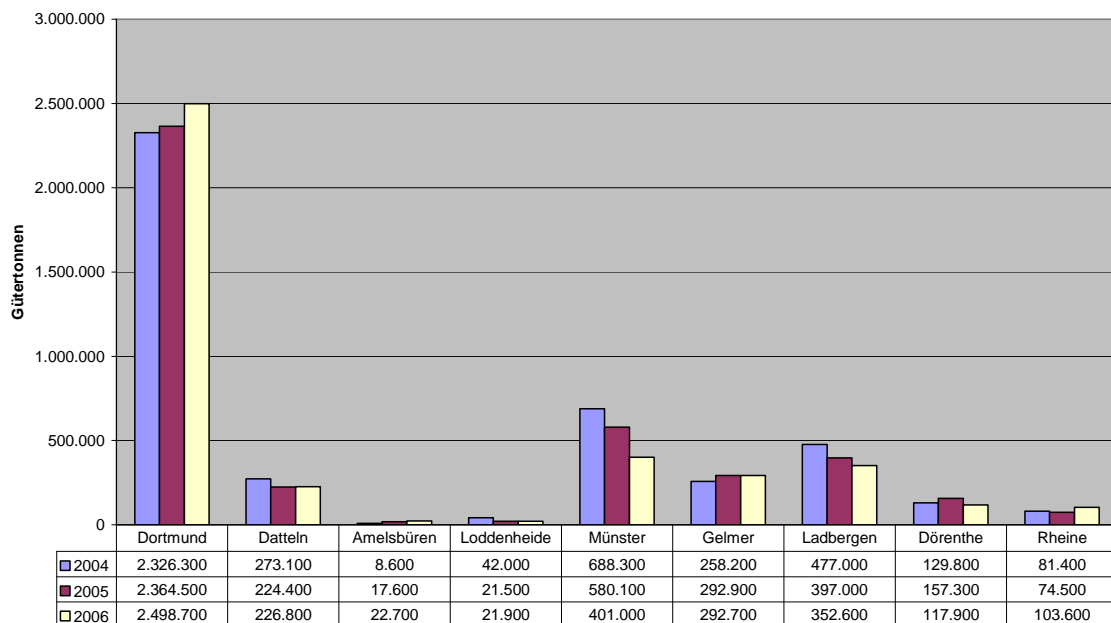


Abbildung 8: Entwicklung 2004 bis 2006 an den Häfen des DEK

Welche Entwicklungen sich an der DEK – Nordstrecke im Bezug auf den Gütertransport abzeichnen, kann anhand der Statistiken der Schleuse Bevergern und Herbrum abgelesen werden. 2006 wurden rund 4,2 Mio. t durch die Schleuse Bevergern transportiert. Damit wurde das Niveau der Jahre 2003 und 2004 wieder erreicht (vgl. Anlage 1, Seite 14). Die Mehrmenge von 1,2 Mio. Gütertonnen, die 2005 die DEK – Nordstrecke passierte (Summe 2005: 5,4 Mio. t), ist auf die Sperrung der DEK – Südstrecke und den über die DEK- Nordstrecke umgeleiteten Verkehr zurück zu führen. Dieselbe Entwicklung kann auch an der Schleuse Herbrum abgelesen werden, auch hier hat sich die Gütermenge mit 5,3 Mio. t wieder den Werten der Jahre 2003 und 2004 angenähert.

Küstenkanal

Die Schleuse Dörpen am Küstenkanal hatte im Jahr 2006 mit 3,6 Mio. Gütertonnen das gleiche Verkehrsaufkommen wie schon im Jahr 2005. Damit liegen die Gütermengen in 2006 auf dem gleichen Niveau wie in den Jahren 2001 bis 2003 (3,5 bis 3,6 Mio. t). Darüber hinaus wurde nur in den Jahren 2000 und 2004 eine Gütermenge von rund 3,9 Mio. t erreicht (vgl. Anlage 1, Seite 15).

3. Containerverkehr

Eine Übersicht über die Containermengen von 2004 bis 2006 gibt die folgende Tabelle 2. Wobei seit 2004 insgesamt ein Rückgang der Containermengen für alle Kanalbereiche zu erkennen ist. Die Entwicklung der Containerverkehre kann also nicht im direkten Zusammenhang mit den Sperrungen an der DEK - Südstrecke gesehen werden, denn der Rückgang hat sich von 2005 nach 2006 weiter fortgesetzt und sich zum Teil gegenüber 2004 noch verstärkt. Die Entwicklung ist damit nicht vergleichbar mit der des Güterverkehrs, wo nach dem Rückgang der Verkehre in 2005 wieder ein Anstieg in 2006 zu verzeichnen ist.

Containerverkehr 2004-2006

Bundeswasserstraße	2004		2005		2006		Veränderung in % gegenüber 2004	Veränderung in % gegenüber 2005
	in TEU	Anteil in %	in TEU	Anteil in %	in TEU	Anteil in %		
Deutschland	1.943.501		2.109.567		2.078.924		6,97%	-1,45%
Rhein (Lülsdorf- Orsoy)								
leer	551.203	32,68%	644.580	34,88%	577.999	31,99%	4,86%	-10,33%
beladen	1.135.439	67,32%	1.203.274	65,12%	1.228.810	68,01%	8,22%	2,12%
Gesamt	1.686.642		1.847.854		1.806.809		7,12%	-2,22%
Rhein (Orsoy - NL Grenze)								
leer	575.448	32,96%	645.039	34,21%	602.894	32,12%	4,77%	-6,53%
beladen	1.170.596	67,04%	1.240.711	65,79%	1.274.042	67,88%	8,84%	2,69%
Gesamt	1.746.044		1.885.750		1.876.936		7,50%	-0,47%
Wesel-Datteln-Kanal								
<i>Schleuse Friedrichsfeld</i>								
leer	1.045	95,09%	663	77,82%	60	41,10%	-94,26%	-90,95%
beladen	54	4,91%	189	22,18%	146	29,13%	170,37%	-22,75%
Gesamt	1.099		852		206		-81,26%	-75,82%
<i>Schleuse Datteln</i>								
leer	1.045	95,09%	663	77,82%	60	67,03%	-88,33%	-81,60%
beladen	54	4,91%	189	22,18%	122	32,97%	11,11%	-68,25%
Gesamt	1.099		852		182		-83,44%	-78,64%
Rhein Herne-Kanal								
<i>Schleuse Duisburg-Meiderich</i>								
leer	7.961	42,12%	4.197	34,28%	3655	41,56%	-54,09%	-12,91%
beladen	10.940	57,88%	8.048	65,72%	5140	58,44%	-53,02%	-36,13%
Gesamt	18.901		12.245		8.795		-53,47%	-28,17%
<i>Schleuse Herne-Ost</i>								
leer	3.745	32,29%	2.796	31,28%	3413	44,60%	-8,87%	22,07%
beladen	7.854	67,71%	6.142	68,72%	4239	55,40%	-46,03%	-30,98%
Gesamt	11.599		8.938		7.652		-34,03%	-14,39%
Datteln-Hamm Kanal								
leer	0		0		0			
beladen	0		0		0			
Gesamt	0		0		0			
Dortmund-Ems-Kanal								
<i>Schleuse Henrichenburg</i>								
leer	4916	38,65%	3008	32,50%	3219	43,13%	-34,52%	7,01%
beladen	7802	61,35%	6247	67,50%	4245	56,87%	-45,59%	-32,05%
Gesamt	12.718		9.255		7.464		-41,31%	-19,35%
<i>Schleuse Münster</i>								
leer	2.334	95,66%	1.037	93,85%	566	82,99%	-75,75%	-45,42%
beladen	106	4,34%	68	6,15%	116	17,01%	9,43%	70,59%
Gesamt	2.440		1.105		682		-72,05%	-38,28%
<i>Schleuse Bevergern</i>								
leer	705	100,00%	669	95,71%	252	81,82%	-64,26%	-62,33%
beladen	0	0,00%	30	4,29%	56	18,18%	18,18%	86,67%
Gesamt	705		699		308		-56,31%	-55,94%
<i>Schleuse Herbrum</i>								
leer	11.506	55,79%	9.668	54,15%	9835	57,00%	-14,52%	1,73%
beladen	9.119	44,21%	8.185	45,85%	7.420	43,00%	-18,63%	-9,35%
Gesamt	20.625		17.853		17.255		-16,34%	-3,35%
Küstenkanal								
<i>Schleuse Dörpen</i>								
leer	11.953	56,72%	10.173	55,32%	9746	56,59%	-18,46%	-4,20%
beladen	9.119	43,28%	8.215	44,68%	7476	43,41%	-18,02%	-9,00%
Gesamt	21.072		18.388		17.222		-18,27%	-6,34%

Tabelle 2: Containermengen 2004 bis 2006 im Bereich der WSD West

Die Zahl der insgesamt in Deutschland auf Schiffen transportierten Container ist von 2005 auf 2006 um rund 30.000 TEU, das sind rund 1,5%, zurück gegangen. Der leichte Rückgang spiegelt sich besonders am Niederrhein (Orsoy bis zur NL-Grenze) wieder, auf dem 2006 rund 90,2% dieser Container transportiert wurden. Hier liegt der Rückgang mit 8.800 TEU bei rund 0,5%. Auf dem westdeutschen Kanalnetz zeigt sich der gleiche Trend. Hier nahm die Anzahl der Container mit rund 6.600 TEU 2006 gegenüber 2005 um 5,9% ab (vgl. Anlage 2, Seite 1).

In Anlage 2 auf Seite 4 sind die Containerverkehre auf dem westdeutschen Kanalgebiet grafisch dargestellt. Die mit Abstand größten Containermengen wurden 2006 mit rund 17.200 TEU durch die Schleusen Herbrum und Dörpen transportiert. Weniger als die Hälfte dieser Containermenge wurde vom Rhein kommend über Duisburg, Herne und Henrichenburg in Richtung Dortmund transportiert, wobei rund 1.300 TEU mehr die Schleuse Duisburg–Meiderich passierten als die Schleuse Henrichenburg/Waltrop. Auf den weiter betrachteten Streckenabschnitten spielt der Containerverkehr nur eine untergeordnete Rolle. Hier bewegten sich die Containermengen von 0 TEU am DHK bis rund 680 TEU an der Schleuse Münster.

Rhein

Als Datengrundlage für den Rhein dienen die Angaben des Statistischen Bundesamtes. Im Zuständigkeitsbereich der WSD West liegen gemäß der Einteilung des Statistischen Bundesamtes - wie bereits beschrieben - die Streckenabschnitte Lülsdorf - Orsoy und Orsoy - NL Grenze.

Zwischen Lülsdorf und Orsoy wurden 2006 insgesamt 1.806.809 TEU Container transportiert. Ein Vergleich der Jahre 2005 und 2006 zeigt, dass hier ein Rückgang um 2,2% festzustellen ist (vgl. Tabelle 2). Zwischen Orsoy und der niederländischen Grenze wurden 2006 insgesamt 1.876.936 TEU Container befördert, davon waren 67,9% beladen und 32,1% leer. Insgesamt ist der Containerverkehr in diesem Abschnitt 2006 um 0,5% geringer als im Vorjahr. Die von PLANCO für das Jahr 2015 prognostizierten Containermengen sind nach den Daten des Statistischen Bundesamtes in beiden Rheinabschnitten bereits im Jahr 2000 überschritten worden (siehe Anlage 2, Seite 3).

Wesel-Datteln-Kanal (WDK)

Nach den Daten des Statistischen Bundesamtes ergibt sich für den WDK für 2006 ein Güteraufkommen in Containern von 44.760 TEU. Ca. 50,4% dieser transportierten Container sind leer. Der Durchgangsverkehr auf dem WDK beträgt nur 392 TEU im Jahr 2006. Dagegen wurden 22.540 TEU leere Container empfangen und 21.828 TEU beladene Container versandt.

Diese Zahlen für Versand und Empfang resultieren vor allem aus dem hohen Ziel- und Quellverkehr im Hafen Emmelsum, einem öffentlichen Industrie- und Seehafen, der sich südlich der Einmündung des WDK in den Rhein befindet. Der Wasserstand im Hafen entspricht dem des Rheins. Nur ein Bruchteil der oben genannten Containermengen passiert die Eingangsschleusen Friedrichsfeld und Datteln des WDK (vgl. Tabelle 2). Von Friedrichsfeld bis Datteln findet kein Containerumschlag auf der Wasserstraße statt, so dass sich die Containermengen aus ASS an den Schleusen Friedrichsfeld und Datteln mit rund 200 TEU in 2006 gleichen. Im Vergleich zu 2005 bedeutet dies einen Rückgang um weitere 75% am WDK. Bereits von 2004 auf 2005 war ein Rückgang um 22% zu verzeichnen. 33% der transportierten Container sind leer. Die leeren Container fahren zu 100% in Richtung Westen zum Rhein. Die Entwicklung der Containerverkehre zeigt, dass nach dem Jahr 2003 mit einem Containeraufkommen von rund 1.343 TEU die Containermenge kontinuierlich abgenommen hat (siehe Anlage 2, Seite 5).

Rhein-Herne-Kanal (RHK)

2006 haben entsprechend den Auswertungen aus dem Abgabenerhebungsprogramm 8.795 TEU Container die Schleuse Duisburg-Meiderich passiert, davon waren 41% der Container leer. Der Vergleich zwischen den Jahren 2005 und 2006 zeigt, dass der Containerverkehr am Rhein-Herne-Kanal an der Eingangsschleuse Duisburg-Meiderich um 28% und an der Endschleuse Herne um 14% gesunken ist. Innerhalb von 4 Jahren war von 2000 bis 2004 der Containerverkehr an der Schleuse Duisburg-Meiderich auf das 10fache von 1.804 TEU auf 18.901 TEU gestiegen, obgleich die eingeschränkten Brückendurchfahrtshöhen (bei einigen Brücken liegt die Durchfahrtshöhe noch unter 4,50 m über GWo) eine erfolgreiche Containerverkehrsentwicklung in der Ruhrregion mit den Stadthäfen Gelsenkirchen und Dortmund eindeutig bremsen. Die aktuellen Zahlen zeigen jedoch auch 2006 eine starke Abnahme der Containerverkehre, die bereits von 2004 auf 2005 zu verzeichnen war.

Den größten Anteil der Container stellen hier die leeren Container, welche zum Rhein transportiert werden. Es sind an beiden Schleusen rund 3.000 TEU. Der Anteil der beladenen Container von bzw. zum Rhein bewegt sich in einer Größenordnung zwischen 2.500 und 2600 TEU an der Schleuse Duisburg-Meiderich. Von der Schleuse Herne-Ost wurden mit 2.200 TEU rund 200 TEU mehr beladene Container zum Rhein transportiert als vom Rhein kamen. Der geringste Anteil von 631 TEU (Duisburg-Meiderich) bzw. 462 TEU (Herne) stellen die Container dar, die leer vom Rhein in den RHK transportiert werden (vgl. Anlage 2 Seite 6).

Datteln-Hamm-Kanal (DHK)

Auf dem Datteln-Hamm-Kanal gab es - wie in den vergangenen Jahren auch - keine Containertransporte.

Dortmund-Ems-Kanal (DEK)

Die Containermengen an der Schleuse Henrichenburg/Waltrop weisen die selbe Entwicklung, wie am RHK auf. Auch hier wurde 2004 ein Maximum erreicht (12.700 TEU) und in den Jahren 2005 und 2006 sanken die Containerzahlen. Die Containermenge von bzw. nach Dortmund ist vergleichbar mit derjenigen an der Schleuse Herne-Ost (siehe Anlage 2, Seite 7).

Der Containerverkehr nimmt auf der DEK – Südstrecke nördlich von Datteln bis zum Abzweig Mittellandkanal nur noch eine untergeordnete Rolle ein. So wurden an der Schleuse Münster 2006 682 TEU Container geschleust, davon waren 83% der Container leer. Insgesamt sinkt auch hier der Containerverkehr seit dem Maximum von 2004 mit 2.440 TEU (siehe Anlage 2, Seite 7).

Auch im Bereich der DEK – Nordstrecke vom Abzweig Mittellandkanal bis zum Abzweig Küstenkanal spielt der Containerverkehr derzeit nur eine untergeordnete Rolle. 2006 sind hier mit 308 TEU nur rund halb so viele Container wie in Münster transportiert worden (siehe Anlage 2, Seite 8).

Mit Abstand die größten Containerverkehre auf dem westdeutschen Kanalnetz passierten wie bereits in den Vorjahren die DEK – Nordstrecke nördlich des Küstenkanals. Die Containerschiffe fahren vom Seehafen Emden kommend über die Eingangsschleuse Herbrum zum Güterverteilzentrum Dörpen (GVZ), das am Abzweig des DEK zum Küstenkanal liegt. 2006 wurden durch die Schleuse Herbrum 17.200 TEU transportiert. 57% der Container waren leer. Der größte Anteil mit rund 6.900 TEU wurde davon leer aus Richtung Emden kommend zum Küstenkanal transportiert. 6.200 TEU wurden beladen vom Küstenkanal in Richtung Emden geschleust (vgl. Anlage 2, Seite 8).

Küstenkanal

Mit rund 17.400 TEU sind die Containermengen an der Schleuse Dörpen vergleichbar mit denjenigen der Schleuse Herbrum. Die Verkehrszahlen spiegeln auch hier die Verkehrsrelation von Emden bis zum GVZ Dörpen wieder. Der größte Teil der Container wurde von Westen kommend leer bis zum GVZ transportiert und rund 6.200 TEU wurden 2006 beladen von dort in Richtung Emden transportiert. Der Anteil der leeren Container mit 57% entspricht exakt dem Wert von Herbrum (vgl. Anlage 2, Seite 9).

4. Schiffsverkehr

Im Gegensatz zu den vergangenen Jahren berücksichtigt der diesjährige Verkehrsbericht neben den Schiffen mit eigenem Antrieb auch die Schiffseinheiten ohne eigenen Antrieb. Deshalb unterscheiden sich die Zahlen der Anlage 3 auch von denjenigen des Berichtes von 2005. In der Anlage werden die Schiffe mit eigenem Antrieb unter der Abkürzung „MS“ (für Motorschiffe) zusammengefasst. Die Abkürzung „SL“ steht für Schubleichter, wobei hier sämtliche Schiffe ohne eigenen Antrieb berücksichtigt wurden, also beispielsweise auch Koppelverbände.

Die Grafiken zeigen, dass die Schiffe ohne eigenen Antrieb auf dem westdeutschen Kanalnetz nur eine untergeordnete Rolle spielen. Der Anteil der Schubleichter bewegt sich zwischen 0,4% an der DEK - Nordstrecke bzw. dem Küstenkanal und rund 6,7% am DEK.

Auch im Abschnitt Schiffsverkehr berücksichtigt der diesjährige Verkehrsbericht (wie bereits im Abschnitt Gütermengen) die Erhebungen über den Rheinverkehr am Grenzübergang Emmerich. Die Zahlen wurden der Fachserie 8 Reihe 4, Seite 33 des Statistischen Bundesamtes entnommen. Dort kann der eingehende und ausgehende Schiffsverkehr am Grenzübergang zu den Niederlanden abgelesen werden. Unterschieden wird die Anzahl der beladenen und leeren Schiffe mit und ohne eigene Triebkraft. Des Weiteren werden Angaben über die Tragfähigkeit und die Ladung gemacht. Daraus lassen sich neben der Anzahl der zu Berg bzw. zu Tal verkehrenden Schiffe auch die durchschnittliche Tragfähigkeit der Schiffe ermitteln.

Um die Anzahl der Schiffe in den einzelnen Kanalabschnitten vergleichen zu können, muss die Flottenstruktur bekannt sein. Das Abgabenerhebungsprogramm ASS bietet keine automatische Zuordnung der Schiffe zu Größenklassen. Die Erhebungen geben jedoch Aufschluss darüber, wie viele beladene und unbeladene Schiffe die Schleuse passiert haben, welche Tragfähigkeit diese Fahrzeuge aufwiesen und welche Ladung durch die Schiffe mit und ohne eigenen Antrieb transportiert wurden. Damit lässt sich die durchschnittliche Tragfähigkeit der Fahrzeuge mit und ohne eigenen Antrieb ermitteln. Die Aussage über die Tragfähigkeit der Schiffe wurde als Grafik zu den einzelnen Schleusenstatistiken ergänzt.

Die nachfolgende Tabelle 3 gibt einen Überblick zu den Schiffszahlen des Jahres 2006. Ergänzt wurden die Zahlen aus dem Jahr 2004, um im Jahresvergleich die Auswirkungen der mehrwöchigen Schifffahrtssperren auf dem DEK in den Jahren 2005 und 2006 besser beurteilen zu können.

Schiffsverkehr 2004-2006

Bundeswasserstraße	2004		2005		2006		Veränderung in % gegenüber 2004	Veränderung in % gegenüber 2005
	Anzahl	Anteil in %	Anzahl	Anteil in %	Anzahl	Anteil in %		
Emmerich								
leer	64.370	32,63%	62.925	31,98%	61.569	31,52%		
beladen	132.874	67,37%	133.842	68,02%	133.772	68,48%		
Gesamt	197.244		196.767		195.341		-0,96%	-0,72%
Wesel-Datteln-Kanal								
<i>Schleuse Friedrichsfeld</i>								
leer	5.101	22,48%	4.933	23,15%	5.356	23,10%	5,00%	8,57%
beladen	17.592	77,52%	16.372	76,85%	17.827	76,90%	1,34%	8,89%
Gesamt	22.693		21.305		23.183		2,16%	8,81%
<i>Schleuse Datteln</i>								
leer	3.000	16,97%	2.902	17,65%	3.120	17,06%	4,00%	7,51%
beladen	14.675	83,03%	13.543	82,35%	15.171	82,94%	3,38%	12,02%
Gesamt	17.675		16.445		18.291		3,49%	11,23%
Rhein Herne-Kanal								
<i>Schleuse Duisburg-Meiderich</i>								
leer	8.155	38,57%	8.239	39,88%	7.808	39,80%	-4,26%	-5,23%
beladen	12.987	61,43%	12.421	60,12%	11.808	60,20%	-9,08%	-4,94%
Gesamt	21.142		20.660		19.616		-7,22%	-5,05%
<i>Schleuse Herne-Ost</i>								
leer	4.403	36,81%	3.957	35,86%	3.762	36,49%	-14,56%	-4,93%
beladen	7.559	63,19%	7.079	64,14%	6.549	63,51%	-13,36%	-7,49%
Gesamt	11.962		11.036		10.311		-13,80%	-6,57%
Datteln-Hamm-Kanal								
leer	3.572	40,29%	3.812	39,96%	4.036	38,59%	12,99%	5,88%
beladen	5.294	59,71%	5.728	60,04%	6.422	61,41%	21,31%	12,12%
Gesamt	8.866		9.540		10.458		17,96%	9,62%
Dortmund-Ems-Kanal								
<i>Schleuse Henrichenburg</i>								
leer	1.881	43,00%	1.667	42,21%	1.559	41,61%	-17,12%	-6,48%
beladen	2.493	57,00%	2.282	57,79%	2.188	58,39%	-12,23%	-4,12%
Gesamt	4.374		3.949		3.747		-14,33%	-5,12%
<i>Schleuse Münster</i>								
leer	2.889	16,03%	2.435	15,75%	2.351	14,54%	-18,62%	-3,45%
beladen	15.131	83,97%	13.023	84,25%	13.820	85,46%	-8,66%	6,12%
Gesamt	18.020		15.458		16.171		-10,26%	4,61%
<i>Schleuse Bevergern</i>								
leer	2.602	36,70%	2.700	31,78%	2.227	33,17%	-14,41%	-17,52%
beladen	4.488	63,30%	5.795	68,22%	4.486	66,83%	-0,04%	-22,59%
Gesamt	7.090		8.495		6.713		-5,32%	-20,98%
<i>Schleuse Herbrum</i>								
leer	2.413	30,46%	2.240	25,82%	2.209	28,79%	-8,45%	-1,38%
beladen	5.508	69,54%	6.435	74,18%	5.463	71,21%	-0,82%	-15,10%
Gesamt	7.921		8.675		7.672		-3,14%	-11,56%
Küstenkanal								
<i>Schleuse Dörpen</i>								
leer	2.060	33,29%	1.978	34,20%	1.849	33,24%	-10,24%	-6,52%
beladen	4.128	66,71%	3.806	65,80%	3.714	66,76%	-10,03%	-2,42%
Gesamt	6.188		5.784		5.563		-10,10%	-3,82%

Tabelle 3: Schiffsverkehr 2004 bis 2006 im Bereich der WSD West

Rhein

Mit rund 195.000 Fahrzeugen am Grenzübergang Emmerich gingen die Schiffszahlen in 2006 um rund 0,7% gegenüber dem vergangenen Jahr zurück. Dieser Rückgang wurde jedoch nicht durch eine sinkende Gütermenge verursacht (vgl. Anlage 1, Seite 4), sondern größere Schiffseinheiten konnten trotz einer sinkenden Anzahl von Schiffen mehr Gütermengen aufnehmen als in den vergangenen Jahren. So stieg die durchschnittliche Tragfähigkeit der Schiffe von 1.994 t auf 2.032 t (vgl. Anlage 3, Seite 2). Beachtlich ist dabei, dass die Entwicklung hin zu größeren Schiffseinheiten vor allem durch die Motorschiffe geprägt wird, während die durchschnittliche Tragfähigkeit der Schubleichter seit 2000 nahezu konstant geblieben ist.

Wesel-Datteln-Kanal (WDK)

Der Kanal ist für die Wasserstraßenklasse Vb ausgebaut worden. Gemäß Verordnung dürfen hier bereits seit einigen Jahren Großmotorschiffe (110 m Länge, 11,45 m Breite) bzw. Schubverbände (186,50 m Länge, 11,45 m Breite) mit einer Abladetiefe von 2,80 m fahren.

Die Anzahl der Schiffe an der Schleuse Friedrichsfeld spiegelt die Entwicklung des Güterverkehrs wieder. So fuhren 2006 rund 8,8% mehr Schiffe durch die Schleuse Friedrichsfeld als 2005. Auch wenn man das vergangene Jahr als nicht repräsentativ aus der Statistik herausnimmt, ist gegenüber 2004 immer noch eine Steigerung der Schiffszahlen um 2,2% zu verzeichnen. Die Steigerungsraten sind jedoch geringer als diejenigen im Güterverkehr (vgl. Tabelle 1). Dies lässt sich dadurch erklären, dass auch auf dem WDK immer größer werdende Schiffseinheiten eingesetzt werden. Die durchschnittliche Tragfähigkeit der Schiffe auf dem Kanal bleibt zwar hinter derjenigen der Rheinschiffe zurück. Dennoch ist ein kontinuierlicher Anstieg zu verzeichnen. Die durchschnittliche Tragfähigkeit der Schiffe lag 2006 bei rund 1.285 t (vgl. Anlage 3, Seite 4).

Die gleichen Tendenzen sind auch an der Schleuse Datteln zu verzeichnen, wenn auch die Anzahl der Schiffe um rund 4.900 geringer ist als in Friedrichsfeld. Insgesamt passierten 2006 mit 18.291 Schiffen rund 11,23% mehr Fahrzeuge die Schleuse Datteln als im Jahr 2005. Die durchschnittliche Tragfähigkeit der Schiffe stieg auf 1.186 t an (vgl. Anlage 3, Seite 5).

Insgesamt setzt sich damit auch am WDK ein kontinuierliches Wachstum der durchschnittlichen Schiffsgrößen seit 2000 fort.

Rhein-Herne-Kanal (RHK)

Der Rhein-Herne-Kanal ist derzeit nur von km 0,0 bis km 24,53 uneingeschränkt mit einem Großmotorschiff (110 m Länge, 11,45 m Breite) und einer Abladetiefe von 2,80 m befahrbar. Per Verordnung kann die übrige Strecke zurzeit nur an wenigen Stunden des Tages mit einem Großmotorschiff (Abladetiefe von 2,50 m) befahren werden. Dem Rhein-Herne-Kanal steht der Restausbau in den nächsten Jahren noch bevor. Erst nach dem Vollausbau wird sich der Verkehr mit dem Großmotorschiff entwickeln; er verfügt dann über ausreichende Kapazitäten, um wachsenden Verkehr aufnehmen zu können.

Dieser Zustand der Strecke spiegelt sich auch in der durchschnittlichen Tragfähigkeit pro Schiff wieder. Während an der Schleuse Duisburg-Meiderich mit 1455 t Tragfähigkeit (vgl. Anlage 3, Seite 6) die Schiffseinheiten im Durchschnitt bereits größer sind als an der Schleuse Friedrichsfeld (1.285 t), liegt die durchschnittliche Tragfähigkeit der Schiffe an der Schleuse Herne-Ost mit 1.223t auf dem gleichen Niveau wie an der Schleuse Datteln (vgl. Anlage 3, Seite 7).

2006 wurden mit 19.616 Fahrzeugen rund 5% weniger Schiffe durch die Schleuse Duisburg-Meiderich geschleust als 2005. Auch an der Schleuse Herne-Ost waren es mit rund 10.300 Fahrzeugen rund 6,6% weniger als im Vorjahr. Diese Zahlen spiegeln den Rückgang des gesamten Güterverkehrs auf dem RHK wieder (vgl. Tabelle 1).

Datteln-Hamm-Kanal (DHK)

Die Anzahl der Fahrzeuge auf dem DHK stieg gegenüber dem Vorjahr um 9,6% auf 10.458 im Jahr 2006 an. Die durchschnittliche Tragfähigkeit pro Schiff lag mit 1.254 t über den Werten der vergangenen Jahre. Damit wurde ein Teil der um 17,2% gestiegenen Gütermengen durch die Nutzung größerer Schiffseinheiten kompensiert (vgl. Anlage 3, Seite 8).

Dortmund-Ems-Kanal (DEK)

Nach der Binnenschiffahrtsstraßenordnung (BinSchStrO) waren 2006 auf der Nord- und Südstrecke des Dortmund-Ems-Kanals nur Europaschiffe (86 m Länge, 9,60 m Breite) zugelassen. Per Verordnung können aber auf der Südstrecke auch Fahrzeuge mit 110 Länge, 9,60 m Breite und 2,50 m Abladetiefe fahren. Auf der Nordstrecke sind darüber hinaus per Verordnung Schiffe mit einer Länge von 95 m, einer Breite von 9,60 m und einer Abladetiefe von 2,70 m zugelassen. Zurzeit wird die DEK - Südstrecke zur Wasserstraßenklasse Vb ausgebaut. Mit Sondergenehmigung können hier seit 1. Juli 2007 moderne Großmotorschiffe (110 m x 11,45 m) mit einer Abladetiefe von 2,50 m fahren.

Der Schiffsverkehr auf dem südlichsten Abschnitt des DEK, der Verkehr von bzw. nach Dortmund südlich von Henrichenburg, nahm im Jahr 2006 um rund 5,1% ab (vgl. Tabelle 3). Diese Reduktion der Schiffzahlen bei gleichzeitigem Anstieg der Gütermenge um 5,3 % lässt sich nur durch größere Schiffseinheiten erklären. So stieg 2006 die durchschnittliche Tragfähigkeit der Schiffe auf 1.308 t und überstieg damit die bisher größten Zahlen aus dem Jahr 2001 (vgl. Anlage 3, Seite 9).

Mit einer Steigerung um 4,6% auf 16.171 Fahrzeuge an der Schleuse Münster erholte sich der Verkehr zwar etwas gegenüber dem Vorjahr. Dennoch wurden nicht die Schiffspassagen des Jahres 2004 erreicht. Mit 1.089 t durchschnittlicher Tragfähigkeit pro Schiff mit eigenem Antrieb passierten 2006 die bisher größten Motorschiffe die Schleuse Münster (vgl. Anlage 3, Seite 10). Dennoch liegen die Schiffsgrößen hier rund 200 t unter den Werten der Schleuse Friedrichsfeld bzw. 300 t unter denjenigen der Schleuse Duisburg-Meiderich.

Die Schiffseinheiten an der Schleuse Bevergern sind geringfügig größer als in Münster (1.113 t durchschnittliche Tragfähigkeit - vgl. Anlage 3, Seite 11). Dies liegt wahrscheinlich daran, dass hier bisher zwar auch nur Europaschiffe wie in Münster verkehren können, die Abladetiefe in diesem Bereich jedoch schon bei 2,70 m liegt. Mit 6.713 Fahrzeugen lagen hier die Schiffszahlen um rund 21% niedriger als im vergangenen Jahr. Vernachlässigt man jedoch die Zahlen von 2005, weil sie aufgrund der Schifffahrtssperren auf dem DEK nicht repräsentativ sind, so reduziert sich der Rückgang auf 5,3%.

Weniger gravierend haben sich die Zahlen in Herbrum gegenüber dem Vorjahr verändert. Mit rund 7.600 Schiffen lag der Schiffsverkehr rund 11,6% unter den Werten des vergangenen Jahres. Gegenüber 2004 stellt sich jedoch nur eine Reduktion auf 3,1% ein.

Küstenkanal

Auf dem Küstenkanal verkehren Europaschiffe. Bis zum Güterverteilzentrum Dörpen können sie von Emden kommend mit einer Abladetiefe von 2,70 m fahren.

Die Zahlen an der Schleuse Dörpen scheinen unbeeinflusst von Schifffahrtssperren zu sein. Hier setzt sich mit einem Rückgang um 3,8% gegenüber dem Vorjahr ein Trend zu weniger Schiffen fort, der bereits 2004 einsetzte. Gegenüber 2004 stellen die Zahlen von 2006 sogar einen Rückgang um 10% dar.

Sowohl in Dörpen als auch in Herbrum werden immer größere Schiffseinheiten eingesetzt. An beiden Schleusen wurde 2006 eine durchschnittliche Tragfähigkeit pro Schiff von rund 1.200 t erreicht (vgl. Anlage 3, Seite 12 und 13).

5. Zusammenfassung

Auch in diesem Jahr spiegelt der Rhein am deutlichsten den gesamtdeutschen Trend eines leichten Anstiegs des Güterverkehrs auf dem Binnenschiff um rund 2,8% wieder. Mit rund 41 Mio. Gütertonnen erreicht das westdeutsche Kanalgebiet in der Summe das gleiche Güteraufkommen wie bereits in den Jahren 1999, 2004 und 2005. Das Niveau des Jahres 2000 mit 42,6 Mio. t wird jedoch nicht erreicht. Ein vergleichbarer Trend, das heißt, dass trotz ansteigender Gütermengen die Werte des Jahres 2000 nicht ganz oder nur knapp überschritten werden, gilt für den WDK und den DHK. Am RHK zeichnet sich seit 2004 ein Rückgang der Gütermengen ab. Die bisher größten Gütermengen wurden auch hier im Jahr 2000 erreicht. Für die anderen Wasserstraßen (DEK und Küstenkanal) lässt sich auf der Grundlage der letzten 6 Jahre kein eindeutiger Trend erkennen. Es zeigt sich jedoch besonders an den Gütermengen in Münster und Bevergern eine Verlagerung der Verkehre auf die Umfahrung über die Niederlande bzw. auf die DEK - Nordstrecke in 2005 durch die Sperrungen der DEK – Südstrecke.

Für den Containerverkehr hat der Rhein nach wie vor eine herausragende Bedeutung. Auf den westdeutschen Kanälen nimmt diese führende Rolle der Containerverkehr von Emden kommend bis zum Güterverteilzentrum Dörpen ein. Platz 2 im Kanalnetz belegt dann die Relation vom Rhein über den RHK zum DEK in Richtung Dortmund. Jedoch weisen beide Relationen in den letzten Jahren einen Rückgang der Containermengen auf, der sich auch 2006 fortgesetzt hat. In Herbrum sank die Gütermenge von rund 22.200 TEU in 2003 auf 17.200 TEU in 2006. In Duisburg lagen die Transportmengen in 2004 bei rund 18.900 TEU, 2006 wurden hier nur noch rund 8.800 TEU gezählt.

Der Schiffsverkehr auf den Kanälen spiegelt vor allem den Ausbauzustand der Strecken wieder. Ausgebauete Bereiche, wie der WDK und Teile des RHK, werden heute mit Schiffseinheiten befahren, die durchschnittlich eine Tragfähigkeit von 1.300t bzw. 1.400t aufweisen. Dagegen liegt die durchschnittliche Tragfähigkeit pro Schiff in Münster, Bevergern oder Herbrum noch bei rund 1.000 bis 1.200t. Grundsätzlich lässt sich jedoch in allen Bereichen eine Tendenz zu immer größeren Schiffseinheiten ablesen, was die Zahlen seit 2000 belegen. Diese Entwicklung kann besonders gut am Rhein abgelesen werden. Hier setzt sich mit 2.032t durchschnittlicher Tragfähigkeit im Jahr 2006 ein Wachstum der Schiffsgrößen fort, das durchschnittlich in den letzten 6 Jahren bei jährlich 2,2% lag.

Anlage 1:

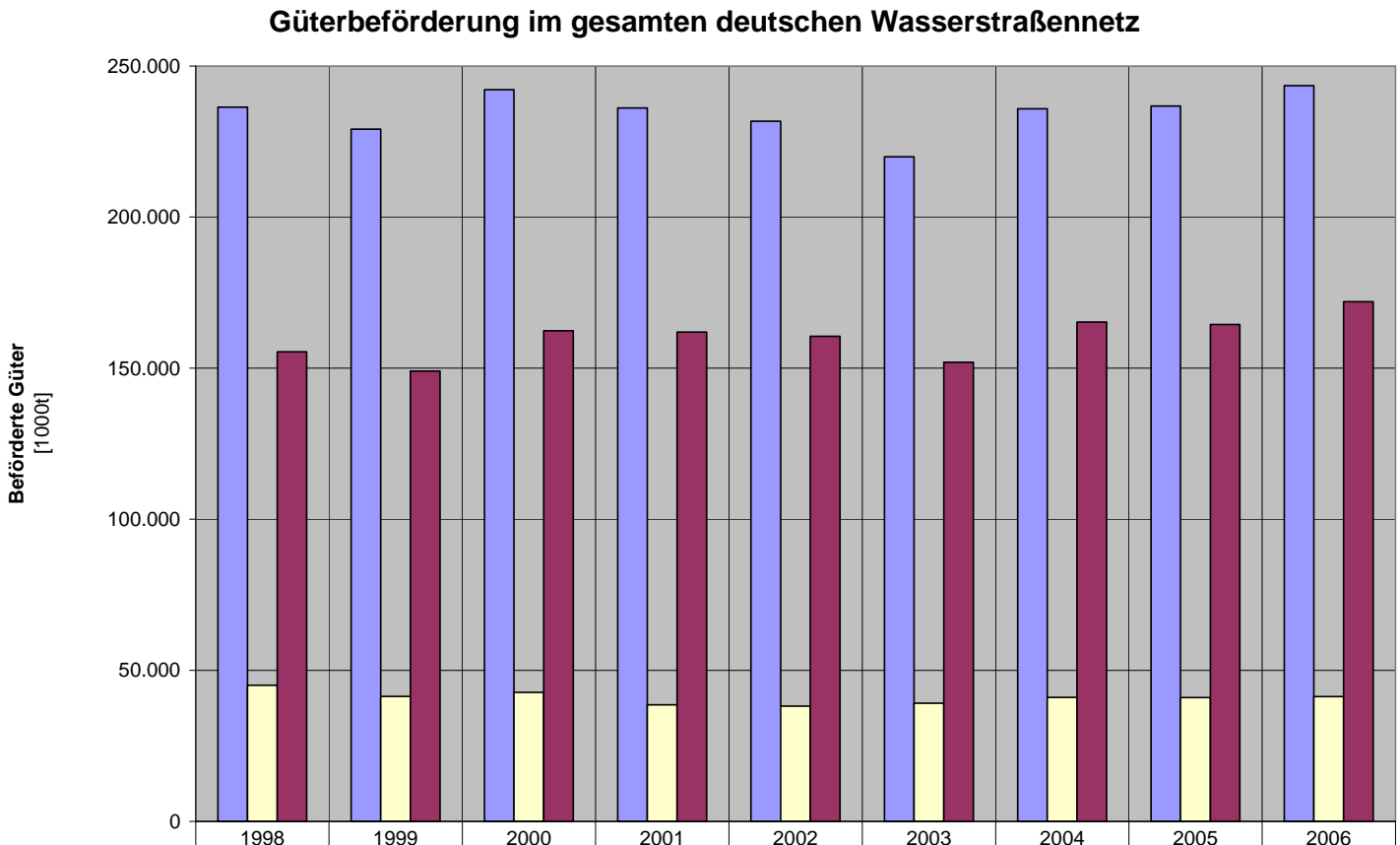
Güterverkehr

Anlage 1: Güterverkehr

Deutschland (Gesamt) ²	1
Übersicht WSD-West – Güterverkehr 2006.....	2
Rhein ²	3
Übersicht Westdeutsches Kanalgebiet – Gütermengen ¹	7
Wesel-Datteln-Kanal ¹	8
Rhein-Herne-Kanal ¹	11
Datteln – Hamm – Kanal ¹	12
Dortmund-Ems-Kanal ¹	13
Küstenkanal ¹	15

Deutschland (Gesamt) ²

Güterbeförderung im gesamten deutschen Wasserstraßennetz



	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
■ Deutschland (Gesamt)	236.365	229.136	242.223	236.101	231.746	219.999	235.861	236.765	243.495
■ davon Westdeutsches Kanalgebiet	45.048	41.390	42.677	38.568	38.155	39.105	41.007	40.950	41.315
■ davon Niederrhein (Orsoy-NL-Grenze)	155.381	149.060	162.403	161.948	160.529	151.890	165.237	164.465	171.997

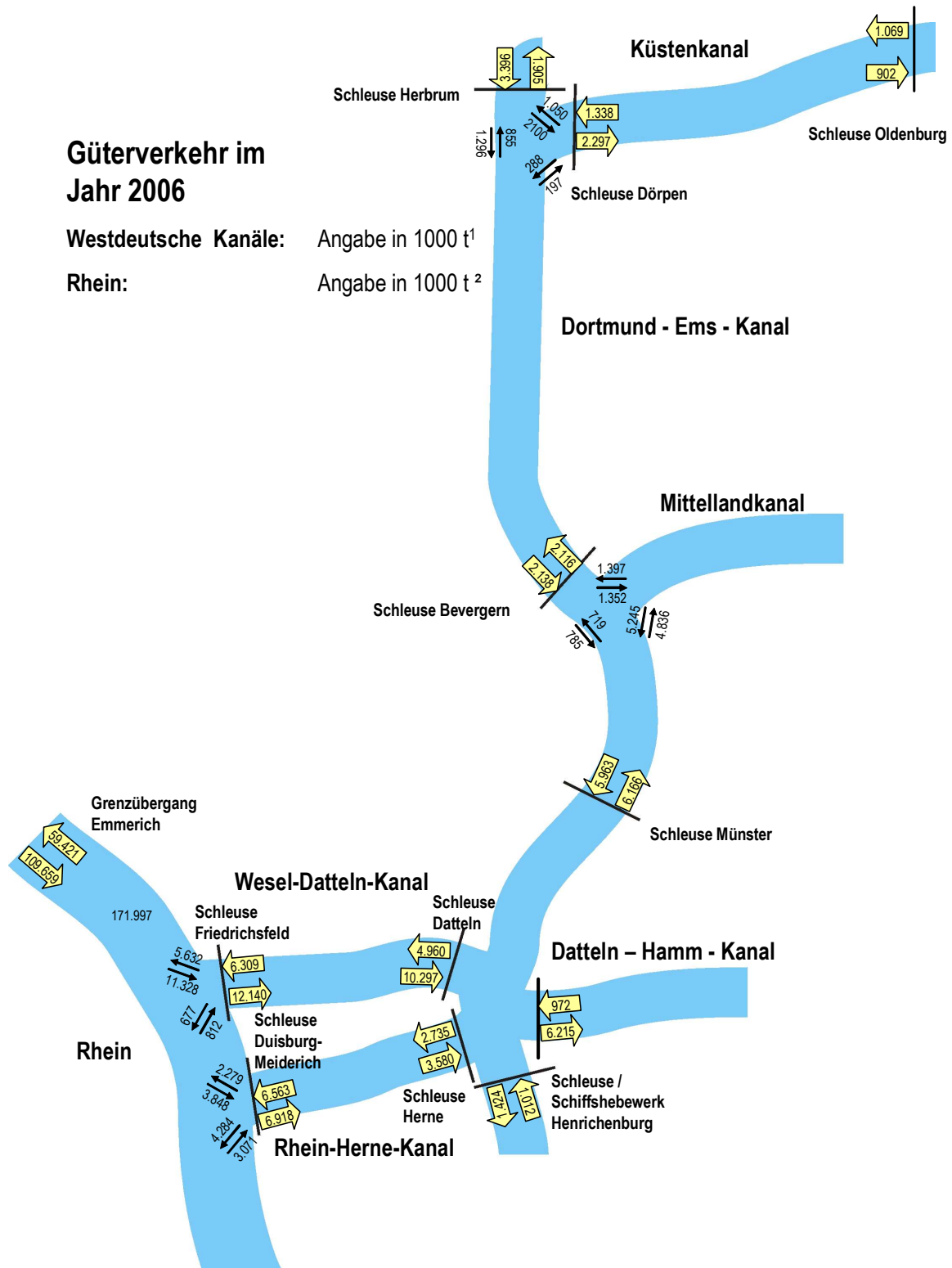
¹ Datengrundlage:

ASS

² Datengrundlage:

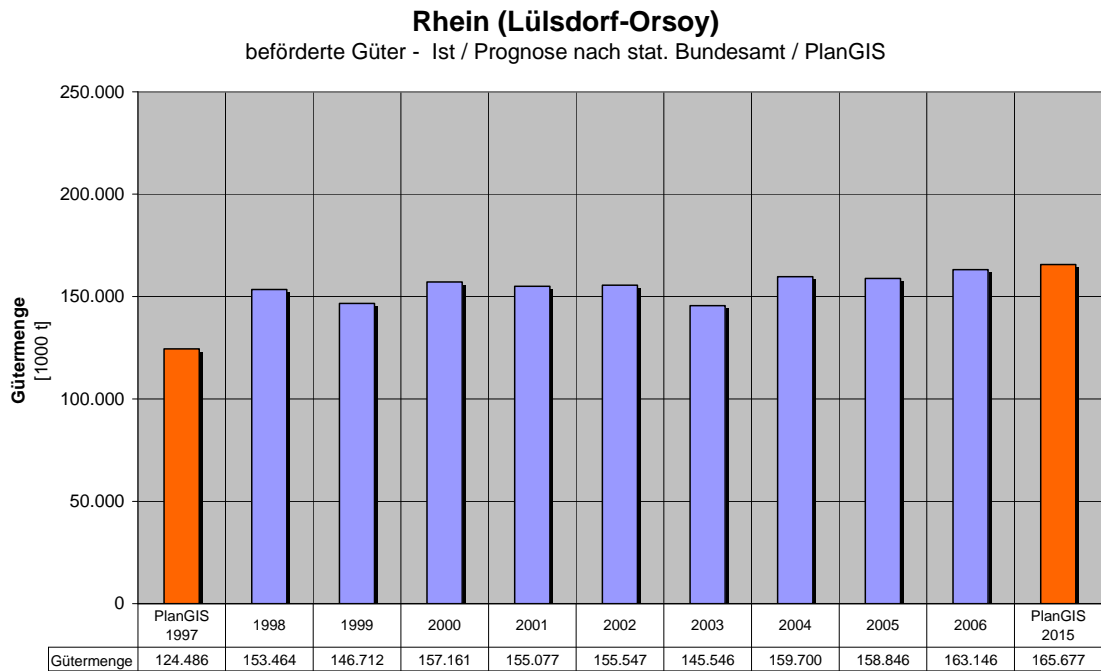
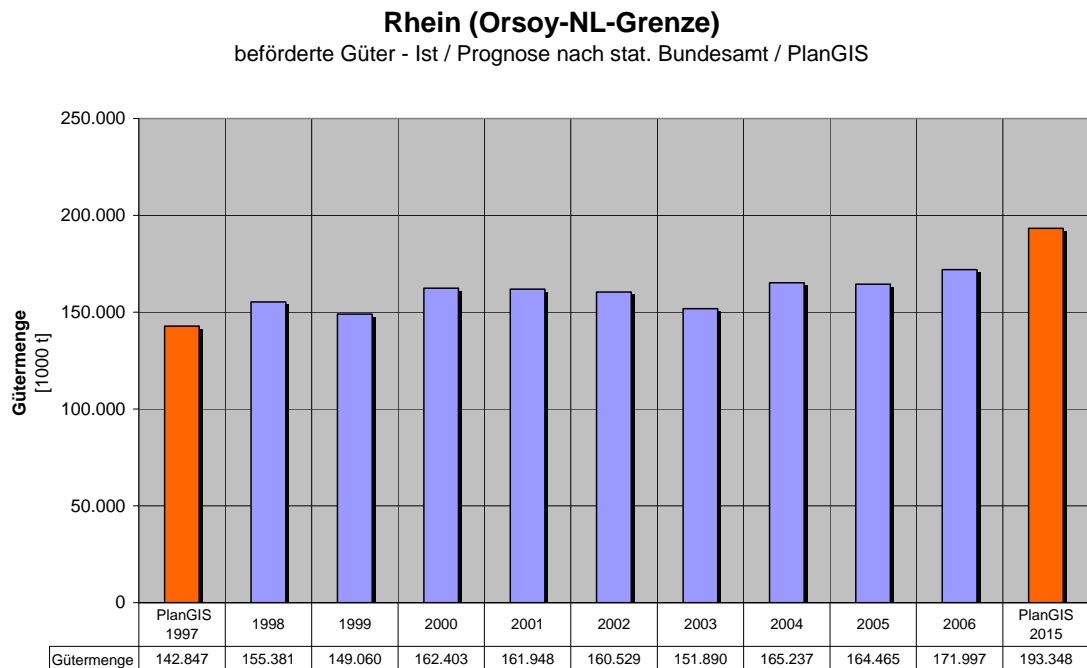
Statistisches Bundesamt

Übersicht WSD-West – Güterverkehr 2006



¹ Datengrundlage: ASS

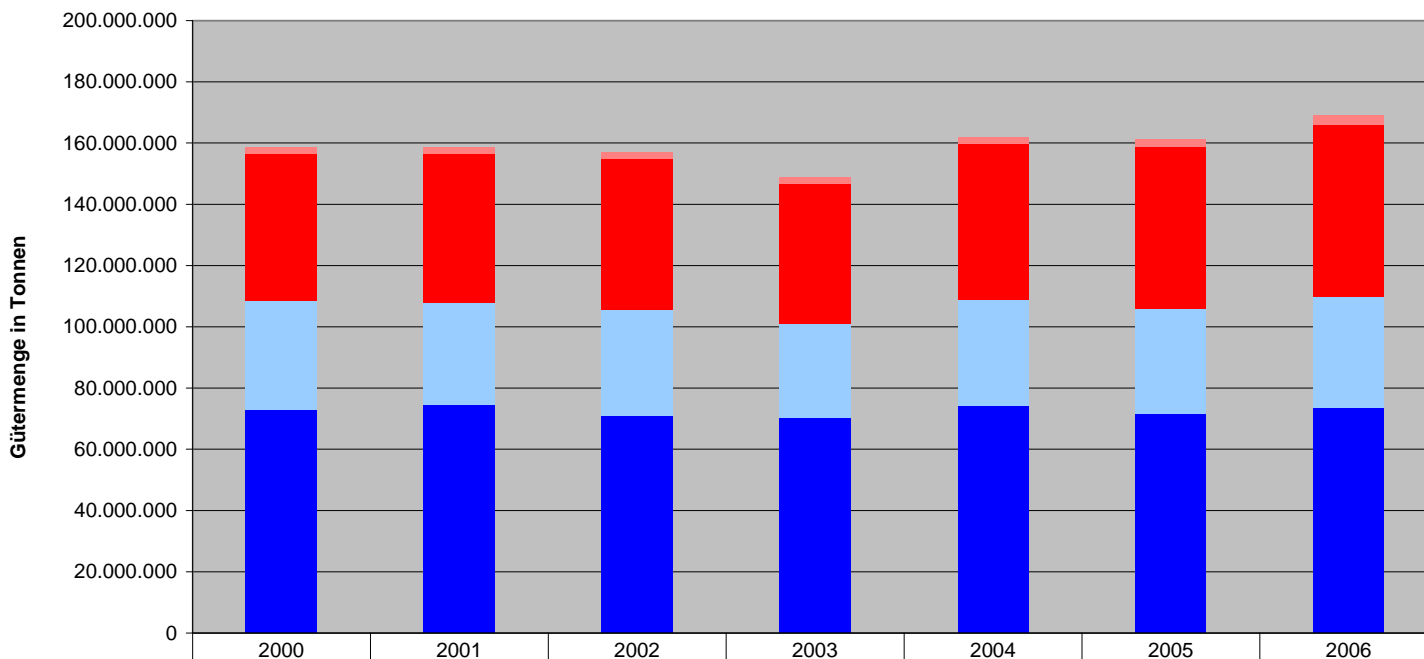
² Datengrundlage: Statistisches Bundesamt

Rhein ²Lülsdorf- Orsoy in Gütertonnen/Jahr und Prognose nach PlanGISOrsoy-NL-Grenze in Gütertonnen/Jahr und Prognose nach PlanGIS¹ Datengrundlage: ASS² Datengrundlage: Statistisches Bundesamt

Durchgangsverkehr bei Emmerich

Rhein - Daten des statistischen Bundesamtes

Emmerich - Gütermengen



	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Gütermenge Summe	158.573.900	158.693.800	157.029.300	148.757.700	162.081.400	161.236.800	169.079.400
Gütermengen - Anteil über SL	23,81%	22,28%	23,29%	22,14%	22,53%	22,64%	23,13%
■ SL - Gütermenge zu Tal	2.168.700	2.018.400	2.005.100	2.125.700	2.185.900	2.459.200	2.984.300
■ MS - Gütermenge zu Tal	47.912.500	48.748.700	49.461.300	45.630.300	51.298.400	52.957.700	56.436.200
■ SL - Gütermenge zu Berg	35.588.300	33.345.200	34.561.600	30.810.300	34.326.200	34.050.300	36.122.000
■ MS - Gütermenge zu Berg	72.904.400	74.581.500	71.001.300	70.191.400	74.270.900	71.769.600	73.536.900

¹ Datengrundlage:

ASS

² Datengrundlage:

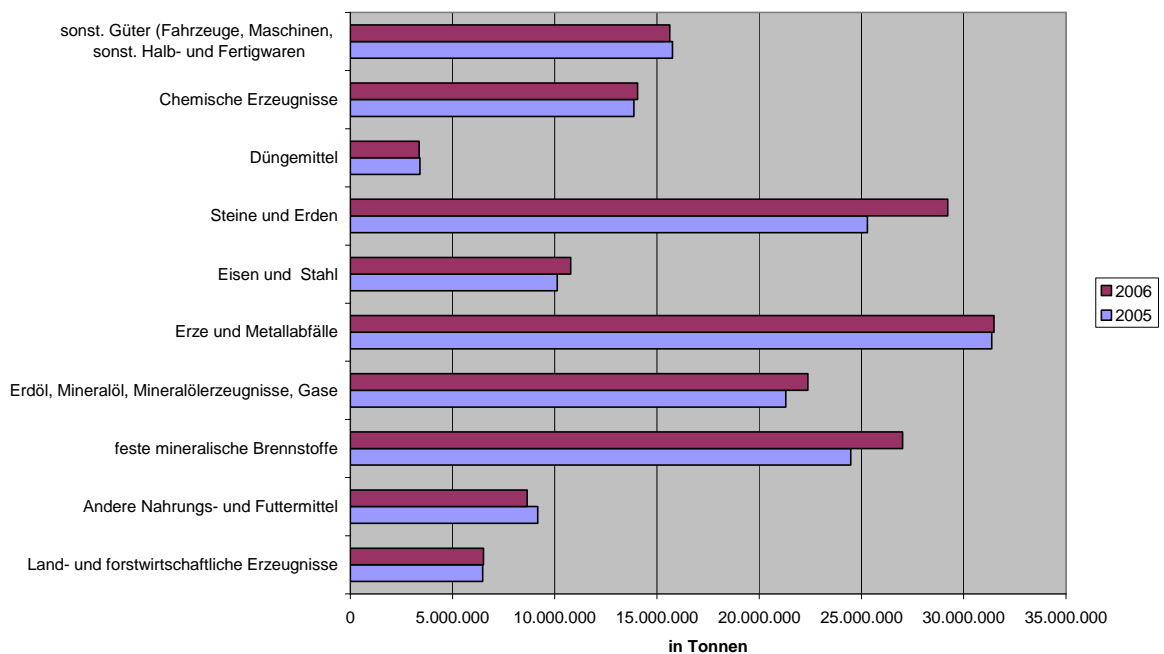
Statistisches Bundesamt

Emmerich (Güterverkehr nach Hauptgüterarten)

Güterverkehr nach Hauptgüterarten Emmerich

Güterart	2005			2006			Veränderung in %
	zu Berg	zu Tal	Gesamt	zu Berg	zu Tal	Gesamt	
Land- und forstwirtschaftliche Erzeugnisse	922.900	5.552.100	6.475.000	1.194.100	5.319.400	6.513.500	0,6%
Andere Nahrungs- und Futtermittel	6.043.700	3.123.000	9.166.700	5.631.200	3.022.200	8.653.400	-5,6%
festе mineralische Brennstoffe	23.930.800	550.700	24.481.500	26.415.500	600.900	27.016.400	10,4%
Erdöl, Mineralöl, Mineralölerzeugnisse, Gase	18.137.100	3.165.500	21.302.600	18.543.200	3.838.000	22.381.200	5,1%
Erze und Metallabfälle	29.966.300	1.403.400	31.369.700	30.030.100	1.445.000	31.475.100	0,3%
Eisen und Stahl	4.530.500	5.593.300	10.123.800	5.073.200	5.702.600	10.775.800	6,4%
Steine und Erden	6.742.600	18.544.900	25.287.500	6.846.800	22.368.400	29.215.200	15,5%
Düngemittel	2.054.100	1.349.800	3.403.900	2.018.800	1.350.000	3.368.800	-1,0%
Chemische Erzeugnisse	7.572.800	6.294.000	13.866.800	8.052.000	6.003.100	14.055.100	1,4%
sonst. Güter (Fahrzeuge, Maschinen,	5.918.900	9.840.500	15.759.400	5.853.900	9.770.800	15.624.700	-0,9%
insgesamt	104.896.800	49.865.100	154.761.900	108.464.700	54.101.000	162.565.700	5,0%

Verkehr nach Hauptgüterarten Grenzübergang Emmerich



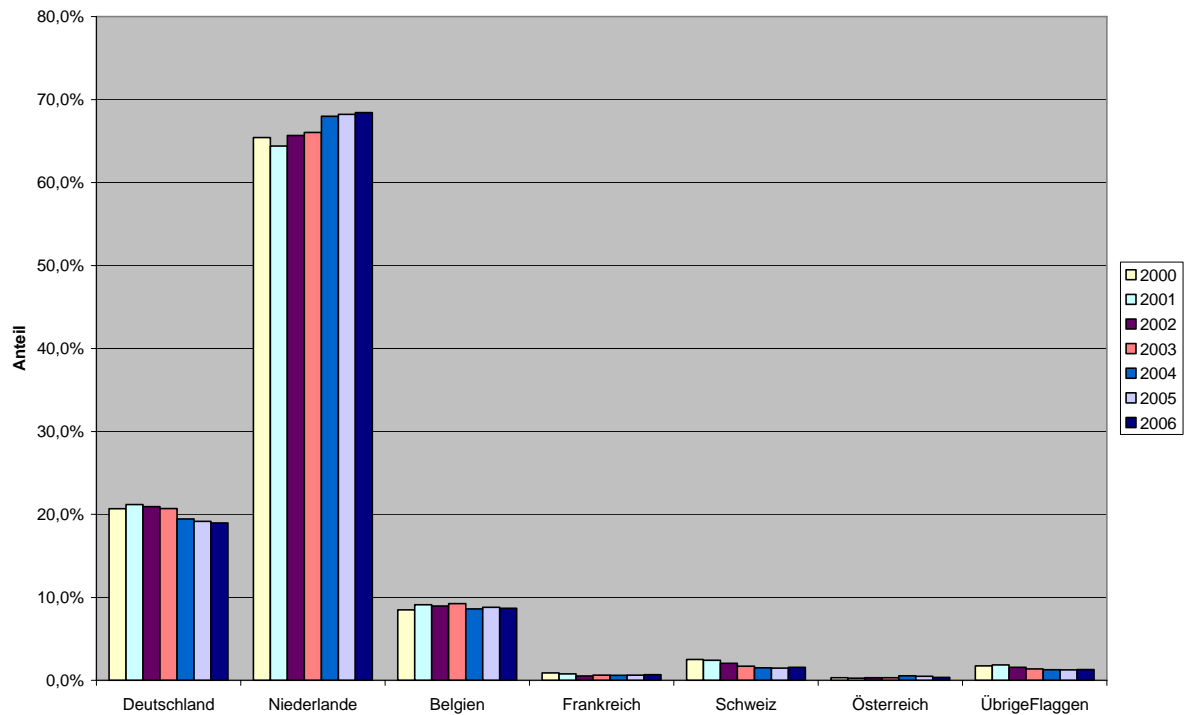
¹ Datengrundlage: ASS

² Datengrundlage: Statistisches Bundesamt

Emmerich (Güterverkehr nach Flaggenanteilen)

Güterverkehr nach Flaggenanteilen Grenzübergang Emmerich

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Deutschland	20,7%	21,2%	20,9%	20,7%	19,4%	19,1%	19,0%
Niederlande	65,4%	64,4%	65,7%	66,0%	68,0%	68,2%	68,4%
Belgien	8,5%	9,1%	8,9%	9,2%	8,6%	8,8%	8,7%
Frankreich	0,9%	0,8%	0,5%	0,6%	0,6%	0,6%	0,7%
Schweiz	2,5%	2,4%	2,0%	1,7%	1,5%	1,5%	1,6%
Österreich	0,3%	0,3%	0,3%	0,3%	0,6%	0,5%	0,4%
ÜbrigeFlaggen	1,7%	1,9%	1,6%	1,4%	1,3%	1,3%	1,3%

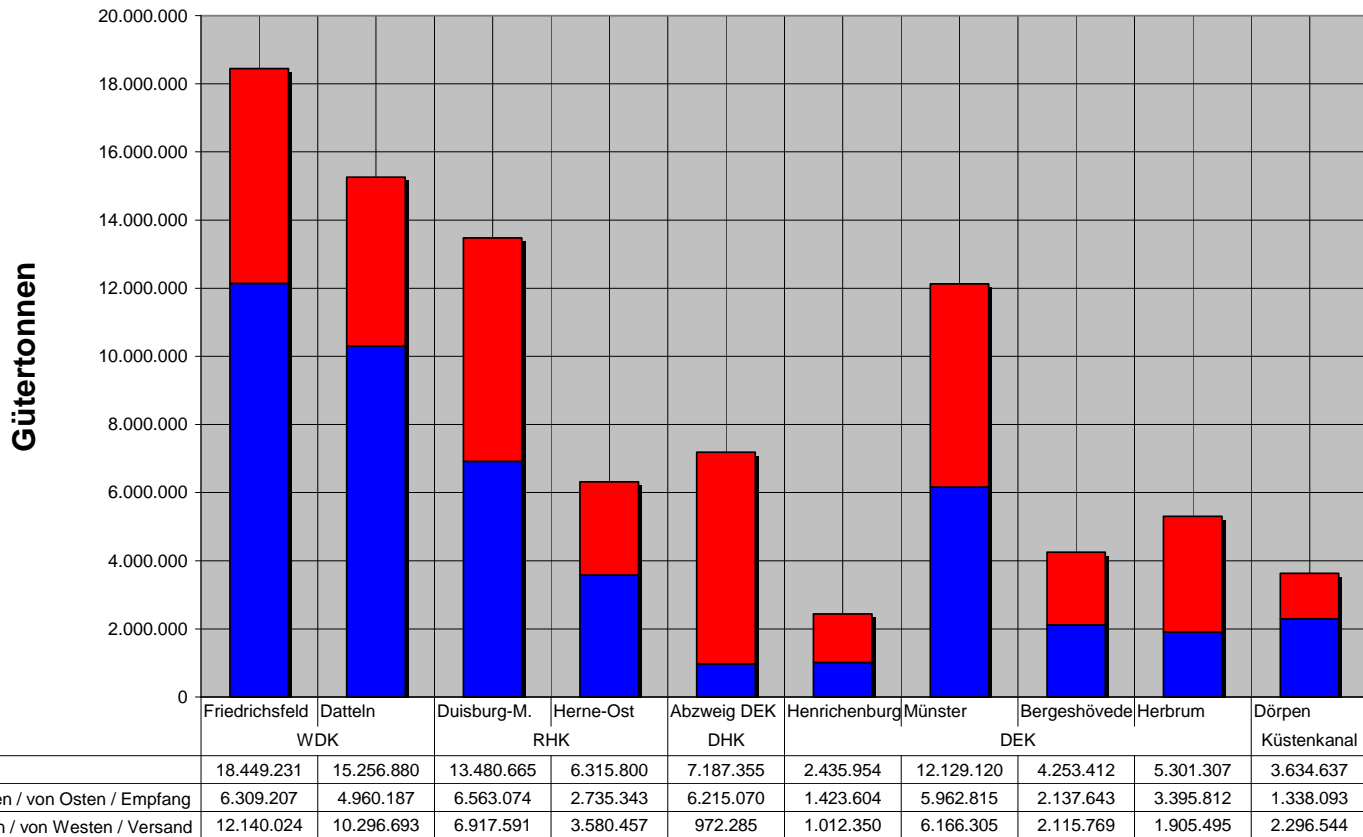


¹ Datengrundlage: ASS

² Datengrundlage: Statistisches Bundesamt

Übersicht Westdeutsches Kanalgebiet – Gütermengen ¹

Daten aus ASS
Westdeutsches Kanalnetz - WSD West 2006
 transportierte Gütertonnen

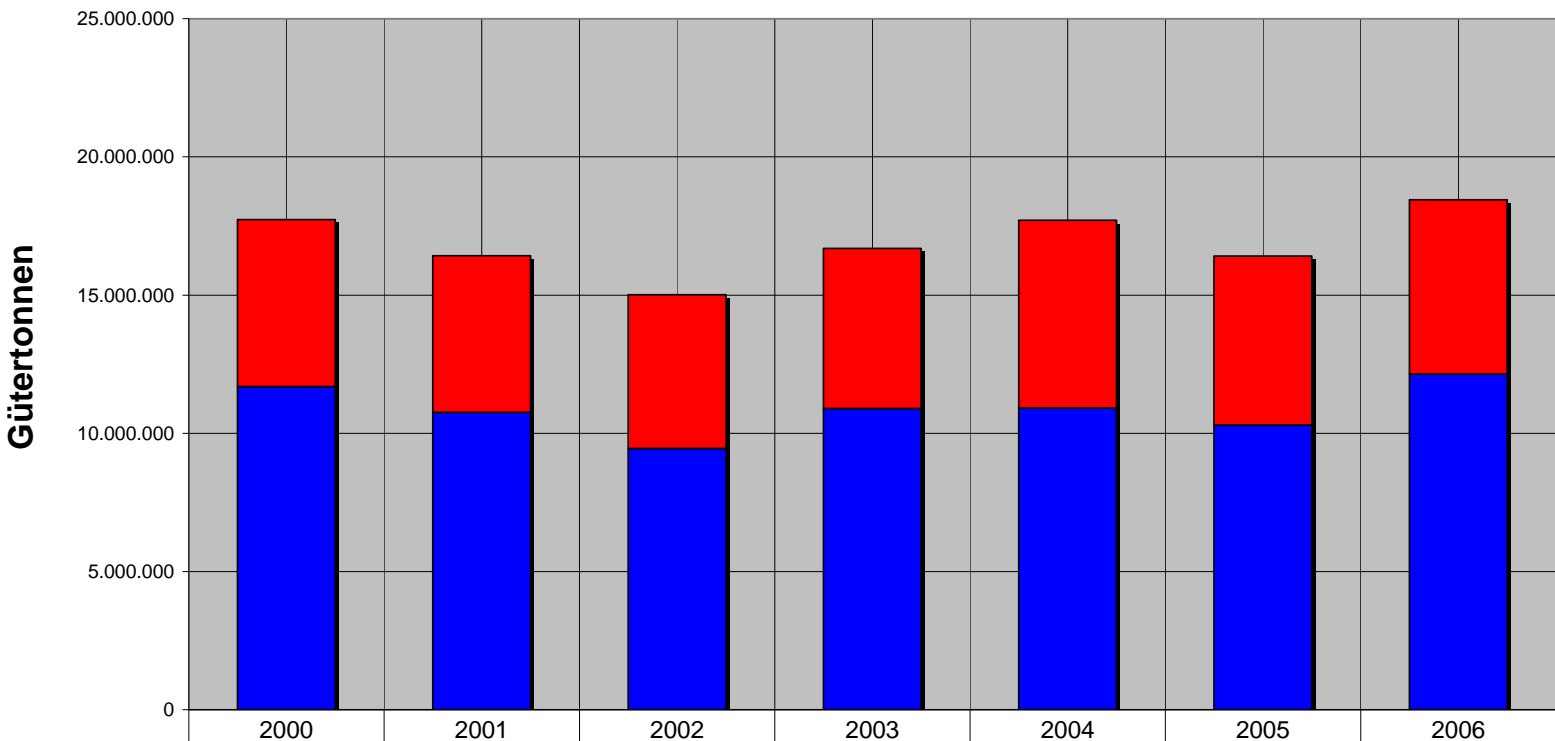


¹ Datengrundlage: ASS

² Datengrundlage: Statistisches Bundesamt

Wesel-Datteln-Kanal ¹Schleuse Friedrichsfeld (Gütermenge in Tonnen)**Schleusenstatistik ASS - WDK**

Schleuse Friedrichsfeld - transportierte Gütertonnen



	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
gesamt Gütermenge	17.732.605	16.429.705	15.010.281	16.689.220	17.708.710	16.408.711	18.449.231
■ davon zum Rhein	6.039.583	5.669.793	5.559.540	5.790.360	6.791.766	6.105.697	6.309.207
■ davon vom Rhein	11.693.022	10.759.912	9.450.741	10.898.860	10.916.944	10.303.014	12.140.024

¹ Datengrundlage:

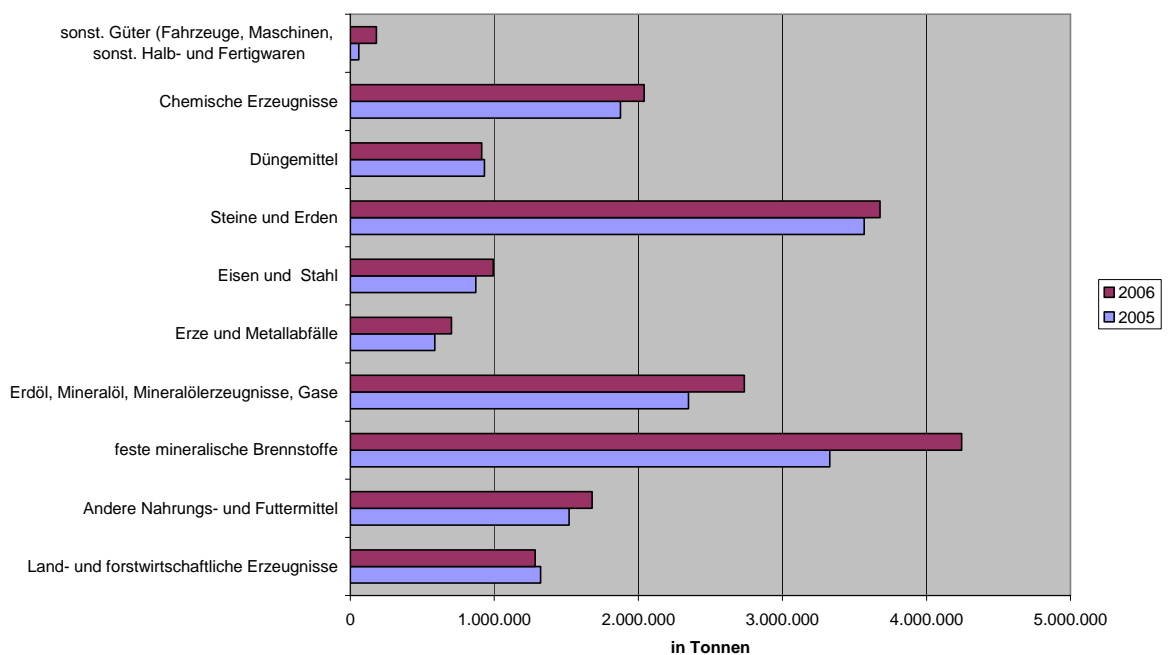
ASS

² Datengrundlage:

Statistisches Bundesamt

Schleuse Friedrichsfeld (Güterverkehr nach Hauptgüterarten)**Güterverkehr nach Hauptgüterarten
Schleuse Friedrichsfeld**

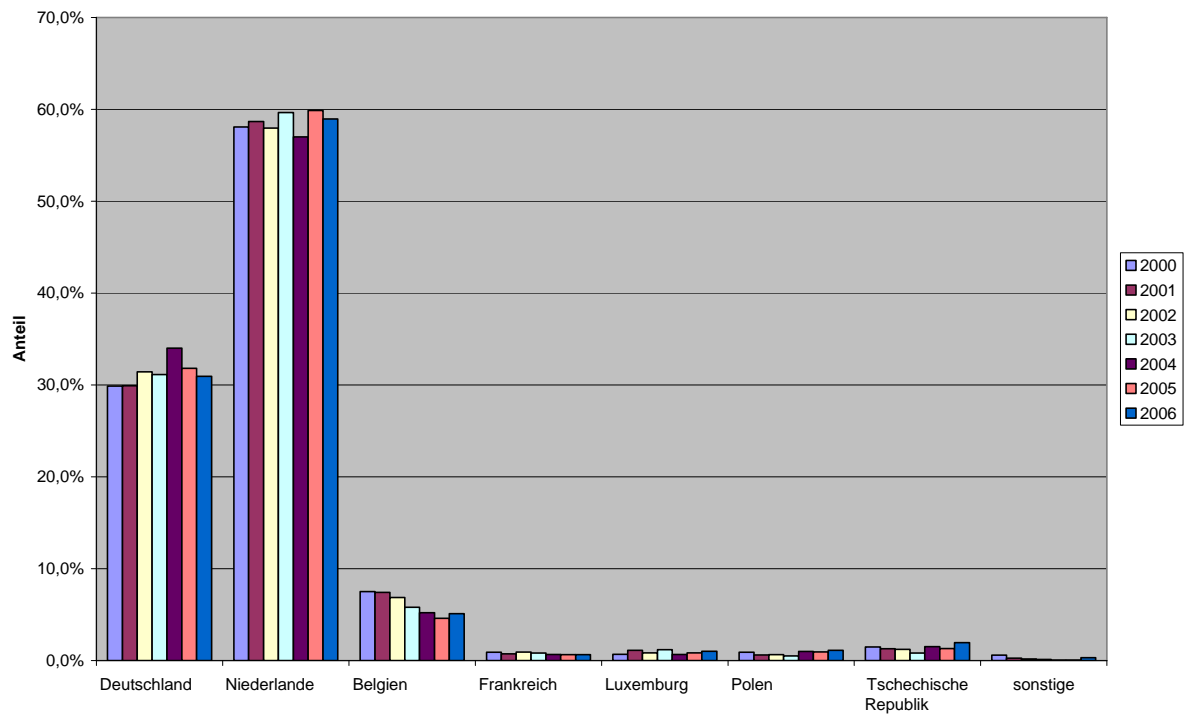
Güterart	in t						Veränderung in t	Veränderung in %
	2005			2006				
	vom Rhein	zum Rhein	Gesamt	vom Rhein	zum Rhein	Gesamt		
Land- und forstwirtschaftliche Erzeugnisse	227.965	1.093.008	1.320.973	225.053	1.057.664	1.282.717	-38.256	-2,9%
Andere Nahrungs- und Futtermittel	1.044.912	474.190	1.519.102	1.196.000	483.219	1.679.219	160.117	10,5%
festе mineralische Brennstoffe	3.063.388	265.247	3.328.635	3.969.147	275.635	4.244.782	916.147	27,5%
Erdöl, Mineralöl, Mineralölerzeugnisse, Gase	1.905.089	442.806	2.347.895	2.257.280	478.452	2.735.732	387.837	16,5%
Erze und Metallabfälle	382.719	204.262	586.981	392.037	309.255	701.292	114.311	19,5%
Eisen und Stahl	474.323	396.965	871.288	598.738	393.437	992.175	120.887	13,9%
Steine und Erden	1.700.725	1.866.760	3.567.485	1.626.393	2.052.252	3.678.645	111.160	3,1%
Düngemittel	618.854	312.503	931.357	617.306	294.645	911.951	-19.406	-2,1%
Chemische Erzeugnisse	870.951	1.004.608	1.875.559	1.154.245	886.540	2.040.785	165.226	8,8%
sonst. Güter (Fahrzeuge, Maschinen,	14.088	45.348	59.436	103.825	78.108	181.933	122.497	206,1%
insgesamt	10.075.049	5.012.689	16.408.711	11.914.971	5.251.543	18.449.231	2.040.520	12,4%

Verkehr nach Hauptgüterarten WDK Schleuse Friedrichsfeld¹ Datengrundlage: ASS² Datengrundlage: Statistisches Bundesamt

Schleuse Friedrichsfeld (Güterverkehr nach Flaggenanteilen)

Güterverkehr nach Flaggenanteilen Schleuse Friedrichsfeld

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Deutschland	29,9%	29,9%	31,4%	31,1%	34,0%	31,8%	30,9%
Niederlande	58,1%	58,7%	57,9%	59,6%	57,0%	59,9%	59,0%
Belgien	7,5%	7,4%	6,9%	5,8%	5,2%	4,6%	5,1%
Frankreich	0,9%	0,7%	0,9%	0,8%	0,6%	0,6%	0,6%
Luxemburg	0,7%	1,1%	0,8%	1,2%	0,6%	0,8%	1,0%
Polen	0,9%	0,6%	0,6%	0,5%	1,0%	0,9%	1,1%
Tschechische Republik	1,5%	1,3%	1,2%	0,8%	1,5%	1,3%	1,9%
sonstige	0,6%	0,3%	0,2%	0,1%	0,0%	0,0%	0,3%

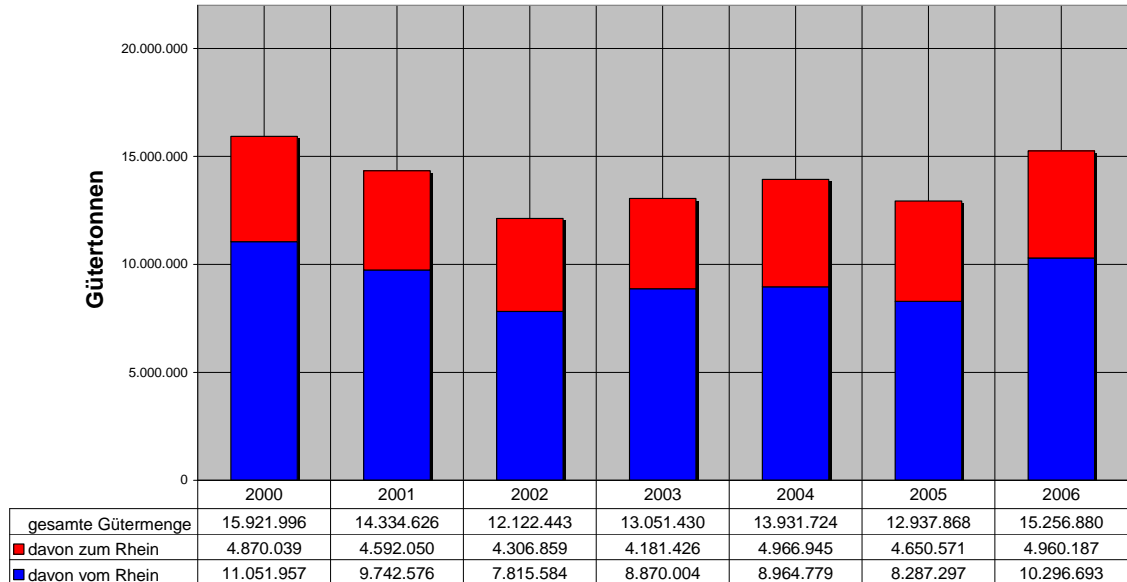


¹ Datengrundlage: ASS

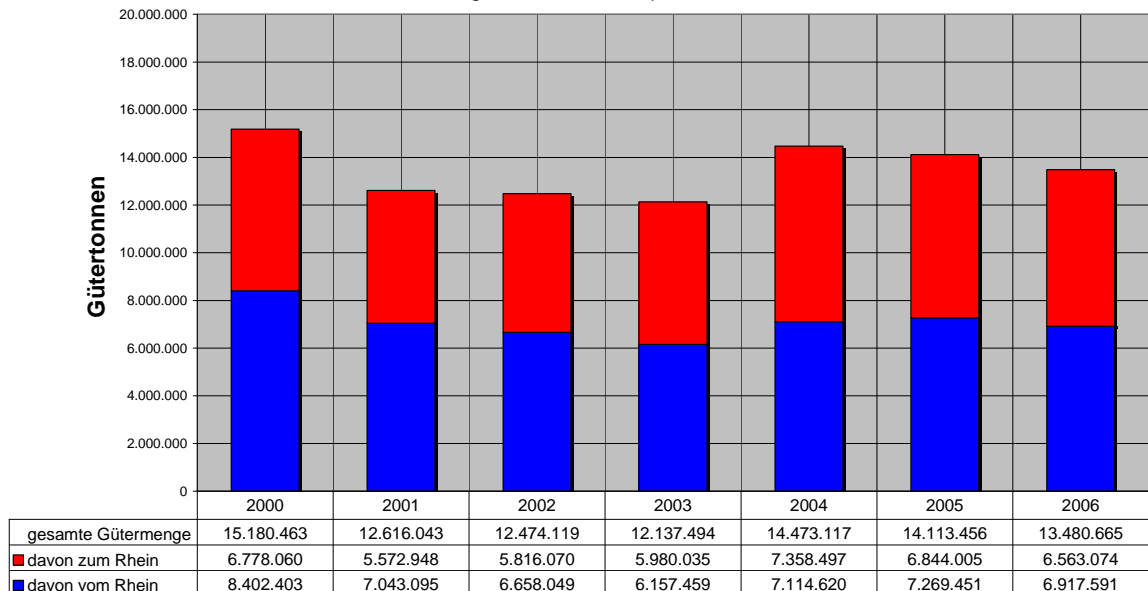
² Datengrundlage: Statistisches Bundesamt

Schleuse Datteln (Gütermenge in Tonnen)**Schleusenstatistik ASS - WDK**

Schleuse Datteln - transportierte Gütertonnen

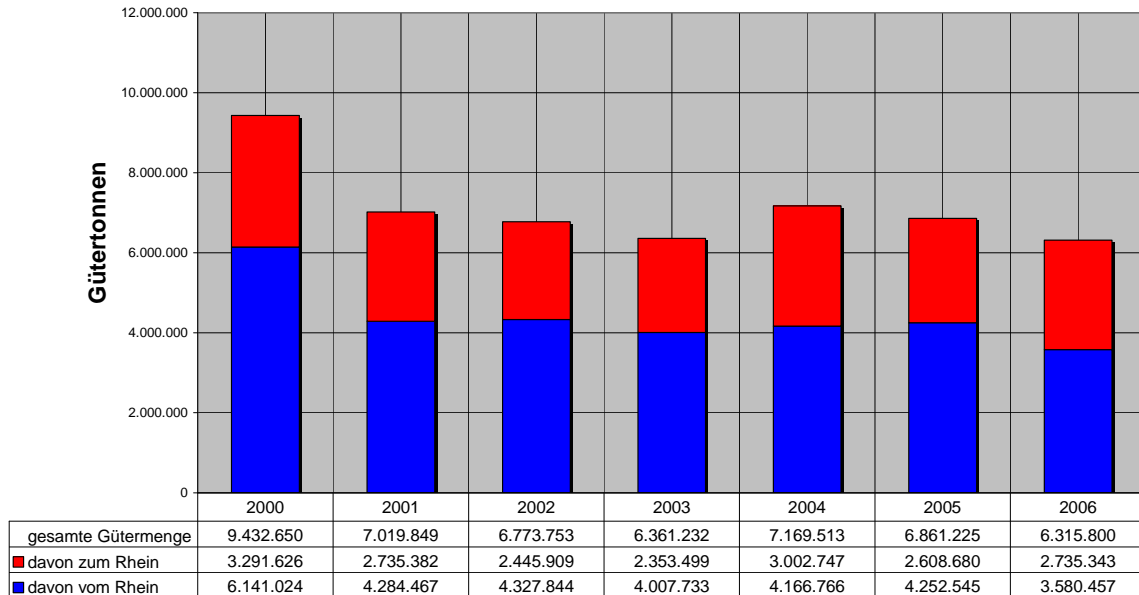
**Rhein-Herne-Kanal ¹**Schleuse Duisburg-Meiderich (Gütermenge in Tonnen)**Schleusenstatistik ASS - RHK**

Schleuse Duisburg-Meiderich - transportierte Gütertonnen

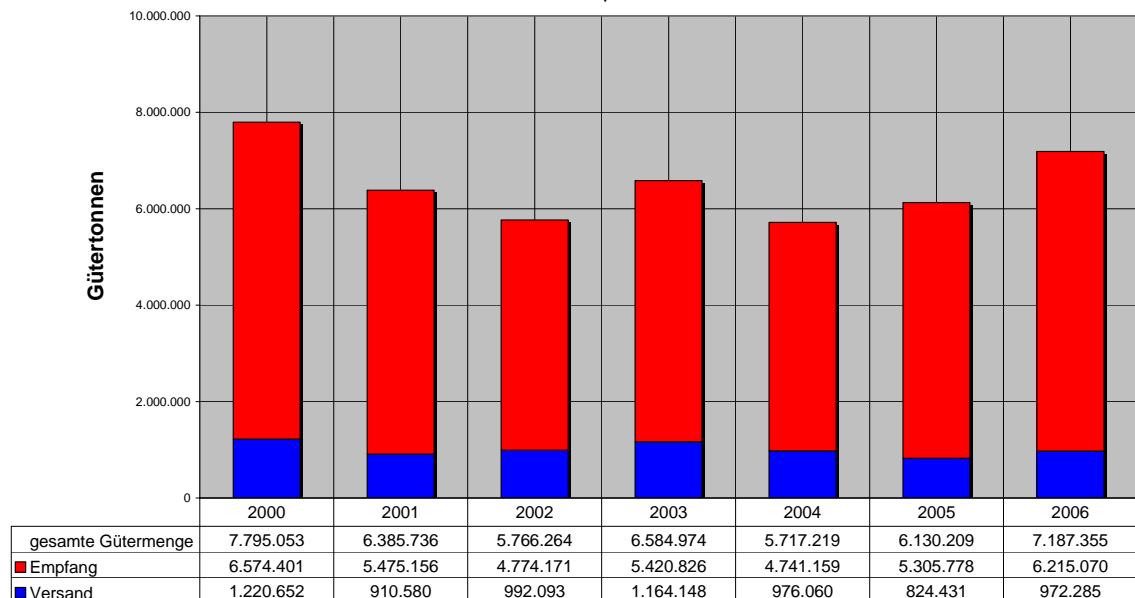
¹ Datengrundlage: ASS² Datengrundlage: Statistisches Bundesamt

Schleuse Herne Ost (Gütermenge in Tonnen)**Schleusenstatistik ASS - RHK**

Schleuse Herne Ost - transportierte Gütertonnen

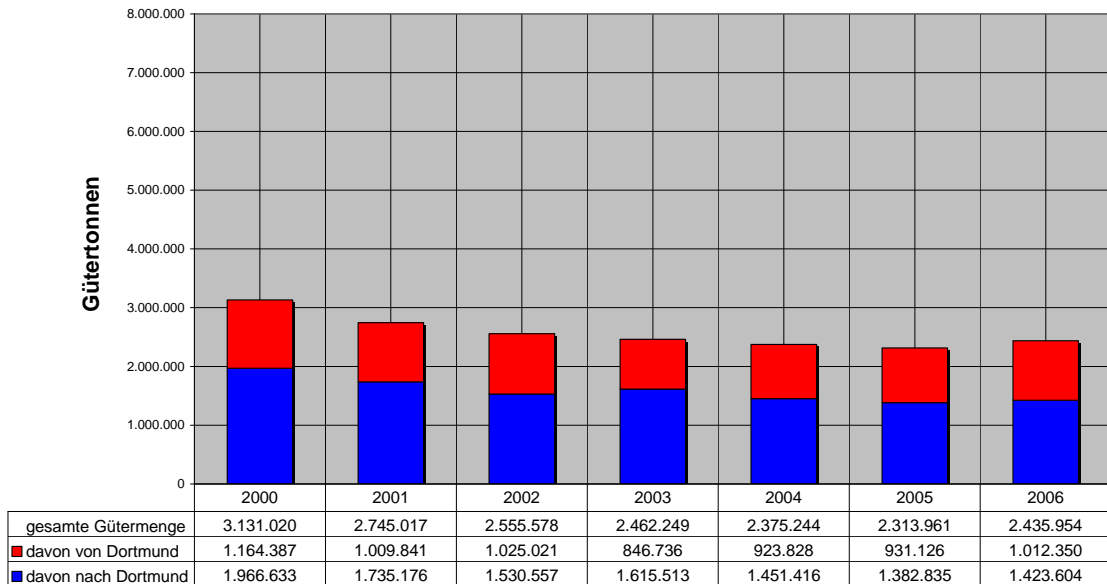
**Datteln – Hamm – Kanal ¹**Abzweig vom DEK in den DHK**Gesamtversand / -empfang ASS - DEK**

Datteln-Hamm-Kanal - transportierte Gütertonnen

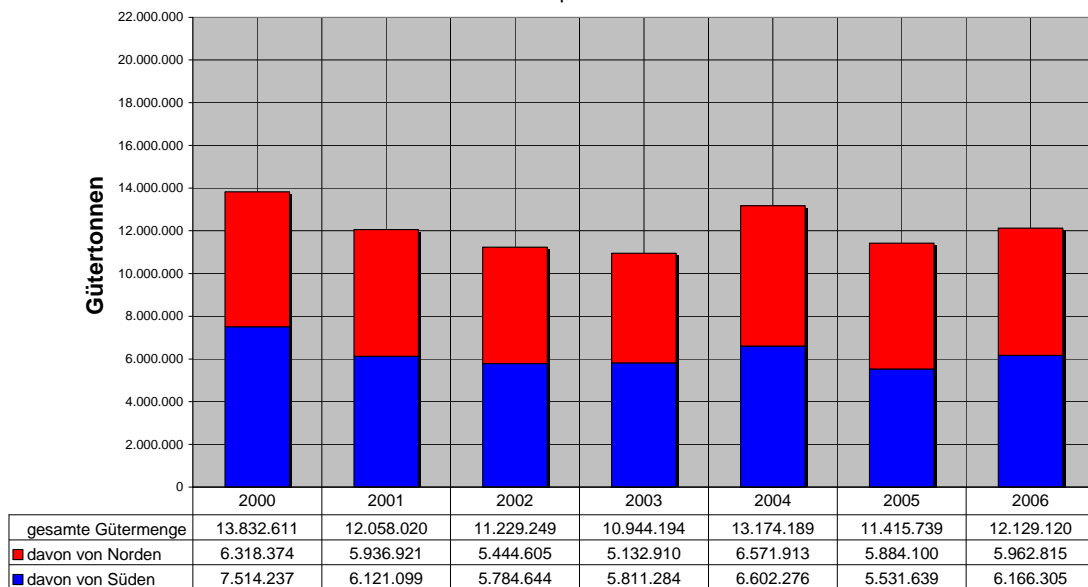
¹ Datengrundlage: ASS² Datengrundlage: Statistisches Bundesamt

Dortmund-Ems-Kanal ¹**DEK Süd Schleuse Henrichenburg (Gütermenge in Tonnen)****Schleusenstatistik ASS - DEK**

Hebewerk / Schleuse Henrichenburg/Waltrop - transportierte Gütertonnen

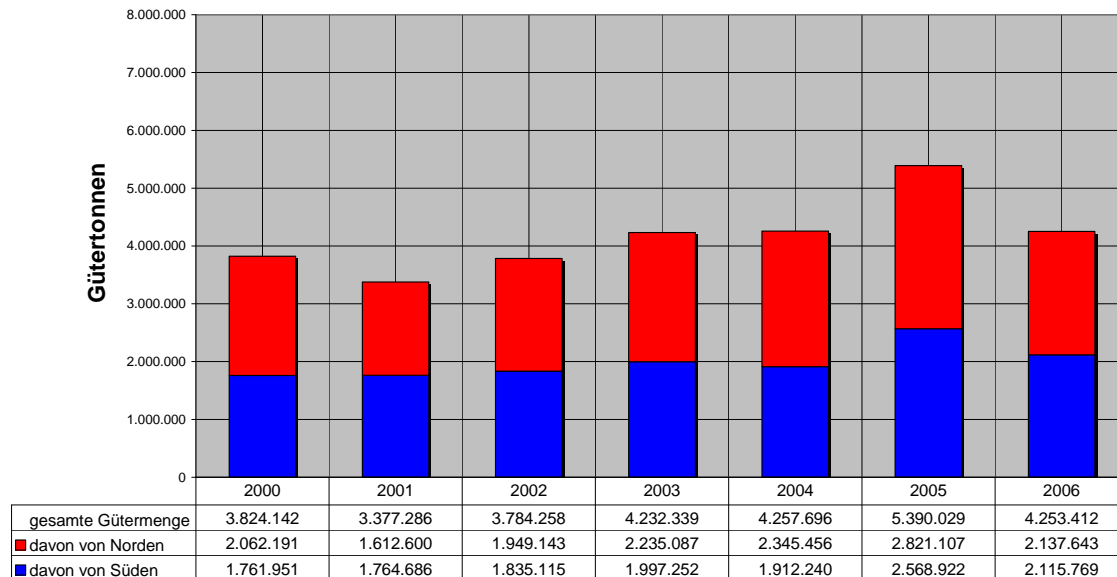
**DEK Süd Schleuse Münster (Gütermenge in Tonnen)****Schleusenstatistik ASS - DEK**

Schleuse Münster - transportierte Gütertonnen

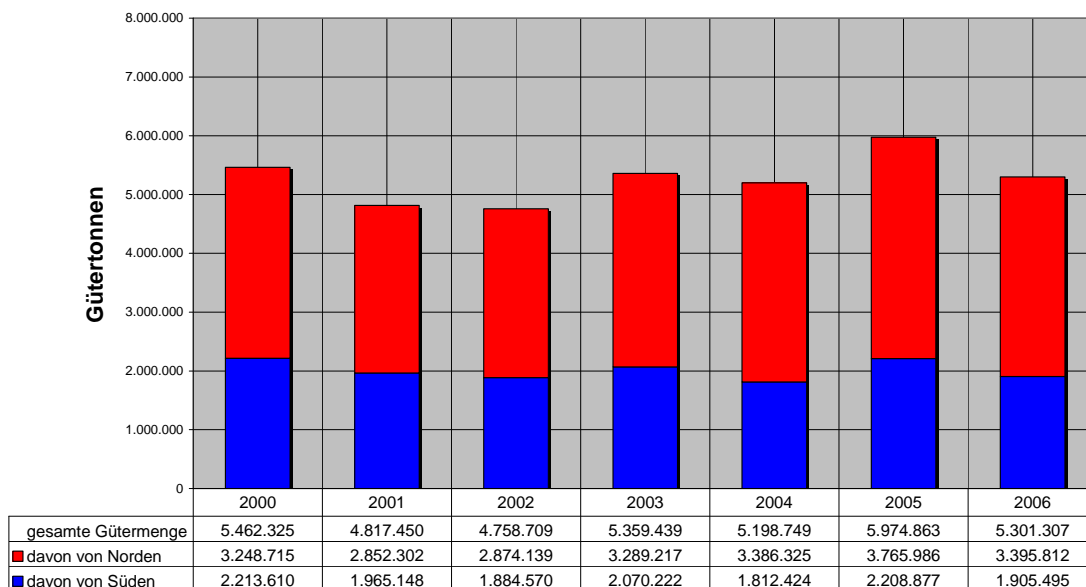
¹ Datengrundlage: ASS² Datengrundlage: Statistisches Bundesamt

DEK Nord: Schleuse Bevergern (Gütermenge in Tonnen)**Schleusenstatistik ASS - DEK**

Schleuse Bevergern - transportierte Gütertonnen

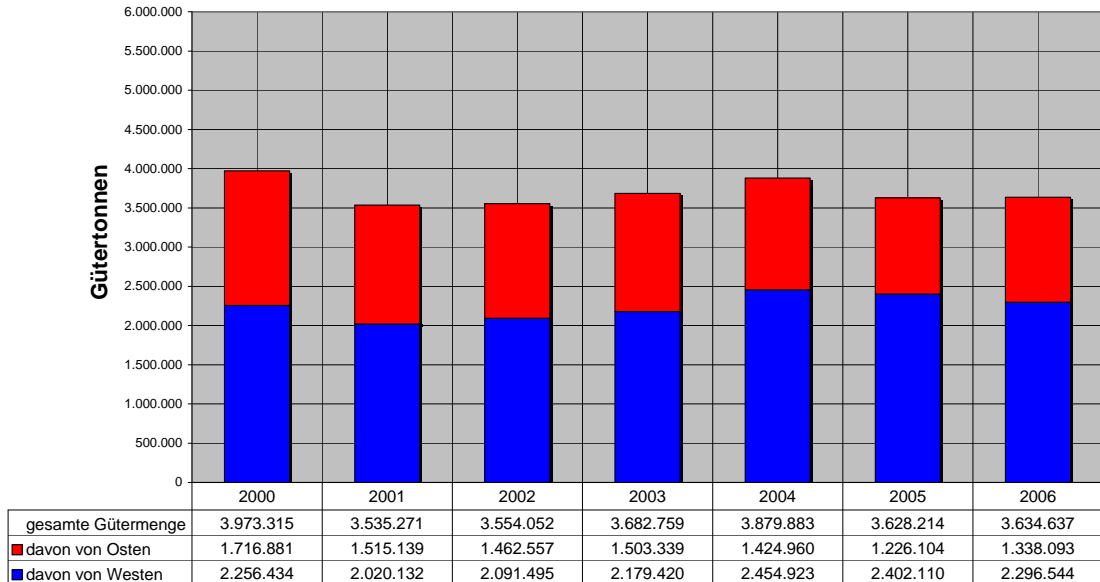
DEK Nord: Schleuse Herbrum (Gütermenge in Tonnen)**Schleusenstatistik ASS - DEK**

Schleuse Herbrum - transportierte Gütertonnen

¹ Datengrundlage: ASS² Datengrundlage: Statistisches Bundesamt

Küstenkanal ¹Schleuse Dörpen (Gütermenge in Tonnen)**Schleusenstatistik ASS - KK**

Schleuse Dörpen- transportierte Gütertonnen

¹ Datengrundlage: ASS² Datengrundlage: Statistisches Bundesamt

Anlage 2:

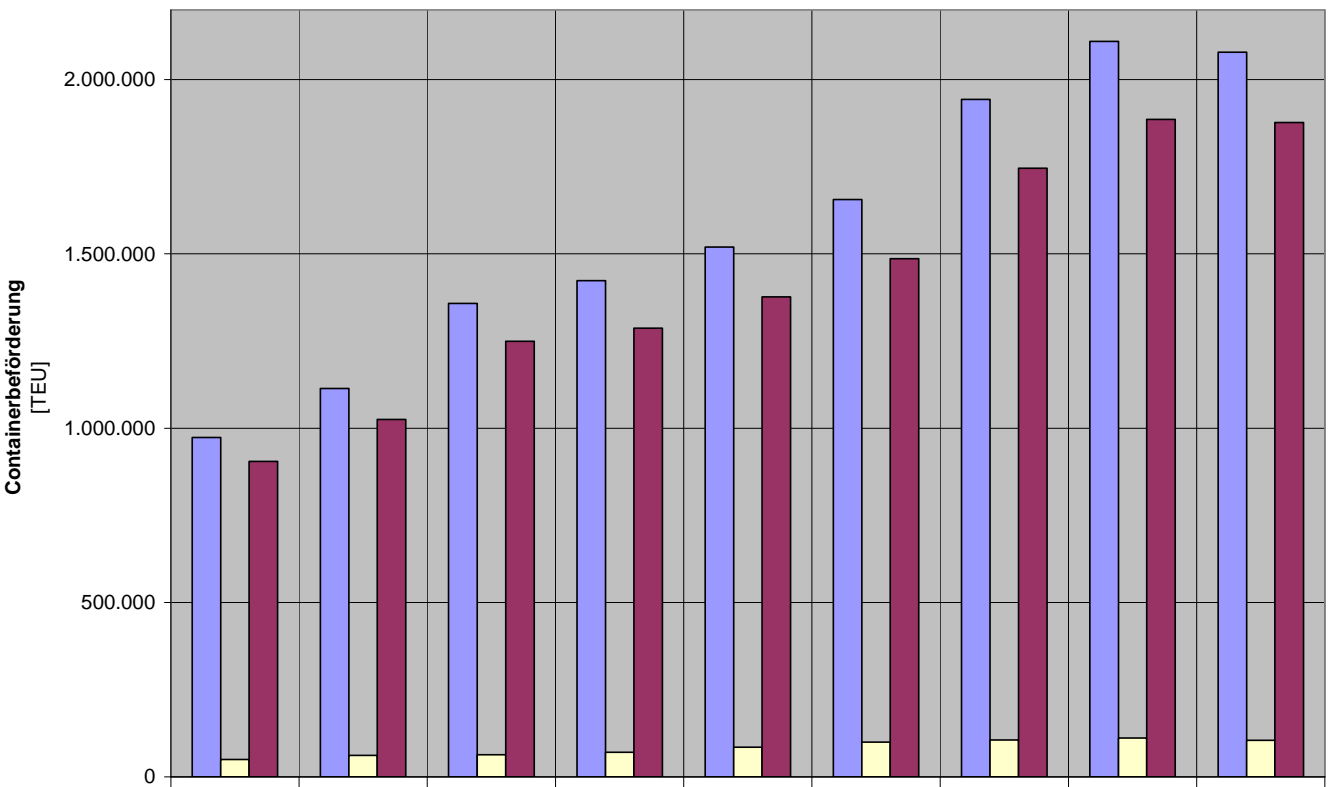
Container

Anlage 2: Container

Deutschland (Gesamt) ²	1
Übersicht WSD-West – Containerverkehr 2006	2
Rhein ²	3
Übersicht Westdeutsches Kanalgebiet – Containermengen ¹	4
Wesel-Datteln-Kanal ¹	5
Rhein-Herne-Kanal ¹	6
Dortmund-Ems-Kanal ¹	7
Küstenkanal ¹	9

Deutschland (Gesamt) ²

In Containern beförderte Güter im gesamten deutschen Wasserstraßennetz



	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Deutschland (Gesamt)	973.528	1.113.857	1.358.018	1.423.323	1.519.556	1.655.984	1.943.501	2.109.567	2.078.924
davon Westdeutsches Kanalgebiet	49.823	61.793	63.421	70.114	84.870	99.573	105.629	111.249	104.633
davon Niederrhein (Orsoy-NL-Grenze)	904.649	1.024.921	1.249.376	1.286.908	1.376.821	1.486.262	1.746.044	1.885.750	1.876.936

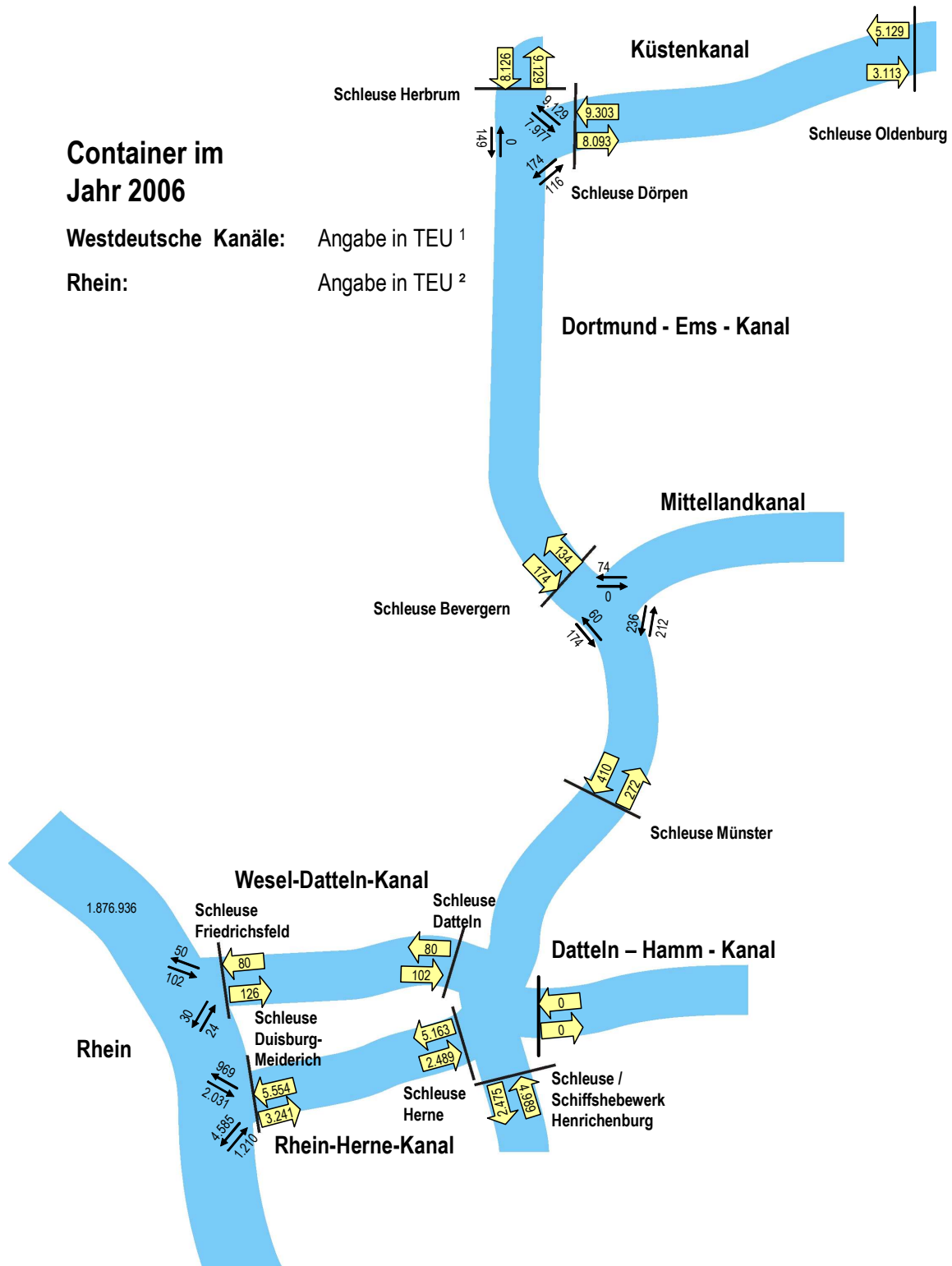
¹ Datengrundlage: ASS² Datengrundlage: Statistisches Bundesamt

Übersicht WSD-West – Containerverkehr 2006

Container im Jahr 2006

Westdeutsche Kanäle: Angabe in TEU ¹

Rhein: Angabe in TEU ²



¹ Datengrundlage: ASS

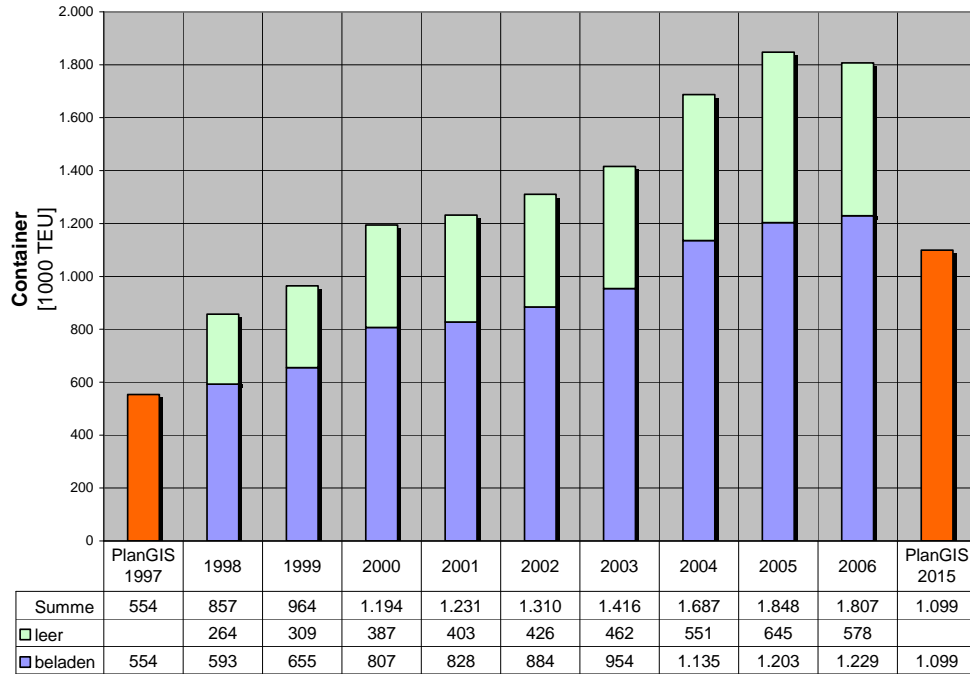
² Datengrundlage: Statistisches Bundesamt

Rhein²

Lülsdorf- Orsoy in Gütertonnen/Jahr und Prognose nach PlanGIS

Rhein (Lülsdorf-Orsoy)

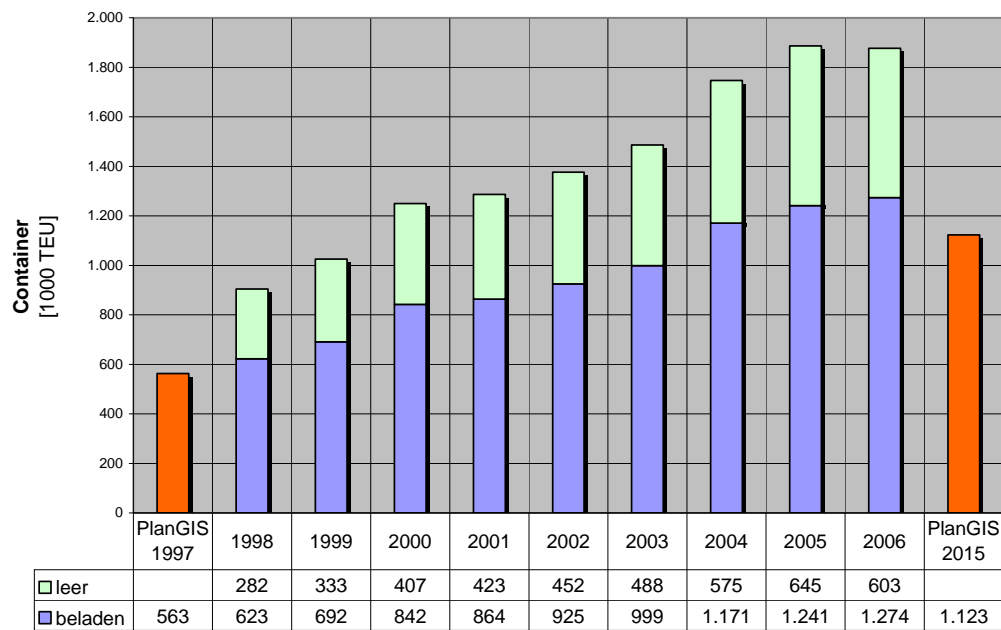
Container - Ist / Prognose nach stat. Bundesamt / PlanGIS



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

Rhein (Orsoy-NL-Grenze)

Container - Ist / Prognose nach stat. Bundesamt / PlanGIS



¹ Datengrundlage: ASS

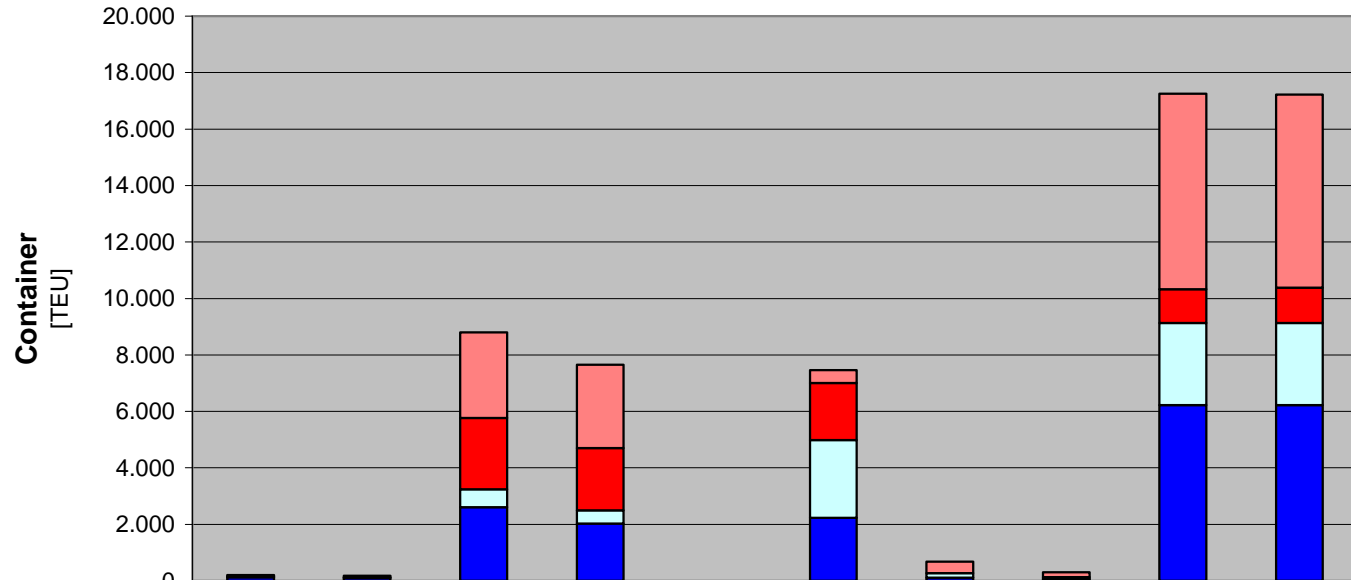
² Datengrundlage: Statistisches Bundesamt

Übersicht Westdeutsches Kanalgebiet – Containermengen ¹

Daten aus ASS

Westdeutsches Kanalnetz - WSD West 2006

Anzahl der transportierten Container



	WDK		RHK		DHK	DEK				
	Friedrichsf.	Datteln	Duisburg-M.	Herne-Ost	Abzw. DEK	Henrichenb.	Münster	Bevergern	Herbrum	Dörpen
Summe	206	182	8.795	7.652	0	7.464	682	308	17.255	17.222
Anteil leer	29,1%	33,0%	41,6%	44,6%	0,0%	43,1%	83,0%	81,8%	57,0%	56,6%
zum Rhein / von Norden / von Osten / Empfang - leer	60	60	3024	2951	0	462	410	174	6927	6838
zum Rhein / von Norden / von Osten / Empfang - beladen	20	20	2530	2212	0	2013	0	0	1199	1255
vom Rhein / von Süden / von Westen / Versand - leer	0	0	631	462	0	2757	156	78	2908	2908
vom Rhein / von Süden / von Westen / Versand - beladen	126	102	2610	2027	0	2232	116	56	6221	6221

¹ Datengrundlage:

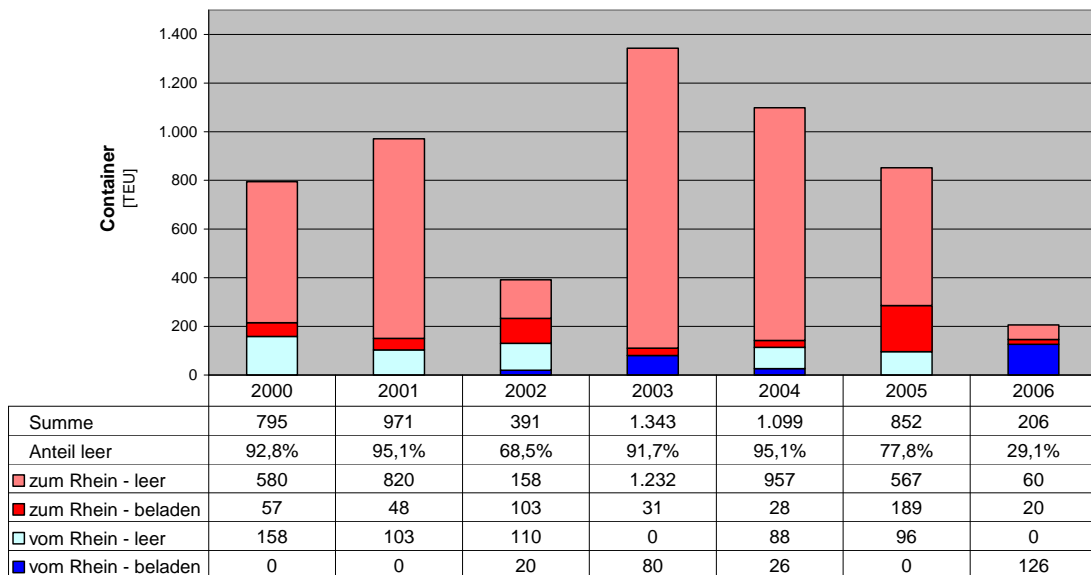
ASS

² Datengrundlage:

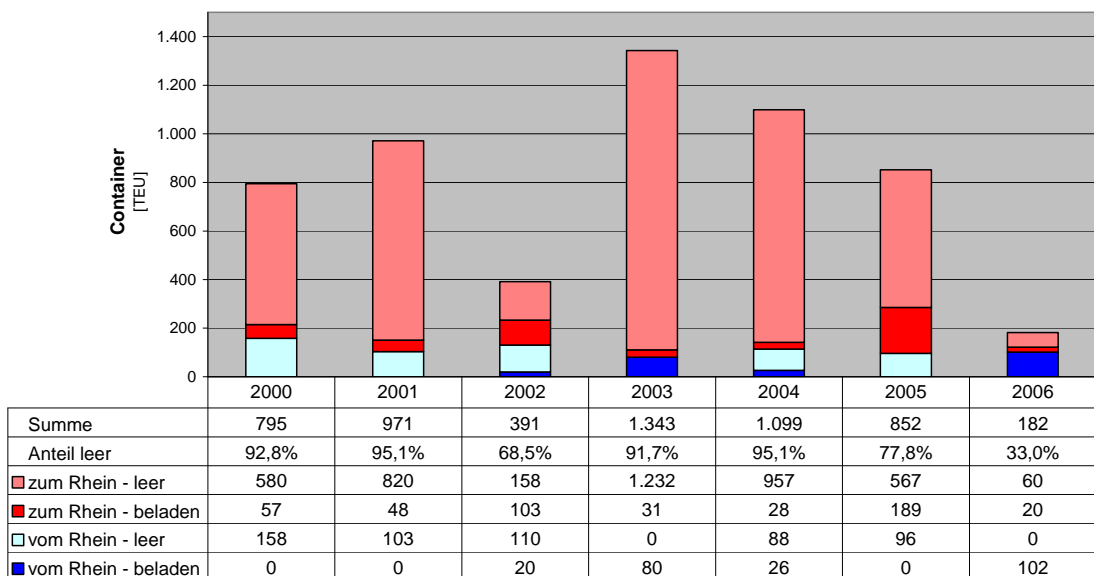
Statistisches Bundesamt

Wesel-Datteln-Kanal ¹Schleuse Friedrichsfeld (Container in TEU)**Schleusenstatistik ASS - WDK**

Schleuse Friedrichsfeld - Anzahl transportierter Container

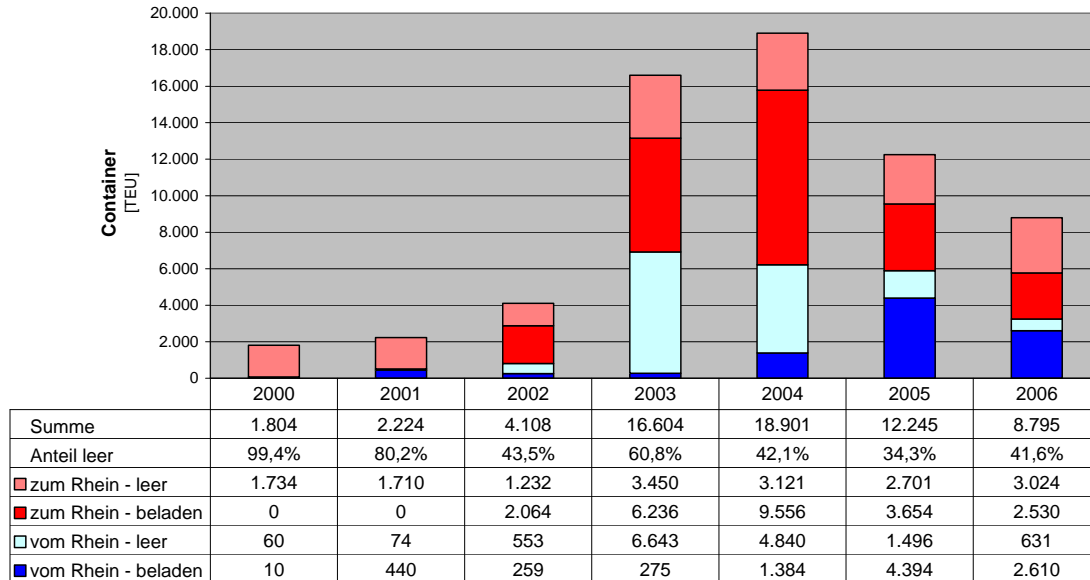
Schleuse Datteln (Container in TEU)**Schleusenstatistik ASS - WDK**

Schleuse Datteln - Anzahl transportierter Container

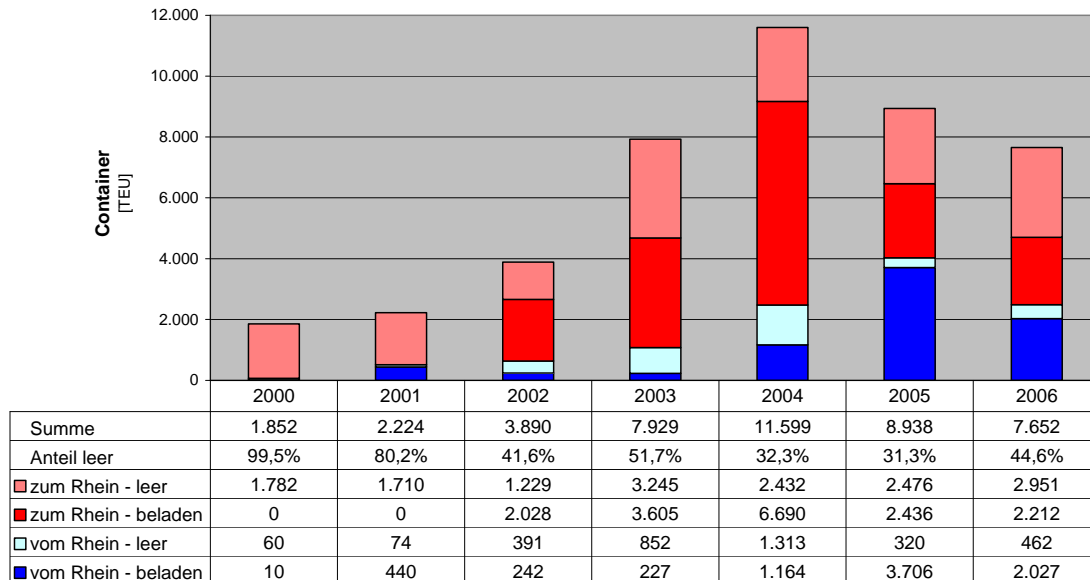
¹ Datengrundlage: ASS² Datengrundlage: Statistisches Bundesamt

Rhein-Herne-Kanal ¹Schleuse Duisburg-Meiderich (Container in TEU)**Schleusenstatistik ASS - RHK**

Schleuse Duisburg-Meiderich - Anzahl transportierter Container

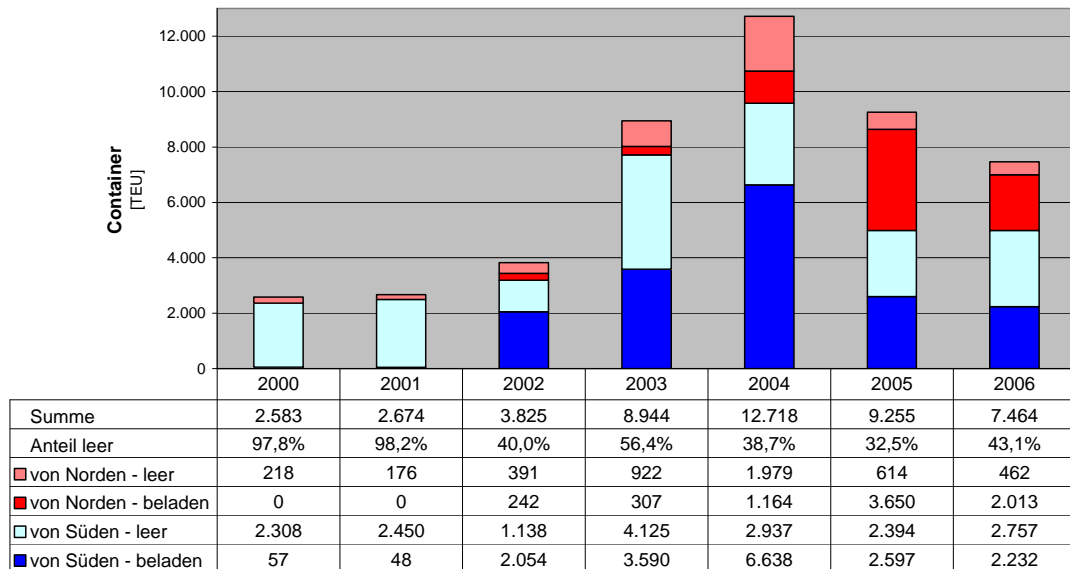
Schleuse Herne-Ost (Container in TEU)**Schleusenstatistik ASS - RHK**

Schleuse Herne - Anzahl transportierter Container

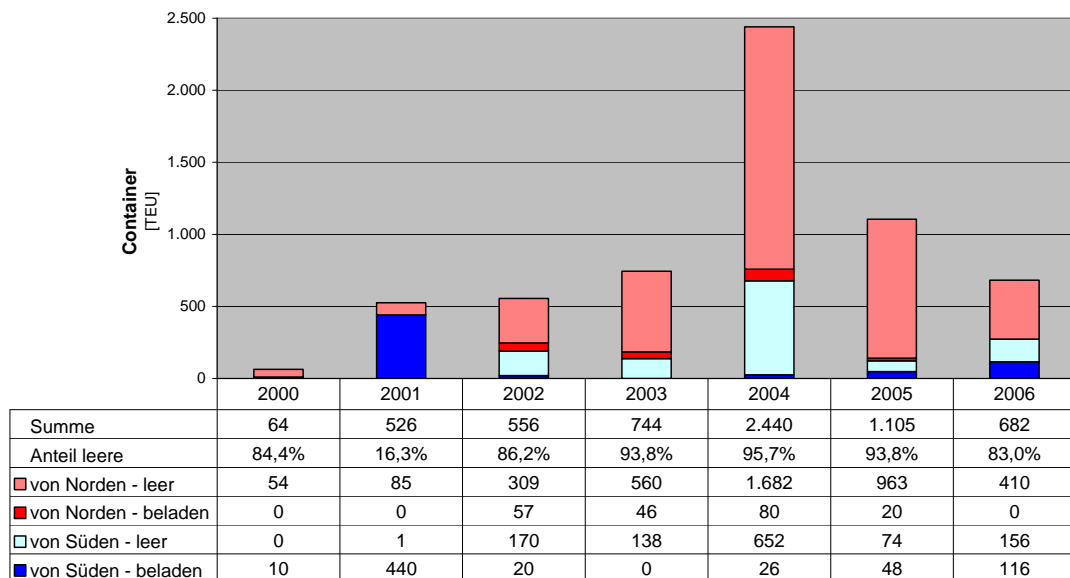
¹ Datengrundlage: ASS² Datengrundlage: Statistisches Bundesamt

Dortmund-Ems-Kanal ¹DEK Süd Schleuse Henrichenburg (Container in TEU)**Schleusenstatistik ASS - DEK**

Schleuse Henrichenburg - Anzahl transportierter Container

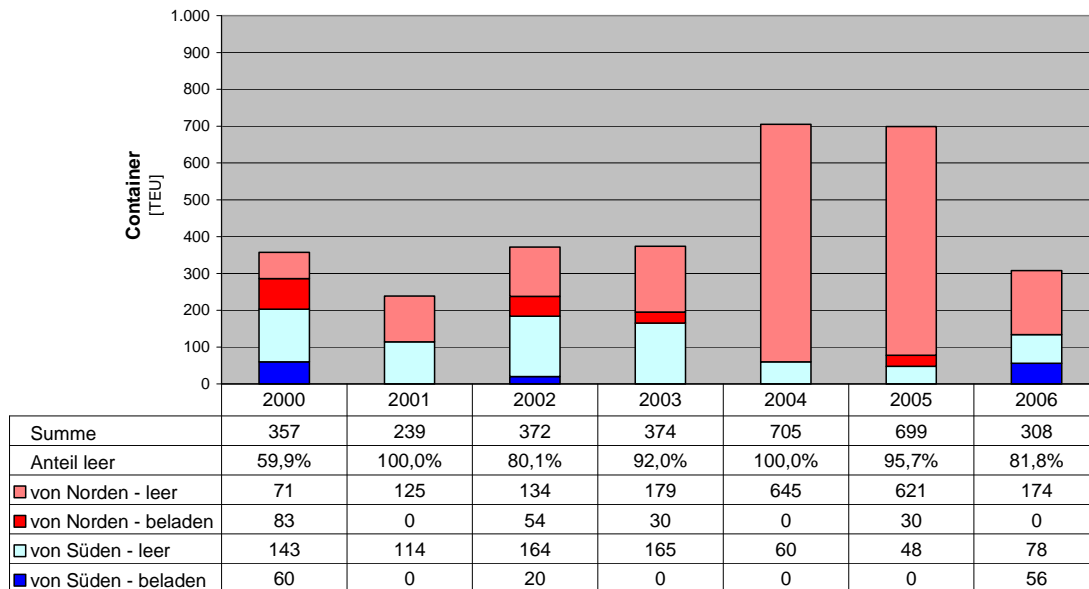
DEK Süd Schleuse Münster (Container in TEU)**Schleusenstatistik ASS - DEK**

Schleuse Münster - Anzahl transportierter Container

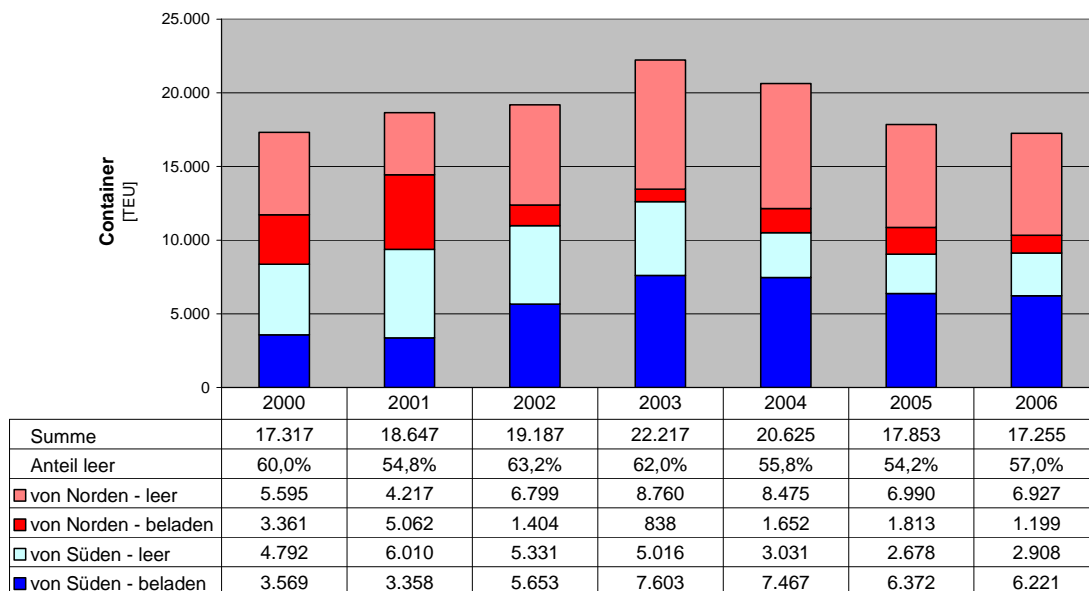
¹ Datengrundlage: ASS² Datengrundlage: Statistisches Bundesamt

DEK Nord: Schleuse Bevergern (Container in TEU)**Schleusenstatistik ASS - DEK**

Schleuse Bevergern - Anzahl transportierter Container

DEK Nord: Schleuse Herbrum (Container in TEU)**Schleusenstatistik ASS - DEK**

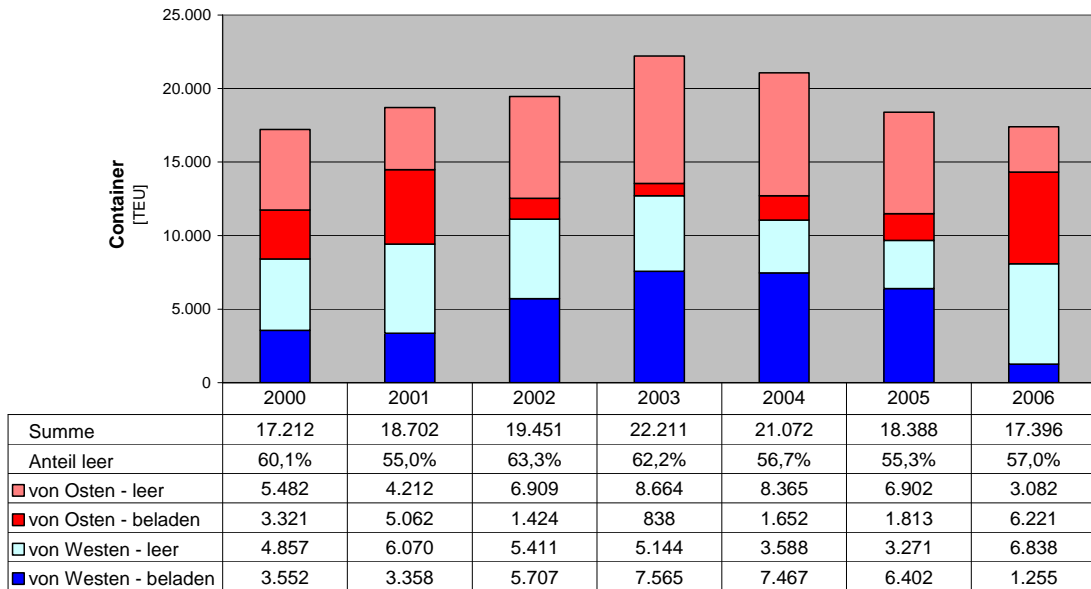
Schleuse Herbrum - Anzahl transportierter Container

¹ Datengrundlage: ASS² Datengrundlage: Statistisches Bundesamt

Küstenkanal ¹Schleuse Dörpen (Container in TEU)

Schleusenstatistik ASS - KK

Schleuse Dörpen - Anzahl transportierter Container

¹ Datengrundlage: ASS² Datengrundlage: Statistisches Bundesamt

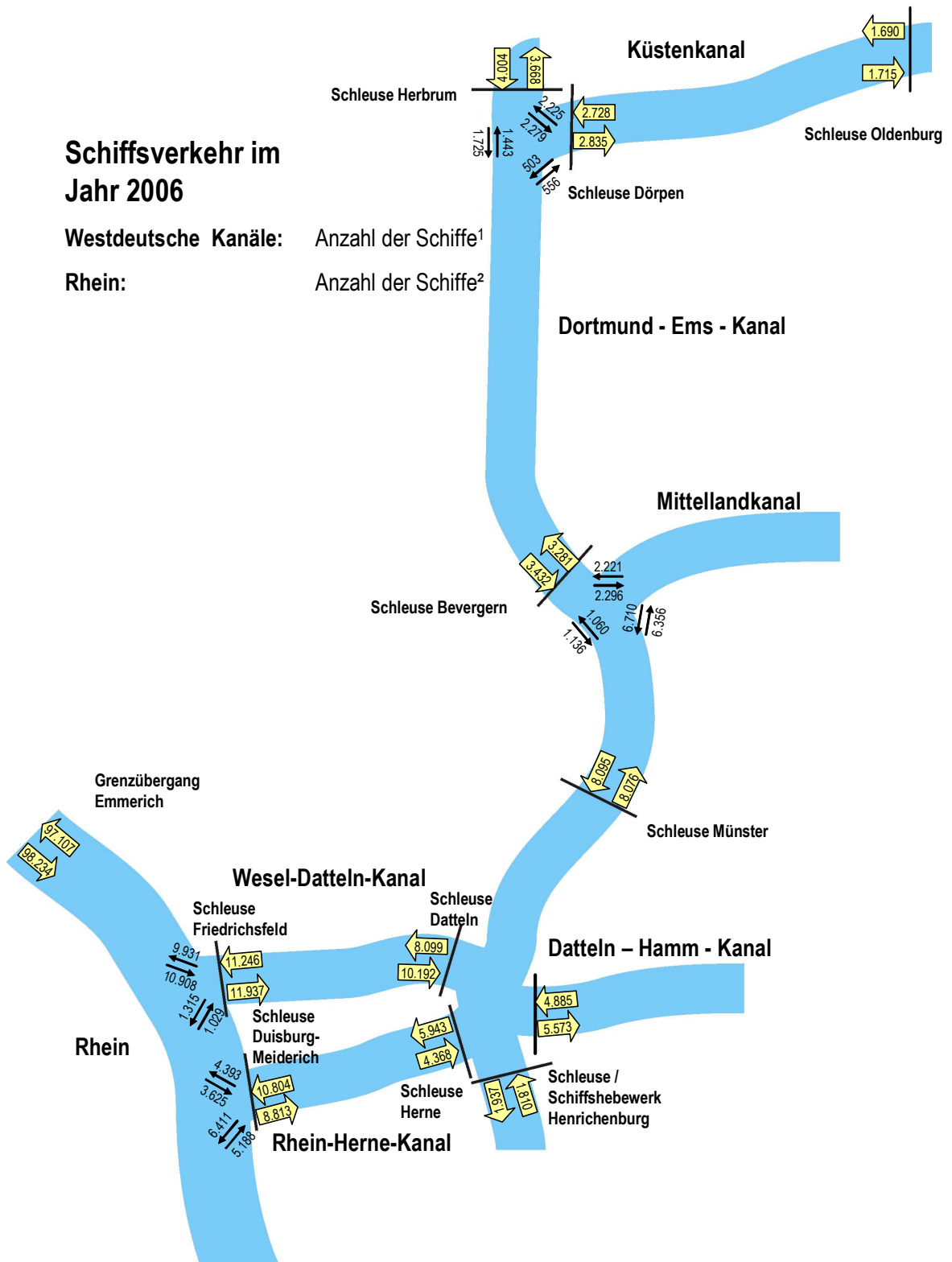
Anlage 3:

Anzahl Schiffe

Anlage 3: Anzahl Schiffe

Übersicht WSD-West – Schiffsverkehr 2006	1
Rhein ²	2
Übersicht Westdeutsches Kanalgebiet – Anzahl Schiffe ¹	3
Wesel-Datteln-Kanal ¹	4
Rhein-Herne-Kanal ¹	6
Datteln-Hamm-Kanal ¹	8
Dortmund-Ems-Kanal ¹	9
Küstenkanal ¹	13

Übersicht WSD-West – Schiffsverkehr 2006



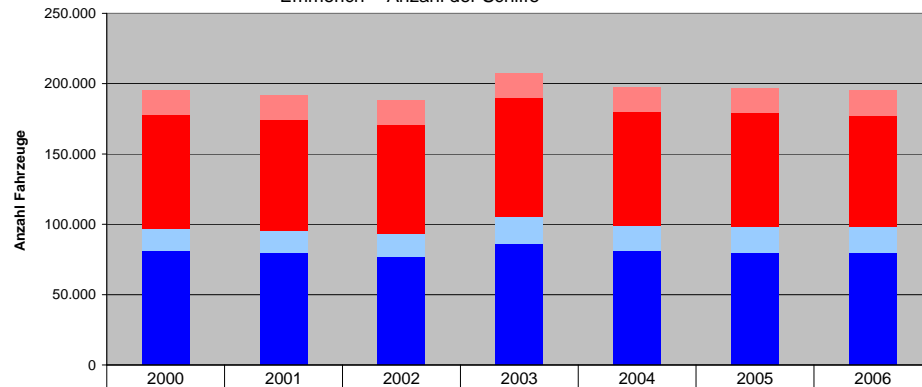
¹ Datengrundlage: ASS

² Datengrundlage: Statistisches Bundesamt

Rhein ²Durchgangsverkehr bei Emmerich

Rhein - Daten des statistischen Bundesamtes

Emmerich - Anzahl der Schiffe

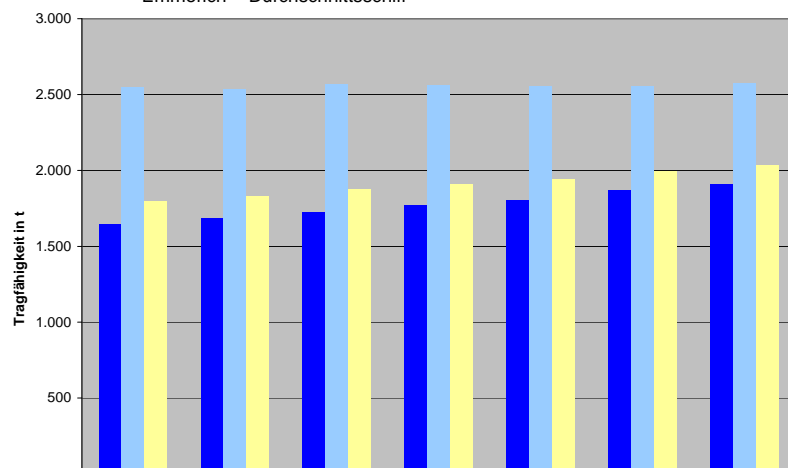


	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Summe - Anzahl Schiffe	195.041	191.810	187.990	207.609	197.244	196.767	195.341
Anteil SL	17,13%	17,16%	17,52%	17,65%	18,10%	18,48%	18,64%
Summe zu Tal - Anzahl	98.064	96.544	94.993	102.425	97.942	98.249	97.107
Summe zu Berg - Anzahl	96.977	95.266	92.997	105.184	99.302	98.518	98.234
SL - Summe zu Tal - Anzahl	17.308	17.284	17.143	17.608	17.419	17.802	17.882
MS - Summe zu Tal - Anzahl	80.756	79.260	77.850	84.817	80.523	80.447	79.225
SL - Summe zu Berg - Anzahl	16.106	15.626	15.793	19.042	18.281	18.551	18.535
MS - Summe zu Berg - Anzahl	80.871	79.640	77.204	86.142	81.021	79.967	79.699

Durchschnittliche Schiffsgröße bei Emmerich

Rhein - Daten des statistischen Bundesamtes

Emmerich - Durchschnittsschiff



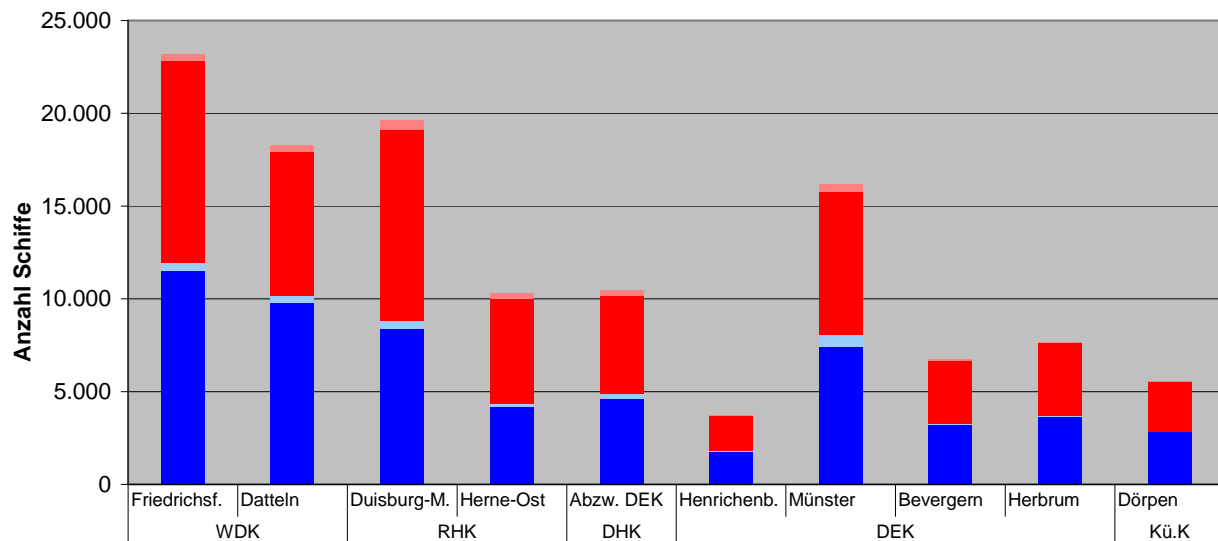
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
MS - durchschnittliche Tragfähigkeit pro Schiff	1.644	1.684	1.725	1.767	1.801	1.867	1.908
SL - durchschnittliche Tragfähigkeit pro Schiff	2.545	2.537	2.565	2.558	2.557	2.553	2.575
MS + SL - durchschnittliche Tragfähigkeit pro Schiff	1.798	1.831	1.872	1.906	1.938	1.994	2.032

Übersicht Westdeutsches Kanalgebiet – Anzahl Schiffe ¹

Daten aus ASS

Westdeutsches Kanalnetz - WSD West 2006

Anzahl Schiffe



	Friedrichsf.	Datteln	Duisburg-M.	Herne-Ost	Abzw. DEK	Henrichenb.	Münster	Bevergern	Herbrum	Dörpen
Summe Schiffe	23.183	18.291	19.616	10.311	10.458	3.747	16.171	6.713	7.672	5.563
Anteil der SL	3,4%	4,1%	4,6%	4,4%	5,7%	2,1%	6,7%	1,6%	0,4%	0,4%
SL - Summe zum Rhein / von Norden / von Osten / Empfang	371	330	502	274	315	43	412	55	18	11
MS - Summe zum Rhein / von Norden / von Osten / Empfang	10.875	7.769	10.302	5.669	5.258	1.894	7.683	3.377	3.986	2.717
SL - Summe vom Rhein / von Süden / von Westen / Versand	410	420	399	182	278	36	670	54	11	13
MS - Summe vom Rhein / von Süden / von Westen / Versand	11.527	9.772	8.413	4.186	4.607	1.774	7.406	3.227	3.657	2.822

¹ Datengrundlage:

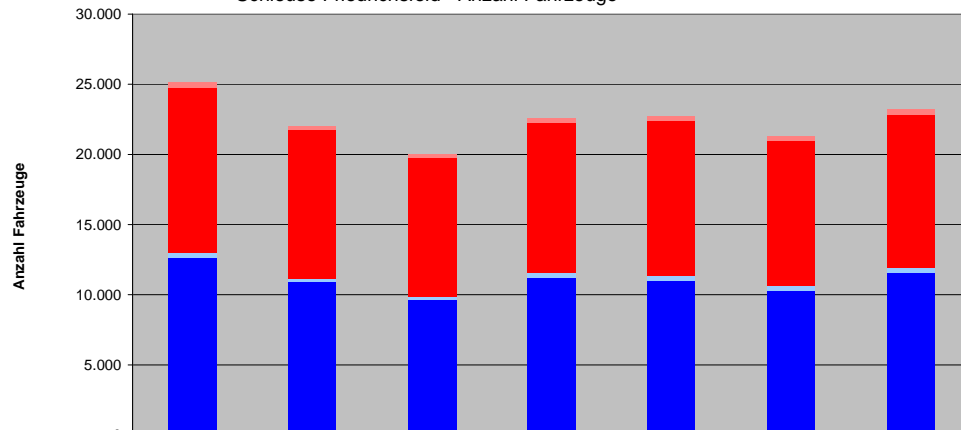
ASS

² Datengrundlage:

Statistisches Bundesamt

Wesel-Datteln-Kanal ¹Schleuse Friedrichsfeld (Anzahl der Schiffe/Jahr)**Schleusenstatistik ASS - WDK**

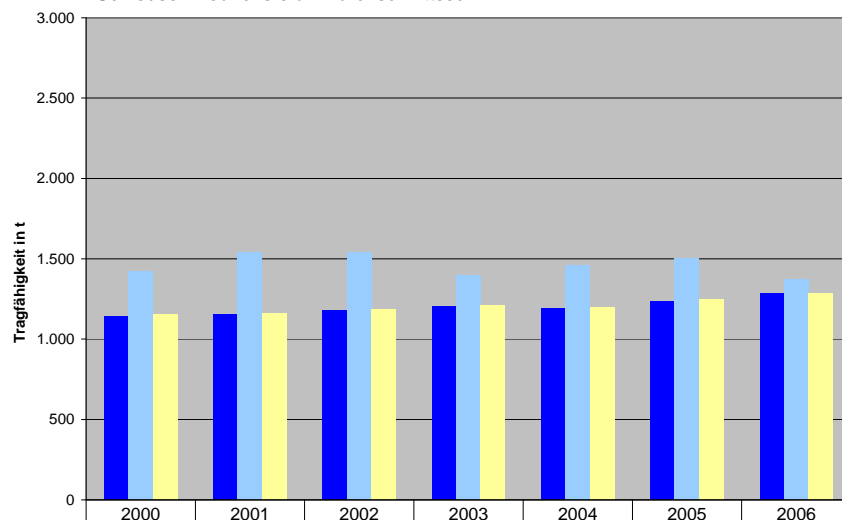
Schleuse Friedrichsfeld - Anzahl Fahrzeuge



	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Summe - Anzahl Schiffe	25.153	21.992	20.020	22.579	22.693	21.305	23.183
Anteil SL	3,07%	2,24%	2,45%	3,18%	3,00%	3,03%	3,37%
SL - Summe zum Rhein - Anzahl	397	241	239	329	314	304	371
MS - Summe zum Rhein - Anzahl	11.768	10.599	9.912	10.668	11.002	10.403	10.875
SL - Summe vom Rhein - Anzahl	374	252	252	389	366	341	410
MS - Summe vom Rhein - Anzahl	12.614	10.900	9.617	11.193	11.011	10.257	11.527

Schleuse Friedrichsfeld (Durchschnittsschiff)**Schleusenstatistik ASS - WDK**

Schleuse Friedrichsfeld - Durchschnittsschiff

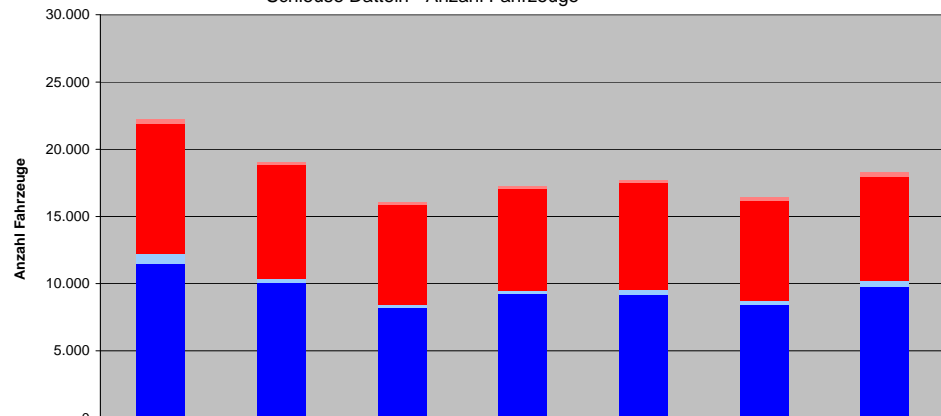


	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
MS - durchschnittliche Tragfähigkeit pro Schiff	1.143	1.154	1.177	1.206	1.192	1.238	1.282
SL - durchschnittliche Tragfähigkeit pro Schiff	1.424	1.537	1.539	1.395	1.459	1.505	1.373
MS + SL - durchschnittliche Tragfähigkeit pro Schiff	1.152	1.163	1.185	1.212	1.200	1.246	1.285

Schleuse Datteln (Anzahl der Schiffe/Jahr)

Schleusenstatistik ASS - WDK

Schleuse Datteln - Anzahl Fahrzeuge

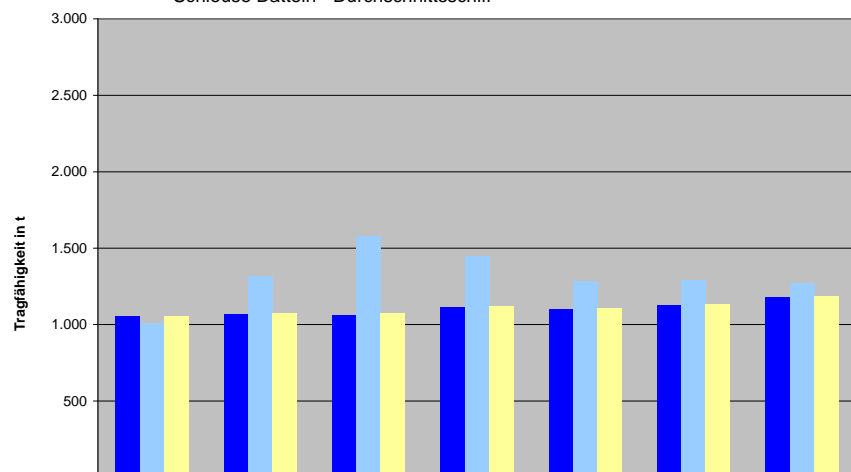


	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Summe - Anzahl Schiffe	22.199	19.030	16.027	17.274	17.675	16.445	18.291
Anteil SL	4,35%	2,24%	2,33%	2,77%	3,04%	3,31%	4,10%
SL - Summe zum Rhein - Anzahl	288	164	162	208	226	244	330
MS - Summe zum Rhein - Anzahl	9.708	8.517	7.437	7.586	7.934	7.483	7.769
SL - Summe vom Rhein - Anzahl	677	262	212	270	312	300	420
MS - Summe vom Rhein - Anzahl	11.526	10.087	8.216	9.210	9.203	8.418	9.772

Schleuse Datteln (Durchschnittsschiff)

Schleusenstatistik ASS - WDK

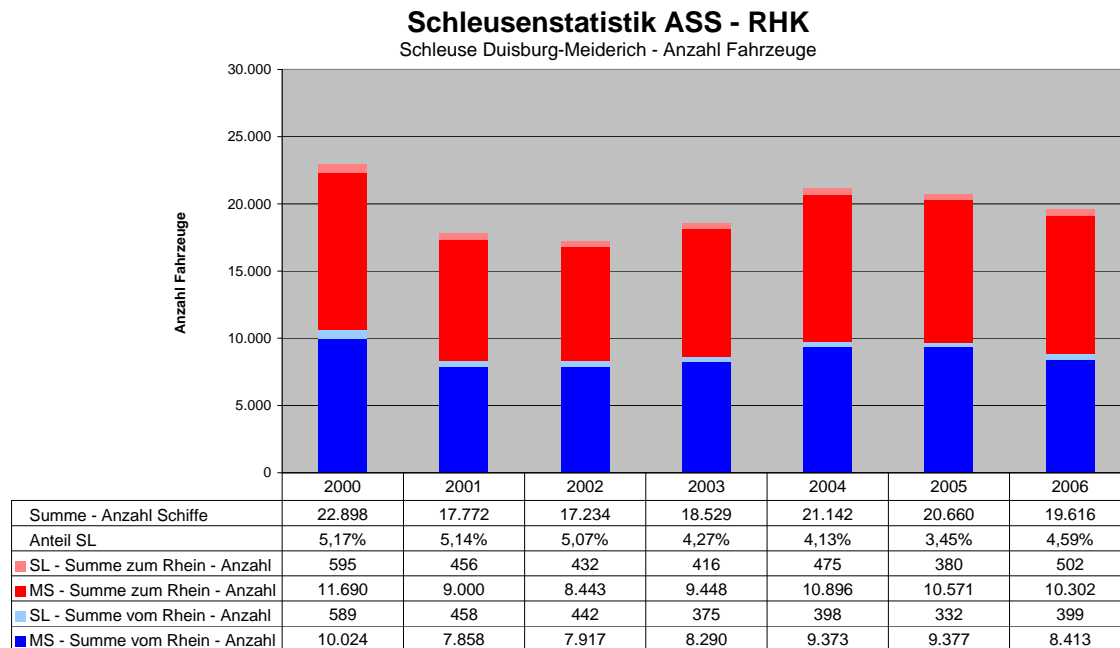
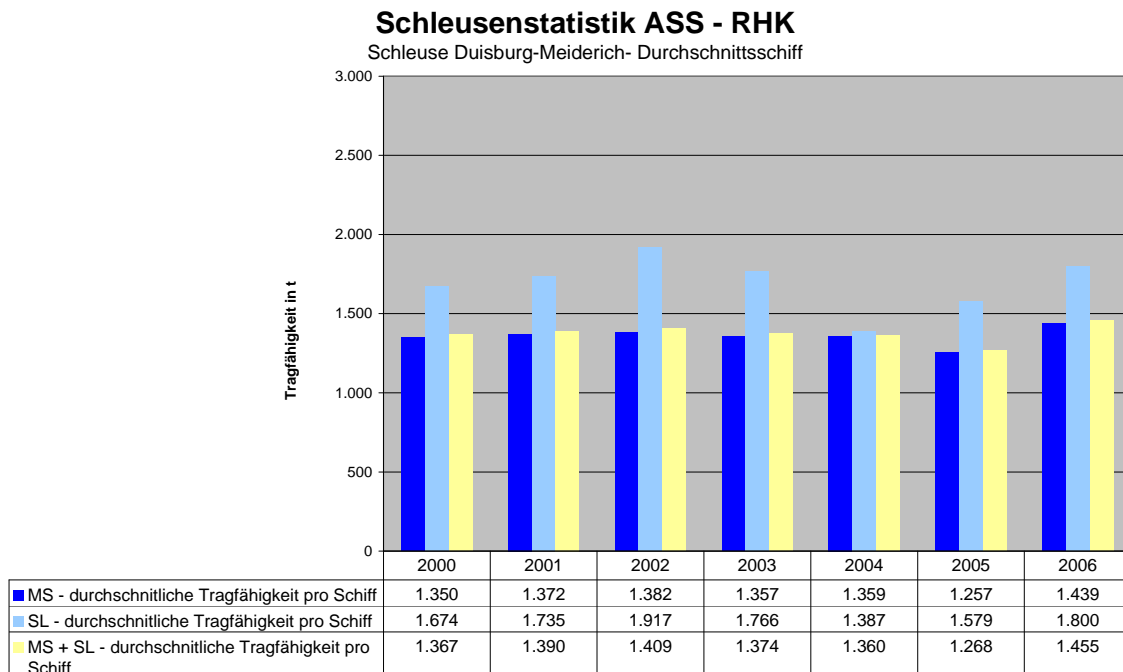
Schleuse Datteln - Durchschnittsschiff



	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
MS - durchschnittliche Tragfähigkeit pro Schiff	1.059	1.068	1.064	1.115	1.102	1.126	1.182
SL - durchschnittliche Tragfähigkeit pro Schiff	1.008	1.318	1.577	1.450	1.287	1.293	1.270
MS + SL - durchschnittliche Tragfähigkeit pro Schiff	1.057	1.073	1.076	1.125	1.107	1.131	1.186

¹ Datengrundlage: ASS

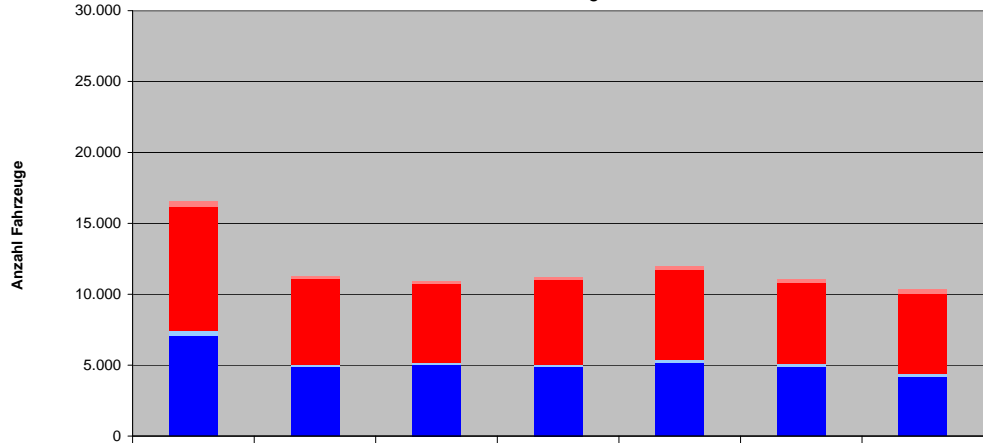
² Datengrundlage: Statistisches Bundesamt

Rhein-Herne-Kanal ¹Schleuse Duisburg-Meiderich (Anzahl der Schiffe/Jahr)Schleuse Duisburg-Meiderich (Durchschnittsschiff)

Schleuse Herne-Ost (Anzahl der Schiffe/Jahr)

Schleusenstatistik ASS - RHK

Schleuse Herne Ost - Anzahl Fahrzeuge

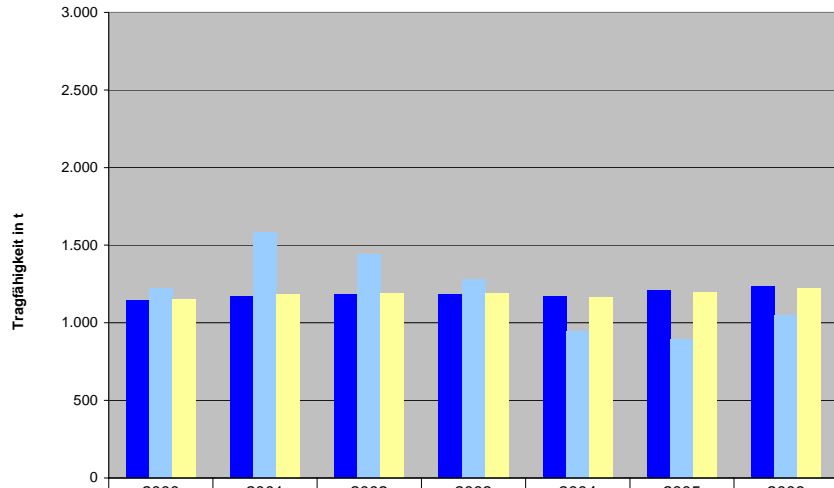


Summe - Anzahl Schiffe	16.553	11.236	10.904	11.221	11.962	11.036	10.311
Anteil SL	4,81%	2,87%	2,95%	3,24%	3,83%	4,29%	4,42%
SL - Summe zum Rhein - Anzahl	393	166	158	199	252	256	274
MS - Summe zum Rhein - Anzahl	8.685	6.000	5.567	5.982	6.302	5.667	5.669
SL - Summe vom Rhein - Anzahl	404	157	164	165	206	217	182
MS - Summe vom Rhein - Anzahl	7.071	4.913	5.015	4.875	5.202	4.896	4.186

Schleuse Herne-Ost (Durchschnittsschiff)

Schleusenstatistik ASS - RHK

Schleuse Herne Ost - Durchschnittsschiff



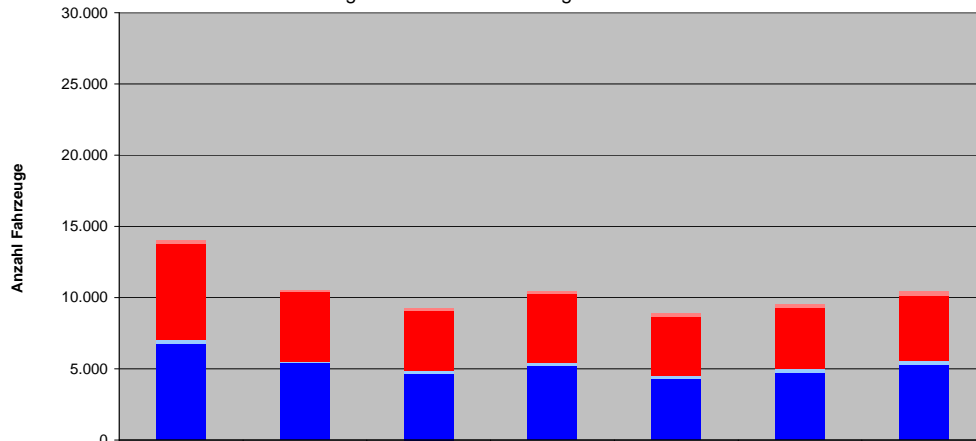
MS - durchschnittliche Tragfähigkeit pro Schiff	1.147	1.170	1.179	1.183	1.171	1.209	1.232
SL - durchschnittliche Tragfähigkeit pro Schiff	1.220	1.583	1.440	1.281	943	894	1.044
MS + SL - durchschnittliche Tragfähigkeit pro Schiff	1.150	1.182	1.187	1.186	1.162	1.195	1.223

¹ Datengrundlage: ASS

² Datengrundlage: Statistisches Bundesamt

Datteln-Hamm-Kanal ¹Abzweig vom DEK in den DHK (Anzahl der Schiffe)**Schleusenstatistik ASS - DHK**

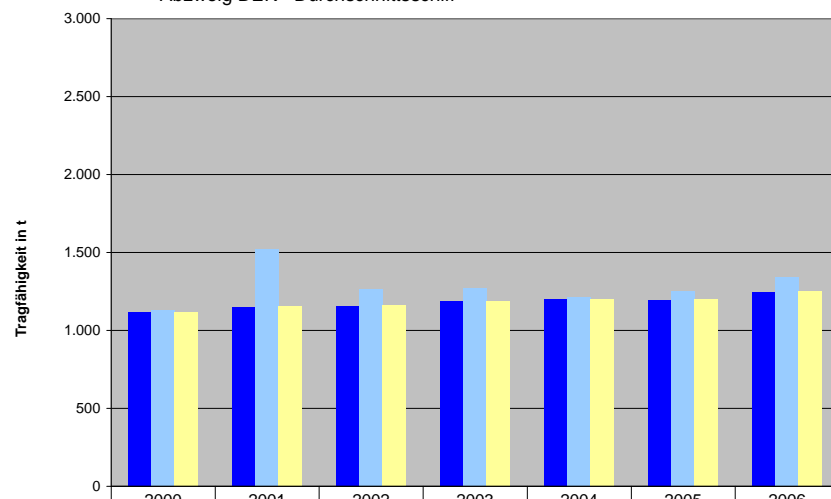
Abzweig DEK - Anzahl Fahrzeuge



Summe - Anzahl Schiffe	14.008	10.507	9.285	10.483	8.866	9.540	10.458
Anteil SL	3,36%	2,14%	4,14%	4,05%	5,59%	5,57%	5,67%
SL - Summe Versand - Anzahl	241	107	177	209	229	249	278
MS - Summe Versand - Anzahl	6.739	4.886	4.264	4.833	4.072	4.267	4.607
SL - Summe Empfang - Anzahl	229	118	207	216	267	282	315
MS - Summe Empfang - Anzahl	6.799	5.396	4.637	5.225	4.298	4.742	5.258

Abzweig vom DEK in den DHK (Durchschnittsschiff)**Schleusenstatistik ASS - DHK**

Abzweig DEK - Durchschnittsschiff



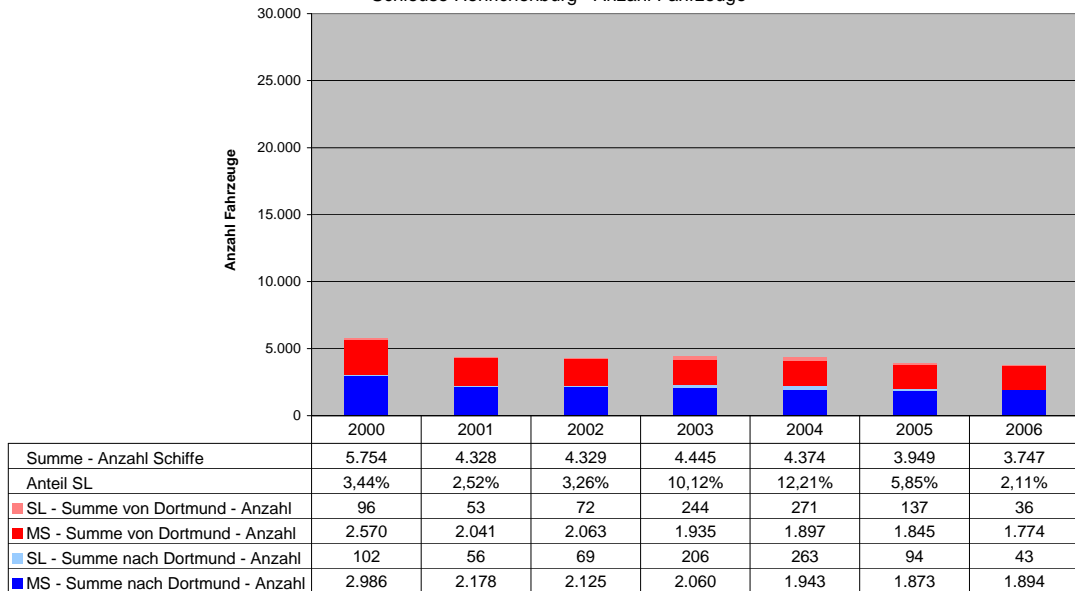
MS - durchschnittliche Tragfähigkeit pro Schiff	1.118	1.149	1.155	1.186	1.199	1.197	1.248
SL - durchschnittliche Tragfähigkeit pro Schiff	1.128	1.519	1.266	1.275	1.216	1.254	1.338
MS + SL - durchschnittliche Tragfähigkeit pro Schiff	1.118	1.157	1.160	1.190	1.200	1.200	1.254

Dortmund-Ems-Kanal ¹

DEK Süd Schleuse Henrichenburg (Anzahl der Schiffe/Jahr)

Schleusenstatistik ASS - DEK

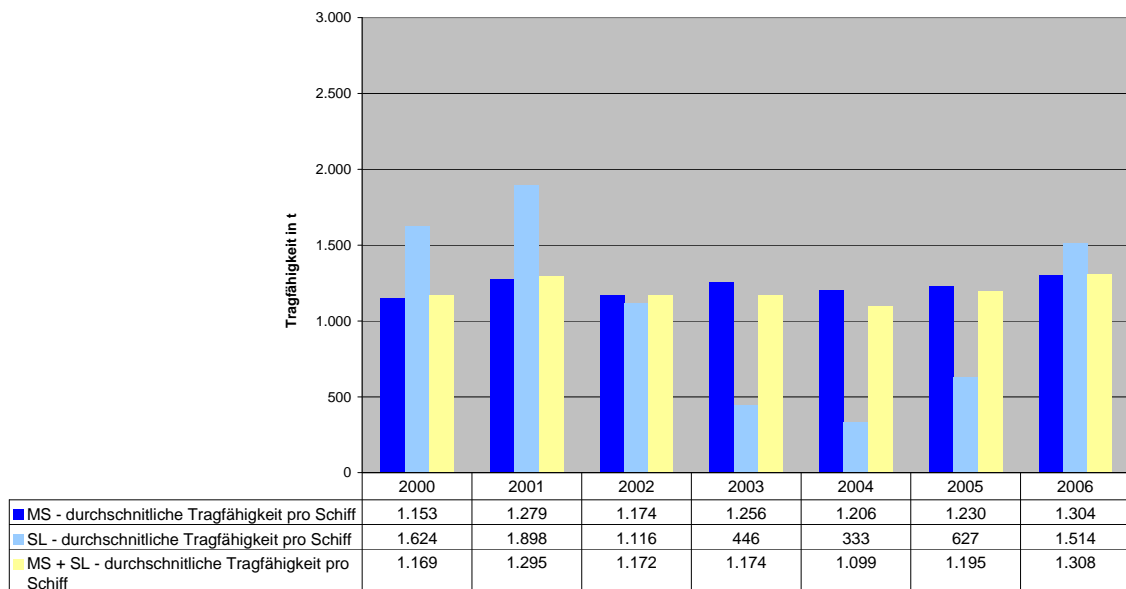
Schleuse Henrichenburg - Anzahl Fahrzeuge



DEK Süd Schleuse Henrichenburg (Durchschnittsschiff)

Schleusenstatistik ASS - DEK

Schleuse Henrichenburg- Durchschnittsschiff

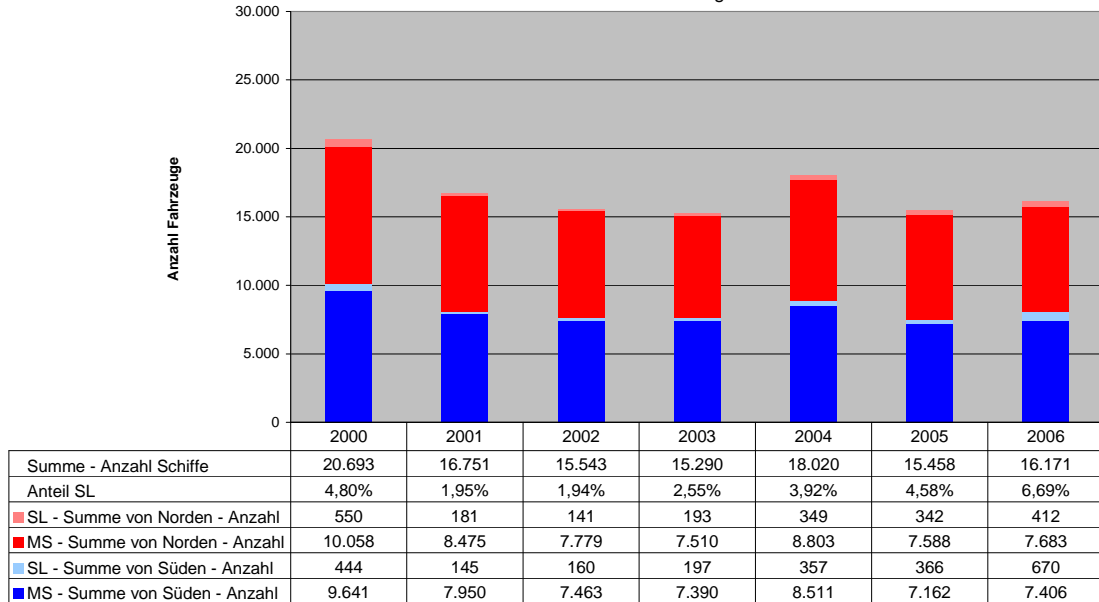


¹ Datengrundlage: ASS

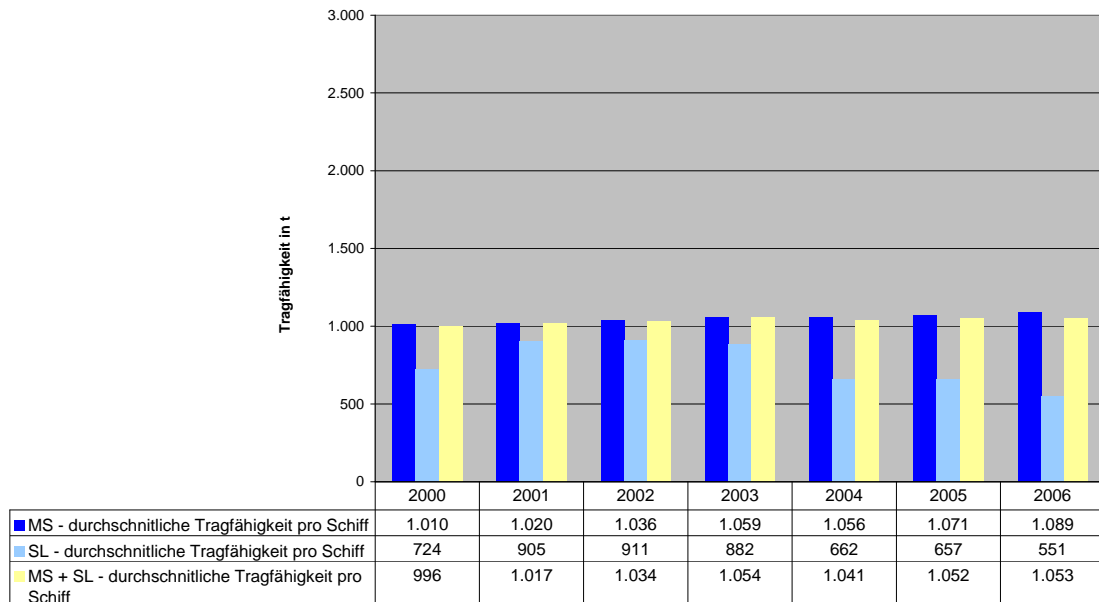
² Datengrundlage: Statistisches Bundesamt

DEK Süd Schleuse Münster (Anzahl der Schiffe/Jahr)**Schleusenstatistik ASS - DEK**

Schleuse Münster - Anzahl Fahrzeuge

DEK Süd Schleuse Münster (Durchschnittsschiff)**Schleusenstatistik ASS - DEK**

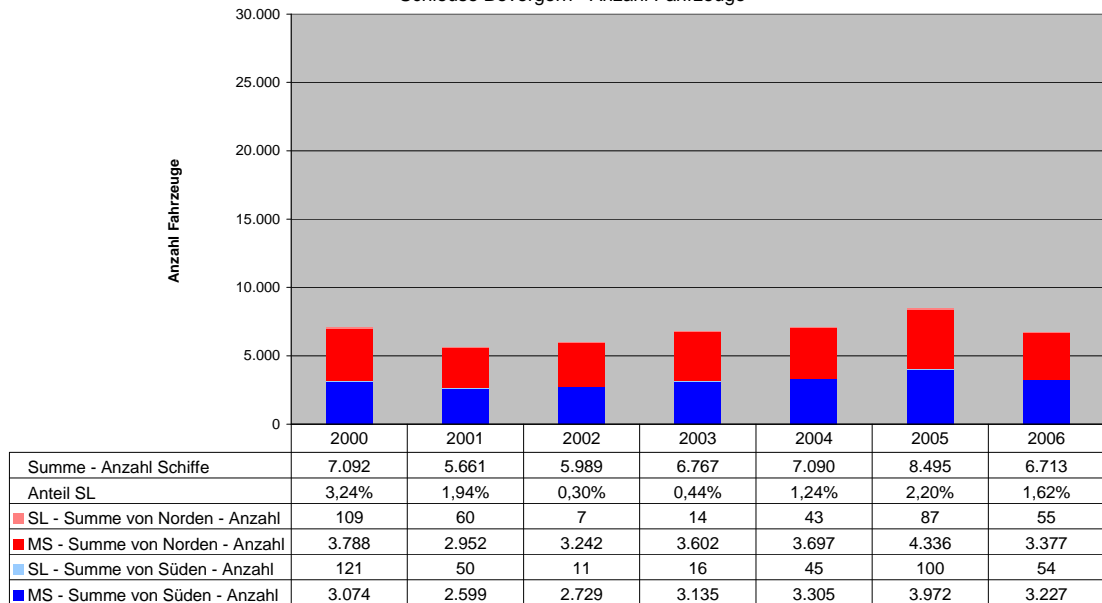
Schleuse Münster - Durchschnittsschiff



DEK Nord: Schleuse Bevergern (Anzahl der Schiffe/Jahr)

Schleusenstatistik ASS - DEK

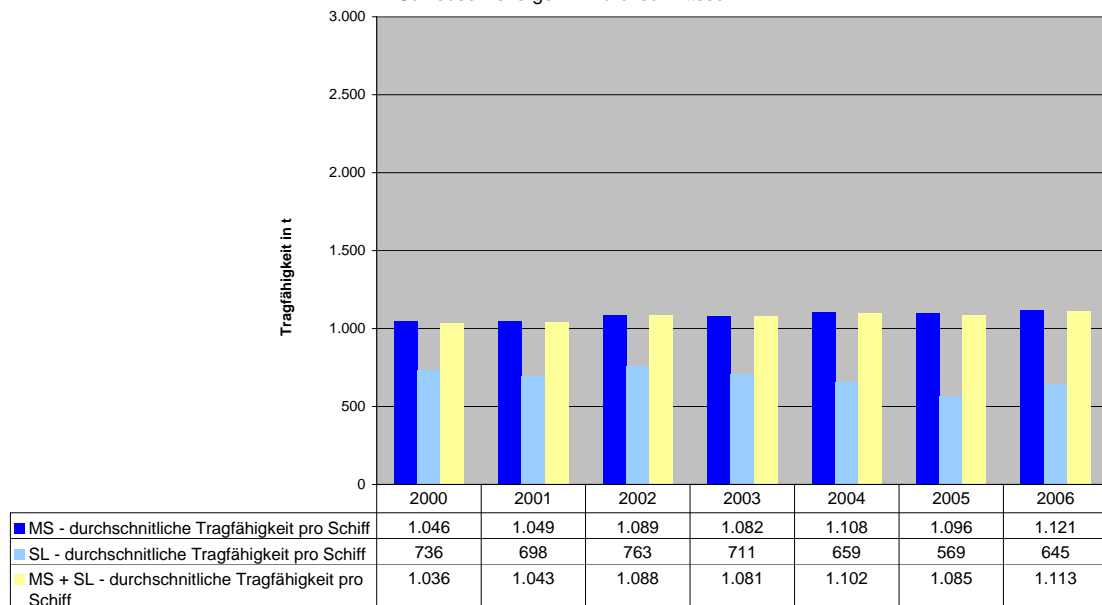
Schleuse Bevergern - Anzahl Fahrzeuge



DEK Nord: Schleuse Bevergern (Durchschnittsschiff)

Schleusenstatistik ASS - DEK

Schleuse Bevergern - Durchschnittsschiff

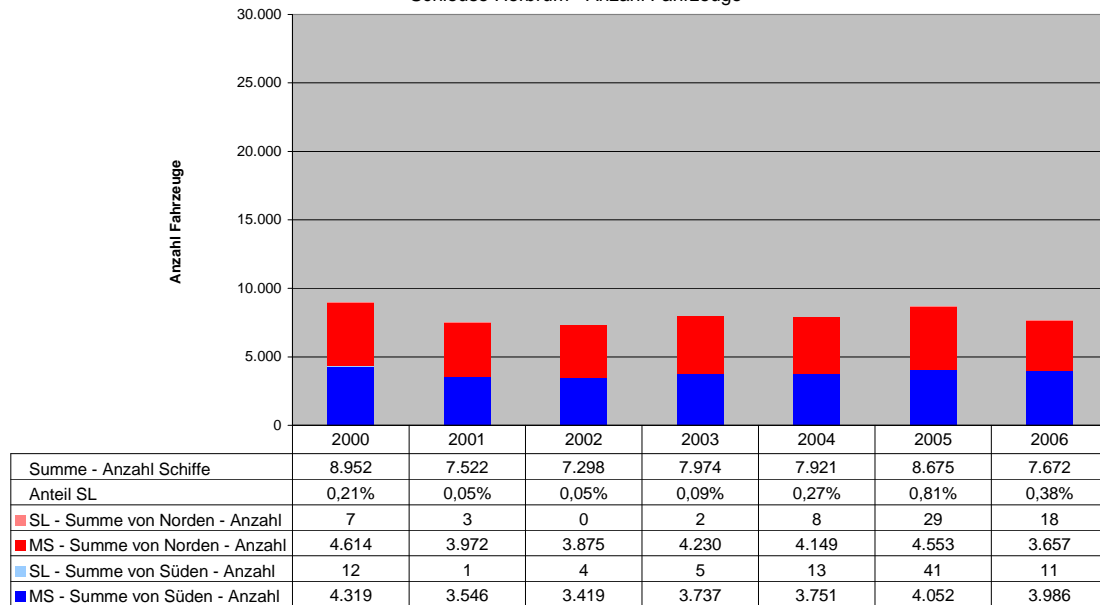


¹ Datengrundlage: ASS

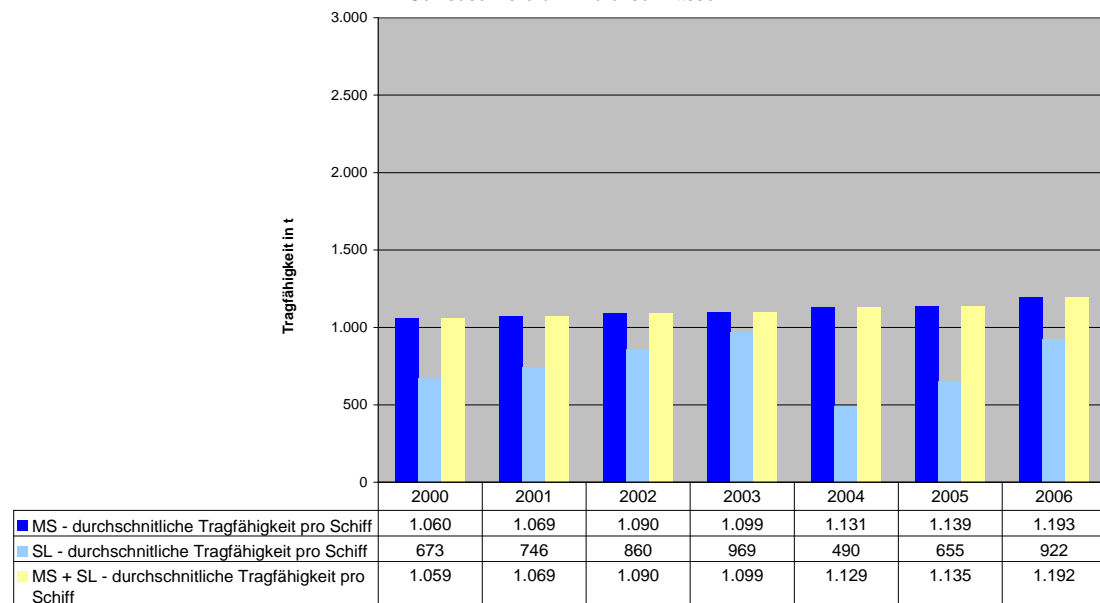
² Datengrundlage: Statistisches Bundesamt

DEK Nord: Schleuse Herbrum (Anzahl der Schiffe/Jahr)**Schleusenstatistik ASS - DEK**

Schleuse Herbrum - Anzahl Fahrzeuge

DEK Nord: Schleuse Herbrum (Durchschnittsschiff)**Schleusenstatistik ASS - DEK**

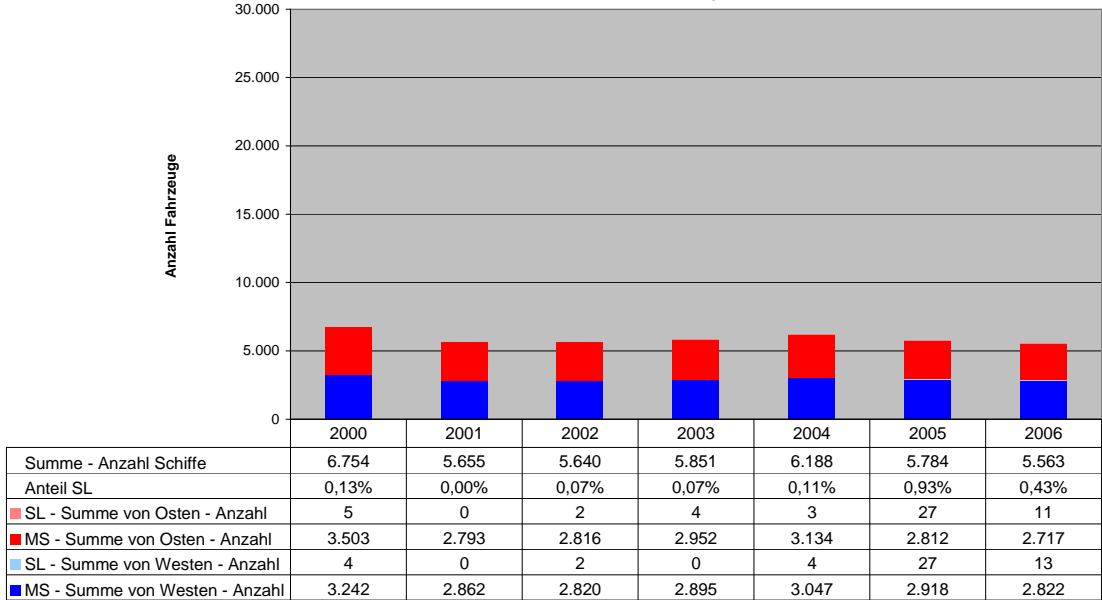
Schleuse Herbrum- Durchschnittsschiff



Küstenkanal ¹

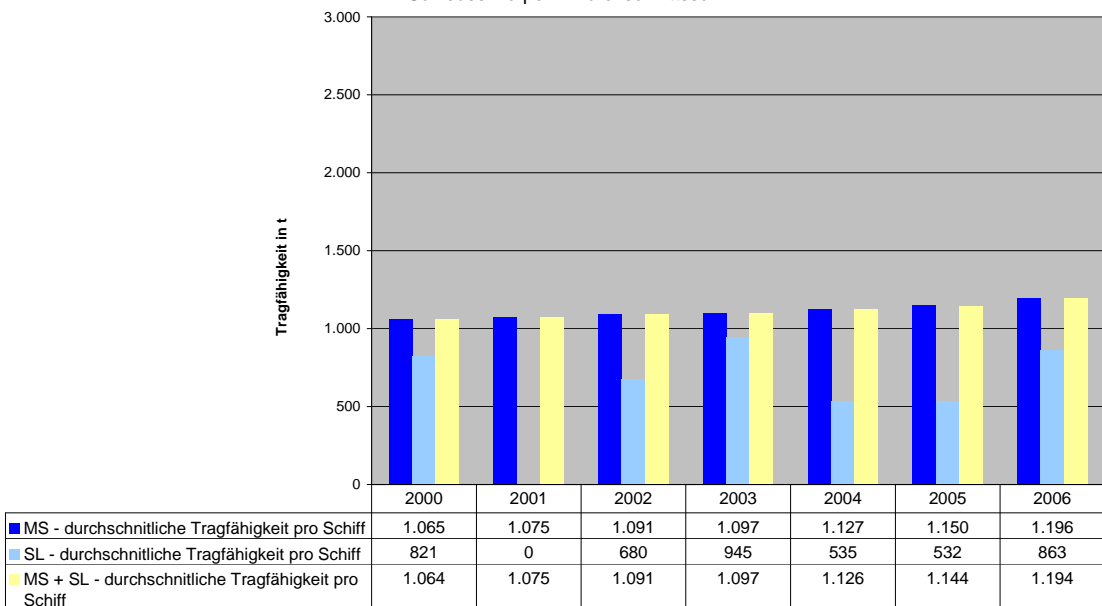
Schleuse Dörpen (Anzahl der Schiffe/Jahr)

Schleusenstatistik ASS - Küstenkanal
Schleuse Dörpen - Anzahl Fahrzeuge



Schleuse Dörpen (Durchschnittsschiff)

Schleusenstatistik ASS - Küstenkanal
Schleuse Dörpen - Durchschnittsschiff



¹ Datengrundlage: ASS

² Datengrundlage: Statistisches Bundesamt

Für weitere Informationen wenden Sie sich bitte an:

- Stephanie Schweitzer
Dezernat Regionales Management
Tel.: 0251- 2708 462
E-Mail: Schweitzer@wsd-w.wsv.de

Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes



Wasser- und Schifffahrtsdirektion West
Cheruskerring 11
48147 Münster

Tel.: 0251-2708 0
Fax.: 0251-2708 115
E-Mail: poststelle@wsd-w.wsv.de

im Geschäftsbereich des



Bundesministerium
für Verkehr, Bau
und Stadtentwicklung