

Wir machen Schifffahrt möglich.

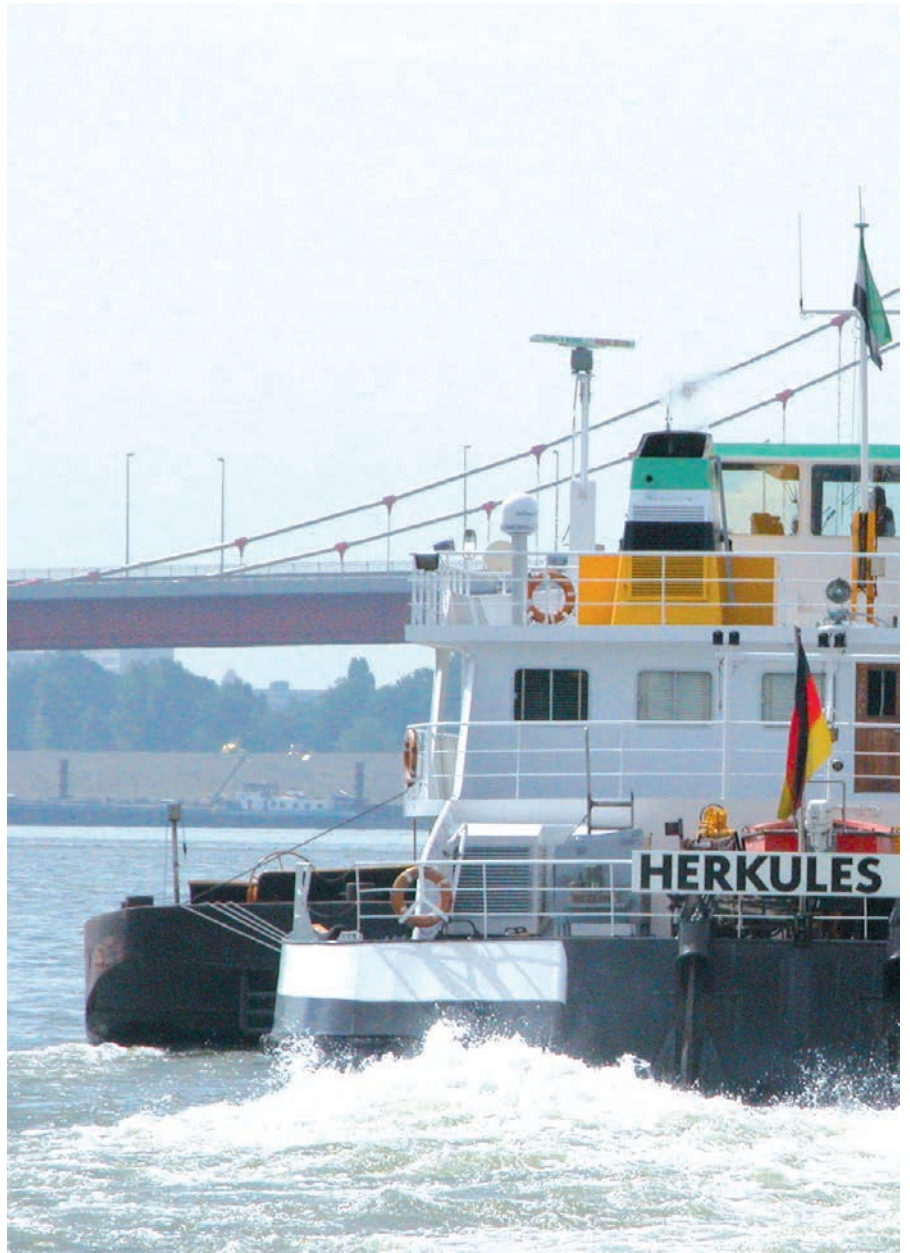


WSV.de



Wasser- und
Schifffahrtsverwaltung
des Bundes

Verkehrsbericht 2007

Wasser- und Schifffahrtsdirektion West



Inhaltsverzeichnis

| | |
|-------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1. Allgemeines | 5 |
| 2. Güterverkehr | 7 |
| Rhein | 9 |
| Wesel-Datteln-Kanal (WDK)..... | 10 |
| Küstenkanal | 11 |
| Rhein-Herne-Kanal (RHK)..... | 12 |
| Datteln-Hamm-Kanal (DHK)..... | 12 |
| Dortmund-Ems-Kanal (DEK)..... | 13 |
| 3. Containerverkehr | 14 |
| Rhein | 16 |
| Wesel-Datteln-Kanal (WDK)..... | 16 |
| Rhein-Herne-Kanal (RHK)..... | 17 |
| Datteln-Hamm-Kanal (DHK) | 17 |
| Dortmund-Ems-Kanal (DEK)..... | 18 |
| Küstenkanal | 18 |
| 4. Schiffsverkehr | 19 |
| Rhein | 21 |
| Wesel-Datteln Kanal (WDK) | 21 |
| Rhein-Herne-Kanal (RHK)..... | 22 |
| Datteln-Hamm-Kanal (DHK) | 22 |
| Dortmund-Ems-Kanal (DEK)..... | 23 |
| Küstenkanal | 24 |
| 5. Zusammenfassung der Verkehrsstatistik | 25 |
| 6. Schifffahrt | 26 |
| Ordnung des Binnenschiffsverkehrs | 26 - 29 |
| Wirtschaftsfragen der Schifffahrt | 30 - 33 |
| | |
| Anlage 1 | Güterverkehr  |
| Anlage 2: | Container  |
| Anlage 3: | Anzahl Schiffe  |

Der Rhein und die westdeutschen Kanäle



1. Allgemeines



Seit 2004 werden die verkehrlichen Entwicklungen auf dem Niederrhein und den westdeutschen Kanälen jährlich von der WSD West in einem Verkehrsbericht veröffentlicht. Die Verkehrsentwicklung wird darin nicht nur im Hinblick auf Gütermengen und Schiffszahlen ausgewertet, sondern auch die Entwicklung der Schiffgrößen wird damit dokumentiert. 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.

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 2007“ veröffentlicht. Darüber hinaus stellt das Statistische Bundesamt der WSD West Sonderauswertungen zum Containerverkehr auf dem Rhein und den westdeutschen Kanälen zur Verfügung. Die Daten 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.

Rund 70 % des Güterverkehrs der 2007 in Deutschland auf dem Binnenschiff befördert wurde, ist auf dem Rhein im Bereich zwischen Orsoy (Rhein - km 793,8) und der niederländischen Grenze (Rhein - km 857,667) transportiert worden. Der Niederrhein ist damit weiterhin die Wasserstraße mit dem größten Verkehrsaufkommen in Europa.

Für den Kanalbereich der WSD West liegen aus dem Abgabenprogramm **ASS (Abgabe der Schifffahrt und Statistik)** seit 2000 bis heute erfasste und ausgewertete Daten vor. Die Angaben entstehen durch

Erfassung der abgabebezogenen Daten an den Anfangs- und Endschleusen der jeweiligen Kanäle. 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 - entsprechend der Vorgehensweise des Berichtes von 2007 - 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 damit 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.

Erstmals sind in diesem Verkehrsbericht 2007 auch Informationen über Art und Umfang der erteilten Befähigungszeugnisse und Erlaubnisse, die Erteilung von Zuwendungen und Beihilfen sowie Angaben zu den Schifffahrtsabgaben mit aufgenommen.

2. Güterverkehr

Die Daten zum regionalen Güterverkehr sind in der Anlage 1 zusammengestellt. Darüber hinaus gibt die nachfolgende Tabelle 1 eine Übersicht über die Gütermengen der Jahre 2004, 2006 und 2007.

Hieraus lassen sich Veränderungen im Güterverkehr 2007 gegenüber den Vorjahren ablesen.

Da die Jahre 2005 und teilweise auch 2006 durch die Sperrungen des DEK stark geprägt sind und somit nicht als Vergleichsfall verwendet werden können, wurden die Daten des Jahres 2007 mit denjenigen von 2004 gegenübergestellt.

Gegenüber dem Vorjahr nahmen die Gütermengen 2007 am Rhein (2,1 %) und in fast allen Bereichen des betrachteten Kanalgebiets zu. Ausnahmen bilden hierbei nur der Datteln-Hamm-Kanal und der nördlichste Bereich des Dortmund-Ems-Kanals (Schleuse Herbrum), hier war ein Rückgang von 4 % bzw. 6,3 % zu verzeichnen.

Im Vergleich zum Jahr 2004, welches wie das Jahr 2007 von längeren Sperrungen im Kanalgebiet unbeeinflusst war, erkennt man ebenfalls eine Zunahme der Gütermengen in fast allen Bereichen. Eine Ausnahme dazu bildet lediglich ebenfalls die Schleuse Herbrum sowie die Schleuse Herne Ost.



Güterverkehr 2004, 2006 und 2007

| Bundeswasserstraße | 2004 | | 2006 | | 2007 | | Veränderung in % gegenüber 2004 | Veränderung in % gegenüber 2006 |
|-----------------------------------------------|--------------------|-------------|--------------------|-------------|--------------------|-------------|------------------------------------------|------------------------------------------|
| | in t | Anteil in % | in t | Anteil in % | in t | Anteil in % | | |
| Deutschland | 235.881.000 | | 243.495.000 | | 248.974.100 | | 5,55% | 2,25% |
| Rhein (Lülsdorf-Orsoy) | | | | | | | | |
| zu Berg | k.A. | | k.A. | | k.A. | | | |
| zu Tal | k.A. | | k.A. | | k.A. | | | |
| Gesamt | 159.700.000 | | 163.145.700 | | 166.214.300 | | 4,08% | 1,88% |
| Rhein (Orsoy-NL-Grenze) | | | | | | | | |
| zu Berg | k.A. | | k.A. | | k.A. | | | |
| zu Tal | k.A. | | k.A. | | k.A. | | | |
| Gesamt | 165.236.700 | | 171.977.100 | | 175.364.000 | | 6,13% | 1,97% |
| Rhein - Durchgangsverkehr bei Emmerich | | | | | | | | |
| zu Berg | 108.597.100 | 67,00% | 109.658.900 | 64,86% | 109.903.500 | 63,68% | | |
| zu Tal | 53.484.300 | 33,00% | 59.420.500 | 35,14% | 62.675.500 | 36,32% | | |
| Gesamt | 162.081.400 | | 169.079.400 | | 172.579.000 | | 6,48% | 2,07% |
| Wesel-Datteln-Kanal | | | | | | | | |
| <i>Schleuse Friedrichsfeld</i> | | | | | | | | |
| vom Rhein | 10.916.944 | 61,6% | 12.140.024 | 65,8% | 12.930.069 | 64,5% | | 6,51% |
| zum Rhein | 6.791.766 | 38,4% | 6.309.207 | 34,2% | 7.103.920 | 35,5% | | 12,60% |
| Gesamt | 17.708.710 | | 18.449.231 | | 20.033.989 | | 13,13% | 8,59% |
| <i>Schleuse Datteln</i> | | | | | | | | |
| vom Rhein | 8.964.779 | 64,3% | 10.296.693 | 67,5% | 10.336.676 | 64,7% | | 0,39% |
| zum Rhein | 4.966.945 | 35,7% | 4.960.187 | 32,5% | 5.638.158 | 35,3% | | 13,67% |
| Gesamt | 13.931.724 | | 15.256.880 | | 15.974.834 | | 14,67% | 4,71% |
| Rhein Herne-Kanal | | | | | | | | |
| <i>Schleuse Duisburg-Meiderich</i> | | | | | | | | |
| vom Rhein | 7.114.620 | 49,2% | 6.917.591 | 51,3% | 7.236.590 | 47,9% | | 4,61% |
| zum Rhein | 7.358.497 | 50,8% | 6.563.074 | 48,7% | 7.877.315 | 52,1% | | 20,02% |
| Gesamt | 14.473.117 | | 13.480.665 | | 15.113.905 | | 4,43% | 12,12% |
| <i>Schleuse Herne-Ost</i> | | | | | | | | |
| vom Rhein | 4.166.766 | 58,1% | 3.580.457 | 56,7% | 3.730.651 | 54,9% | | 4,19% |
| zum Rhein | 3.002.747 | 41,9% | 2.735.343 | 43,3% | 3.068.229 | 45,1% | | 12,17% |
| Gesamt | 7.169.513 | | 6.315.800 | | 6.798.880 | | -5,17% | 7,65% |
| Datteln-Hamm-Kanal | | | | | | | | |
| Empfang | 4.741.159 | 82,9% | 6.215.070 | 86,5% | 5.919.178 | 85,7% | | -4,76% |
| Versand | 976.060 | 17,1% | 972.285 | 13,5% | 984.252 | 14,3% | | 1,23% |
| Gesamt | 5.717.219 | | 7.187.355 | | 6.903.430 | | 20,75% | -3,95% |
| Dortmund-Ems-Kanal | | | | | | | | |
| <i>Schleuse / Hebewerk Henrichsburg</i> | | | | | | | | |
| von Dortmund | 923.828 | 38,9% | 1.012.350 | 41,6% | 1.172.224 | 46,6% | | 15,79% |
| nach Dortmund | 1.451.416 | 61,1% | 1.423.604 | 58,4% | 1.343.338 | 53,4% | | -5,64% |
| Gesamt | 2.375.244 | | 2.435.954 | | 2.515.562 | | 5,91% | 3,27% |
| <i>Schleuse Münster</i> | | | | | | | | |
| von Norden | 6.571.913 | 49,9% | 5.962.815 | 49,2% | 7.041.168 | 50,9% | | 18,08% |
| von Süden | 6.602.276 | 50,1% | 6.166.305 | 50,8% | 6.792.038 | 49,1% | | 10,15% |
| Gesamt | 13.174.189 | | 12.129.120 | | 13.833.206 | | 5,00% | 14,05% |
| <i>Schleuse Bevergern</i> | | | | | | | | |
| von Norden | 2.345.456 | 55,1% | 2.137.643 | 50,3% | 2.512.669 | 54,0% | | 17,54% |
| von Süden | 1.912.240 | 44,9% | 2.115.769 | 49,7% | 2.137.720 | 46,0% | | 1,04% |
| Gesamt | 4.257.696 | | 4.253.412 | | 4.650.389 | | 9,22% | 9,33% |
| <i>Schleuse Herbrum</i> | | | | | | | | |
| von Norden | 3.386.325 | 65,1% | 3.395.812 | 64,1% | 3.271.362 | 65,8% | | -3,66% |
| von Süden | 1.812.424 | 34,9% | 1.905.495 | 35,9% | 1.696.649 | 34,2% | | -10,96% |
| Gesamt | 5.198.749 | | 5.301.307 | | 4.968.011 | | -4,44% | -6,29% |
| Küstenkanal | | | | | | | | |
| <i>Schleuse Dörpen</i> | | | | | | | | |
| von Osten | 1.424.960 | 36,7% | 1.338.093 | 36,8% | 1.489.088 | 36,3% | | 11,28% |
| von Westen | 2.454.923 | 63,3% | 2.296.544 | 63,2% | 2.607.863 | 63,7% | | 13,56% |
| Gesamt | 3.879.883 | | 3.634.637 | | 4.096.951 | | 5,59% | 12,72% |

Tabelle 1: Gütermengen 2004, 2006 und 2007 auf den Kanälen der WSD West

Rhein

Die mit Abstand größte Gütermenge im Bereich der WSD West wurde auch im Jahr 2007 auf dem Rhein transportiert. Die besondere Bedeutung des Rheins wird auffällig, wenn man die Gütermengen in Emmerich mit ca. 172,6 Mio. t im Jahr 2007 mit den Gütermengen der Schleuse Friedrichsfeld, die 2007 mit ca. 20 Mio. t die am stärksten frequentierte Schleuse im Kanalnetz ist, vergleicht (siehe Tabelle 1).

Aus den Daten des Statistischen Bundesamtes zeigt sich, dass der Niederrhein der verkehrsreichste Rheinabschnitt ist. Von den insgesamt ca. 211,7 Mio. t, die 2007 auf dem Rhein transportiert wurden, entfallen fast 175,4 Mio. t auf die Strecke von der Niederländischen Grenze bis Orsoy und 166,2 Mio. t auf den Abschnitt zwischen Orsoy und Lülldorf (siehe Statistisches Bundesamt Fachserie 8

Reihe 4, Verkehr Güterverkehrsstatistik der Binnenschifffahrt 2007, Seite 19). In den jeweiligen Mengenangaben ist der Versand, Empfang und Durchgangsverkehr enthalten, so dass ein Teil der Gütermengen des Durchgangsverkehrs in beiden Abschnitten enthalten ist und somit die Summe der ausgewerteten Rheinabschnitte nicht deckungsgleich mit der Gesamtgütermenge für den Niederrhein ist.

Um die gesamte Entwicklung der letzten Jahre auf dem Rhein besser einschätzen zu können, zeigt die Abbildung 1 die Gütermenge am Grenzübergang Emmerich seit 1945. Dabei ist zu erkennen, dass im Jahr 2007 mit einer Gütermenge von ca. 172,6 Mio. t die bis dahin größte Gütermenge am unteren Niederrhein transportiert wurde.

Rhein - Daten des statistischen Bundesamtes

Emmerich - Gütermengen



Abbildung 1: Entwicklung der Gütermenge am Grenzübergang Emmerich (1945 bis 2007)

Wesel-Datteln-Kanal (WDK)

Wie bereits in den vergangenen Jahren ist auch in 2007 an der Schleuse Friedrichsfeld die größte Gütermenge auf dem westdeutschen Kanalnetz zu verzeichnen. Mit rund 20 Mio. Gütertonnen stieg die Gütermenge hier um 8,6% gegenüber dem Vorjahr. Auch östlich des stark frequentierten Chemiestandortes Marl verkehren durch die Schleuse Datteln am östlichen Ende des WDK mit 15,9 Mio. t noch mehr Güter als am Rhein-Herne-Kanal mit der Schleuse Duisburg-Meiderich mit ca. 15,1 Mio. t (siehe Tabelle 1)

Am WDK setzt sich damit der Trend zu steigenden Gütermengen fort, der seit 2002 zu verzeichnen ist und nur 2005 durch einen leichten Rückgang aufgrund der mehrwöchigen Sperrungen an der DEK - Südstrecke unterbrochen wurde. Während an der Schleuse Friedrichsfeld bereits 2006 die Gütermenge von 2000 überschritten wurde, wird an der Schleuse Datteln erst in diesem Jahr mit 15,9 Mio. t das Niveau von 2000 wieder erreicht (vgl. Anlage 1, Seite 12).

Für den WDK wurde die Unterteilung der Güterarten exemplarisch für die Schleuse Friedrichsfeld aufgezeigt (Anlage 1, Seite 10). Insgesamt nahm der Güterverkehr an der Schleuse Friedrichsfeld um ca. 1,5 Mio. t gegenüber dem Vorjahr zu. Bei den Veränderungen ist der größte Zuwachs mit 504.000 t im Bereich „Eisen und Stahl“ zu verzeichnen (50,8%). Damit setzt sich der Wachstumstrend, der von 2005 auf 2006 mit 120.000 t (37%) bereits zu erkennen war, fort. Platz 2 mit einem Zuwachs von 440.000 t (21,5%) belegt die Güterart „chemische Erzeugnisse“, auch hier konnte sich der Mengenzuwachs, der bereits von 2005 auf 2006 bei rund 170.000 t lag, von 2006 auf 2007 noch einmal steigern. An dritter Stelle liegen die Zuwachsraten der land- und forstwirtschaftlichen Erzeugnisse mit 250.000 t (19,7%). Hier war von 2005 auf 2006 ein leichter Rückgang

von rund 40.000 t zu verzeichnen. Der größte Mengeneinbruch von rund 106.000 t (-2,5%) ist bei den „festen mineralischen Brennstoffen“ zu verzeichnen, wobei diese Mengeneinbruch im Zusammenhang mit dem enormen Zuwachs von 2005 auf 2006 um rund 916.000 t (27,5%) zu beurteilen ist. Trotz des Rückgangs zum vergangenen Jahr gehören die „festen mineralischen Brennstoffe“ mit über 4 Mio. t zu der Güterart, die den größten Anteil an der Schleuse Friedrichsfeld stellen. An zweiter Stelle stehen mit rund 3,9 Mio. t „Steine und Erden“. Auf Platz 3 liegen „Erdöl, Mineralöl, Mineralölerzeugnisse und Gase“ und auf Platz 4 schließlich die „chemischen Erzeugnisse“. An dieser Reihenfolge hat sich auch gegenüber dem vergangenen Jahr nichts geändert.

Exemplarisch wurde außerdem an der Schleuse Friedrichsfeld der Güterverkehr nach Flaggen unterteilt gezeigt (Anlage 1, Seite 11). Analog den Verhältnissen am Rhein verteilt sich auch hier der Güterverkehr vorwiegend auf niederländische, deutsche und belgische Schiffe. Im betrachteten Zeitraum von 2000 bis 2007 sind keine auffälligen Veränderungen festzustellen. Der Anteil des Güterverkehrs unter deutscher Flagge liegt 2007 bei 31,4% und bewegt sich damit im Rahmen von 29 bis 34%, die seit 2000 erreicht wurden. Nur beim Güteranteil, der auf niederländischen Fahrzeugen transportiert wurde, ist mit 55,8% ein leichter Rückgang gegenüber den vergangenen Jahren zu verzeichnen, denn bisher bewegte sich dieser Anteil zwischen 57% und 60%. Daraus lässt sich insgesamt ein leichter Trend hin zu mehr deutschen Schiffen ableiten. Aus dem Anteil der belgischen Flotte ließ sich von 2000 bis 2005 eine kontinuierlich abnehmende Tendenz erkennen, die beiden letzten Jahre zeigen jedoch eine Stabilisierung des Wertes auf rund 5% auf.

Küstenkanal

Die Entwicklung der Gütermengen an der Schleuse Friedrichsfeld in den letzten 50 Jahren zeigt die Abbildung 2. Die bisher größte Gütermenge mit rund 20,2 Mio. Gütertonnen wurde hier im Jahr 1994 erreicht. Der Trend zeigt eine Entwicklung hin zu größeren Gütermengen, mit 20,0 Mio. t im Jahr 2007 wurde das Niveau von 1994 fast erreicht.

An der Schleuse Dörpen am Küstenkanal wurde im Jahr 2007 mit rund 4,1 Mio. Gütertonnen der höchste Wert seit 2000 erreicht. Der bisherige Maximalwert von rund 4 Mio. t wurde allerdings nur um rund 0,1 Mio. t überschritten (vgl. Anlage 1, Seite 17).

Schleusenstatistik ASS - WDK

Schleuse Friedrichsfeld - transportierte Gütertonnen



Abbildung 2: Entwicklung 1950 bis 2007 Gütermengen an der Schleuse Friedrichsfeld

Rhein-Herne-Kanal (RHK)

Am RHK (Schleuse Duisburg-Meiderich) wurde 2007 mit einer Gütermenge von rund 15,1 Mio. t das Niveau vom Jahr 2000 erneut erreicht. Dies entspricht im Vergleich zu 2006 einer Zunahme von 12,1 % (siehe Tabelle 1).

Damit wurde der leichte Rückgang von 2004 bis 2006 wieder kompensiert und gegenüber dem Jahr 2004 lässt sich sogar ein Zuwachs von 4,4 % darstellen.

An der Schleuse Herne-Ost betrug das Güteraufkommen 2007 6,8 Mio. t. Damit ist zum Vorjahr eine Zunahme von 7,7 % zu verzeichnen.

Am RHK ist somit insgesamt eine Trendwende zu sehen, während von 2004 bis 2006 ein leichter Rückgang zu verzeichnen war, liegt von 2006 auf 2007 ein Zuwachs der Gütermengen vor. In Duisburg-Meiderich wurde der Wert von 2004 sogar überschritten, an der Schleuse Herne-Ost ist im Vergleich zu 2004 immer noch ein Rückgang von rund 5,2 % festzustellen.

Die Menge der zu Tal transportierten Güter an der Schleuse Duisburg-Meiderich entspricht im Jahr 2007 mit rund 7,9 Mio. t nahezu den zu Berg geschleusten 7,2 Mio. Gütertonnen. An der Schleuse Herne-Ost ist 2007 der Anteil der vom Rhein kommenden Güter mit 54,9 % noch größer als derjenige der zum Rhein transportiert wurde, obwohl der Anteil der vom Rhein kommenden Gütermengen seit 2000 (damals 62 %) kontinuierlich sinkt.

Datteln-Hamm-Kanal (DHK)

Auf dem DHK wurden 2007 rund 6,9 Mio. t transportiert. Dies sind rund 0,3 Mio. t weniger als im vergangenen Jahr. Damit wird der seit 2004 steigende Trend etwas gedämpft. Die erreichte Gütermenge liegt dennoch über den Werten von 2001 bis 2005, wenn auch der Spitzenwert vom Jahr 2000 mit rund 7,8 Mio. t nicht erreicht wird (vgl. Anlage 1, Seite 14).

Dortmund-Ems-Kanal (DEK)

Am Dortmund-Ems-Kanal sind in Anlage 1 ab Seite 15 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 600.000 t zurückgegangen. Wobei dieser Wert von 2004 bis 2006 bei rund 1,4 Mio. t lag und sich jetzt um weitere 0,1 Mio. t auf rund 1,3 Mio. t reduziert hat. Die Gütermenge von Dortmund kommend liegt wieder auf dem Niveau von rund 1,2 Mio. t wie bereits im Jahr 2000. Die Summe der Gütermengen liegt damit auf dem südlichsten Abschnitt des DEK bei rund 2,5 Mio. t.

Zur Beurteilung, welche Gütermengen auf der Südstrecke des DEK transportiert werden, dient die Statistik der Schleuse Münster. Hier ist eine Steigerung von 13,8 % gegenüber dem Vorjahr zu verzeichnen. Damit liegt die Gütermenge mit rund 13,8 Mio. t um rund 4,8 % über dem Wert von 2004. Der Einbruch der vergangenen beiden Jahre ist damit eindeutig auf die Sperrungen in 2005 und 2006 zurück zu führen, was bereits die Untersuchungen zu den Quartalswerten in den Verkehrsberichten 2005 und 2006 belegten. Die Verkehrszahlen stiegen somit 2007 wieder an, weil trotz der andauernden Bauarbeiten an der Strecke keine längeren Sperrungen in diesem Jahr notwendig wurden.

Entwicklungen, die sich an der DEK – Nordstrecke im Bezug auf den Gütertransport abzeichnen, können aus den Zahlen für die Schleusen Bevergern und Herbrum abgelesen werden. 2007 wurden rund 4,6 Mio. t durch die Schleuse Bevergern transportiert. Damit wurde das Niveau

der Jahre 2003, 2004 und 2006 um rund 9,2 % überschritten (vgl. Anlage 1, Seite 16). 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.

An der Schleuse Herbrum ist hingegen ein Rückgang gegenüber 2006 von rund 6,3 % zu verzeichnen und auch gegenüber 2004 wurden in 2007 rund 0,2 Mio. weniger Gütertonnen in diesem Bereich der DEK -Nordstrecke transportiert.



3. Containerverkehr



Eine Übersicht über die Containermengen von 2004, 2006 und 2007 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 auch von 2006 auf 2007 weiter fortgesetzt.

Die Entwicklung ist damit nicht analog zu der des Güterverkehrs, wo nach dem Rückgang der Verkehre in 2005 wieder ein Anstieg in 2006 und 2007 zu verzeichnen ist.

Die Zahl der insgesamt in Deutschland auf Schiffen transportierten Container ist von 2006 auf 2007 um ca.

51.000 TEU, das sind rund 2,5 %, gestiegen. An diesem leichten Anstieg hat besonders der Niederrhein (Orsoy bis zur NL-Grenze), auf dem ca. 90 % der Container transportiert werden, seinen größten Anteil. Hier lag der Anstieg mit ca. 42.000 TEU bei ca. 2,2 %.

Im westdeutschen Kanalgebiet nahmen gegenüber dem Vorjahr die Containermengen 2007 in allen Kanalabschnitten ab.

In Anlage 2 auf Seite 5 sind die Containerverkehre auf dem westdeutschen Kanalgebiet grafisch dargestellt.

Die noch relativ größten Containermengen wurden 2007 mit rund 16.200 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 800 TEU mehr die Schleuse Duisburg-Meiderich passierten als die Schleuse Henrichenburg/Waltróp. Auf den weiter betrachteten Streckenabschnitten spielt der Containerverkehr nur eine untergeordnete Rolle. Hier bewegten sich die Containermengen von 0 TEU am DHK bis rund 150 TEU an der Schleuse Bevergern.

Containerverkehr 2004, 2006 und 2007

| Bundeswasserstraße | 2004 | | 2006 | | 2007 | | Veränderung in % gegenüber 2004 | Veränderung in % gegenüber 2006 |
|------------------------------------|------------------|-------------|------------------|-------------|------------------|-------------|---------------------------------------|------------------------------------------|
| | in TEU | Anteil in % | in TEU | Anteil in % | in TEU | Anteil in % | | |
| Deutschland | 1.943.501 | | 2.078.924 | | 2.130.254 | | 9,61% | 2,47% |
| Rhein (Lülsdorf- Orsoy) | | | | | | | | |
| leer | 551.203 | 32,68% | 577.999 | 31,99% | 551.481 | 30,33% | 0,05% | -4,59% |
| beladen | 1.135.439 | 67,32% | 1.228.810 | 68,01% | 1.266.710 | 69,67% | 11,56% | 3,08% |
| Gesamt | 1.686.642 | | 1.806.809 | | 1.818.191 | | 7,80% | 0,63% |
| Rhein (Orsoy - NL Grenze) | | | | | | | | |
| leer | 575.448 | 32,96% | 602.894 | 32,12% | 592.708 | 30,89% | 3,00% | -1,69% |
| beladen | 1.170.596 | 67,04% | 1.274.042 | 67,88% | 1.326.013 | 69,11% | 13,28% | 4,08% |
| Gesamt | 1.746.044 | | 1.876.936 | | 1.918.721 | | 9,89% | 2,23% |
| Wesel-Datteln-Kanal | | | | | | | | |
| <i>Schleuse Friedrichsfeld</i> | | | | | | | | |
| leer | 1.045 | 95,09% | 60 | 29,13% | 64 | 77,11% | -93,88% | 6,67% |
| beladen | 54 | 4,91% | 146 | 70,87% | 19 | 22,89% | -64,81% | -86,99% |
| Gesamt | 1.099 | | 206 | | 83 | | -92,45% | -59,71% |
| <i>Schleuse Datteln</i> | | | | | | | | |
| leer | 1.045 | 95,09% | 60 | 32,97% | 64 | 77,11% | -93,88% | 6,67% |
| beladen | 54 | 4,91% | 122 | 67,03% | 19 | 22,89% | -64,81% | -84,43% |
| Gesamt | 1.099 | | 182 | | 83 | | -92,45% | -54,40% |
| Rhein Herne-Kanal | | | | | | | | |
| <i>Schleuse Duisburg-Meiderich</i> | | | | | | | | |
| leer | 7.961 | 42,12% | 3.655 | 41,56% | 3.492 | 42,50% | -56,14% | -4,46% |
| beladen | 10.940 | 57,88% | 5.140 | 58,44% | 4.724 | 57,50% | -56,82% | -8,09% |
| Gesamt | 18.901 | | 8.795 | | 8.216 | | -56,53% | -6,58% |
| <i>Schleuse Herne-Ost</i> | | | | | | | | |
| leer | 3.745 | 32,29% | 3.413 | 44,60% | 3.492 | 46,91% | -6,76% | 2,31% |
| beladen | 7.854 | 67,71% | 4.239 | 55,40% | 3.952 | 53,09% | -49,68% | -6,77% |
| Gesamt | 11.599 | | 7.652 | | 7.444 | | -35,82% | -2,72% |
| Datteln-Hamm Kanal | | | | | | | | |
| leer | 0 | | 0 | | 0 | | | |
| beladen | 0 | | 0 | | 0 | | | |
| Gesamt | 0 | | 0 | | 0 | | | |
| Dortmund-Ems-Kanal | | | | | | | | |
| <i>Schleuse Henrichenburg</i> | | | | | | | | |
| leer | 4.916 | 38,65% | 3.219 | 43,13% | 3.552 | 47,41% | -27,75% | 10,34% |
| beladen | 7.802 | 61,35% | 4.245 | 56,87% | 3.940 | 52,59% | -49,50% | -7,18% |
| Gesamt | 12.718 | | 7.464 | | 7.492 | | -41,09% | 0,38% |
| <i>Schleuse Münster</i> | | | | | | | | |
| leer | 2.334 | 95,66% | 566 | 82,99% | 53 | 73,61% | -97,73% | -90,64% |
| beladen | 106 | 4,34% | 116 | 17,01% | 19 | 26,39% | -82,08% | -83,62% |
| Gesamt | 2.440 | | 682 | | 72 | | -97,05% | -89,44% |
| <i>Schleuse Bevergern</i> | | | | | | | | |
| leer | 705 | 100,00% | 252 | 81,82% | 71 | 47,33% | -89,93% | -71,83% |
| beladen | 0 | 0,00% | 56 | 18,18% | 79 | 52,67% | #DIV/0! | 41,07% |
| Gesamt | 705 | | 308 | | 150 | | -78,72% | -51,30% |
| <i>Schleuse Herbrum</i> | | | | | | | | |
| leer | 11.506 | 55,79% | 9.835 | 57,00% | 6.849 | 41,89% | -40,47% | -30,36% |
| beladen | 9.119 | 44,21% | 7.420 | 43,00% | 9.502 | 58,11% | 4,20% | 28,06% |
| Gesamt | 20.625 | | 17.255 | | 16.351 | | -20,72% | -5,24% |
| Küstenkanal | | | | | | | | |
| <i>Schleuse Dörpen</i> | | | | | | | | |
| leer | 11.953 | 56,72% | 9.746 | 56,59% | 6.537 | 40,45% | -45,31% | -32,93% |
| beladen | 9.119 | 43,28% | 7.476 | 43,41% | 9.624 | 59,55% | 5,54% | 28,73% |
| Gesamt | 21.072 | | 17.222 | | 16.161 | | -23,31% | -6,16% |

Tabelle 2: Containermengen 2004, 2006 und 2007 im Bereich der WSD West

Rhein

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

Zwischen Orsoy und der niederländischen Grenze wurden im vergangenen Jahr 1.918 Mio. TEU Container befördert. Dies ist ein Anstieg von ca. 2,2 % zum Jahr 2006. Im Abschnitt zwischen Lülldorf und Orsoy wurden 2007 insgesamt ca. 1.818 Mio. TEU Container transportiert. Dies ist im Vergleich zum Vorjahr ein geringer Anstieg von 0,6 %.

Nach einem Beharren des rapiden Anstiegs des Containerverkehrs am Rhein in 2006 hat sich im Jahr 2007 wieder ein signifikanter Zuwachs eingestellt. Gegenüber 2006 wurden 42.000 TEU mehr am unteren Niederrhein transportiert.

Die von PLANCO für das Jahr 2015 prognostizierten Containermengen sind nach den Daten des Statistischen Bundesamtes in beiden Streckenabschnitten bereits seit dem Jahr 2000 überschritten (siehe Anlage 2, Seite 4).

Wesel-Datteln-Kanal (WDK)

Aus den Daten des Statistischen Bundesamtes ergibt sich für den WDK im Jahr 2007 ein Güteraufkommen in Containern von 51.579 TEU. Dies ist eine Steigerung von rund 15 % zum Jahr 2006. Der Durchgangsverkehr auf dem WDK beträgt nur 501 TEU im Jahr 2007, der Empfang von leeren Containern liegt bei 26.285 TEU und der Versandt von beladenen Containern beträgt 24.746 TEU.

Auf dem WDK resultierten die hohen Containerzahlen nach den Auswertungen des Statistischen Bundesamtes aus dem vergangenen Jahr vor allem aus den hohen Ziel- und Quellverkehr im Hafen Emmelsum, einem öffentlichen Industrie- und Seehafen, der sich im Bereich der Einmündung des WDK in den Rhein befindet und somit noch vor der ersten Schleuse Friedrichsfeld liegt.

Der Wasserstand im Hafen entspricht dem des Rheins. Nur ein Bruchteil der Containermengen passiert die Eingangsschleusen Friedrichsfeld und Datteln (vgl. Tabelle 2). Von Friedrichsfeld bis Datteln findet kein Containerumschlag auf dem WDK statt, so dass sich die Containermengen aus ASS an den Schleusen Friedrichsfeld und Datteln mit 83 TEU in 2007 gleichen. Im Vergleich zu 2006 bedeutet dies einen Rückgang um weitere 55 % gegenüber dem Vorjahr. Im Vergleich zu 2004 bedeuten die Zahlen in 2007 sogar einen Rückgang von rund 92 %.

77 % der transportierten Container sind leer. Die leeren Container fahren zum größten Teil 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 6).

Rhein-Herne-Kanal (RHK)

2007 haben entsprechend den Auswertungen aus dem Abgabenerhebungsprogramm 8.216 TEU Container die Schleuse Duisburg-Meiderich passiert, davon waren 42,5 % der Container leer. Der Vergleich zwischen den Jahren 2006 und 2007 zeigt, dass der Containerverkehr am Rhein-Herne-Kanal an der Eingangsschleuse Duisburg-Meiderich um 6,6 % und an der Endschleuse Herne um 2,7 % gesunken ist. Innerhalb von 5 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 Brückendurchfahrthöhen (bei einigen Brücken liegt die Durchfahrthöhe noch unter 4,50 m über G.Wo) eine erfolgreiche Containerverkehrsentwicklung in der Ruhrregion mit den Stadthäfen Gelsenkirchen und Dortmund eindeutig bremsen. Die aktuellen Zahlen zeigen jedoch auch 2007 eine Abnahme der Containerverkehre, die bereits von 2004 bis 2006 zu verzeichnen war. Wobei die Reduktion von 2006 auf 2007 mit rund 500 TEU wesentlich kleiner ist als von 2005 auf 2006 mit rund 3.500 TEU.

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 vom Rhein liegt bei beiden Schleusen bei rund 1.200 TEU und auch der Anteil der leeren Container vom Rhein ist bei beiden Schleusen mit rund 400 TEU gleich hoch. Nur der Anteil der beladenen Container, die zum Rhein transportiert werden, steigert sich von Herne mit rund 2.700 TEU auf 3.500 TEU an der Schleuse Duisburg-Meiderich (vgl. Anlage 2, Seite 7).

Datteln-Hamm-Kanal (DHK)

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



Dortmund-Ems-Kanal (DEK)

Die Containermengen an der Schleuse Henrichenburg/Waltrop weisen die gleiche 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. Gegenüber dem Vorjahr ist hier jedoch mit 7.492 eine Stagnation der Zahlen zu verzeichnen. Die Containermenge von bzw. nach Dortmund ist vergleichbar mit derjenigen an der Schleuse Herne-Ost (siehe Anlage 2, Seite 8).

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 2007 72 TEU Container geschleust, davon waren 73% der Container leer. Insgesamt sinkt auch hier der Containerverkehr seit dem Maximum von 2004 mit 2.440 TEU (siehe Anlage 2, Seite 8).

Auch im Bereich der DEK - Nordstrecke vom Abzweig Mittellandkanal bis zum Abzweig Küstenkanal spielt der Containerverkehr derzeit nur eine untergeordnete Rolle. 2007 sind hier mit 150 TEU nur rund halb so viele Container wie im Vorjahr transportiert worden (siehe Anlage 2, Seite 9).

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. 2007 wurden durch die Schleuse Herbrum 16.400 TEU transportiert. 42 % der Container waren leer. Der größte Anteil mit rund 7.600 TEU wurde davon beladen vom Küstenkanal kommend in Richtung Emden transportiert. 6.000 TEU wurden leer von Emden in

Küstenkanal

Richtung Küstenkanal geschleust (vgl. Anlage 2, Seite 9). Mit rund 16.200 TEU korrelieren die Containermengen an der Schleuse Dörpen mit denjenigen der Schleuse Herbrum. Die Verkehrszahlen von 2007 spiegeln auch hier die Verkehrsrelation von Emden bis zum GVZ Dörpen wieder. Der größte Teil der Container wurde von Osten kommend beladen zum DEK transportiert und rund 5.600 TEU wurden leer aus Richtung Emden kommend zum GVZ Dörpen weiter transportiert. Der Anteil der leeren Container mit 40,4 % entspricht ungefähr dem Wert von Herbrum (vgl. Anlage 2, Seite 10).

4. Schiffsverkehr

Wie bereits im vergangenen Jahr berücksichtigt auch der diesjährige Verkehrsbericht neben den Schiffen mit eigenem Antrieb auch die Schiffseinheiten ohne eigenen Antrieb. In der Anlage 3 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 0,5% am Küstenkanal und rund 7,6 % am DHK.

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 2007. 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 und 2007

| Bundeswasserstraße | 2004 | | 2006 | | 2007 | | Veränderung in % gegenüber 2004 | Veränderung in % gegenüber 2006 |
|------------------------------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|------------------------------------------|------------------------------------------|
| | Anzahl | Anteil in % | Anzahl | Anteil in % | Anzahl | Anteil in % | | |
| Emmerich | | | | | | | | |
| leer | 64.370 | 32,63% | 61.569 | 31,52% | 59.225 | 31,98% | | |
| beladen | 132.874 | 67,37% | 133.772 | 68,48% | 125.948 | 68,02% | | |
| Gesamt | 197.244 | | 195.341 | | 185.173 | | -6,12% | -5,21% |
| Wesel-Datteln-Kanal | | | | | | | | |
| <i>Schleuse Friedrichsfeld</i> | | | | | | | | |
| leer | 5.101 | 22,48% | 5.356 | 23,10% | 5.590 | 22,79% | 9,59% | 4,37% |
| beladen | 17.592 | 77,52% | 17.827 | 76,90% | 18.934 | 77,21% | 7,63% | 6,21% |
| Gesamt | 22.693 | | 23.183 | | 24.524 | | 8,07% | 5,78% |
| <i>Schleuse Datteln</i> | | | | | | | | |
| leer | 3.000 | 16,97% | 3.120 | 17,06% | 3.234 | 17,00% | 7,80% | 3,65% |
| beladen | 14.675 | 83,03% | 15.171 | 82,94% | 15.789 | 83,00% | 7,59% | 4,07% |
| Gesamt | 17.675 | | 18.291 | | 19.023 | | 7,63% | 4,00% |
| Rhein Herne-Kanal | | | | | | | | |
| <i>Schleuse Duisburg-Meiderich</i> | | | | | | | | |
| leer | 8.155 | 38,57% | 7.808 | 39,80% | 7.962 | 38,49% | -2,37% | 1,97% |
| beladen | 12.987 | 61,43% | 11.808 | 60,20% | 12.722 | 61,51% | -2,04% | 7,74% |
| Gesamt | 21.142 | | 19.616 | | 20.684 | | -2,17% | 5,44% |
| <i>Schleuse Herne-Ost</i> | | | | | | | | |
| leer | 4.403 | 36,81% | 3.762 | 36,49% | 3.553 | 33,75% | -19,31% | -5,56% |
| beladen | 7.559 | 63,19% | 6.549 | 63,51% | 6.975 | 66,25% | -7,73% | 6,50% |
| Gesamt | 11.962 | | 10.311 | | 10.528 | | -11,99% | 2,10% |
| Datteln-Hamm-Kanal | | | | | | | | |
| leer | 3.572 | 40,29% | 4.036 | 38,59% | 3.817 | 38,96% | 6,86% | -5,43% |
| beladen | 5.294 | 59,71% | 6.422 | 61,41% | 5.981 | 61,04% | 12,98% | -6,87% |
| Gesamt | 8.866 | | 10.458 | | 9.798 | | 10,51% | -6,31% |
| Dortmund-Ems-Kanal | | | | | | | | |
| <i>Schleuse Henrichenburg</i> | | | | | | | | |
| leer | 1.881 | 43,00% | 1.559 | 41,61% | 1.662 | 41,43% | -11,64% | 6,61% |
| beladen | 2.493 | 57,00% | 2.188 | 58,39% | 2.350 | 58,57% | -5,74% | 7,40% |
| Gesamt | 4.374 | | 3.747 | | 4.012 | | -8,28% | 7,07% |
| <i>Schleuse Münster</i> | | | | | | | | |
| leer | 2.889 | 16,03% | 2.351 | 14,54% | 2.830 | 15,58% | -2,04% | 20,37% |
| beladen | 15.131 | 83,97% | 13.820 | 85,46% | 15.337 | 84,42% | 1,36% | 10,98% |
| Gesamt | 18.020 | | 16.171 | | 18.167 | | 0,82% | 12,34% |
| <i>Schleuse Bevergem</i> | | | | | | | | |
| leer | 2.602 | 36,70% | 2.227 | 33,17% | 2.795 | 36,50% | 7,42% | 25,51% |
| beladen | 4.488 | 63,30% | 4.486 | 66,83% | 4.863 | 63,50% | 8,36% | 8,40% |
| Gesamt | 7.090 | | 6.713 | | 7.658 | | 8,01% | 14,08% |
| <i>Schleuse Herbrum</i> | | | | | | | | |
| leer | 2.413 | 30,46% | 2.209 | 28,79% | 2.242 | 30,50% | -7,09% | 1,49% |
| beladen | 5.508 | 69,54% | 5.463 | 71,21% | 5.110 | 69,50% | -7,23% | -6,46% |
| Gesamt | 7.921 | | 7.672 | | 7.352 | | -7,18% | -4,17% |
| Küstenkanal | | | | | | | | |
| <i>Schleuse Dörpen</i> | | | | | | | | |
| leer | 2.060 | 33,29% | 1.849 | 33,24% | 1.989 | 32,27% | -3,45% | 7,57% |
| beladen | 4.128 | 66,71% | 3.714 | 66,76% | 4.175 | 67,73% | 1,14% | 12,41% |
| Gesamt | 6.188 | | 5.563 | | 6.164 | | -0,39% | 10,80% |

Tabelle 3: Schiffsverkehr 2004, 2006 und 2007 im Bereich der WSD West

Rhein

Wenngleich die transportierte Gütermenge um ca. 2 % (siehe Anlage 1, Seite 5) stieg, gingen mit rund 185.000 Fahrzeugen am Grenzübergang Emmerich die Schiffszahlen im Jahr 2007 um ca. 5,2 % gegenüber dem Vorjahr zurück (siehe Anlage 3, Seite 3).

Der Trend zu größeren Schiffen setzt sich weiter fort; eine größere Ladungsmenge kann mit nominell weniger Schiffen transportiert werden.

Dabei ist aber auch zu berücksichtigen, dass das Jahr 2007 eher ein abflussreiches und niedrigwasserarmes Jahr war. Der vorhandene Schiffsraum konnte gut ausgenutzt werden und der Einsatz kleinerer oder zusätzlicher Schiffe, wie z. B. im niedrigwasserreichen Jahr 2003, wurde nicht erforderlich. Die durchschnittliche Tragfähigkeit der Schiffe stieg wie in den vergangenen Jahren weiter an und lag im Jahr 2007 bei ca. 2.088 t (siehe Anlage 3, Seite 3).

Hierbei ist zu beachten, dass die Entwicklung hin zu den größeren Schiffseinheiten vor allem durch die Motorschiffe geprägt wird, wo hingegen die Tragfähigkeit der Schubleichter in den letzten Jahren fast 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 2007 rund 5,8 % mehr Schiffe durch die Schleuse Friedrichsfeld als 2006. Die Auswirkungen der Sperren in den Jahren 2005 und 2006 zeigen sich, wenn man den Wert von 2007 mit demjenigen von 2004 vergleicht. Hier zeigt sich eine Steigerung des Schiffsverkehrs um 8,1% (vgl. Tabelle 1). Insgesamt sind die Steigerungsraten der Schiffszahlen jedoch geringer als die Zunahme der Gütermengen. Dies lässt sich dadurch erklären, dass auf dem WDK immer größer werdende Schiffseinheiten eingesetzt werden. Die durchschnittliche Tragfähigkeit der Schiffe auf dem Kanal bleibt zwar hinter derjenigen der Rheinschiffe zurück, vergleicht man die Zahlen aus dem Bericht 2006. Dennoch ist ein kontinuierlicher Anstieg zu verzeichnen. Die durchschnittliche Tragfähigkeit der Schiffe lag 2007 bei rund 1.340 t (vgl. Anlage 3, Seite 5).

Die gleichen Tendenzen sind auch an der Schleuse Datteln zu verzeichnen, wenn auch die Anzahl der Schiffe um rund 5.500 geringer ist als in Friedrichsfeld. Insgesamt passierten 2007 mit 19.023 Schiffen rund 4 % mehr Fahrzeuge die Schleuse Datteln als im Jahr 2006. Die durchschnittliche Tragfähigkeit der Schiffe stieg auf 1.228 t an (vgl. Anlage 3, Seite 6).

Insgesamt setzt sich damit 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 1.480 t Tragfähigkeit (vgl. Anlage 3, Seite 7) die Schiffseinheiten im Durchschnitt bereits größer sind als an der Schleuse Friedrichsfeld (1.340 t), liegt die durchschnittliche Tragfähigkeit der Schiffe an der Schleuse Herne-Ost mit 1.242 t auf dem gleichen Niveau wie an der Schleuse Datteln (vgl. Anlage 3, Seite 8).

2007 wurden mit 20.684 Fahrzeugen rund 5,4 % mehr Schiffe durch die Schleuse Duisburg-Meiderich geschleust als 2006. Auch an der Schleuse Herne-Ost waren es mit rund 10.500 Fahrzeugen rund 2,1 % mehr als im Vorjahr. Im Vergleich zu 2004 wurden jedoch 2007 weniger Fahrzeuge auf dem RHK geschleust. Diese Zahlen spiegeln den Verlauf der Güterverkehrsmengen wieder, wobei die Trendwende von 2006 auf 2007 nicht so deutlich zu erkennen ist, weil durch die Zunahme der durchschnittlichen Tragfähigkeit pro Fahrzeuge immer weniger Schiffe eine gleichbleibend hohe Gütermenge transportieren (vgl. Tabelle 1 und Anlage 3, Seite 7 und 8).

Datteln-Hamm-Kanal (DHK)

Die Anzahl der Fahrzeuge auf dem DHK sank gegenüber dem Vorjahr um 6,3 % auf 9.798 im Jahr 2007 ab. Trotz Rückgang der Schiffsanzahl wurde die nahezu gleiche transportierte Gütermenge (- 0,3 Mio. t) mit überwiegend größeren Schiffseinheiten bewegt. Die durchschnittliche Tragfähigkeit pro Schiff stieg auch hier an und lag mit 1.315 t über den Werten der vergangenen Jahre. (vgl. Anlage 3, Seite 9). Der Vergleich zwischen 2007 und 2004 zeigt jedoch eine Zunahme der Schiffsverkehre um rund 10,5 %, so dass man insgesamt eine positive Entwicklung verzeichnen kann, die nur von 2006 auf 2007 etwas gedämpft wurde.

Dortmund-Ems-Kanal (DEK)

Nach der Binnenschifffahrtsstraßenordnung (BinSchStrO) waren 2007 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 m 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. Durch besondere bauliche Maßnahmen konnte erreicht werden, dass hier zusätzlich seit dem 1. Juli 2007 moderne Großmotorschiffe (110 m x 11,45 m) mit einer Abladetiefe von 2,50 m (Sondergenehmigung erforderlich) fahren können.

Der Schiffsverkehr auf dem südlichsten Abschnitt des DEK, zwischen Dortmund und Henrichenburg, nahm im Jahr 2007 um rund 7,1 % zu (vgl. Tabelle 3). Diese stärkere Zunahme der Schiffzahlen im Vergleich zum Anstieg der Gütermenge (rund 3,3 %) lässt sich nur dadurch erklären, dass hier im Gegensatz zu den anderen Kanalbereichen die Größe der Schiffseinheiten stagniert und zusätzlich die Auslastung der beladenen Schiffe etwas zurückgegangen ist. So lag die durchschnittliche Tragfähigkeit der Schiffe 2006 bei 1.308 t und 2007 bei 1.296 t (vgl. Anlage 3, Seite 10).

Mit einer Steigerung um 12,3% auf 18.167 Fahrzeuge an der Schleuse Münster zeigt sich, dass die Verkehrszahlen der letzten beiden Jahren stark durch die Sperrungen in 2005 und 2006 beeinflusst waren. Gegenüber 2004 lässt sich jedoch immer noch eine leichte Zunahme von 0,8% feststellen. Mit 1.114 t durchschnittlicher Tragfähigkeit pro Schiff mit eigenem Antrieb passierten 2007 die bisher größten Motorschiffe die Schleuse Münster (vgl. Anlage 3, Seite 11). 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 (1.138 t durchschnittliche Tragfähigkeit - vgl. Anlage 3, Seite 12). Dies liegt wahrscheinlich daran, dass hier bisher zwar in der Regel auch nur Europaschiffe wie in Münster verkehren können, die Abladetiefe in diesem Bereich jedoch schon bei 2,70 m liegt. Mit 7.658 Fahrzeugen lagen hier die Schiffszahlen um rund 14,1 % höher als im vergangenen Jahr. Vernachlässigt man jedoch die Zahlen von 2005 und 2006, weil sie aufgrund der Schifffahrtssperren auf dem DEK nicht repräsentativ sind, so lässt sich seit 2004 eine Zunahme der Schiffszahlen um 8 % verzeichnen.

Wie beim Güterverkehr so zeichnet sich auch beim Schiffsverkehr an der Schleuse Herbrum ein leichter Rückgang von 2006 auf 2007 ab (4,2 %). Seit 2004 sanken die Schiffszahlen um 7,2% von rund 7.900 auf 7.350.

Diese Entwicklung lässt sich neben dem leichten Rückgang der Gütermengen insgesamt auch mit der gestiegenen durchschnittlichen Tragfähigkeit erklären, die 2007 mit 1.222 t einen neuen Höchststand erreichte.

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 weitgehend unbeeinflusst von den direkten Auswirkungen auf die Schifffahrtssperren in 2005 und 2006. Hier war im Gegensatz zu Herbrum und Bevergern in 2005 keine starke Zunahme der Schiffsdurchgänge zu verzeichnen, die auf ein Ausweichen der Schifffahrt auf einen Weg über den Küstenkanal hindeutet. Im Gegenteil: Die Schiffszahlen gingen in 2005 und 2006 kontinuierlich zurück. 2007 stiegen die Schiffsdurchgänge jedoch mit 6.164 um rund 10,8 % gegenüber dem Vorjahr wieder an. Damit wurden die Rückgänge der beiden letzten Jahre zwar nicht vollständig aufgehoben. Der Rückgang zwischen 2007 und 2004 liegt jedoch lediglich bei 0,4 %.

Auch in Dörpen werden immer größere Schiffseinheiten eingesetzt. Hier wurde 2007 eine durchschnittliche Tragfähigkeit pro Schiff von rund 1.213 t erreicht (vgl. Anlage 3, Seite 14).



5. Zusammenfassung der Verkehrsstatistik

Auch im Jahr 2007 setzt sich der positive Trend eines kontinuierlichen Anstiegs des Güterverkehrs auf dem Binnenschiff mit ca. 2,2 % fort. Insgesamt wurden in Deutschland fast 249 Mio. Gütertonnen transportiert. Der Rhein bleibt mit seinen rund 173 Mio. Gütertonnen die verkehrsreichste Wasserstraße Europas und zeigt ein stetiges Wachstum der auf ihm transportierten Güter. Ca. 70 % aller deutschen Wasserstraßentransporte werden auf dem Niederrhein zwischen den Rheinmündungshäfen und den deutschen Binnenhäfen bewegt.

Mit rund 44 Mio. Gütertonnen erreichte das westdeutsche Kanalnetz den höchsten Wert seit 9 Jahren und damit fast den Wert von 1998 wieder. Der Kanal mit dem größten Verkehrsaufkommen bleibt wie in den vergangenen Jahren der WDK. Hier wurde 2007 die Gütermengen des Jahres 2000 wieder erreicht bzw. in Friedrichsfeld sogar überschritten. Ein vergleichbarer Trend zeigt sich auch an den Schleusen Duisburg-Meiderich, Münster und Dörpen. Für die Schleuse Bevergern gilt diese Aussage nur, wenn man das Jahr 2005 als nicht repräsentativ ausklammert. Insgesamt lassen sich aus den letzten 7 Jahren noch keine eindeutigen Trends erkennen.

Der Containerverkehr auf dem Rhein befindet sich weiterhin auf Wachstumskurs. Inzwischen werden zwischen 8 und 10 % aller Waren auf dem Niederrhein in Containern bewegt. Auf den westdeutschen Kanälen nimmt der Containerverkehr von Emden kommend bis zum Güterverteilzentrum Dörpen eine führende Rolle ein. Platz 2 im Kanalnetz belegt dann die Relation vom Rhein über den RHK zum DEK in Richtung Dortmund. Jedoch weisen beide Relationen seit 2003 bzw. 2004 einen kontinuierlichen Rückgang der Containermengen auf, der sich auch 2007 fortgesetzt hat.

Der Schiffsverkehr auf den Kanälen wird allerdings weiterhin von seinem eingeschränkten Ausbauzustand der Strecken beeinflusst. Ausgebaute Bereiche, wie der WDK und Teile des RHK, werden heute mit Schiffseinheiten befahren, die durchschnittlich eine Tragfähigkeit von rund 1.300 t bzw. 1.500 t aufweisen. Dagegen liegt die durchschnittliche Tragfähigkeit pro Schiff trotz steigender Tendenz in Münster, Bevergern, Herbrum oder Dörpen noch bei rund 1.100 bis 1.200 t. Grundsätzlich lässt sich in allen Bereichen eine Tendenz zu immer größeren Schiffseinheiten ablesen, was die Zahlen seit 2000 belegen. Diese Entwicklung kann im Bereich des Kanalnetzes am deutlichsten am DHK beobachtet werden, hier nahm die durchschnittliche Tragfähigkeit pro Schiff in den letzten 7 Jahren um fast 200 t zu.

6. Schiffahrt

Erstmals werden in diesem Bericht auch Informationen aus dem Aufgabenbereich des Dezernats Schiffahrt mit aufgeführt.

Ordnung des Binnenschiffsverkehrs

■ Befähigungswesen

Die WSD West ist eine der drei Wasser- und Schifffahrtsdirektionen, die in Deutschland auf allen Gebieten des Befähigungswesens für die Binnenschifffahrt (Rheinpatente, Binnenschifferpatente, Radarpatente, besondere Kenntnisse des ADNR) tätig ist. Die Zahl der beantragten und durchgeführten Rheinpatentprüfungen und die Anzahl der verwalteten Rheinpatente liegen in der WSD West erheblich über dem Bundesdurchschnitt und bewegen sich auch 2007 insgesamt auf hohem Niveau. Gleiches gilt für die Befähigungsnachweise über besondere Kenntnisse des ADNR. Die nachfolgende Tabelle 4 listet die insgesamt 336 erteilten und erweiterten Befähigungszeugnisse auf.

Die Wasser- und Schifffahrtsdirektion West hat im Jahr 2007 insgesamt an 68 Tagen (Rhein-/Binnenschifferpatente 36; Radar 13; ADNR 19) Prüfungen zum Erwerb und zur Erweiterung von Befähigungszeugnissen in der Binnenschifffahrt abgehalten. Folgende Befähigungszeugnisse wurden erteilt bzw. erweitert:

| Anzahl | Art der Befähigungszeugnisse |
|--------|-----------------------------------|
| 91 | Großes Rheinpatent (Erteilung) |
| 61 | Großes Rheinpatent (Erweiterung) |
| 1 | Kleines Rheinpatent (Erteilung) |
| 0 | Kleines Rheinpatent (Erweiterung) |
| 9 | Sportpatent (Erteilung) |
| 0 | Sportpatent (Erweiterung) |
| 7 | Behördenpatent (Erteilung) |
| 17 | Behördenpatente (Erweiterung) |
| 4 | Fährführerschein F (Erteilung) |
| 0 | Fährführerschein F (Erweiterung) |
| 0 | Schifferpatent B |
| 0 | Schifferpatent C2 |
| 1 | Sportschifferzeugnis E |
| 47 | Radarpatente |
| 84 | ADNR-Bescheinigung Basis |
| 4 | ADNR-Bescheinigung Gase |
| 10 | ADNR-Bescheinigung Chemie |
| 336 | insgesamt |

Tabelle 4: Überblick über die erteilten Befähigungszeugnisse

Ordnung des Binnenschiffsverkehrs

Die Nachfrage nach Befähigungszeugnissen bei der WSD West bewegt sich auch 2007 insgesamt auf hohem Niveau. Bei der Ersterteilung von Rheinpatenten ist im Vergleich zum Vorjahr ein leichter - bei der Erweiterung von Rheinpatenten - ein deutlicher Zuwachs zu verzeichnen.

Deutlich erhöht hat sich die Nachfrage nach Prüfungen zur Erlangung der ADNR-Bescheinigung „Basis“.

Der Rückgang der erteilten ADNR-Bescheinigung ist auf das Ergebnis der Prüfung zur Erlangung der ADNR-Bescheinigung „Chemie“ zurückzuführen. Diese Prüfung haben im Jahr 2007 nur 44 % der Bewerber bestanden. Im Jahr 2007 wurden in 375 Fällen auf Grund des Nachweises der Tauglichkeitserneuerung die Gültigkeit von Rhein- und Binnenschifferpatenten verlängert. Ferner wurden 314 ADNR-Bescheinigungen verlängert.

Erteilte Befähigungszeugnisse

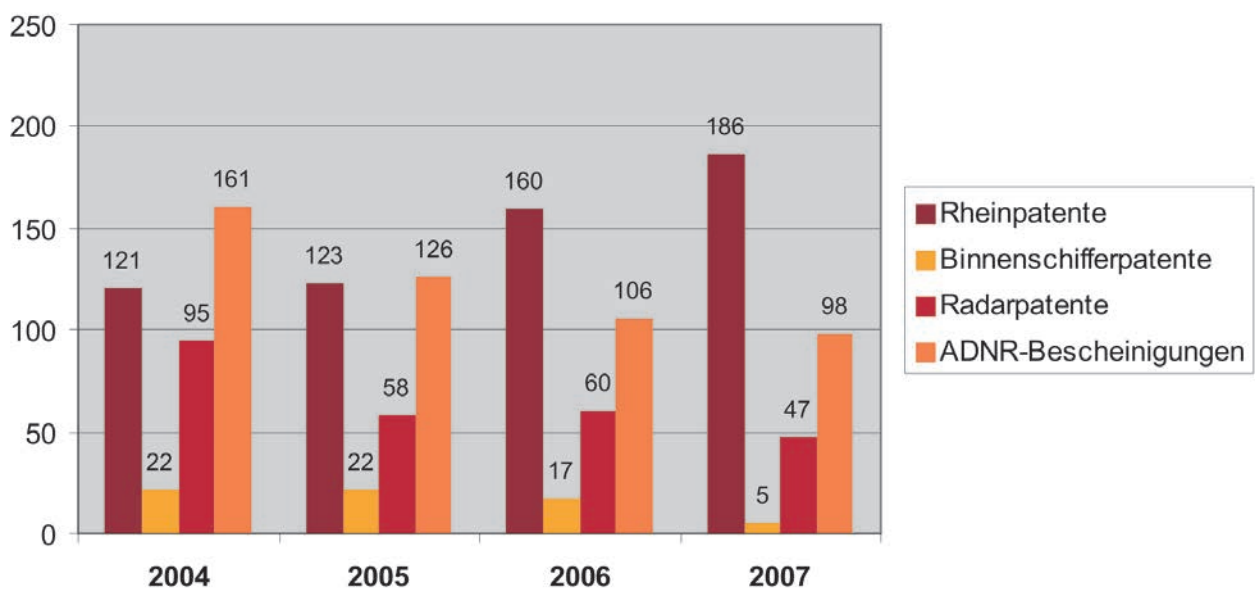


Abbildung 3: Entwicklung der erteilten Befähigungszeugnisse



■ Sicherheitspersonal in der Fahrgastschifffahrt

Seit dem 1. Januar 2006 ist die WSD West gem. Art. 2 Absatz 2 der Verordnung zur Einführung der Verordnung über Sicherheitspersonal in der Fahrgastschifffahrt (FSiVEV) bundesweit für die Anerkennung von Basislehrgängen für Sachkundige in der Fahrgastschifffahrt zuständig. Nach der erfolgreichen Teilnahme an einem anerkannten Basislehrgang für Sachkundige in der Fahrgastschifffahrt wird dem Teilnehmer vom Lehrgangsanbieter eine Bescheinigung als Sachkundiger in der Fahrgastschifffahrt ausgestellt. Bis zum 31.12.2010 ersetzt das Große Patent die Bescheinigung als Sachkundiger in der Fahrgastschifffahrt. Aus diesem Grund wird die Zahl der anzuerkennenden Lehrgänge bis zu diesem Zeitpunkt zunehmen.

Die Wasser- und Schifffahrtsdirektion West hat 2007 einen Basislehrgang für Sachkundige in der Fahrgastschifffahrt nach der Verordnung über Sicherheitspersonal in der Fahrgastschifffahrt (FSV) anerkannt.

■ Ordnungswidrigkeiten

Bei der WSD West wurden im Jahr 2007 insgesamt 1956 Ordnungswidrigkeiten bearbeitet. Dies ist ein Anstieg von ca. 13 % zum Vorjahr. Die Anzeigen der Wasserschutzpolizei verteilen sich auf folgende Schwerpunkte:

| Rheinstromgebiet | Kanalgebiet |
|--------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------|
| Besatzungsverstöße | Besatzungsverstöße |
| ADNR-Verstöße | Parkverstöße Betriebsanlagenverordnung |
| Verstöße gegen das Gesetz über sichere Container | Badeverstöße und Brückenspringen |
| Verstöße gegen Führer von Wassermotorrädern | Missachtung der Richtungsverkehrsvorschriften (Ortsstrecke RHK, DHK) |
| | Überschreitung der zugelassenen Abladetiefe |

Tabelle 5: Auflistung der Ordnungswidrigkeiten in absteigender Reihenfolge der Häufigkeit

Ordnung des Binnenschiffsverkehrs

■ Schifffahrtspolizeiliche Erlaubnisse

Schifffahrtspolizeiliche Erlaubnisse können durch Auflagen und Bedingungen die Sicherheit und Leichtigkeit für Verkehre gewährleisten, die über die generellen und abstrakten Verkehrsvorschriften (Rheinschifffahrtspolizeiverordnung und Binnenschiffahrtsstraßenordnung) nicht geregelt werden können oder zunächst nur versuchsweise zugelassen werden sollen. Ferner sind Erlaubnisse für die Durchführung von sportlichen und anderen Veranstaltungen auf Bundeswasserstraßen erforderlich. Die nachfolgende Tabelle 6 listet die im Jahre 2007 erteilten Erlaubnisse auf.

| Anzahl | Art der Erlaubnisse |
|--------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 39 | Weiterfahrerlaubnisse/Sondertransporte auf Kanälen (<i>Festlegungen u. Havarien</i>) |
| 15 | Weiterfahrerlaubnisse/Sondertransporte auf dem Rhein (<i>Festlegungen u. Havarien</i>) |
| 30 | Sonstige Sondertransporte auf den Kanälen |
| 100 | Zulassung größerer Abmessungen gem. § 1.06 BinSchStrO ¹ (<i>Einzelurlaubnisse</i>) |
| 37 | Zulassung größerer Abmessungen gem. § 1.06 BinSchStrO ¹ (<i>Jahresurlaubnisse</i>) |
| 2 | Erlaubnisse für Versuchsfahrten gem. § 11.02 RheinSchPV ² (<i>Verbände</i>) |
| 14 | Erlaubnisse für Versuchsfahrten gem. § 11.02 RheinSchPV ² (<i>6-Leichter-Verbände</i>) |
| 81 | Erlaubnisse für Veranstaltungen auf Kanälen |
| 107 | Erlaubnisse für Veranstaltungen auf dem Rhein |

¹ Binnenschiffahrtsstraßen-Ordnung

² Rheinschifffahrtspolizeiverordnung

Tabelle 6: Auflistung der 2007 erteilten Erlaubnisse

Wirtschaftsfragen der Schiffahrt

■ Förderung von Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs

Die WSD West ist Bewilligungsbehörde für Zuwendungen des wasserseitigen Kombinierten Verkehrs (KV) nach der Richtlinie zur Förderung von Umschlaganlagen des KV, während das Eisenbahnbundesamt Bewilligungsbehörde für den schienenseitigen KV ist. Der Bund fördert den Neu- und Ausbau und die Erweiterung von Umschlaganlagen des KV, um damit einen wirkungsvollen Beitrag zur nachhaltigen Entlastung der Straßen vom Güterverkehr zu leisten. Die Hafenwirtschaft hat damit die Möglichkeit, für Maßnahmen zur Verbesserung der Anbindung der Wasserstraßen an die anderen Verkehrsträger Zuwendungen zur Projektförderung nach § 44 Bundeshaushaltsordnung als nicht rückzahlbaren Baukostenzuschuss (inkl. einer Planungskostenpauschale) zu erhalten. Seit 1998 ist bei 48 Förderprojekten eine Bewilligungssumme von insgesamt 258,04 Mio. Euro bewilligt worden.

■ Motorenförderprogramm

Aufgrund der Richtlinie über Zuwendungen für die Beschaffung von emissionsärmeren Dieselmotoren für den Antrieb von Binnenschiffen vom 28. März 2007 in der geänderten Fassung vom 11.12.2007 sind bei der WSD West – Dezernat Schiffahrt - im Jahre 2007 Zuwendungsanträge für 89 Förderobjekte auf Güter- und Fahrgastschiffen eingegangen, die von einem Investitionsvolumen von 5.448.831 Euro für den Erwerb und Umrüstungskosten von emissionsärmeren Schiffsdieselmotoren begleitet waren.

■ Ausbildungsförderung

Im Rahmen der Ausbildungsförderung nach den „Richtlinien für die Gewährung von Beihilfen zur Ausbildungsförderung in der Binnenschiffahrt vom 01. September 1999 lagen für den Ausbildungsbeginn im Jahr 2007 insgesamt 171 Anträge vor. Davon befanden sich zum Ende des Jahres 102 Ausbildungsverhältnisse in der Förderung. 31 Anträge wurden zurückgezogen und 34 Anträge konnten zum Jahresende wegen nicht ausreichender Haushaltsmittel zunächst keine Berücksichtigung finden.

Für die Gesamtausbildungsdauer mit Beginn der Ausbildung im Jahr 2007 standen 2.534.000 Euro zur Verfügung. Diese Mittel sind übertragbar, so dass auch zunächst zurückgestellte komplette Anträge im Folgejahr bei zurückfließenden Mitteln aus Ausbildungsabbrüchen berücksichtigt werden können. Bei einem Maximalvolumen in Höhe von 25.564,59 Euro pro Ausbildungsverhältnis können jährlich ca. 100 Ausbildungsverhältnisse gefördert werden. Bis zum Ende des Jahres 2007 wurden seit Beginn der Projektförderung im Jahr 1999 insgesamt 911 Anträge gestellt, wovon bei 646 Ausbildungsverhältnissen eine Förderung bewilligt wurde.

Wirtschaftsfragen der Schifffahrt

■ Weiterbildung

Seit dem 01. November 2003 gewährt die WSD West nicht rückzahlbare Zuschüsse für Weiterbildungsmaßnahmen an deutsche Binnenschiffer. Der Schwerpunkt liegt bei Weiterbildungsmaßnahmen, die für das Führen eines Binnenschiffs verpflichtend vorgesehen sind (z. B. ADNR-Lehrgänge). Seit dem Jahr 2003 bis zum Jahr 2007 sind 857 Bescheide mit einer Bewilligungssumme von insgesamt 334.735,25 Euro bewilligt worden, davon im Jahr 2007 204 Bescheide mit einer Bewilligungssumme von 64.344,04 Euro.

■ Beihilfen für Schifferkinderheime und Schifferjugendwohnheime

Am 13. März 2007 wurde der Wasser- und Schifffahrtsdirektion West vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung die Aufgabe der Mittelverteilung der jährlich zur Verfügung stehenden Beihilfen an die Schifferkinderheime und Schiffsjungenwohnheime ebenso die damit verbundenen Befugnisse und Zuständigkeiten übertragen. Von der zur Verfügung stehenden Summe in Höhe von 51.000 Euro wurden anteilig das Schifferkinderheim Nikolausburg, Duisburg, der Arbeitgeberverband der deutschen Binnenschifffahrt e.V., Duisburg, die Kinderheimat bei der Diakonissenanstalt Salem-Köslin-Minden (alle im Bereich der WSD West), das Schifferkinderheim „Luisen-Stephanien-Stiftung“ (Bereich WSD Südwest) und das Schifferkinderheim Würzburg (Bereich WSD Süd) bedacht. Die WSDen Südwest und Süd prüfen in eigener Zuständigkeit die Verwendung der zugewiesenen Geldmittel.

■ ERP - Existenzgründungskreditprogramm

Im Rahmen des Existenzgründungskreditprogramms wurden im Jahr 2007 von der WSD West 11 Anträge zur Förderung von Existenzgründungen begutachtet. 8 Anträge leitete die WSD West befürwortend an die Kreditanstalt für Wiederaufbau (KfW). Es handelte sich um eine Kreditsumme von insgesamt 5.591.800 Euro bei einem Gesamtvolumen der Vorhaben in Höhe von 17.599.000 Euro.

■ Zugang zum Beruf des Unternehmers im Binnenschiffsgüterverkehr

Die Ausübung der Unternehmertätigkeit in der Binnenschifffahrt bedarf gemäß § 2 Binnenschiffsgüter-Berufszugangsverordnung seit dem 01. Januar 1994 einer Erlaubnisurkunde. Erlaubnisbehörde ist die jeweils zuständige WSD. Seit Einführung der Verordnung wurden 579 Anträge bearbeitet und 534 Urkunden ausgestellt (2007: 3 Urkunden).



■ *Schifffahrtsabgaben*

Im Jahre 2007 wurden durch die WSD West 33.348.109 Euro an Schifffahrtsabgaben auf den norddeutschen Bundeswasserstraßen im Binnenbereich vereinnahmt, gegenüber 31.340.962 Euro im Jahr 2006 (Mehreinnahmen von 2.007.147 Euro).

| Jahr | Verkehrsleistung (tkm) | Verkehrsmenge (t) | Schifffahrtsabgaben (EUR) |
|------|------------------------|-------------------|---------------------------|
| 2006 | 8.952.395.024 | 60.766.355 | 31.340.962 |
| 2007 | 9.528.855.259 | 63.385.946 | 33.348.109 |

Tabelle 7: Vergleich der Schifffahrtsabgaben von 2006 und 2007

Das Inkasso von 97,2 % wurde über das Stundungsverfahren der Deutschen Verkehrsbank abgewickelt. Der Anteil der Barzahlung betrug 2,8 %.

Wirtschaftsfragen der Schifffahrt

Auf den abgabepflichtigen norddeutschen Bundeswasserstraßen im Binnenbereich (= Wasserstraßen im Bereich der WSDen West, Nordwest, Mitte und Ost) wurden in 2007 insgesamt 83.139 Container befördert. Die hier genannten Zahlen weichen von denen im Kapitel 3 Containerverkehr ab, weil der betrachtete Wasserstraßenbereich sich nicht nur auf die westdeutschen Kanäle beschränkt.

Vergleich 2006 zu 2007

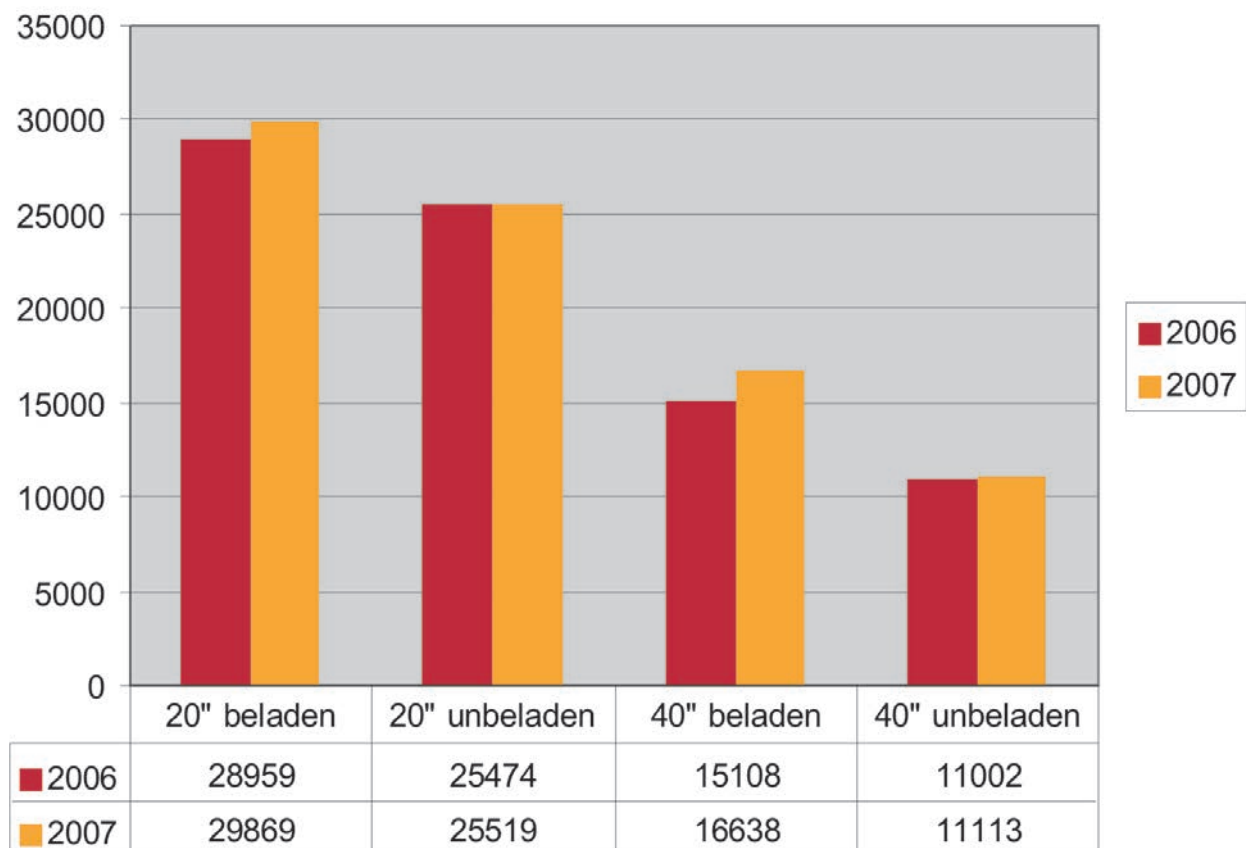


Abbildung 4: Containerzahlen auf norddeutschen Bundeswasserstraßen

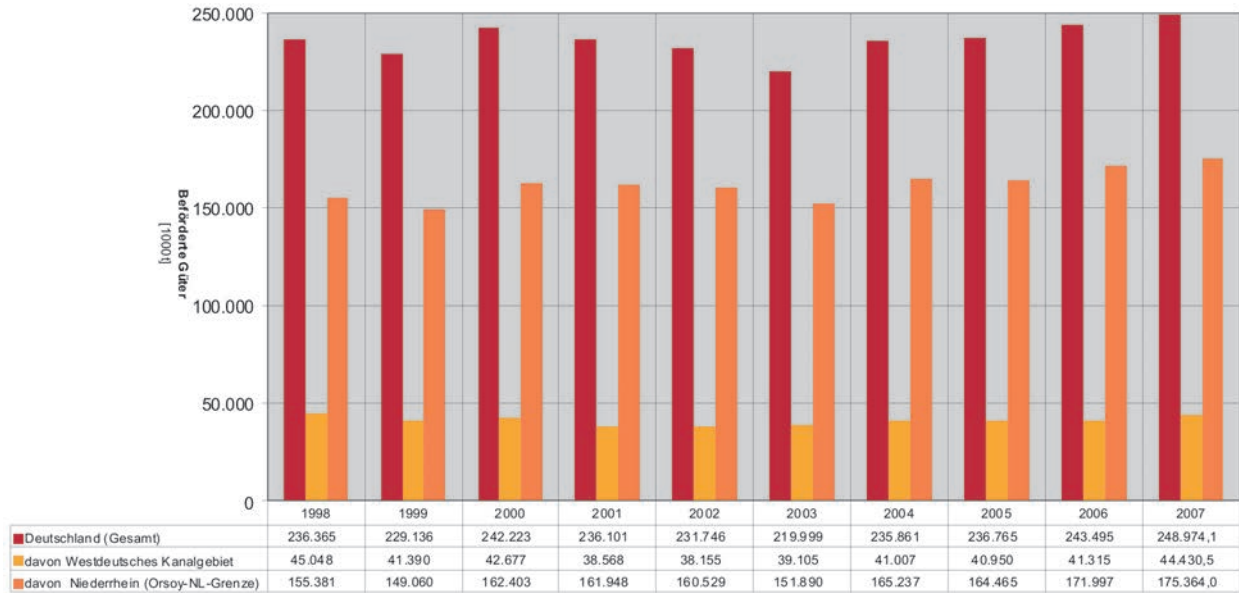
Anlage 1

Güterverkehr

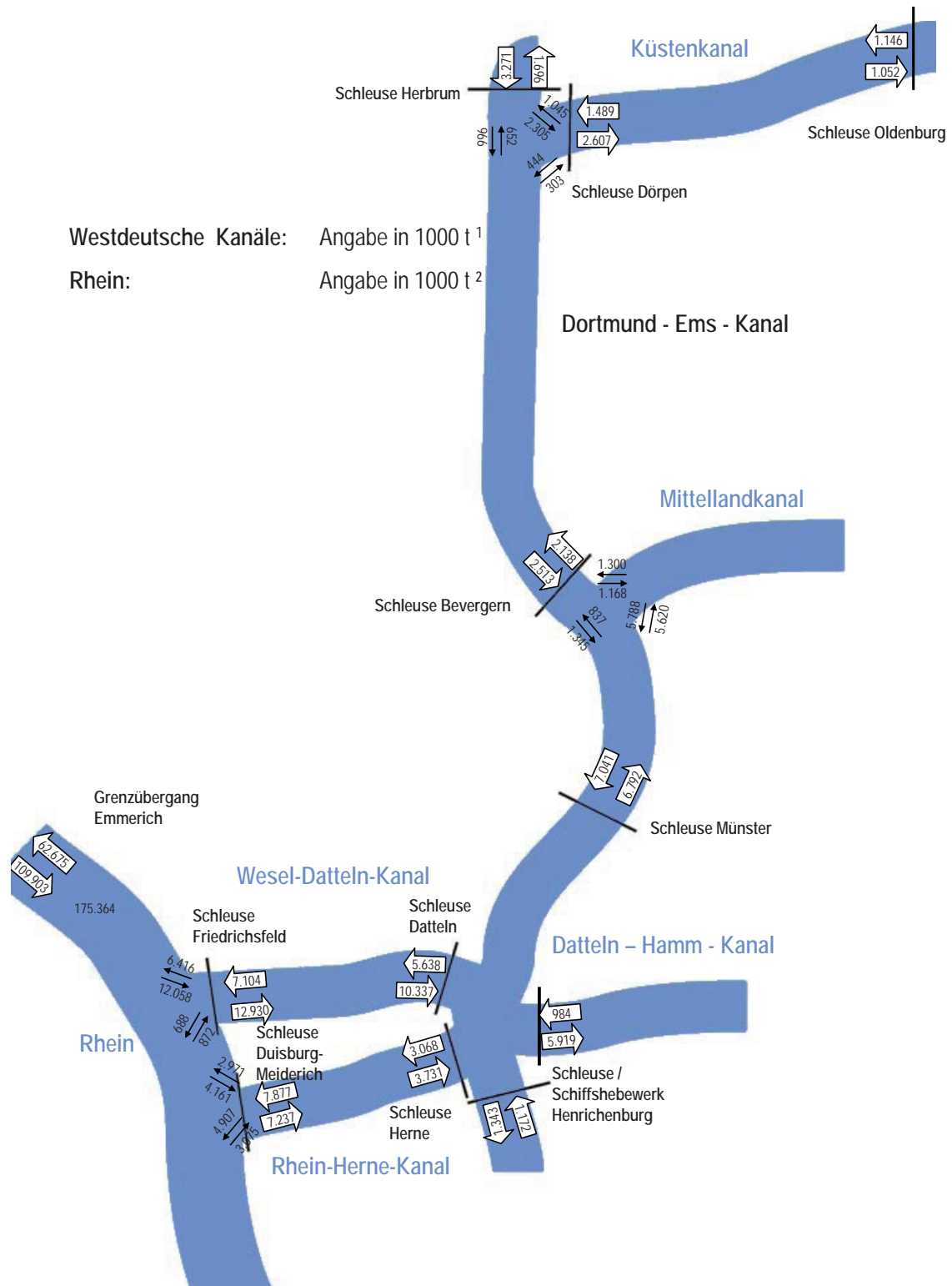
| | |
|---------------------------------------------------------|---------|
| Deutschland (Gesamt) | 2 |
| Übersicht WSD-West – Güterverkehr 2007 | 3 |
| Rhein | 4 - 7 |
| Übersicht Westdeutsches Kanalgebiet – Gütermengen | 8 |
| Wesel-Datteln-Kanal | 9 - 12 |
| Rhein-Herne-Kanal | 13 |
| Datteln-Hamm-Kanal | 14 |
| Dortmund-Ems-Kanal | 15 - 16 |
| Küstenkanal | 17 |

Deutschland (Gesamt)²

Güterbeförderung im gesamten deutschen Wasserstraßennetz



Übersicht WSD-West – Güterverkehr 2007

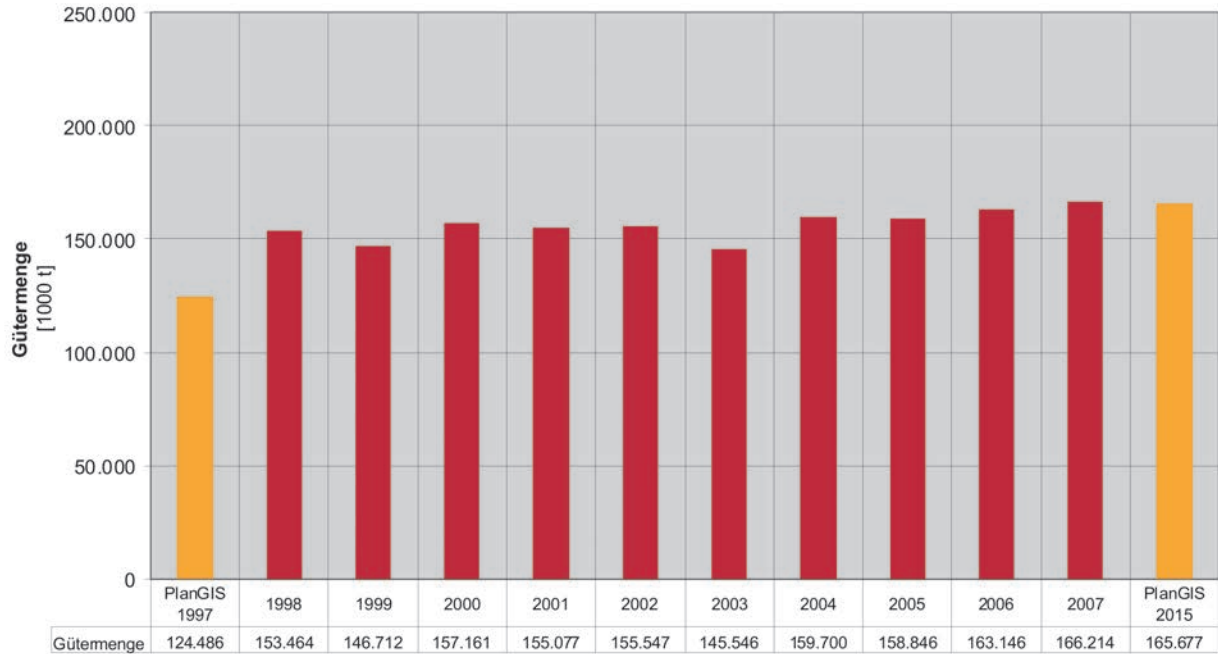


¹ Datengrundlage: Abgabenerhebungsprogramm (ASS) der WSV

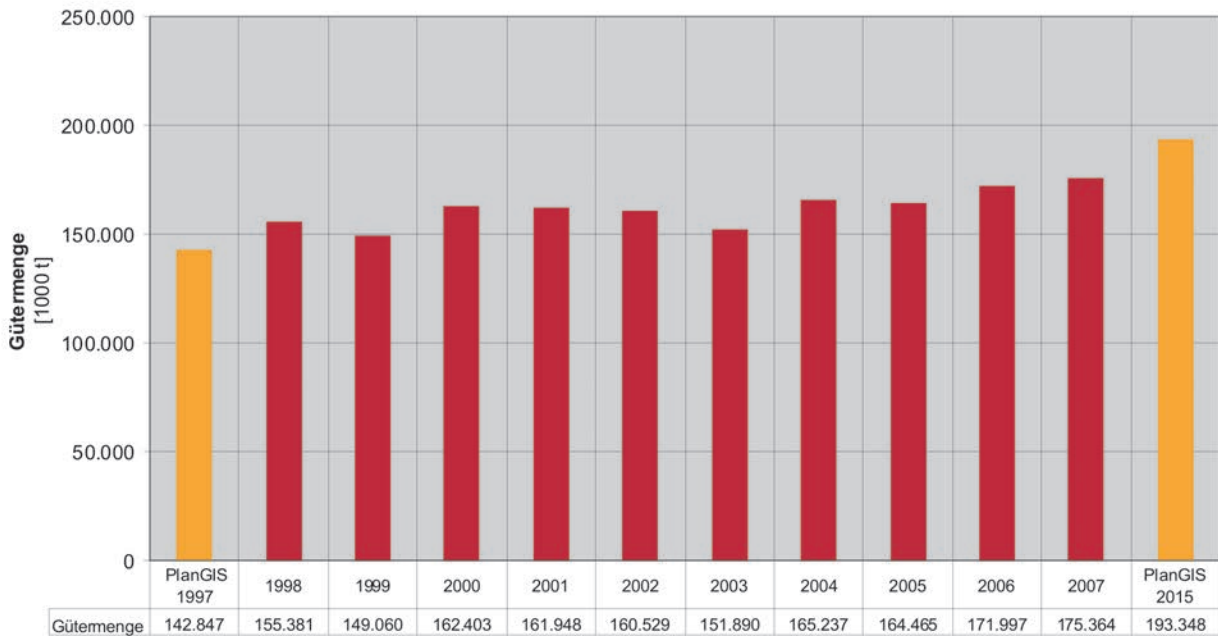
² Datengrundlage: Statistisches Bundesamt

Rhein²

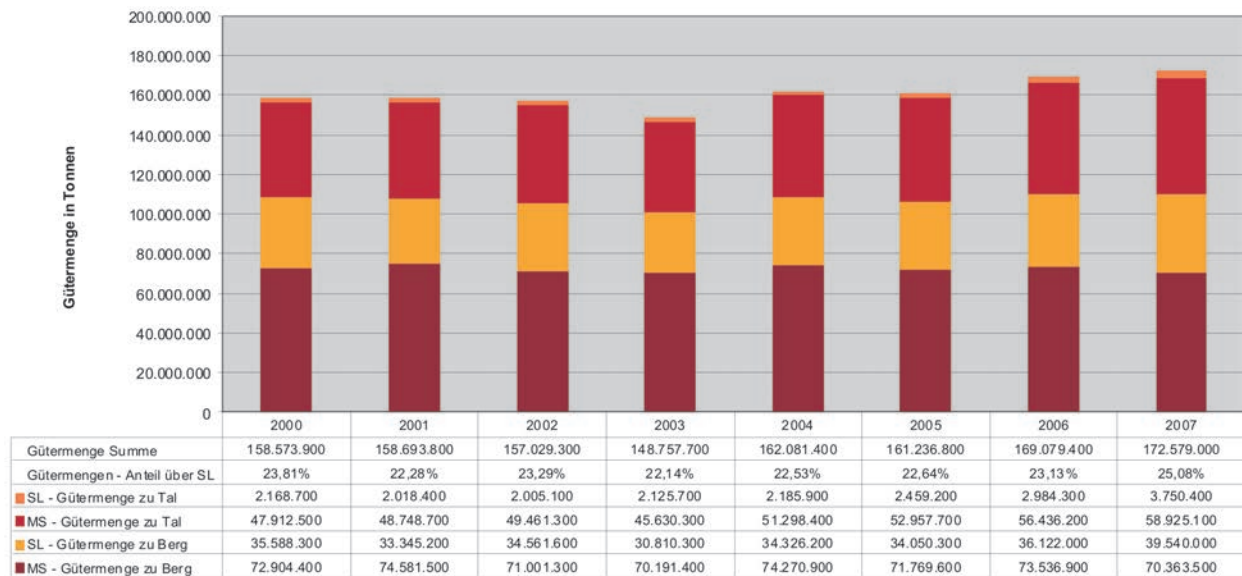
Lülsdorf – Orsoy in Gütertonnen / Jahr und Prognose nach PlanGIS



Orsoy – Lülsdorf in Gütertonnen / Jahr und Prognose nach PlanGIS



Durchgangsverkehr bei Emmerich



Emmerich (Güterverkehr nach Hauptgüterarten)

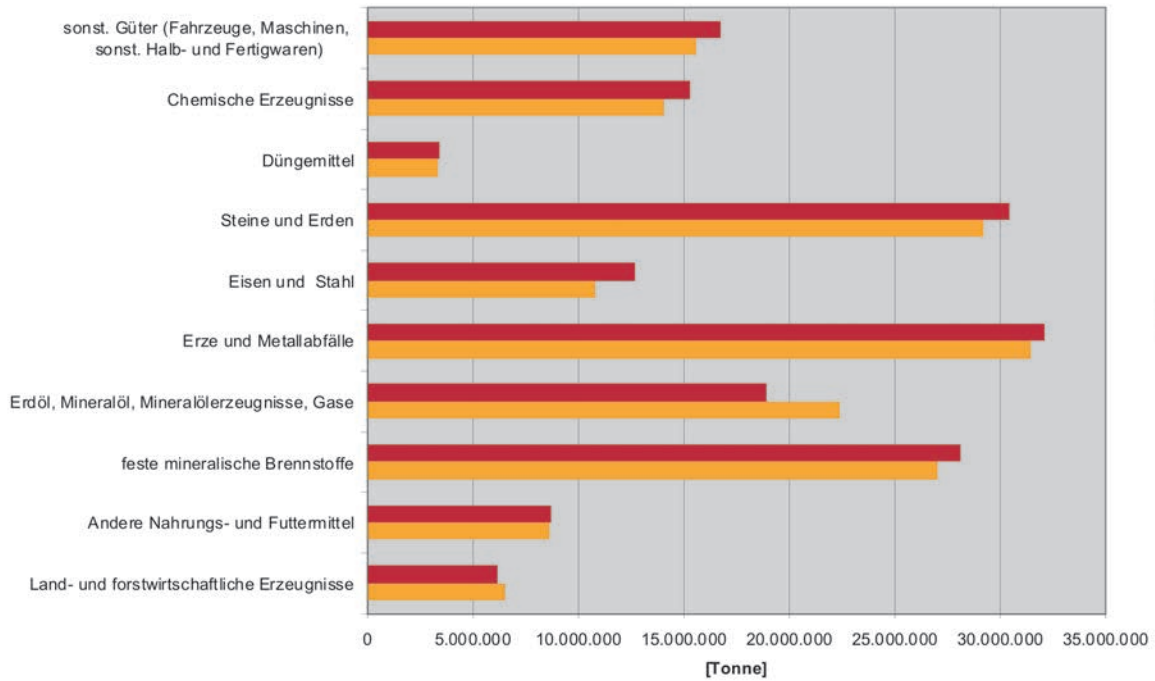
| Güterart | 2006 | | | 2007 | | | Veränderung in % |
|----------------------------------------------------------------|--------------------|-------------------|--------------------|--------------------|-------------------|--------------------|------------------|
| | zu Berg | zu Tal | Gesamt | zu Berg | zu Tal | Gesamt | |
| Land- und forstwirtschaftliche Erzeugnisse | 1.194.100 | 5.319.400 | 6.513.500 | 1.159.800 | 5.000.200 | 6.160.000 | -5,4% |
| Andere Nahrungs- und Futtermittel | 5.631.200 | 3.022.200 | 8.653.400 | 5.578.000 | 3.099.600 | 8.677.600 | 0,3% |
| feste mineralische Brennstoffe | 26.415.500 | 600.900 | 27.016.400 | 27.701.900 | 428.300 | 28.130.200 | 4,1% |
| Erdöl, Mineralöl, Mineralölerzeugnisse, Gase | 18.543.200 | 3.838.000 | 22.381.200 | 13.805.700 | 5.097.700 | 18.903.400 | -15,5% |
| Erze und Metallabfälle | 30.030.100 | 1.445.000 | 31.475.100 | 30.833.700 | 1.260.500 | 32.094.200 | 2,0% |
| Eisen und Stahl | 5.073.200 | 5.702.600 | 10.775.800 | 6.598.700 | 6.075.400 | 12.674.100 | 17,6% |
| Steine und Erden | 6.846.800 | 22.368.400 | 29.215.200 | 6.893.800 | 23.579.300 | 30.473.100 | 4,3% |
| Düngemittel | 2.018.800 | 1.350.000 | 3.368.800 | 2.008.600 | 1.436.000 | 3.444.600 | 2,3% |
| Chemische Erzeugnisse | 8.052.000 | 6.003.100 | 14.055.100 | 8.869.600 | 6.402.100 | 15.271.700 | 8,7% |
| Sonstige Erzeugnisse (Maschinen, sonst. Halb- und Fertigwaren) | 5.853.900 | 9.770.800 | 15.624.700 | 6.453.500 | 10.296.400 | 16.749.900 | 7,2% |
| insgesamt | 109.658.800 | 59.420.400 | 169.079.200 | 109.903.300 | 62.675.500 | 172.578.800 | 2,1% |

¹ Datengrundlage: Abgabenerhebungsprogramm (ASS) der WSV

² Datengrundlage: Statistisches Bundesamt

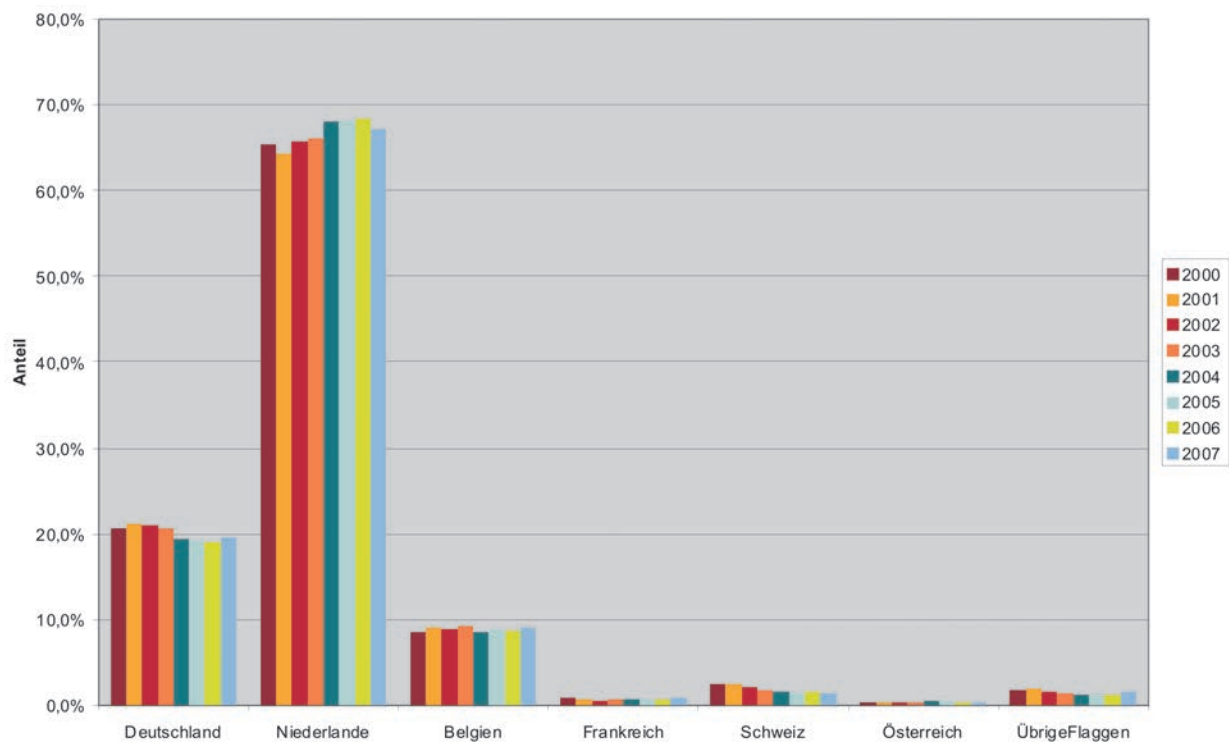
Rhein²

Verkehr nach Hauptgüterarten Grenzübergang Emmerich



Emmerich (Güterverkehr nach Flaggenanteilen)

| | 2000 | 2001 | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 |
|---------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Deutschland | 20,7% | 21,2% | 20,9% | 20,7% | 19,4% | 19,1% | 19,0% | 19,7% |
| Niederlande | 65,4% | 64,4% | 65,7% | 66,0% | 68,0% | 68,2% | 68,4% | 67,2% |
| Belgien | 8,5% | 9,1% | 8,9% | 9,2% | 8,6% | 8,8% | 8,7% | 9,0% |
| Frankreich | 0,9% | 0,8% | 0,5% | 0,6% | 0,6% | 0,6% | 0,7% | 0,9% |
| Schweiz | 2,5% | 2,4% | 2,0% | 1,7% | 1,5% | 1,5% | 1,6% | 1,3% |
| Österreich | 0,3% | 0,3% | 0,3% | 0,3% | 0,6% | 0,5% | 0,4% | 0,4% |
| ÜbrigeFlaggen | 1,7% | 1,9% | 1,6% | 1,4% | 1,3% | 1,3% | 1,3% | 1,5% |

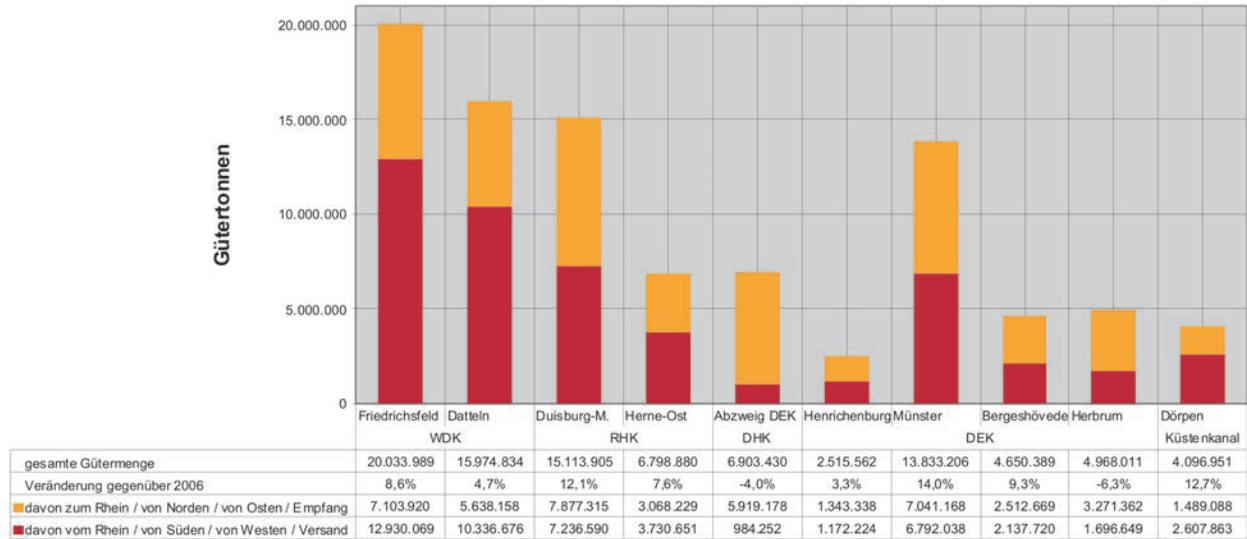


¹ Datengrundlage: Abgabenerhebungsprogramm (ASS) der WSV

² Datengrundlage: Statistisches Bundesamt

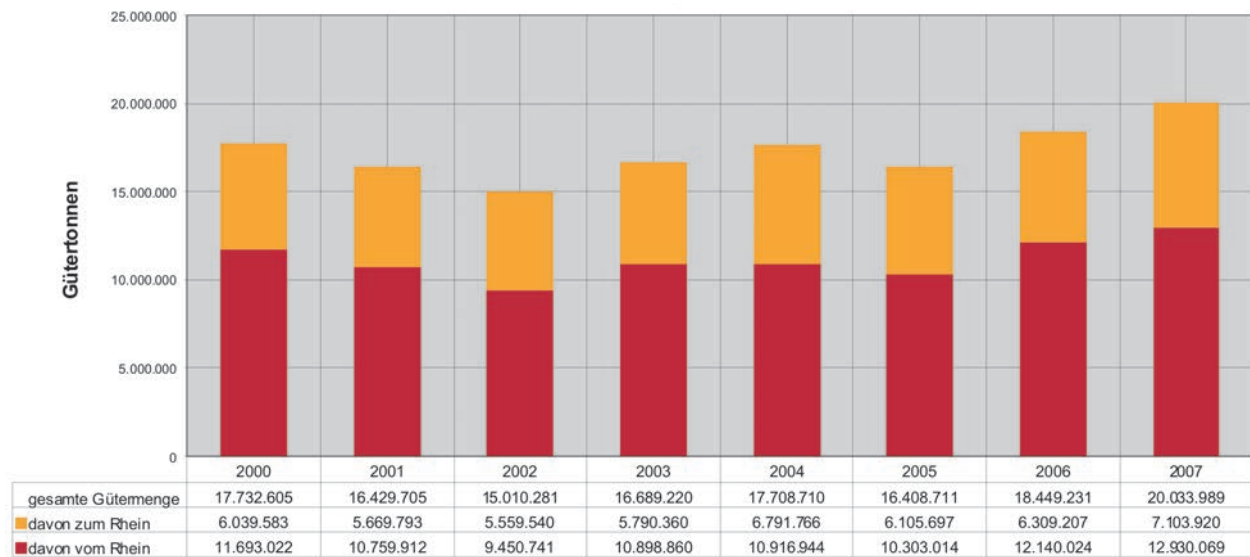
Übersicht Westdeutsches Kanalgebiet – Gütermengen¹

Transportierte Gütertonnen



Wesel-Datteln-Kanal¹

Schleuse Friedrichsfeld (Gütermenge in Tonnen)



¹ Datengrundlage: Abgabenerhebungsprogramm (ASS) der WSV

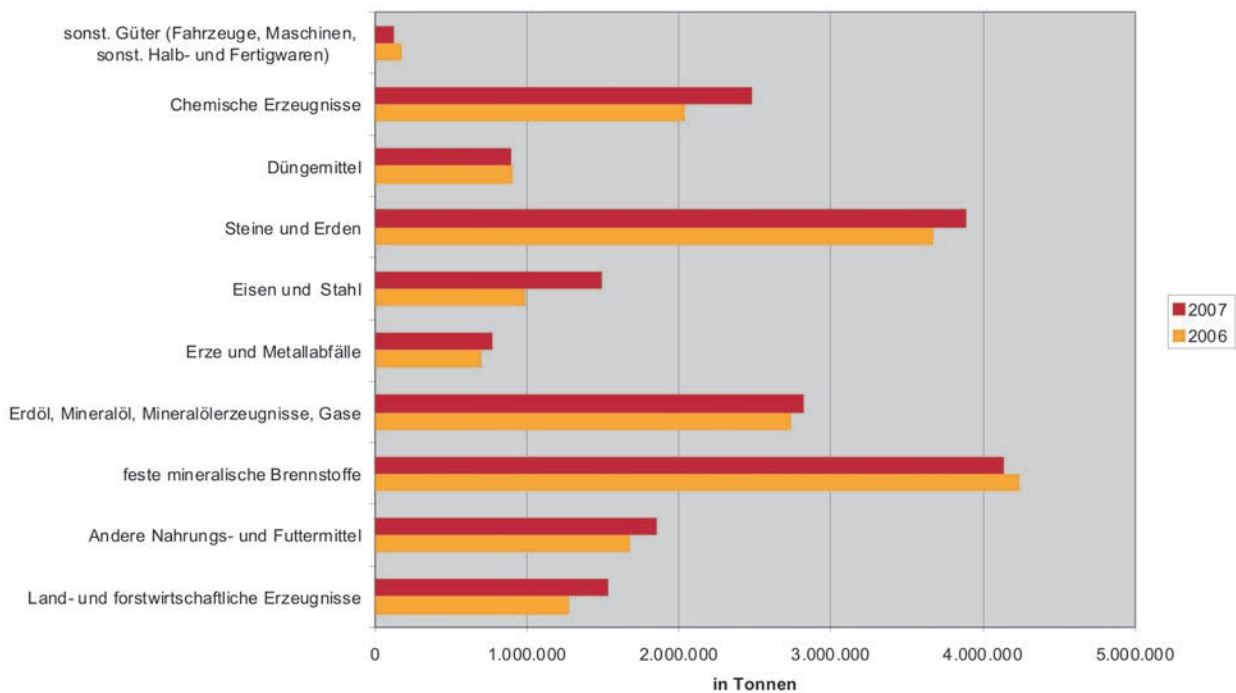
² Datengrundlage: Statistisches Bundesamt

Wesel-Datteln-Kanal¹

Schleuse Friedrichsfeld (Güterverkehr nach Hauptgüterarten)

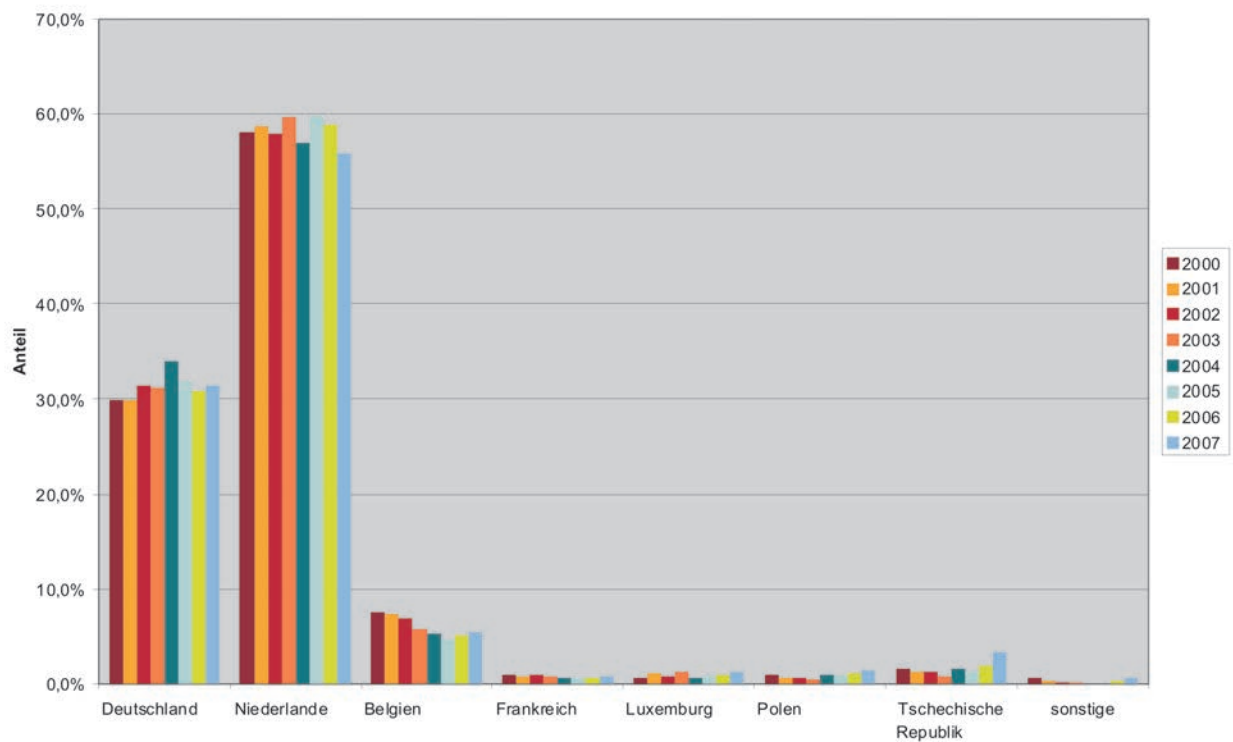
| Güterart | in t | | | | | | Veränderung in t | Veränderung in % |
|----------------------------------------------------------------------|-------------------|------------------|-------------------|-------------------|------------------|-------------------|---------------------|---------------------|
| | 2006 | | | 2007 | | | | |
| | vom Rhein | zum Rhein | Gesamt | vom Rhein | zum Rhein | Gesamt | | |
| Land- und forstwirtschaftliche Erzeugnisse | 225.053 | 1.057.664 | 1.282.717 | 295.637 | 1.239.914 | 1.535.551 | 252.834 | 19,7% |
| Andere Nahrungs- und Futtermittel | 1.196.000 | 483.219 | 1.679.219 | 1.296.114 | 562.364 | 1.858.478 | 160.117 | 10,7% |
| feste mineralische Brennstoffe | 3.969.147 | 275.635 | 4.244.782 | 3.893.174 | 244.865 | 4.138.039 | 916.147 | -2,5% |
| Erdöl, Mineralöl, Mineralölerzeugnisse, Gase | 2.257.280 | 478.452 | 2.735.732 | 2.118.062 | 705.291 | 2.823.353 | 387.837 | 3,2% |
| Erze und Metallabfälle | 392.037 | 309.255 | 701.292 | 439.893 | 339.049 | 778.942 | 114.311 | 11,1% |
| Eisen und Stahl | 598.738 | 393.437 | 992.175 | 1.021.145 | 475.492 | 1.496.637 | 120.887 | 50,8% |
| Steine und Erden | 1.626.393 | 2.052.252 | 3.678.645 | 1.686.782 | 2.206.170 | 3.892.952 | 111.160 | 5,8% |
| Düngemittel | 617.306 | 294.645 | 911.951 | 641.025 | 257.525 | 898.550 | -19.406 | -1,5% |
| Chemische Erzeugnisse | 1.154.245 | 886.540 | 2.040.785 | 1.473.415 | 1.006.733 | 2.480.148 | 165.226 | 21,5% |
| sonst. Güter (Fahrzeuge, Maschinen, sonst. Halb- und Fertigwaren) | 103.825 | 78.108 | 181.933 | 64.822 | 58.303 | 123.125 | 122.497 | -32,3% |
| insgesamt | 12.140.024 | 6.309.207 | 18.449.231 | 12.930.069 | 7.095.705 | 20.025.774 | 2.040.520 | 8,5% |

Verkehr nach Hauptgüterarten WDK Schleuse Friedrichsfeld



Schleuse Friedrichsfeld (Güterverkehr nach Flaggenanteilen)

| | 2000 | 2001 | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 |
|-----------------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Deutschland | 29,9% | 29,9% | 31,4% | 31,1% | 34,0% | 31,8% | 30,9% | 31,4% |
| Niederlande | 58,1% | 58,7% | 57,9% | 59,6% | 57,0% | 59,9% | 59,0% | 55,8% |
| Belgien | 7,5% | 7,4% | 6,9% | 5,8% | 5,2% | 4,6% | 5,1% | 5,4% |
| Frankreich | 0,9% | 0,7% | 0,9% | 0,8% | 0,6% | 0,6% | 0,6% | 0,8% |
| Luxemburg | 0,7% | 1,1% | 0,8% | 1,2% | 0,6% | 0,8% | 1,0% | 1,2% |
| Polen | 0,9% | 0,6% | 0,6% | 0,5% | 1,0% | 0,9% | 1,1% | 1,4% |
| Tschechische Republik | 1,5% | 1,3% | 1,2% | 0,8% | 1,5% | 1,3% | 1,9% | 3,4% |
| sonstige | 0,6% | 0,3% | 0,2% | 0,1% | 0,0% | 0,0% | 0,3% | 0,6% |

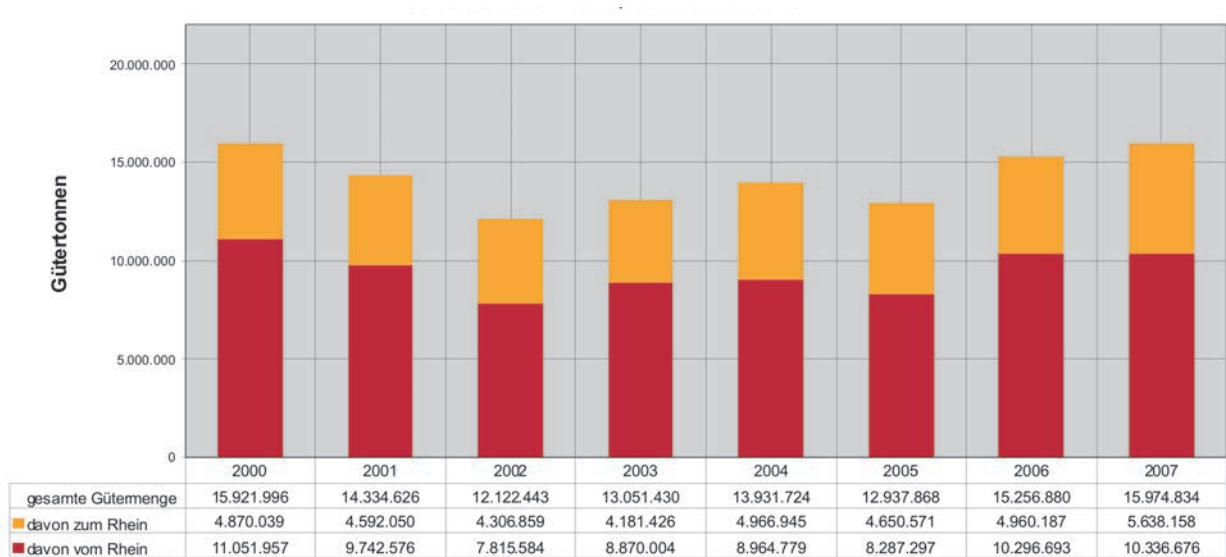


¹ Datengrundlage: Abgabenerhebungsprogramm (ASS) der WSV

² Datengrundlage: Statistisches Bundesamt

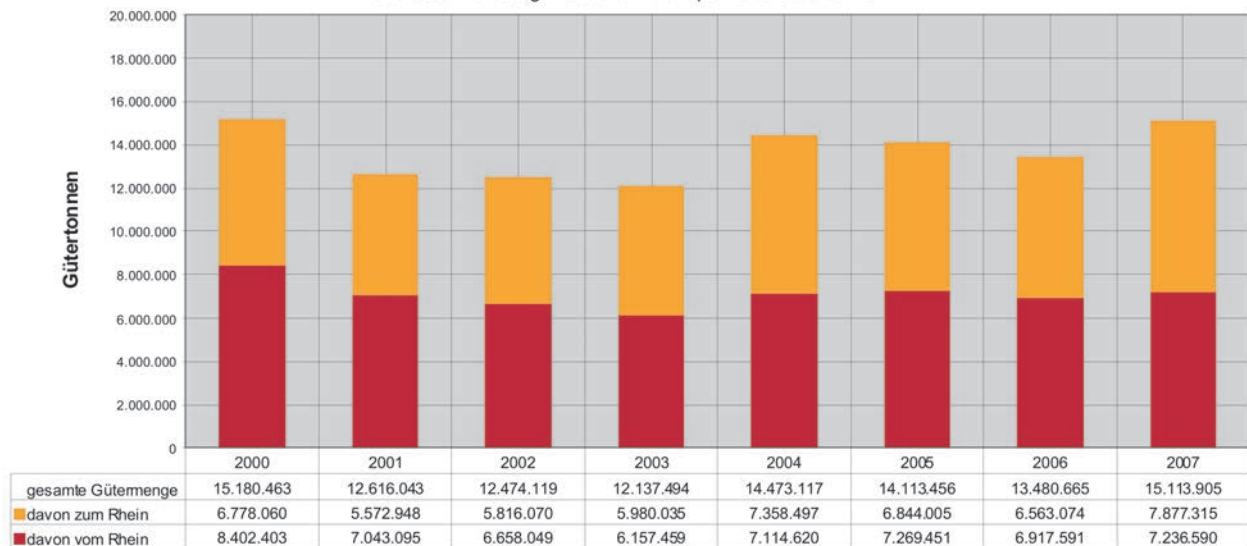
Wesel-Datteln-Kanal¹

Schleuse Datteln (Gütermenge in Tonnen)

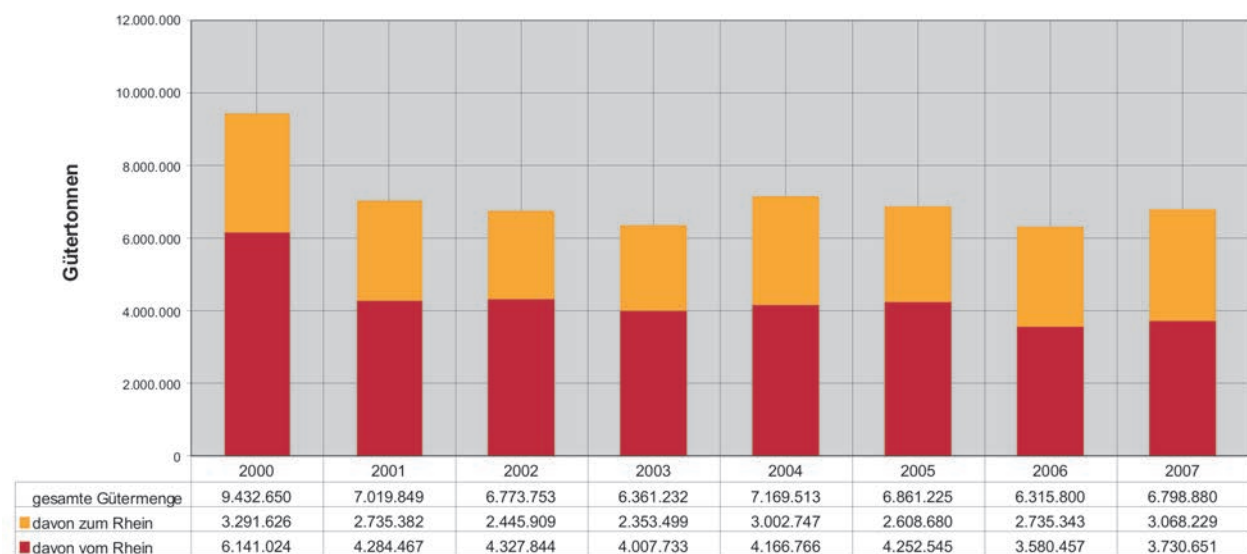


Rhein-Herne-Kanal¹

Schleuse Duisburg-Meiderich (Gütermenge in Tonnen)



Schleuse Herne Ost (Gütermenge in Tonnen)

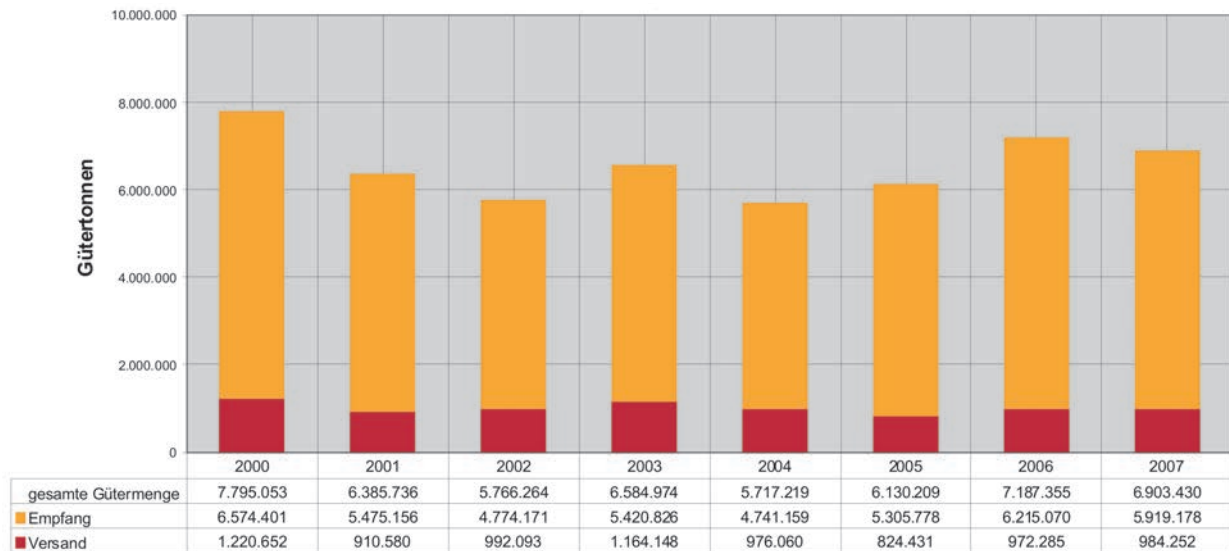


¹ Datengrundlage: Abgabenerhebungsprogramm (ASS) der WSV

² Datengrundlage: Statistisches Bundesamt

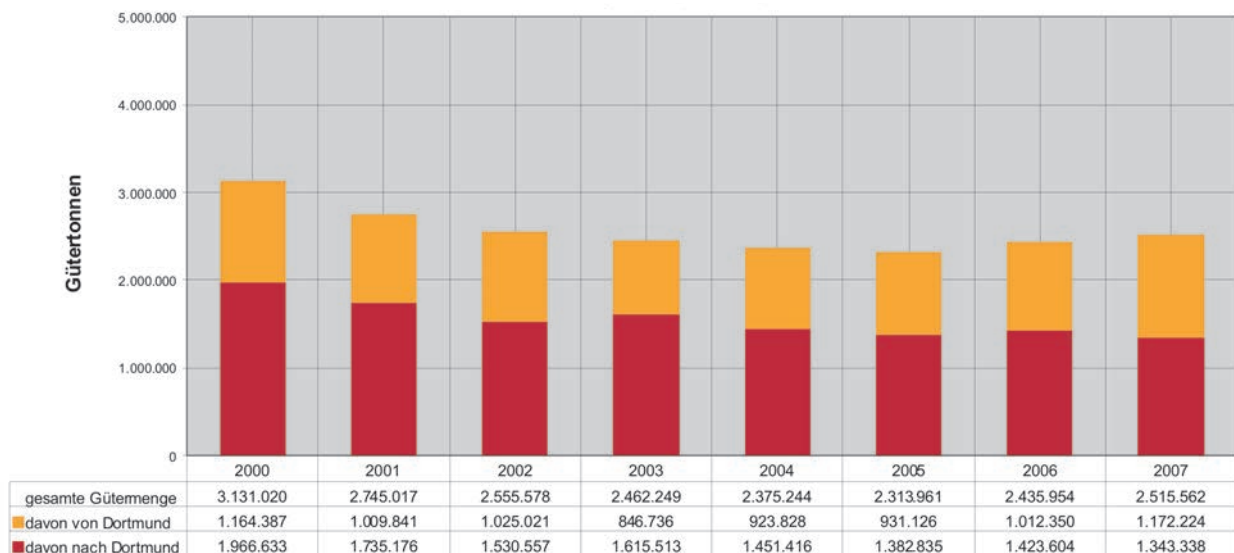
Datteln-Hamm-Kanal¹

Abzweig vom DEK in den DHK

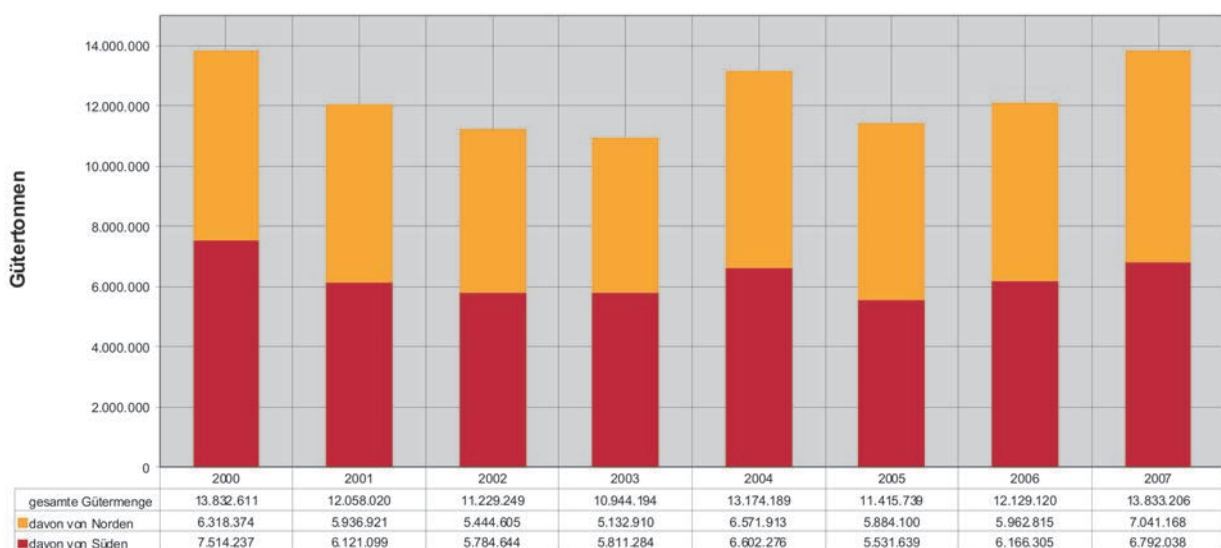


Dortmund-Ems-Kanal¹

DEK Süd: Schleuse Henrichenburg (Gütermenge in Tonnen)



DEK Süd: Schleuse Münster (Gütermenge in Tonnen)

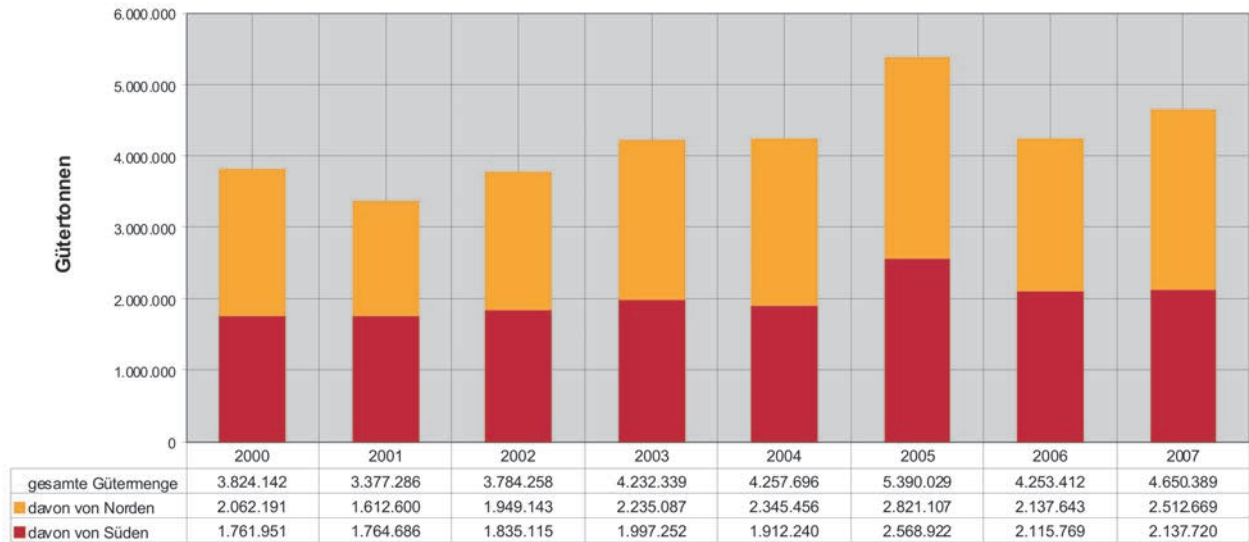


¹ Datengrundlage: Abgabenerhebungsprogramm (ASS) der WSV

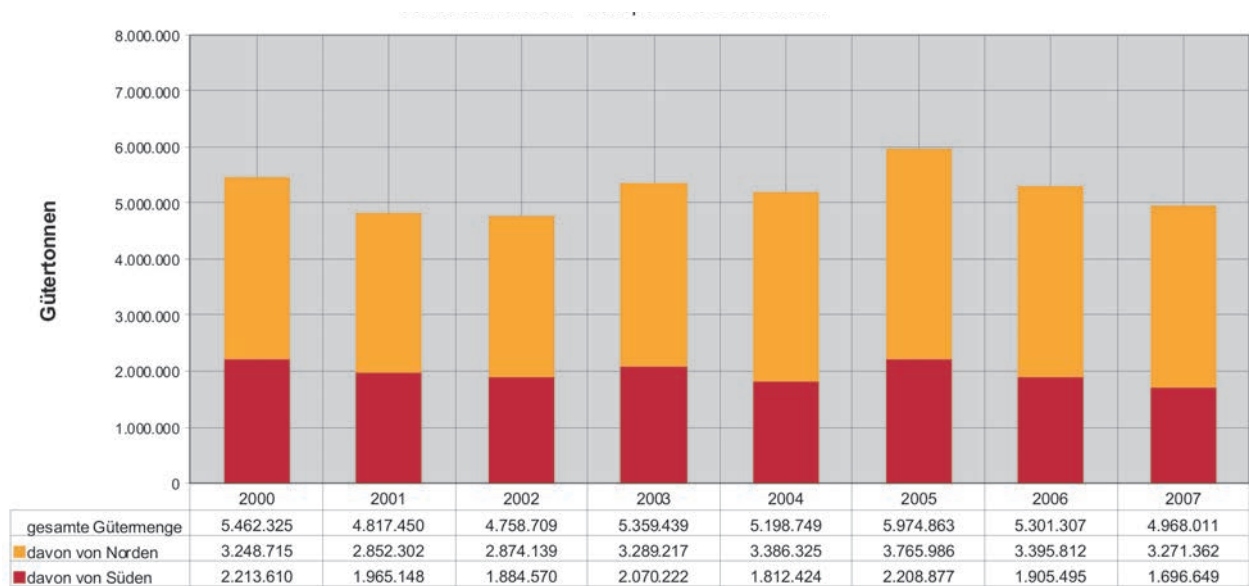
² Datengrundlage: Statistisches Bundesamt

Dortmund-Ems-Kanal¹

DEK Nord: Schleuse Bevergern (Gütermenge in Tonnen)

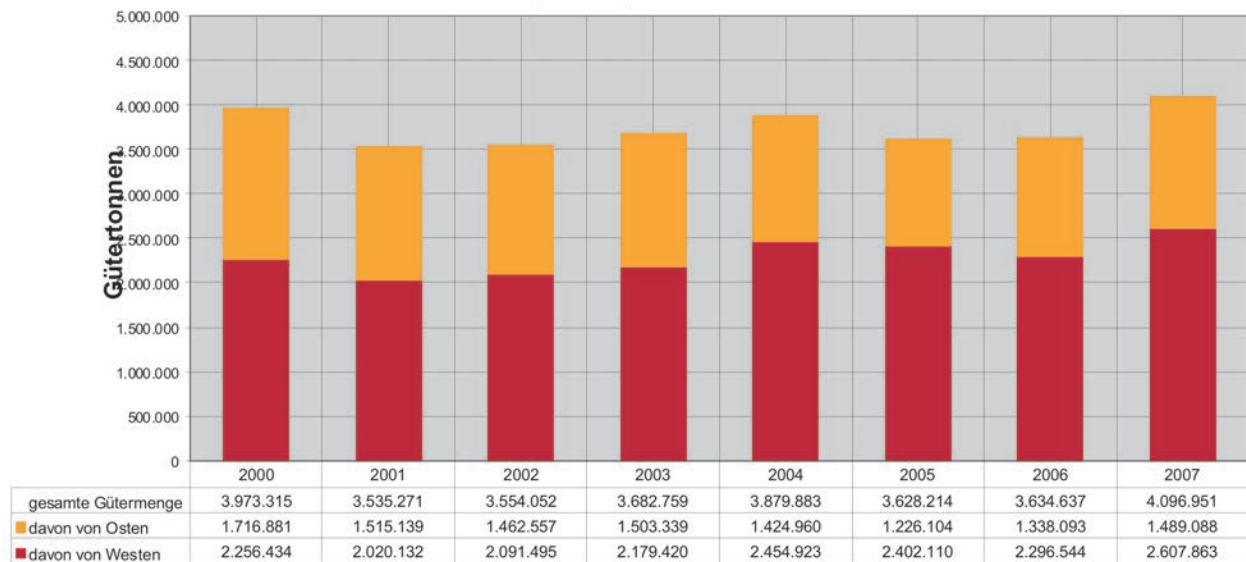


DEK Nord: Schleuse Herbrum (Gütermenge in Tonnen)



Küstenkanal¹

Schleuse Dörpen (Gütermenge in Tonnen)



¹ Datengrundlage: Abgabenerhebungsprogramm (ASS) der WSV

² Datengrundlage: Statistisches Bundesamt

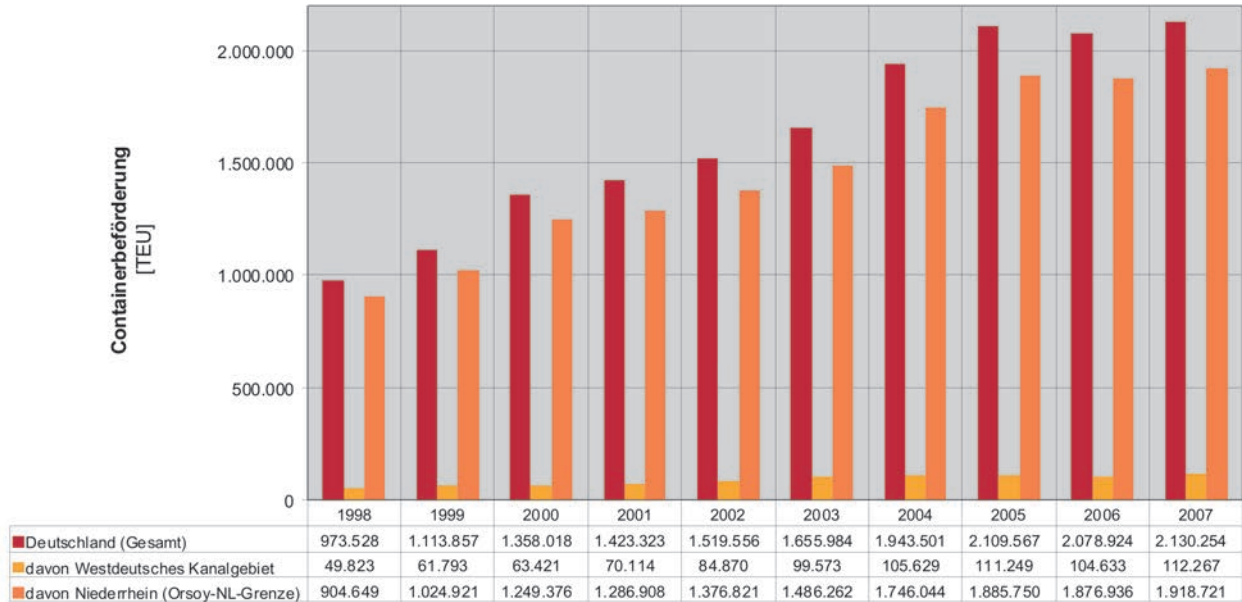
Anlage 2

Container

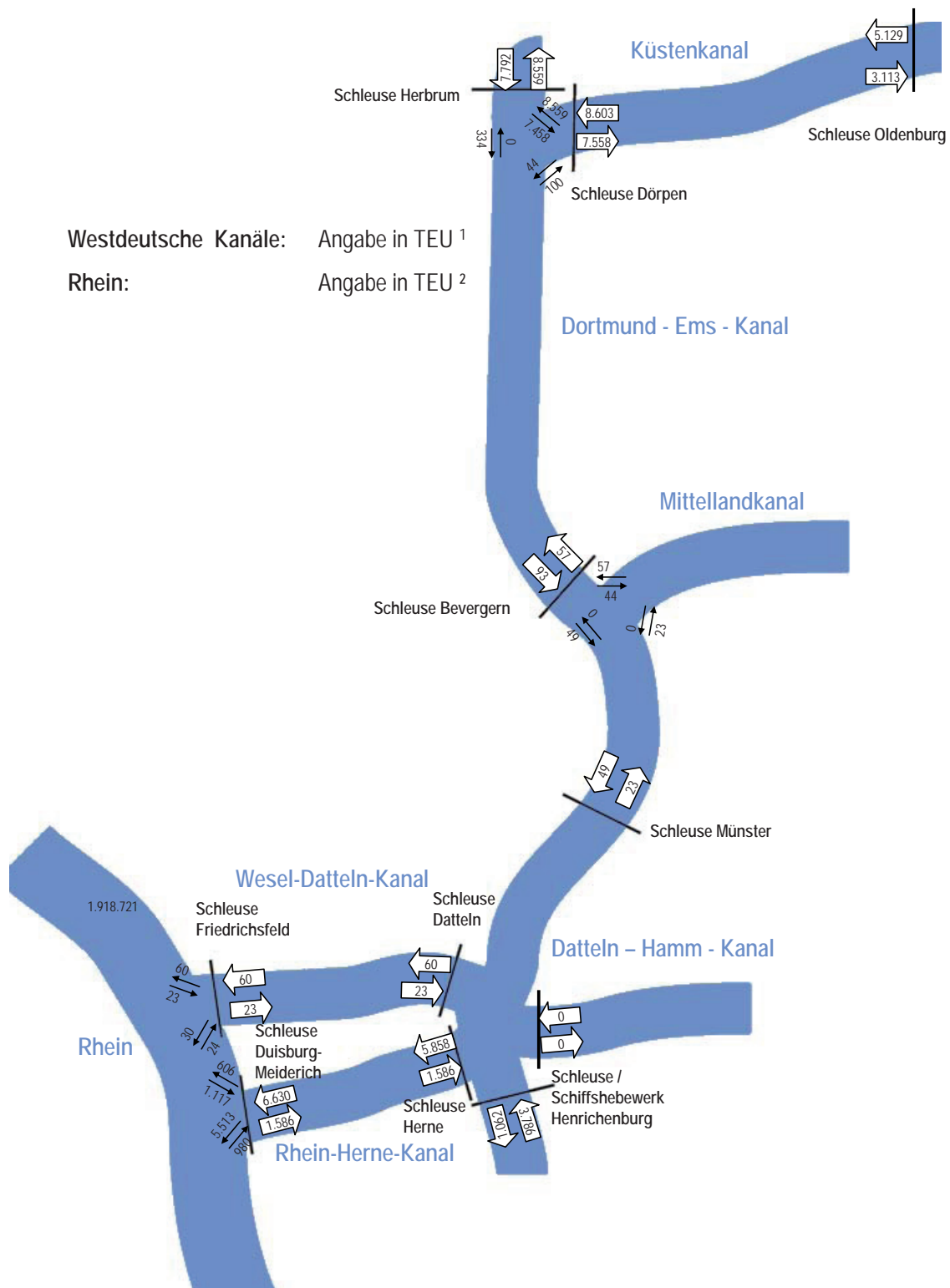
| | |
|-------------------------------------------------------------|-------|
| Deutschland (Gesamt) | 2 |
| Übersicht WSD-West – Containerverkehr 2007 | 3 |
| Rhein | 4 |
| Übersicht Westdeutsches Kanalgebiet – Containermengen | 5 |
| Wesel-Datteln-Kanal | 6 |
| Rhein-Herne-Kanal | 7 |
| Dortmund-Ems-Kanal | 8 - 9 |
| Küstenkanal | 10 |

Deutschland (Gesamt)²

In Containern beförderte Güter
im gesamten deutschen Wasserstraßennetz



Übersicht WSD-West – Containerverkehr 2007

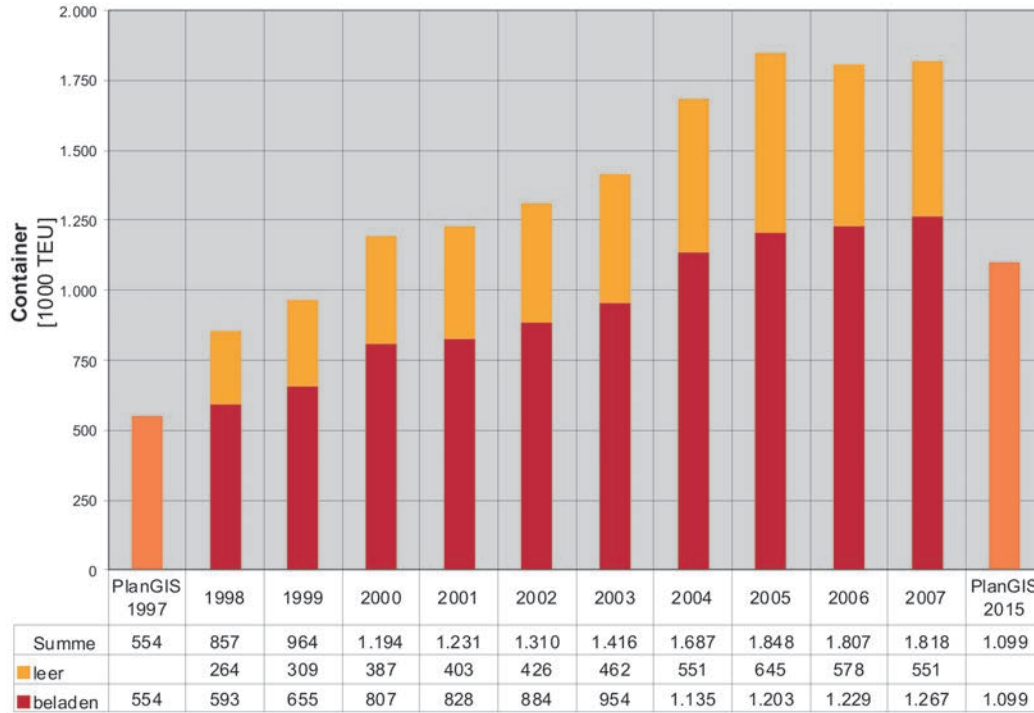


¹ Datengrundlage: Abgabenerhebungsprogramm (ASS) der WSV

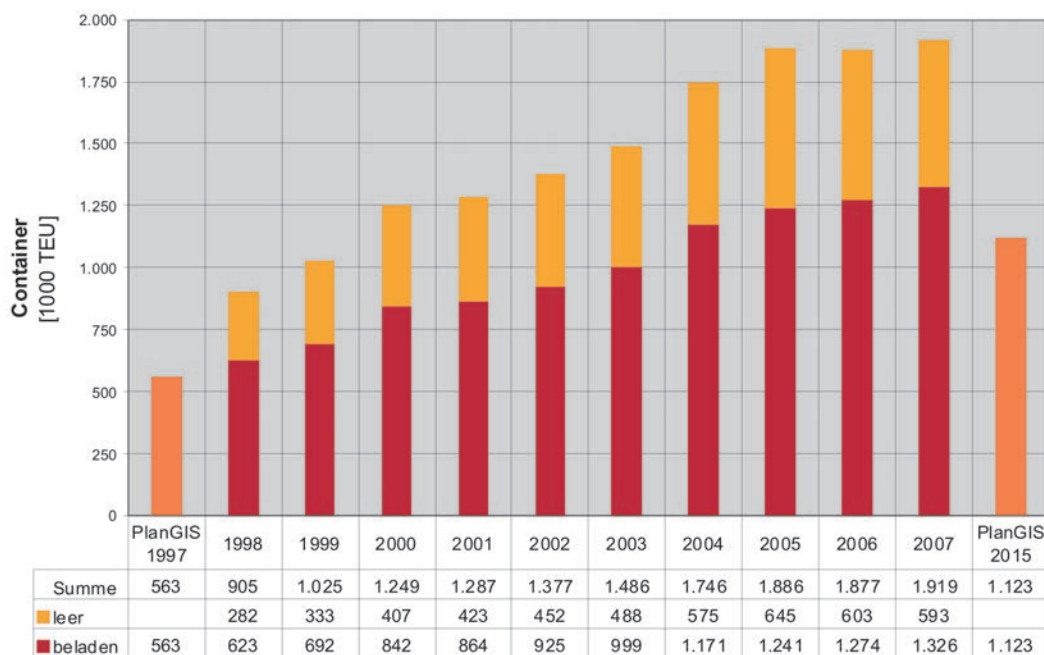
² Datengrundlage: Statistisches Bundesamt

Rhein²

Lülsdorf – Orsoy in Gütertonnen / Jahr und Prognose nach PlanGIS

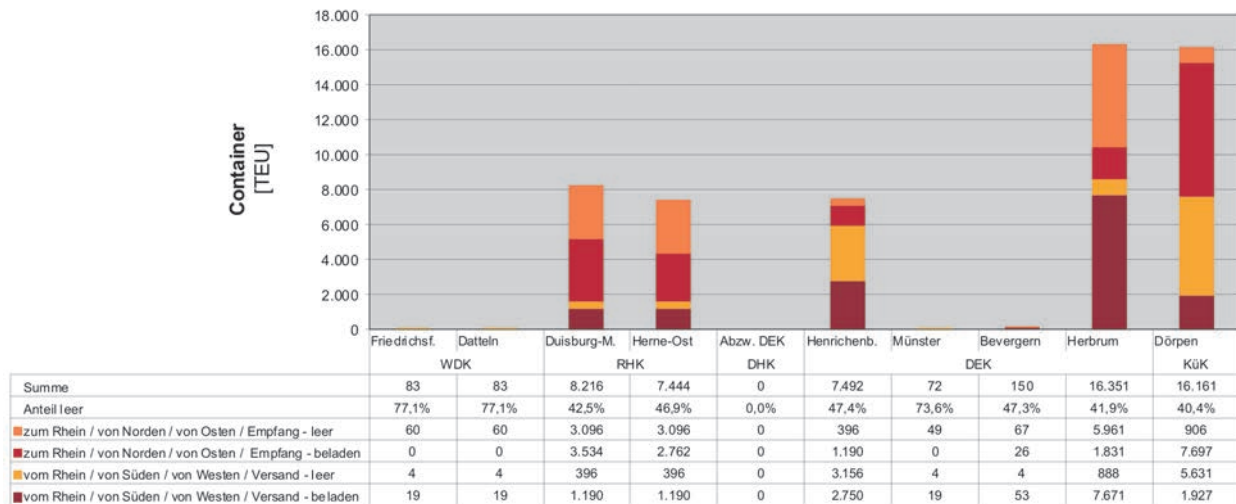


Orsoy – NL-Grenze in Gütertonnen/Jahr und Prognose nach PlanGIS



Übersicht Westdeutsches Kanalgebiet – Containermengen¹

Anzahl der transportierten Container

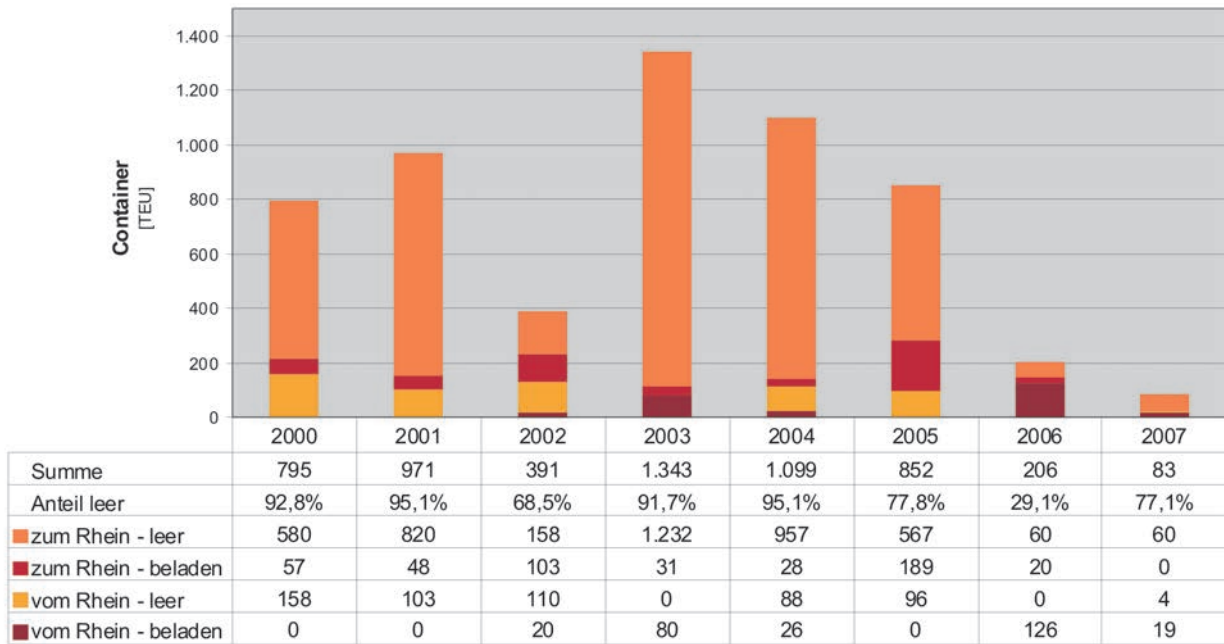


¹ Datengrundlage: Abgabenerhebungsprogramm (ASS) der WSV

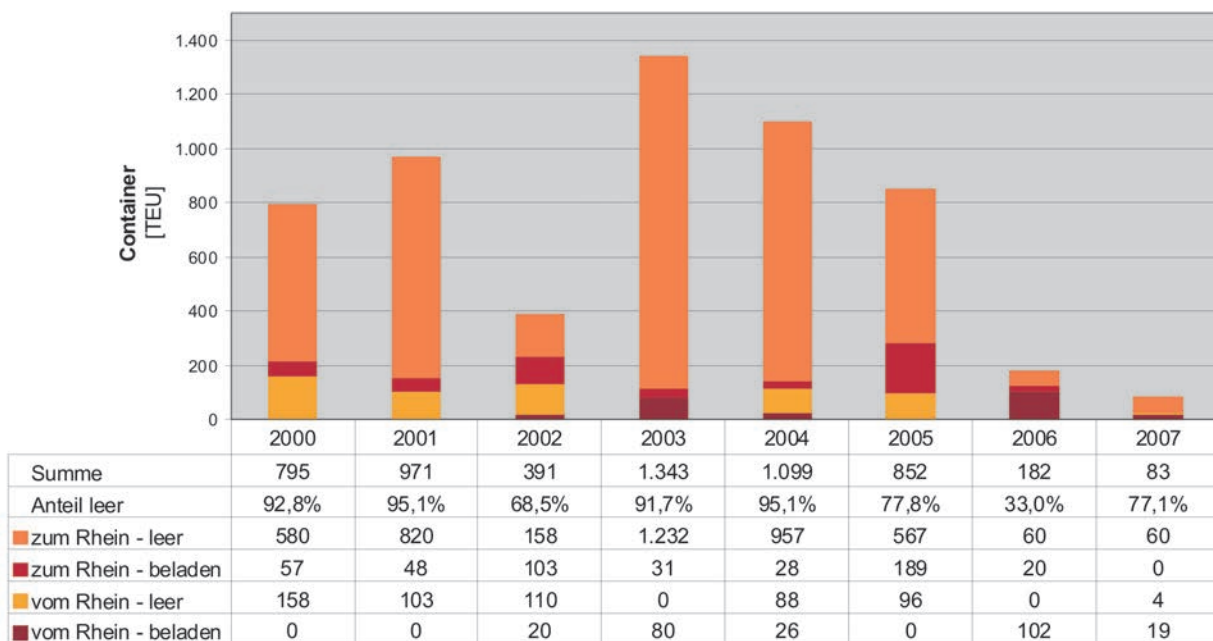
² Datengrundlage: Statistisches Bundesamt

Wesel-Datteln-Kanal¹

Schleuse Friedrichsfeld (Container in TEU)

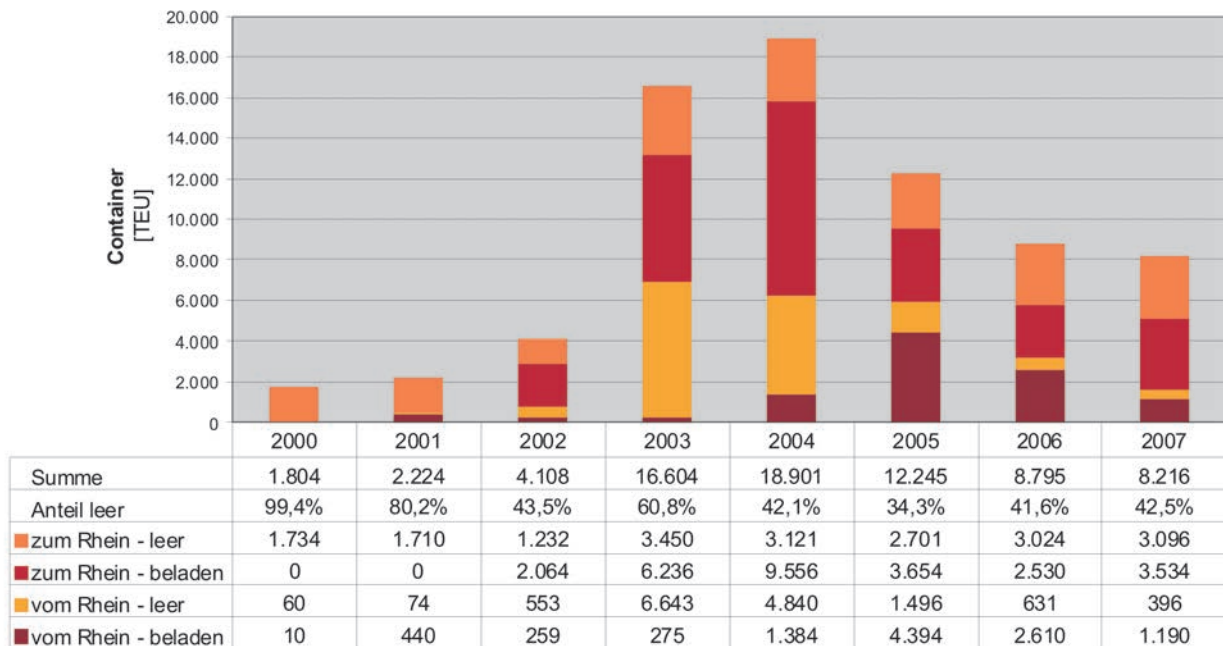


Schleuse Datteln (Container in TEU)

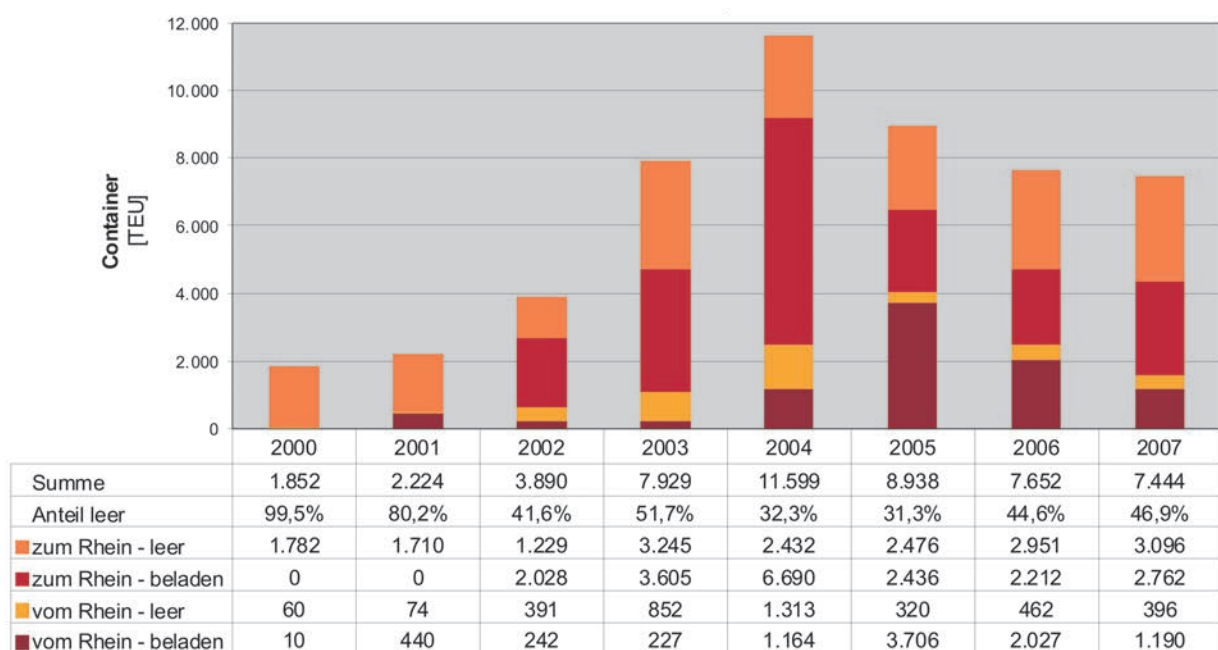


Rhein-Herne-Kanal¹

Schleuse Duisburg-Meiderich (Container in TEU)



Schleuse Herne-Ost (Container in TEU)

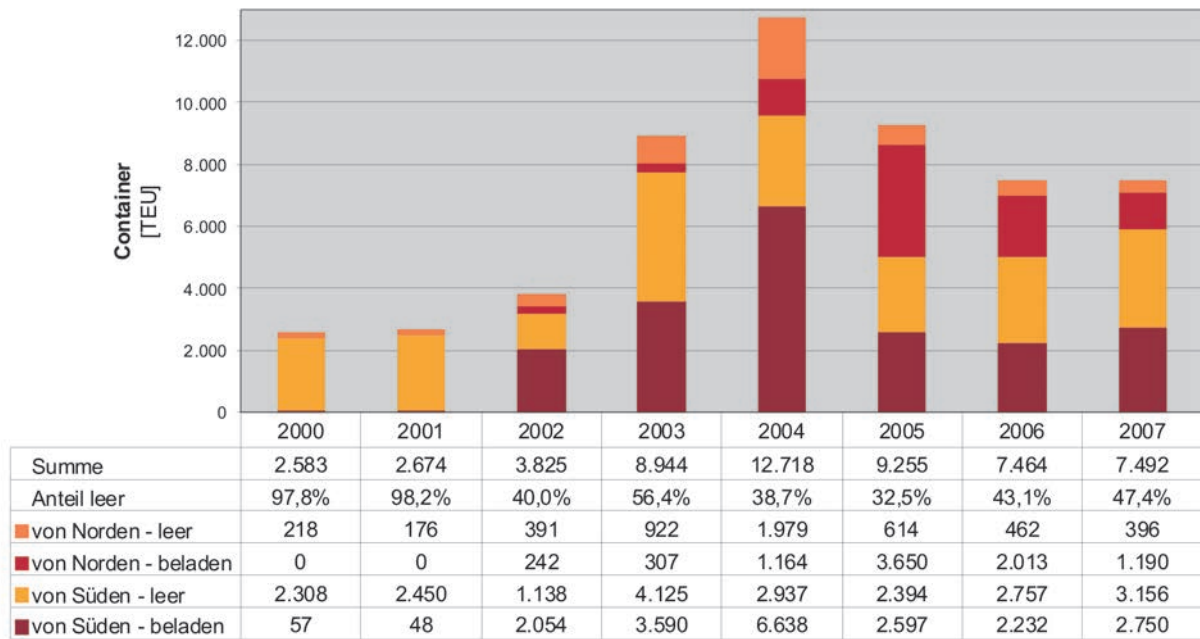


¹ Datengrundlage: Abgabenerhebungsprogramm (ASS) der WSV

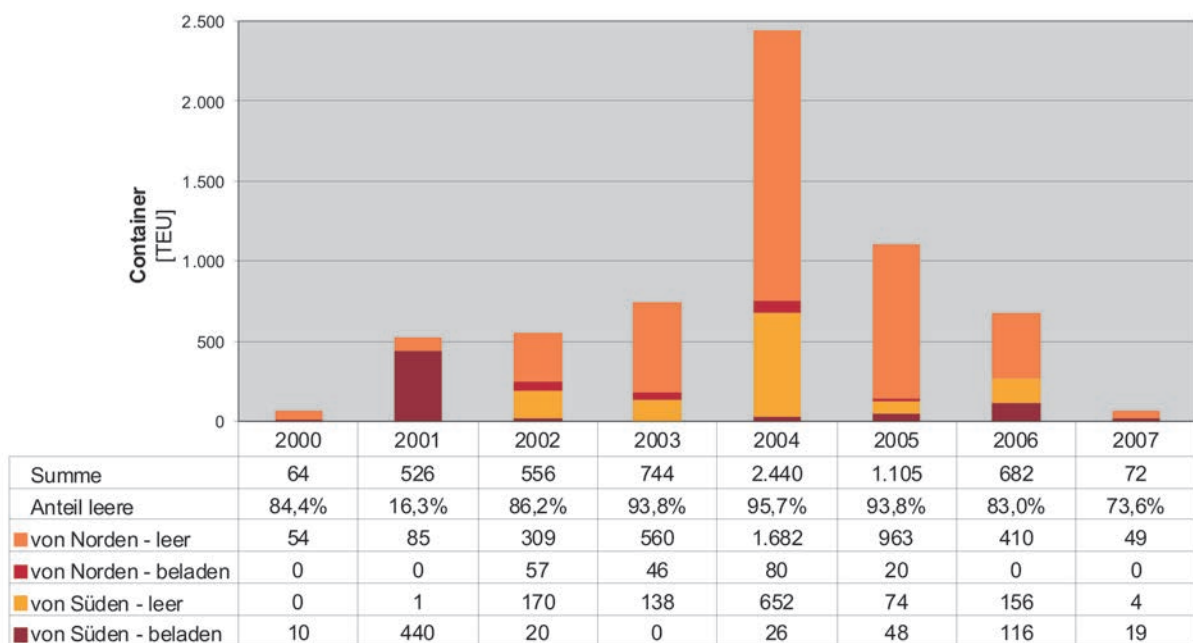
² Datengrundlage: Statistisches Bundesamt

Dortmund-Ems-Kanal¹

DEK Süd: Schleuse Henrichenburg (Container in TEU)

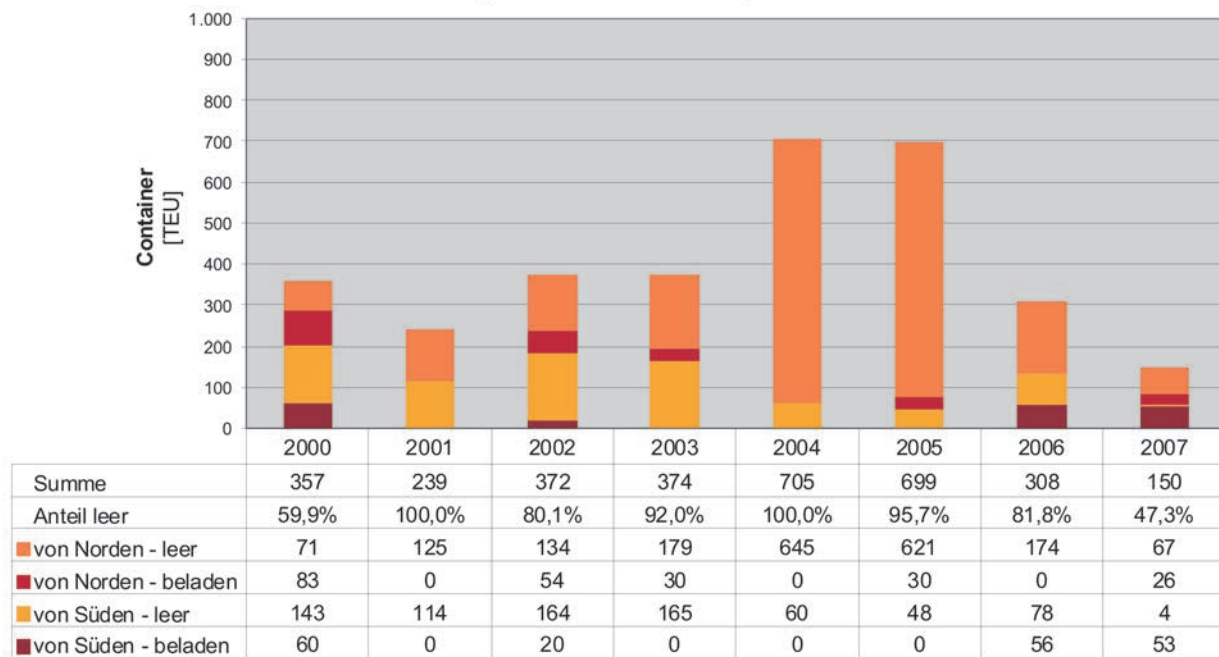


DEK Süd: Schleuse Münster (Container in TEU)

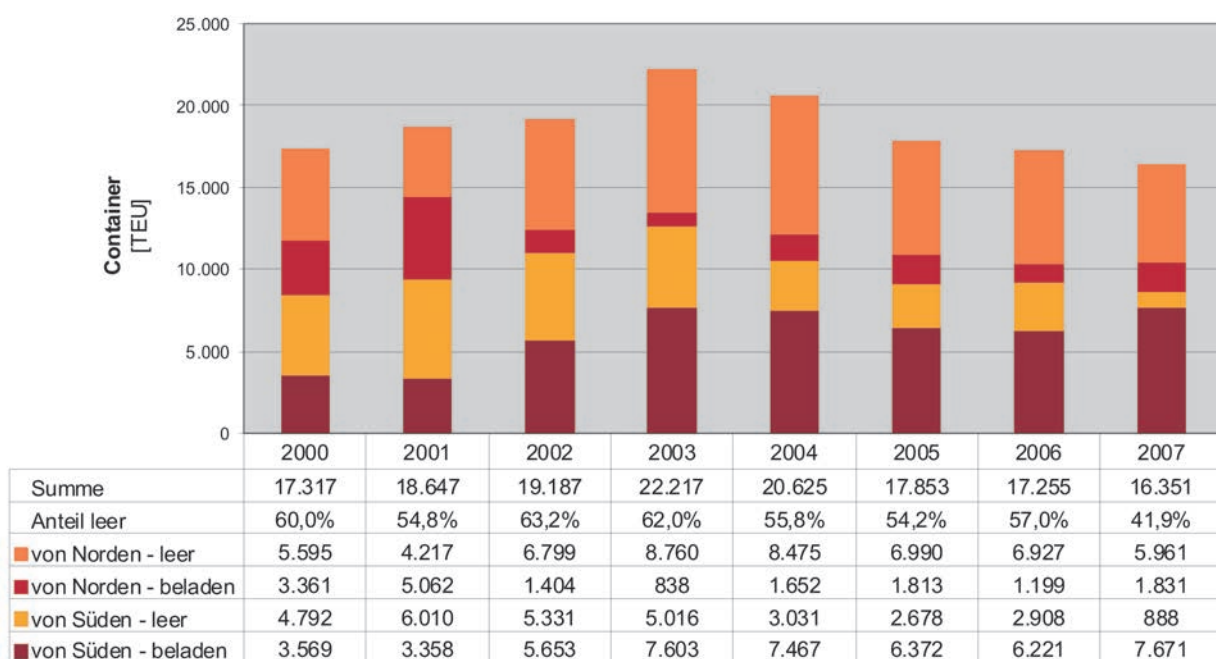


Dortmund-Ems-Kanal¹

DEK Nord: Schleuse Bevergern (Container in TEU)



DEK Nord: Schleuse Herbrum (Container in TEU)

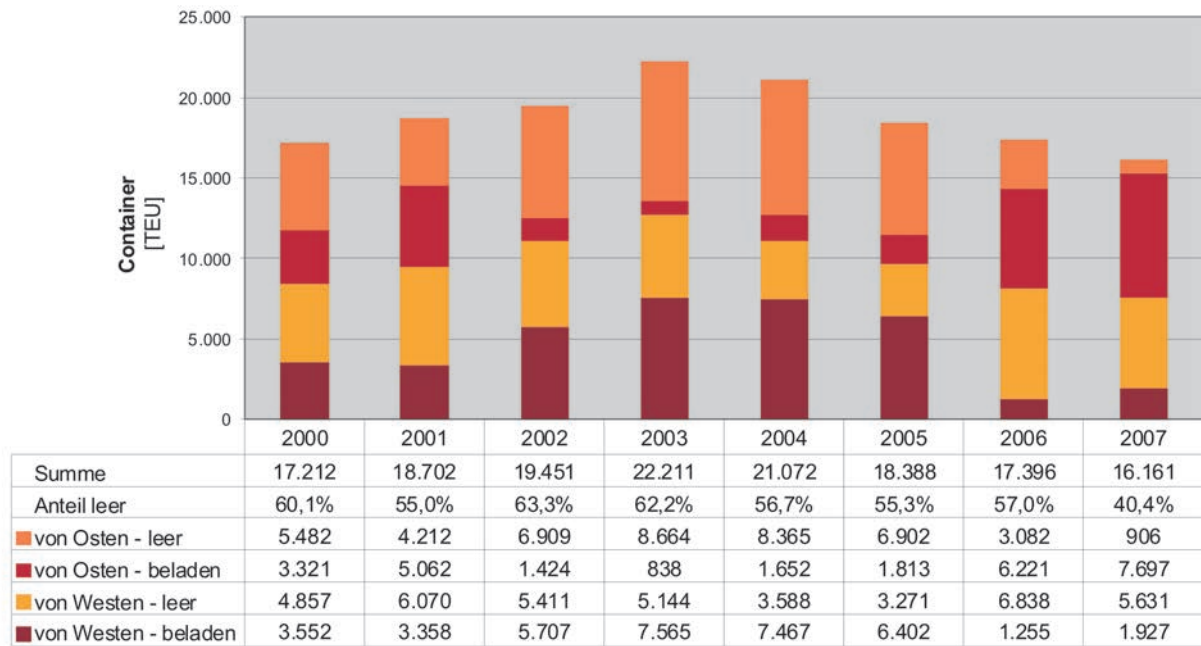


¹ Datengrundlage: Abgabenerhebungsprogramm (ASS) der WSV

² Datengrundlage: Statistisches Bundesamt

Küstenkanal¹

Schleuse Dörpen (Container in TEU)



¹ Datengrundlage: Abgabenerhebungsprogramm (ASS) der WSV

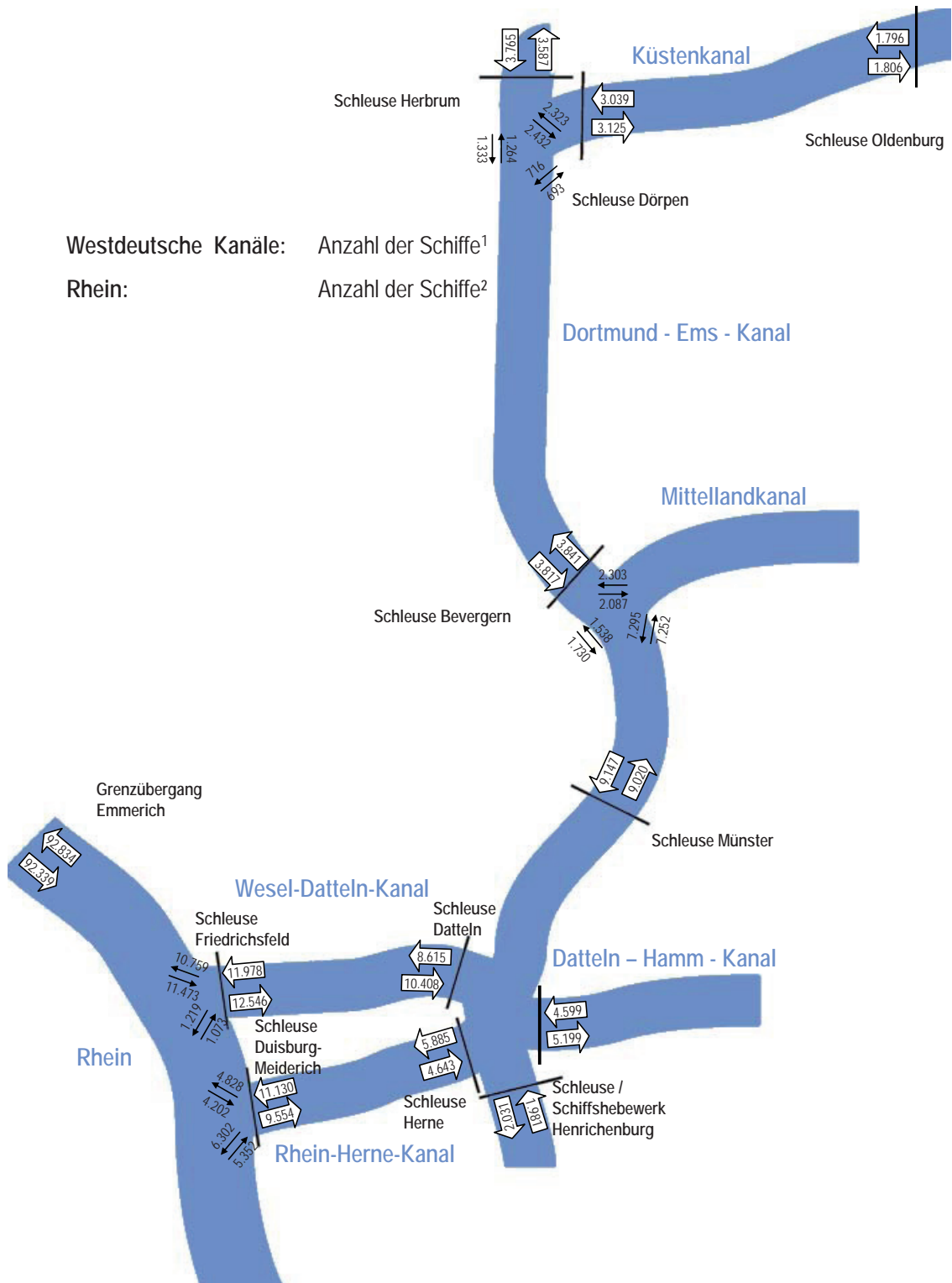
² Datengrundlage: Statistisches Bundesamt

Anlage 3

Anzahl Schiffe

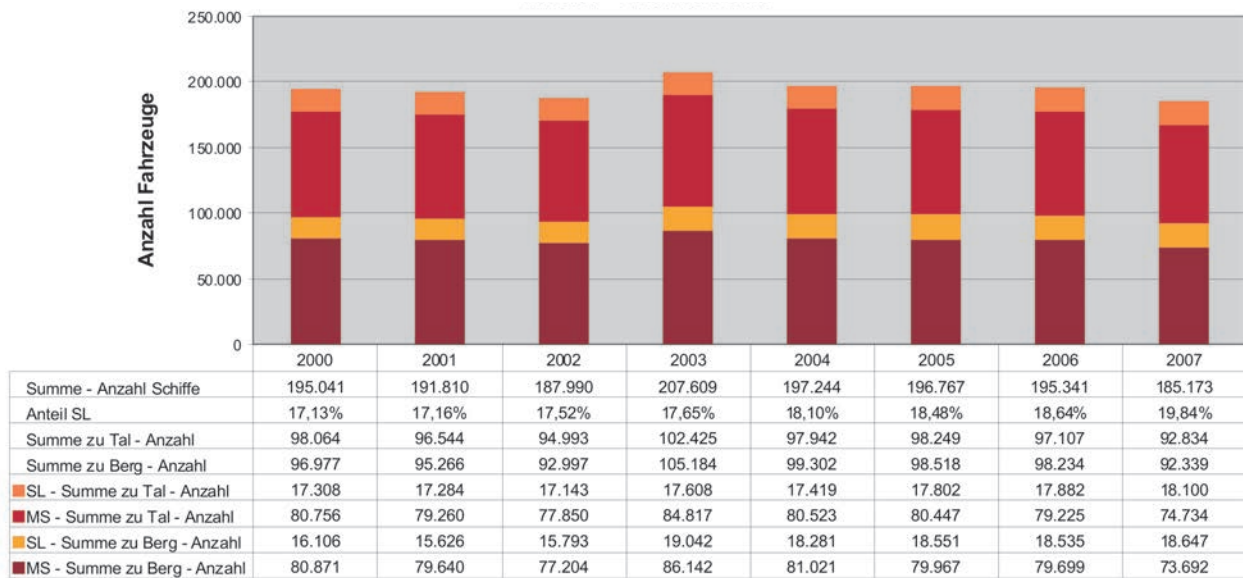
| | |
|------------------------------------------------------------|---------|
| Übersicht WSD-West – Schiffsverkehr 2007 | 2 |
| Rhein | 3 |
| Übersicht Westdeutsches Kanalgebiet – Anzahl Schiffe | 4 |
| Wesel-Datteln-Kanal | 5 - 6 |
| Rhein-Herne-Kanal | 7 - 8 |
| Datteln-Hamm-Kanal | 9 |
| Dortmund-Ems-Kanal | 10 - 13 |
| Küstenkanal | 14 |

Übersicht WSD-West – Schiffsverkehr 2007

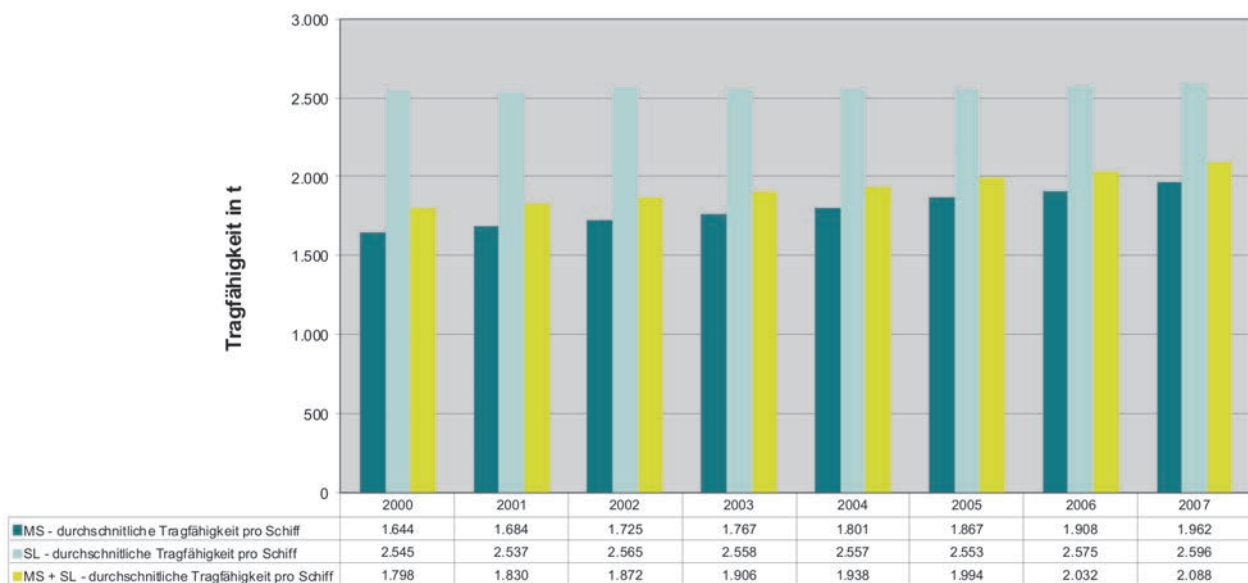


Rhein²

Durchgangsverkehr bei Emmerich



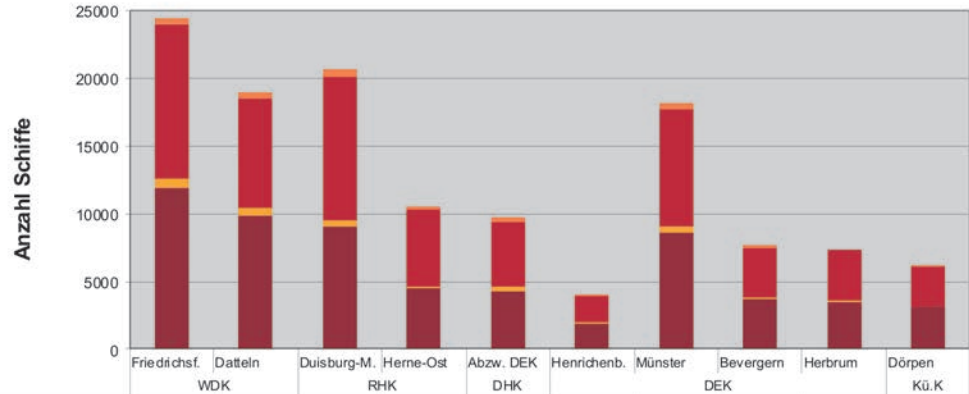
Durchschnittliche Schiffsgröße bei Emmerich



¹ Datengrundlage: Abgabenerhebungsprogramm (ASS) der WSV

² Datengrundlage: Statistisches Bundesamt

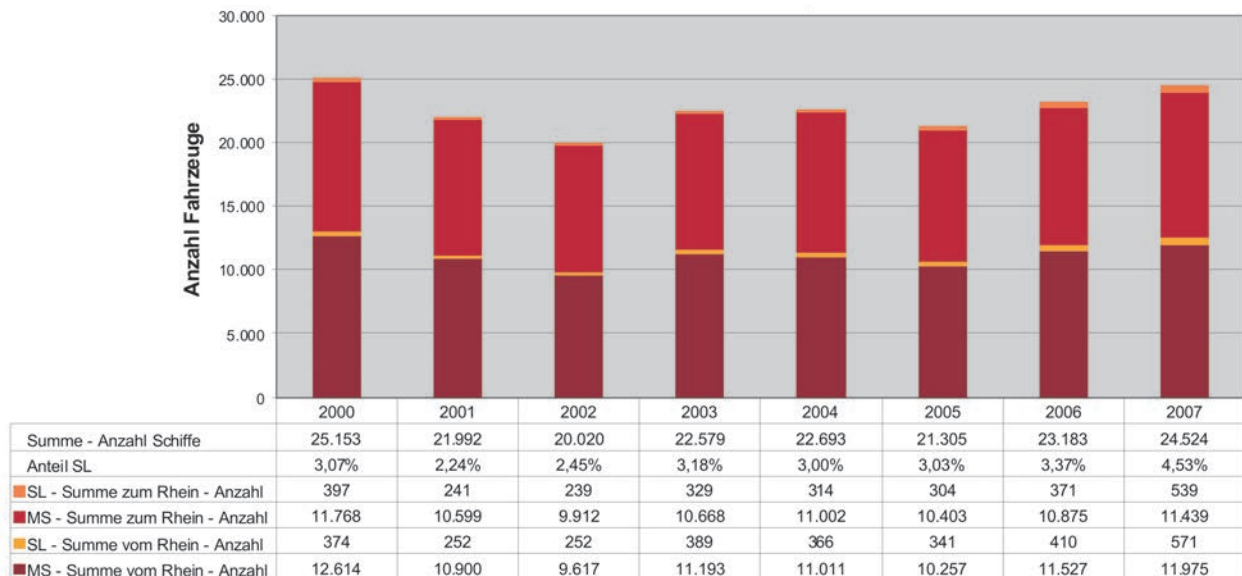
Übersicht Westdeutsches Kanalgebiet – Anzahl Schiffe¹



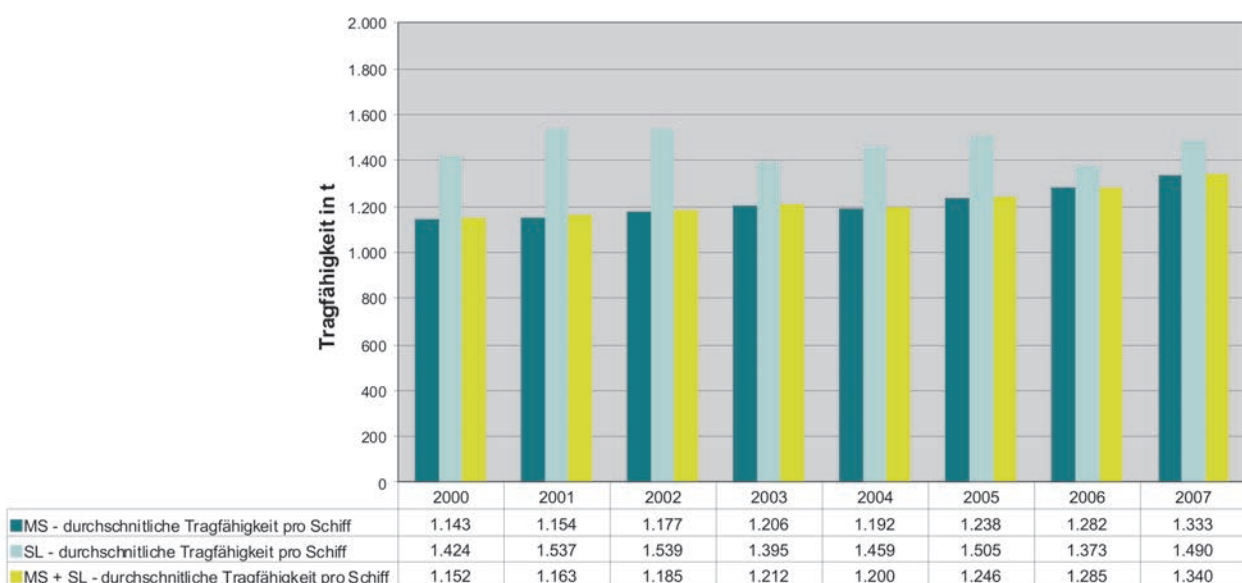
| | WDK | | RHK | | DHK | DEK | | | | Kü.K |
|-----------------------------------------------------------|--------|--------|--------|--------|-------|-------|--------|-------|-------|-------|
| Summe Schiffe | 24.524 | 19.023 | 20.684 | 10.528 | 9.798 | 4.012 | 18.167 | 7.658 | 7.352 | 6.164 |
| Anteil der SL | 4,5% | 5,4% | 4,6% | 4,1% | 7,6% | 6,0% | 4,8% | 4,0% | 1,5% | 0,5% |
| ■ SL - Summe zum Rhein / von Norden / von Osten / Empfang | 539 | 483 | 510 | 251 | 410 | 133 | 473 | 143 | 49 | 14 |
| ■ MS - Summe zum Rhein / von Norden / von Osten / Empfang | 11439 | 8132 | 10620 | 5634 | 4789 | 1848 | 8674 | 3674 | 3716 | 3025 |
| ■ SL - Summe vom Rhein / von Süden / von Westen / Versand | 571 | 552 | 449 | 185 | 337 | 109 | 406 | 165 | 61 | 15 |
| ■ MS - Summe vom Rhein / von Süden / von Westen / Versand | 11975 | 9856 | 9105 | 4458 | 4262 | 1922 | 8614 | 3676 | 3526 | 3110 |

Wesel-Datteln-Kanal¹

Schleuse Friedrichsfeld (Anzahl der Schiffe/Jahr)



Schleuse Friedrichsfeld (Durchschnittsschiff)

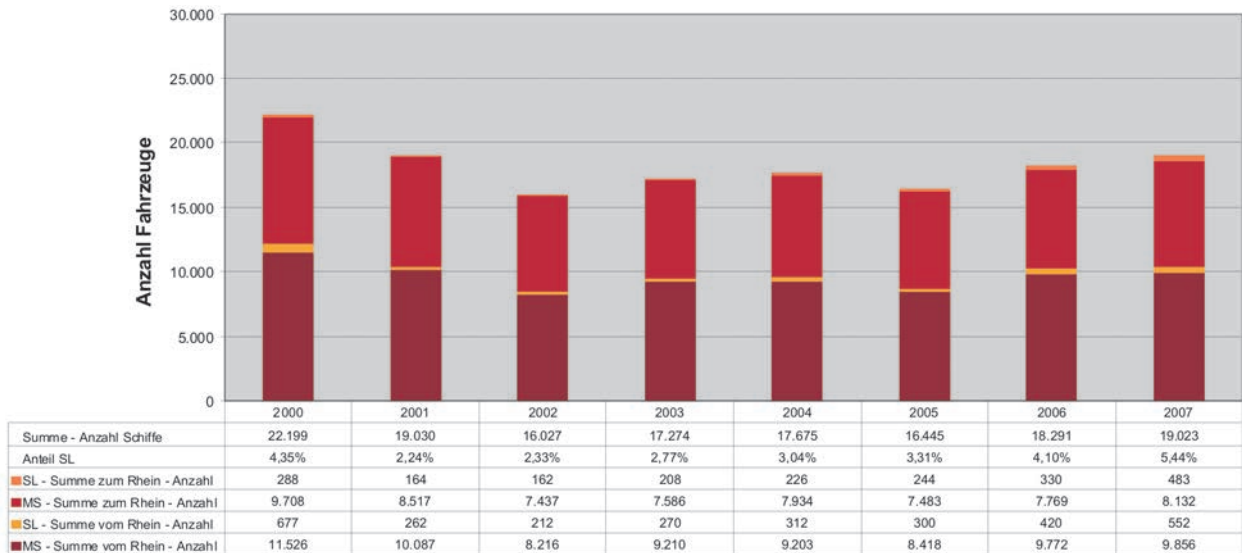


¹ Datengrundlage: Abgabenerhebungsprogramm (ASS) der WSV

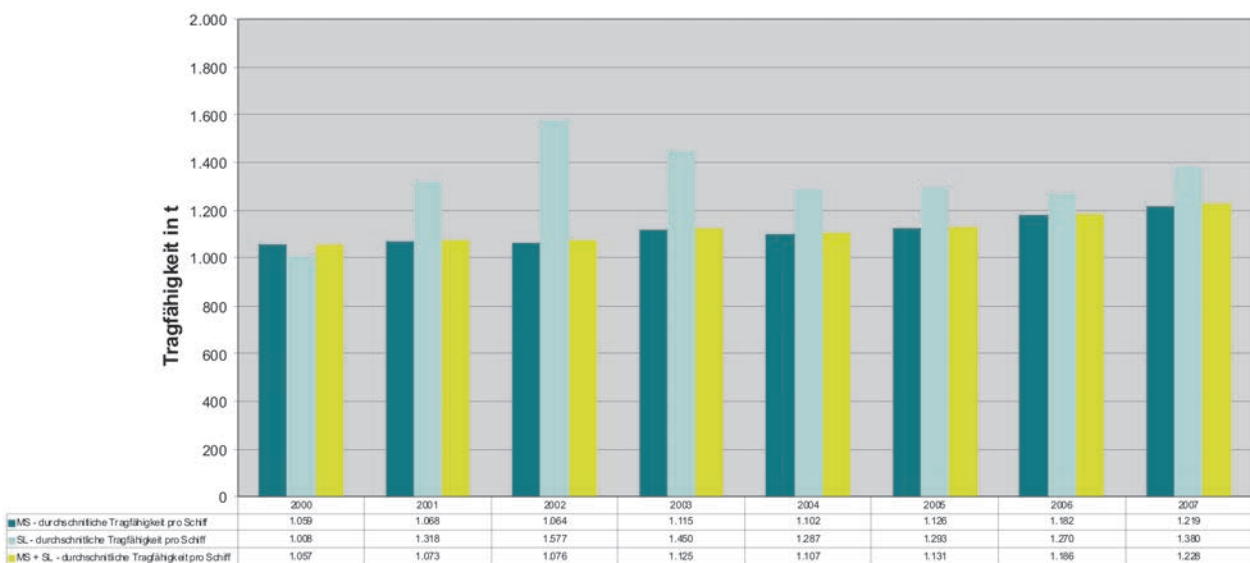
² Datengrundlage: Statistisches Bundesamt

Wesel-Datteln-Kanal¹

Schleuse Datteln (Anzahl der Schiffe/Jahr)

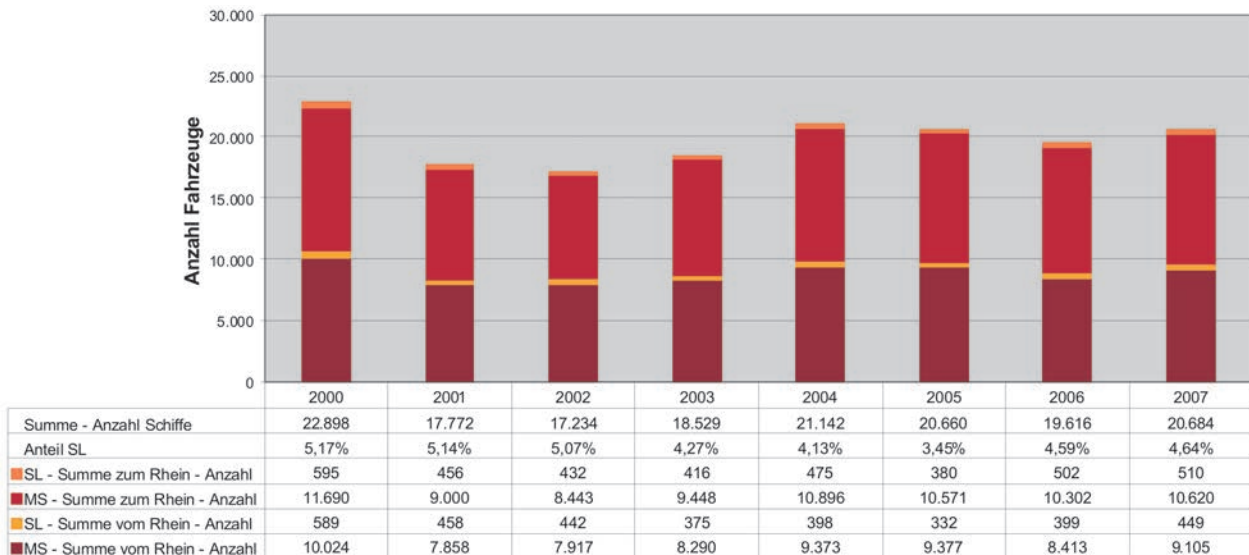


Schleuse Datteln (Durchschnittsschiff)

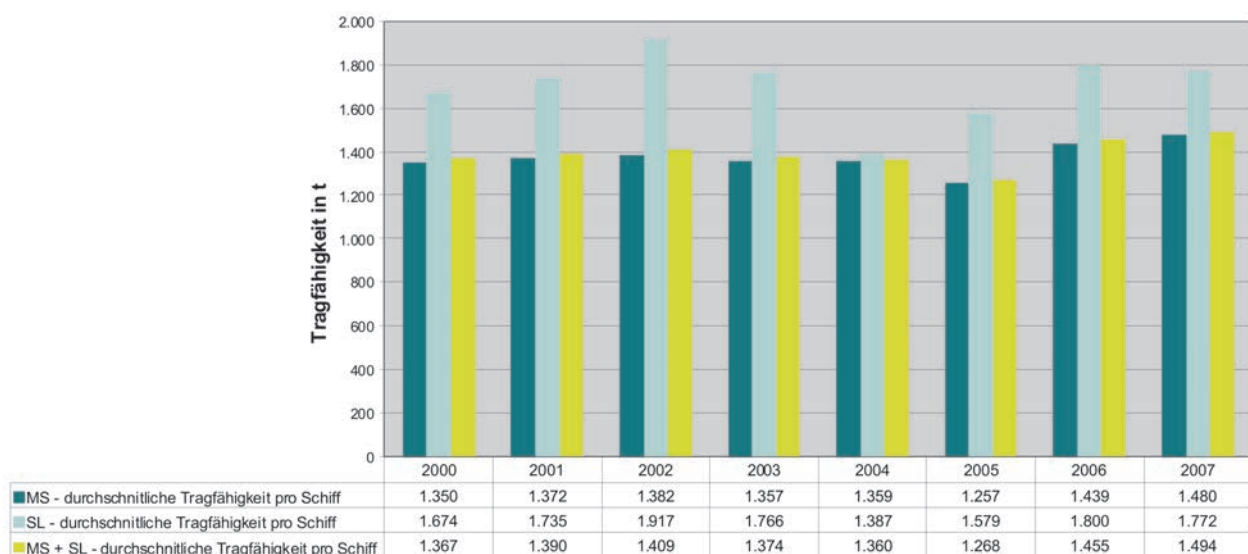


Rhein-Herne-Kanal¹

Schleuse Duisburg-Meiderich (Anzahl der Schiffe/Jahr)



Schleuse Duisburg-Meiderich (Durchschnittsschiff)

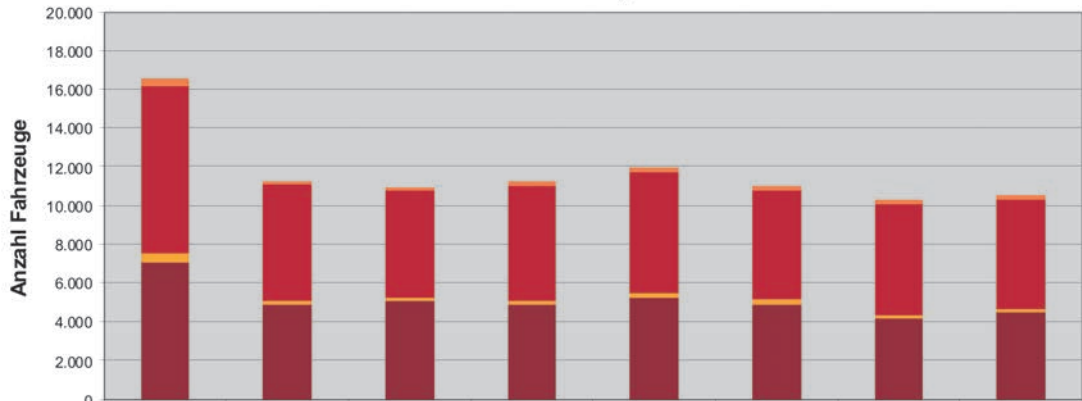


¹ Datengrundlage: Abgabenerhebungsprogramm (ASS) der WSV

² Datengrundlage: Statistisches Bundesamt

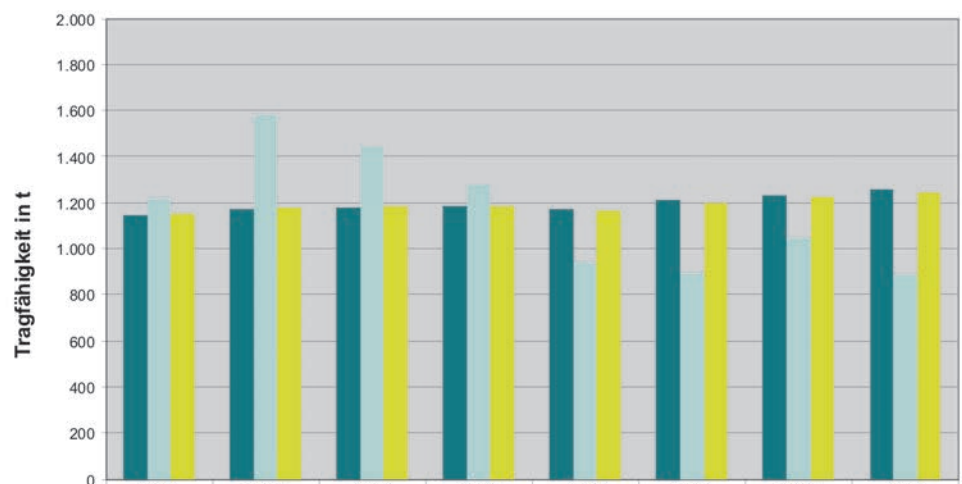
Rhein-Herne-Kanal¹

Schleuse Herne-Ost (Anzahl der Schiffe/Jahr)



| | 2000 | 2001 | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 |
|-------------------------------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| Summe - Anzahl Schiffe | 16.553 | 11.236 | 10.904 | 11.221 | 11.962 | 11.036 | 10.311 | 10.528 |
| Anteil SL | 4,81% | 2,87% | 2,95% | 3,24% | 3,83% | 4,29% | 4,42% | 4,14% |
| SL - Summe zum Rhein - Anzahl | 393 | 166 | 158 | 199 | 252 | 256 | 274 | 251 |
| MS - Summe zum Rhein - Anzahl | 8.685 | 6.000 | 5.567 | 5.982 | 6.302 | 5.667 | 5.669 | 5.634 |
| SL - Summe vom Rhein - Anzahl | 404 | 157 | 164 | 165 | 206 | 217 | 182 | 185 |
| MS - Summe vom Rhein - Anzahl | 7.071 | 4.913 | 5.015 | 4.875 | 5.202 | 4.896 | 4.186 | 4.458 |

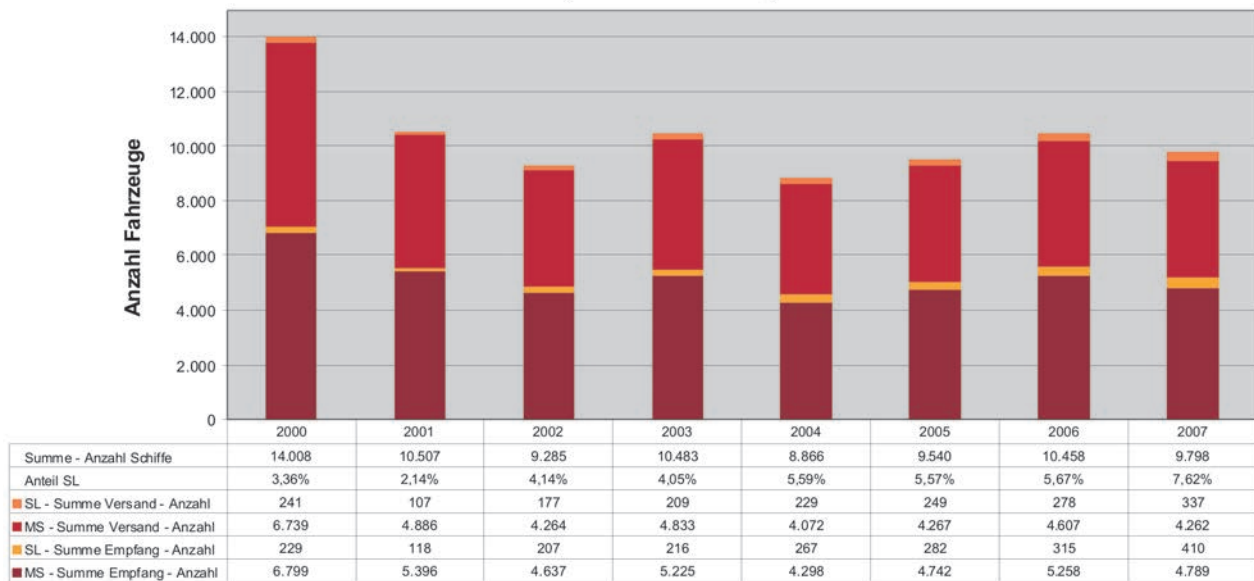
Schleuse Herne-Ost (Durchschnittsschiff)



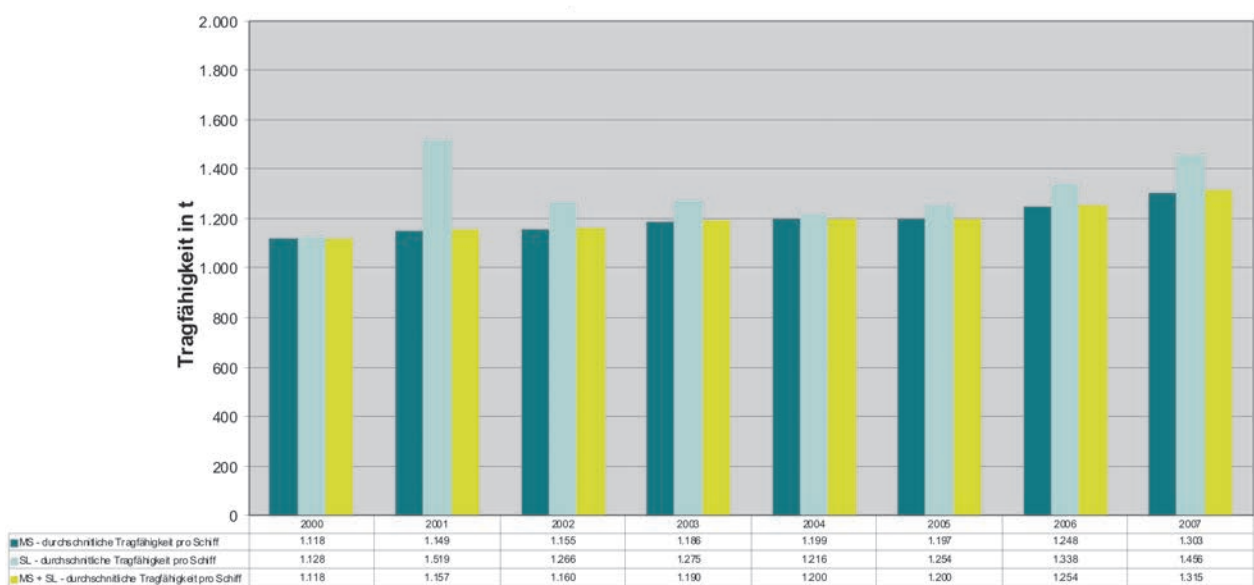
| | 2000 | 2001 | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 |
|------------------------------------------------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| MS - durchschnittliche Tragfähigkeit pro Schiff | 1.147 | 1.170 | 1.179 | 1.183 | 1.171 | 1.209 | 1.232 | 1.257 |
| SL - durchschnittliche Tragfähigkeit pro Schiff | 1.220 | 1.583 | 1.440 | 1.281 | 943 | 894 | 1.044 | 885 |
| MS + SL - durchschnittliche Tragfähigkeit pro Schiff | 1.150 | 1.182 | 1.187 | 1.186 | 1.162 | 1.195 | 1.223 | 1.242 |

Datteln-Hamm-Kanal¹

Abzweig vom DEK in den DHK (Anzahl der Schiffe)



Abzweig vom DEK in den DHK (Durchschnittsschiff)

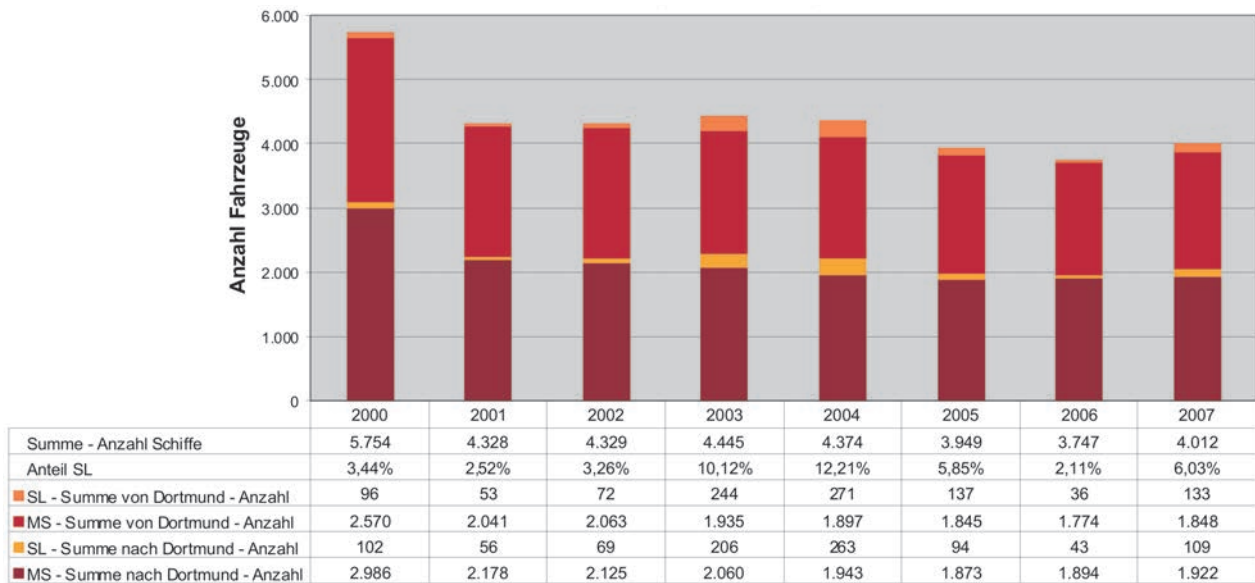


¹ Datengrundlage: Abgabenerhebungsprogramm (ASS) der WSV

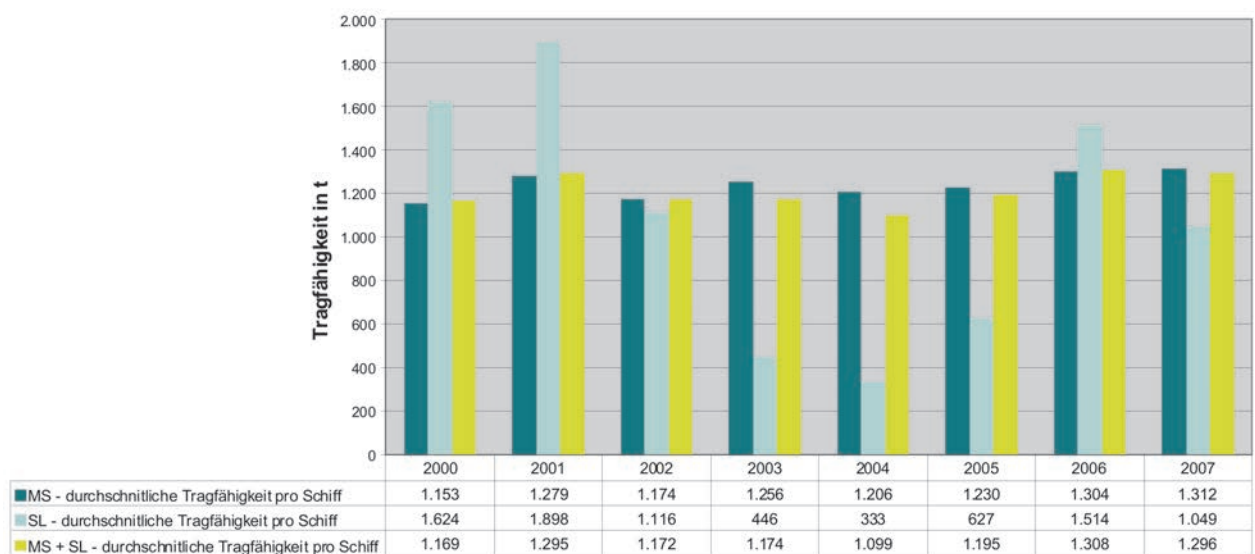
² Datengrundlage: Statistisches Bundesamt

Dortmund-Ems-Kanal¹

DEK Süd: Schleuse Henrichenburg (Anzahl der Schiffe/Jahr)

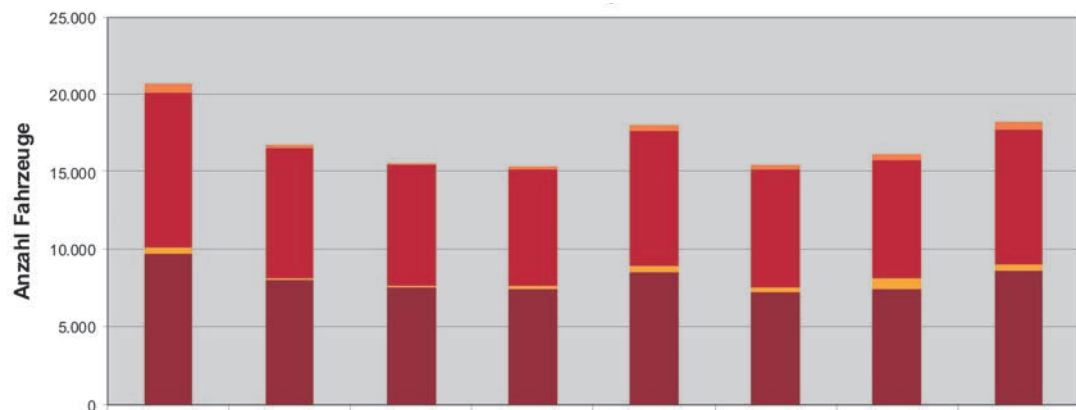


DEK Süd: Schleuse Henrichenburg (Durchschnittsschiff)



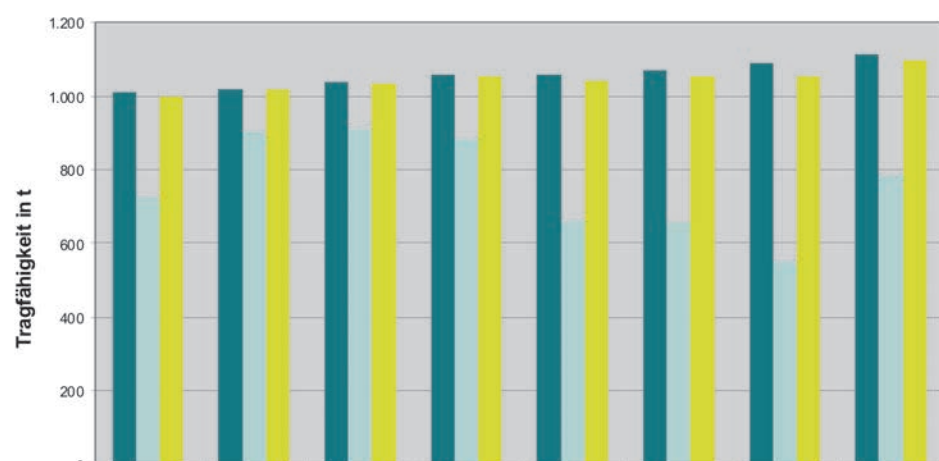
Dortmund-Ems-Kanal¹

DEK Süd: Schleuse Münster (Anzahl der Schiffe/Jahr)



| | 2000 | 2001 | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 |
|--------------------------------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| Summe - Anzahl Schiffe | 20.693 | 16.751 | 15.543 | 15.290 | 18.020 | 15.458 | 16.171 | 18.167 |
| Anteil SL | 4,80% | 1,95% | 1,94% | 2,55% | 3,92% | 4,58% | 6,69% | 4,84% |
| SL - Summe von Norden - Anzahl | 550 | 181 | 141 | 193 | 349 | 342 | 412 | 473 |
| MS - Summe von Norden - Anzahl | 10.058 | 8.475 | 7.779 | 7.510 | 8.803 | 7.588 | 7.683 | 8.674 |
| SL - Summe von Süden - Anzahl | 444 | 145 | 160 | 197 | 357 | 366 | 670 | 406 |
| MS - Summe von Süden - Anzahl | 9.641 | 7.950 | 7.463 | 7.390 | 8.511 | 7.162 | 7.406 | 8.614 |

DEK Süd: Schleuse Münster (Durchschnittsschiff)



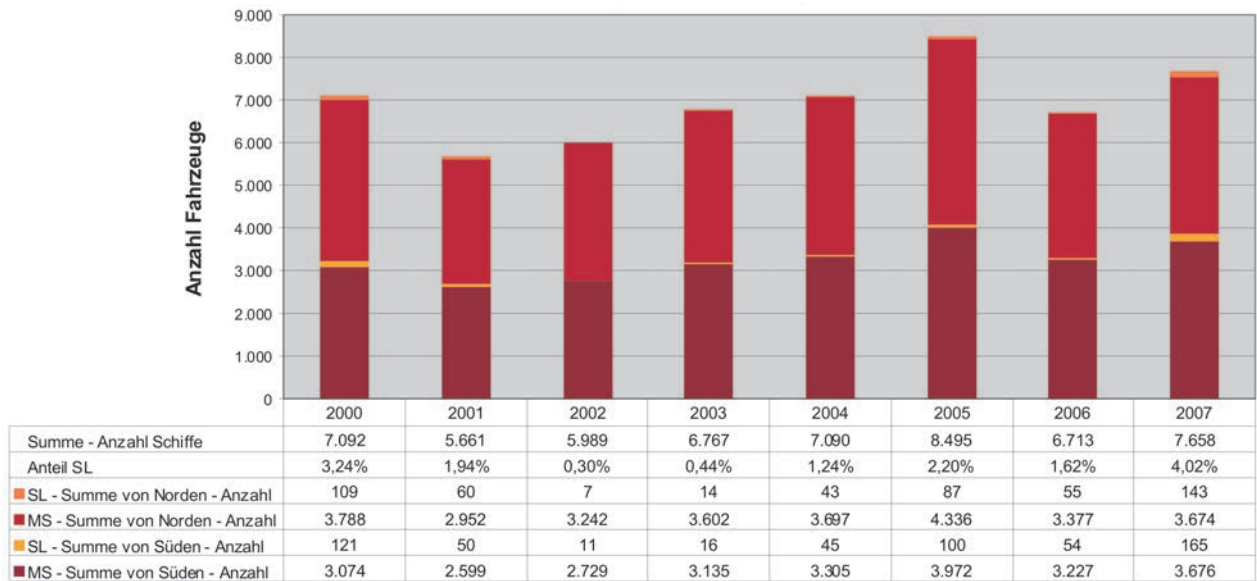
| | 2000 | 2001 | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 |
|------------------------------------------------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| MS - durchschnittliche Tragfähigkeit pro Schiff | 1.010 | 1.020 | 1.036 | 1.059 | 1.056 | 1.071 | 1.089 | 1.114 |
| SL - durchschnittliche Tragfähigkeit pro Schiff | 724 | 905 | 911 | 882 | 662 | 657 | 551 | 785 |
| MS + SL - durchschnittliche Tragfähigkeit pro Schiff | 996 | 1.017 | 1.034 | 1.054 | 1.041 | 1.052 | 1.053 | 1.098 |

¹ Datengrundlage: Abgabenerhebungsprogramm (ASS) der WSV

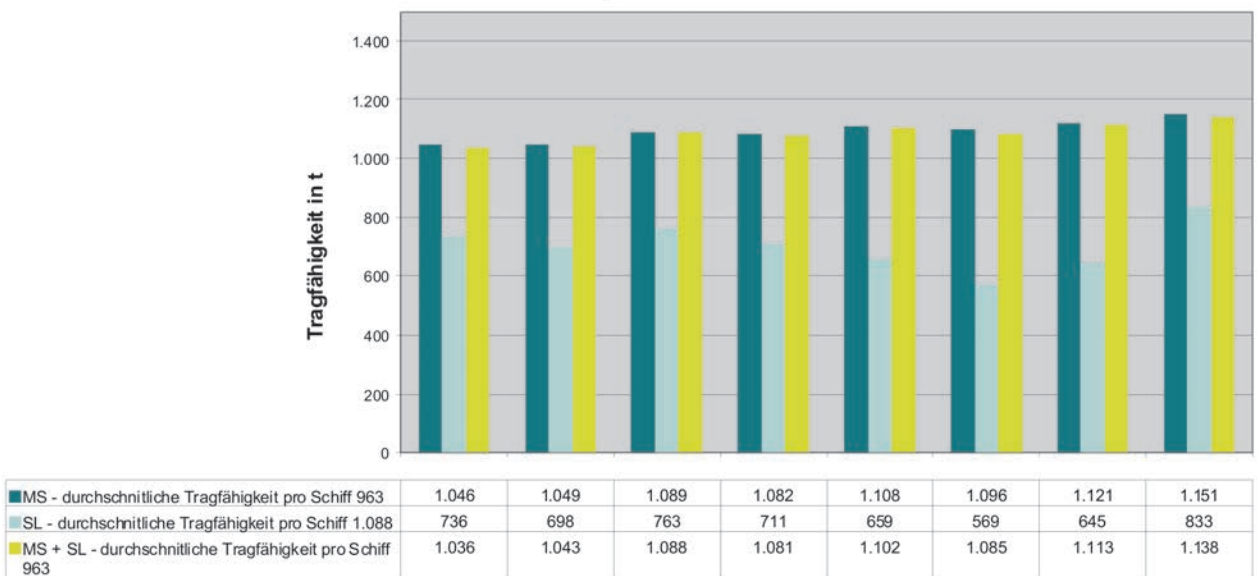
² Datengrundlage: Statistisches Bundesamt

Dortmund-Ems-Kanal¹

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

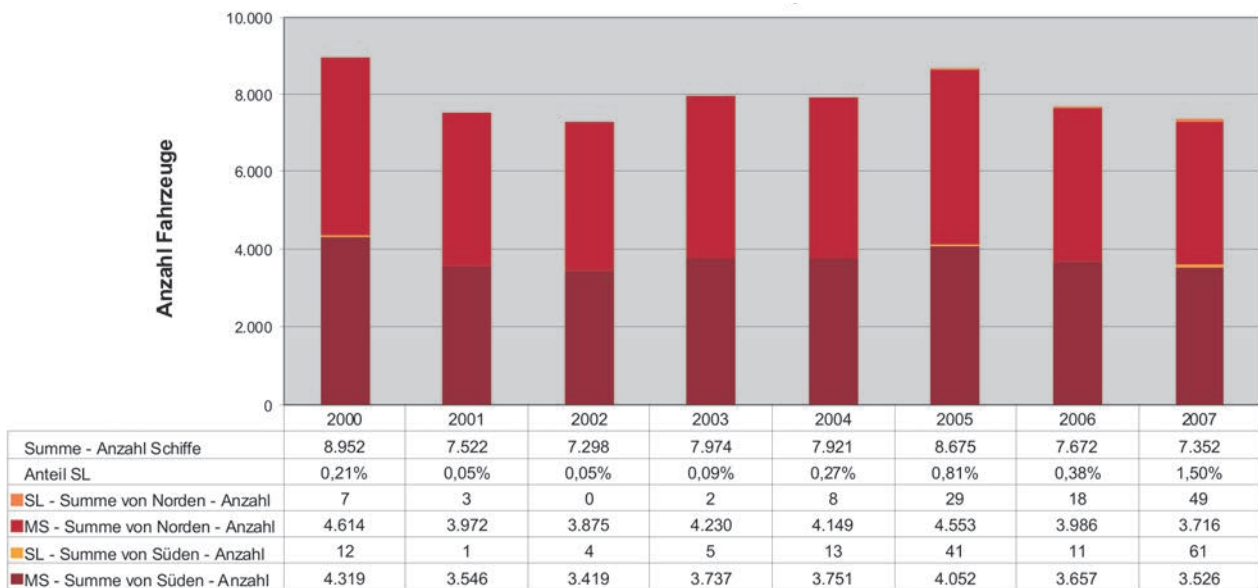


DEK Nord: Schleuse Bevergern (Durchschnittsschiff)

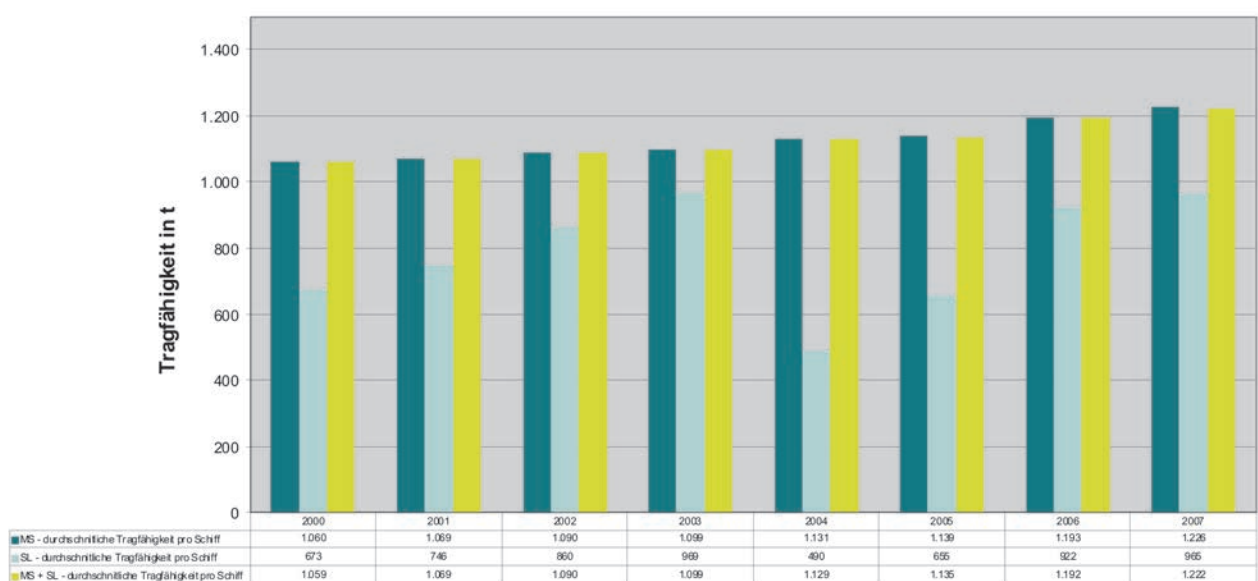


Dortmund-Ems-Kanal¹

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



DEK Nord: Schleuse Herbrum (Durchschnittsschiff)

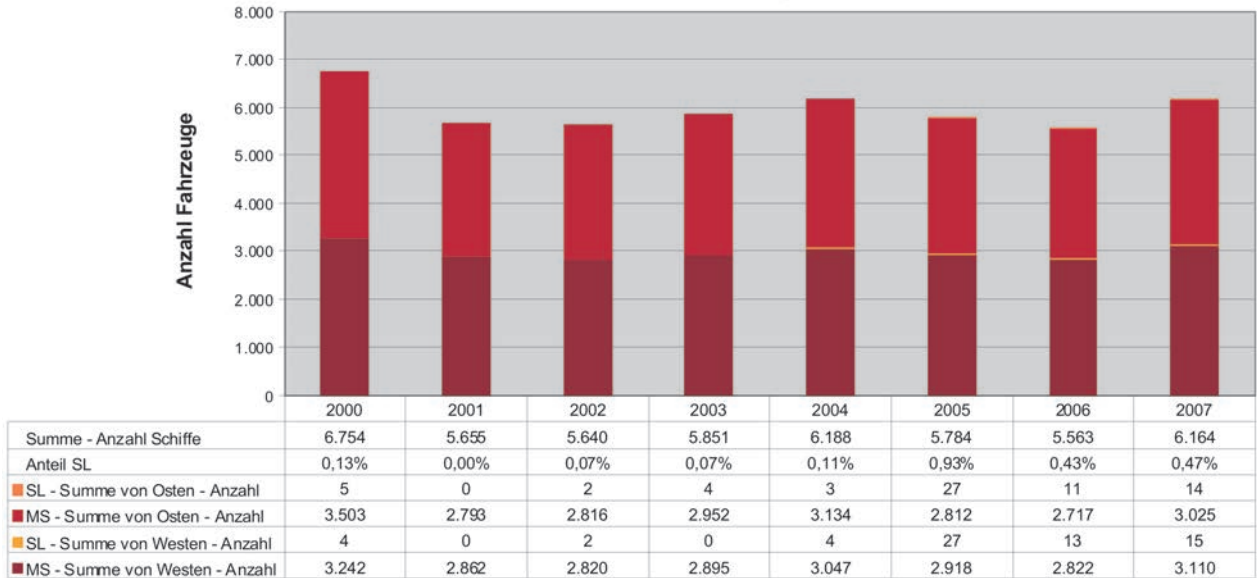


¹ Datengrundlage: Abgabenerhebungsprogramm (ASS) der WSV

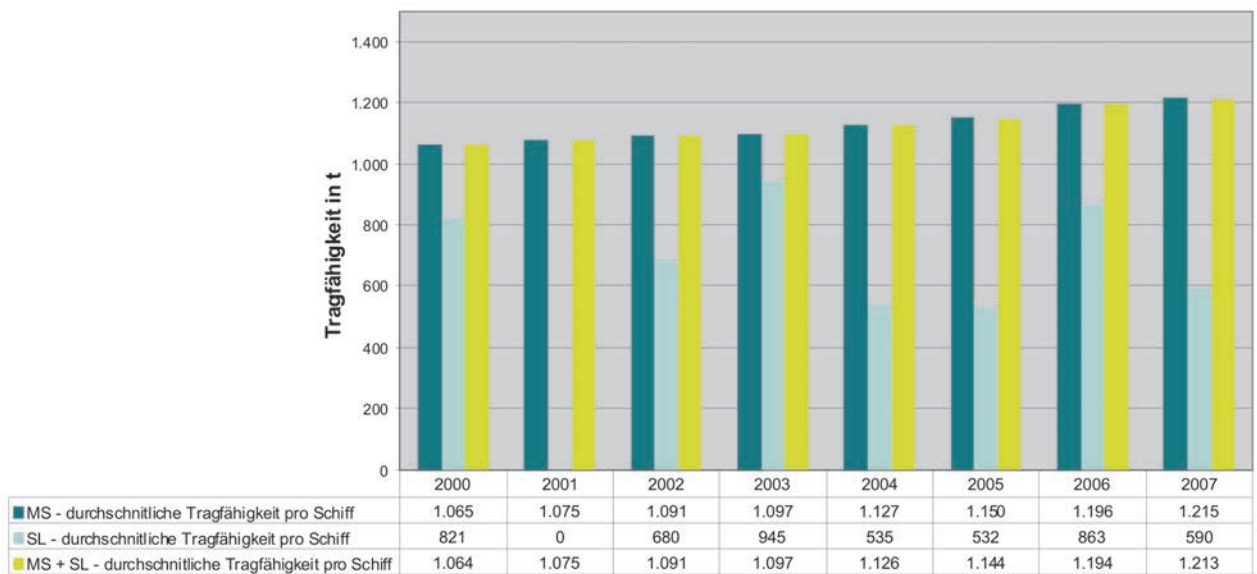
² Datengrundlage: Statistisches Bundesamt

Küstenkanal¹

Schleuse Dörpen (Anzahl der Schiffe/Jahr)



Schleuse Dörpen (Durchschnittsschiff)



¹ Datengrundlage: Abgabenerhebungsprogramm (ASS) der WSV

² Datengrundlage: Statistisches Bundesamt

Abbildungen und Grafiken: WSD-West

Diese Druckschrift wird im Rahmen der Öffentlichkeitsarbeit der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes kostenlos herausgegeben. Sie darf nicht zur Wahlwerbung verwendet werden.

**Wasser- und
Schiffahrtsdirektion West**

Cheruskerring 11
48147 Münster
Telefon +49 (0)251 27 08 0
Telefax +49 (0)251 27 08 115
info@wsd-w.wsv.de
www.wsd-w.wsv.de



Bundesministerium
für Verkehr, Bau
und Stadtentwicklung