

Wir machen Schifffahrt möglich.

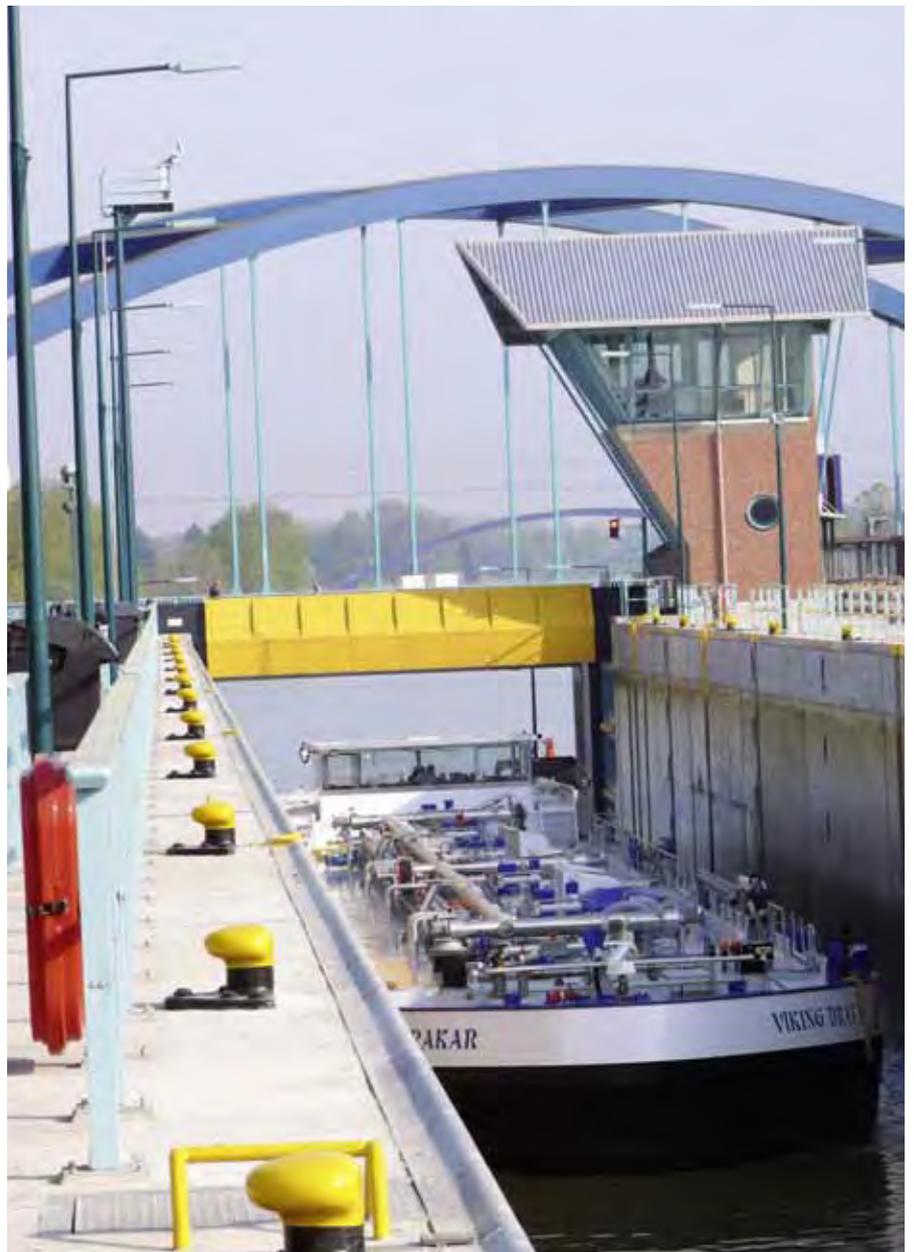


**WSV.de**

Wasser- und  
Schifffahrtsverwaltung  
des Bundes

# Verkehrsbericht 2008

## Wasser- und Schifffahrtsdirektion West



# Inhaltsverzeichnis

<b>1. Allgemeines</b> .....	5
<b>2. Güterverkehr</b> .....	6
Rhein .....	8
Wesel-Datteln-Kanal (WDK) .....	9
Rhein-Herne-Kanal (RHK) .....	11
Datteln-Hamm-Kanal (DHK) .....	11
Dortmund-Ems-Kanal (DEK) .....	12
Küstenkanal .....	12
<b>3. Containerverkehr</b> .....	13
Rhein .....	15
Wesel-Datteln-Kanal (WDK) .....	15
Rhein-Herne-Kanal (RHK) .....	16
Datteln-Hamm-Kanal (DHK) .....	16
Dortmund-Ems-Kanal (DEK) .....	17
Küstenkanal .....	17
<b>4. Schiffsverkehr</b> .....	18
Rhein .....	20
Wesel-Datteln-Kanal (WDK) .....	21
Rhein-Herne-Kanal (RHK) .....	21
Datteln-Hamm-Kanal (DHK) .....	22
Dortmund-Ems-Kanal (DEK) .....	22
Küstenkanal .....	23
<b>5. Schifffahrt</b> .....	24
Ordnung des Binnenschiffsverkehrs .....	24
Wirtschaftsfragen der Schifffahrt .....	28
<b>6. Zusammenfassung der Verkehrsstatistik</b> .....	32
<b>Anlage 1 Güterverkehr</b> .....	33
<b>Anlage 2 Container</b> .....	51
<b>Anlage 3 Anzahl der Schiffe</b> .....	61

## Der Rhein und die westdeutschen Kanäle



# 1. Allgemeines

Die verkehrlichen Entwicklungen auf dem Niederrhein und den westdeutschen Kanälen werden jährlich von der Wasser- u. Schifffahrtsdirektion West in einem Verkehrsbericht veröffentlicht. Die Verkehrsentwicklung wird darin nicht nur im Hinblick auf Gütermengen und Schiffszahlen ausgewertet. Auch die Entwicklung der Schiffsgrößen 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 2008“ 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 t besteht eine Meldepflicht in deutschen Häfen.

Rund 70 % des Güterverkehrs der 2008 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 Abgabenerhebungsprogramm 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.

Wie im vergangenen Jahr werden auch im Verkehrsbericht 2008 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 2006, 2007 und 2008. Hieraus lassen sich Veränderungen im Güterverkehr 2008 gegenüber den Vorjahren ablesen.

Gegenüber dem Vorjahr nahmen die Gütermengen 2008 am Rhein – wie in fast allen Bereichen des betrachteten Kanalgebiets – um ca. 1,3 % ab. Eine Ausnahme bildet hierbei nur der Rhein-Herne-Kanal (Schleuse Duisburg-Meiderich). Hier war ein Anstieg von 6,1 % zu verzeichnen.



## Güterverkehr 2006, 2007 und 2008

Bundeswasserstraße	2006		2007		2008		Veränderung 2006 zu 2007 [%]	Veränderung 2007 zu 2008 [%]
	in Tonnen	Anteil in %	in Tonnen	Anteil in %	in Tonnen	Anteil in %		
<b>Deutschland</b>	<b>243.495.000</b>		<b>248.974.100</b>		<b>245.661.700</b>		<b>2,25%</b>	<b>-1,33%</b>
<b>Rhein (Lülsdorf-Orsoy)</b>								
zu Berg	k.A.		k.A.					
zu Tal	k.A.		k.A.					
<b>Gesamt</b>	<b>163.145.700</b>		<b>166.214.300</b>		<b>164.030.700</b>		<b>1,88%</b>	<b>-1,31%</b>
<b>Rhein (Orsoy-NL-Grenze)</b>								
zu Berg	k.A.		k.A.		k.A.			
zu Tal	k.A.		k.A.		k.A.			
<b>Gesamt</b>	<b>171.977.100</b>		<b>175.364.000</b>		<b>173.851.600</b>		<b>1,97%</b>	<b>-0,86%</b>
<b>Rhein - Durchgangsverkehr bei Emmerich</b>								
zu Berg	109.658.900	64,9%	109.903.500	63,7%	109.627.000	64,1%		
zu Tal	59.420.500	35,1%	62.675.500	36,3%	61.333.700	35,9%		
<b>Gesamt</b>	<b>169.079.400</b>		<b>172.579.000</b>		<b>170.960.700</b>		<b>2,07%</b>	<b>-0,94%</b>
<b>Wesel-Datteln-Kanal</b>								
<b>Schleuse Friedrichsfeld</b>								
vom Rhein	12.140.024	65,8%	12.930.069	64,5%	11.718.626	63,3%	6,51%	-9,37%
zum Rhein	6.309.207	34,2%	7.103.920	35,5%	6.808.829	36,7%	12,60%	-4,15%
<b>Gesamt</b>	<b>18.449.231</b>		<b>20.033.989</b>		<b>18.527.455</b>		<b>8,59%</b>	<b>-7,52%</b>
<b>Schleuse Datteln</b>								
vom Rhein	10.296.693	67,5%	10.336.676	64,7%	9.155.208	64,5%	0,39%	-11,43%
zum Rhein	4.960.187	32,5%	5.638.158	35,3%	5.037.169	35,5%	13,67%	-10,66%
<b>Gesamt</b>	<b>15.256.880</b>		<b>15.974.834</b>		<b>14.192.377</b>		<b>4,71%</b>	<b>-11,16%</b>
<b>Rhein Herne-Kanal</b>								
<b>Schleuse Duisburg-Mexdenich</b>								
vom Rhein	6.917.591	51,3%	7.236.590	47,9%	7.499.947	46,8%	4,61%	3,64%
zum Rhein	6.563.074	48,7%	7.877.315	52,1%	8.541.402	53,2%	20,02%	8,43%
<b>Gesamt</b>	<b>13.480.665</b>		<b>15.113.905</b>		<b>16.041.349</b>		<b>12,12%</b>	<b>6,14%</b>
<b>Schleuse Herne-Ost</b>								
vom Rhein	3.580.457	56,7%	3.730.651	54,9%	3.446.864	53,4%	4,19%	-7,61%
zum Rhein	2.735.343	43,3%	3.068.229	45,1%	3.002.184	46,6%	12,17%	-2,15%
<b>Gesamt</b>	<b>6.315.800</b>		<b>6.798.880</b>		<b>6.448.848</b>		<b>7,65%</b>	<b>-5,15%</b>
<b>Datteln-Hamm-Kanal</b>								
Empfang	6.215.070	86,5%	5.919.178	85,7%	5.308.763	86,5%	-4,76%	-10,35%
Versand	972.285	13,5%	984.252	14,3%	831.071	13,5%	1,23%	-15,56%
<b>Gesamt</b>	<b>7.187.355</b>		<b>6.903.430</b>		<b>6.137.834</b>		<b>-3,95%</b>	<b>-11,09%</b>
<b>Dortmund-Ems-Kanal</b>								
<b>Schleuse / Hebewerk Henrichenburg</b>								
von Dortmund	1.012.350	41,6%	1.172.224	46,6%	912.608	40,5%	15,79%	-22,15%
nach Dortmund	1.423.604	58,4%	1.343.338	53,4%	1.338.398	59,5%	-5,64%	-0,37%
<b>Gesamt</b>	<b>2.435.954</b>		<b>2.515.562</b>		<b>2.251.006</b>		<b>3,27%</b>	<b>-10,52%</b>
<b>Schleuse Münster</b>								
von Norden	5.962.815	49,2%	7.041.168	50,9%	6.655.836	52,4%	18,08%	-5,47%
von Süden	6.166.305	50,8%	6.792.038	49,1%	6.052.506	47,6%	10,15%	-10,89%
<b>Gesamt</b>	<b>12.129.120</b>		<b>13.833.206</b>		<b>12.708.342</b>		<b>14,05%</b>	<b>-8,13%</b>
<b>Schleuse Bevergern</b>								
von Norden	2.137.643	50,3%	2.512.669	54,0%	2.560.140	56,8%	17,54%	1,89%
von Süden	2.115.769	49,7%	2.137.720	46,0%	1.960.000	43,2%	1,04%	-8,78%
<b>Gesamt</b>	<b>4.253.412</b>		<b>4.650.389</b>		<b>4.510.140</b>		<b>9,33%</b>	<b>-3,02%</b>
<b>Schleuse Herbrum</b>								
von Norden	3.395.812	64,1%	3.271.362	65,8%	2.928.350	63,7%	-3,66%	-10,49%
von Süden	1.905.495	35,9%	1.696.649	34,2%	1.668.784	36,3%	-10,96%	-1,64%
<b>Gesamt</b>	<b>5.301.307</b>		<b>4.968.011</b>		<b>4.597.134</b>		<b>-6,29%</b>	<b>-7,47%</b>
<b>Küstenkanal</b>								
<b>Schleuse Dörpen</b>								
von Osten	1.338.093	36,8%	1.489.088	36,3%	1.568.251	41,1%	11,28%	5,32%
von Westen	2.296.544	63,2%	2.607.863	63,7%	2.248.128	58,9%	13,56%	-13,79%
<b>Gesamt</b>	<b>3.634.637</b>		<b>4.096.951</b>		<b>3.816.379</b>		<b>12,72%</b>	<b>-6,85%</b>

Tabelle 1: Gütermengen 2006, 2007 und 2008 auf den Wasserstraßen der WSD West

## Rhein

Die mit Abstand größte Gütermenge im Bereich der WSD West wurde auch im Jahr 2008 auf dem Rhein transportiert. Die besondere Bedeutung des Rheins wird auffällig, wenn man die Gütermengen in Emmerich mit ca. 171,0 Mio. t im Jahr 2008 mit den Gütermengen der Schleuse Friedrichsfeld vergleicht. Mit ca. 18,5 Mio. t ist sie im Jahr 2008 die am stärksten frequentierte Schleuse im Kanalnetz. (siehe Tabelle 1).

Aus den Daten des Statistischen Bundesamtes zeigt sich, dass der Niederrhein der verkehrsreichste Rheinabschnitt ist. Von den insgesamt ca. 208,9 Mio. t, die 2008 auf dem Rhein transportiert wurden, entfallen fast 173,9 Mio. t auf die Strecke von der Niederländischen Grenze bis Orsoy und 164 Mio. t auf den Abschnitt zwischen Orsoy und Lülldorf (siehe Statistisches Bundesamt Fachserie 8 Reihe 4, Verkehr Güterverkehrsstatistik der Binnenschifffahrt 2008,

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, stellt die Abbildung 1 die Gütermenge am Grenzübergang Emmerich seit 1945 dar. Dabei ist zu erkennen, dass im Jahr 2008 mit einer Gütermenge von ca. 171,0 Mio. t die bis dahin zweitgrößte Gütermenge am unteren Niederrhein transportiert wurde. Im Vergleich zum Spitzenjahr 2007 war ein leichter Rückgang von rund 1,6 Mio. t (ca. 1 %) zu verzeichnen.

## Rhein – Daten des statistischen Bundesamtes

Emmerich – Gütermengen



Abbildung 1: Entwicklung der Gütermenge am Grenzübergang Emmerich (1945 bis 2008)

## Wesel-Datteln-Kanal (WDK)

Wie bereits in den vergangenen Jahren wurde auch in 2008 an der Schleuse Friedrichsfeld die größte Gütermenge auf dem westdeutschen Kanalnetz bewegt. Mit rund 18,5 Mio. Gütertonnen sank jedoch die Gütermenge hier um 7,5 % gegenüber dem Vorjahr. Auch östlich des stark frequentierten Chemiestandortes Marl verkehrten durch die Schleuse Datteln am östlichen Ende des WDK mit 14,1 Mio. t ca. 11 % weniger Güter als im letzten Jahr.

Der Trend in den letzten Jahren zu steigenden Gütermengen am WDK ist im Jahr 2008 unterbrochen worden. Bei einer genaueren Betrachtung des Jahres wird deutlich, dass insbesondere das 2. Halbjahr diesen Rückgang ausgemacht hat. Im Vergleich zum Vorjahr wurden ca. 1,2 Mio. t weniger Güter in diesem Zeitraum transportiert. Diese Entwicklung ist bei allen Kanälen zu erkennen gewesen und spiegelt die konjunkturelle Entwicklung in Deutschland wieder.

Für den WDK wurde die Unterteilung der Güterarten exemplarisch für die Schleuse Friedrichsfeld aufgezeigt (Anlage 1, Seite 42). Insgesamt nahm der Güterverkehr an der Schleuse Friedrichsfeld um ca. 1,5 Mio. t gegenüber dem Vorjahr ab. Bei den Veränderungen ist der größte Zuwachs mit ca. 135.000 t im Bereich „Erdöl, Mineralöl, Gase“ zu verzeichnen (4,8 %). Platz 2 mit einem Zuwachs von ca. 28.000 t (3,7 %) belegt die Güterart „Erze und Metallabfälle“. Auch hier konnte sich der Mengenzuwachs von 2007 auf 2008 noch einmal steigern. Der größte Einbruch von rund 680.000 t (-16,4 %) ist bei den „festen mineralischen Brennstoffen“ zu verzeichnen. Trotz des Rückgangs zum vergangenen Jahr gehören die „festen mineralischen Brennstoffe“ mit ca. 3,5 Mio. t zu der Güterart, die den zweitgrößten Anteil an der Schleuse Friedrichsfeld stellen. An erster Stelle stehen mit rund 3,6 Mio. t „Steine und Erden“. Auf Platz 3 liegen „Erdöl, Mineralöl, Mineralöl-erzeugnisse und Gase“ und auf Platz 4 schließlich die „chemischen Erzeugnisse“. An dieser Reihenfolge hat sich auch gegenüber dem vergangenen Jahr nichts geändert.

Prozentual den stärksten Einbruch hat die Güterart „Eisen und Stahl“ mit einem Rückgang von 27 % zu verbuchen.

Exemplarisch wurde außerdem an der Schleuse Friedrichsfeld der Güterverkehr nach Flaggen unterteilt gezeigt (Anlage 1, Seite 43). Analog den Verhältnissen am Rhein verteilt sich auch hier der Güterverkehr vorwiegend auf niederländische, deutsche und belgische Schiffe. Im betrachteten Zeitraum von 2000 bis 2008 sind keine auffälligen Veränderungen festzustellen. Der Anteil des Güterverkehrs unter deutscher Flagge liegt 2008 bei 32 % 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 55,5 % 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.

Die Entwicklung der Gütermengen an der Schleuse Friedrichsfeld in den letzten fast 60 Jahren zeigt die Abbildung 2. Die bisher größte Gütermenge mit rund 20,2 Mio. Gütertonnen wurde hier im Jahr 1994 erreicht. Der Trend zeigt insgesamt eine Entwicklung hin zu größeren Gütermengen. Mit 20,0 Mio. t im Jahr 2007 wurde das Niveau von 1994 fast erreicht. Im letzten Jahr war dagegen wieder ein leichter Rückgang festzustellen, der sich aber im Rahmen der allgemeinen Schwankungen bewegt.

## Schleusenstatistik ASS – WDK

Schleuse Friedrichsfeld – transportierte Güertonnen

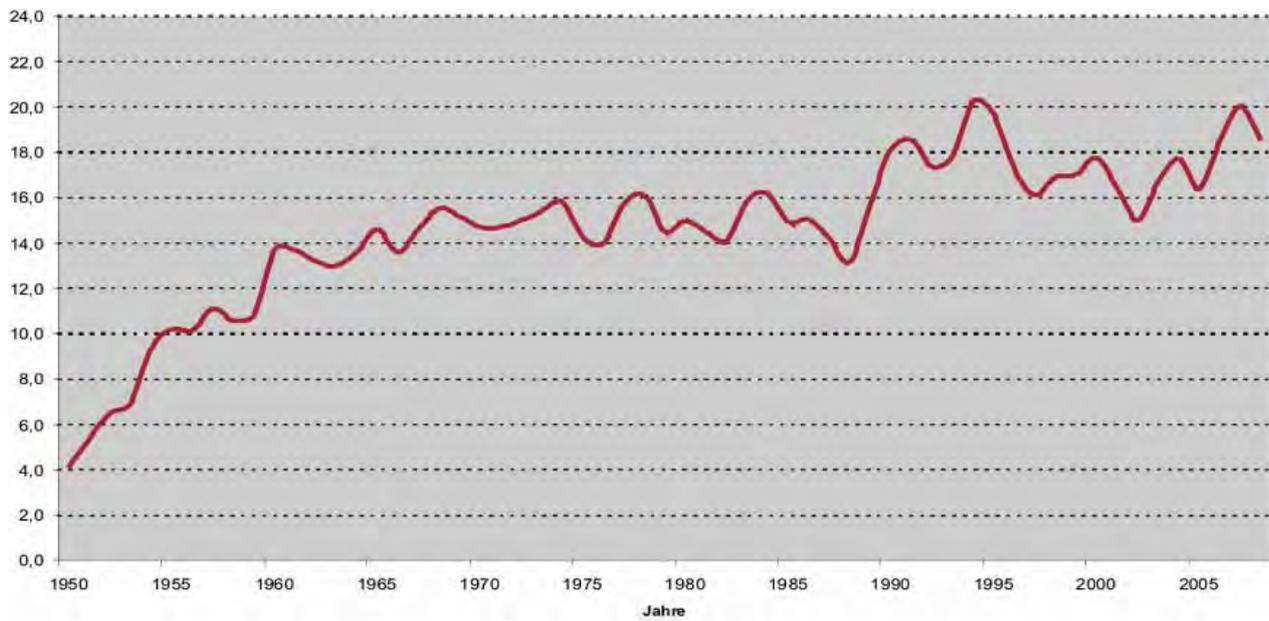


Abbildung 2: Entwicklung der Gütermengen an der Schleuse Friedrichsfeld (1950 bis 2008)



## Rhein-Herne-Kanal (RHK)

Am RHK (Schleuse Duisburg-Meiderich) wurde 2008 mit einer Gütermenge von rund 16,0 Mio. t das Niveau vom Jahr 2000 erstmals überschritten. Dies entspricht im Vergleich zu 2007 einer Zunahme von 6,1 % (siehe Tabelle 1). An der Schleuse Herne-Ost betrug das Güteraufkommen 2008 ca. 6,5 Mio. t. Damit ist zum Vorjahr eine Abnahme von 5,1 % 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 bis 2008 für die Schleuse Duisburg-Meiderich ein Zuwachs der Gütermengen vor.

Die Menge der zu Tal transportierten Güter an der Schleuse Duisburg-Meiderich betrug im Jahr 2008 mit rund 8,5 Mio. t und damit ca. 1 Mio. t mehr als die vom Rhein bergwärts beförderten Güter. An der Schleuse Herne-Ost ist 2008 der Anteil der vom Rhein kommenden Güter mit 53,5 % etwas 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 2008 rund 6,1 Mio. t transportiert. Dies sind rund 0,8 Mio. t bzw. 11 % weniger als im vergangenen Jahr. Die erreichte Gütermenge liegt damit in dem Bereich der Jahre 2001 und 2005 (vgl. Anlage 1, Seite 46).

## Dortmund-Ems-Kanal (DEK)

Am Dortmund-Ems-Kanal sind in Anlage 1 ab Seite 47 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 in den beiden letzten Jahren um weitere 0,1 Mio. t auf rund 1,3 Mio. t reduziert hat. Die Gütermenge von Dortmund kommend liegt 2008 bei rund 0,91 Mio. t, was eine Reduzierung um ca. 0,25 Mio. t im Vergleich zum Vorjahr ist. Die Summe der Gütermengen liegt damit auf dem südlichsten Abschnitt des DEK bei rund 2,25 Mio. t.

Zur Beurteilung, welche Gütermengen auf der Südstrecke des DEK transportiert werden, dient die Statistik der Schleuse Münster. Die Gütermenge lag bei rund 12,7 Mio. t. Damit ist hier für 2008 ein Rückgang von 8,1 % gegenüber dem Vorjahr zu verzeichnen.

Entwicklungen, die sich an der DEK-Nordstrecke in Bezug auf den Gütertransport abzeichnen, können aus den Zahlen für die Schleusen Bevergern und Herbrum abgelesen werden. 2008 wurden rund 4,5 Mio. t durch die Schleuse Bevergern transportiert. Damit wurde das Niveau des letzten Jahres nur um rund 3 % unterschritten (vgl. Anlage 1, Seite 48). Die Mehrmenge von 0,9 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 hat sich der Rückgang in den letzten 4 Jahren fortgesetzt. 2008 wurden im Vergleich zum Vorjahr rund 0,4 Mio. t (-7,5 %) weniger Gütertonnen in diesem Bereich der DEK-Nordstrecke transportiert.

## Küstenkanal

An der Schleuse Dörpen am Küstenkanal wurde im Jahr 2008 mit rund 3,8 Mio. Gütertonnen ein etwas niedrigerer Wert als 2007 erreicht. Er liegt aber immer noch höher als die beiden Jahre davor (vgl. Anlage 1, Seite 49).

### 3. Containerverkehr

Eine Übersicht über die Containermengen von 2006, 2007 und 2008 gibt die Tabelle 2. In den letzten Jahren ist insgesamt ein Rückgang der Containermengen für alle Bereiche des westdeutschen Kanalnetzes zu erkennen. Für den WDK und die DEK-Südstrecke ist für 2008 aber wieder ein leichter Anstieg der Containermengen zu verzeichnen. Dieser ist im Vergleich zu den Zahlen aus den Jahren 2002 bis 2004 jedoch auf sehr niedrigem Niveau.

(Anmerkung: Dieser Verkehrsbericht gibt unter 5. Wirtschaftsfragen der Schifffahrt auch Zahlen zum Containerverkehr auf den norddeutschen Bundeswasserstraßen im Binnenbereich.)

Die Zahl der insgesamt in Deutschland auf Schiffen transportierten Container ist von 2007 auf 2008 um ca. 95.700 TEU gesunken, das sind rund 4,5%. An diesem Rückgang hat besonders der Niederrhein (Orsoy bis zur NL-Grenze), auf dem ca. 90 % der Container transportiert werden, seinen größten Anteil. Hier lag der Rückgang mit ca. 94.00 TEU bei ca. 5%.

Im Kanalgebiet ist die Entwicklung der Containermengen gegenüber dem Vorjahr sehr unterschiedlich. In Anlage 2 auf Seite 55 sind die Containerverkehre auf dem westdeutschen Kanalgebiet grafisch dargestellt. Die noch relativ größten Containermengen wurden 2008 mit rund 12.500 TEU durch die Schleusen Herbrum und Dörpen transportiert. Weniger als ein Viertel dieser Containermenge wurde vom Rhein kommend über Duisburg, Herne und Henrichenburg in Richtung Dortmund transportiert. Auf den weiter betrachteten Streckenabschnitten spielt der Containerverkehr nur eine untergeordnete Rolle. Hier bewegten sich die Containermengen von 0 TEU am DHK bis rund 200 TEU an der Schleuse Münster.

Anmerkung:

TEU – entspricht einem Standardcontainer, dessen Größe in TEU (20-Fuß-Einheit) gemessen wird.



## Containerverkehr 2006, 2007 und 2008

Bundeswasserstraße	2006		2007		2008		Veränderung 2006 zu 2007 [%]	Veränderung 2007 zu 2008 [%]
	in TEU	Anteil in %	in TEU	Anteil in %	in TEU	Anteil in %		
<b>Deutschland</b>	<b>2.078.924</b>		<b>2.130.254</b>		<b>2.034.563</b>		<b>2,47%</b>	<b>-4,49%</b>
<b>Rhein (Lülsdorf-Orsoy)</b>								
leer	577.999	31,99%	551.481	30,33%	539.254	31,38%	-4,59%	-2,22%
beladen	1.228.810	68,01%	1.296.710	69,67%	1.179.452	68,62%	3,08%	-6,89%
<b>Gesamt</b>	<b>1.806.809</b>		<b>1.818.191</b>		<b>1.718.706</b>		<b>0,63%</b>	<b>-5,47%</b>
<b>Rhein (Orsoy - NL Grenze)</b>								
leer	602.894	32,12%	692.708	30,86%	679.194	31,75%	-1,69%	-2,28%
beladen	1.274.042	67,88%	1.326.013	69,11%	1.245.061	68,25%	4,08%	-6,10%
<b>Gesamt</b>	<b>1.876.936</b>		<b>1.918.721</b>		<b>1.824.255</b>		<b>2,23%</b>	<b>-4,92%</b>
<b>Wesel-Datteln-Kanal</b>								
<i>Schleuse Friedrichsfeld</i>								
leer	80	29,13%	84	77,11%	90	91,84%	6,67%	40,63%
beladen	146	70,87%	19	22,89%	8	8,16%	-86,99%	-57,89%
<b>Gesamt</b>	<b>206</b>		<b>83</b>		<b>98</b>		<b>-59,71%</b>	<b>18,07%</b>
<i>Schleuse Datteln</i>								
leer	60	32,97%	64	77,11%	90	91,84%	6,67%	40,63%
beladen	122	67,03%	19	22,89%	8	8,16%	-84,43%	-57,89%
<b>Gesamt</b>	<b>182</b>		<b>83</b>		<b>98</b>		<b>-54,40%</b>	<b>18,07%</b>
<b>Rhein Herne-Kanal</b>								
<i>Schleuse Duisburg-Meiderich</i>								
leer	3.855	41,86%	3.492	42,50%	2.828	96,99%	-4,48%	-19,01%
beladen	5.140	58,44%	4.724	57,50%	118	4,01%	-8,09%	-97,50%
<b>Gesamt</b>	<b>8.795</b>		<b>8.216</b>		<b>2.946</b>		<b>-6,58%</b>	<b>-64,14%</b>
<i>Schleuse Herne-Ost</i>								
leer	3.413	44,60%	3.192	46,91%	2.828	96,52%	2,31%	-19,01%
beladen	4.239	55,40%	3.952	53,09%	102	3,48%	-6,77%	-97,42%
<b>Gesamt</b>	<b>7.652</b>		<b>7.444</b>		<b>2.930</b>		<b>-2,72%</b>	<b>-60,64%</b>
<b>Datteln-Hamm Kanal</b>								
leer	0		0		0			
beladen	0		0		0			
<b>Gesamt</b>	<b>0</b>		<b>0</b>		<b>0</b>			
<b>Dortmund-Ems-Kanal</b>								
<i>Schleuse Herriehsburg</i>								
leer	3.219	43,13%	3.552	47,41%	2.910	99,35%	10,34%	-18,07%
beladen	4.245	56,87%	3.940	52,59%	19	0,65%	-7,18%	-99,52%
<b>Gesamt</b>	<b>7.464</b>		<b>7.492</b>		<b>2.929</b>		<b>0,38%</b>	<b>-60,60%</b>
<i>Schleuse Münster</i>								
leer	566	82,99%	53	73,61%	112	54,90%	-90,64%	111,32%
beladen	116	17,01%	19	26,39%	92	45,10%	-83,62%	384,21%
<b>Gesamt</b>	<b>682</b>		<b>72</b>		<b>204</b>		<b>-89,44%</b>	<b>183,33%</b>
<i>Schleuse Bevergern</i>								
leer	252	81,82%	71	47,33%	101	54,59%	-71,83%	42,25%
beladen	56	18,18%	79	52,67%	84	45,41%	41,07%	6,33%
<b>Gesamt</b>	<b>308</b>		<b>150</b>		<b>185</b>		<b>-51,30%</b>	<b>23,33%</b>
<i>Schleuse Hartmann</i>								
leer	9.835	57,00%	8.849	41,89%	6.240	48,48%	-30,36%	-8,89%
beladen	7.420	43,00%	9.502	58,11%	6.630	51,52%	29,06%	-30,23%
<b>Gesamt</b>	<b>17.255</b>		<b>18.351</b>		<b>12.870</b>		<b>-6,24%</b>	<b>-31,20%</b>
<b>Küstenkanal</b>								
<i>Schleuse Dörpum</i>								
leer	9.746	56,59%	8.537	40,45%	5.992	47,91%	-32,83%	-6,34%
beladen	7.476	43,41%	9.624	59,56%	6.516	52,09%	28,73%	-32,29%
<b>Gesamt</b>	<b>17.222</b>		<b>16.161</b>		<b>12.508</b>		<b>-6,16%</b>	<b>-23,07%</b>

Tabelle 2: Containermengen 2006, 2007 und 2008 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 Lülsdorf–Orsoy und Orsoy–NL-Grenze.

Zwischen Orsoy und der niederländischen Grenze wurden im vergangenen Jahr 1.824 Mio. TEU Container befördert. Dies ist ein Rückgang von ca. 4,9 % zum Jahr 2007. Im Abschnitt zwischen Lülsdorf und Orsoy wurden 2008 insgesamt ca. 1.718 Mio. TEU Container transportiert. Dies ist im Vergleich zum Vorjahr ein Rückgang von 5,5 %.

Nach dem signifikanten Zuwachs im Jahr 2007 hat sich für das Jahr 2008 insgesamt ein Rückgang eingestellt, der insbesondere im 2. Halbjahr zu verzeichnen war. Dort lagen die Verluste bei über 10 %.

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 54).

## Wesel-Datteln-Kanal (WDK)

Aus den Daten des Statistischen Bundesamtes ergibt sich für den WDK im Jahr 2008 ein Güteraufkommen in Containern von 45.567 TEU. Dies ist ein Rückgang von rund 12 % zum Jahr 2007. Der Durchgangsverkehr auf dem WDK beträgt nur 47 TEU im Jahr 2008, der Empfang von leeren Containern liegt bei 22.548 TEU und der Versand von beladenen Containern bei 22.972 TEU.

Auf dem WDK resultierten die Containerzahlen nach den Auswertungen des Statistischen Bundesamtes aus dem vergangenen Jahr vor allem aus dem 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 die Zahlen aus dem Abgabenerhebungsprogramm an den Schleusen Friedrichsfeld und Datteln mit 98 TEU in 2008 gleich sind. Im Vergleich zu 2007 bedeutet dies einen Anstieg um 18 % gegenüber dem Vorjahr. Im Vergleich zu 2003/2004 bedeuten die Zahlen in 2008 aber einen Rückgang von rund 92 %.

Ca. 92 % 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 deutlich abgenommen hat (siehe Anlage 2, Seite 56). Erst im letzten Jahr konnte erstmalig wieder ein leichter Anstieg auf niedrigem Niveau festgestellt werden.

## Rhein-Herne-Kanal (RHK)

2008 haben entsprechend den Auswertungen aus dem Abgabenerhebungsprogramm nur 2.946 TEU Container die Schleuse Duisburg-Meiderich passiert, davon waren 96 % der Container leer. Der Vergleich zwischen den Jahren 2007 und 2008 zeigt, dass der Containerverkehr am Rhein-Herne-Kanal an der Eingangsschleuse Duisburg-Meiderich und an der Endschleuse Herne sehr deutlich um rund 60 % gesunken ist. Innerhalb von 5 Jahren war von 2000 bis 2004 der Containerverkehr an der Schleuse Duisburg-Meiderich auf das 10-fache 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. Seit 2004 gehen die Containerzahlen aber kontinuierlich zurück. Die aktuellen Zahlen zeigen für 2008 jedoch eine deutliche Abnahme der Containerverkehre. In dem Jahr 2007 war der Rückgang mit ca. 500 TEU zum Vorjahr noch relativ gering, dagegen ist der Einbruch im letzten Jahr mit rund 5.000 TEU sehr deutlich.

Den größten Anteil (96 %) der Container stellen hier die leeren Container, welche zum Rhein transportiert werden. Es sind an beiden Schleusen rund 2.700 TEU. Der Anteil der beladenen Container vom Rhein liegt bei beiden Schleusen nur bei 55 TEU und auch der Anteil der leeren Container vom Rhein ist bei beiden Schleusen mit 95 TEU gleich hoch. Nur der Anteil der beladenen Container, die zum Rhein transportiert werden, steigert sich von Herne mit 47 TEU auf 63 TEU an der Schleuse Duisburg-Meiderich (vgl. Anlage 2, Seite 57).

## 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). In den Jahren 2005 bis 2006 sanken die Containerzahlen. In 2007 stagnierten die Zahlen. Für 2008 ist aber wieder ein starker Rückgang (ca. 4.500 TEU) zu verzeichnen. Die Containermenge von bzw. nach Dortmund ist vergleichbar mit derjenigen an der Schleuse Herne-Ost (siehe Anlage 2, Seite 58).

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 im Jahr 2008 204 TEU Container geschleust. Dies ist fast eine Verdreifachung gegenüber den Zahlen aus 2007. Insgesamt ist der Containerverkehr seit dem Maximum von 2004 mit 2.440 TEU (siehe Anlage 2, Seite 58) aber deutlich gesunken.

Auch im Bereich der DEK-Nordstrecke vom Abzweig Mittellandkanal bis zum Abzweig Küstenkanal spielt der Containerverkehr derzeit nur eine untergeordnete Rolle. 2008 sind hier 185 TEU transportiert worden (siehe Anlage 2, Seite 59), was einem Anstieg um fast 25 % entspricht, dennoch liegt der Wert auf einem niedrigen Niveau.

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. 2008 wurden durch die Schleuse Herbrum 12.900 TEU transportiert. Dies sind rund 3.500 TEU weniger als im Jahr 2007. Insbesondere der Anteil der beladenen Container von Süden (GVZ Dörpen) ist um ca. 1.800 TEU auf rund 5.900 TEU zurückgegangen. Ca. 6.000 TEU wurden leer von Emden in Richtung Küstenkanal geschleust (vgl. Anlage 2, Seite 59). Insgesamt lag der Anteil der leeren Container bei ca. 48 %.

## Küstenkanal



Mit rund 12.500 TEU korrelieren die Containermengen an der Schleuse Dörpen mit denjenigen der Schleuse Herbrum. Die Verkehrszahlen von 2008 spiegeln auch hier die Verkehrsrelation von Emden bis zum GVZ Dörpen wieder. Der größte Teil der Container (ca. 5.700 TEU) wurde von Osten kommend beladen zum DEK transportiert und rund 5.700 TEU wurden leer aus Richtung Emden kommend zum GVZ Dörpen transportiert. Der Anteil der leeren Container mit 48 % entspricht ungefähr dem Wert von Herbrum (vgl. Anlage 2, Seite 60).

## 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 12 % 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 der Jahre 2006 bis 2008.



## Schiffsverkehr 2006, 2007 und 2008

Bundeswasserstraße	2006		2007		2008		Veränderung 2006 zu 2007 (%)	Veränderung 2007 zu 2008 (%)
	Anzahl	Anteil in %	Anzahl	Anteil in %	Anzahl	Anteil in %		
<b>Emmerich</b>								
leer	61.569	31,52%	59.225	31,98%	58.935	32,48%		
beladen	132.772	88,48%	125.948	68,02%	122.513	67,52%		
<b>Gesamt</b>	<b>195.341</b>		<b>185.173</b>		<b>181.448</b>		<b>-5,21%</b>	<b>-2,01%</b>
<b>Wesel-Datteln-Kanal</b>								
<i>Schleuse Friedrichsfeld</i>								
leer	5.356	23,10%	5.590	22,79%	5.097	22,75%	-4,37%	-8,82%
beladen	17.827	76,90%	18.934	77,21%	17.306	77,25%	6,71%	-8,60%
<b>Gesamt</b>	<b>23.183</b>		<b>24.524</b>		<b>22.403</b>		<b>5,78%</b>	<b>-8,65%</b>
<i>Schleuse Datteln</i>								
leer	3.120	17,06%	3.234	17,00%	3.054	17,90%	3,65%	-6,67%
beladen	15.171	82,94%	15.789	83,00%	14.011	82,10%	4,07%	-11,28%
<b>Gesamt</b>	<b>18.291</b>		<b>19.023</b>		<b>17.065</b>		<b>4,00%</b>	<b>-10,29%</b>
<b>Rhein-Herne-Kanal</b>								
<i>Schleuse Dinsbury-Münster</i>								
leer	7.898	39,80%	7.962	38,49%	7.400	36,82%	1,97%	-7,06%
beladen	11.808	60,20%	12.722	61,51%	12.700	63,18%	7,74%	-0,17%
<b>Gesamt</b>	<b>19.616</b>		<b>20.684</b>		<b>20.100</b>		<b>5,44%</b>	<b>-2,82%</b>
<i>Schleuse Herne-Ost</i>								
leer	3.762	36,49%	3.553	33,75%	3.133	32,41%	-5,56%	-8,62%
beladen	6.549	63,51%	6.975	66,25%	6.533	67,59%	6,50%	-8,60%
<b>Gesamt</b>	<b>10.311</b>		<b>10.528</b>		<b>9.666</b>		<b>2,10%</b>	<b>-9,65%</b>
<b>Datteln-Hamm-Kanal</b>								
leer	4.036	38,59%	3.817	38,96%	3.431	38,47%	-5,43%	-10,11%
beladen	6.422	61,41%	5.981	61,04%	5.488	61,53%	-6,87%	-8,24%
<b>Gesamt</b>	<b>10.458</b>		<b>9.798</b>		<b>8.919</b>		<b>-6,31%</b>	<b>-8,97%</b>
<b>Dortmund-Ems-Kanal</b>								
<i>Schleuse Herchenburg</i>								
leer	1.550	41,61%	1.662	41,43%	1.439	41,31%	6,61%	-13,42%
beladen	2.188	58,39%	2.350	58,57%	2.044	58,69%	7,40%	-13,02%
<b>Gesamt</b>	<b>3.747</b>		<b>4.012</b>		<b>3.483</b>		<b>7,07%</b>	<b>-13,19%</b>
<i>Schleuse Münster</i>								
leer	2.351	14,54%	2.830	15,58%	2.496	15,16%	20,37%	-11,80%
beladen	13.820	85,46%	15.337	84,42%	13.971	84,84%	10,98%	-8,91%
<b>Gesamt</b>	<b>16.171</b>		<b>18.167</b>		<b>16.467</b>		<b>12,34%</b>	<b>-9,36%</b>
<i>Schleuse Bevergern</i>								
leer	2.227	33,17%	2.795	36,50%	2.600	36,11%	25,51%	-6,98%
beladen	4.486	66,83%	4.863	63,50%	4.600	63,89%	8,40%	-5,41%
<b>Gesamt</b>	<b>6.713</b>		<b>7.658</b>		<b>7.200</b>		<b>14,08%</b>	<b>-5,98%</b>
<i>Schleuse Herbrum</i>								
leer	2.209	28,79%	2.242	30,50%	2.089	31,37%	1,49%	-6,82%
beladen	5.483	71,21%	5.110	69,50%	4.571	68,63%	-6,48%	10,65%
<b>Gesamt</b>	<b>7.672</b>		<b>7.352</b>		<b>6.660</b>		<b>-4,17%</b>	<b>-9,41%</b>
<b>Kustkanal</b>								
<i>Schleuse Dörpen</i>								
leer	1.849	33,24%	1.989	32,27%	1.809	33,45%	7,57%	-5,03%
beladen	3.714	66,76%	4.175	67,73%	3.758	66,55%	12,41%	-9,99%
<b>Gesamt</b>	<b>5.563</b>		<b>6.164</b>		<b>5.567</b>		<b>10,80%</b>	<b>-8,39%</b>

Tabelle 3: Schiffsverkehr 2006, 2007 und 2008 im Bereich der WSD West

## Rhein

Während die transportierte Gütermenge nur um ca. 1 % (siehe Anlage 1, Seite 37) sank, gingen mit rund 181.000 Fahrzeugen am Grenzübergang Emmerich die Schiffszahlen im Jahr 2008 um ca. 2 % gegenüber dem Vorjahr zurück. Der Trend zu größeren Schiffen setzt sich damit weiter fort; eine größere Ladungsmenge kann mit nominell weniger Schiffen transportiert werden. Dabei ist zu berücksichtigen, dass das Jahr 2008 eher ein abflussarmes Jahr war (Mittelwasser im Jahr 2008 war ca. 15 cm niedriger als das langjährige Mittelwasser bezogen auf den Pegel Ruhrort. (siehe Abbildung 3). Es kam jedoch zu keinen niedrigwasserbedingten Beschränkungen bez. der Abladetiefe. Erfreulicherweise gab es auch keine hochwasserbe-

dingten Sperrungen am Niederrhein.

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 2008 bei ca. 2.192 t (siehe Anlage 3, Seite 63). 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.

### Pegel Ruhrort – Wasserstände Kalenderjahr 2008

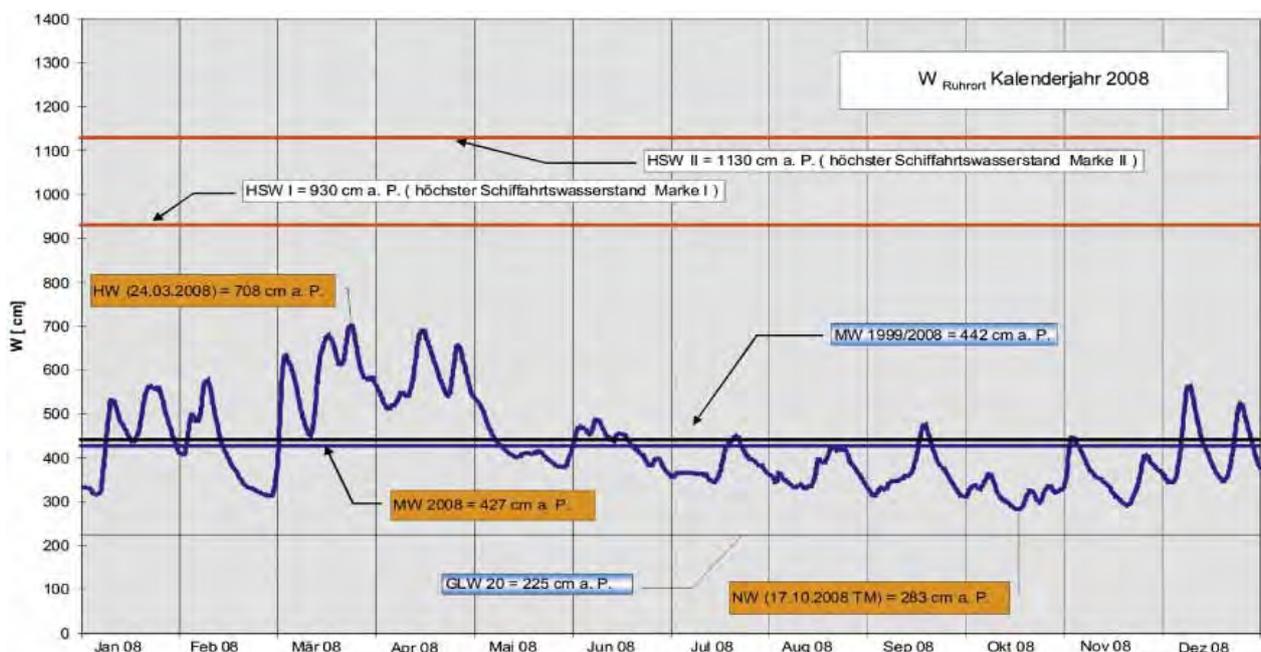


Abb. 3: Pegelaufzeichnung 2008 am Pegel Duisburg-Ruhrort

## 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 2008 rund 8,5 % weniger Schiffe durch die Schleuse Friedrichsfeld als 2007. Der prozentuale Rückgang der Schiffszahlen ist etwas größer als der Rückgang der transportierten Gütermengen. Dies zeigt, 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. Dennoch ist ein kontinuierlicher Anstieg zu verzeichnen. Die durchschnittliche Tragfähigkeit der Schiffe lag 2008 bei rund 1.365 t (vgl. Anlage 3, Seiten 65–66).

Die gleichen Tendenzen sind auch an der Schleuse Datteln zu verzeichnen, wenn auch die Anzahl der Schiffe um rund 5.300 geringer ist als in Friedrichsfeld. Insgesamt passierten 2008 mit 17.065 Schiffen rund 10 % weniger Fahrzeuge die Schleuse Datteln als im Jahr 2007. Die durchschnittliche Tragfähigkeit der Schiffe stieg auf 1.242 t an (vgl. Anlage 3, Seite 66).

Insgesamt setzt sich damit am WDK ein kontinuierliches Wachstum der durchschnittlichen Schiffgrößen 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 1.502 t Tragfähigkeit (vgl. Anlage 3, Seite 67) die Schiffseinheiten im Durchschnitt bereits größer sind als an der Schleuse Friedrichsfeld (1.362 t), liegt die durchschnittliche Tragfähigkeit der Schiffe an der Schleuse Herne-Ost mit 1.270 t auf dem gleichen Niveau wie an der Schleuse Datteln (vgl. Anlage 3, Seite 68).

2008 wurden mit 20.100 Fahrzeugen rund 2,8 % weniger Schiffe durch die Schleuse Duisburg-Meiderich geschleust als 2007. Auch an der Schleuse Herne-Ost waren es mit rund 9.670 Fahrzeugen rund 8,5 % weniger als im Vorjahr.

## Datteln-Hamm-Kanal (DHK)

Die Anzahl der Fahrzeuge auf dem DHK sank gegenüber dem Vorjahr um ca. 9% auf 8.919 im Jahr 2008 ab. Die durchschnittliche Tragfähigkeit pro Schiff ging etwas zurück und lag mit 1.287 t unter dem Wert des vergangenen Jahres. (vgl. Anlage 3, Seite 69).



## Dortmund-Ems-Kanal (DEK)

Nach der Binnenschiffahrtsstraßenordnung (BinSchStrO) waren 2008 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 2008 um rund 13,2% ab (vgl. Tabelle 3). Diese stärkere Abnahme der Schiffszahlen im Vergleich zum Rückgang der Gütermenge (rund 10%) lässt sich dadurch erklären, dass hier die Auslastung der beladenen Schiffe etwas zugenommen hat. So lag die durchschnittliche Tragfähigkeit der Schiffe 2007 bei 1.296 t und 2008 bei 1.366 t (vgl. Anlage 3, Seite 70).

In 2008 wurden an der Schleuse Münster rund 16.470 Schiffe gezählt. Dies ist ein Rückgang von ca. 9,4% im Vergleich zum Vorjahr. Dieser Rückgang steht im Zusammenhang mit dem geringeren Güteraufkommen, der an der Schleuse Münster für 2008 beobachtet wurde. Mit 1.148 t durchschnittlicher Tragfähigkeit pro Schiff mit eigenem Antrieb passierten 2008 jedoch die bisher größten Motorschiffe die Schleuse Münster (vgl. Anlage 3, Seite 71). Dennoch liegen die Schiffgrößen 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 mit 1.191 t durchschnittlicher Tragfähigkeit für MS geringfügig größer als in Münster. (vgl. Anlage 3, Seite 72).

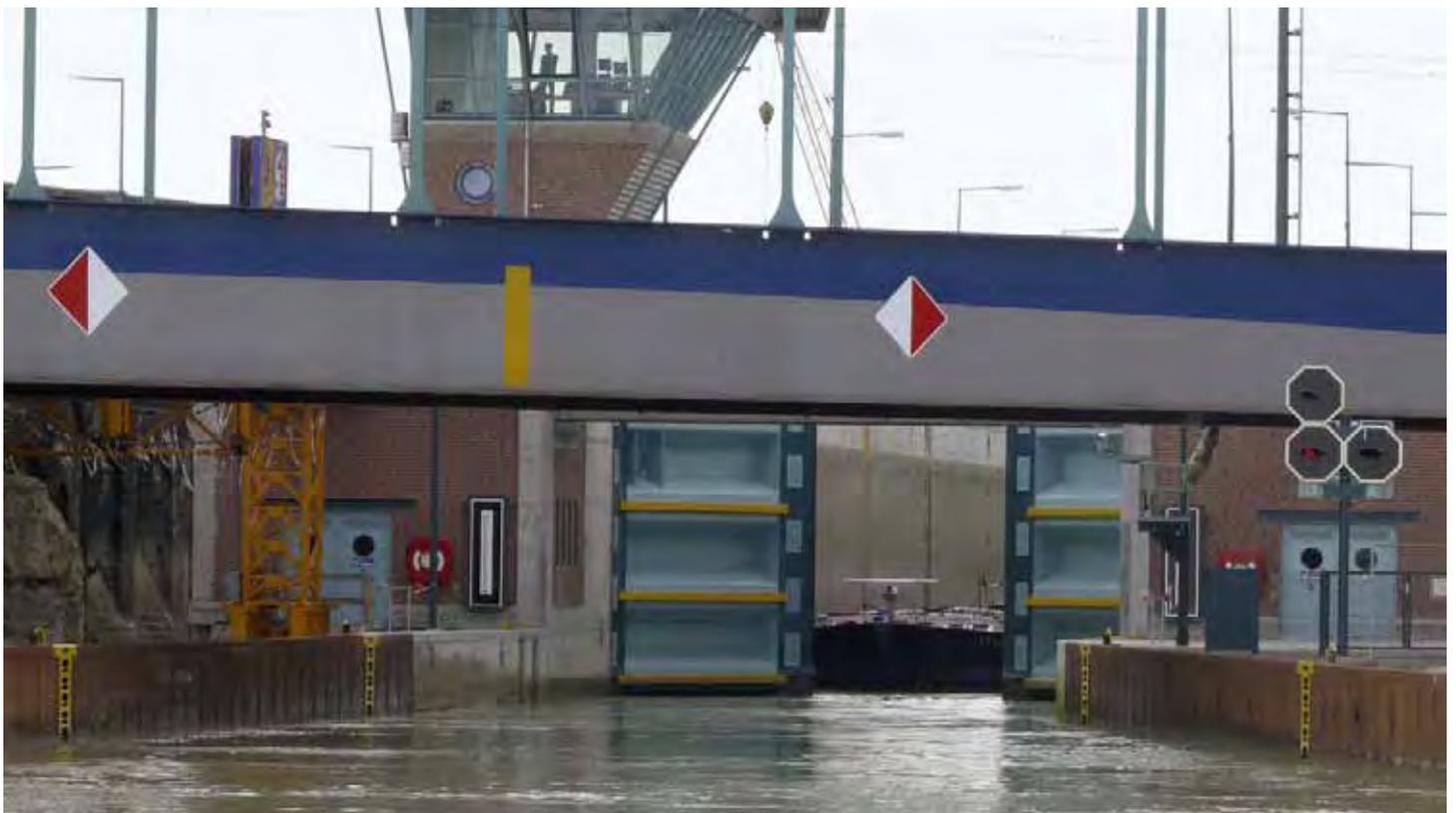
## Küstenkanal

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 7.200 Fahrzeugen lagen hier die Schiffszahlen um rund 6 % niedriger als im vergangenen Jahr und liegen damit auf dem Niveau von 2004.

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.

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 sind im letzten Jahr um ca. 8 % zurückgegangen und liegen etwas auf dem Niveau von 2005/2006. Dies entspricht ungefähr dem Mittelwert der letzten 8 Jahre.

Auch in Dörpen werden immer größere Schiffseinheiten eingesetzt. Hier wurde 2008 eine durchschnittliche Tragfähigkeit pro Schiff von rund 1.237 t erreicht (vgl. Anlage 3, Seite 74).



## 5. Schiffahrt

### Ordnung des Binnenschiffsverkehrs

#### ■ Befähigungswesen

Die WSD West ist eine der drei Wasser- und Schifffahrtsdirektionen, die in Deutschland auf allen Gebieten des Befähigungswesens (Rheinpatente, Binnenschifferpatente, Radarpatente, besondere Kenntnisse des ADNR) für die Binnenschifffahrt tätig ist. Die Zahl der beantragten und durchgeführten Rheinpatentprüfungen und die Anzahl der verwalteten Rheinpatente liegen bei der WSD West erheblich über dem Bundesdurchschnitt. Gleiches gilt für die Befähigungsnachweise über besondere Kenntnisse des ADNR. Die nachfolgende Tabelle 4 listet die insgesamt 348 erteilten und erweiterten Befähigungszeugnisse auf.

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

Folgende Befähigungszeugnisse wurden erteilt bzw. erweitert:

Anzahl	Art der Befähigungszeugnisse
98	Großes Rheinpatent (Erteilung)
59	Großes Rheinpatent (Erweiterung)
0	Kleines Rheinpatent (Erteilung)
0	Kleines Rheinpatent (Erweiterung)
7	Sportpatent (Erteilung)
1	Sportpatent (Erweiterung)
14	Behördenpatent (Erteilung)
11	Behördenpatent (Erweiterung)
2	Fährführerschein F (Erteilung)
1	Fährführerschein F (Erweiterung)
5	Schifferpatent B
1	Schifferpatent C2
1	Sportschifferzeugnis E
42	Radarpatent
74	ADNR-Bescheinigung Basis
6	ADNR-Bescheinigung Gase
26	ADNR-Bescheinigung Chemie
348	insgesamt

Tabelle 4: Überblick über die erteilten Befähigungszeugnisse



Die Nachfrage nach Befähigungsnachweisen bei der WSD West bewegte sich auch 2008 insgesamt auf einem hohen Niveau. Bei der Ersterteilung von Rheinpatenten ist im Vergleich zum Vorjahr ein leichter Zuwachs zu verzeichnen.

In 2008 wurde in 382 Fällen aufgrund des Nachweises der Tauglichkeitserneuerung die Gültigkeit von Rhein- und Binnenschifferpatenten verlängert. Ferner wurden 374 ADNR-Bescheinigungen verlängert.

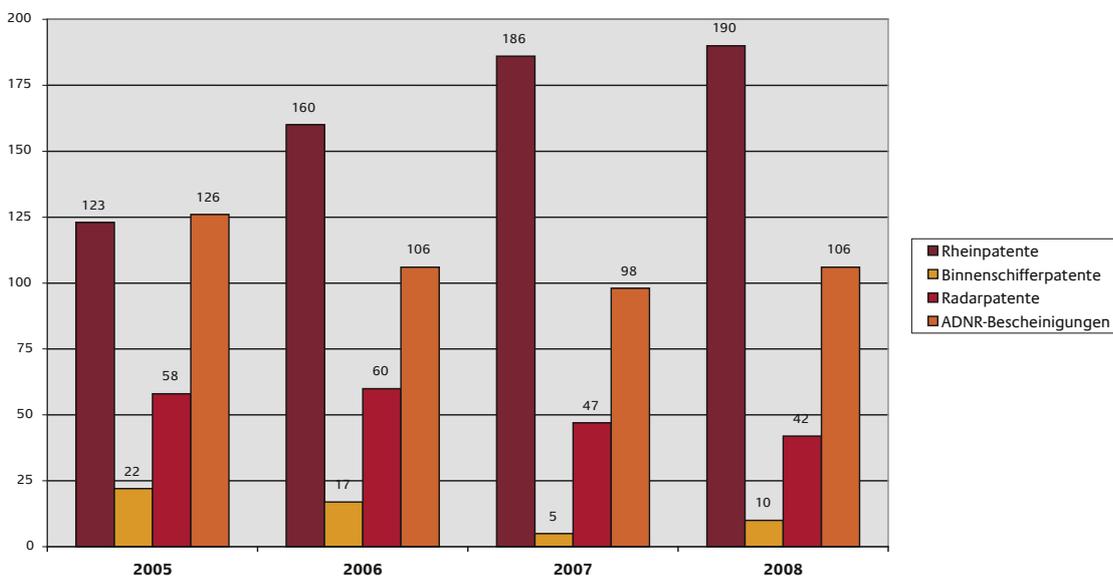


Abbildung 4: Entwicklung der erteilten Befähigungszeugnisse

## Ordnung des Binnenschiffsverkehrs

### ■ Sicherheitspersonal in der Fahrgastschiffahrt

Seit dem 1. Januar 2006 ist die Wasser- und Schifffahrtsdirektion West gem. Art. 2 Absatz 2 der Verordnung zur Einführung der Verordnung über Sicherheitspersonal in der Fahrgastschiffahrt (FSi-VEV) bundesweit für die Anerkennung von Basislehrgängen für Sachkundige in der Fahrgastschiffahrt zuständig. Nach der erfolgreichen Teilnahme an einem anerkannten Basislehrgang für Sachkundige in der Fahrgastschiffahrt, wird dem Teilnehmer vom Lehrgangsanbieter eine Bescheinigung als Sachkundiger in der Fahrgastschiffahrt ausgestellt. Bis zum 31. Dezember 2010 ersetzt das Große Patent die Bescheinigung als Sachkundiger in der Fahrgastschiffahrt. Aus diesem Grund wird die Zahl der anzuerkennenden Lehrgänge bis zu diesem Zeitpunkt zunehmen.

Die Wasser- und Schifffahrtsdirektion West hat 2008 einen Basislehrgang für Sachkundige in der Fahrgastschiffahrt nach der Verordnung über Sicherheitspersonal in der Fahrgastschiffahrt (FSV) anerkannt.

### ■ Ordnungswidrigkeiten

Die Wasserschutzpolizei-Wachen haben im Jahr 2008 insgesamt 1.837 (im Vorjahr 1956) Anzeigen erstattet, die bei der WSD West als Ordnungswidrigkeiten bearbeitet wurden. 55 % der Anzeigen kamen aus dem Rheingebiet und 45 % aus dem Kanalgebiet. Im Einzelnen wurden folgende Verstöße geahndet:

Rheinstromgebiet	Kanalgebiet
Besatzungsverstöße	Besatzungsverstöße
Verstöße gegen die Bordbuchführung	Verstöße gegen die Bordbuchführung
Verstöße gegen Einrichtungs- und Ausführungsvorschriften	Verstöße gegen Einrichtungs- und Ausführungsvorschriften
ADNR-Verstöße	Missachtung der Richtungsverkehrsvorschriften (Oststrecke RHK und DHK)
Verstöße gegen die Rheinpatentverordnung	Verstöße gegen Höchstabmessungen des Fahrzeuges und Überschreitung der zugelassenen Abladetiefen
Verstöße gegen die Betriebsanlagenverordnung	Verstöße gegen die Binnenschiffer-/Rheinpatentverordnung
Verstöße gegen die Sportbootführerscheinverordnung und gegen die Kleinfahrzeugkennzeichnungsverordnung	Verstöße gegen die Sportbootführerscheinverordnung und gegen die Kleinfahrzeugkennzeichnungsverordnung
	Verstöße gegen die Betriebsanlagenverordnung
	Badeverstöße und Brückenspringen

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 2008 erteilten Erlaubnisse auf.

Anzahl	Art der Erlaubnisse
24	Weiterfahrerlaubnisse/Sondertransporte auf Kanälen (Festlegungen u. Havarien)
31	Weiterfahrerlaubnisse/Sondertransporte auf dem Rhein (Festlegungen u. Havarien)
26	Sonstige Sondertransporte auf den Kanälen
152	Zulassung größerer Abmessungen gem. § 1.06 BinSchStrO <sup>1</sup> (Einzelerlaubnisse)
42	Zulassung größerer Abmessungen gem. § 1.06 BinSchStrO <sup>1</sup> (Jahreserlaubnisse)
2	Erlaubnisse für Versuchsfahrten gem. § 11.02 RheinSchPV <sup>2</sup> (Verbände)
15	Erlaubnisse für Versuchsfahrten gem. § 11.02 RheinSchPV <sup>2</sup> (6-Leichter-Verbände)
61	Erlaubnisse für Veranstaltungen auf Kanälen
92	Erlaubnisse für Veranstaltungen auf dem Rhein

<sup>1</sup> Binnenschiffahrtsstraßen-Ordnung

<sup>2</sup> Rheinschifffahrtspolizeiverordnung

Tabelle 6: Auflistung der 2008 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. Die Bundesrepublik Deutschland 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 49 Förderprojekten eine Bewilligungssumme von insgesamt rd. 262 Mio. € 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. Dezember 2007 sind bei der WSD West – Dezernat Schiffahrt – im Jahre 2008 Zuwendungsanträge für 205 Förderobjekte auf Güter- und Fahrgastschiffen eingegangen, die von einem Investitionsvolumen von 15.275.206 € für den Erwerb und Einbau von emissionsärmeren Schiffsdieselmotoren und Abgasnachbehandlungssystemen begleitet waren.

### ■ Ausbildungsförderung

Im Rahmen der Ausbildungsförderung nach den „Richtlinien für die Gewährung von Beihilfen zur Ausbildungsförderung in der Binnenschiffahrt vom 1. September 1999 lagen für den Ausbildungsbeginn im Jahr 2008 insgesamt 175 Anträge vor. Davon befanden sich zum Ende des Jahres 110 Ausbildungsverhältnisse in der Förderung. 10 Anträge wurden zurückgezogen und 11 Anträge konnten zum Jahresende mangels ausreichender Haushaltsmittel zunächst keine Berücksichtigung finden.

Für die Gesamtausbildungsdauer mit Beginn der Ausbildung im Jahr 2008 standen 2.534.000 € 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 € pro Ausbildungsverhältnis können jährlich ca. 100 Ausbildungsverhältnisse gefördert werden.

Bis zum Ende des Jahres 2008 wurden seit Beginn der Projektförderung im Jahr 1999 insgesamt 1.090 Anträge gestellt, wovon bei 775 Ausbildungsverhältnissen eine Förderung bewilligt wurde.

### ■ Weiterbildung (Deutscher Binnenschiffahrtssfonds)

Seit dem 1. 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 2008 sind 1.171 Bescheide mit einer Bewilligungssumme von insgesamt 433.870,37 € bewilligt worden, davon 314 Bescheide im Jahr 2008 mit einer Bewilligungssumme von 99.135,12 €.

### ■ Beihilfen für Schifferkinderheime und Schifferjugendwohnheime

Mit Erlass vom 13. März 2007 – WS 25/6253.6/0 – wurde der WSD West die Aufgabe der Mittelverteilung der jährlich zur Verfügung stehenden Beihilfen an die Schifferkinderheime und Schifferjugendwohnheime ebenso die damit verbundenen Befugnisse und Zuständigkeiten übertragen.

Von der zur Verfügung stehenden Summe in Höhe von 51.000 € wurden anteilig das Schifferkinderheim Nikolausburg, Duisburg, der Arbeitgeberverband der deutschen Binnenschifffahrt e.V., Duisburg, die Kinderheimat bei der Diakonissenanstalt Salem-Köslin-Minden, das Schifferkinderheim Luise-Stephanien-Stiftung und das Schifferkinderheim Würzburg bedacht.

### ■ ERP – Existenzgründungskreditprogramm

Im Rahmen des Existenzgründungskreditprogramms wurden im Jahr 2008 von der WSD West 4 Anträge zur Förderung von Existenzgründungen begutachtet. 2 Anträge leitete die WSD West befürwortend an die Kreditanstalt für Wiederaufbau (KfW). Es handelte sich um eine Kreditsumme von insgesamt 2.920.000 € bei einem Gesamtvolumen der Vorhaben in Höhe von 14.267.500 €.

### ■ Zugang zum Beruf des Unternehmers im Binnenschiffsgüterverkehr

Die Ausübung der Unternehmertätigkeit in der Binnenschifffahrt bedarf gemäß § 2 (Binnenschiffsgüter-Berufszugangsverordnung (BinSchZV) seit dem 1. Januar 1994 einer Erlaubnisurkunde.

Zuständig für die Erteilung der Erlaubnis ist die Wasser- und Schifffahrtsdirektion (Erlaubnisbehörde), in deren Bezirk der Unternehmer seinen Hauptwohn-

sitz oder das Unternehmen seinen Sitz oder seine geschäftliche Niederlassung hat. Sind mehrere Behörden zuständig, so entscheidet die Behörde, die zuerst mit der Sache befasst worden ist. In den Fällen, in denen ein Unternehmen mehrere geschäftliche Niederlassungen hat, ist die Wasser- und Schifffahrtsdirektion zuständig, in deren Bezirk das Unternehmen seinen Sitz hat.

Seit Einführung der Verordnung wurden von der WSD West 582 Anträge bearbeitet und 537 Urkunden ausgestellt (2008: 3 Urkunden).

### ■ Erlaubnisverfahren für den Großraum- und Seeverkehr

Nach der allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung (VwV-StVO) zu § 29 Abs. 3 StVO haben sich die Straßenverkehrsbehörden eine Bescheinigung der nächsten Wasser- und Schifffahrtsdirektion darüber vorlegen zu lassen, ob und ggf. innerhalb welcher Fristen und unter welchen Gesamtkosten die Beförderung auf dem Wasser bzw. die gebrochene Beförderung Wasser/Straße möglich ist, wenn es sich um eine Wegstrecke von mehr als 250 km handelt und eine Gesamtbreite von 4,20 m oder eine Gesamthöhe von 4,80 m oder ein Gesamtgewicht von 72 t überschritten wird.

Die Negativbescheinigung wird ausgestellt, wenn die vorgenannten Kriterien zutreffen und ein Transport auf dem Wasserweg nicht möglich bzw. nicht zumutbar ist.

Im Jahr 2008 wurde daher von der WSD West eine Negativbescheinigung und eine Ablehnung für derartige Transporte ausgestellt. (2007: keine).

# Wirtschaftsfragen der Schifffahrt

## ■ Ausstellung einer Bescheinigung gem. § 7 Abs. 5 Gefahrgutverordnung – Straße

Im Jahr 2008 wurde von der WSD West eine Bescheinigung gemäß § 7 Abs. 5 GGVS ausgestellt, wonach im Containerverkehr der Beförderer durch eine Bescheinigung einer WSD nachzuweisen hat, dass Containerverkehr auf dem Wasserweg nicht möglich ist (2007: keine).

## ■ Schifffahrtsabgaben auf den norddeutschen Bundeswasserstraßen

Im Jahr 2008 wurden durch die WSD West 32.507.638 € an Schifffahrtsabgaben, Hafen- und Ufergeldern auf den norddeutschen Bundeswasserstraßen im Binnenbereich (= Wasserstraßen im Bereich der Wasser- und Schifffahrtsdirektionen West, Nordwest, Mitte und Ost) gegenüber 33.166.026 € im Jahr 2007 vereinnahmt (Mindereinnahmen von 658.388 €).

Jahr	Verkehrsmenge (t)	Verkehrsleistung (t/km)	Schifffahrtsabgaben ( 1.000 €)
2007	63.385.946	9.528.855.259	33.124
2008	63.851.621	9.269.306.527	32.502

Tabelle 7: Vergleich der Schifffahrtsabgaben von 2007 und 2008

98,3% der Einnahmen wurde über das Stundungsverfahren mit der Deutschen Verkehrsbank abgewickelt. Der Anteil der Barzahlung betrug 1,7%.





Auf den abgabepflichtigen norddeutschen Bundeswasserstraßen im Binnenbereich wurden in 2008 insgesamt 81.431 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 2007 zu 2008

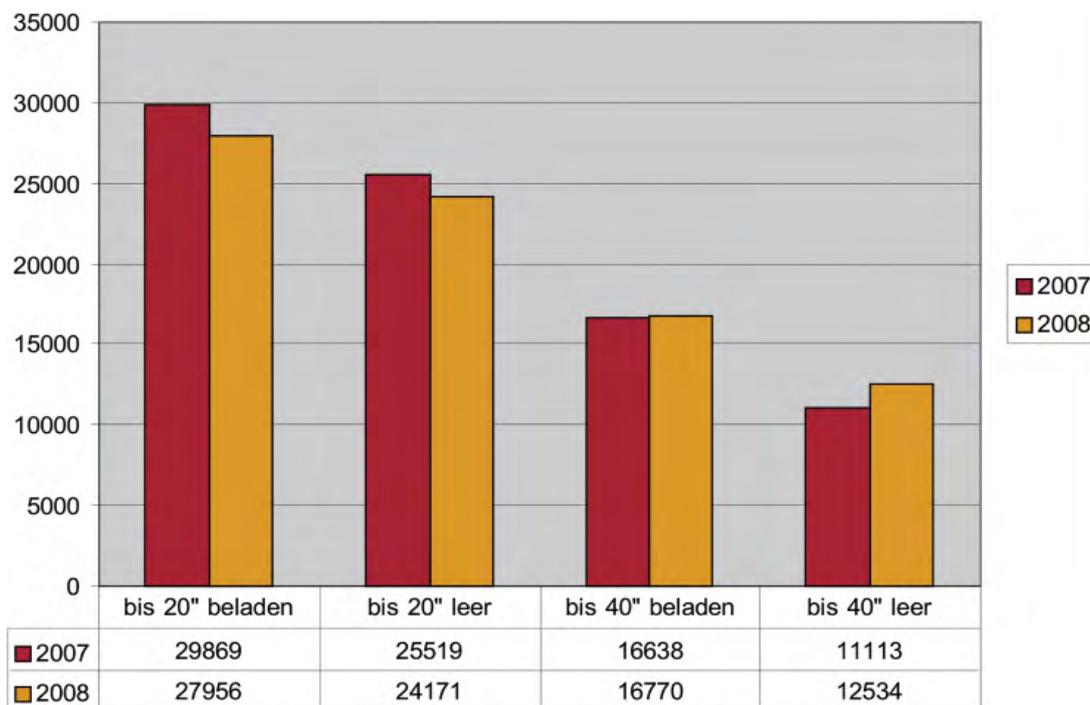


Abbildung 5: Containerzahlen auf norddeutschen Bundeswasserstraßen



## 6. Zusammenfassung der Verkehrsstatistik

Im Jahr 2008 hat sich der positive Trend der letzten Jahre eines kontinuierlichen Anstiegs des Güterverkehrs auf dem Binnenschiff nicht fortgesetzt. Insbesondere durch den wirtschaftlichen Rückgang im 2. Halbjahr, wurden in Deutschland ca. 1,3% weniger Güter mit dem Binnenschiff transportiert. Die Gesamtmenge betrug im Jahr 2008 ca. 245,7 Mio. Gütertonnen. Der Rhein bleibt mit seinen rund 171 Mio. Gütertonnen die verkehrsreichste Wasserstraße Europas. Ca. 70% aller deutschen Wasserstraßentransporte werden auf dem Niederrhein zwischen den Rheinmündungshäfen und den deutschen Binnenhäfen bewegt.

Mit rund 42 Mio. Gütertonnen erreichte das westdeutsche Kanalnetz einen etwas geringeren Wert im Vergleich zum Jahr 2007, aber dennoch den zweithöchsten Wert in den letzten 8 Jahren. Der Kanal mit dem größten Verkehrsaufkommen bleibt wie in den vergangenen Jahren der WDK. Hier wurde die Gütermenge des letzten Jahres zwar nicht ganz erreicht, dennoch wurde mit ca. 18,5 Mio. t das zweithöchste Güteraufkommen der letzten 9 Jahre gemessen. Einzig die Schleuse Duisburg-Meiderich konnte den steigenden Trend der letzten Jahre fortsetzen. Hier wurde mit ca. 16 Mio. t die höchste Gütermenge der letzten 9 Jahre gemessen. An den anderen Schleusen ist insgesamt nach den guten Zahlen aus dem Jahr 2007 ein leichter Rückgang im Jahr 2008 festzustellen.

Der Containerverkehr auf dem Rhein hat nach den kontinuierlichen Steigerungen der letzten Jahre in 2008 eine Konsolidierung erfahren. Insbesondere im 2. Halbjahr 2008 war ein deutlicher Rückgang im Containerverkehr zu verzeichnen. Auf den westdeutschen Kanälen nimmt der Containerverkehr von Emden kommend bis zum Güterverteilzentrum Dörpen weiter 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 2008 deutlich fortgesetzt hat.

Der Schiffsverkehr auf den Kanälen wird allerdings weiterhin vom 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.

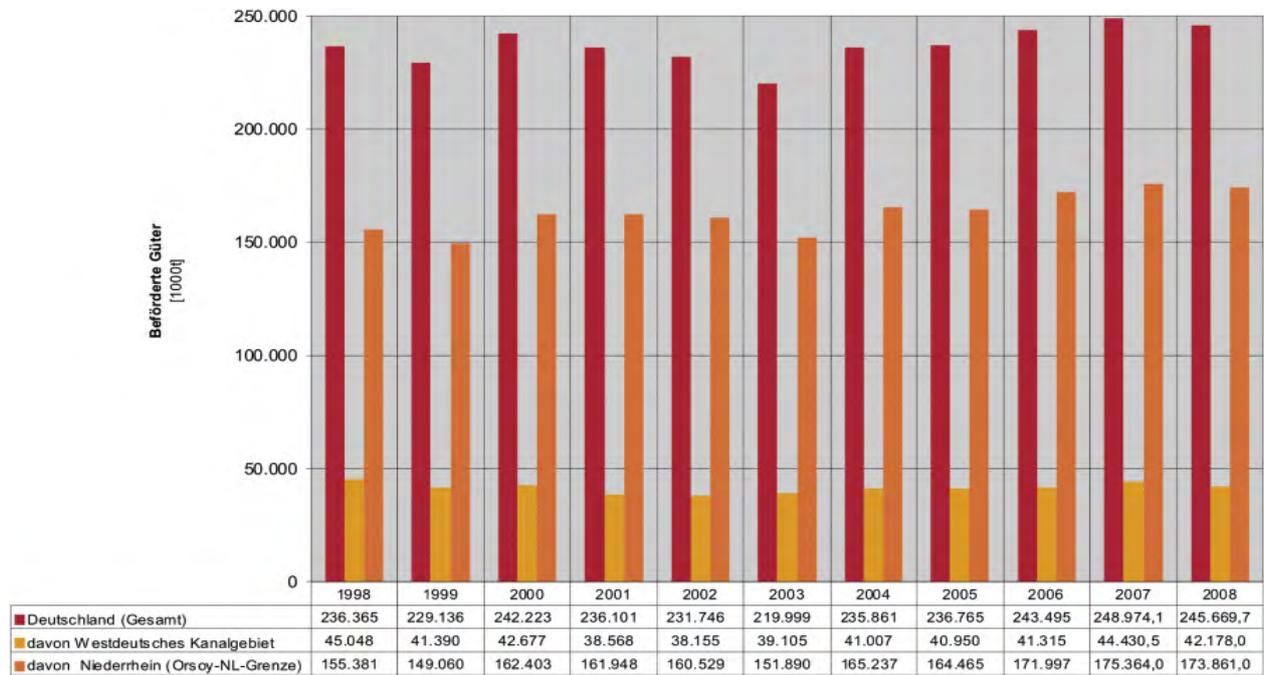
# Anlage 1

## Güterverkehr

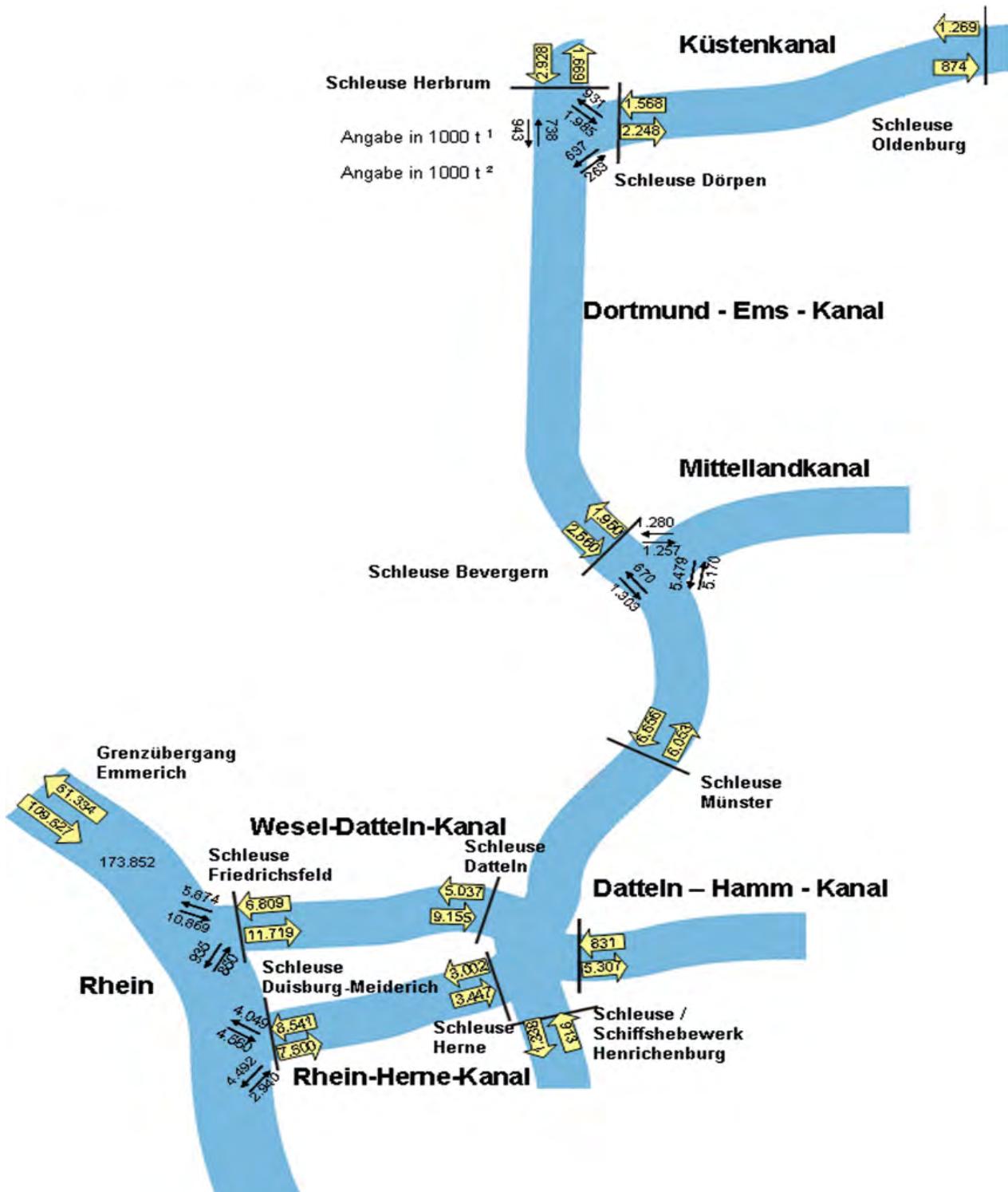
Deutschland (Gesamt) .....	34
Übersicht WSD West – Güterverkehr 2008 .....	35
Rhein .....	36
Übersicht Westdeutsches Kanalgebiet – Gütermengen .....	40
Wesel-Datteln-Kanal .....	41
Rhein-Herne-Kanal .....	45
Datteln-Hamm-Kanal .....	46
Dortmund-Ems-Kanal .....	47
Küstenkanal .....	49

# Deutschland (Gesamt)<sup>2</sup>

## Güterbeförderung im gesamten deutschen Wasserstraßennetz



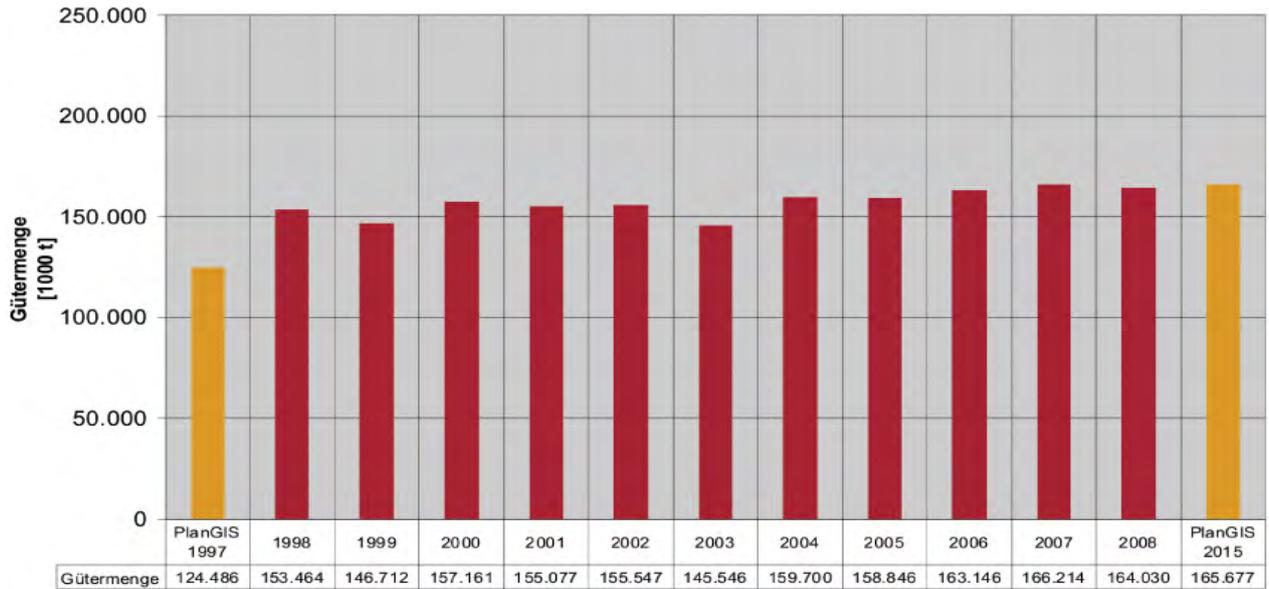
# Übersicht WSD West – Güterverkehr 2008



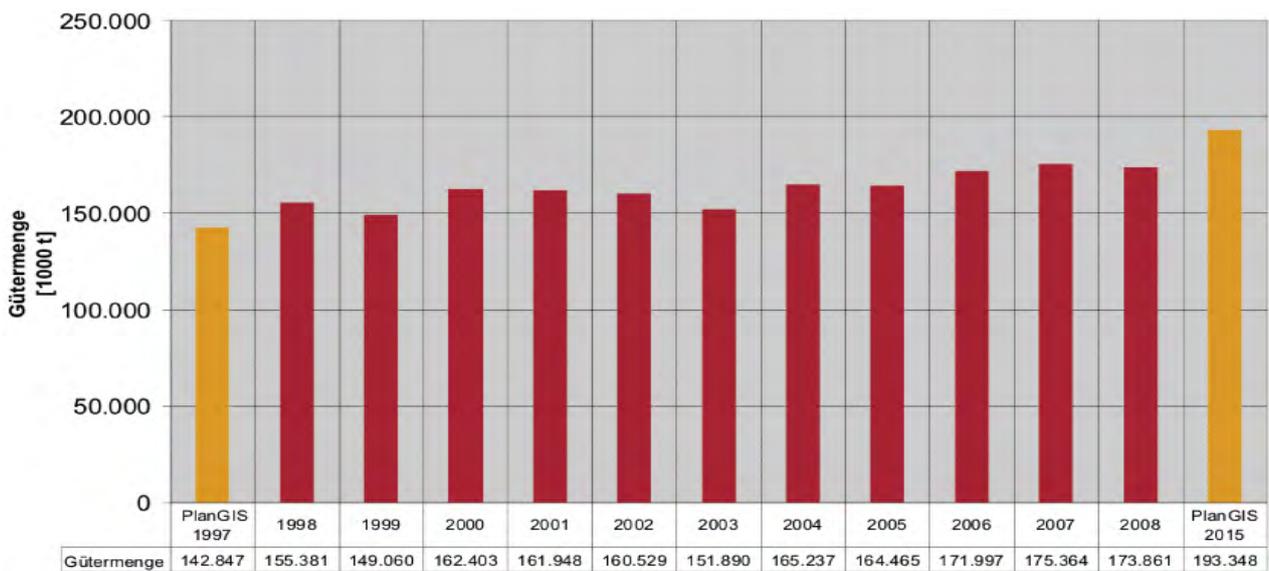
<sup>1</sup> Datengrundlage: Abgabenerhebungsprogramm (ASS) der WSV  
<sup>2</sup> Datengrundlage: Statistisches Bundesamt

# Rhein<sup>2</sup>

## Lülsdorf – Orsoy in Gütertonnen/Jahr und Prognose nach PlanGIS

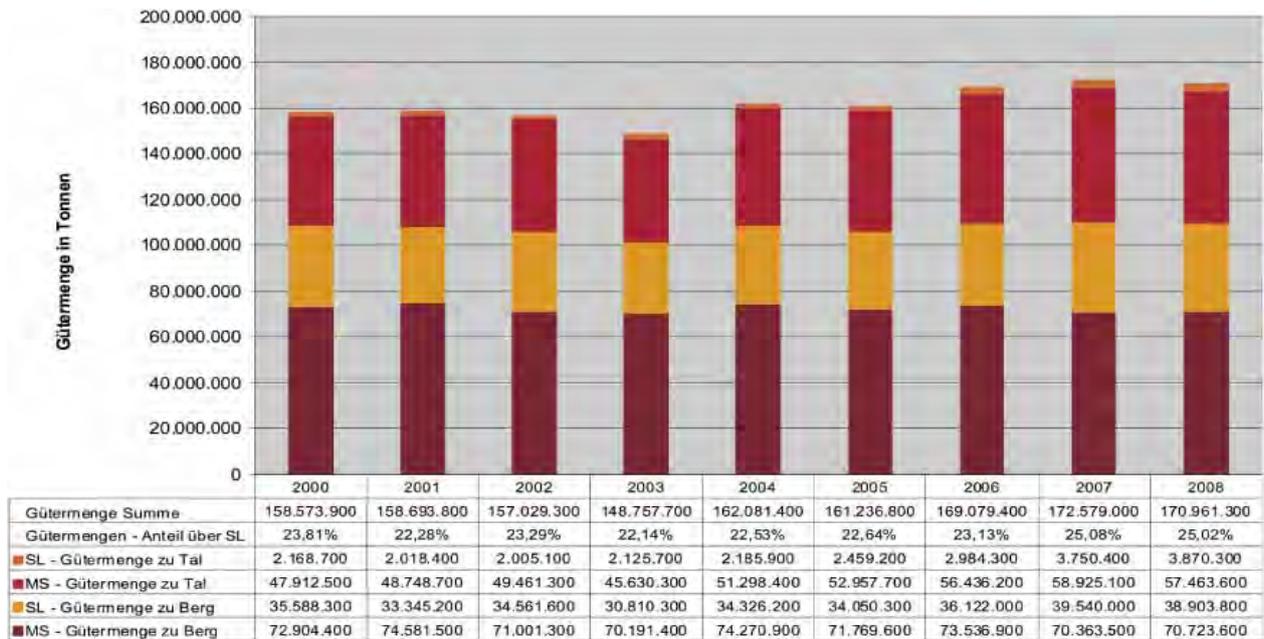


## Orsoy – NL-Grenze in Gütertonnen/Jahr und Prognose nach PlanGIS



<sup>2</sup> Datengrundlage: Statistisches Bundesamt

### Durchgangsverkehr bei Emmerich

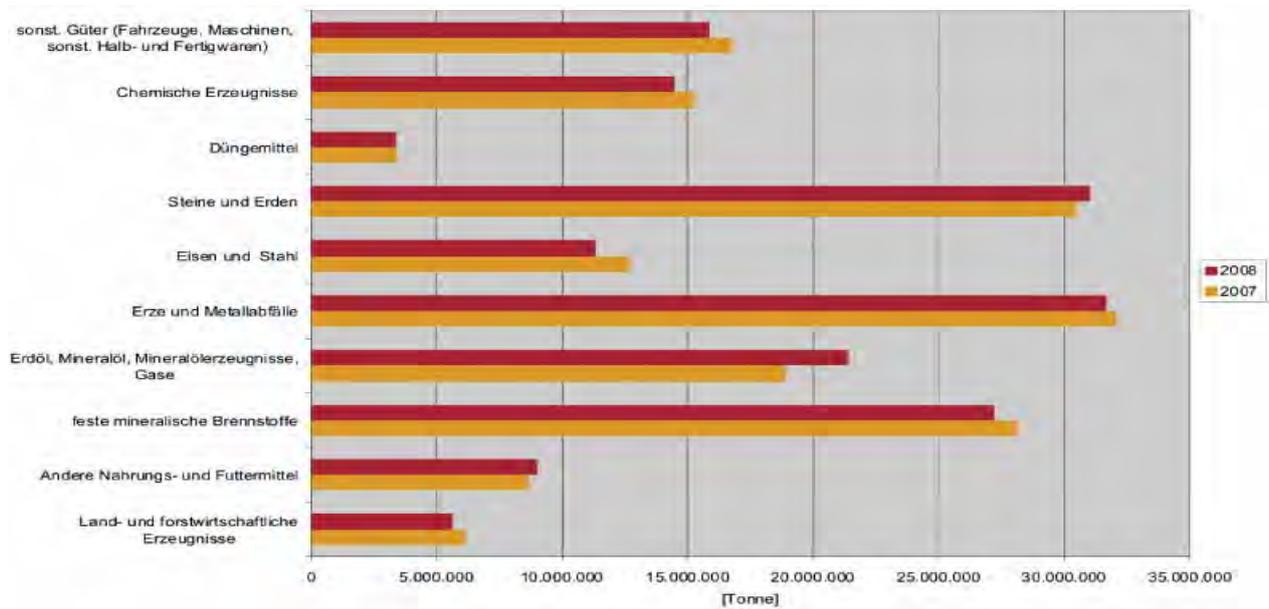


### Emmerich (Güterverkehr nach Hauptgüterarten)

Güterart	2007			2008			Veränderung in %
	zu Berg	zu Tal	Gesamt	zu Berg	zu Tal	Gesamt	
Land- und forstwirtschaftliche Erzeugnisse	1.159.800	5.000.200	<b>6.160.000</b>	1.061.800	4.567.900	<b>5.629.700</b>	-8,6%
Andere Nahrungs- und Futtermittel	5.578.000	3.099.600	<b>8.677.600</b>	5.881.600	3.112.600	<b>8.994.200</b>	3,6%
festе mineralische Brennstoffe	27.701.900	428.300	<b>28.130.200</b>	26.634.600	555.400	<b>27.190.000</b>	-3,3%
Erdöl, Mineralöl, Mineralölzeugnisse, Gase	13.805.700	5.097.700	<b>18.903.400</b>	16.682.700	4.687.100	<b>21.369.800</b>	13,0%
Erze und Metallabfälle	30.833.700	1.260.500	<b>32.094.200</b>	30.291.300	1.391.500	<b>31.682.800</b>	-1,3%
Eisen und Stahl	6.598.700	6.075.400	<b>12.674.100</b>	5.789.800	5.574.400	<b>11.364.200</b>	-10,3%
Steine und Erden	6.893.800	23.579.300	<b>30.473.100</b>	6.423.900	24.591.600	<b>31.015.500</b>	1,8%
Düngemittel	2.008.600	1.436.000	<b>3.444.600</b>	2.060.100	1.310.300	<b>3.370.400</b>	-2,2%
Chemische Erzeugnisse	8.869.600	6.402.100	<b>15.271.700</b>	8.667.000	5.828.300	<b>14.495.300</b>	-5,1%
sonst. Güter (Fahrzeuge, Maschinen, sonst. Halb- und Fertigwaren)	6.453.500	10.296.400	<b>16.749.900</b>	6.134.700	9.714.700	<b>15.849.400</b>	-5,4%
<b>Summe [Tonnen]</b>	<b>109.903.300</b>	<b>62.675.500</b>	<b>172.578.800</b>	<b>109.627.500</b>	<b>61.333.800</b>	<b>170.961.300</b>	-0,9%

# Rhein<sup>2</sup>

## Verkehr nach Hauptgüterarten Grenzübergang Emmerich



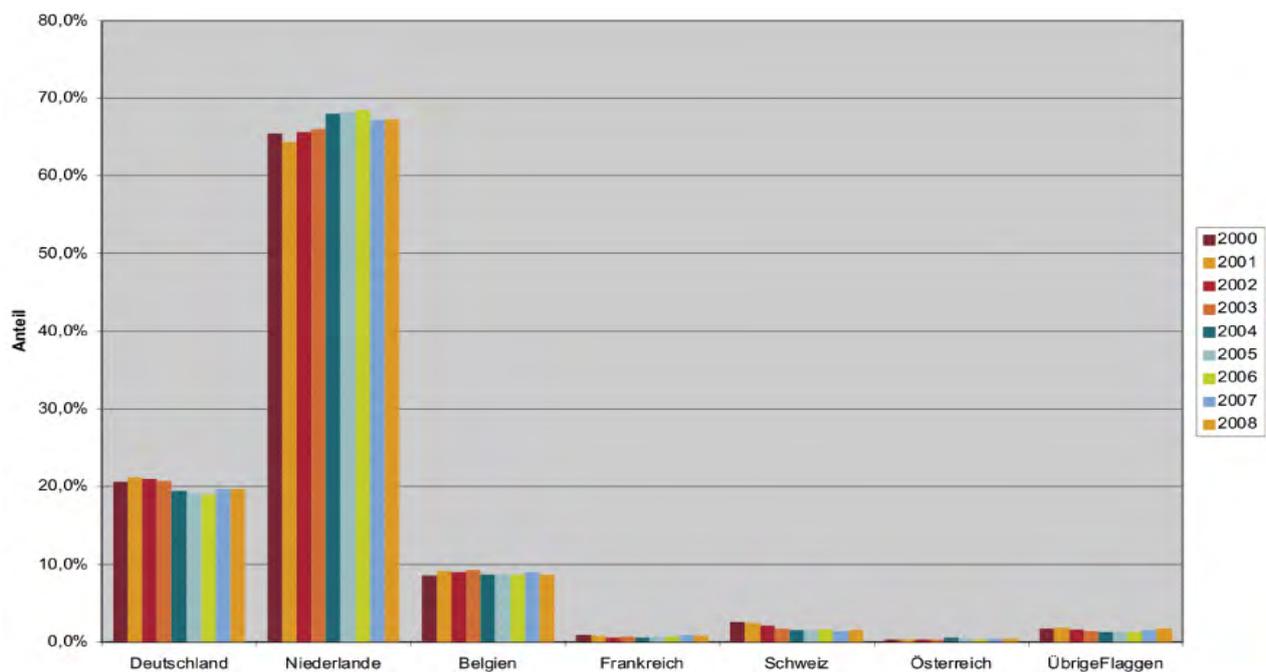
<sup>2</sup> Datengrundlage: Statistisches Bundesamt

## Emmerich (Güterverkehr nach Flaggenanteilen)

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Deutschland	20,7%	21,2%	20,9%	20,7%	19,4%	19,1%	19,0%	19,7%	19,7%
Niederlande	65,4%	64,4%	65,7%	66,0%	68,0%	68,2%	68,4%	67,2%	67,3%
Belgien	8,5%	9,1%	8,9%	9,2%	8,8%	8,8%	8,7%	9,0%	8,7%
Frankreich	0,9%	0,8%	0,5%	0,6%	0,8%	0,6%	0,7%	0,9%	0,8%
Schweiz	2,5%	2,4%	2,0%	1,7%	1,5%	1,5%	1,6%	1,3%	1,5%
Österreich	0,3%	0,2%	0,3%	0,3%	0,6%	0,5%	0,4%	0,4%	0,4%
ÜbrigeFlaggen	1,7%	1,9%	1,6%	1,4%	1,3%	1,3%	1,3%	1,5%	1,7%

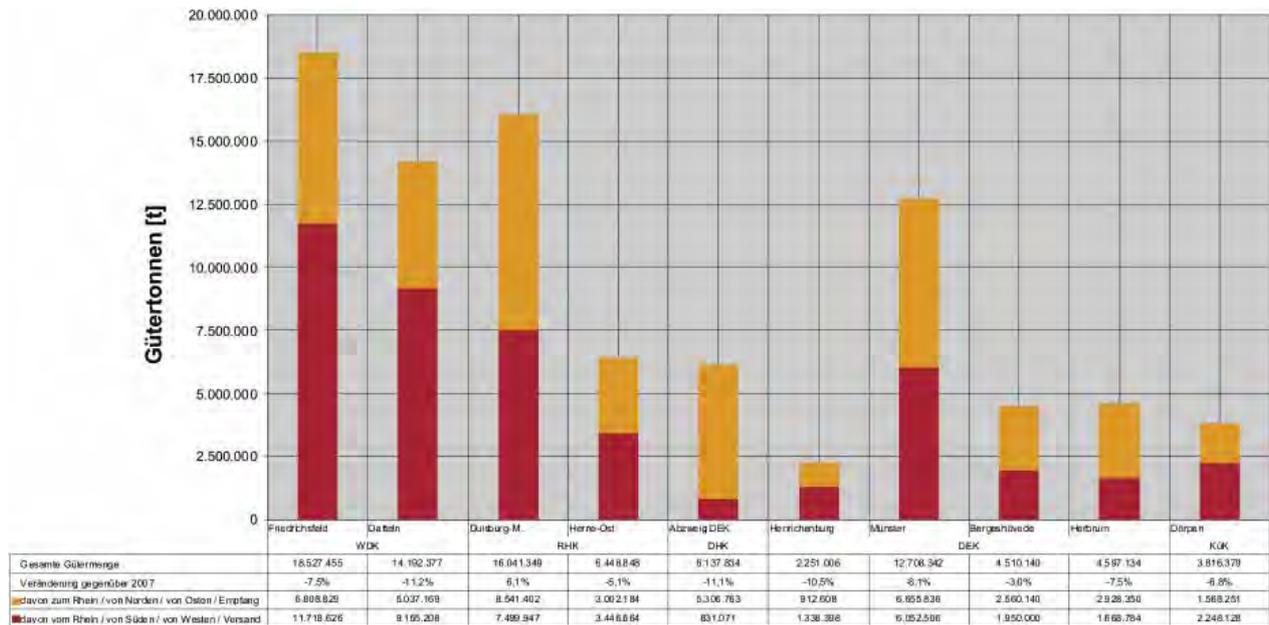
  

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Deutschland	32.771.400	33.625.700	32.682.500	30.785.000	31.812.000	30.875.100	32.062.600	33.915.700	33.717.100
Niederlande	103.707.500	102.193.400	103.132.200	98.215.700	110.191.300	109.974.600	115.680.500	115.930.100	115.071.400
Belgien	13.449.300	14.499.700	14.043.100	13.751.500	13.958.600	14.200.900	14.694.000	15.543.100	14.797.400
Frankreich	1.412.600	1.215.600	840.600	949.300	989.700	1.017.300	1.155.100	1.497.000	1.342.500
Schweiz	3.980.800	3.815.400	3.201.700	2.568.000	2.454.400	2.360.000	2.667.400	2.312.900	2.479.600
Österreich	508.000	411.700	474.400	468.800	909.000	792.200	628.000	714.100	677.200
ÜbrigeFlaggen	2.744.300	2.940.300	2.454.600	2.029.200	2.056.400	2.016.500	2.191.700	2.666.200	2.875.700
	158.573.900	158.693.800	157.029.100	148.757.500	162.081.400	161.236.600	169.079.300	172.579.100	170.960.900



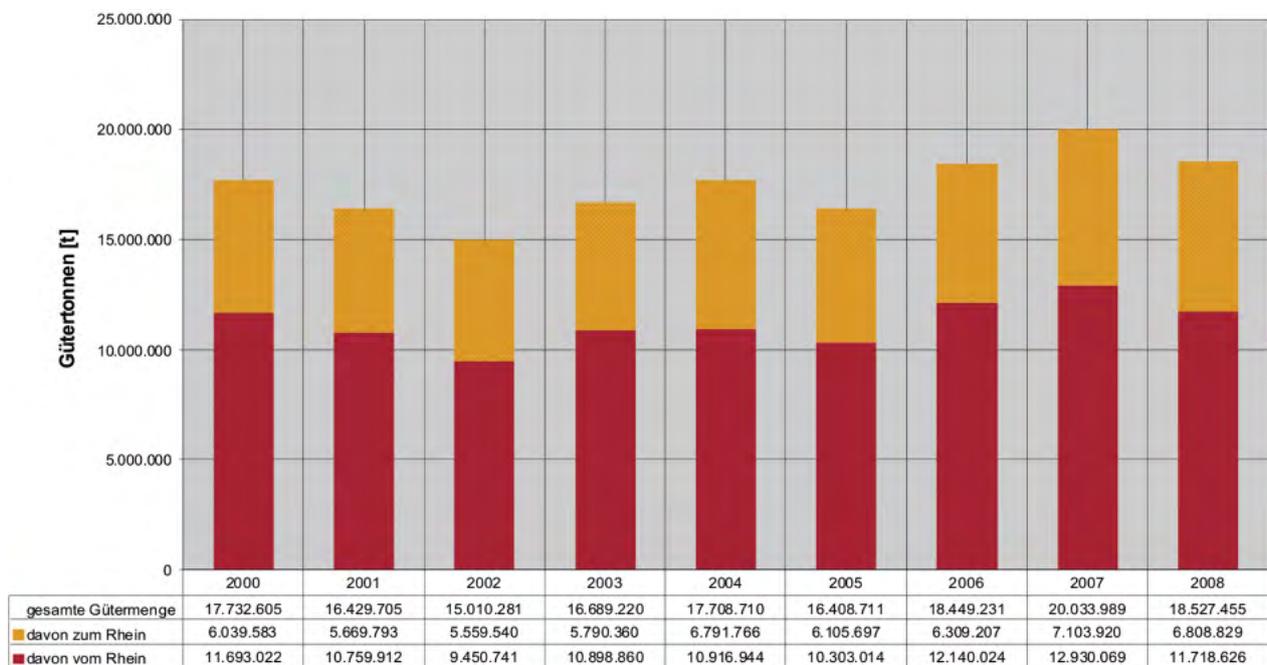
# Übersicht Westdeutsches Kanalgebiet

## Transportierte Gütermengen<sup>1</sup>



# Wesel-Datteln-Kanal<sup>1</sup>

## Schleuse Friedrichsfeld (Gütermenge in Tonnen)



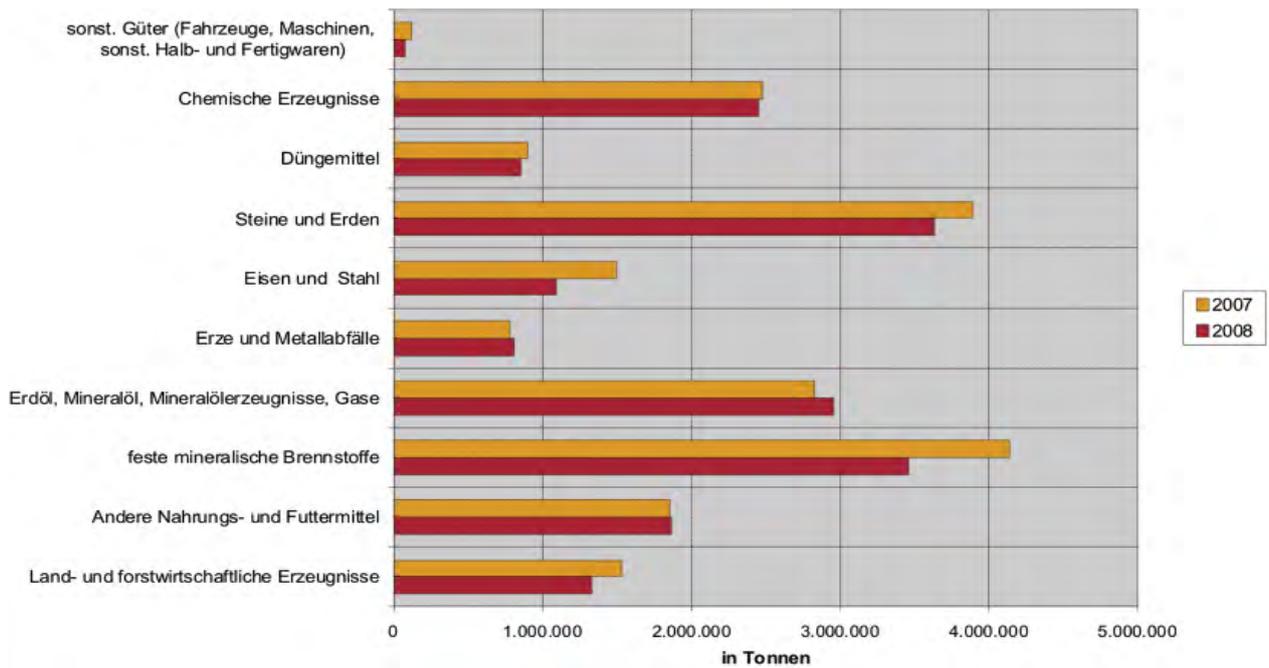
<sup>1</sup> Datengrundlage: Abgabenerhebungsprogramm (ASS) der WSV

# Wesel-Datteln-Kanal<sup>1</sup>

## Schleuse Friedrichsfeld (Güterverkehr nach Hauptgüterarten)

Güterart	in t			in t			Veränderung in t	Veränderung in %
	2007			2008				
	vom Rhein	zum Rhein	Gesamt	vom Rhein	zum Rhein	Gesamt		
Land- und forstwirtschaftliche Erzeugnisse	295.637	1.239.914	<b>1.535.551</b>	242.472	1.067.724	<b>1.330.196</b>	-205.355	-13,4%
Andere Nahrungs- und Futtermittel	1.296.114	562.364	<b>1.858.478</b>	1.445.562	418.226	<b>1.863.790</b>	5.312	0,3%
fest mineralische Brennstoffe	3.893.174	244.865	<b>4.138.039</b>	3.141.981	317.101	<b>3.458.182</b>	-679.857	-16,4%
Erdöl, Mineralöl, Mineralölerzeugnisse, Gase	2.118.062	705.291	<b>2.823.353</b>	2.251.598	706.544	<b>2.958.142</b>	134.789	4,8%
Erze und Metallabfälle	439.893	339.049	<b>778.942</b>	366.522	440.676	<b>807.398</b>	28.457	3,7%
Eisen und Stahl	1.021.146	475.492	<b>1.496.637</b>	706.871	386.926	<b>1.092.797</b>	-403.840	-27,0%
Steine und Erden	1.686.782	2.206.170	<b>3.892.952</b>	1.651.694	1.979.531	<b>3.631.225</b>	-261.727	-6,7%
Düngemittel	641.026	257.525	<b>898.550</b>	612.047	245.900	<b>857.947</b>	-40.603	-4,5%
Chemische Erzeugnisse	1.473.415	1.006.733	<b>2.480.148</b>	1.303.379	1.148.850	<b>2.452.229</b>	-27.919	-1,1%
sonst. Güter (Fahrzeuge, Maschinen, sonst. Halb- und Fertigwaren)	64.822	58.303	<b>123.125</b>	-1.600	77.149	<b>75.549</b>	-47.576	-38,6%
<b>Summe</b>	<b>12.930.069</b>	<b>7.095.705</b>	<b>20.025.774</b>	<b>11.718.626</b>	<b>6.808.829</b>	<b>18.527.455</b>	<b>-1.498.319</b>	<b>-7,5%</b>

## Verkehr nach Hauptgüterarten WDK – Schleuse Friedrichsfeld

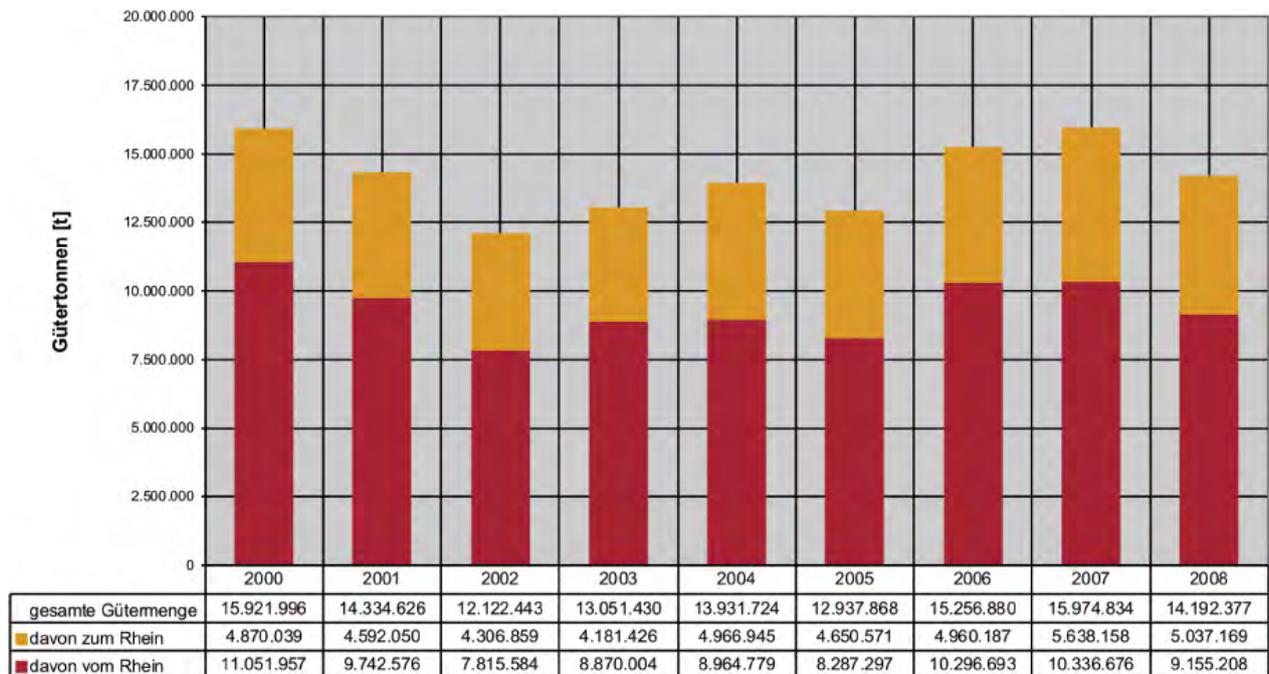


<sup>1</sup> Datengrundlage: Abgabenerhebungsprogramm (ASS) der WSV



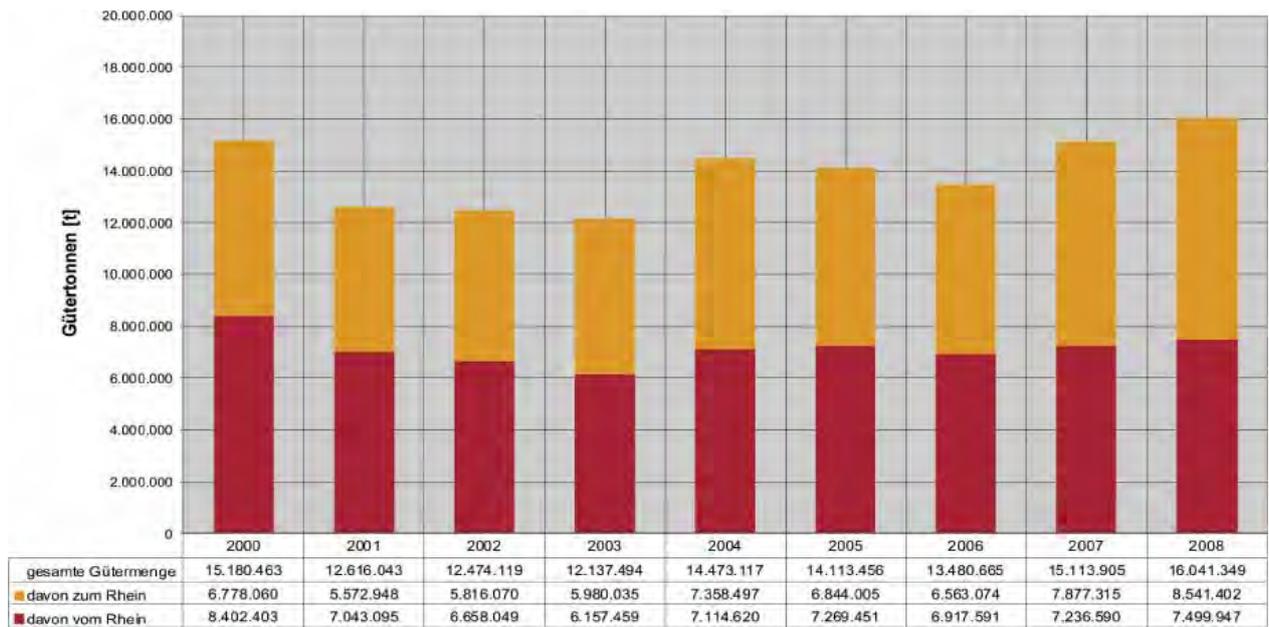
# Wesel-Datteln-Kanal<sup>1</sup>

Schleuse Datteln (Gütermenge in Tonnen)

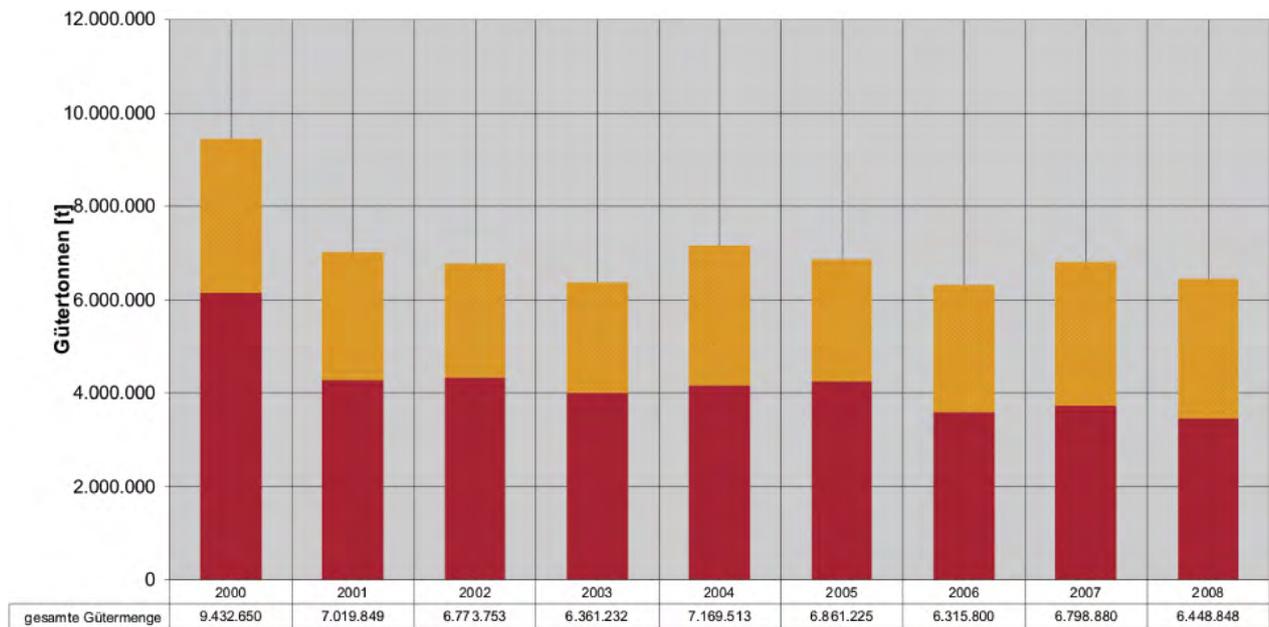


# Rhein-Herne-Kanal<sup>1</sup>

## Schleuse Duisburg-Meiderich (Gütermenge in Tonnen)



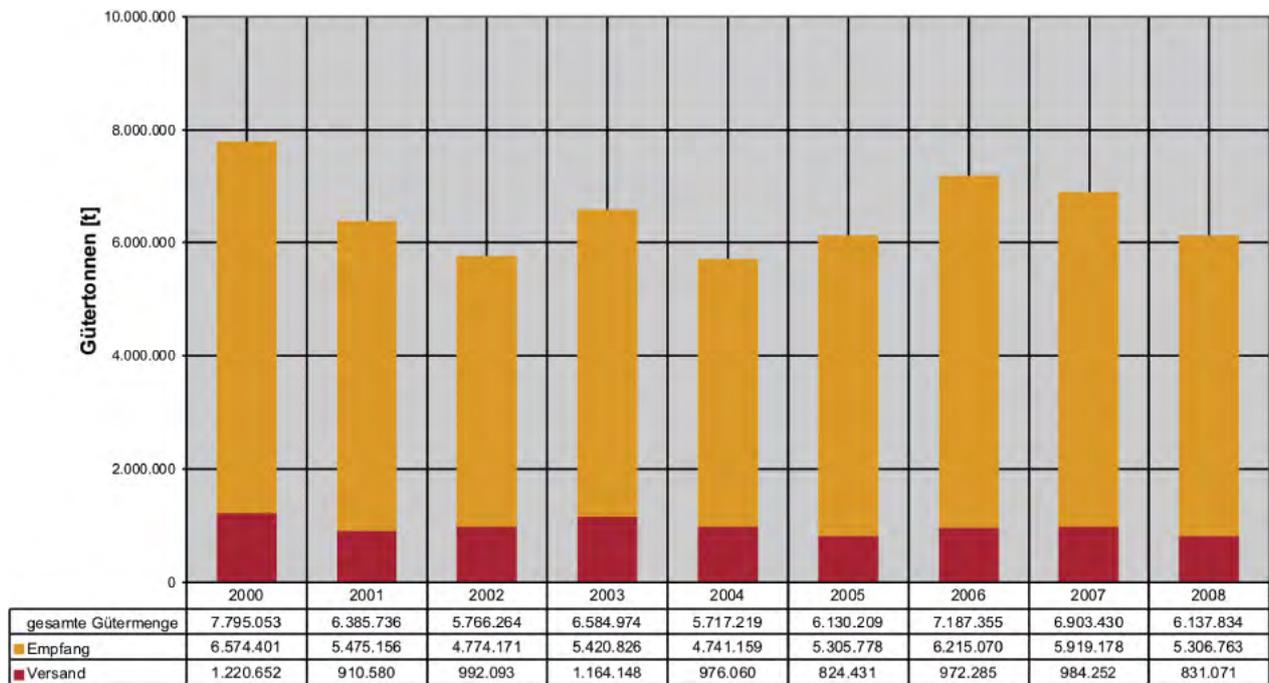
## Schleuse Herne-Ost (Gütermenge in Tonnen)



<sup>1</sup> Datengrundlage: Abgabenerhebungsprogramm (ASS) der WSV

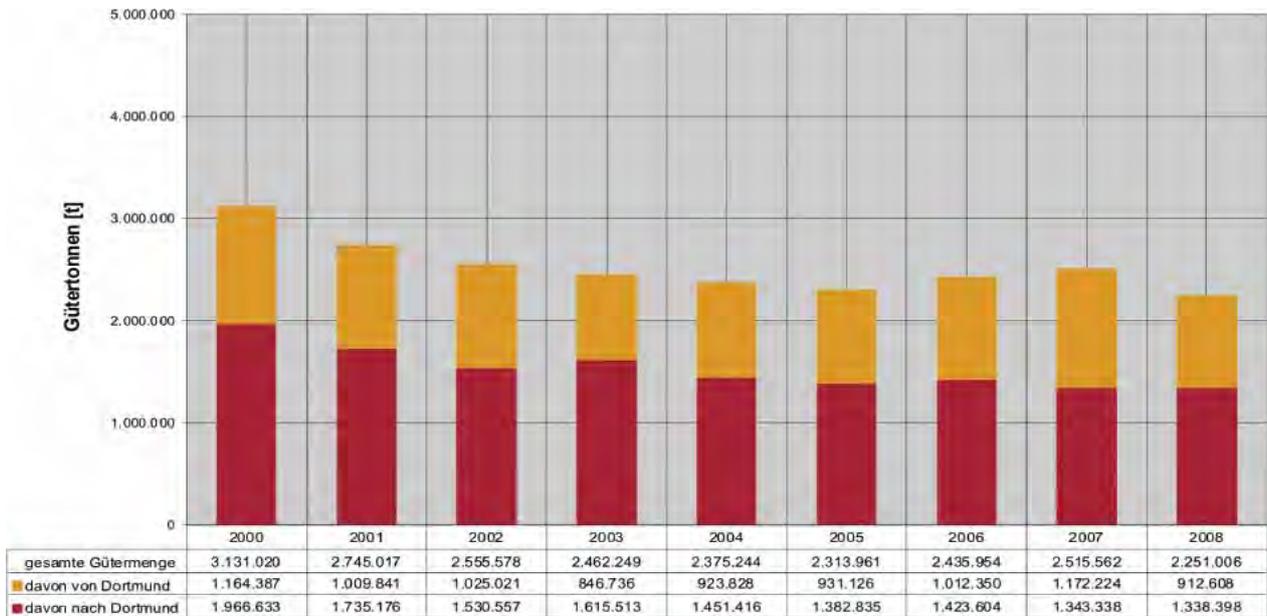
# Datteln-Hamm-Kanal<sup>1</sup>

## Abzweig vom DEK in den DHK

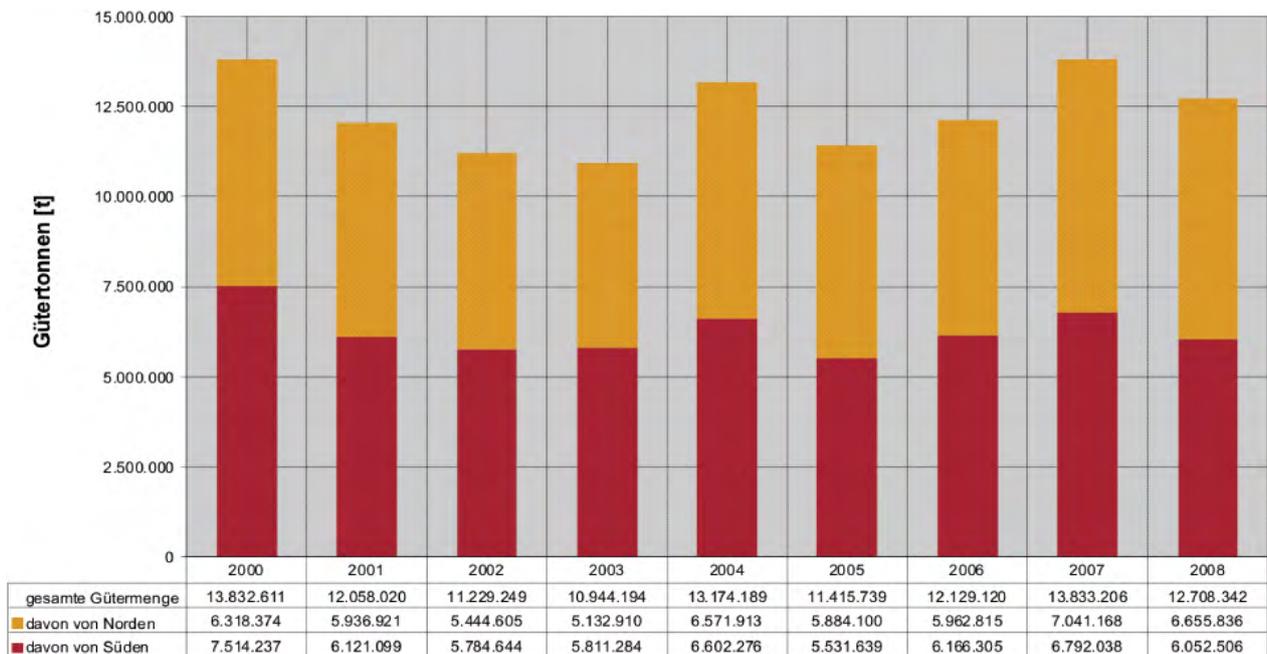


# Dortmund-Ems-Kanal<sup>1</sup>

## DEK Süd: Schleuse Henrichenburg (Gütermenge in Tonnen)



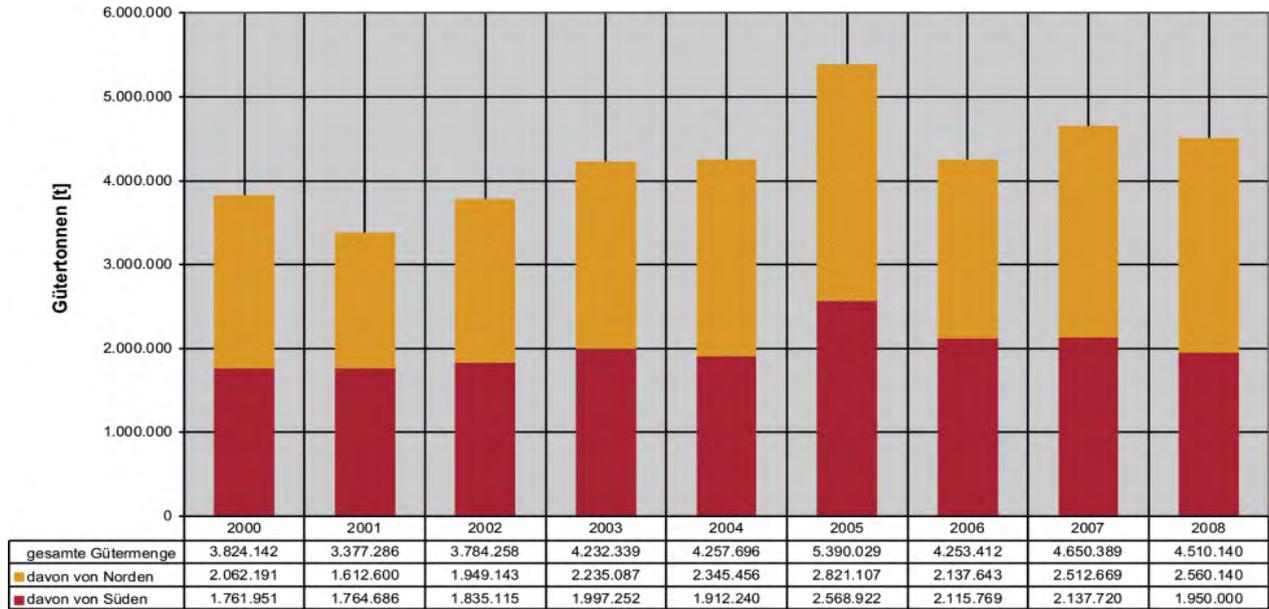
## DEK Süd: Schleuse Münster (Gütermenge in Tonnen)



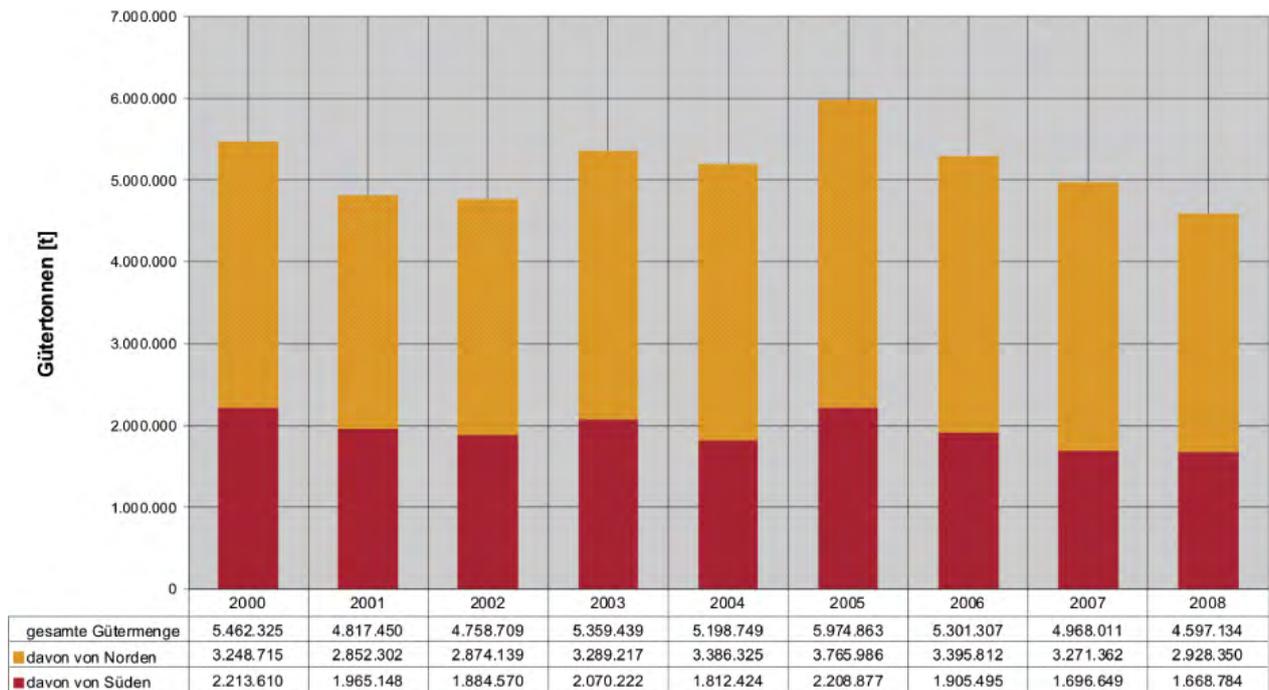
<sup>1</sup> Datengrundlage: Abgabenerhebungsprogramm (ASS) der WSV

# Dortmund-Ems-Kanal<sup>1</sup>

## DEK Nord: Schleuse Bevergern (Gütermenge in Tonnen)

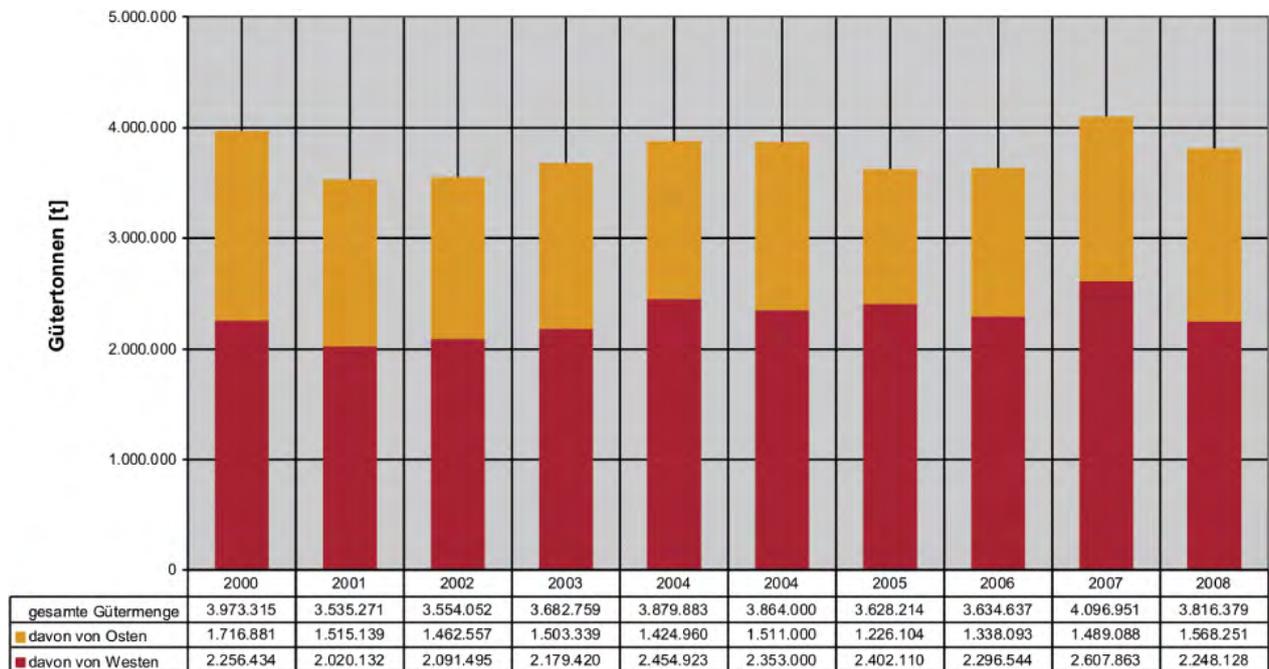


## DEK Nord: Schleuse Herbrum (Gütermenge in Tonnen)



# Küstenkanal <sup>1</sup>

## Schleuse Dörpen (Gütermenge in Tonnen)



<sup>1</sup> Datengrundlage: Abgabenerhebungsprogramm (ASS) der WSV

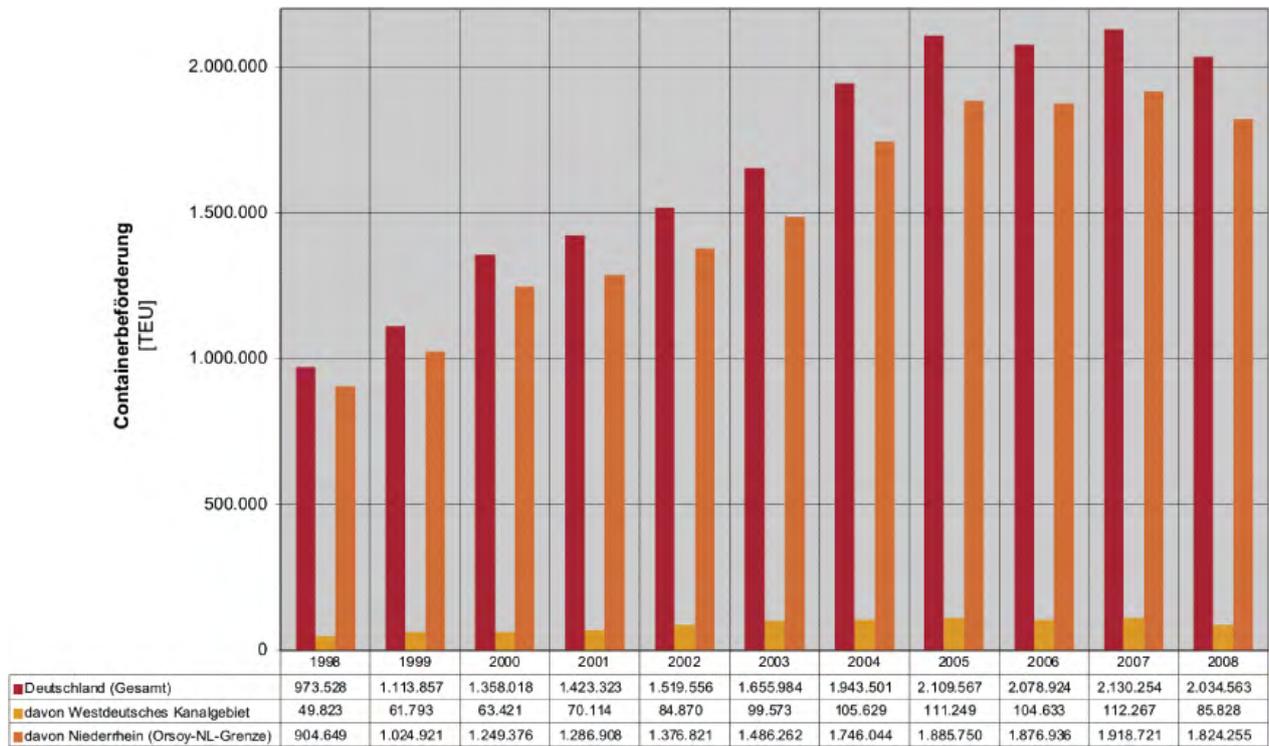
# Anlage 2

## Container

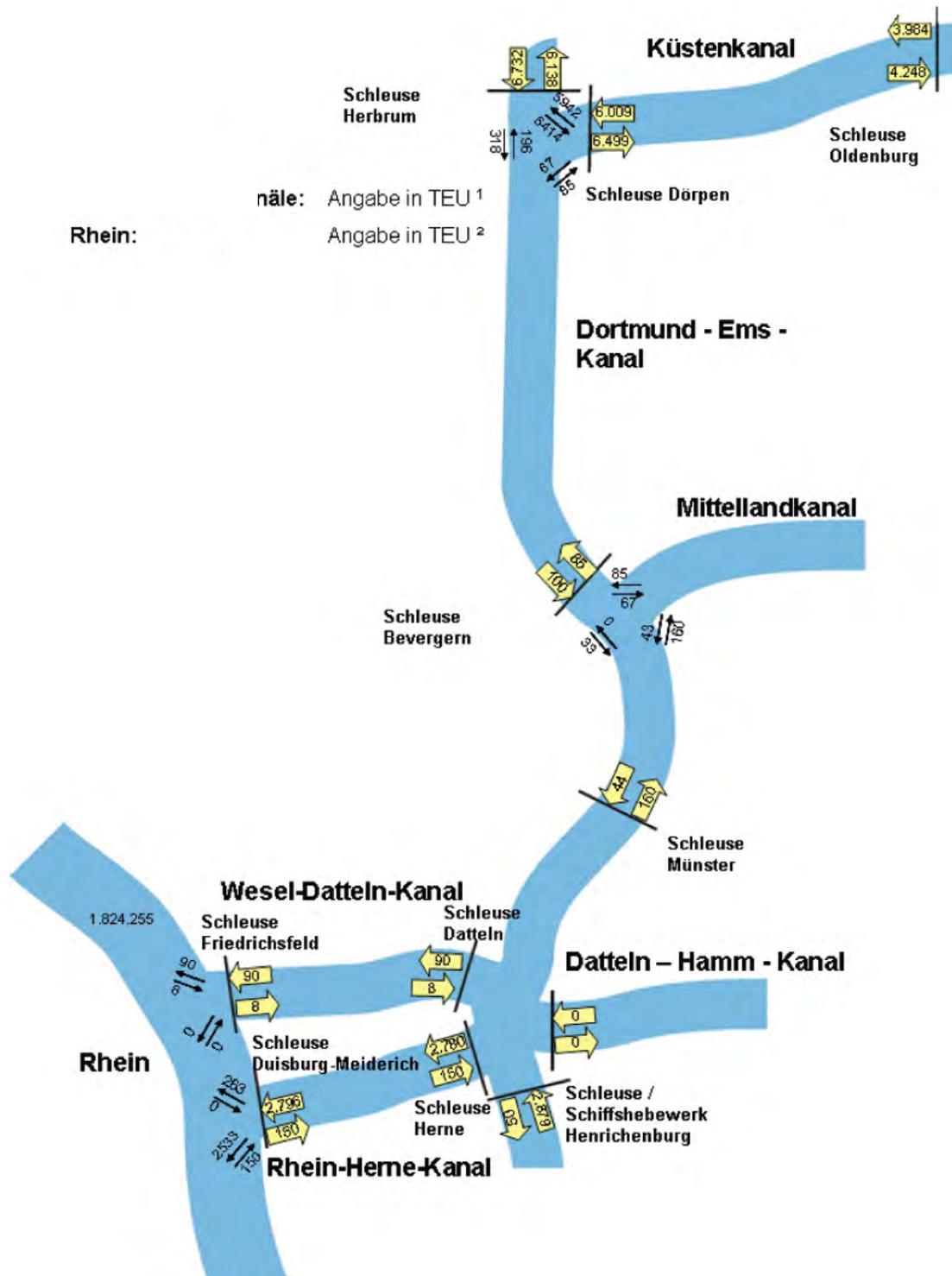
Deutschland (Gesamt).....	52
Übersicht WSD West – Containerverkehr 2008 .....	53
Rhein.....	54
Übersicht Westdeutsches Kanalgebiet .....	55
Wesel-Datteln-Kanal.....	56
Rhein-Herne-Kanal.....	57
Dortmund-Ems-Kanal.....	58
Küstenkanal.....	60

# Deutschland (Gesamt)<sup>2</sup>

In Containern beförderte Güter im gesamten deutschen Wasserstraßennetz



# Übersicht WSD West – Containerverkehr 2008

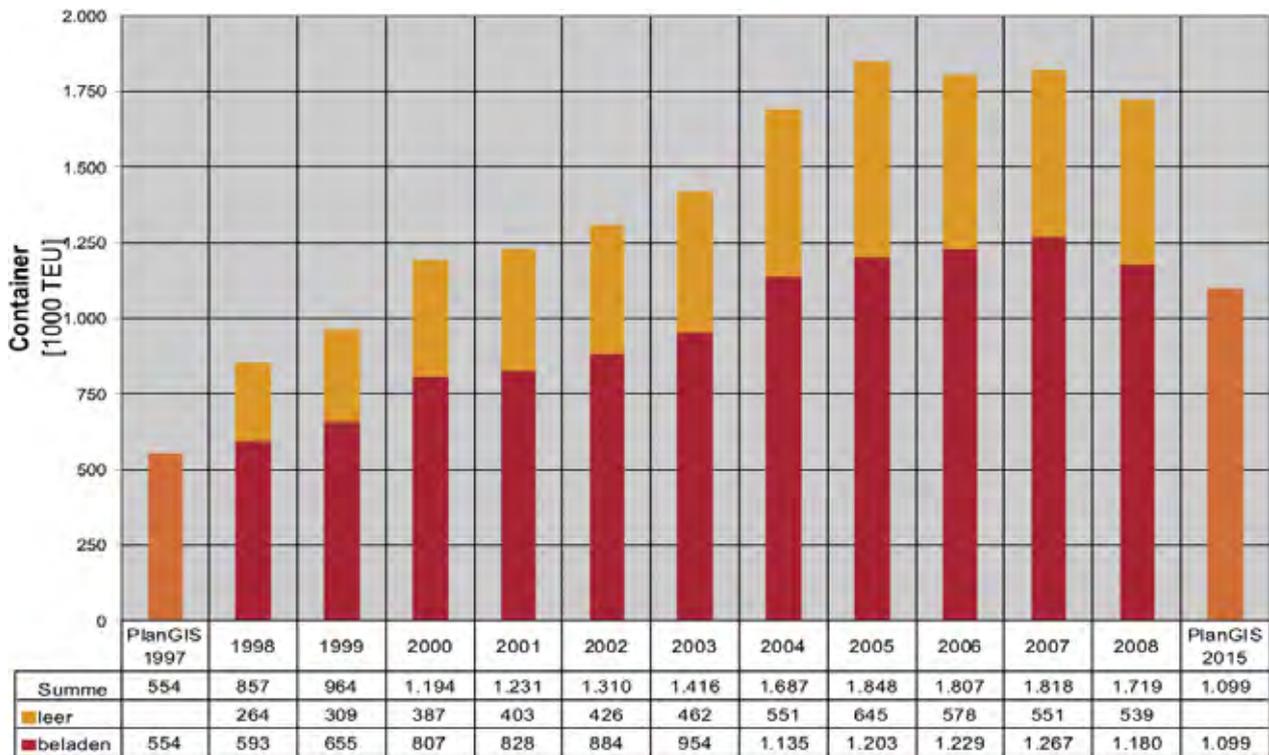


<sup>1</sup> Datengrundlage: Abgabenerhebungsprogramm (ASS) der WSV

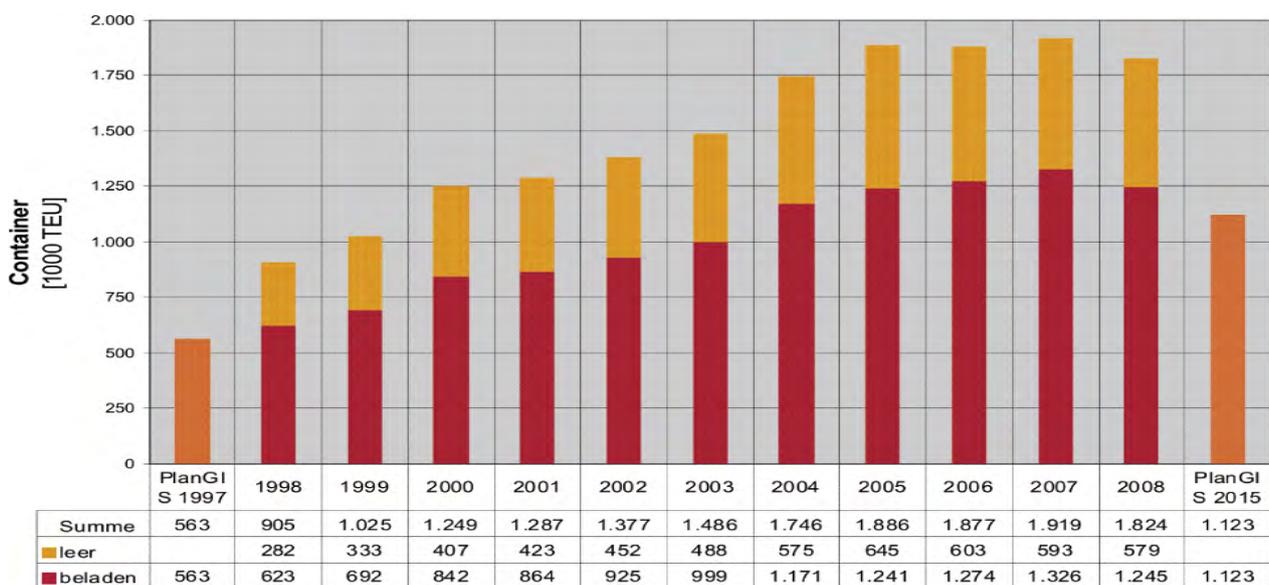
<sup>2</sup> Datengrundlage: Statistisches Bundesamt

# Rhein<sup>2</sup>

## Lülsdorf – Orsoy in Gütertonnen/Jahr und Prognose nach PlanGIS



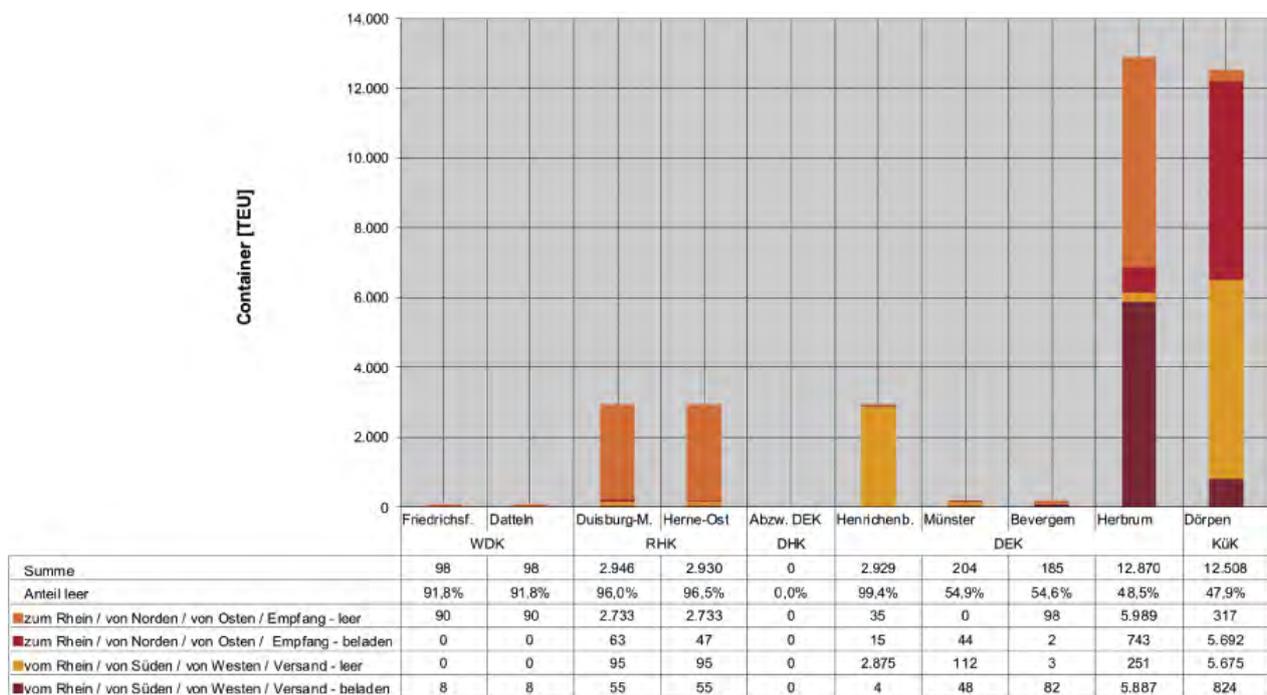
## Orsoy – NL-Grenze in Gütertonnen/Jahr und Prognose nach PlanGIS



<sup>2</sup> Datengrundlage: Statistisches Bundesamt

# Übersicht Westdeutsches Kanalgebiet<sup>1</sup>

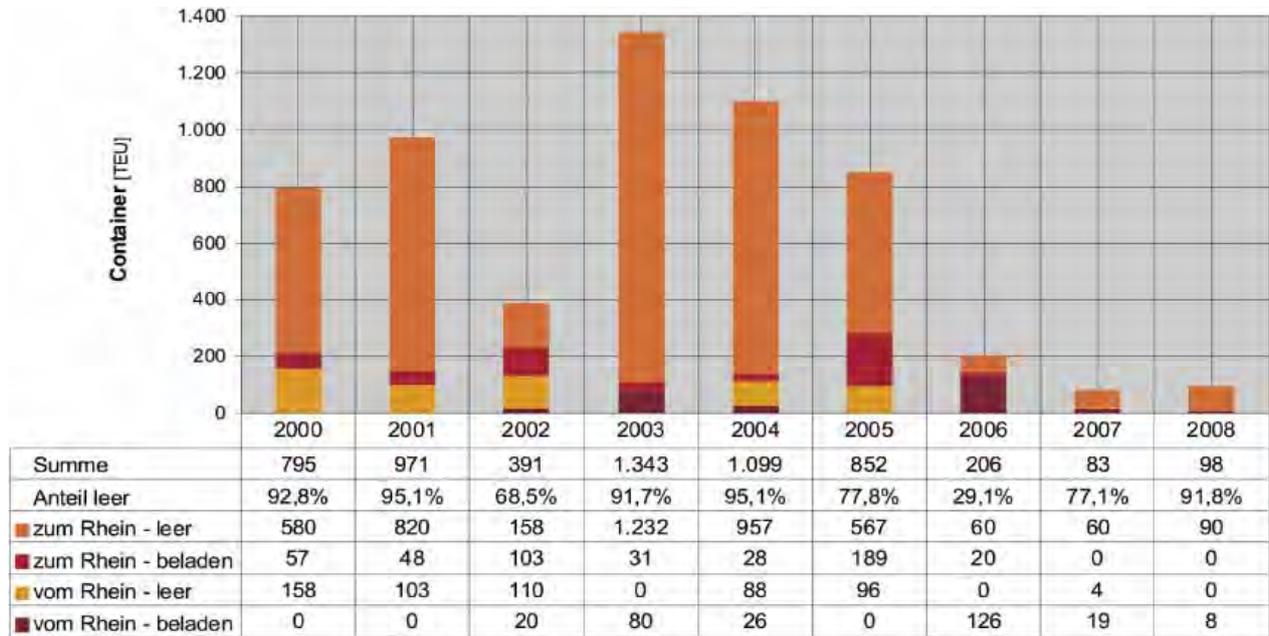
## Anzahl der transportierten Container



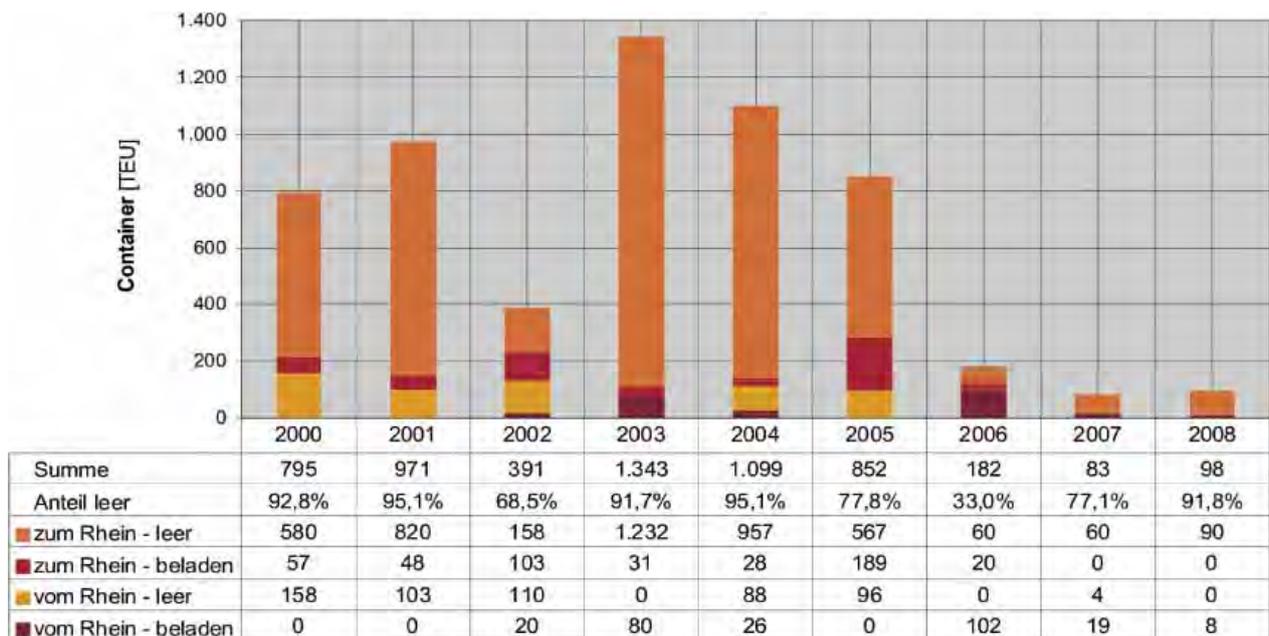
<sup>1</sup> Datengrundlage: Abgabenerhebungsprogramm (ASS) der WSV

# Wesel-Datteln-Kanal<sup>1</sup>

## Schleuse Friedrichsfeld (Container in TEU)

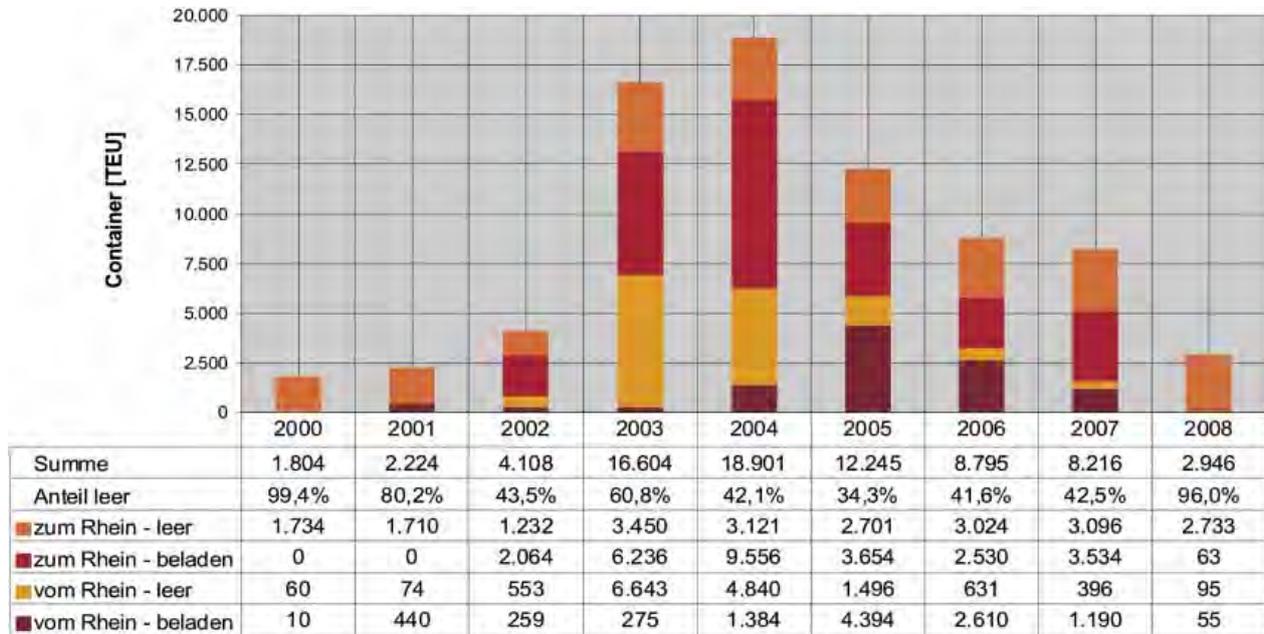


## Schleuse Datteln (Container in TEU)

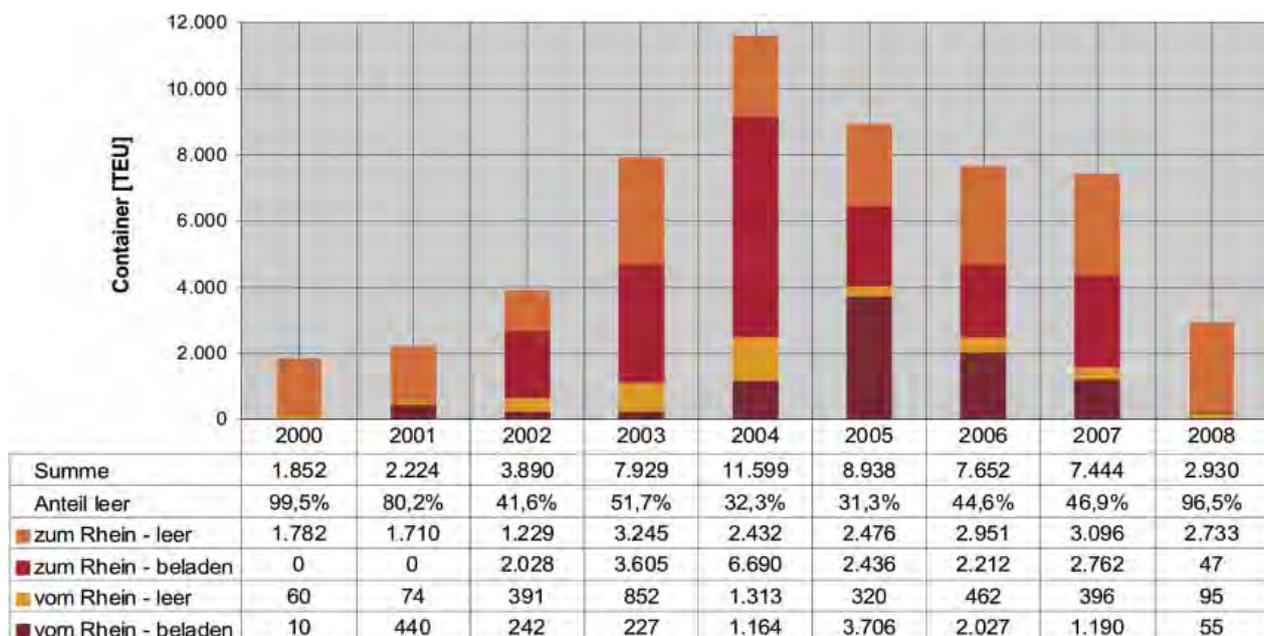


# Rhein-Herne-Kanal<sup>1</sup>

## Schleuse Duisburg-Meiderich (Container in TEU)



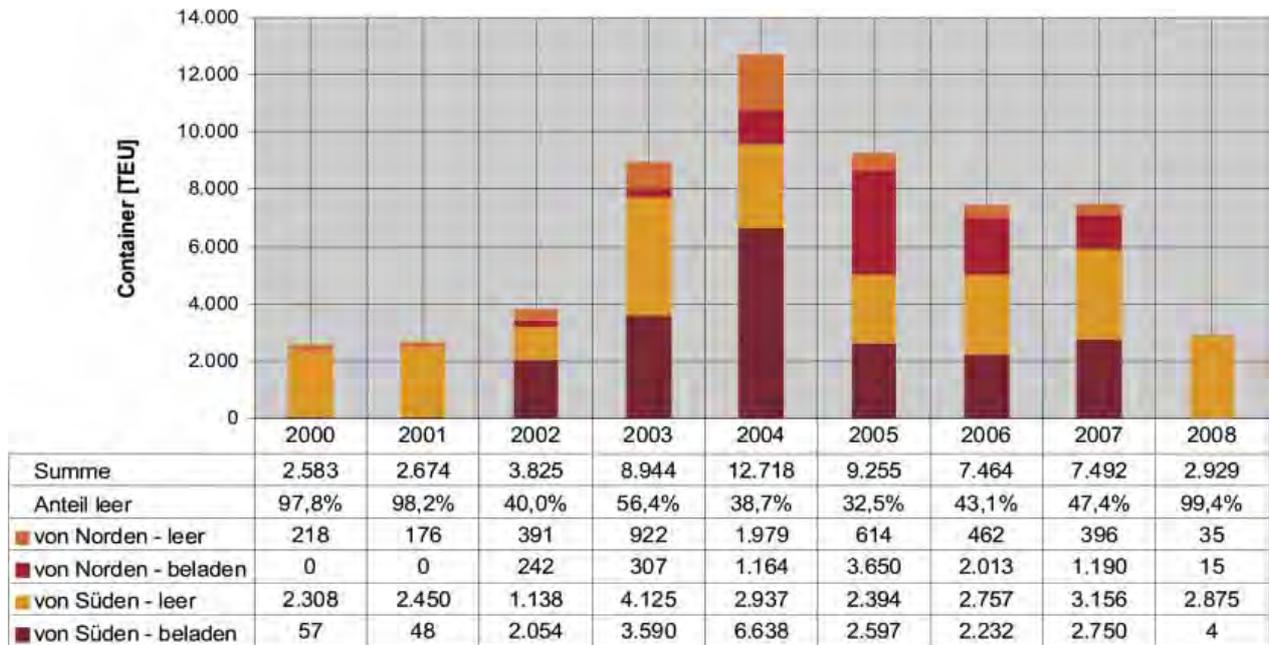
## Schleuse Herne-Ost (Container in TEU)



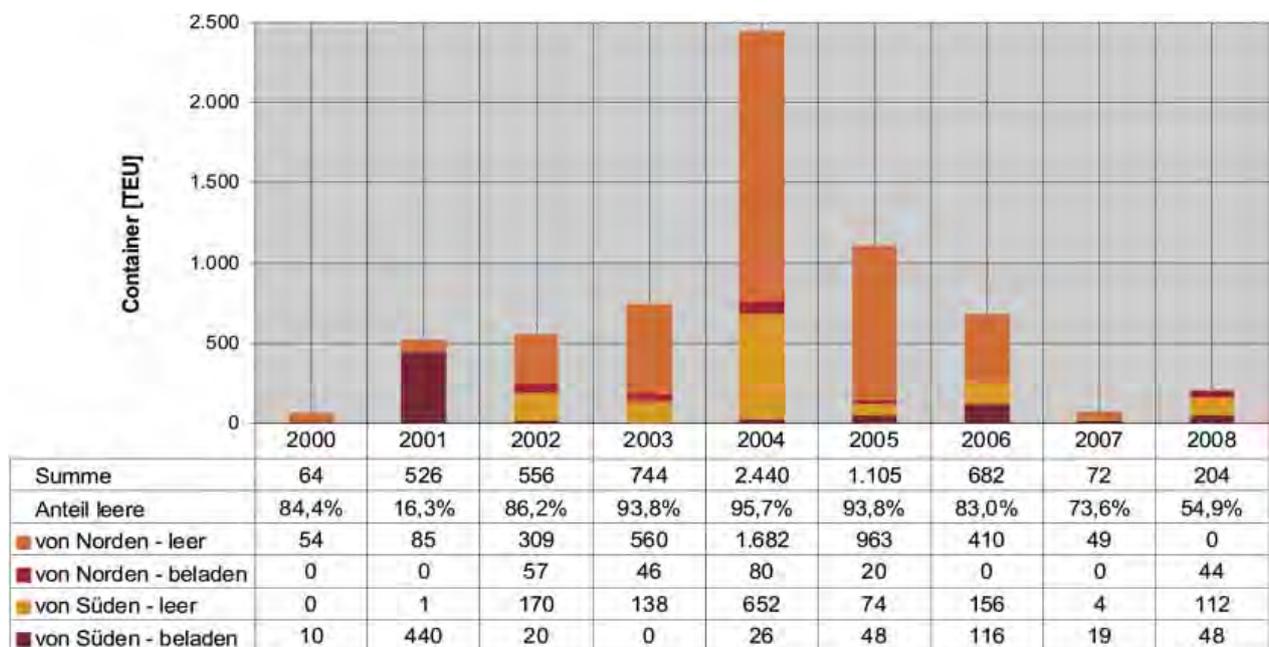
<sup>1</sup> Datengrundlage: Abgabenerhebungsprogramm (ASS) der WSV

# Dortmund-Ems-Kanal<sup>1</sup>

## DEK Süd: Schleuse Henrichenburg (Container in TEU)

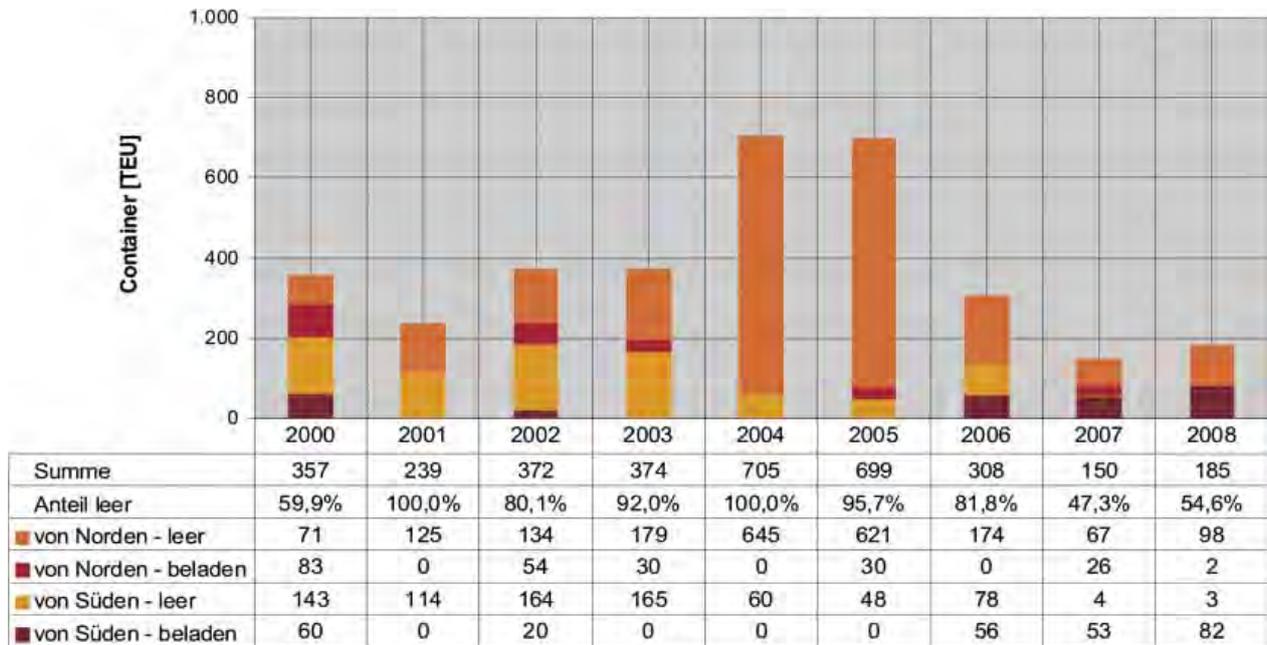


## DEK Süd: Schleuse Münster (Container in TEU)

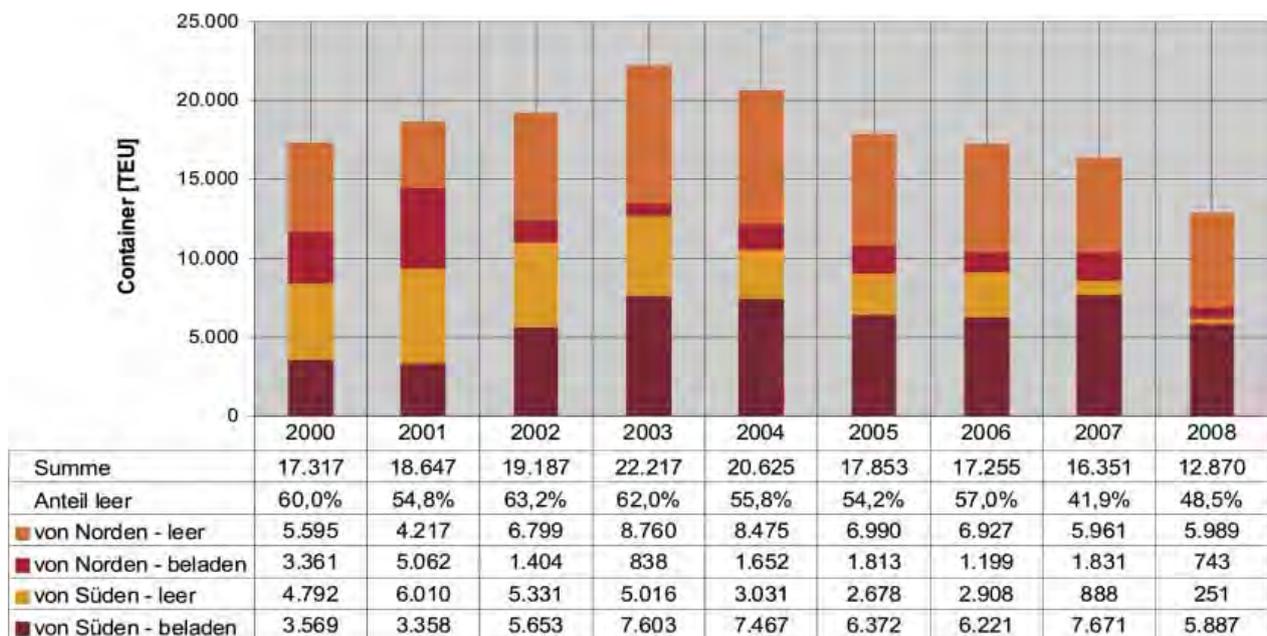


<sup>1</sup> Datengrundlage: Abgabenerhebungsprogramm (ASS) der WSV

## DEK Nord: Schleuse Bevergern (Container in TEU)

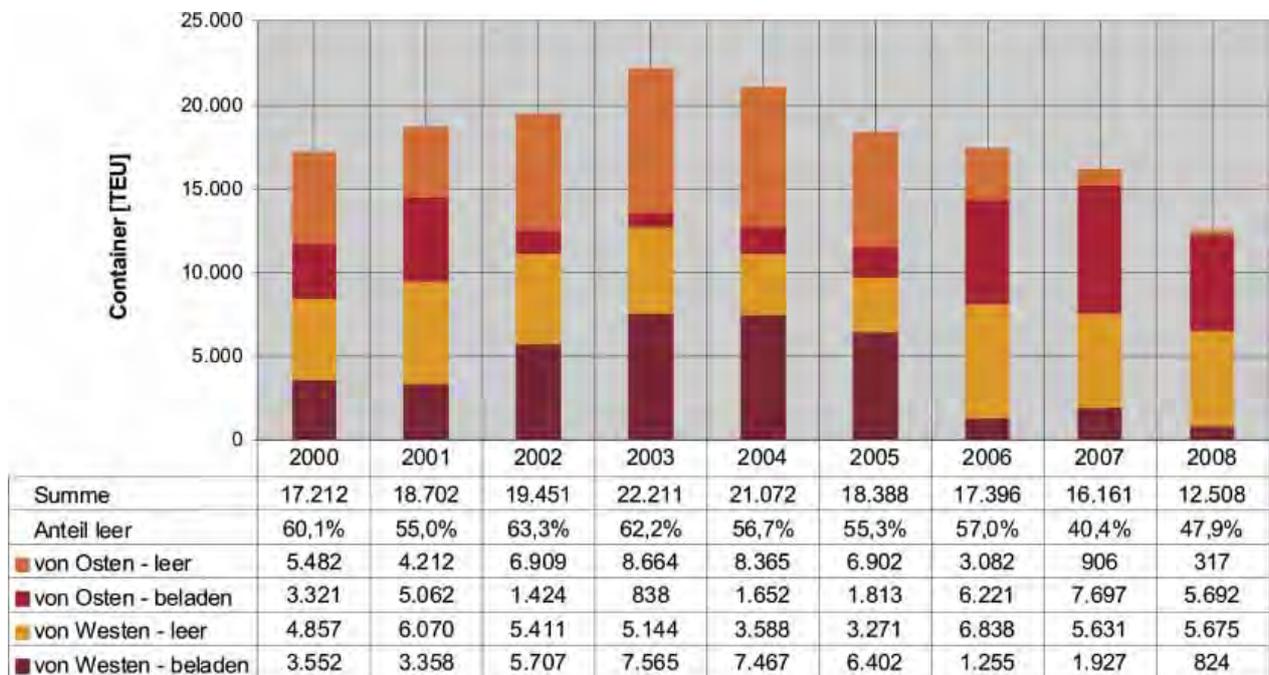


## DEK Nord: Schleuse Herbrum (Container in TEU)



# Küstenkanal <sup>1</sup>

## Schleuse Dörpen (Container in TEU)



<sup>1</sup> Datengrundlage: Abgabenerhebungsprogramm (ASS) der WSV

# Anlage 3

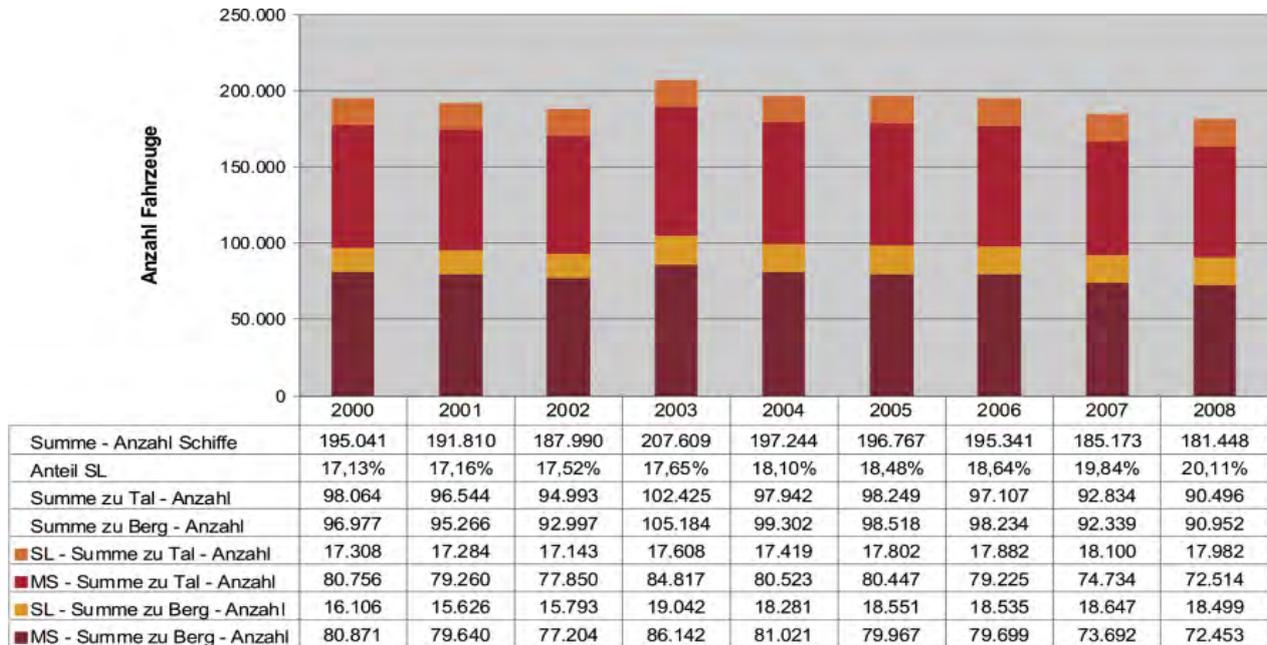
## Anzahl der Schiffe

Übersicht WSD West – Schiffsverkehr 2008 .....	62
Rhein .....	63
Übersicht Westdeutsches Kanalgebiet –Anzahl Schiffe .....	64
Wesel-Datteln-Kanal .....	65
Rhein-Herne-Kanal .....	67
Datteln-Hamm-Kanal .....	69
Dortmund-Ems-Kanal .....	70
Küstenkanal .....	74

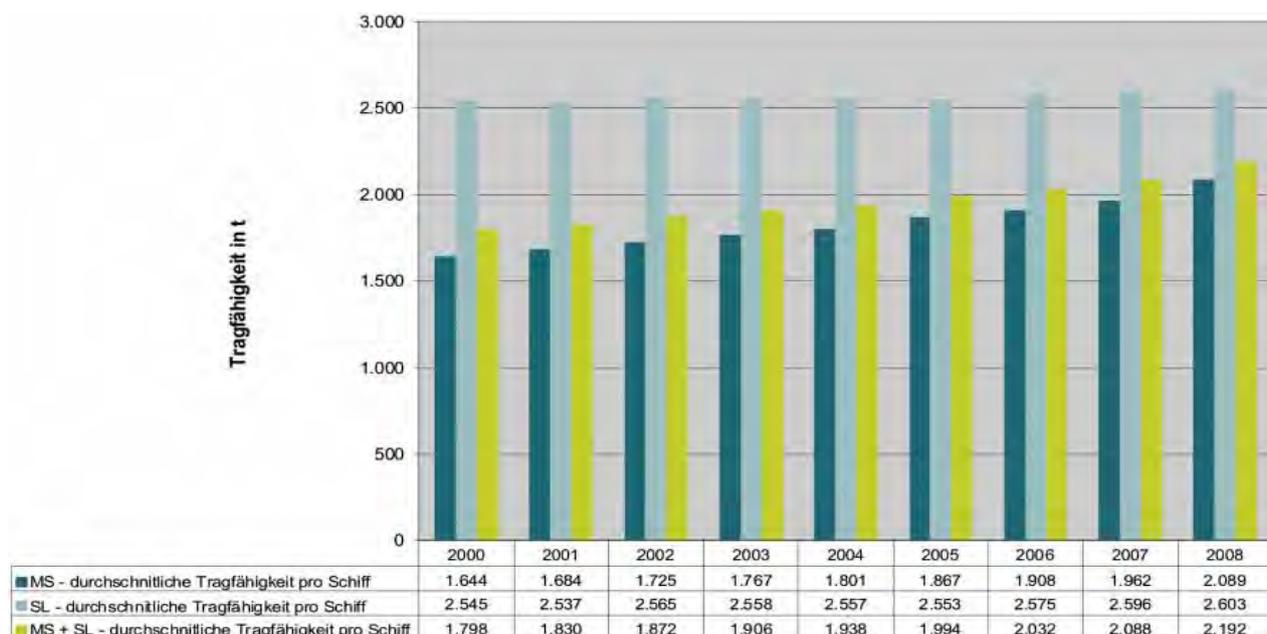


# Rhein<sup>2</sup>

## Durchgangsverkehr bei Emmerich



## Durchschnittliche Schiffsgröße bei Emmerich

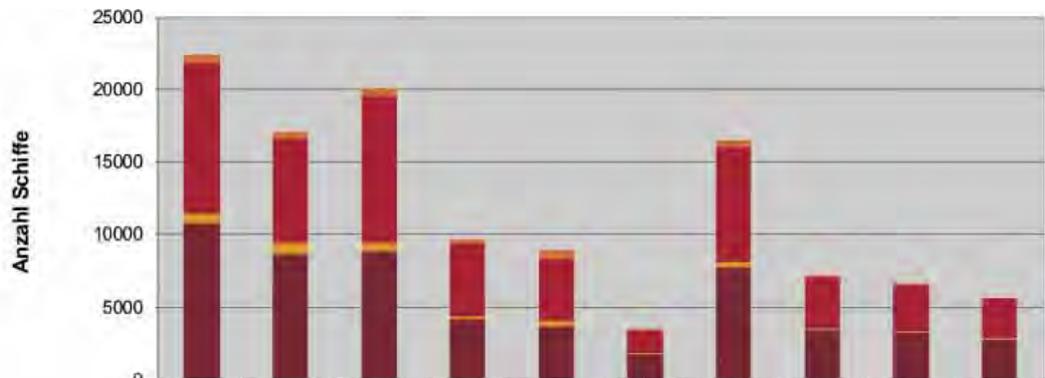


<sup>1</sup> Datengrundlage: Abgabenerhebungsprogramm (ASS) der WSV

<sup>2</sup> Datengrundlage: Statistisches Bundesamt

# Übersicht Westdeutsches Kanalgebiet<sup>1</sup>

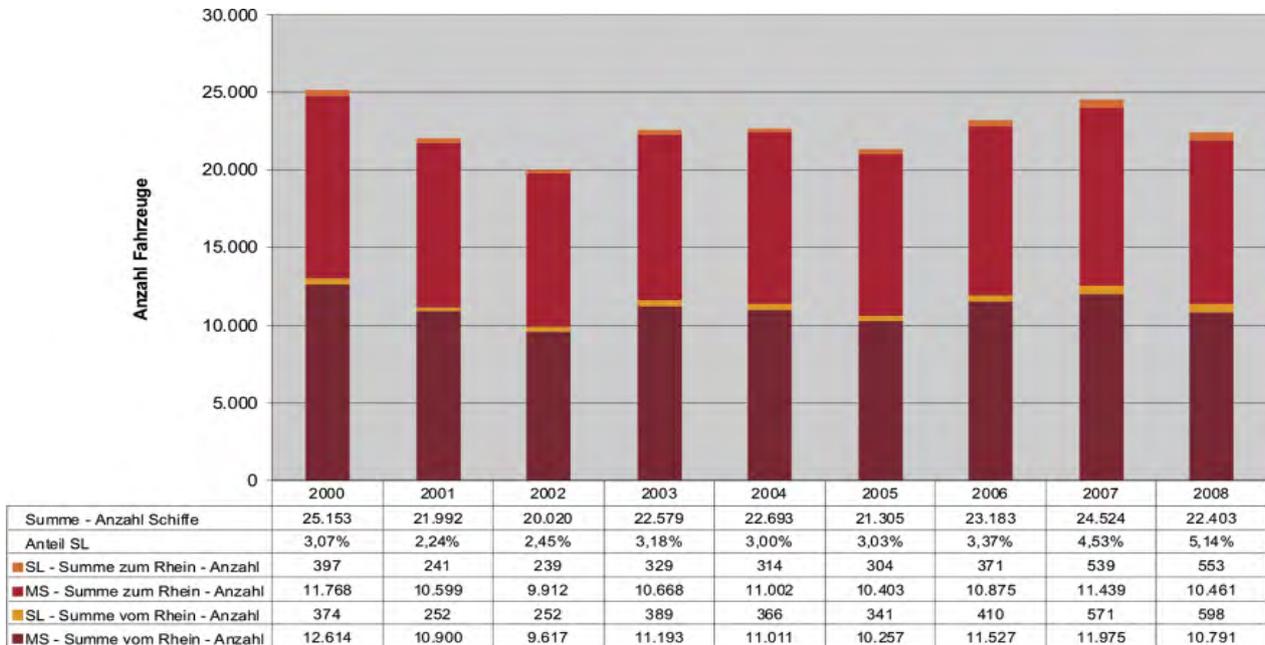
## Anzahl der Schiffe



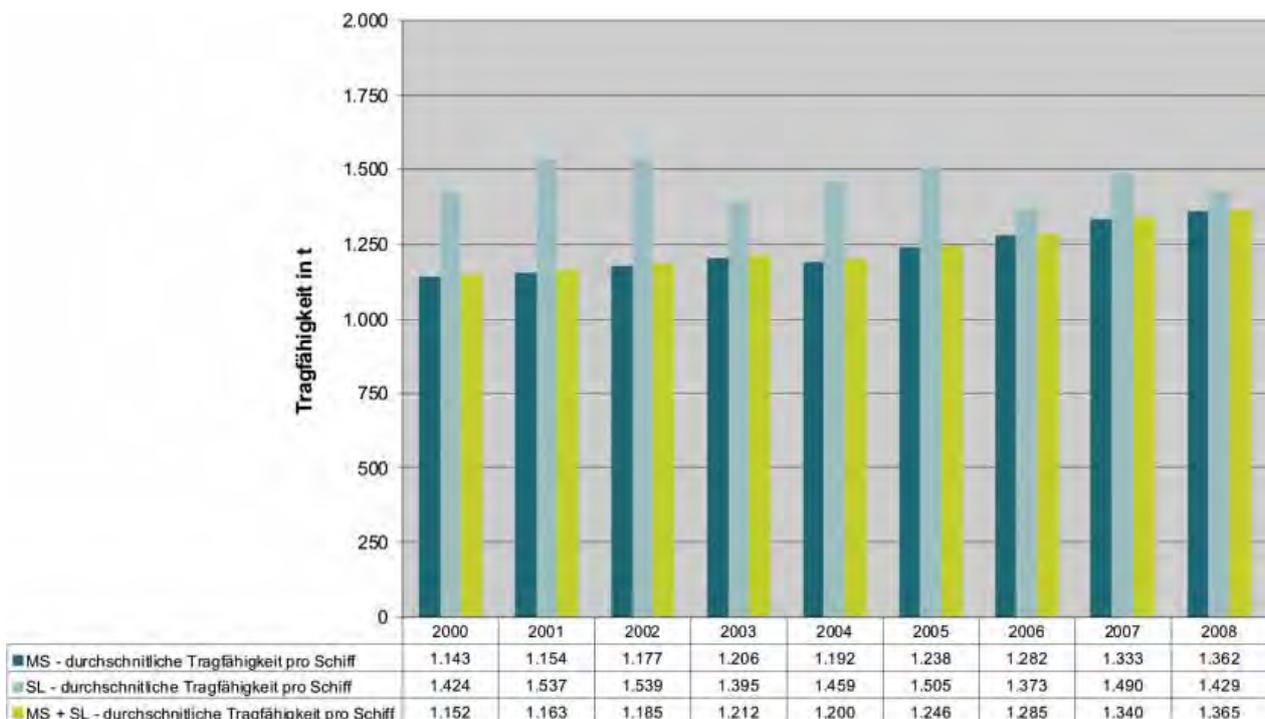
	Friedrichsf. WDK	Datteln	Duisburg-M. RHK	Heme-Ost	Abzw. DEK DHK	Hennichenb.	Münster DEK	Bevergem	Herbrum	Dörpen Kü.K
Summe Schiffe	22.403	17.065	20.100	9.666	8.919	3.483	16.467	7.200	6.660	5.647
Anteil der SL	5,1%	7,3%	5,6%	4,4%	12,2%	3,9%	4,6%	4,4%	2,5%	0,3%
SL - Summe zum Rhein / von Norden / von Osten / Empfang	553	494	580	239	664	80	406	152	85	9
MS - Summe zum Rhein / von Norden / von Osten / Empfang	10461	7184	10181	5104	4206	1608	7946	3522	3309	2837
SL - Summe vom Rhein / von Süden / von Westen / Versand	598	752	544	183	426	56	353	165	84	10
MS - Summe vom Rhein / von Süden / von Westen / Versand	10791	8635	8795	4140	3623	1739	7762	3361	3182	2791

# Wesel-Datteln-Kanal<sup>1</sup>

## Schleuse Friedrichsfeld (Anzahl der Schiffe/Jahr)



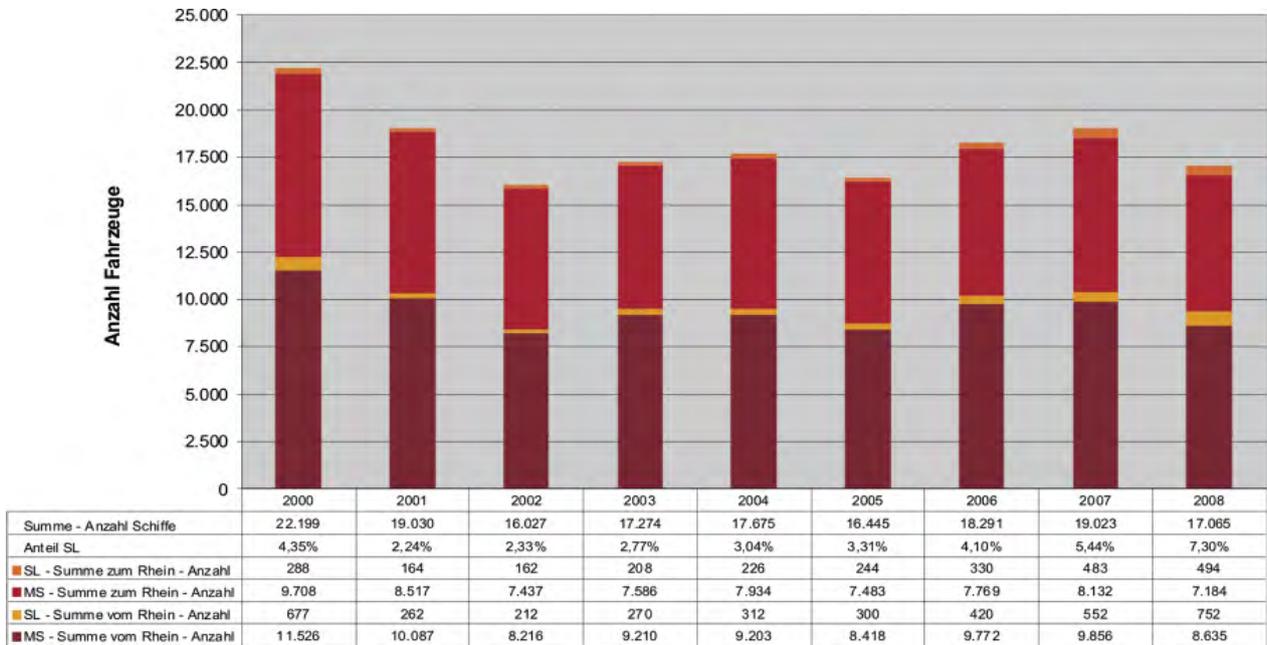
## Schleuse Friedrichsfeld (Durchschnittsschiff)



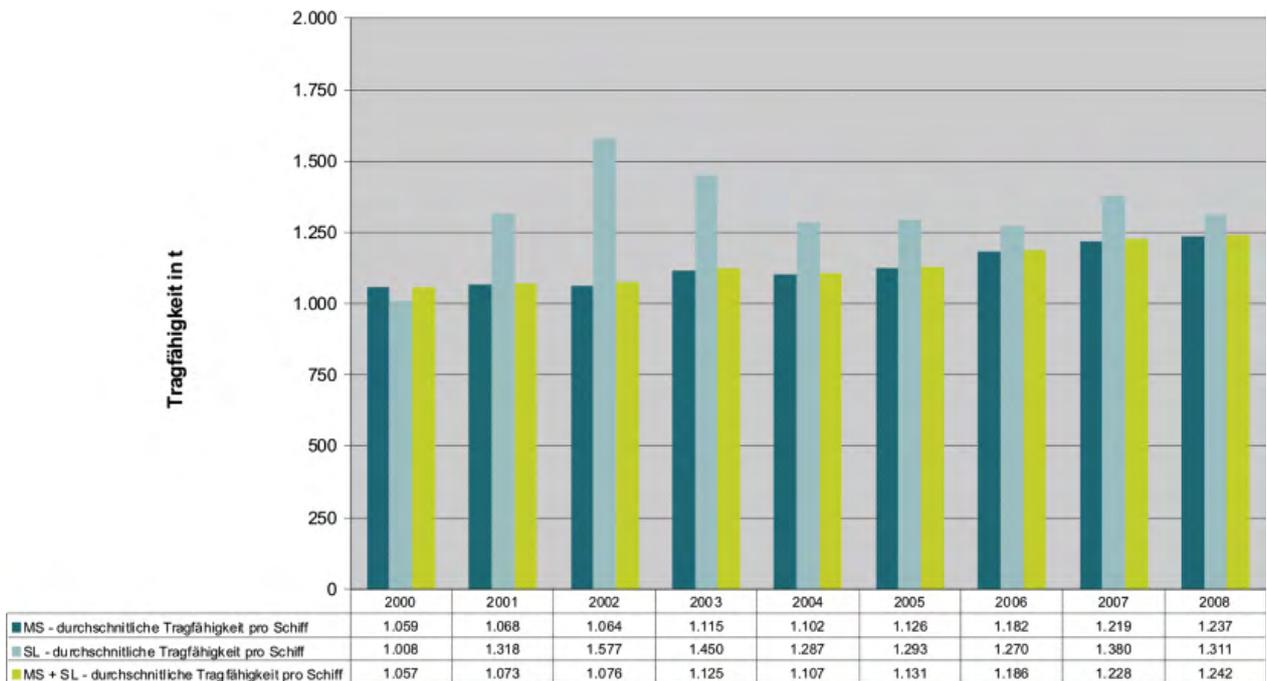
<sup>1</sup> Datengrundlage: Abgabenerhebungsprogramm (ASS) der WSV

# Wesel-Datteln-Kanal<sup>1</sup>

## Schleuse Datteln (Anzahl der Schiffe/Jahr)

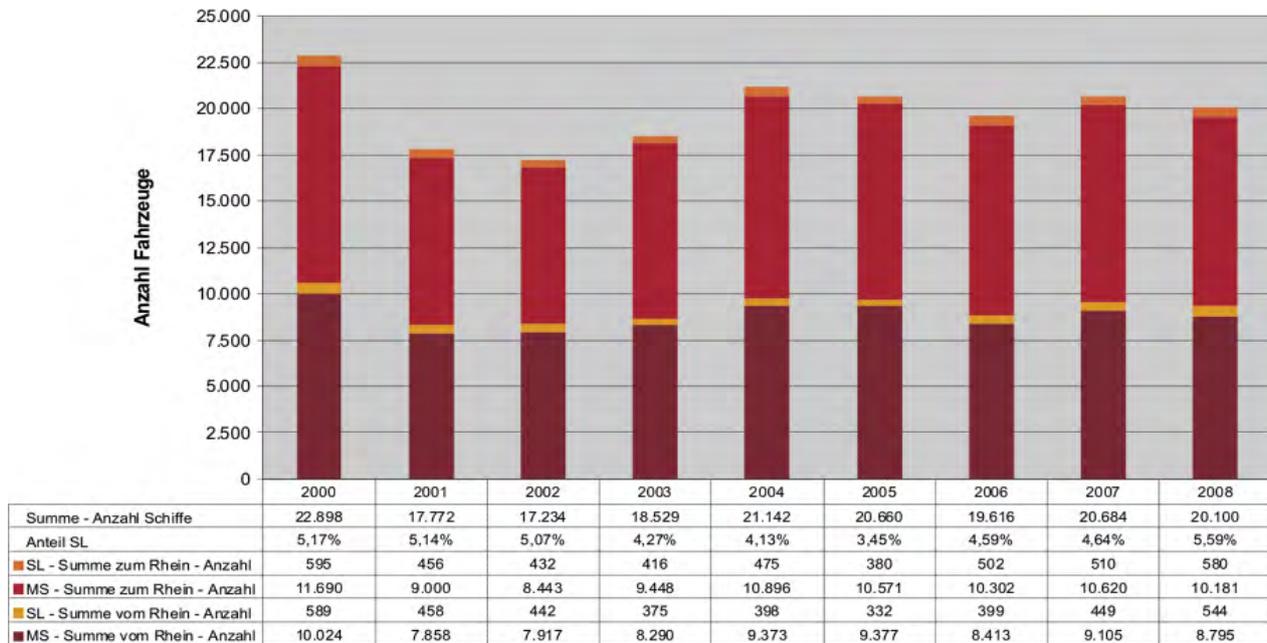


## Schleuse Datteln (Durchschnittsschiff)

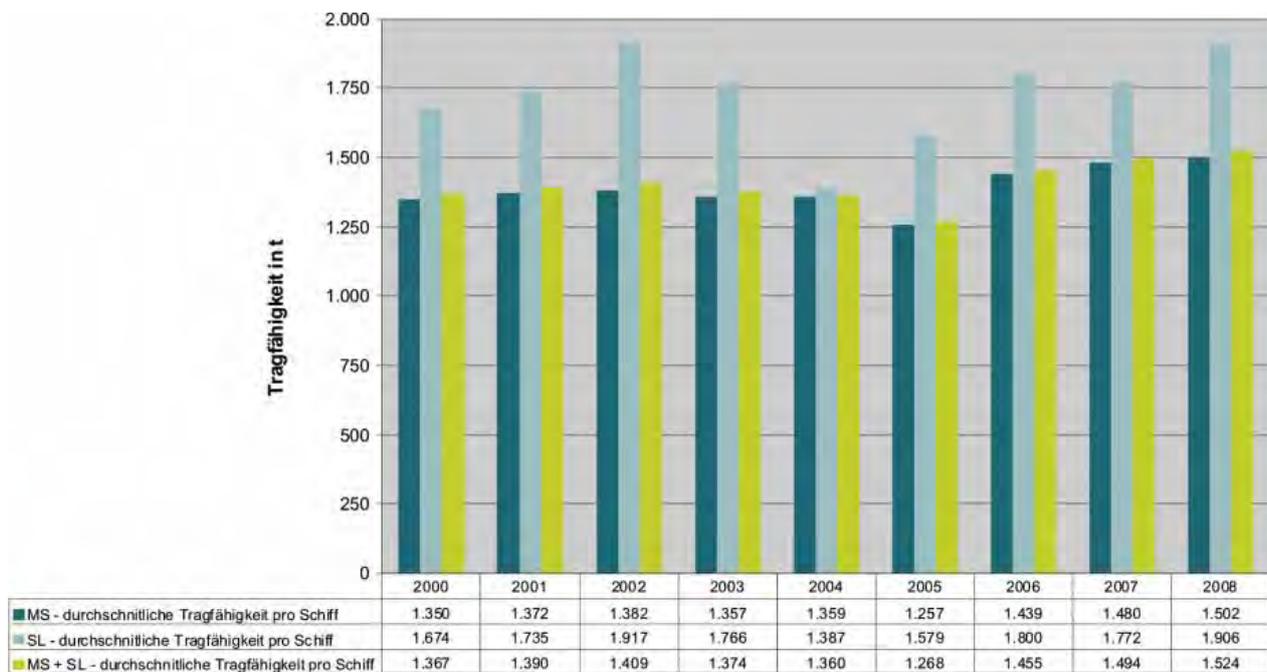


# Rhein-Herne-Kanal<sup>1</sup>

## Schleuse Duisburg-Meiderich (Anzahl der Schiffe/Jahr)



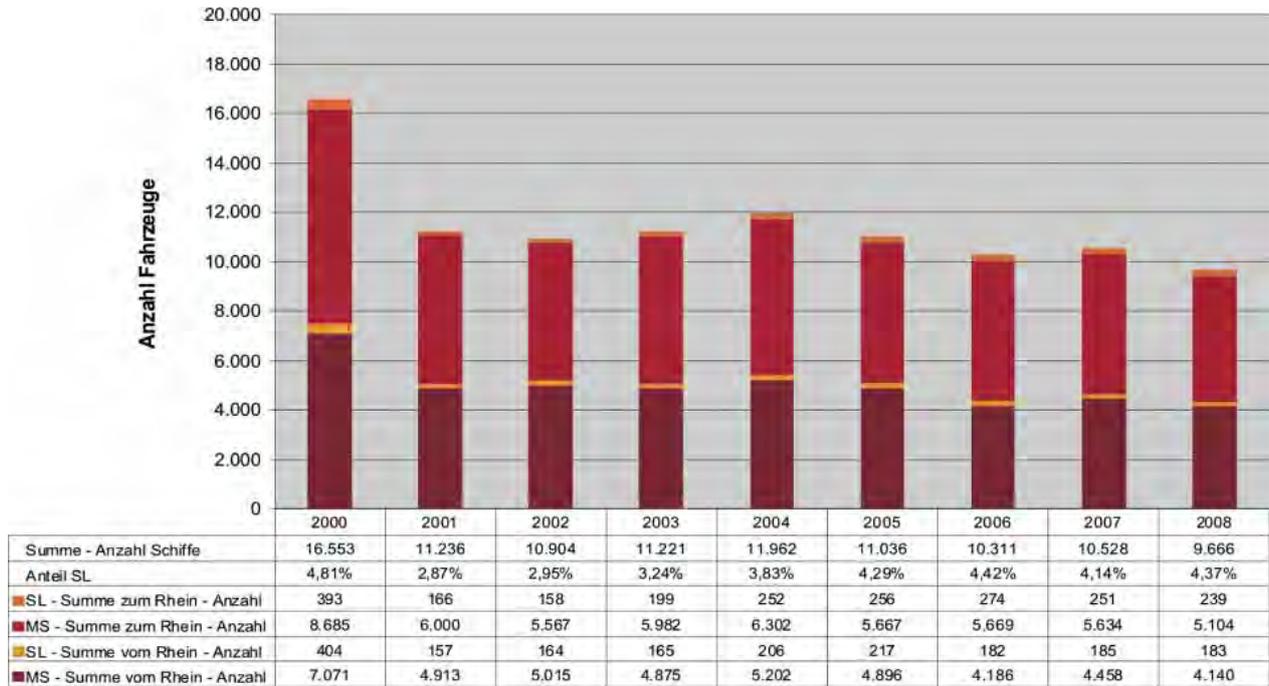
## Schleuse Duisburg-Meiderich (Anzahl der Schiffe/Jahr)



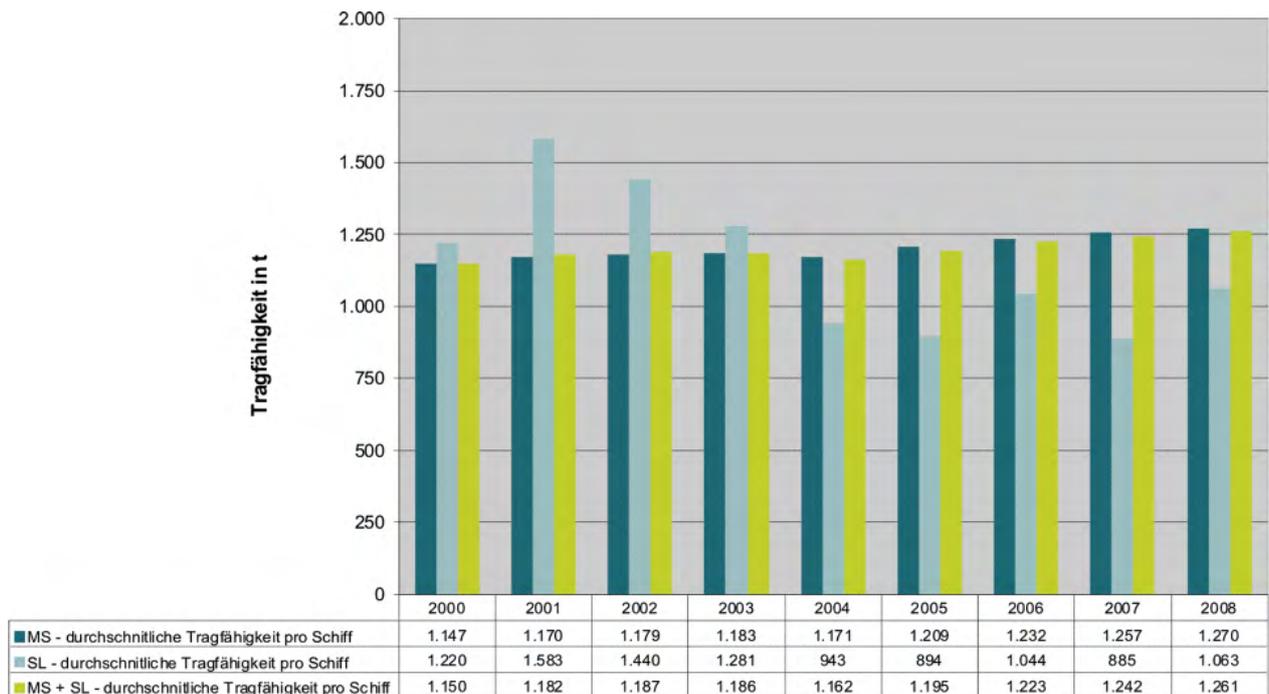
<sup>1</sup> Datengrundlage: Abgabenerhebungsprogramm (ASS) der WSV

# Rhein-Herne-Kanal<sup>1</sup>

## Schleuse Herne-Ost (Anzahl der Schiffe/Jahr)

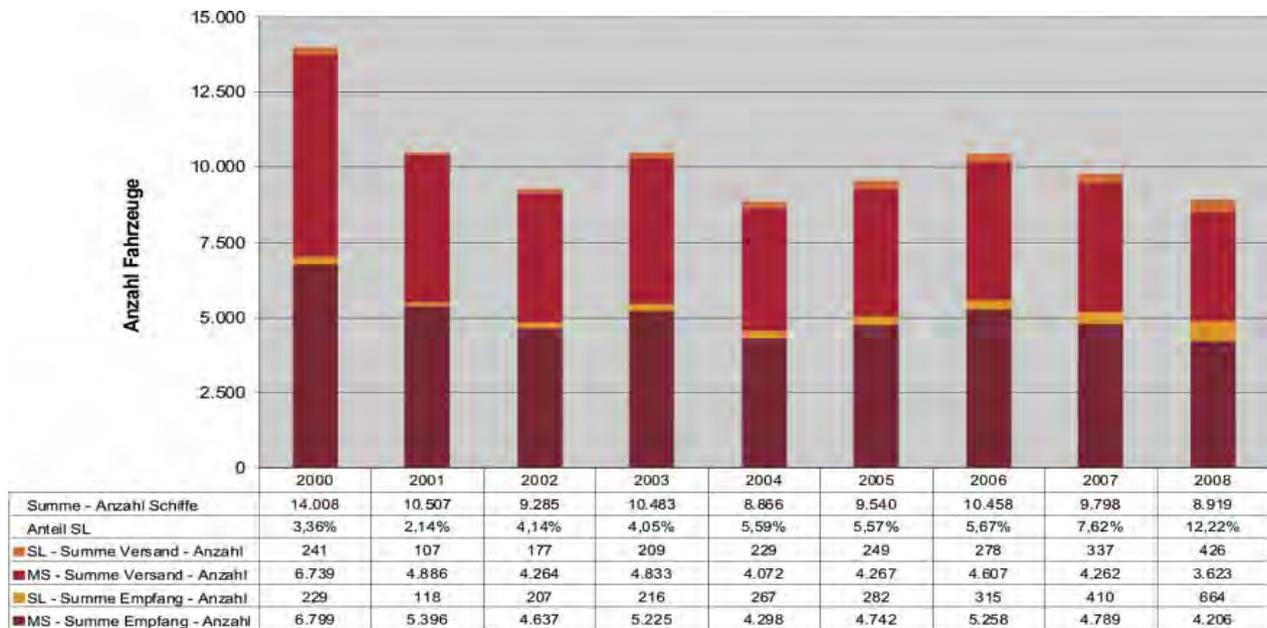


## Schleuse Herne-Ost (Durchschnittsschiff)

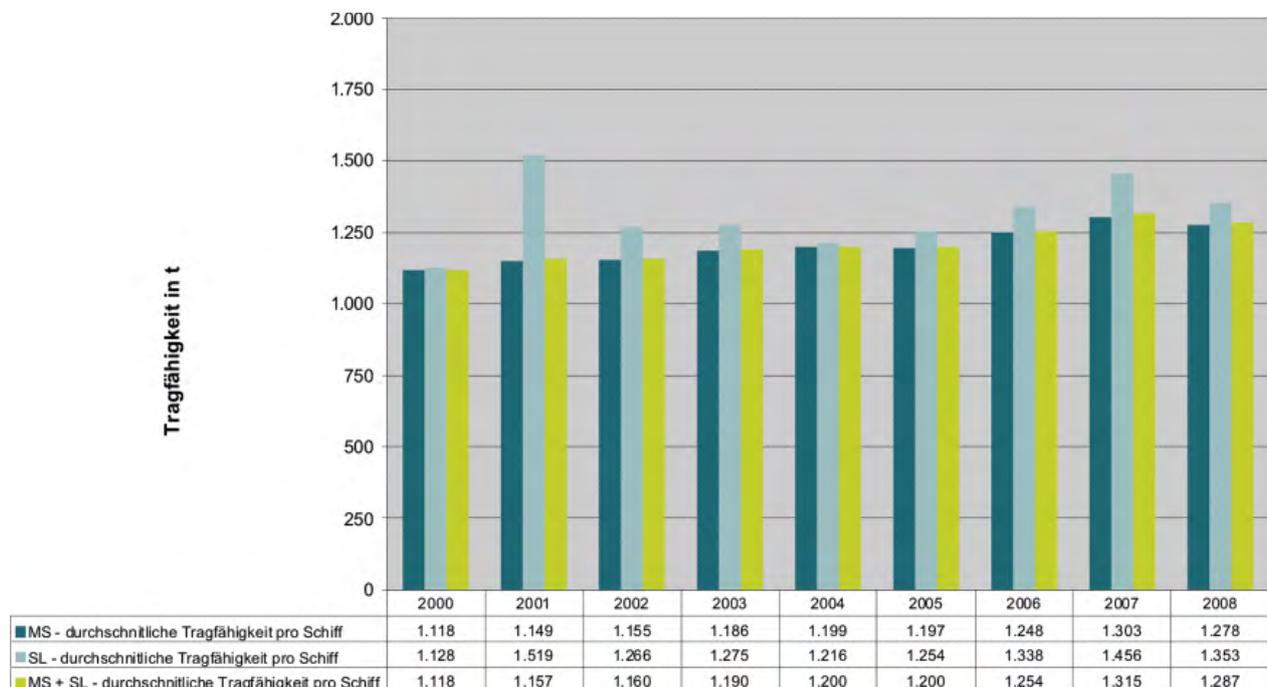


# Datteln-Hamm-Kanal<sup>1</sup>

## Abzweig vom DEK in den DHK (Anzahl der Schiffe)



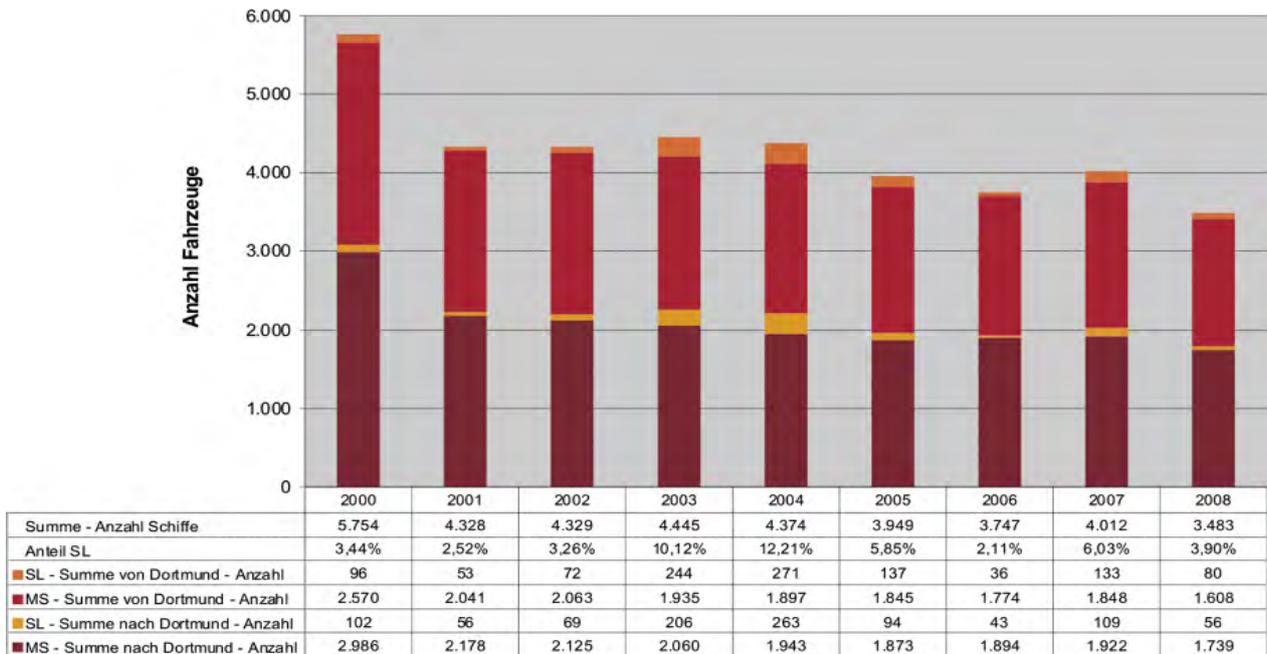
## Abzweig vom DEK in den DHK (Durchschnittsschiff)



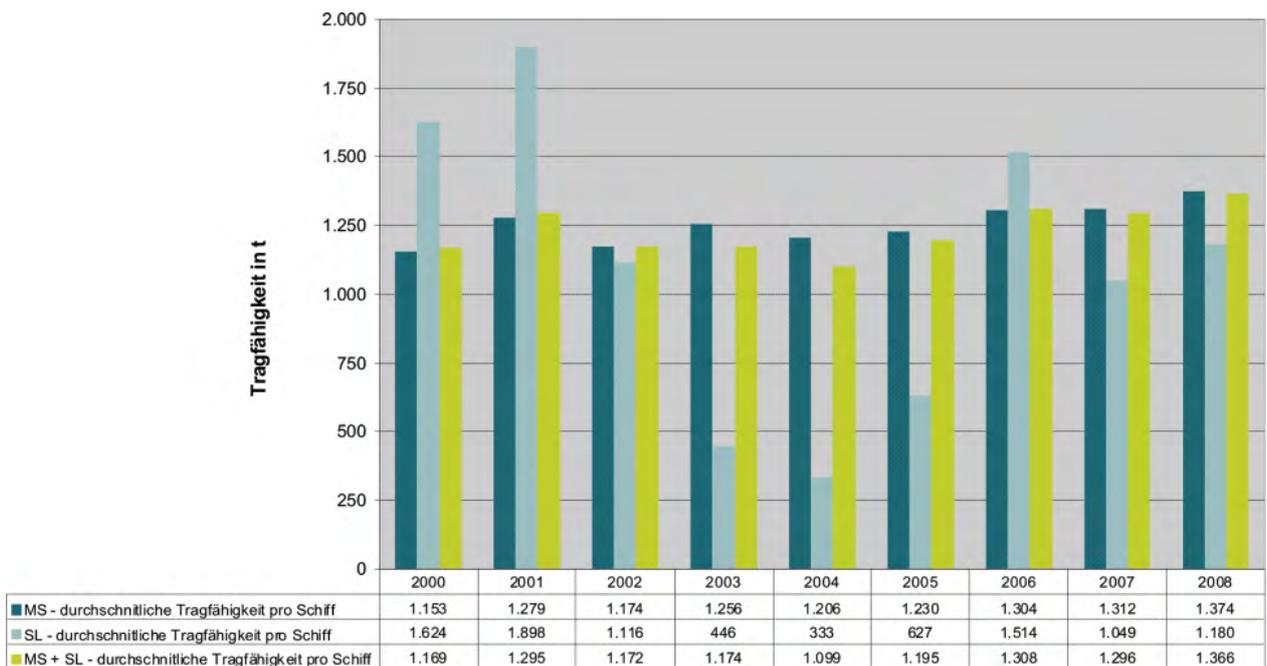
<sup>1</sup> Datengrundlage: Abgabenerhebungsprogramm (ASS) der WSV

# Dortmund-Ems-Kanal<sup>1</sup>

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

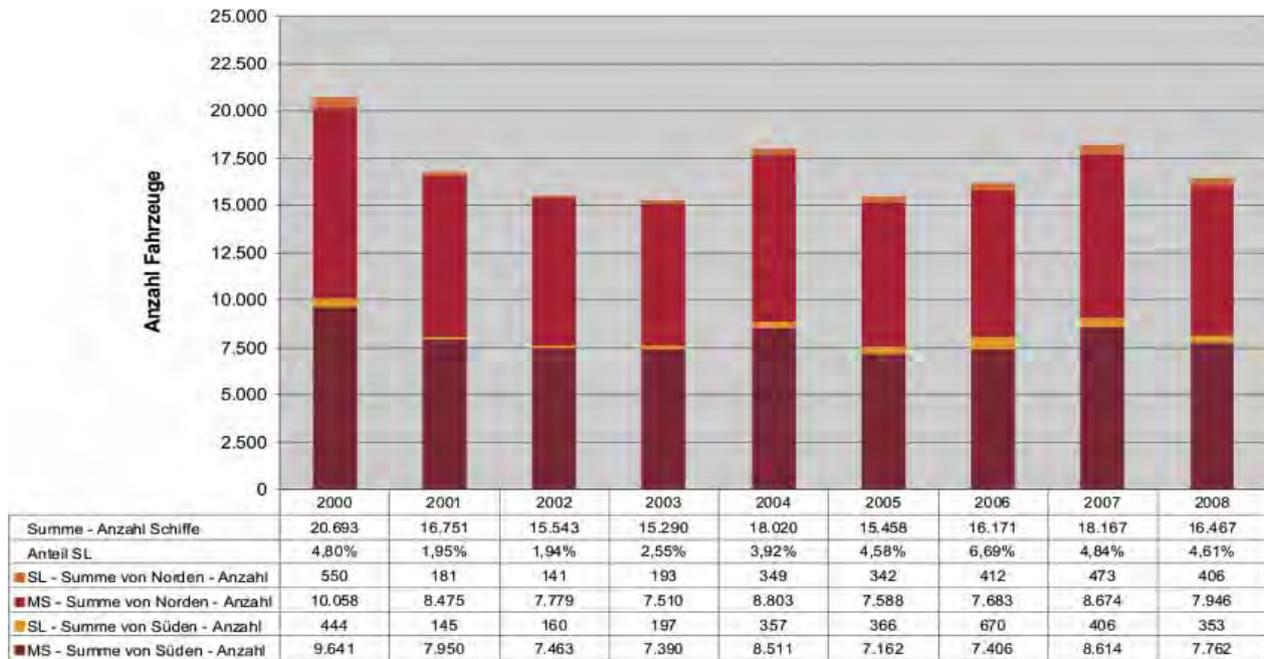


## DEK Süd: Schleuse Henrichenburg (Durchschnittsschiff)

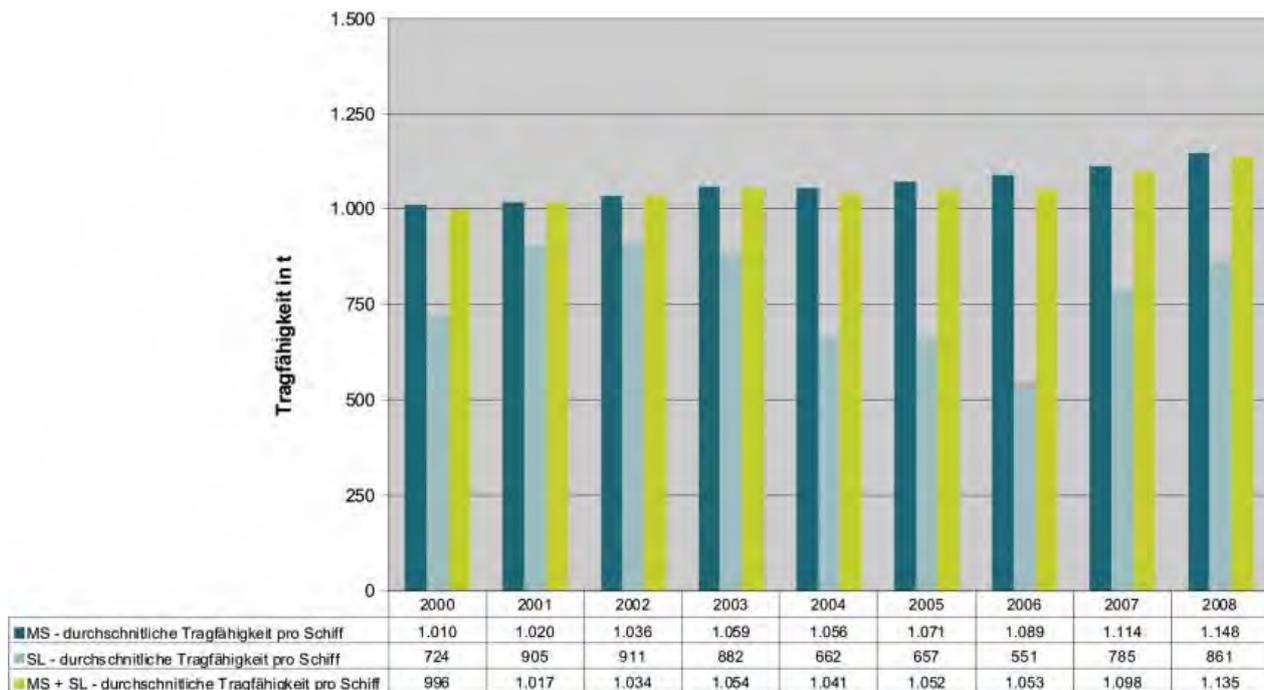


<sup>1</sup> Datengrundlage: Abgabenerhebungsprogramm (ASS) der WSV

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

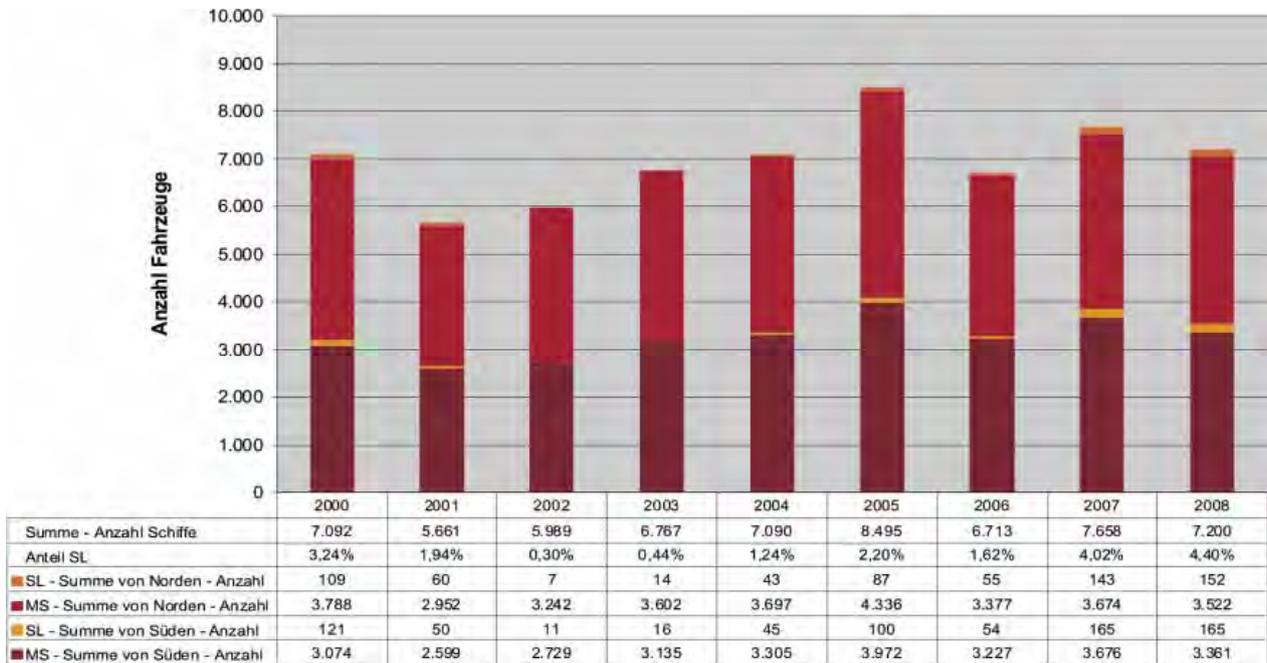


## DEK Süd: Schleuse Münster (Durchschnittsschiff)

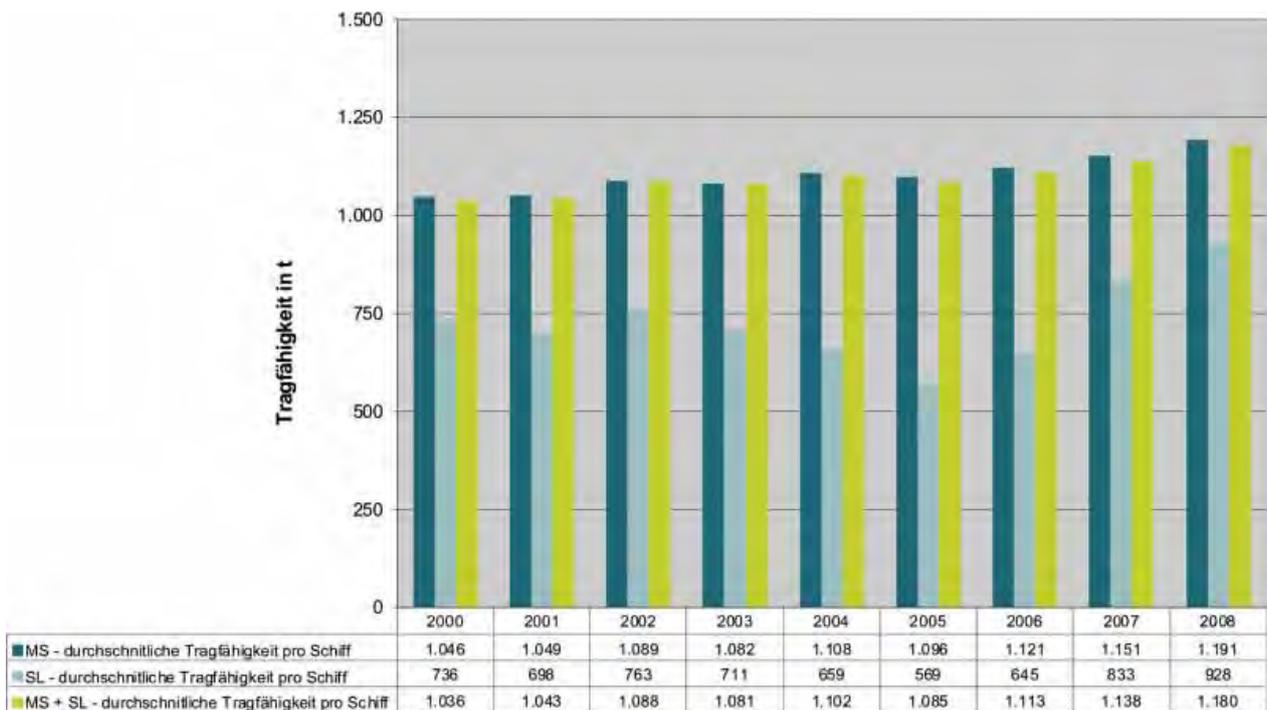


# Dortmund-Ems-Kanal<sup>1</sup>

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

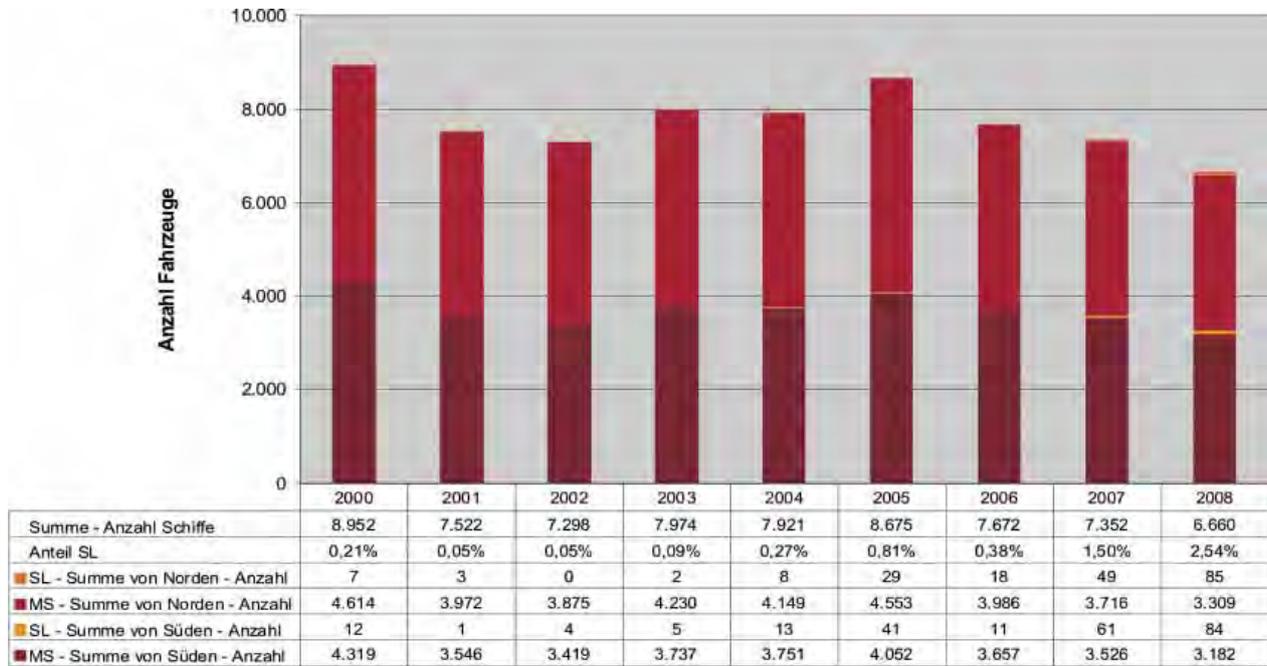


## DEK Nord: Schleuse Bevergern (Durchschnittsschiff)

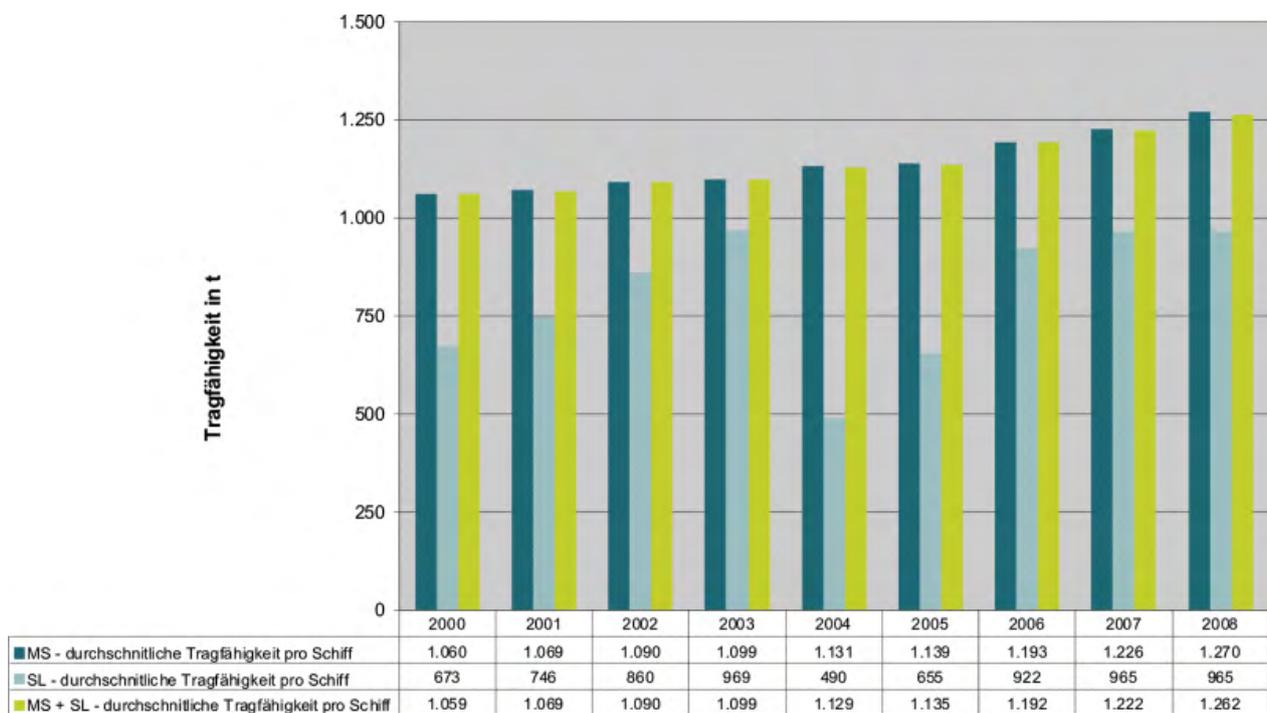


<sup>1</sup> Datengrundlage: Abgabenerhebungsprogramm (ASS) der WSV

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

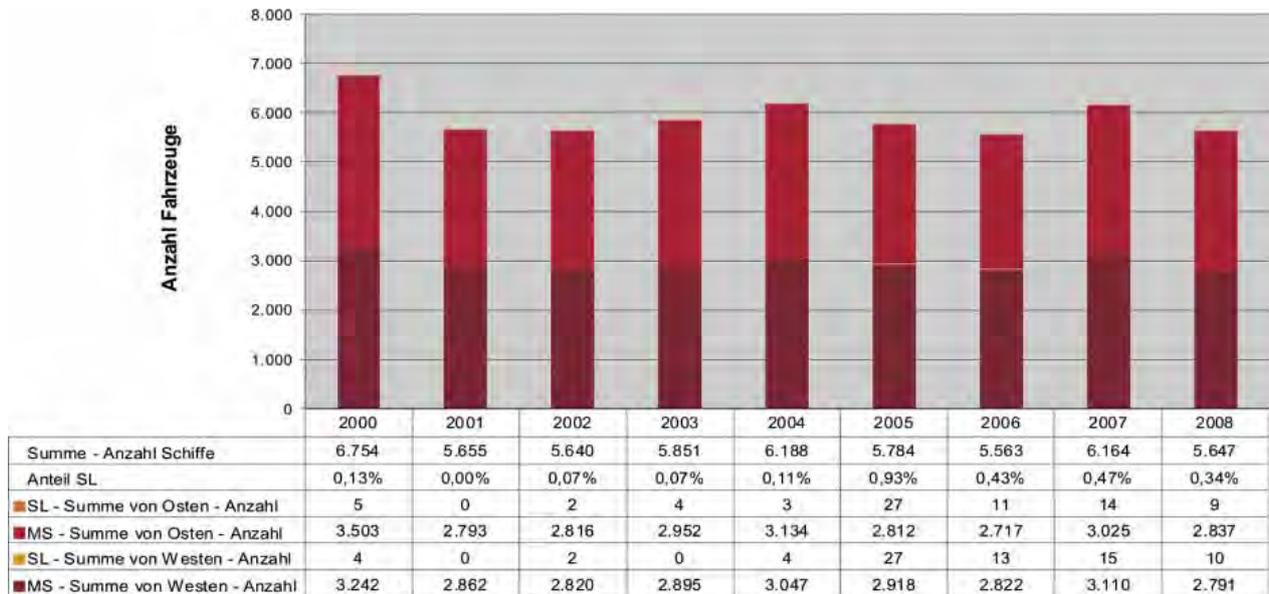


## DEK Nord: Schleuse Herbrum (Durchschnittsschiff)

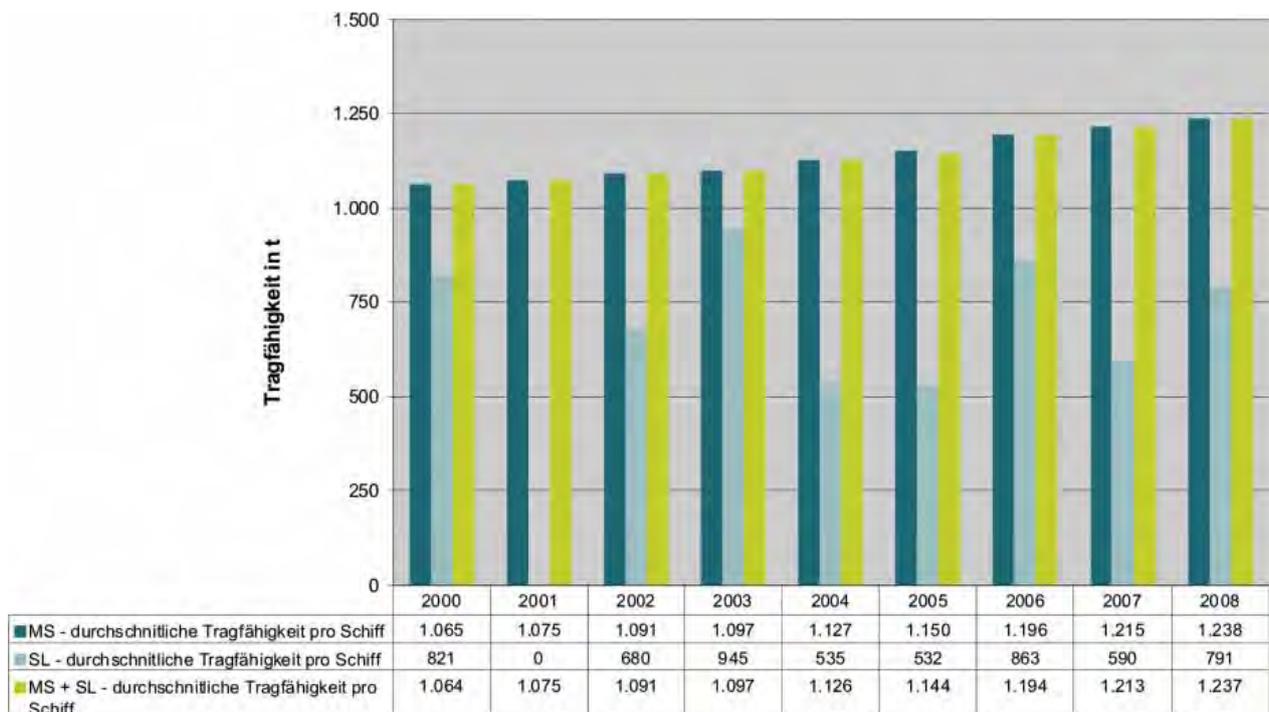


# Küstenkanal<sup>1</sup>

## Schleuse Dörpen (Anzahl der Schiffe/Jahr)



## Schleuse Dörpen (Durchschnittsschiff)



<sup>1</sup> Datengrundlage: Abgabenerhebungsprogramm (ASS) der WSV

Abbildungen und Grafiken:  
Wasser- und Schifffahrtsdirektion 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 2708-0  
Telefax +49 (0) 251 2708-115  
wsd-west@wsv.bund.de  
www.wsd-west.wsv.de



Bundesministerium  
für Verkehr, Bau  
und Stadtentwicklung