

Wir machen Schifffahrt möglich.



WSV.de

Wasser- und
Schifffahrtsverwaltung
des Bundes

Verkehrsbericht 2009

Wasser- und Schifffahrtsdirektion West



Inhaltsverzeichnis

1. Allgemeines	5
2. Güterverkehr	7
Rhein	9
Wesel-Datteln-Kanal (WDK)	10
Rhein-Herne-Kanal (RHK)	12
Datteln-Hamm-Kanal (DHK)	12
Dortmund-Ems-Kanal (DEK)	13
Küstenkanal	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. Verkehr und Auslastung der Wasserstraße	19
Rhein	21
Wesel-Datteln-Kanal (WDK)	23
Rhein-Herne-Kanal (RHK)	23
Datteln-Hamm-Kanal (DHK)	24
Küstenkanal	24
Dortmund-Ems-Kanal (DEK)	25
5. Zusammenfassung der Verkehrsstatistik	26
6. Schifffahrt	27
Ordnung des Binnenschiffsverkehrs	27
Wirtschaftsfragen der Schifffahrt	31
7. Sportboottourismus und Freizeitschifffahrt	35
Anlage 1 Güterverkehr	37
Anlage 2 Container	55
Anlage 3 Anzahl der Schiffe	65
Abkürzungsverzeichnis	79

Der Rhein und die westdeutschen Kanäle



1. Allgemeines

Der jährliche Verkehrsbericht der Wasser- und Schifffahrtsdirektion West (WSD West) dokumentiert die verkehrliche Entwicklung auf dem Niederrhein und den westdeutschen Kanälen. Betrachtet werden transportierte Gütermengen, Schiffszahlen und die Entwicklung der Schiffsgrößen über mehrere Jahre. Die Zahlen geben wichtige Hinweise für die langjährige, bedarfsgerechte Planung von Investitions- und Unterhaltungsmaßnahmen an Bundeswasserstraßen. So müssen z. B. Strecken mit besonders hohem Verkehrsaufkommen vorrangig ausgebaut, intensiver unterhalten oder Engstellen beseitigt werden.

Da der Rhein als internationale Wasserstraße abgabefrei ist, kann für die Statistik nicht auf Daten aus einem Abgabenerhebungsprogramm zurückgegriffen werden. Deshalb nutzt die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung (WSV) für ihre verkehrsreichste Wasserstraße Daten, die das Statistische Bundesamt (Destatis) ermittelt hat. Diese Daten sind zum Teil in der Fachserie 8 Reihe 4 des Statistischen Bundesamtes „Verkehr – Güter; Verkehrstatistik der Binnenschifffahrt 2009“¹ veröffentlicht. Darüber hinaus stellt das Destatis der WSD West Sonderauswertungen zum Containerverkehr auf dem Rhein und den westdeutschen Kanälen zur Verfügung. Diese Daten wurden in den Häfen erhoben. Für alle Ankünfte und Abgänge von Schiffen mit einer Tragfähigkeit von mindestens 50 Tonnen besteht dort eine Meldepflicht.

Rund 70 % des Güterverkehrs, der 2009 in Deutschland auf Binnenschiffen befördert wurde, ist auf dem Rhein im Bereich zwischen Orsoy (nördlich von Duisburg bei Rhein-km 793,8) und der niederländischen Grenze (Rhein-km 857,7) transportiert worden. Der Niederrhein ist damit weiterhin die Wasserstraße mit dem größten Verkehrsaufkommen in Deutschland und Europa.

Für den Kanalbereich der WSD West liegen aus dem verwaltungseigenen Abgabenprogramm ASS (Abgabe

der Schifffahrt und Statistik) Daten vor, die seit 2000 bis heute erfasst und ausgewertet wurden. Erfasst werden die 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 mit einer Gesamtlänge von 45 km. Für diesen Kanal können die vorhandenen Eingangsdaten der Schleuse Duisburg-Meiderich und der Ruhrschleuse Duisburg und am östlichen Ende die Daten der Schleuse Herne-Ost herangezogen werden. Da die Schleuse Duisburg-Meiderich wegen Instandsetzungsarbeiten 2009 gesperrt war, ist der Verkehr in diesem Jahr ausschließlich über die Ruhrschleuse geführt worden.

Der **Datteln-Hamm-Kanal (DHK)** erstreckt sich auf einer Länge von 47 km. Abweichend zu den zuvor genannten Kanälen gibt es hier keine Eingangsschleusen. Um den Verkehr auf dem DHK dennoch schlüssig über eine Datenquelle auswerten zu können, wurde die Verkehrsbezirksstatistik des Abgabenerhebungsprogramms ausgewertet. Sie erhebt Daten über den Empfang und Versand der Güter auf dem DHK. Der DHK ist ein Stichkanal, daher gibt es keinen Durchgangsverkehr. Mit den ermittelten Empfangs- und Versanddaten ist der Verkehr auf dem DHK vollständig abgebildet.

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.

¹ Hinweis. Die Verkehrszahlen des Statistischen Bundesamtes für das Jahr 2009 wurden nach einem geänderten Modus ermittelt.

Für den **Küstenkanal**, der sich von Dörpen bis fast nach Oldenburg auf 70 km erstreckt, wird auf die Daten der Eingangsschleuse Dörpen zurückgegriffen.

Auch der Verkehrsbericht 2009 liefert Informationen zur Regelung des Schiffsverkehrs: Art und Umfang der erteilten Befähigungszeugnisse und Erlaubnisse, die Erteilung von Zuwendungen und Beihilfen sowie Angaben zu den Schifffahrtsabgaben.

Erstmalig informiert dieser Verkehrsbericht auch über aktuelle Entwicklungen im Sportboottourismus und bei der Freizeitschifffahrt. Der Verkehrsbericht trägt damit der Bundestagsinitiative zur Förderung des Wassertourismus auf Bundeswasserstraßen Rechnung.



2. Güterverkehr

Die Daten zum regionalen Güterverkehr sind in der Anlage 1 „Güterverkehr“ zusammengestellt. Darüber hinaus gibt die nachfolgende Tabelle 1 eine Übersicht über die Gütermengen der Jahre 2007, 2008 und 2009. Hieraus lassen sich Veränderungen im Güterverkehr in den letzten 3 Jahren ablesen.

Gegenüber dem Vorjahr nahmen die Gütermengen 2009 am Rhein und in allen Bereichen des betrachteten Kanalgebiets stark (bis zu 20 %) ab. Dies ist auf den deutlichen wirtschaftlichen Abschwung in der Industrie zurückzuführen.

Besonders ausgewirkt haben sich die wirtschaftlichen Rückgänge im Bereich Erz- und Metalltransporte. Diese auch gesamtwirtschaftlich wichtigen Industriebereiche haben mit ihren Einbußen von bis zu 40 % erheblich zu diesem Ergebnis beigetragen.



Güterverkehr 2007, 2008 und 2009

Bundeswasserstraße	2007		2008		2009		Veränderung 2007 zu 2008 [%]	Veränderung 2008 zu 2009 [%]
	in Tonnen	Anteil in %	in Tonnen	Anteil in %	in Tonnen	Anteil in %		
Deutschland	248.974.100		245.661.700		203.867.700		-1,33%	-17,01%
Rhein (Lülsdorf-Orsoy)								
zu Berg	k.A.							
zu Tal	k.A.							
Gesamt	166.214.300		164.030.700		134.093.700		-1,31%	-18,25%
Rhein (Orsoy-NL-Grenze)								
zu Berg	k.A.		k.A.		k.A.			
zu Tal	k.A.		k.A.		k.A.			
Gesamt	175.364.000		173.851.600		151.865.500		-0,86%	-12,65%
Rhein - Durchgangsverkehr bei Emmerich								
zu Berg	109.903.500	63,7%	109.627.000	64,1%	82.860.900	60,1%		
zu Tal	62.675.500	36,3%	61.333.700	35,9%	55.079.400	39,9%		
Gesamt	172.579.000		170.960.700		137.940.300		-0,94%	-19,31%
Wesel-Datteln-Kanal								
<i>Schleuse Friedrichsfeld</i>								
vom Rhein	12.930.069	64,5%	11.718.626	63,3%	10.034.793	64,0%	-9,37%	-14,37%
zum Rhein	7.103.920	35,5%	6.808.829	36,7%	5.642.614	36,0%	-4,15%	-17,13%
Gesamt	20.033.989		18.527.455		15.677.407		-7,52%	-15,38%
<i>Schleuse Datteln</i>								
vom Rhein	10.336.676	64,7%	9.155.208	64,5%	8.051.286	63,0%	-11,43%	-12,06%
zum Rhein	5.638.158	35,3%	5.037.169	35,5%	4.723.437	37,0%	-10,66%	-6,23%
Gesamt	15.974.834		14.192.377		12.774.723		-11,16%	-9,99%
Rhein Herne-Kanal								
<i>Ruhrschleuse Duisburg</i>								
vom Rhein	7.236.590	47,9%	7.499.947	46,8%	7.911.100	61,3%	3,64%	5,48%
zum Rhein	7.877.315	52,1%	8.541.402	53,2%	4.993.383	38,7%	8,43%	-41,54%
Gesamt	15.113.905		16.041.349		12.904.483		6,14%	-19,55%
<i>Schleuse Herne-Ost</i>								
vom Rhein	3.730.651	54,9%	3.446.664	53,4%	3.118.016	56,9%	-7,61%	-9,54%
zum Rhein	3.068.229	45,1%	3.002.184	46,6%	2.362.720	43,1%	-2,15%	-21,30%
Gesamt	6.798.880		6.448.848		5.480.736		-5,15%	-15,01%
Datteln-Hamm-Kanal								
Empfang	5.919.178	85,7%	5.306.763	86,5%	5.070.009	82,5%	-10,35%	-4,46%
Versand	984.252	14,3%	831.071	13,5%	1.078.593	17,5%	-15,56%	29,78%
Gesamt	6.903.430		6.137.834		6.148.602		-11,09%	0,18%
Dortmund-Ems-Kanal								
<i>Schleuse Henrichenburg</i>								
von Dortmund	1.172.224	46,6%	912.608	40,5%	758.792	44,3%	-22,15%	-16,85%
nach Dortmund	1.343.338	53,4%	1.338.398	59,5%	955.902	55,7%	-0,37%	-28,58%
Gesamt	2.515.562		2.251.006		1.714.694		-10,52%	-23,83%
<i>Schleuse Münster</i>								
von Norden	7.041.168	50,9%	6.655.836	52,4%	5.498.189	53,2%	-5,47%	-17,39%
von Süden	6.792.038	49,1%	6.052.506	47,6%	4.841.436	46,8%	-10,89%	-20,01%
Gesamt	13.833.206		12.708.342		10.339.625		-8,13%	-18,64%
<i>Schleuse Bevergern</i>								
von Norden	2.512.669	54,0%	2.560.140	56,8%	1.975.797	54,3%	1,89%	-22,82%
von Süden	2.137.720	46,0%	1.950.000	43,2%	1.660.394	45,7%	-8,78%	-14,85%
Gesamt	4.650.389		4.510.140		3.636.191		-3,02%	-19,38%
<i>Schleuse Herbrum</i>								
von Norden	3.271.362	65,8%	2.928.350	63,7%	2.906.289	65,1%	-10,49%	-0,75%
von Süden	1.696.649	34,2%	1.668.784	36,3%	1.556.043	34,9%	-1,64%	-6,76%
Gesamt	4.968.011		4.597.134		4.462.332		-7,47%	-2,93%
Küstenkanal								
<i>Schleuse Dörpen</i>								
von Osten	1.489.088	36,3%	1.568.251	41,1%	1.278.531	36,2%	5,32%	-18,47%
von Westen	2.607.863	63,7%	2.248.128	58,9%	2.255.189	63,8%	-13,79%	0,31%
Gesamt	4.096.951		3.816.379		3.533.720		-6,85%	-7,41%

Tabelle 1: Gütermengen 2007, 2008 und 2009 auf den Wasserstraßen der WSD West

Rhein

Die mit Abstand größte Gütermenge im Bereich der WSD West wurde auch im Jahr 2009 auf dem Rhein transportiert. Die besondere Bedeutung des Rheins wird auffällig, wenn man die Gütermengen in Emmerich mit ca. 137,9 Mio. t im Jahr 2009 mit den Gütermengen der Schleuse Friedrichsfeld, die 2009 mit ca. 15,7 Mio. t die am stärksten frequentierte Schleuse im Kanalnetz ist, vergleicht (siehe Tabelle 1).

Die Daten des Statistischen Bundesamtes zeigen, dass der Niederrhein der verkehrsreichste Rheinabschnitt ist. Von den insgesamt ca. 171,6 Mio. t, die 2009 auf dem Rhein transportiert wurden, entfallen fast 151,9 Mio. t auf die Strecke von der Niederländischen Grenze bis Orsoy und 134 Mio. t auf den Abschnitt zwischen Orsoy und Lülldorf² (siehe Statistisches Bundesamt Fachserie 8 Reihe 4 „Verkehr – Güter; Verkehrsstatistik der Binnenschifffahrt 2009“, Kap. 4.1).

In den jeweiligen Mengenangaben ist der Versand, Empfang und Durchgangsverkehr enthalten, so dass ein Teil der Gütermengen des Durchgangsverkehrs in beiden Abschnitten enthalten ist. Die Summe der ausgewerteten Rheinabschnitte ist nicht deckungsgleich mit der Gesamtgütermenge für den Niederrhein.

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 2009 mit einer Gütermenge von ca. 138 Mio. t ein sehr deutlicher Rückgang (–19,3 %) zu verzeichnen war. Im Vergleich zum Spitzenjahr 2007 ist dies ein Rückgang von rund 34,7 Mio. t.

Rhein – Daten des Statistischen Bundesamtes

Emmerich – Gütermengen

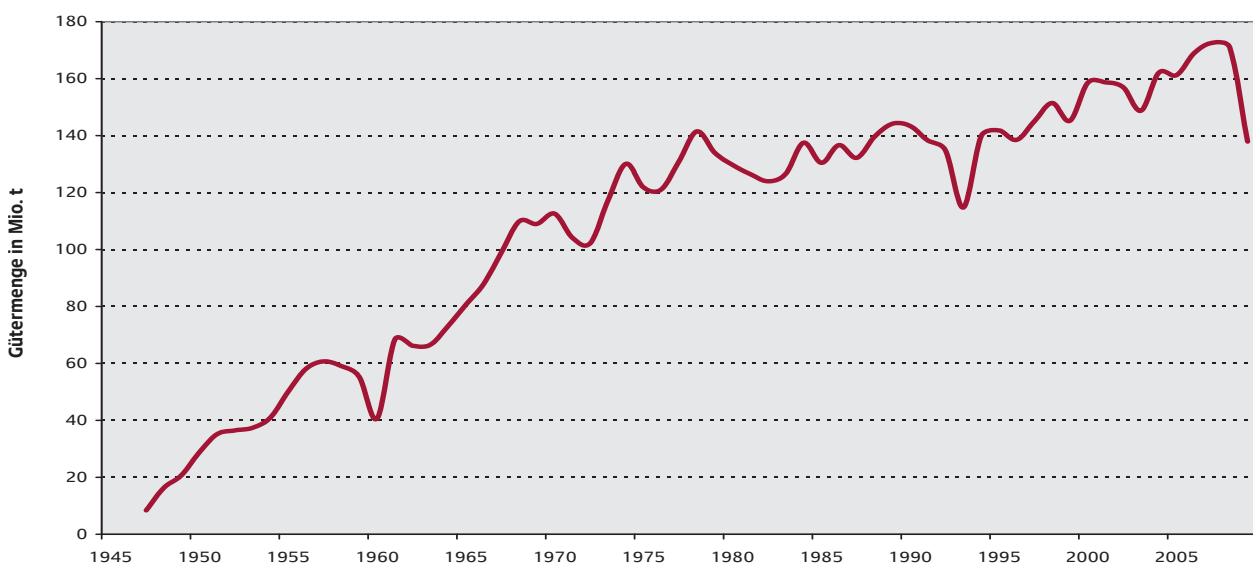


Abbildung 1: Entwicklung der Gütermenge am Grenzübergang Emmerich (1945 bis 2009)

² Im Zuständigkeitsbereich der WSD West betrachtet das Destatis u. a. die Streckenabschnitte Lülldorf (nördlich Bonn bei Rhein-km 667,8) – Orsoy (nördlich von Duisburg bei Rhein-km 793,8) und Orsoy – niederländische Grenze (NL-Grenze).

Wesel-Datteln-Kanal (WDK)

Wie in den vergangenen Jahren wurde auch in 2009 an der Schleuse Friedrichsfeld die größte Gütermenge auf dem westdeutschen Kanalnetz bewegt. Mit rund 15,7 Mio. Gütertonnen sank die Gütermenge jedoch auch hier um 15,4% gegenüber dem Vorjahr. Östlich des stark frequentierten Chemiestandorts wurden an der Schleuse Datteln 12,8 Mio. Gütertonnen gezählt. Das sind ca. 10% weniger Güter als im letzten Jahr. Zum Spitzenjahr 2007 ist dies ein Rückgang der transportierten Gütermengen auf dem WDK von rund 20%.

Bei einer genaueren Betrachtung des Jahres 2009 wird deutlich, dass insbesondere die ersten beiden Quartale diesen Rückgang ausgemacht haben. Im Vergleich zum Vorjahr wurden in diesem Zeitraum ca. 2,3 Mio. t weniger Güter transportiert. Dass insbesondere die erste Hälfte des Jahres 2009 starke rückläufige Zahlen aufweist, ist bei allen Kanälen zu erkennen und spiegelt die konjunkturelle Entwicklung in Deutschland wider.

Für den WDK wurde die Unterteilung des Güterverkehrs nach Güterarten exemplarisch an der Schleuse Friedrichsfeld aufgezeigt (Anlage 1, Seite 46). In konkreten Zahlen weisen die Güter „Steine und Erden“ mit ca. 850 000 t (-23,4% gegenüber dem Vorjahr) den größten Verlust auf, gefolgt von der Güterart „Eisen und Stahl“ mit einem Rückgang von ca. 420 000 t (-38,4% gegenüber dem Vorjahr). Den größten prozentualen Einbruch von rund 44% ist bei den „Erzen und Metallabfällen“ zu verzeichnen. Wesentlich geringer ist der Einbruch in den Bereichen „Erdöl, Mineralöl und Gase“ (-8,6%) sowie „feste Mineralische Brennstoffe“ (-1,5%).

Auch der Güterverkehr nach Flaggenanteilen wurde an der Schleuse Friedrichsfeld exemplarisch aufgezeigt (Anlage 1, Seite 47). Wie am Rhein verteilt sich auch hier der Güterverkehr vorwiegend auf niederländische, deutsche und belgische Schiffe. Im betrachteten Zeitraum von 2000 bis 2009 sind keine auffälligen Veränderungen festzustellen. Der Anteil des Güterverkehrs unter deutscher Flagge liegt 2009 bei 34% und bewegt sich damit in dem Rahmen, der seit 2000 erreicht wurde. Der Güterverkehr auf niederländischen Fahrzeugen ist mit 54,9% gegenüber den vergangenen Jahren leicht zurückgegangen. Bisher bewegte sich dieser Anteil zwischen 57% und 60%. Daraus lässt sich insgesamt ein leichter Trend hin zu mehr deutschen Schiffen ableiten.



Schleusenstatistik ASS – WDK

Schleuse Friedrichsfeld – transportierte Gütertonnen

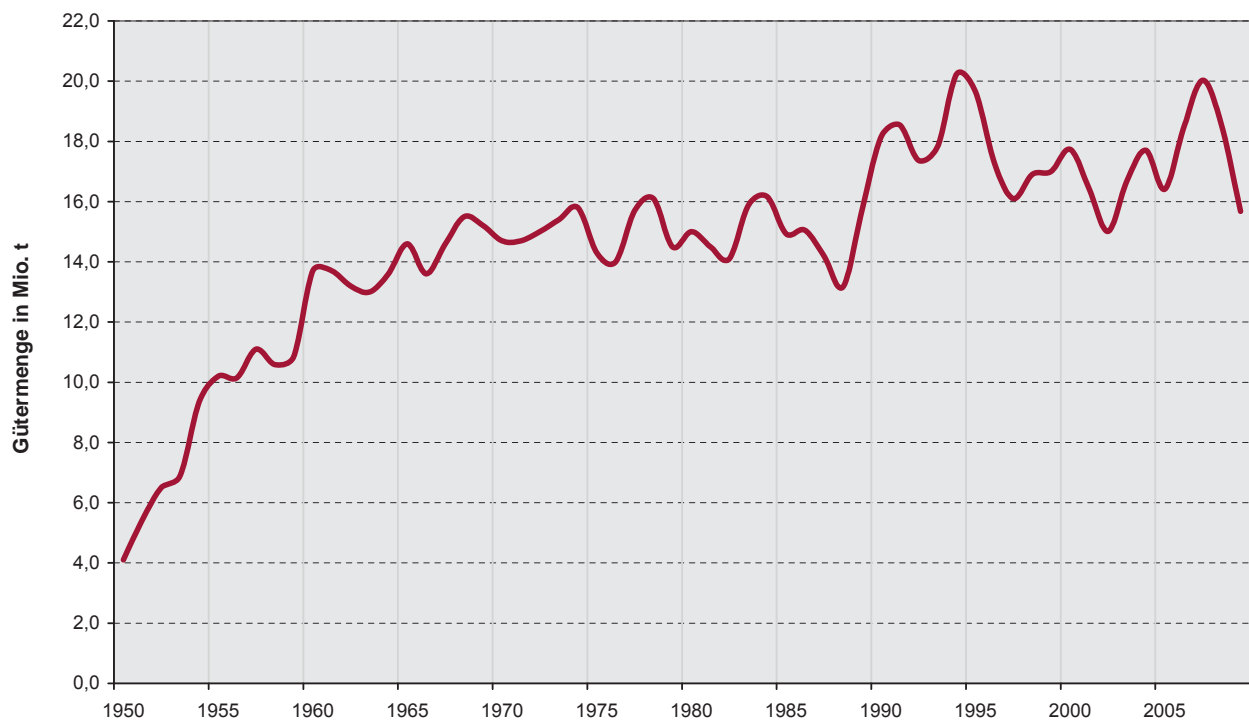


Abbildung 2: Entwicklung der Gütermengen an der Schleuse Friedrichsfeld (1950 bis 2009)

Die Entwicklung der Gütermengen an der Schleuse Friedrichsfeld in den letzten annähernd 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. In den beiden letzten Jahren war dagegen ein deutlicher Rückgang festzustellen, der den wirtschaftlichen Einbruch in der Bundesrepublik widerspiegelt. 2009 nahm der Güterverkehr an der Schleuse Friedrichsfeld um ca. 2,85 Mio. t gegenüber dem Vorjahr ab.

Rhein-Herne-Kanal (RHK)

An der Eingangsschleuse zum Rhein-Herne-Kanal, der Ruhrschleuse Duisburg wurden 2009 insgesamt rund 12,9 Mio. t Güter transportiert. Das ist ein deutlicher Rückgang von ca. 19,6 % gegenüber dem Vorjahr (siehe Tabelle 1, Seite 8).

Die Menge der Güter, die zum Rhein transportiert wurden, betrug 7,9 Mio. t. Vom Rhein in den RHK wurden 4,9 Mio. t. Güter transportiert. Auch im Vergleich zum Vorjahr ist der Anteil der vom Rhein kommenden Güter erheblich geringer.

An der Schleuse Herne-Ost betrug das gesamte Güteraufkommen ca. 5,5 Mio. t. Das bedeutet eine Abnahme von 15 %. Hier beträgt der Anteil der vom Rhein kommenden Güter 56,9 % (= 3,2 Mio. t). 43,1 % (= 2,3 Mio. t) wurden zum Rhein transportiert.

Seit 2000 sinkt der Anteil der vom Rhein kommenden Gütermengen von damals 6 Mio. t auf heute 3 Mio. t.

Datteln-Hamm-Kanal (DHK)

Auf dem DHK wurden 2009 rund 6,1 Mio. t transportiert. Dies ist ungefähr die gleiche Menge wie im vergangenen Jahr. Die erreichte Gütermenge liegt damit in dem Bereich der Jahre 2001, 2005 und 2008 (vgl. Anlage 1, Seite 50).

Die Kontinuität im Güteraufkommen ist vermutlich auf die Vielfalt der Güter, die auf dem DHK transportiert werden, zurückzuführen. Unterschiedliche Wirtschaftsbereiche in einer Region können einen Ausgleich schaffen, so dass eine allgemein schlechte wirtschaftliche Lage nicht zwingend zu einem Transportrückgang führen muss.



Dortmund-Ems-Kanal (DEK)

Für den Dortmund-Ems-Kanal sind in Anlage 1 ab Seite 51 die transportierten Gütermengen an den Schleusen Henrichenburg/Waltrop, Münster, Bevergern und Herbrum dargestellt.

Die an der Schleuse Henrichenburg/Waltrop erhobenen Daten bilden die Gütermenge ab, die von bzw. nach Dortmund transportiert wurde. In der Zeit von 2000 bis 2009 ist der Transport von Gütern nach Dortmund um rund 1,0 Mio. t auf ca. 950 000 t zurückgegangen, wobei die Transportmenge von 2004 bis 2008 noch bei rund 1,4 Mio. t lag. Die Gütermenge von Dortmund kommend liegt 2009 bei rund 0,76 Mio. t, das sind ca. 0,16 Mio. t weniger als im Vorjahr. Die Gesamtsumme auf dem südlichsten Abschnitt des DEK liegt damit bei rund 1,7 Mio. t. Der Rückgang beträgt ca. 24%.

Für die Ermittlung der Gütermengen auf der Südstrecke des DEK werden die Daten der Schleuse Münster herangezogen. Hier ist für 2009 ein Rückgang von 18,6% gegenüber dem Vorjahr zu verzeichnen. Die Gütermenge liegt nur noch bei rund 10,3 Mio. t. Dies ist der niedrigste Wert der letzten 10 Jahre.

Entwicklungen im Güterverkehr auf der DEK-Nordstrecke können aus den Zahlen für die Schleusen Bevergern und Herbrum abgelesen werden. 2009 wurden rund 3,6 Mio. t durch die Schleuse Bevergern transportiert. Damit wurde das Niveau des letzten Jahres um fast 20% unterschritten (vgl. Anlage 1, Seite 52) und der niedrigste Wert der letzten 8 Jahre erreicht.

An der Schleuse Herbrum hat sich der rückläufige Trend der letzten 5 Jahre fortgesetzt. 2009 wurden im Vergleich zum Vorjahr aber nur rund 0,1 Mio. t (-2,9%) weniger Gütertonnen in diesem Bereich der DEK-Nordstrecke transportiert. Damit fällt der Rückgang im Vergleich zu den anderen Schleusen wesentlich geringer aus. Bemerkenswert ist, dass die von Norden kommende Gütermenge fast identisch ist zum Vorjahr.

Küstenkanal

An der Schleuse Dörpen am Küstenkanal wurde im Jahr 2009 mit rund 3,53 Mio. Gütertonnen ein niedrigerer Wert (-7,4%) als 2008 erreicht. Die Gütermenge liegt damit auf dem Niveau von 2001. Im Vergleich zum Spitzenjahr 2007 (vgl. Anlage 1, Seite 53) wurden ca. 500 000 Tonnen weniger transportiert.



3. Containerverkehr

Eine Übersicht über die Containermengen von 2007 bis 2009 gibt die folgende Tabelle 2. In den letzten Jahren ist insgesamt ein Rückgang der Containermengen für alle Bereiche des westdeutschen Kanalnetzes zu erkennen. Für den WDK und den südlichsten Abschnitt des DEK ist 2009 aber wieder ein leichter Anstieg der Containermengen zu verzeichnen. Im Vergleich zu 2002/2004 bewegen sich die Zahlen jedoch nur auf sehr niedrigem Niveau.

In diesem Zusammenhang sei darauf hingewiesen, dass im Kapitel 6 dieses Verkehrsberichts auch die Zahlen zum Containerverkehr auf den norddeutschen Wasserstraßen im Binnenbereich, für die die WSD West regional übergreifend die Schifffahrtsabgaben erhebt, dargestellt sind.

Die Zahl der insgesamt in Deutschland auf Schiffen transportierten Container ist von 2008 auf 2009 um ca. 189 000 TEU³ gesunken, das sind rund 9,3 %. An diesem Rückgang hat auch der Niederrhein (Orsoy bis zur niederländischen Grenze), auf dem ca. 90 % der Container transportiert werden, seinen Anteil. Hier lag der Rückgang mit ca. 158 000 TEU bei ca. 8,7 %.

Im Kanalgebiet ist die Entwicklung der Containermengen gegenüber dem Vorjahr sehr unterschiedlich. In Anlage 2, auf Seite 57 sind die Containerverkehre auf dem westdeutschen Kanalgebiet grafisch dargestellt. Die größten Containermengen wurden 2009 mit rund 12 700 TEU durch die Schleusen Herbrum und Dörpen transportiert. Auf den übrigen Kanalstrecken spielt der Containerverkehr z. T. nur eine untergeordnete Rolle. Besonders auffällig im Containertransport ist der deutliche Anstieg der Containermengen auf dem WDK.

in Richtung Dortmund. Dort stieg die Anzahl der TEU von rund 100 TEU im Jahr 2008 auf fast 1 500 TEU im Jahr 2009. Diese erfreuliche Entwicklung ist auf den erweiterten Containerterminal im Hafen Dortmund zurückzuführen.

Gleichwohl bilden die vielen niedrigen Brücken weiterhin die Grundlage dafür, dass sich im Kanalgebiet bis auf weiteres keine wirtschaftlich tragfähigen Containerverkehre, also mindestens zwei-lagig, entwickeln können. Hinreichendes Transportaufkommen wäre hierfür vorhanden.



³ TEU (engl.: twenty-foot Equivalent Unity) – entspricht einem Standardcontainer, dessen Größe in 20-Fuß-Einheiten gemessen wird.

Containerverkehr 2007, 2008 und 2009

Bundeswasserstraße	2007		2008		2009		Veränderung 2007 zu 2008 [%]	Veränderung 2008 zu 2009 [%]
	in TEU	Anteil in %	in TEU	Anteil in %	in TEU	Anteil in %		
Deutschland	2.130.254		2.034.563		1.845.566		-4,49%	-9,29%
Rhein (Lülsdorf- Orsoy)								
leer	551.481	30,33%	539.254	31,38%	321.892	20,96%	-2,22%	-40,31%
beladen	1.266.710	69,67%	1.179.452	68,62%	1.214.188	79,04%	-6,89%	2,95%
Gesamt	1.818.191		1.718.706		1.536.080		-5,47%	-10,63%
Rhein (Orsoy - NL Grenze)								
leer	592.708	30,89%	579.194	31,75%	375.400	22,53%	-2,28%	-35,19%
beladen	1.326.013	69,11%	1.245.061	68,25%	1.290.461	77,47%	-6,10%	3,65%
Gesamt	1.918.721		1.824.255		1.665.861		-4,92%	-8,68%
Wesel-Datteln-Kanal								
<i>Schleuse Friedrichsfeld</i>								
leer	64	77,11%	90	91,84%	484	32,72%	40,63%	437,78%
beladen	19	22,89%	8	8,16%	995	67,28%	-57,89%	12337,50%
Gesamt	83		98		1.479		18,07%	1409,18%
<i>Schleuse Datteln</i>								
leer	64	77,11%	90	91,84%	484	32,72%	40,63%	437,78%
beladen	19	22,89%	8	8,16%	995	67,28%	-57,89%	12337,50%
Gesamt	83		98		1.479		18,07%	1409,18%
Rhein Herne-Kanal								
<i>Ruhrschleuse Duisburg</i>								
leer	3.492	42,50%	2.828	95,99%	1.122	83,86%	-19,01%	-60,33%
beladen	4.724	57,50%	118	4,01%	216	16,14%	-97,50%	83,05%
Gesamt	8.216		2.946		1.338		-64,14%	-54,58%
<i>Schleuse Herne-Ost</i>								
leer	3.492	46,91%	2.828	96,52%	1.122	83,86%	-19,01%	-60,33%
beladen	3.952	53,09%	102	3,48%	216	16,14%	-97,42%	111,76%
Gesamt	7.444		2.930		1.338		-60,64%	-54,33%
Datteln-Hamm Kanal								
leer	0		0		0			
beladen	0		0		0			
Gesamt	0		0		0			
Dortmund-Ems-Kanal								
<i>Schleuse Henrichenburg</i>								
leer	3.552	47,41%	2.910	99,35%	1.563	56,55%	-18,07%	-46,29%
beladen	3.940	52,59%	19	0,65%	1.201	43,45%	-99,52%	6221,05%
Gesamt	7.492		2.929		2.764		-60,90%	-5,63%
<i>Schleuse Münster</i>								
leer	53	73,61%	112	54,90%	43	81,13%	111,32%	-61,61%
beladen	19	26,39%	92	45,10%	10	18,87%	384,21%	-89,13%
Gesamt	72		204		53		183,33%	-74,02%
<i>Schleuse Bevergern</i>								
leer	71	47,33%	101	54,59%	0	#DIV/0!	42,25%	-100,00%
beladen	79	52,67%	84	45,41%	0	#DIV/0!	6,33%	-100,00%
Gesamt	150		185		0		23,33%	-100,00%
<i>Schleuse Herbrum</i>								
leer	6.849	41,89%	6.240	48,48%	5.917	46,56%	-8,89%	-5,18%
beladen	9.502	58,11%	6.630	51,52%	6.792	53,44%	-30,23%	2,44%
Gesamt	16.351		12.870		12.709		-21,29%	-1,25%
Küstenkanal								
<i>Schleuse Dörpen</i>								
leer	6.537	40,45%	5.992	47,91%	5.917	46,56%	-8,34%	-1,25%
beladen	9.624	59,55%	6.516	52,09%	6.792	53,44%	-32,29%	4,24%
Gesamt	16.161		12.508		12.709		-22,60%	1,61%

Tabelle 2: Containermengen 2007, 2008 und 2009 im Bereich der WSD West

Rhein

Die Datengrundlage für die Verkehrszahlen auf dem Rhein liefert das Statistische Bundesamt (Destatis). Im Zuständigkeitsbereich der WSD West betrachtet das Destatis u. a. die Streckenabschnitte Lülsdorf–Orsoy und Orsoy–Niederländische Grenze (NL-Grenze).

Zwischen Orsoy und der niederländischen Grenze wurden im vergangenen Jahr 1 666 Mio. TEU Container befördert. Dies ist ein Rückgang von ca. 8,7% im Vergleich zum Jahr 2008. Im Abschnitt zwischen Lülsdorf und Orsoy wurden 2009 insgesamt ca. 1 536 Mio. TEU Container transportiert. Dies ist im Vergleich zum Vorjahr ein Rückgang von 10,6%.

Nach dem signifikanten Zuwachs im Jahr 2007 sind die Zahlen für die Jahre 2008 und 2009 insgesamt zurückgegangen. Insbesondere im 2. Halbjahr 2008 und im 1. Halbjahr 2009 war ein starker Rückgang zu verzeichnen. Dort lagen die Verluste bei rund 20%.

Im Jahr 1997 hat die Consulting Gesellschaft PLANCO eine Prognose zum künftigen Containeraufkommen erstellt. Die von PLANCO für das Jahr 2015 prognostizierten Containermengen sind nach den Daten des Destatis in beiden Streckenabschnitten bereits seit dem Jahr 2000 überschritten (siehe Anlage 2, Seite 58), so dass selbst bei rückläufigen Zahlen, das Verkehrsaufkommen auch heute noch höher ist als ursprünglich erwartet.



Wesel-Datteln-Kanal (WDK)

Aus den Daten des Statistischen Bundesamtes ergibt sich für den WDK im Jahr 2009 ein Güteraufkommen in Containern von 42 327 TEU. Dies ist ein Rückgang von rund 7% zum Jahr 2008. Der Empfang von leeren Containern liegt bei 16 149 TEU und der Versand von beladenen Containern bei 18 071 TEU. Die hohen Containerzahlen resultieren 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 Schleuse Friedrichsfeld liegt, jedoch dem WDK zugerechnet wird.

Der Durchgangsverkehr auf dem WDK beträgt im Jahr 2009 fast 1 500 TEU und ist im Vergleich zum Vorjahr um fast 1 400% gestiegen. Nur ein Bruchteil der Containermengen passiert die Eingangsschleusen Friedrichsfeld und Datteln (siehe Tabelle 2). Von Friedrichsfeld bis Datteln findet kein Containerumschlag auf dem WDK statt, so dass sich die Containermengen an den Schleusen Friedrichsfeld und Datteln mit 1 479 TEU in 2009 gleichen.

Der Containerverkehr auf dem WDK ist 2009 nicht nur deutlich angestiegen, sondern hat sogar die Zahlen vom Rekordjahr 2003 noch geringfügig übertroffen. Grund für diesen starken Anstieg der Containermenge, insbesondere der Anteil beladener Container in der Bergfahrt, ist der erweiterte Containerterminal im Hafen Dortmund.

Rund die Hälfte der Container auf dem Weg vom Rhein in Richtung Dortmund ist beladen. Der Anteil leerer Container ist deutlich zurückgegangen und beträgt nur noch ca. 33%. Sie werden ausschließlich in Richtung Westen zum Rhein transportiert.

Rhein-Herne-Kanal (RHK)

Nach der Auswertung des Abgabenerhebungsprogramms haben 2009 nur 1 338 TEU Container die Ruhrschleuse Duisburg passiert. 84 % der Container waren leer. Im Vergleich zu den letzten beiden Jahren ist der Containerverkehr am Rhein-Herne-Kanal an der Eingangsschleuse Duisburg und an der Endschleuse Herne sehr deutlich um rund 80 % gesunken.

Seit 2007 sind insgesamt rund 6 000 TEU Container weniger auf dem RHK transportiert worden. Davon beträgt der Anteil der beladenen Container rund 3 800 TEU.

Den größten Anteil (84 %) im Containerverkehr stellen 2009 die leeren Container, die zum Rhein transportiert werden. Es sind an beiden Schleusen rund 1 080 TEU. Der Anteil der beladenen Container vom Rhein liegt bei beiden Schleusen nur bei 148 TEU und auch der Anteil der leeren Container vom Rhein ist bei beiden Schleusen mit 43 TEU gleich hoch (siehe Anlage 2 Seite 59).

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 an der Schleuse Henrichenburg/Waltrop ermittelten Containermengen zeigen die gleiche Entwicklung wie am RHK. In 2009 ist mit rund 2 800 TEU eine gewisse Stagnation der Zahlen im Vergleich zum Vorjahr zu erkennen. (siehe Anlage 2, Seite 62). Auffällig ist aber die Veränderung bei den leeren und beladenen Anteilen im Containerverkehr. Im Jahr 2008 betrug der Anteil der leeren Container rund 99 %. Sie wurden aus Dortmund kommend in Richtung Rhein transportiert. Im Jahr 2009 ist der Anteil der leeren Container auf ca. 56 % gesunken und die Anzahl der beladenen Container vom Rhein (und WDK) von 15 TEU (2008) auf 922 TEU sehr deutlich gestiegen. Der Grund liegt – wie bereits beim WDK erwähnt – an dem erweiterten Containerterminal in Dortmund.

Der Containerverkehr spielt auf der DEK-Südstrecke nördlich von Datteln bis zum Abzweig Mittellandkanal eher eine untergeordnete Rolle. So wurden an der Schleuse Münster im Jahr 2009 nur noch 53 TEU Container geschleust. Dies ist der niedrigste Stand der letzten 10 Jahre. Insgesamt ist der Containerverkehr sehr deutlich gesunken. (siehe Anlage 2, Seite 62)

Im Bereich der DEK-Nordstrecke vom Abzweig Mittellandkanal bis zum Abzweig Küstenkanal sind in 2009 keine Container gezählt worden (siehe Anlage 2, Seite 63).

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 (GVZ) Dörpen, das am Abzweig des DEK zum Küstenkanal liegt. 2009 wurden durch die Schleuse Herbrum 12 709 TEU Container transportiert. Dies sind nur rund 160 TEU weniger als im Jahr 2008. Der Anteil der beladenen Container von Norden (zum GVZ Dörpen) ist um ca. 200 TEU auf rund 550 TEU zurückgegangen. Ca. 5.500 TEU wurden leer von Emden in Richtung Küstenkanal geschleust (siehe Anlage 2, Seite 63). Insgesamt lag der Anteil der leeren Container bei ca. 47 %.

Küstenkanal

An der Schleuse Dörpen wurde mit 12 709 TEU Container die gleiche Containermenge gezählt wie an der Schleuse Herbrum. Die übereinstimmenden Verkehrszahlen spiegeln die Verkehrsrelation von Emden bis zum GVZ Dörpen wieder. Der größte Teil der beladenen Container (ca. 6 200 TEU) wurde von Osten (überwiegend vom GVZ Dörpen) kommend zum DEK transportiert und rund 5 500 TEU wurden leer aus Richtung Emden kommend zum GVZ Dörpen transportiert. Der Anteil der leeren Container mit 47 % entspricht dem Wert von Herbrum (siehe Anlage 2, Seite 64).

Der Anteil der Containerschiffe, die den Küstenkanal durchgehend passierten, liegt mit rund 3 500 bis 4 000 TEU je Richtung deutlich niedriger.

4. Verkehr und Auslastung der Wasserstraße

Unter dem Begriff „Schiffsverkehr“ sind neben den Schiffen mit eigenem Antrieb auch die Schiffseinheiten ohne eigenen Antrieb erfasst. 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 Leichter für Koppelverbände.

Die Grafiken in Anlage 3, Seite 68 zeigen, dass die Schiffe ohne eigenen Antrieb auf dem westdeutschen Kanalnetz nur eine untergeordnete Rolle spielen. Der Anteil der Schubleichter bewegt sich zwischen 0,3% am Küstenkanal und rund 17% am DEK in der Henrichenburger Haltung.

Das Abgabenerhebungsprogramm ASS bietet keine automatische Zuordnung der Schiffe zu Größenklassen. Die Erhebungen geben jedoch Aufschluss darüber, wie viele beladene und unbeladene Schiffe die Schleusen passiert haben, welche Tragfähigkeit diese Fahrzeuge aufwiesen und welche Ladung durch die Schiffe mit und ohne eigenen Antrieb transportiert wurde. Damit lässt sich die durchschnittliche Tragfähigkeit der Fahrzeuge mit und ohne eigenen Antrieb ermitteln. Deshalb geben die Grafiken in Anlage 3 nicht nur die Anzahl der Schiffe an den einzelnen Schleusen wider, sondern auch deren durchschnittliche Tragfähigkeit.

Die nachfolgende Tabelle 3 gibt einen Überblick über den Schiffsverkehr der Jahre 2007 bis 2009.



Schiffsverkehr 2007, 2008 und 2009

Bundeswasserstraße	2007		2008		2009		Veränderung 2007 zu 2008 [%]	Veränderung 2008 zu 2009 [%]
	Anzahl	Anteil in %	Anzahl	Anteil in %	Anzahl	Anteil in %		
Emmerich								
leer	59.225	31,98%	58.935	32,48%	<i>keine Angabe</i>			
beladen	125.948	68,02%	122.513	67,52%	105.983			
Gesamt	185.173		181.448		105.983			-13,49%
Wesel-Datteln-Kanal								
<i>Schleuse Friedrichsfeld</i>								
leer	5.590	22,79%	5.097	22,75%	5.501	27,35%	-8,82%	7,93%
beladen	18.934	77,21%	17.306	77,25%	14.615	72,65%	-8,60%	-15,55%
Gesamt	24.524		22.403		20.116		-8,65%	-10,21%
<i>Schleuse Datteln</i>								
leer	3.234	17,00%	3.054	17,90%	3.563	22,28%	-5,57%	16,67%
beladen	15.789	83,00%	14.011	82,10%	12.427	77,72%	-11,26%	-11,31%
Gesamt	19.023		17.065		15.990		-10,29%	-6,30%
Rhein Herne-Kanal								
<i>Ruhrschleuse Duisburg</i>								
leer	7.962	38,49%	7.400	36,82%	7.240	40,58%	-7,06%	-2,16%
beladen	12.722	61,51%	12.700	63,18%	10.601	59,42%	-0,17%	-16,53%
Gesamt	20.684		20.100		17.841		-2,82%	-11,24%
<i>Schleuse Herne-Ost</i>								
leer	3.553	33,75%	3.133	32,41%	3.111	35,89%	-8,82%	-0,70%
beladen	6.975	66,25%	6.533	67,59%	5.558	64,11%	-8,60%	-14,92%
Gesamt	10.528		9.666		8.669		-8,65%	-10,31%
Datteln-Hamm-Kanal								
leer	3.817	38,96%	3.431	38,47%	3.267	38,90%	-10,11%	-4,78%
beladen	5.981	61,04%	5.488	61,53%	5.132	61,10%	-8,24%	-6,49%
Gesamt	9.798		8.919		8.399		-8,97%	-5,83%
Dortmund-Ems-Kanal								
<i>Schleuse Henrichenburg</i>								
leer	1.662	41,43%	1.439	41,31%	1.380	44,12%	-13,42%	-4,10%
beladen	2.350	58,57%	2.044	58,69%	1.748	55,88%	-13,02%	-14,48%
Gesamt	4.012		3.483		3.128		-13,19%	-10,19%
<i>Schleuse Münster</i>								
leer	2.830	15,58%	2.496	15,16%	2.983	20,54%	-11,80%	19,51%
beladen	15.337	84,42%	13.971	84,84%	11.543	79,46%	-8,91%	-17,38%
Gesamt	18.167		16.467		14.526		-9,36%	-11,79%
<i>Schleuse Bevergern</i>								
leer	2.795	36,50%	2.600	36,11%	2.194	37,60%	-6,98%	-15,62%
beladen	4.863	63,50%	4.600	63,89%	3.641	62,40%	-5,41%	-20,85%
Gesamt	7.658		7.200		5.835		-5,98%	-18,96%
<i>Schleuse Herbrum</i>								
leer	2.242	30,50%	2.089	31,37%	2.205	33,65%	-6,82%	5,55%
beladen	5.110	69,50%	4.571	68,63%	4.348	66,35%	-10,55%	-4,88%
Gesamt	7.352		6.660		6.553		-9,41%	-1,61%
Küstenkanal								
<i>Schleuse Dörpen</i>								
leer	1.989	32,27%	1.889	33,45%	2.071	37,57%	-5,03%	9,63%
beladen	4.175	67,73%	3.758	66,55%	3.442	62,43%	-9,99%	-8,41%
Gesamt	6.164		5.647		5.513		-8,39%	-2,37%

Tabelle 3: Schiffsverkehr 2007, 2008 und 2009 im Bereich der WSD West

Rhein

Während die transportierte Gütermenge am Grenzübergang Emmerich um ca. 19% (siehe Tabelle 1) sank, gingen mit rund 106 000 **beladenen** Fahrzeugen am Grenzübergang Emmerich die Schiffszahlen im Jahr 2009 nur um ca. 13,5% gegenüber dem Vorjahr zurück (siehe Tabelle 3).

Auf Grund einer Änderung bei der Erfassung der Daten wurden für das Jahr 2009 nur die beladenen Schiffe ermittelt. Über die Anzahl der leeren Schiffe am Grenzübergang Emmerich kann daher keine Aussage gemacht werden.

Für den Untersuchungszeitraum ist dabei zu beachten, dass das Jahr 2009 eher ein abflussarmes Jahr war. Das

Mittelwasser im Jahr 2009 war ca. 40 cm niedriger als das langjährige Mittelwasser bezogen auf den Pegel Ruhrort (siehe Abbildung 3). Von Ende September bis Anfang Oktober kam es auch zu Beschränkungen bzgl. der Abladetiefe, da der GLW-Wert₂₀₀₂ (= gleichwertiger Wasserstand) um ca. 25 cm unterschritten wurde.

In diesem Zusammenhang sei darauf hingewiesen, dass das Bundesverkehrsministerium seine Fachbehörden beauftragt hat, die Auswirkungen des Klimawandels auf Wasserstraßen und Schifffahrt zu erforschen und entsprechende Anpassungsstrategien zu entwickeln. Die Wasserstände des Rheins stehen dabei im Fokus. Weitere Informationen zum Forschungsprogramm finden Sie unter www.kliwas.de.

Pegel Ruhrort – Wasserstände Kalenderjahr 2009

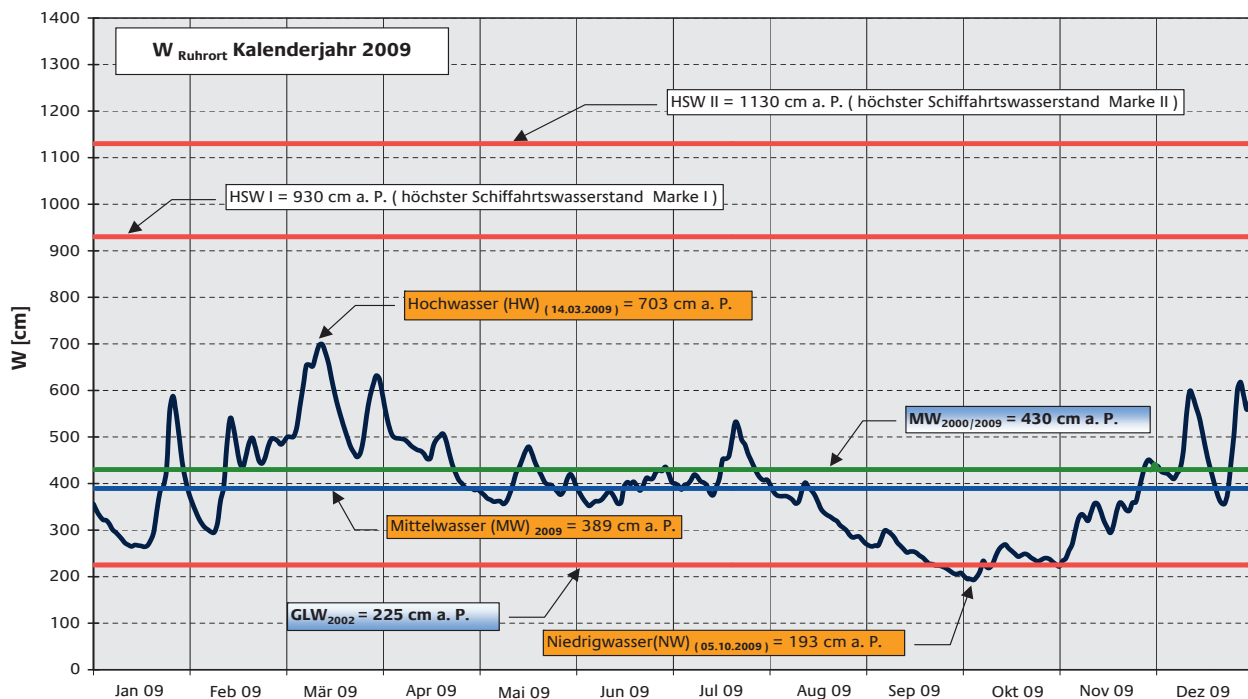


Abb. 3: Pegelaufzeichnung 2009 am Pegel Duisburg-Ruhrort

Nach den Daten des Statistischen Bundesamtes stieg die durchschnittliche Tragfähigkeit der beladenen Schiffe wie in den vergangenen Jahren weiter an und lag im Jahr 2009 bei ca. 2337 t (siehe Anlage 3, Seite 67). 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 Wesel-Datteln-Kanal ist der einzige Kanal im westdeutschen Kanalnetz, der auf der gesamten Strecke fast alle Kriterien der Wasserstraßenklasse Vb erfüllt. Damit konnten bereits vor einigen Jahren Großmotorschiffe mit 135 m Länge und 11,45 m Breite bzw. Schubverbände mit 186,50 m Länge und 11,45 m Breite und einer jeweiligen Abladetiefe von 2,80 m den Kanal durchgängig befahren.

Die Anzahl der Schiffe an der Schleuse Friedrichsfeld spiegelt die Entwicklung des Güterverkehrs wieder. So fuhren 2009 rund 10,2% weniger Schiffe durch die Schleuse Friedrichsfeld als 2008. Der prozentuale Rückgang der Schiffszahlen ist etwas geringer 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 2009 bei rund 1 443 t (siehe Anlage 3, Seite 69).

Die gleichen Tendenzen zeigt die Statistik an der Schleuse Datteln, wenn auch die Anzahl der Schiffe um rund 4 100 geringer ist als in Friedrichsfeld. Insgesamt passierten 2009 mit 15 990 Schiffen rund 6,3% weniger Fahrzeuge die Schleuse Datteln als im Jahr 2008. Die durchschnittliche Tragfähigkeit der Schiffe stieg auf 1 301 t an (siehe Anlage 3, Seite 70).

Insgesamt setzt sich das kontinuierliche Wachstum der durchschnittlichen Schiffgrößen am WDK weiter fort.

Rhein-Herne-Kanal (RHK)

Der Rhein-Herne-Kanal ist derzeit nur von km 0,0 bis km 24,53 uneingeschränkt mit einem Großmotorschiff von 110 m Länge, 11,45 m Breite und einer Abladetiefe von 2,80 m befahrbar. Um den Anforderungen des starken Ziel- und Quellverkehrs gerecht zu werden, werden im Einzelfall Sondergenehmigungen erteilt, so dass die übrige Strecke an wenigen Stunden des Tages mit einem Großmotorschiff mit einer Abladetiefe von 2,50 m befahren werden kann. Für die zahlreichen Industriestandorte am RHK mit ihren zunehmenden Transportgüterströmen ist der Ausbau der Reststrecke des RHK's dringend erforderlich.

Wenn der RHK durchgängig den Kriterien der Wasserstraßenklasse Vb entspricht, wird sich durchsetzen, was sich heute bereits im ausgebauten Streckenbereich an den Eingangsschleusen in Duisburg abzeichnet. Dort fahren heute schon Schiffseinheiten, die mit einer durchschnittlichen Tragfähigkeit von 1 502 t sogar größer sind als an der Schleuse Friedrichsfeld mit 1 443 t. (siehe Anlage 3, Seite 71). Dagegen liegt die durchschnittliche Tragfähigkeit der Schiffe an der Schleuse Herne-Ost im nicht ausgebauten Bereich mit 1 323 t durchschnittlicher Tragfähigkeit deutlich darunter. (siehe Anlage 3, Seite 72).

2009 wurden mit ca. 17 800 Fahrzeugen rund 11,2% weniger Schiffe durch die Eingangsschleusen zum RHK geschleust als 2008. Auch an der Schleuse Herne-Ost waren es mit ca. 8 700 Fahrzeugen rund 10,3% weniger als im Vorjahr.



Datteln-Hamm-Kanal (DHK)

8 400 Fahrzeuge sind 2009 auf dem DHK gefahren. Damit nahm die Anzahl der Fahrzeuge gegenüber dem Vorjahr um ca. 5,8 % ab. Demgegenüber ist die transportierte Gütermenge fast gleich geblieben. Da die durchschnittliche Tragfähigkeit pro Schiff mit 1 459 t um fast 170 t über dem Wert des vergangenen Jahres lag, haben 2009 weniger Schiffe mit höherer Tragfähigkeit die gleiche Gütermenge transportiert wie im Vorjahr. (siehe Anlage 3, Seite 73).

Der Einsatz größerer Schiffseinheiten kann auf den Kanalausbau zurückgeführt werden, der in den letzten Jahren deutlich vorangekommen ist.

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 (5 513 Schiffe) sind im letzten Jahr um ca. 2,4 % zurückgegangen und liegen etwa auf dem Niveau von 2001/2002.

Auch in Dörpen werden immer größere Schiffseinheiten eingesetzt. Hier wurde 2009 eine durchschnittliche Tragfähigkeit pro Schiff von rund 1 271 t erreicht (siehe Anlage 3, Seite 78).



Dortmund-Ems-Kanal (DEK)

Auf dem Dortmund-Ems-Kanal sind je nach Ausbauzustand unterschiedliche Schiffsgrößen per Verordnung zugelassen.

Auf der Südstrecke des DEK fahren Schiffe mit 110 m Länge, 9,60 m Breite und 2,50 m Abladetiefe. Die Strecke von Datteln bis Bergeshövede wird zurzeit nach den Kriterien der Wasserstraßenklasse Vb ausgebaut. Der Ausbau ist soweit vorangekommen, dass seit dem 1. Juli 2007 moderne Großmotorschiffe mit 110 m Länge, 11,45 m Breite und vorläufig erst mit einer Abladetiefe von 2,50 m per Sondergenehmigung zugelassen werden können.

Auf der Nordstrecke des DEK fahren zwar kleinere Schiffe mit einer Länge von 95 m und einer Breite von 9,60 m, aber mit einer größeren Abladetiefe von 2,70 m.

Der Schiffsverkehr auf dem südlichsten Abschnitt des DEK, zwischen Dortmund und Henrichenburg, nahm im Jahr 2009 um rund 10,2% ab (siehe Tabelle 3). Auffällig war in diesem Jahr der sehr hohe Anteil kleinerer Schubleichter, die die Schleuse Henrichenburg passiert haben. Die durchschnittliche Tragfähigkeit der Schiffe sank entsprechend auf 1 206 t, während sie 2008 noch bei 1 366 t lag (siehe Anlage 3, Seite 74).



An der Schleuse Münster wurden rund 14 530 Schiffe gezählt. Dies ist ein Rückgang von ca. 11,8% im Vergleich zum Jahr 2008. Dieser Rückgang stimmt mit dem geringeren Güteraufkommen, der an der Schleuse Münster für 2009 zu beobachten war, überein. Mit 1 178 t durchschnittlicher Tragfähigkeit pro Schiff passierten 2009 jedoch die bisher größten Motorschiffe die Schleuse Münster (siehe Anlage 3, Seite 75). Dennoch liegen die Schiffsgrößen hier rund 200 t unter den Werten, die an der Schleuse Friedrichsfeld bzw. 300 t unter denjenigen, die an den Eingangsschleusen zum RHK gemessen wurden.

Die durchschnittliche Tragfähigkeit der Motorschiffe an der Schleuse Bevergern ist mit 1 241 t geringfügig größer als in Münster (siehe Anlage 3, Seite 76). Dies liegt wahrscheinlich daran, dass hier Schiffe mit einer höheren Abladetiefe von bis zu 2,70 m fahren dürfen.

Mit 5 835 Fahrzeugen lagen hier die Schiffszahlen um rund 19% niedriger als im vergangenen Jahr und liegen damit auf dem Niveau von 2001 und 2002.

Wie beim Güterverkehr zeichnet sich auch beim Schiffsverkehr an der Schleuse Herbrum ein leichter Rückgang von 2008 auf 2009 ab (-1,6%). Seit 2005 sanken die Schiffszahlen damit um fast 25% von 8 675 auf rund 6 550. Diese Entwicklung lässt sich neben dem Rückgang der Gütermengen insgesamt, auch mit der steigenden durchschnittlichen Tragfähigkeit der Schiffe erklären, die 2009 mit 1 305 t einen neuen Höchststand erreichte und somit fast 170 t höher lag als im Jahr 2005.

5. Zusammenfassung der Verkehrsstatistik

Im Jahr 2009 hat sich der Transportrückgang, der sich schon im 2. Halbjahr 2008 abzeichnete, fortgesetzt. Insbesondere im 1. Halbjahr 2009 wurden durch den wirtschaftlichen Rückgang in Deutschland deutlich weniger Güter mit dem Binnenschiff transportiert. Die Gesamtmenge betrug im Jahr 2009 ca. 203,9 Mio. Gütertonnen. Das sind rund 17 % weniger Güter im Binnenschifftransport. Der Rhein bleibt mit seinen rund 138 Mio. Gütertonnen die verkehrsreichste Wasserstraße Europas. Ca. 66 % aller deutschen Wasserstraßentransporte werden auf dem Niederrhein zwischen den Rheinmündungshäfen und den deutschen Binnenhäfen bewegt.

Der Kanal mit dem größten Verkehrsaufkommen im westdeutschen Kanalnetz bleibt wie in den vergangenen Jahren der WDK. Hier wurden die hohen Gütermengen der letzten Jahre zwar nicht erreicht, mit ca. 15,7 Mio. t lag der Wert aber rund 3,6 Mio. t über dem Wert an der Ruhrschleuse Duisburg. An den anderen Schleusen ist insgesamt nach den guten Zahlen aus dem Jahr 2007 ein deutlicher Rückgang in 2009 festzustellen. Die Werte lagen im Durchschnitt um ca. 20 % niedriger als im Jahr 2008. Eine Ausnahme bilden in diesem Zusammenhang die Schleusen Herbrum und Dörpen, die nur geringfügig niedrigere Zahlen (-3 bzw. -7 %) im direkten Vergleich zum Vorjahr haben.

Der Containerverkehr auf dem Rhein hat nach den kontinuierlichen Steigerungen der letzten beiden Jahrzehnte in 2008 und 2009 eine Konsolidierung erfahren. Während im 1. Halbjahr 2009 noch ein deutlicher Rückgang (-22 %) im Containerverkehr zu verzeichnen war, ist im zweiten Halbjahr – und dabei insbesondere im 4. Quartal – wieder ein deutlicher Anstieg im Containerverkehr zu verzeichnen, so dass der Gesamtrückgang im Jahr 2009 nur knapp 10 % betrug.

Der Schiffsverkehr auf den Kanälen wird weiterhin von Einschränkungen in nicht ausgebauten Streckenbereichen 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.

Auf den westdeutschen Kanälen nimmt der Containerverkehr von Emden kommend bis zum Güterverteilzentrum Dörpen weiter die bedeutsamste Rolle ein. Platz 2 im Kanalnetz belegt im Jahr 2009 dann die Relation vom Rhein über den WDK zum DEK in Richtung Dortmund. Der Containerverkehr über den RHK ist dagegen weiter rückläufig. Er beträgt nur noch knapp 20 % der Menge aus dem Jahr 2007. Mit ca. 1 340 TEU pro Jahr bewegt er sich auf einem vergleichsweise niedrigen Niveau.

6. Schifffahrt

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 ADNR⁴**) 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 WSD West hat im Jahr 2009 insgesamt an 71 Tagen (Rhein-/Binnenschifferpatente **41**; Radar **12**; ADNR **18**) Prüfungen zum Erwerb und zur Erweiterung von Befähigungszeugnissen in der Binnenschifffahrt abgehalten. Folgende Befähigungszeugnisse wurden erteilt bzw. erweitert:

Anzahl	Art der Befähigungszeugnisse
90	Großes Rheinpatent (Erteilung)
68	Großes Rheinpatent (Erweiterung)
0	Kleines Rheinpatent (Erteilung)
0	Kleines Rheinpatent (Erweiterung)
7	Sportpatent (Erteilung)
1	Sportpatent (Erweiterung)
10	Behördenpatent (Erteilung)
6	Behördenpatent (Erweiterung)
11	Fährführerschein F (Erteilung)
0	Fährführerschein F (Erweiterung)
6	Schifferpatent B
0	Schifferpatent C2
2	Sportschifferzeugnis E
35	Radarpatente
109	ADNR-Bescheinigung Basis
14	ADNR-Bescheinigung Gase
12	ADNR-Bescheinigung Chemie
371	insgesamt

Tabelle 4: Überblick über die erteilten Befähigungszeugnisse

⁴ ADNR – franz. für „Verordnung über den Transport gefährlicher Güter auf dem Rhein“

Ordnung des Binnenschiffsverkehrs

Die Nachfrage nach Befähigungsnachweisen bei der WSD West bewegte sich auch 2009 insgesamt auf einem hohen Niveau. Bei der Ersterteilung von Rheinpatenten ist im Vergleich zum Vorjahr allerdings eine leichte Abnahme zu verzeichnen.

In 2009 wurde in 375 Fällen aufgrund des Nachweises der Tauglichkeitserneuerung die Gültigkeit von Rhein- und Binnenschifferpatenten verlängert. Ferner wurden 323 ADNR-Bescheinigungen verlängert.

Erteilte Befähigungszeugnisse

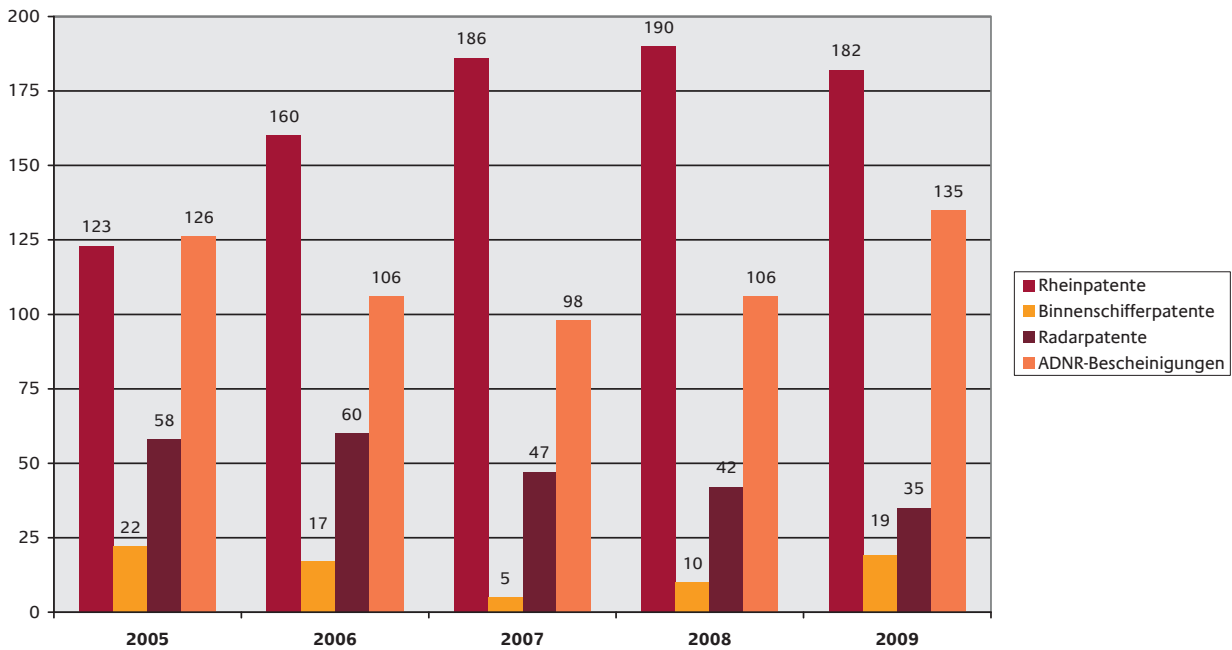


Abbildung 4: Entwicklung der erteilten Befähigungszeugnisse



■ 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. Dezember 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 WSD West hat 2009 drei Basislehrgänge für Sachkundige in der Fahrgastschifffahrt nach der Verordnung über Sicherheitspersonal in der Fahrgastschifffahrt (FSV) anerkannt.

Damit gibt es bislang insgesamt fünf anerkannte Basislehrgänge in Deutschland.

■ Ordnungswidrigkeiten

Die Wachen der Wasserschutzpolizei haben im Geschäftsjahr 2009 1 703 (im Vorjahr 1 837) Anzeigen erstattet, die bei der WSD West als Ordnungswidrigkeiten bearbeitet wurden. 51% der Anzeigen kamen aus dem Rhein- und 49% aus dem Kanalgebiet.

Die Anzeigen verteilen sich auf folgende Schwerpunkte (siehe Tabelle 5):

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



■ Schiffahrtspolizeiliche Erlaubnisse

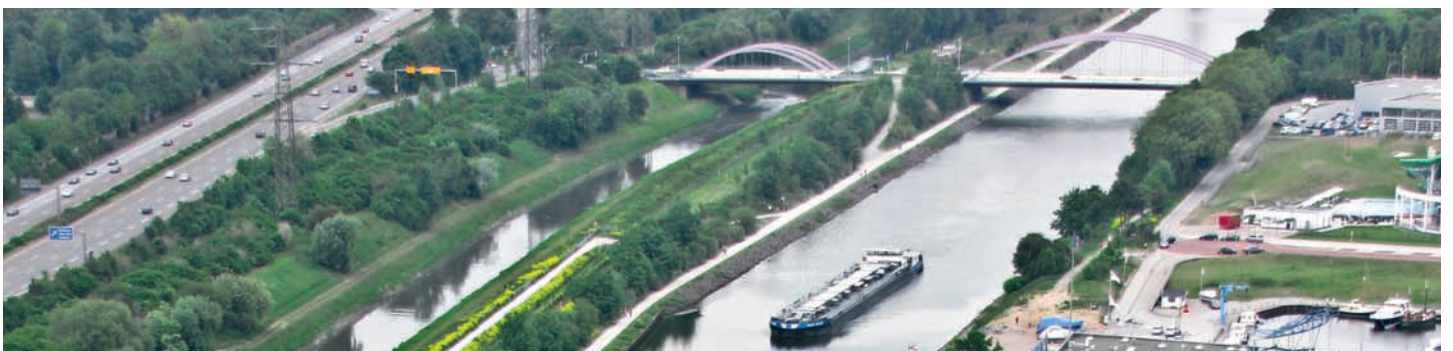
Schiffahrtspolizeiliche Erlaubnisse können durch Auflagen und Bedingungen die Sicherheit und Leichtigkeit für Verkehre gewährleisten, die über die generellen und abstrakten Verkehrsvorschriften (Rheinschiffahrtspolizeiverordnung und Binnenschiffahrtsstraßenordnung) nicht geregelt werden können oder zunächst 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 2009 erteilten Erlaubnisse auf.

Anzahl	Art der Erlaubnisse
18	Weiterfahrerlaubnisse/Sondertransporte auf Kanälen (Festlegungen u. Havarien)
48	Weiterfahrerlaubnisse/Sondertransporte auf dem Rhein (Festlegungen u. Havarien)
44	Sonstige Sondertransporte auf den Kanälen
212	Zulassung größerer Abmessungen gem. § 1.06 BinSchStrO ¹ (Einzelerlaubnisse)
51	Zulassung größerer Abmessungen gem. § 1.06 BinSchStrO ¹ (Jahreserlaubnisse)
2	Erlaubnisse für Versuchsfahrten gem. § 11.02 RheinSchPV ² (Verbände)
15	Erlaubnisse für Versuchsfahrten gem. § 11.02 RheinSchPV ² (6-Leichter-Verbände)
69	Erlaubnisse für Veranstaltungen auf Kanälen
88	Erlaubnisse für Veranstaltungen auf dem Rhein

Tabelle 6: Auflistung der 2009 erteilten Erlaubnisse

¹ Binnenschiffahrtsstraßen-Ordnung

² Rheinschiffahrtspolizeiverordnung



Wirtschaftsfragen der Schifffahrt

■ 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 Hafenvirtschaft hat damit die Möglichkeit, für Maßnahmen zur Verbesserung der Anbindung der Wasserstraßen an die anderen Verkehrsträger Zuwendungen zur Projektförderung nach §§ 23, 44 Bundeshaushaltsordnung als nicht rückzahlbaren Baukostenzuschuss (inkl. einer Planungskostenpauschale) zu erhalten. Seit 1998 ist bei 50 Förderprojekten eine Bewilligungssumme von insgesamt rd. 275 Mio. Euro bewilligt worden.

Die aktuelle Fassung der Richtlinie zur Förderung von Umschlaganlagen des kombinierten Verkehrs vom 1. April 2009 (VkB. Heft 8/2009, Seite 254), in Kraft vom 6. April 2009 bis 31. Dezember 2011, ist unter www.elwis.de abrufbar.

■ Förderung für Modernisierung und technische Innovationen in der deutschen Binnenschifffahrt

Seit dem 1. September 2009 ist die WSD West Bewilligungsbehörde nach der Richtlinie vom 25. August 2009 über Zuwendungen zur Modernisierung der deutschen Binnenschifffahrtsflotte und Pilotvorhaben für innovative Techniken in der Binnenschifffahrt. Gefördert werden der Neubau und Erwerb gebrauchter Schiffe und die Modernisierung von Schiffen. Für das Förderprogramm werden jährlich 2 Mio. Euro zur Verfügung gestellt und es endet voraussichtlich mit Ablauf des 31. Dezembers 2011.

Die Höhe der nicht rückzahlbaren Zuschüsse beträgt 6% der jeweils zu finanzierenden Bankdarlehenssumme, maximal bis zu 100 000 Euro pro Antrag. Damit soll die deutsche Binnenschifffahrt in die Lage versetzt werden, zusätzlichen Güter-, Tank- und Personenverkehr auf den Binnenwasserstraßen abzuwickeln. Zudem soll eine Steigerung der Energieeffizienz, der Sicherheit und eine Verbesserung des Umweltschutzes im Schiffsverkehr herbeigeführt werden.

Bis zum 31. Dezember 2009 sind bei der WSD West 37 Anträge eingegangen.

■ 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 4. Mai 2009 sind bei der WSD West – Dezernat Schifffahrt – für deutsche Güter- und Fahrgastschiffe im Jahre 2009 Zuwendungsanträge für den Erwerb und Einbau von **179 emissionsärmeren Schiffsdieselmotoren** und **6 Abgasnachbehandlungssystemen** eingegangen. Das Förderprogramm tritt mit Ablauf des 31. Dezembers 2011 außer Kraft.

■ Förderungsprogramm für Inland-AIS

Ab voraussichtlich 2013 soll eine Ausrüstungs- und Benutzungspflicht von Inland-AIS-Geräten (AIS = Automatisches Identifizierungssystem) auch auf deutschen und internationalen Binnenwasserstraßen verbindlich eingeführt werden. Für den Erwerb und die Installation von Inland-AIS-Geräten fallen relativ hohe Kosten an. Aus diesem Grund unterstützen die Regierungen in den Niederlanden und in Deutschland gemeinsam die Ausstattung von Binnenschiffen mit typzugelassener Inland-AIS-Technik. Auf der Grundlage der entsprechenden Richtlinie vom 20. Oktober 2009 werden zur Projektförderung nach § 44 Bundes-

Wirtschaftsfragen der Schiffahrt



haushaltsgesetz (BHO) im Wege der Teilfinanzierung (Anteilfinanzierung) der Erwerb und die Installation von Inland-AIS-Geräten an Bord von Binnenschiffen mit einem nicht rückzahlbaren Zuschuss von maximal je 2 100 € gefördert. Das Förderprogramm umfasst insgesamt 5,88 Mio. € aus EU-Mitteln, aus Mitteln des Transeuropäischen Netzwerks für Transport (TEN-T) und aus dem Konjunkturpaket II und ist zeitlich bis zum 31. Dezember 2011 begrenzt.

Die WSD West ist Bewilligungsbehörde im Rahmen des Inland-AIS-Förderprogramms.

In den Monaten November und Dezember 2009 sind bei der WSD West 72 Anträge eingegangen. Im Jahr 2009 konnten hiervon 46 Anträge mit einem Gesamtförder-volumen von 94 500 € positiv beschieden werden.

■ 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 2009 insgesamt 149 Anträge vor. Davon befanden sich zum Ende des Jahres 102 Ausbildungsverhältnisse in der Förderung. 10 Anträge wurden zurückgezogen.

Für die Gesamtausbildungsdauer mit Beginn der Ausbildung im Jahr 2009 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 Ausbil-dungsverhältnis können jährlich ca. 100 Ausbil-dungsverhältnisse gefördert werden.

Bis zum Ende des Jahres 2009 wurden seit Beginn der Projektförderung im Jahr 1999 insgesamt 1 239 Anträge gestellt, wovon bei 895 Ausbildungsverhältnissen eine Förderung bewilligt wurde.

■ Weiterbildung (Deutscher Binnenschiffahrtfonds)

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- und Patent-Lehrgänge). Seit dem Jahr 2003 bis zum Jahr 2009 sind 1 529 Bescheide mit einer Bewilligungssumme von insgesamt 549 221,00 € bewilligt worden, davon 358 Bescheide im Jahr 2009 mit einer Bewilligungssumme von 1 15 350,63 €.

■ Beihilfen für Schifferkinderheime und Schifferjugendwohnheime

Die WSD West verwaltet die Mittel für die jährlich zur Verfügung stehenden Beihilfen an die Schifferkinderheime und Schiffsjugendwohnheime.

Von der zur Verfügung stehenden Summe in Höhe von 51 000 € wurden anteilig das Schifferkinderheim Nikolausburg und Duisburg, der Arbeitgeberverband der deutschen Binnenschiffahrt e. V. Duisburg, die Kinderheimat bei der Diakonissenanstalt Salem-Köslin-Minden, das Schifferkinderheim „Luisen-Stephanien-Stiftung“ und das Schifferkinderheim Würzburg bedacht.

■ ERP – Existenzgründungskreditprogramm

Im Rahmen des Existenzgründungskreditprogramms wurden im Jahr 2009 von der WSD West 6 Anträge zur Förderung von Existenzgründungen begutachtet. 5 Anträge leitete die WSD West befürwortend an die Kreditanstalt für Wiederaufbau (KfW). Es handelte sich um eine Kreditsumme von insgesamt 1 906 000 € bei einem Gesamtvolumen der Vorhaben in Höhe von 6 355 466 €.

■ 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.

Die Erlaubnis erteilt die Wasser- und Schifffahrtsdirektion (Erlaubnisbehörde), in deren Bezirk der Unternehmer seinen Hauptwohnsitz 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 586 Anträge bearbeitet und 541 Urkunden ausgestellt (2009: 4 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 2009 wurde keine Bescheinigung von der WSD West für derartige Transporte und keine Ablehnung ausgestellt. (2008: 1 Negativbescheinigung und 1 Ablehnung).

■ Ausstellung einer Bescheinigung gem. § 7 Abs. 5 Gefahrgutverordnung – Straße (GGVS)

Im Jahr 2009 wurden von der WSD West 2 Bescheinigungen 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 (2008: 1).

■ Schifffahrtsabgaben

Im Jahr 2009 wurden durch die WSD West 27 879 000 € an Schifffahrtsabgaben, Hafen- und Ufergeldern auf den norddeutschen Bundeswasserstraßen im Binnenbereich (= Wasserstraßen im Bereich der Wasser- und Schifffahrtsdirektionen West, Nordwest, Mitte und Ost) gegenüber 32 502 000 € im Jahr 2008 vereinnahmt (Mindereinnahmen von ca. 4 623 000 €). 98,5 % der Einnahmen wurde über das Stundungsverfahren mit der Deutschen Verkehrsbank abgewickelt. Der Anteil der Barzahlung betrug 1,5 %.

Jahr	Verkehrsmenge (t)	Verkehrsleistung (t/km)	Schifffahrtsabgaben (1.000 €)
2008	63 851 621	9 269 306 527	32 502
2009	55 172 997	8 071 181 761	27 879

Tabelle 7: Vergleich der Schifffahrtsabgaben von 2008 und 2009

Wirtschaftsfragen der Schiffahrt

Containerverkehr auf den norddeutschen Wasserstraßen

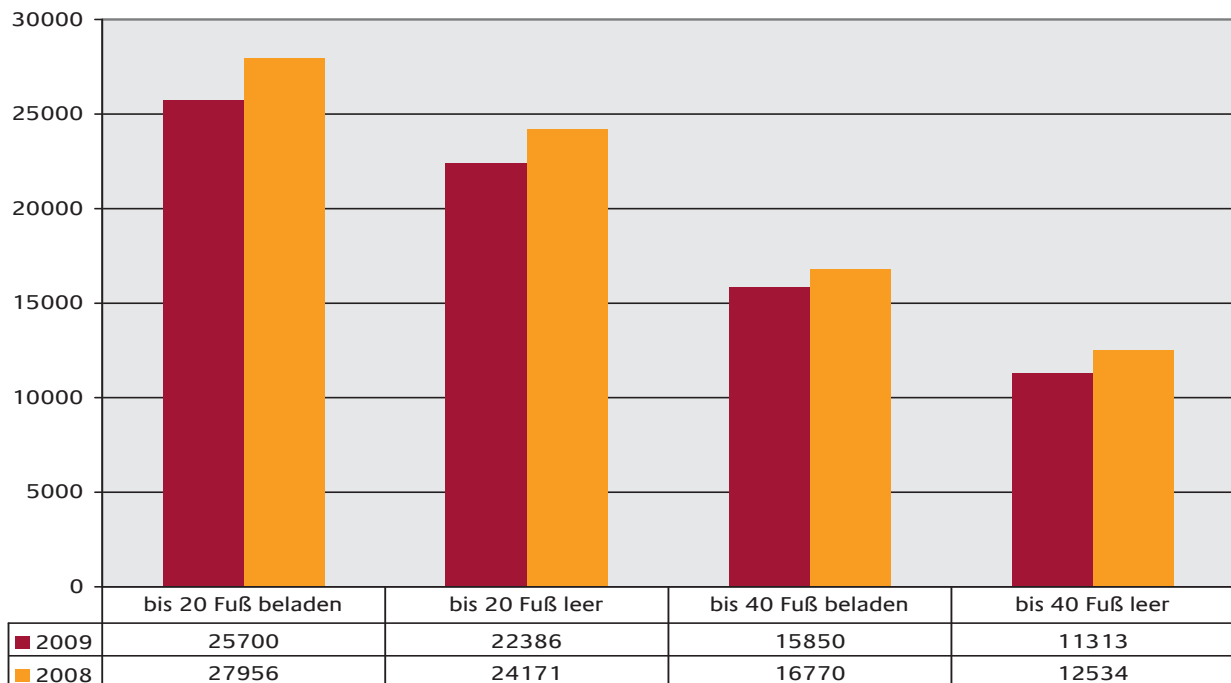


Abbildung 5: Containerverkehr 2008 und 2009

Auf den abgabepflichtigen norddeutschen Bundeswasserstraßen im Binnenbereich wurden in 2009 insgesamt 75 249 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.

7. Sportboottourismus und Freizeitschifffahrt

Erstmalig wird in diesem Jahresbericht auch die Sportbootschifffahrt betrachtet. Hintergrund ist eine Bundestagsinitiative, die auf die Verbesserung der Infrastruktur und des Marketings für den Wassertourismus auf Bundeswasserstraßen abzielt. Sie stützt sich auf die Erkenntnis, dass sich Deutschland zu einem Wassersportland entwickelt hat. Die Bundeswasserstraßen stellen dabei den wichtigsten Teil der Infrastruktur für Freizeit- und Sportbootverkehr dar.

Die meisten Bundeswasserstraßen in der WSD West werden gleichermaßen von der beruflichen Schifffahrt als auch von der Freizeitschifffahrt genutzt. Diese gemeinsame Nutzung der Wasserstraße und deren Anlagen verlangen von allen Verkehrsteilnehmern ein besonderes Maß an gegenseitiger Rücksichtnahme.

Um den unterschiedlichen Bedürfnissen gerecht zu werden, werden z. B. an den Schleusen so genannte Warteplätze für Sportbootschiffe eingerichtet. Spezifische Einrichtungen für die Sportschifffahrt erhöhen die Sicherheit und führen zu einer Entflechtung des Schiffsverkehrs.

Der Anteil der Sportboote an den Schleusen ist in den letzten Jahren relativ konstant geblieben. Im Jahresdurchschnitt beträgt der Sportbootanteil am WDK und RHK zwischen 5 und 10 %. Im nördlichen Bereich des DEK und am Küstenkanal liegt der Sportbootanteil zwischen 20 und 25 %. In den Sommermonaten ist der Sportbootanteil naturgemäß wesentlich höher und kann insbesondere im nördlichen Bereich des DEK rund 50 % des Verkehrs ausmachen.



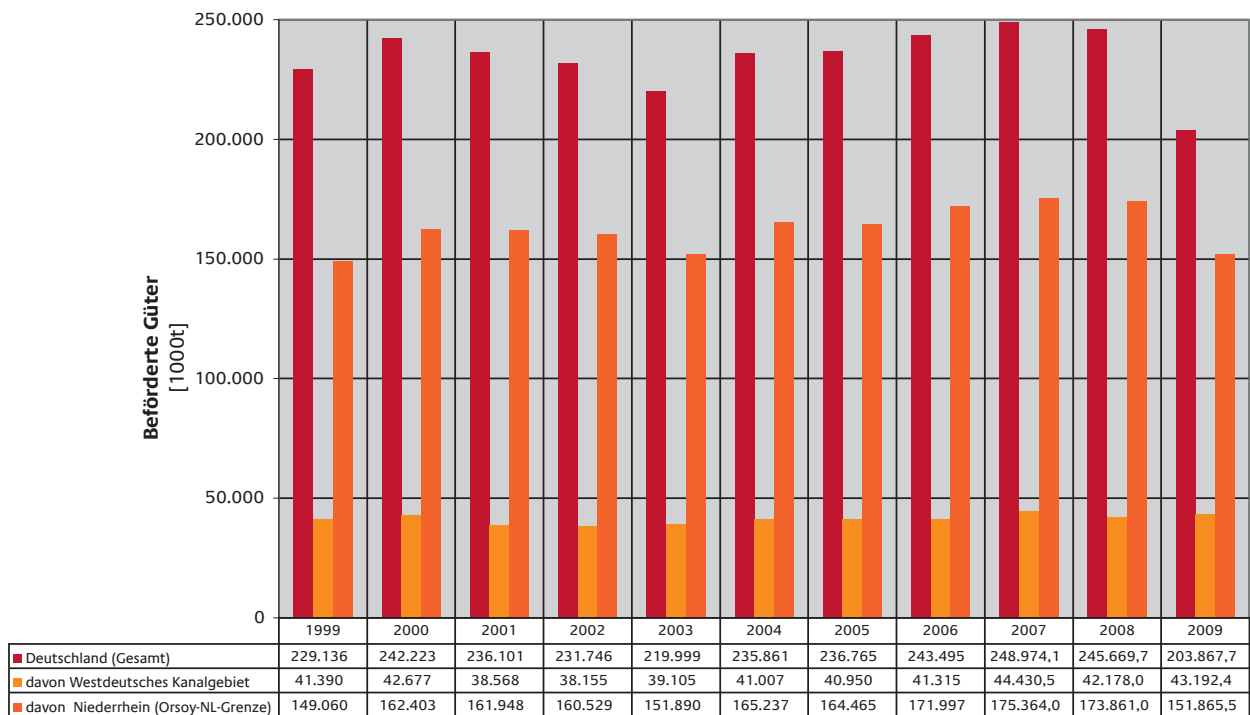
Anlage 1

Güterverkehr

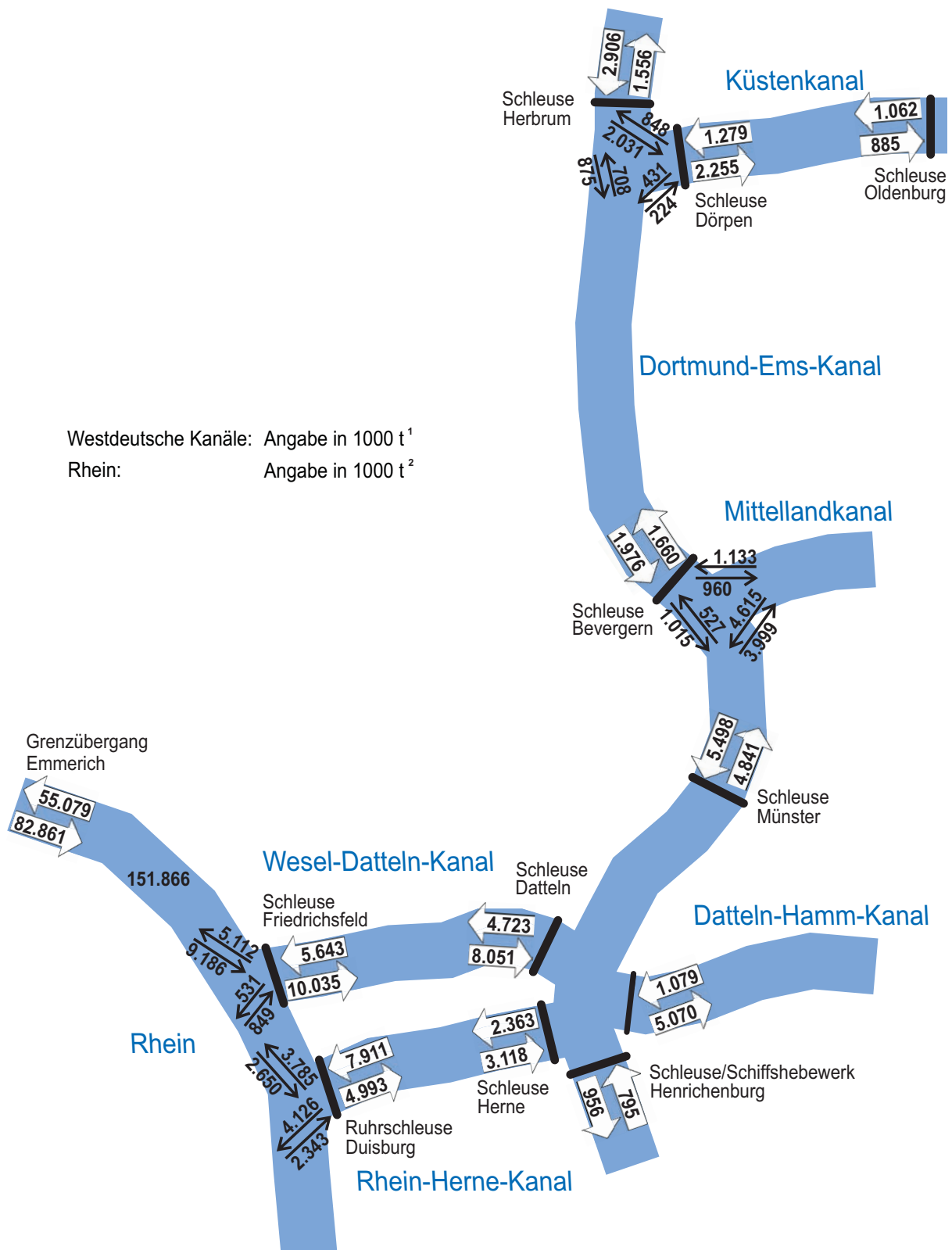
Deutschland (Gesamt)	38
Übersicht WSD West – Güterverkehr 2009	39
Rhein	40
Übersicht Westdeutsches Kanalgebiet	44
Wesel-Datteln-Kanal	45
Rhein-Herne-Kanal	49
Datteln-Hamm-Kanal	50
Dortmund-Ems-Kanal	51
Küstenkanal	53

Deutschland (Gesamt)²

Güterbeförderung im gesamten deutschen Wasserstraßennetz



Übersicht WSD West – Güterverkehr 2009

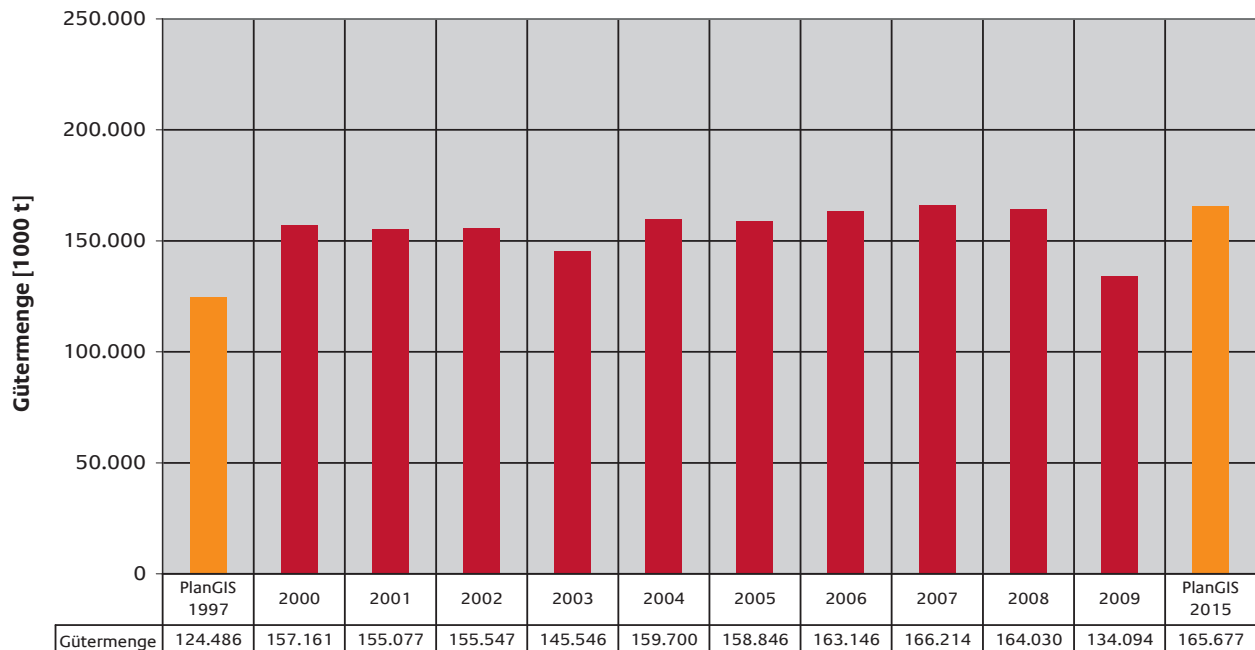


¹ Datengrundlage: Abgabenerhebungsprogramm (ASS) der WSV

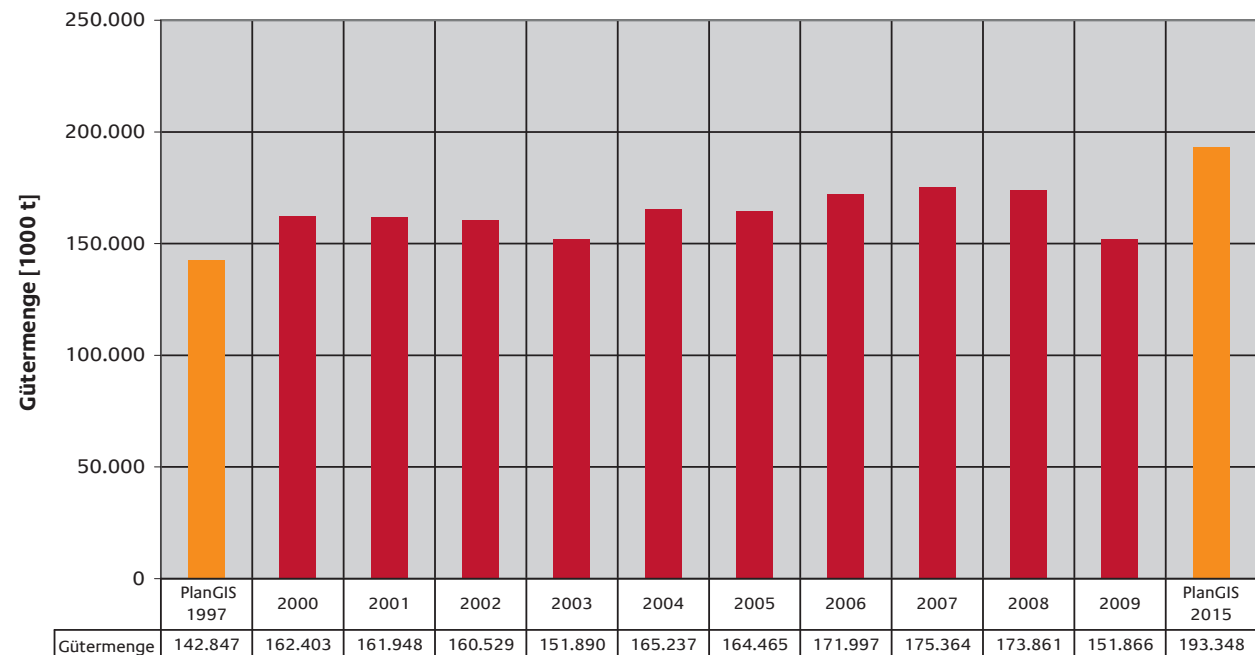
² Datengrundlage: Statistisches Bundesamt

Rhein²

Lülsdorf – Orsoy in Gütertonnen/Jahr und Prognose nach PlanGIS

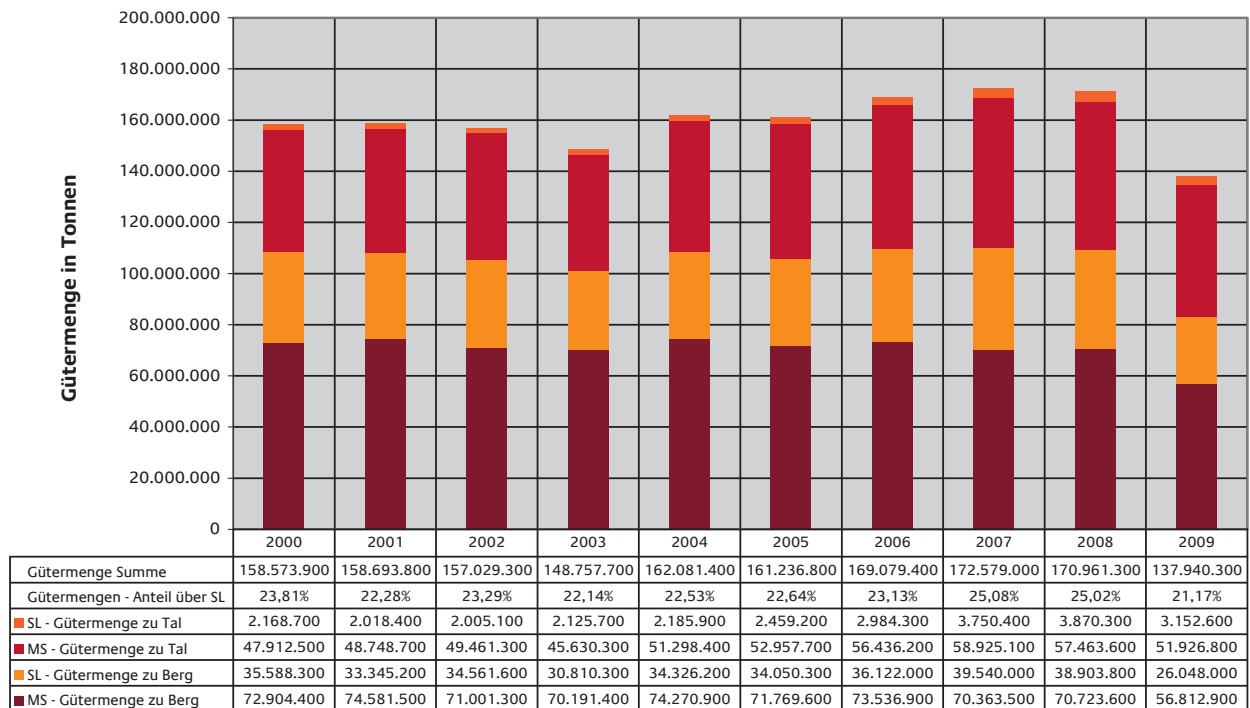


Orsoy – NL-Grenze in Gütertonnen/Jahr und Prognose nach PlanGIS



² Datengrundlage: Statistisches Bundesamt

Durchgangsverkehr bei Emmerich

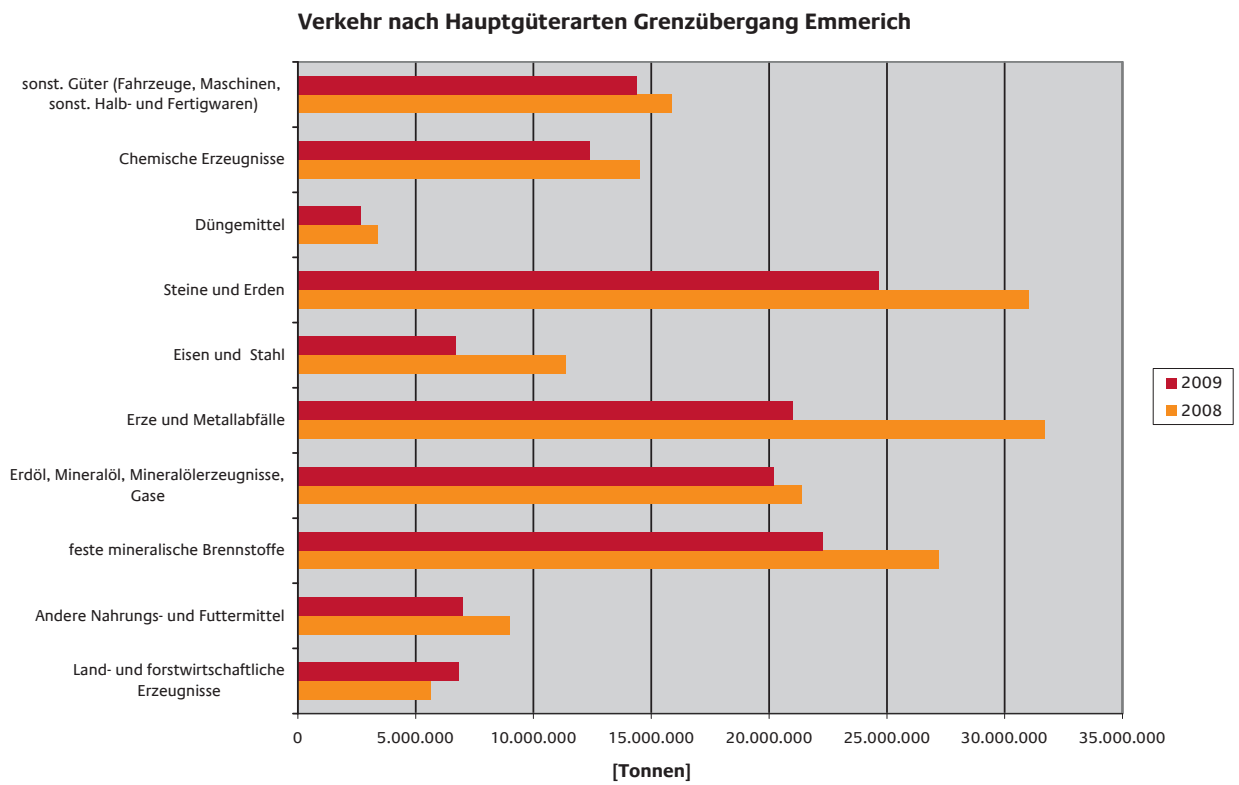


Emmerich (Güterverkehr nach Hauptgüterarten)

Güterart	2008			2009			Veränderung in %
	zu Berg	zu Tal	Gesamt	zu Berg	zu Tal	Gesamt	
Land- und forstwirtschaftliche Erzeugnisse	1.061.800	4.567.900	5.629.700	3.566.200	3.261.100	6.827.300	21,3%
Andere Nahrungs- und Futtermittel	5.881.600	3.112.600	8.994.200	4.327.000	2.655.800	6.982.800	-22,4%
feste mineralische Brennstoffe	26.634.600	555.400	27.190.000	19.356.800	2.917.000	22.273.800	-18,1%
Erdöl, Mineralöl, Mineralölzeugnisse, Gase	16.682.700	4.687.100	21.369.800	13.572.800	6.592.900	20.165.700	-5,6%
Erze und Metallabfälle	30.291.300	1.391.500	31.682.800	18.446.900	2.538.800	20.985.700	-33,8%
Eisen und Stahl	5.789.800	5.574.400	11.364.200	3.298.600	3.381.000	6.679.600	-41,2%
Steine und Erden	6.423.900	24.591.600	31.015.500	6.309.900	18.334.600	24.644.500	-20,5%
Düngemittel	2.060.100	1.310.300	3.370.400	1.300.900	1.341.200	2.642.100	-21,6%
Chemische Erzeugnisse	8.667.000	5.828.300	14.495.300	6.679.400	5.701.200	12.380.600	-14,6%
sonst. Güter (Fahrzeuge, Maschinen, sonst. Halb- und Fertigwaren)	6.134.700	9.714.700	15.849.400	6.002.200	8.355.900	14.358.100	-9,4%
Summe [Tonnen]	109.627.500	61.333.800	170.961.300	82.860.700	55.079.500	137.940.200	-19,3%

Rhein²

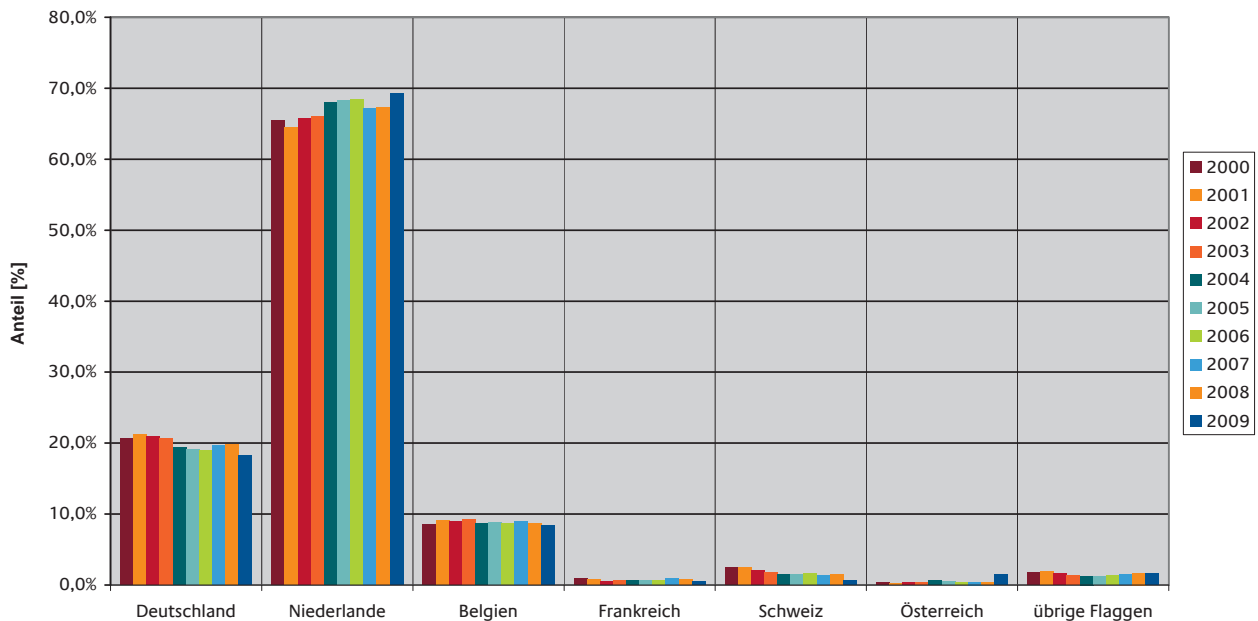
Verkehr nach Hauptgüterarten Grenzübergang Emmerich



² Datengrundlage: Statistisches Bundesamt

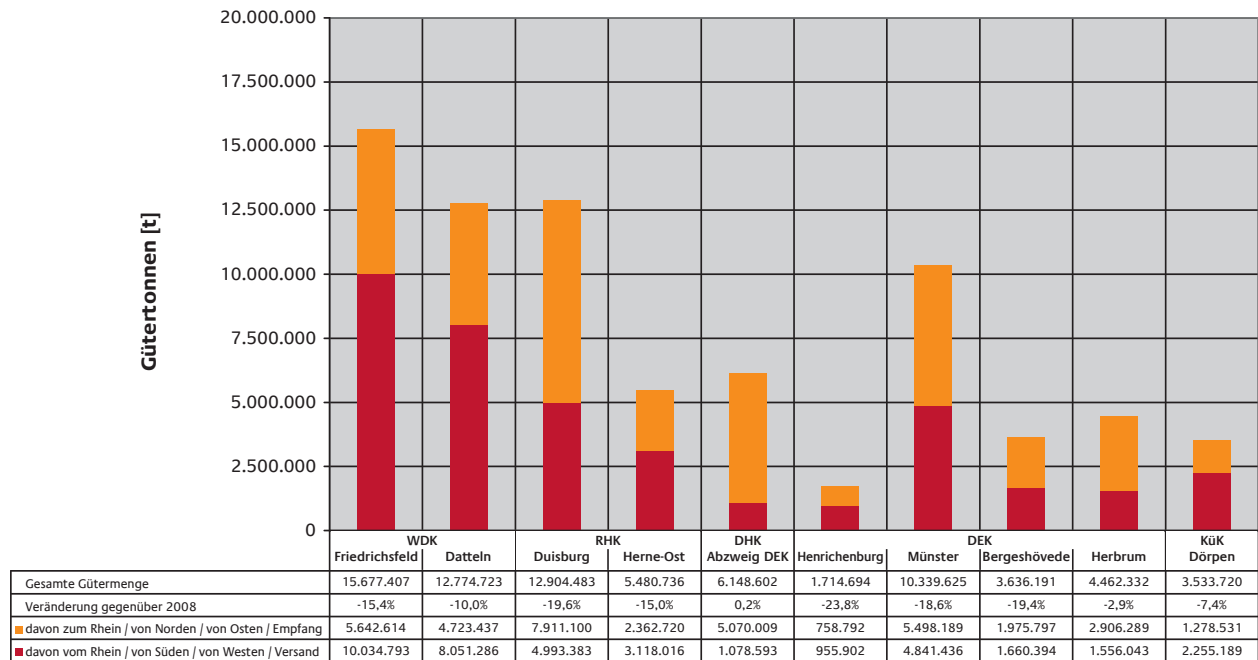
Emmerich (Güterverkehr nach Flaggenanteilen)

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Deutschland	20,7%	21,2%	20,9%	20,7%	19,4%	19,1%	19,0%	19,7%	19,7%	18,2%
Niederlande	65,4%	64,4%	65,7%	66,0%	68,0%	68,2%	68,4%	67,2%	67,3%	69,2%
Belgien	8,5%	9,1%	8,9%	9,2%	8,6%	8,8%	8,7%	9,0%	8,7%	8,4%
Frankreich	0,9%	0,8%	0,5%	0,6%	0,6%	0,6%	0,7%	0,9%	0,8%	0,5%
Schweiz	2,5%	2,4%	2,0%	1,7%	1,5%	1,5%	1,6%	1,3%	1,5%	0,6%
Österreich	0,3%	0,3%	0,3%	0,3%	0,6%	0,5%	0,4%	0,4%	0,4%	1,5%
übrige Flaggen	1,7%	1,9%	1,6%	1,4%	1,3%	1,3%	1,3%	1,5%	1,7%	1,7%
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Deutschland	32.771.400	33.625.700	32.882.500	30.785.000	31.512.000	30.875.100	32.062.600	33.915.700	33.717.100	25.109.000
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	95.449.900
Belgien	13.449.300	14.490.700	14.043.100	13.751.500	13.958.600	14.200.900	14.694.000	15.543.100	14.797.400	11.576.800
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	651.700
Schweiz	3.980.800	3.816.400	3.201.700	2.558.000	2.464.400	2.360.000	2.667.400	2.312.900	2.479.600	861.500
Österreich	508.000	411.700	474.400	468.800	909.000	792.200	628.000	714.100	677.200	2.003.600
übrige Flaggen	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	2.287.800
	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	137.940.300



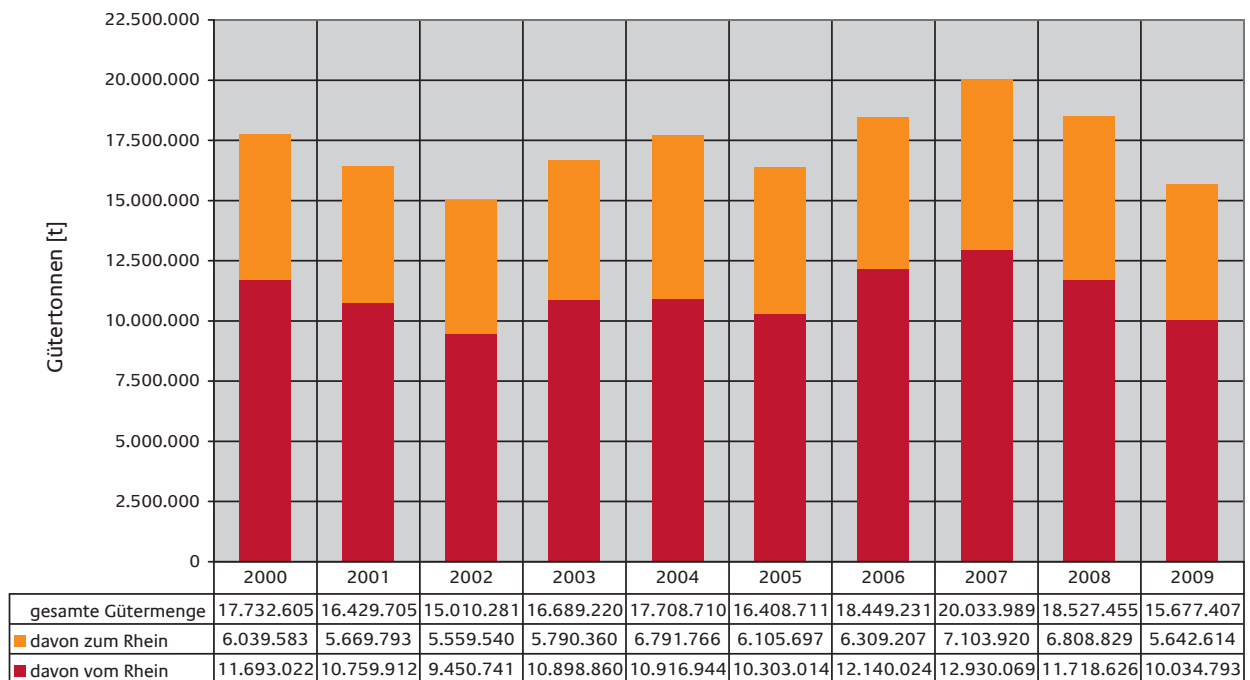
Übersicht Westdeutsches Kanalgebiet

Transportierte Gütermengen¹



Wesel-Datteln-Kanal¹

Schleuse Friedrichsfeld (Gütermenge in Tonnen)



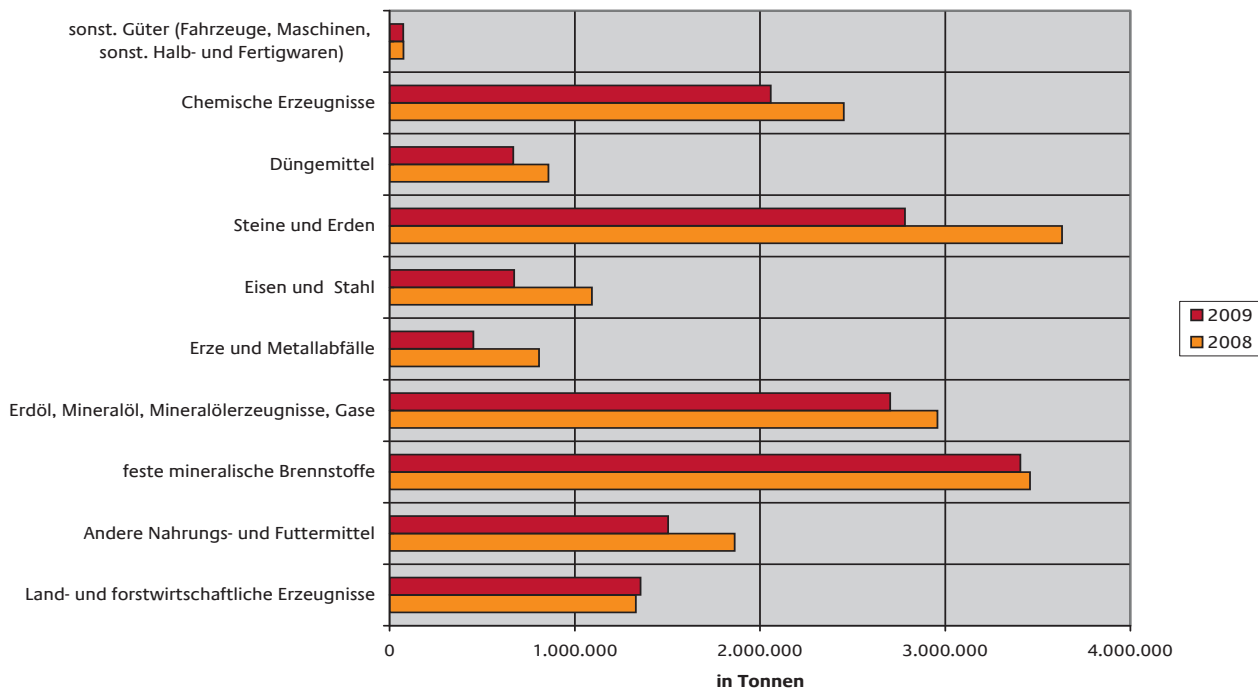
¹ Datengrundlage: Abgabenerhebungsprogramm (ASS) der WSV

Wesel-Datteln-Kanal¹

Schleuse Friedrichsfeld (Güterverkehr nach Hauptgüterarten)

Güterart	in t			in t			Veränderung in t	Veränderung in %
	2008			2009				
	vom Rhein	zum Rhein	Gesamt	vom Rhein	zum Rhein	Gesamt		
Land- und forstwirtschaftliche Erzeugnisse	242.472	1.087.724	1.330.196	206.906	1.148.714	1.355.620	25.424	1,9%
Andere Nahrungs- und Futtermittel	1.445.562	418.228	1.863.790	1.077.881	426.377	1.504.258	-359.532	-19,3%
festе mineralische Brennstoffe	3.141.081	317.101	3.458.182	3.234.626	171.184	3.405.810	-52.372	-1,5%
Erdöl, Mineralöl, Mineralölerzeugnisse, Gase	2.251.598	706.544	2.958.142	2.134.593	568.217	2.702.810	-255.332	-8,6%
Erze und Metallabfälle	366.522	440.876	807.398	104.263	347.768	452.031	-355.367	-44,0%
Eisen und Stahl	705.871	386.926	1.092.797	309.335	363.789	673.124	-419.673	-38,4%
Steine und Erden	1.651.694	1.979.531	3.631.225	1.219.180	1.563.094	2.782.274	-848.951	-23,4%
Düngemittel	612.047	245.900	857.947	569.669	98.778	668.447	-189.500	-22,1%
Chemische Erzeugnisse	1.303.379	1.148.850	2.452.229	1.160.249	898.406	2.058.655	-393.574	-16,0%
sonst. Güter (Fahrzeuge, Maschinen, sonst. Halb- und Fertigwaren)	-1.600	77.149	75.549	18.091	56.287	74.378	-1.171	-1,5%
Summe	11.718.626	6.808.829	18.527.455	10.034.793	5.642.614	15.677.407	-2.850.048	-15,4%

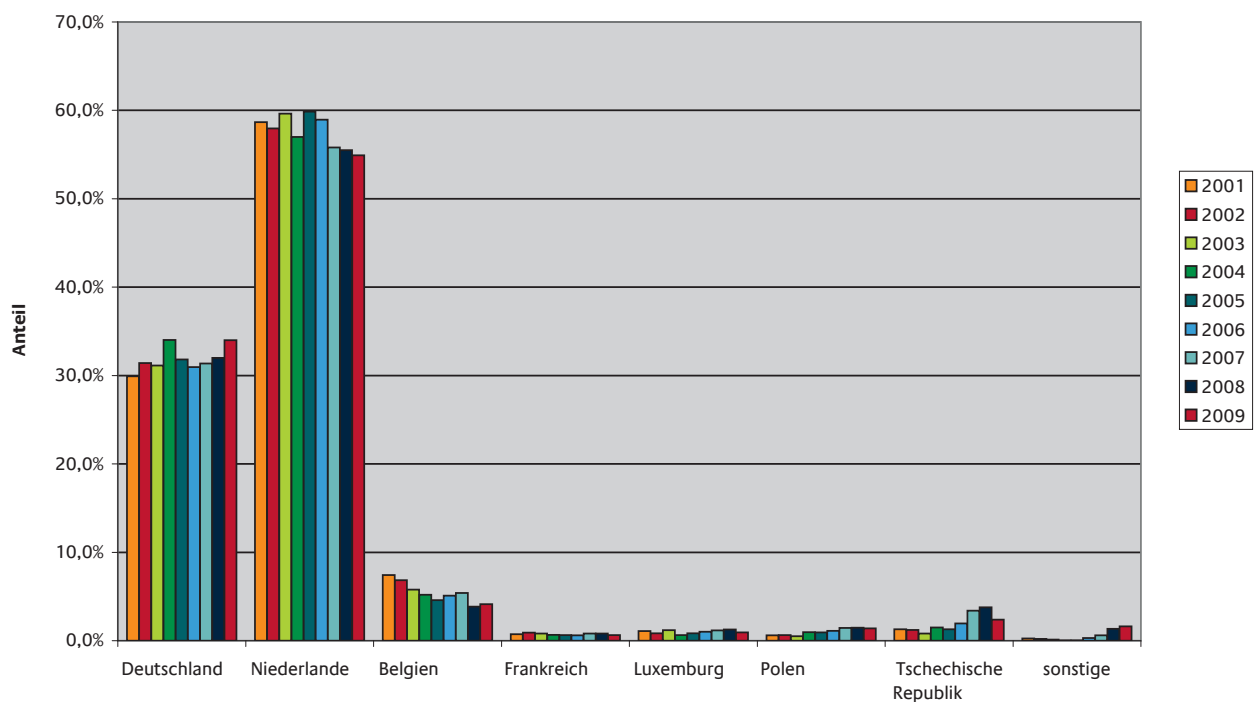
Verkehr nach Hauptgüterarten WDK – Schleuse Friedrichsfeld



¹ Datengrundlage: Abgabenerhebungsprogramm (ASS) der WSV

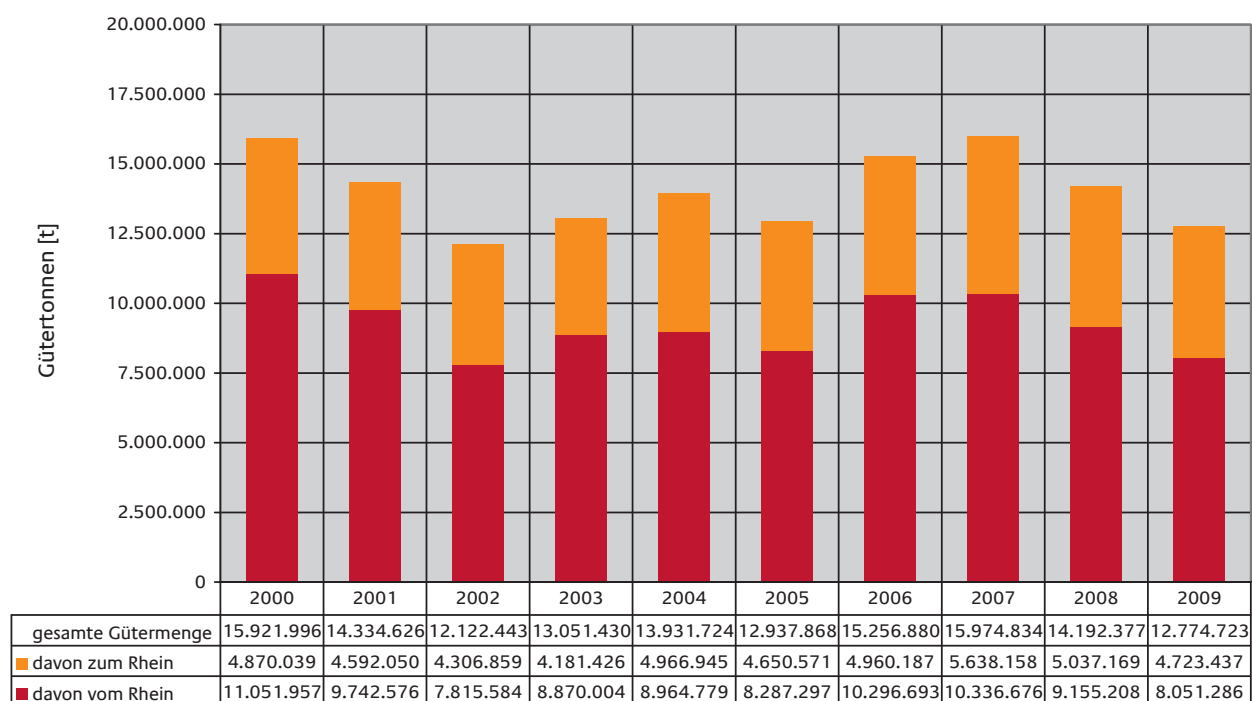
Schleuse Friedrichsfeld (Güterverkehr nach Flaggenanteilen)

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Deutschland	29,9%	31,4%	31,1%	34,0%	31,8%	30,9%	31,4%	32,0%	34,0%
Niederlande	58,7%	57,9%	59,6%	57,0%	59,9%	59,0%	55,8%	55,5%	54,9%
Belgien	7,4%	6,9%	5,8%	5,2%	4,6%	5,1%	5,4%	3,8%	4,1%
Frankreich	0,7%	0,9%	0,8%	0,6%	0,6%	0,6%	0,8%	0,8%	0,6%
Luxemburg	1,1%	0,8%	1,2%	0,6%	0,8%	1,0%	1,2%	1,3%	0,9%
Polen	0,6%	0,6%	0,5%	1,0%	0,9%	1,1%	1,4%	1,5%	1,4%
Tschechische Republik	1,3%	1,2%	0,8%	1,5%	1,3%	1,9%	3,4%	3,8%	2,4%
sonstige	0,3%	0,2%	0,1%	0,0%	0,0%	0,3%	0,6%	1,4%	1,6%



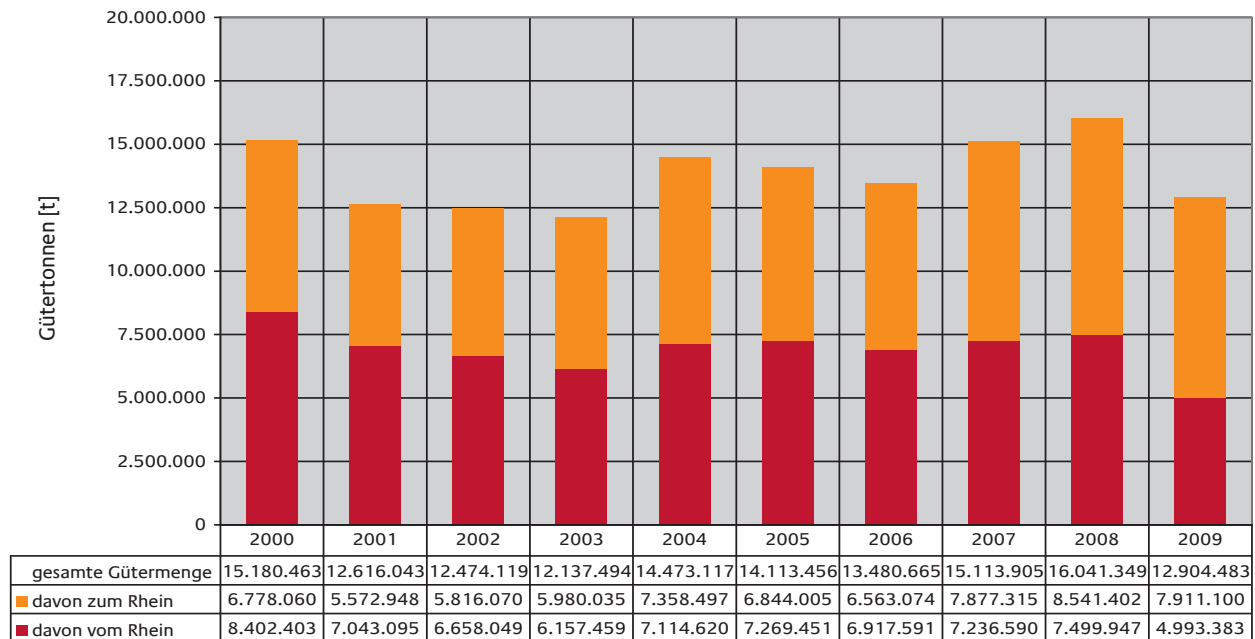
Wesel-Datteln-Kanal¹

Schleuse Datteln (Gütermenge in Tonnen)

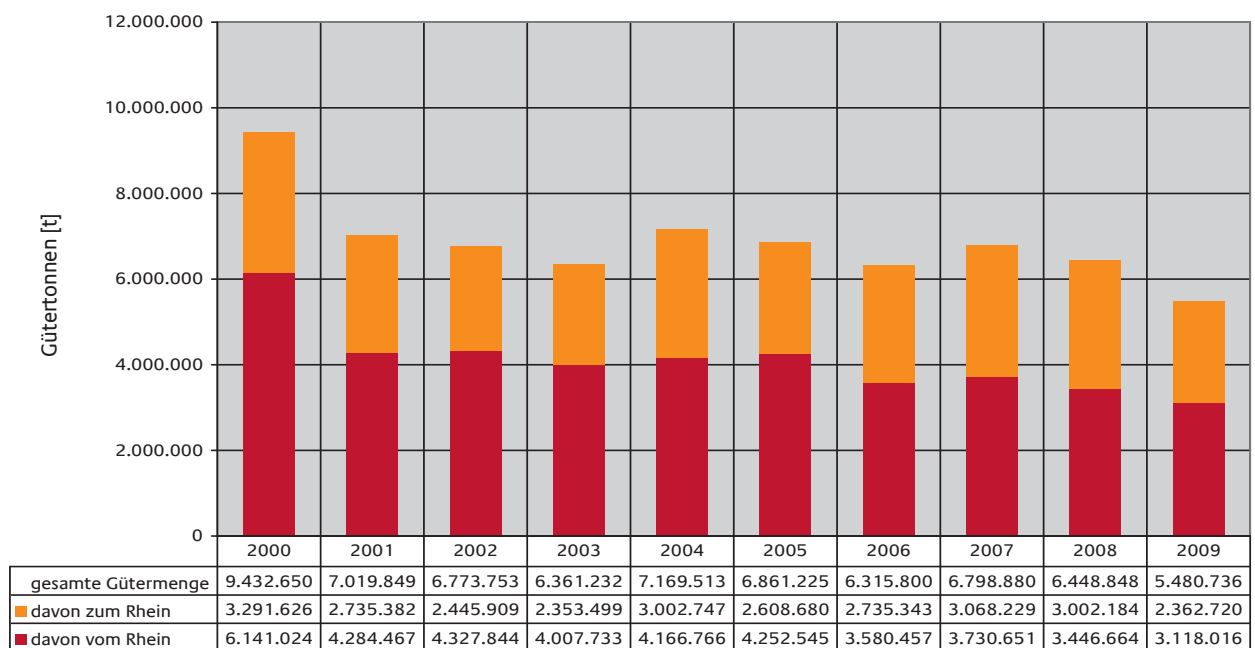


Rhein-Herne-Kanal¹

Ruhrschleuse Duisburg (Gütermenge in Tonnen)



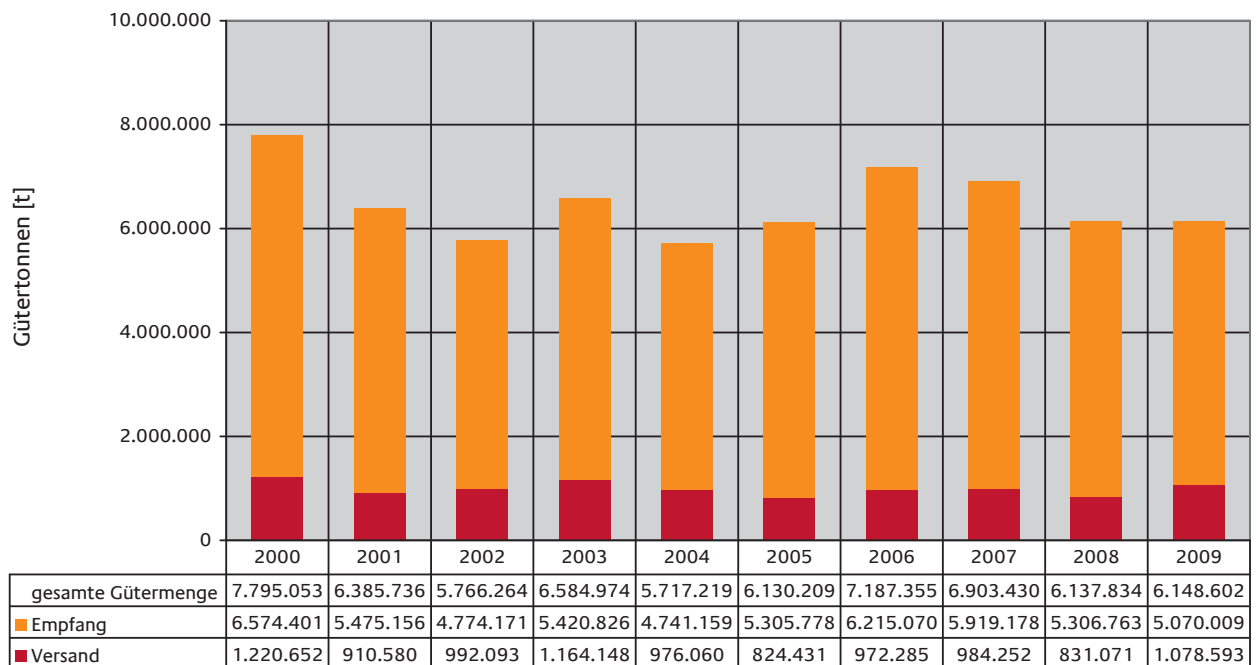
Schleuse Herne-Ost (Gütermenge in Tonnen)



¹ Datengrundlage: Abgabenerhebungsprogramm (ASS) der WSV

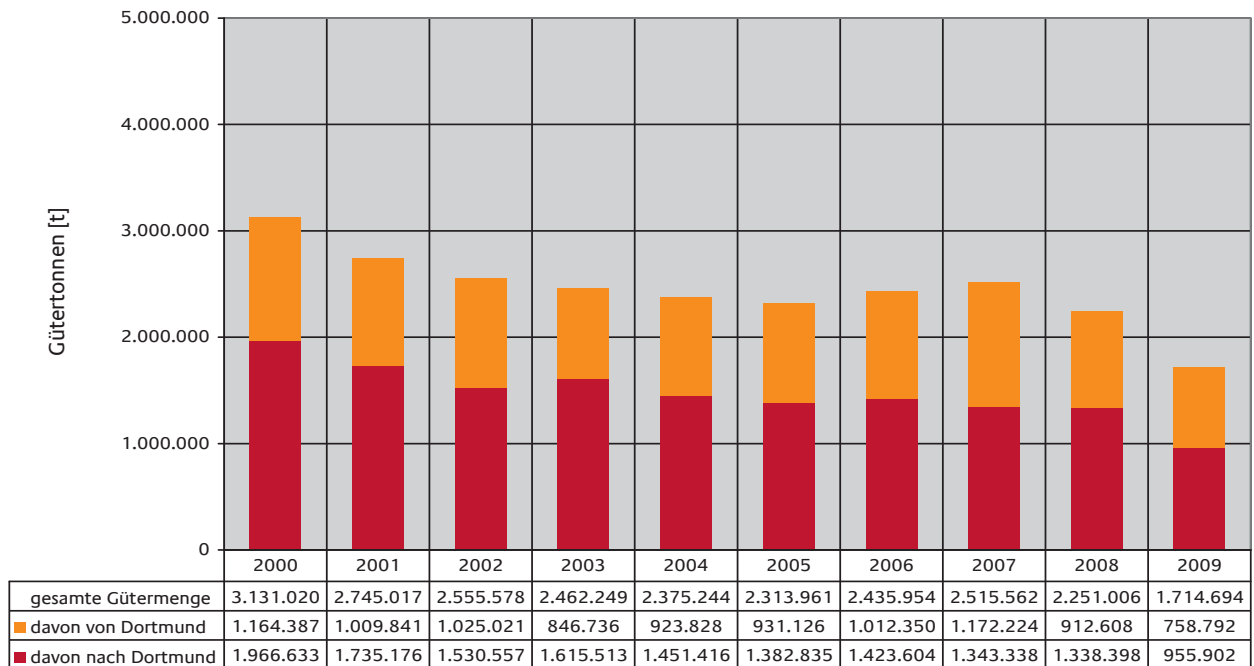
Datteln-Hamm-Kanal¹

Abzweig vom DEK in den DHK

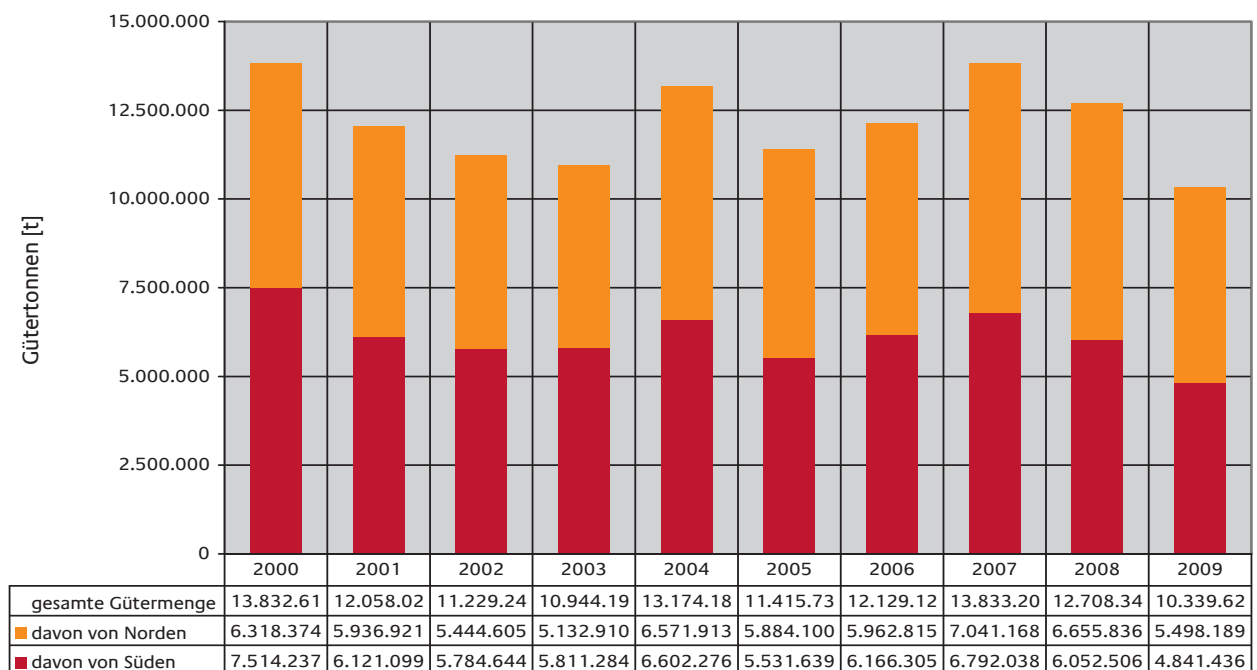


Dortmund-Ems-Kanal¹

DEK Süd: Schleuse Henrichenburg (Gütermenge in Tonnen)



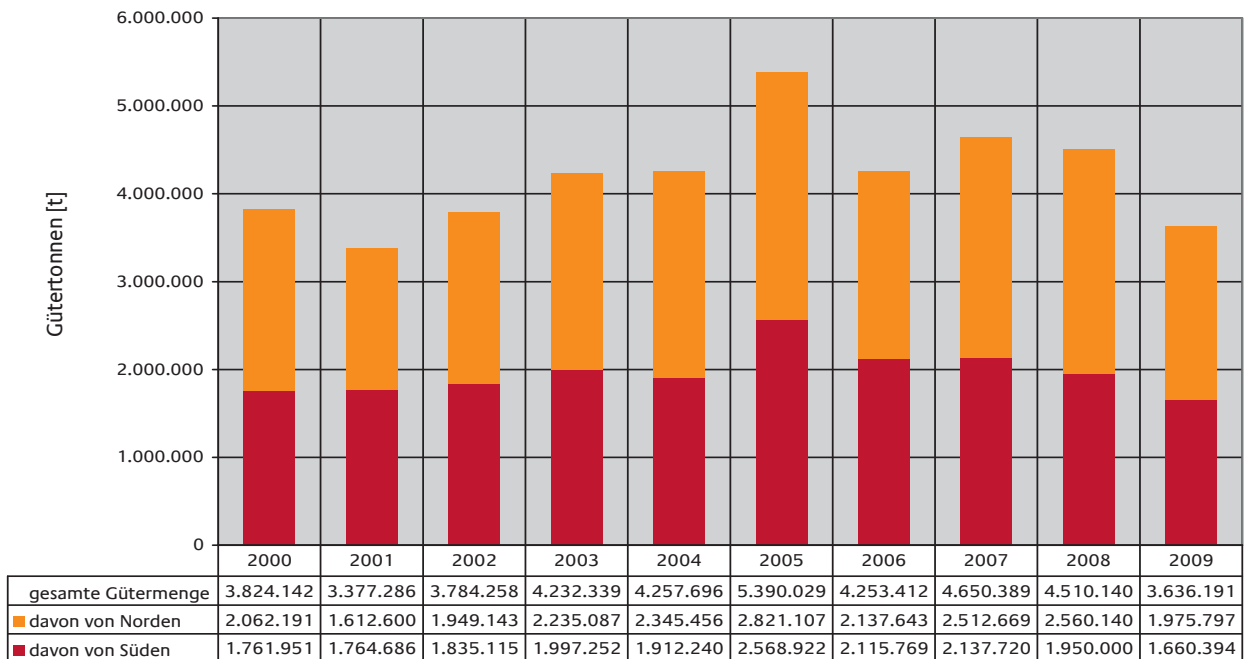
DEK Süd: Schleuse Münster (Gütermenge in Tonnen)



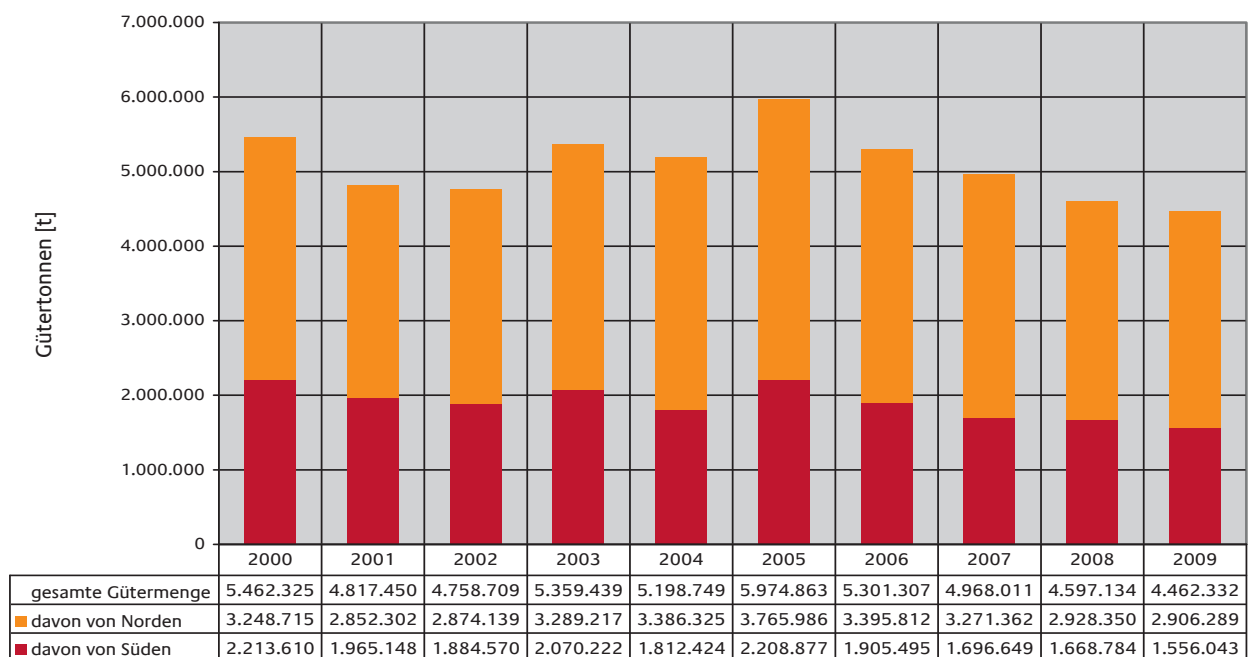
¹ Datengrundlage: Abgabenerhebungsprogramm (ASS) der WSV

Dortmund-Ems-Kanal¹

DEK Nord: Schleuse Bevergern (Gütermenge in Tonnen)

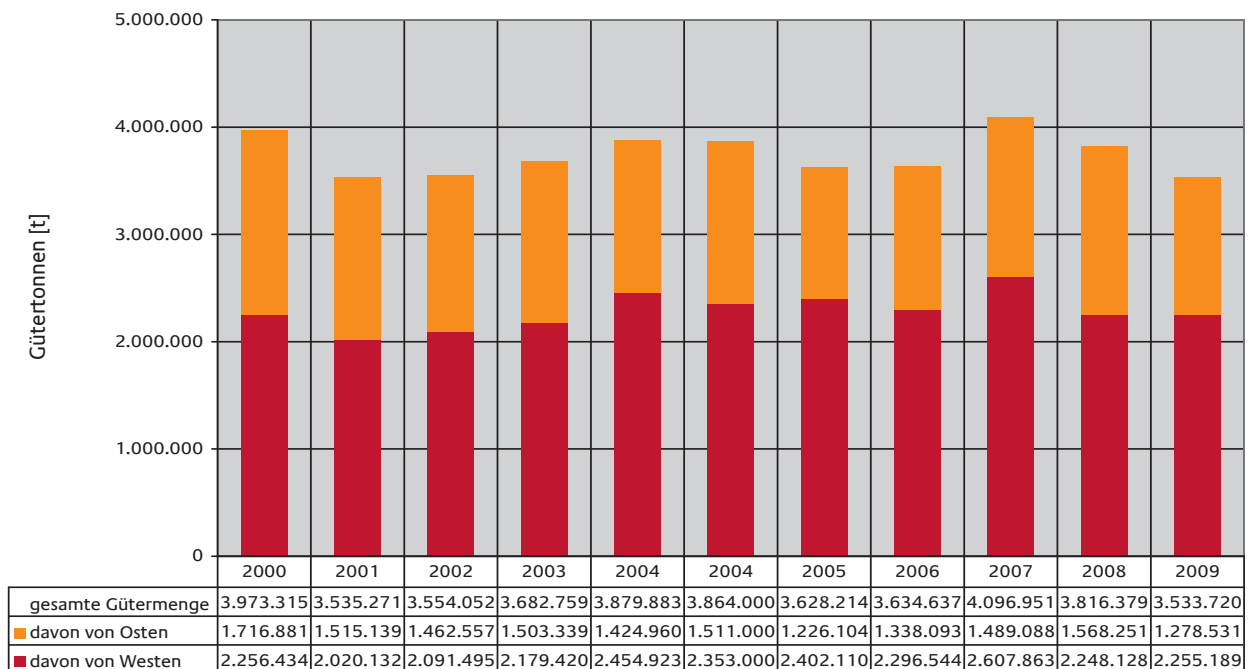


DEK Nord: Schleuse Herbrum (Gütermenge in Tonnen)



Küstenkanal ¹

Schleuse Dörpen (Gütermenge in Tonnen)



¹ Datengrundlage: Abgabenerhebungsprogramm (ASS) der WSV

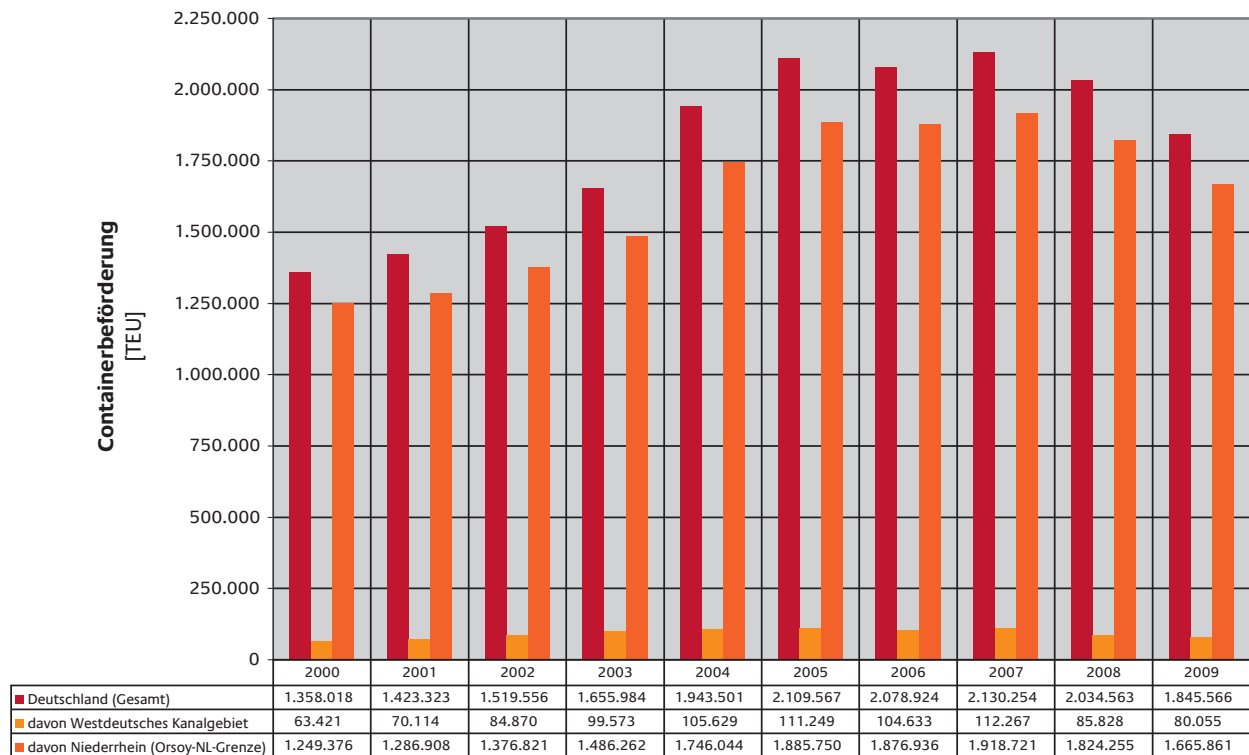
Anlage 2

Container

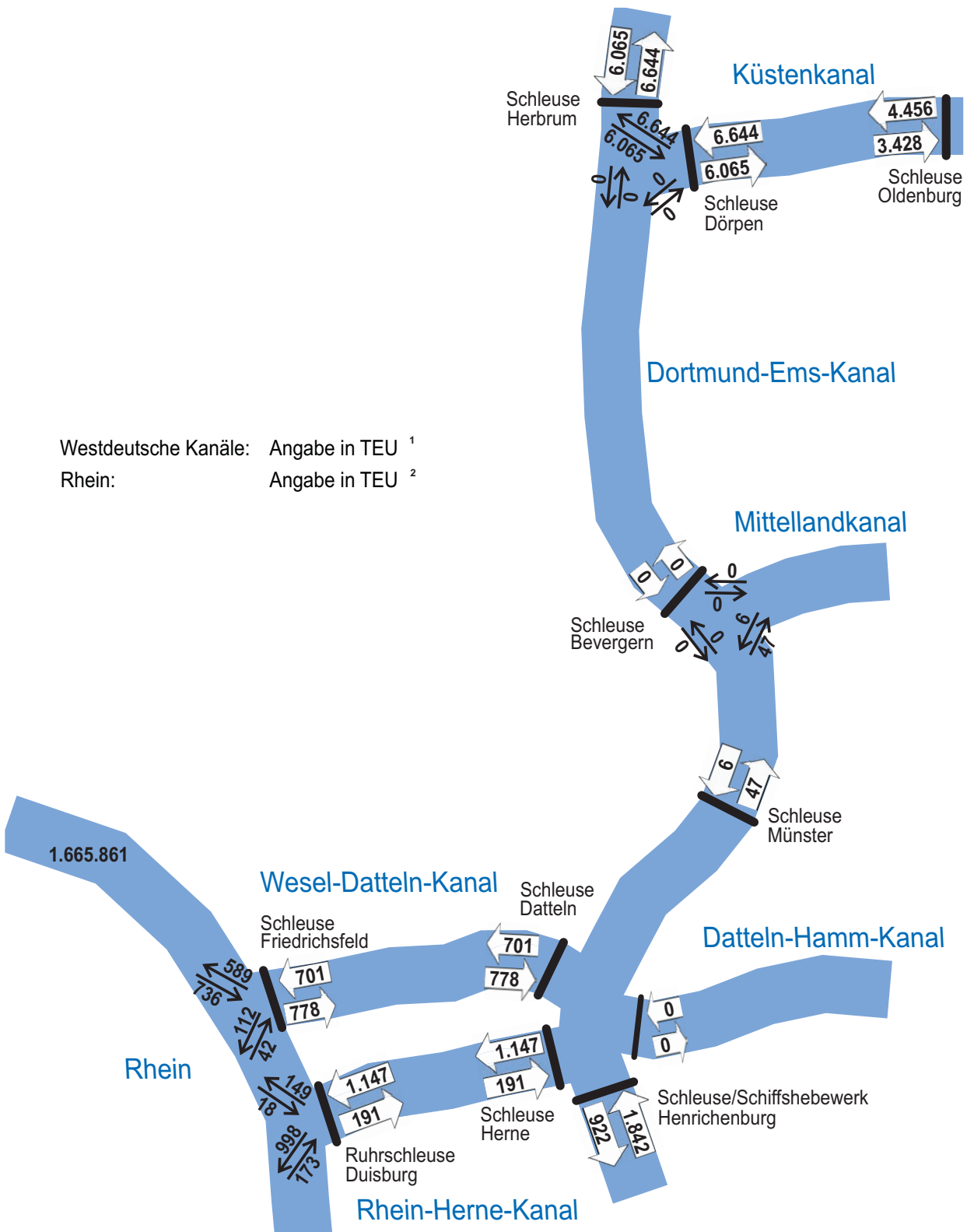
Deutschland (Gesamt).....	56
Übersicht WSD West – Containerverkehr 2009	57
Rhein.....	58
Übersicht Westdeutsches Kanalgebiet	59
Wesel-Datteln-Kanal.....	60
Rhein-Herne-Kanal.....	61
Dortmund-Ems-Kanal.....	62
Küstenkanal.....	64

Deutschland (Gesamt)²

In Containern beförderte Güter im gesamten deutschen Wasserstraßennetz



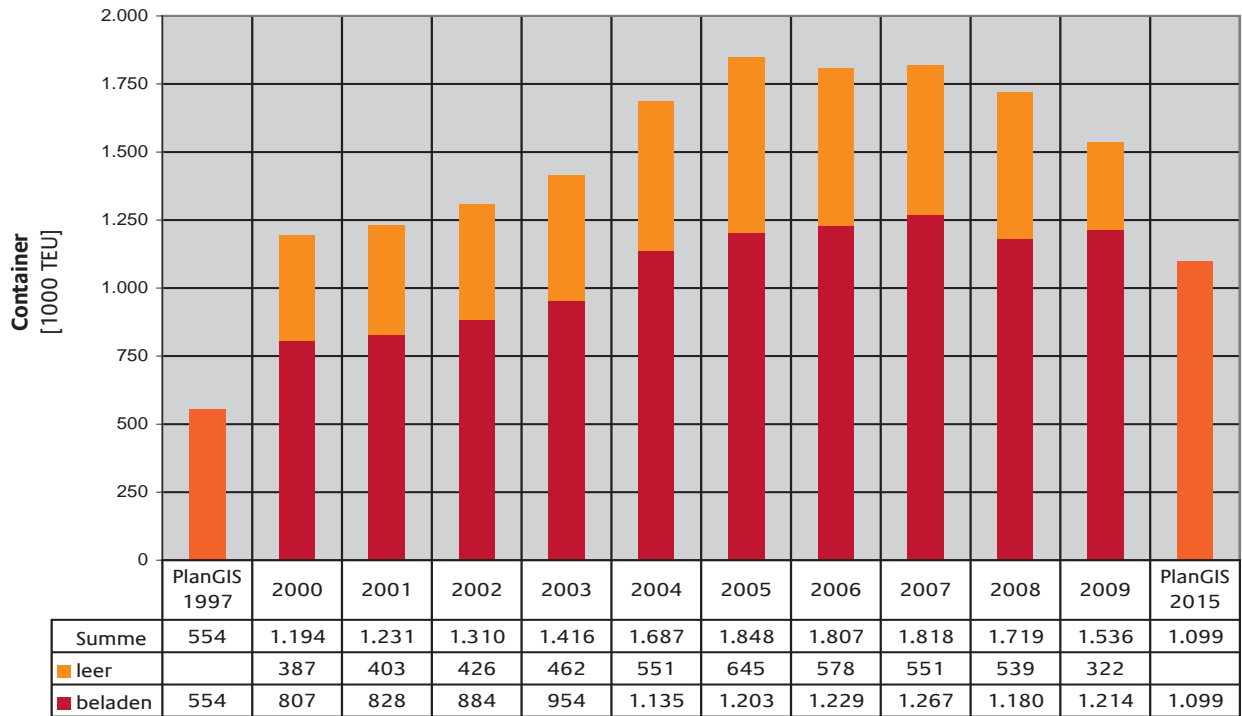
Übersicht WSD West – Containerverkehr 2009



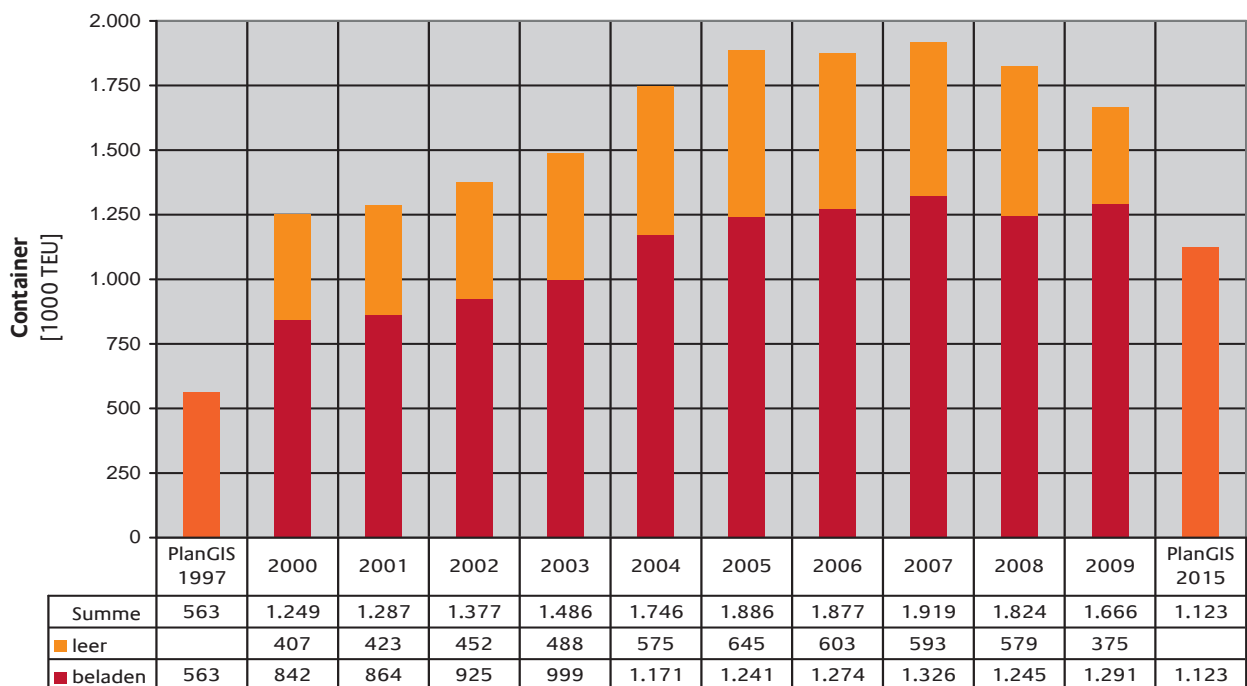
¹ Datengrundlage: Abgabenerhebungsprogramm (ASS) der WSV
² Datengrundlage: Statistisches Bundesamt

Rhein²

Lülsdorf – Orsoy in Gütertonnen/Jahr und Prognose nach PlanGIS

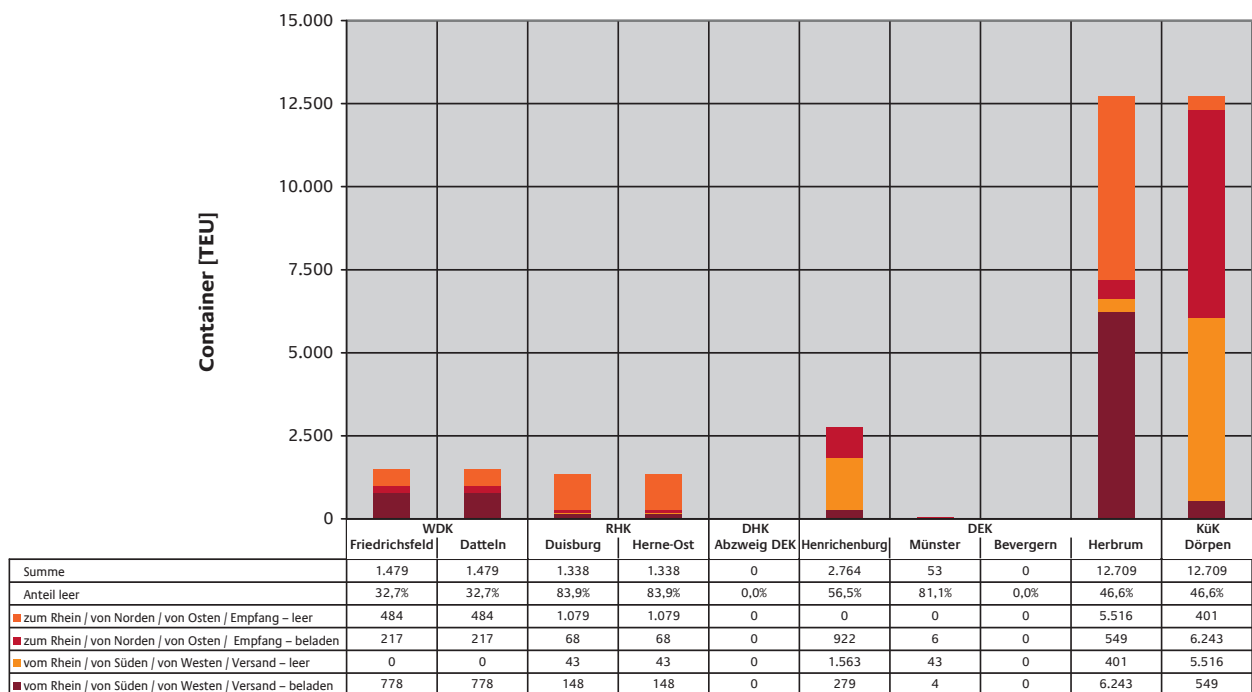


Orsoy – NL-Grenze in Gütertonnen/Jahr und Prognose nach PlanGIS



Übersicht Westdeutsches Kanalgebiet¹

Anzahl der transportierten Container

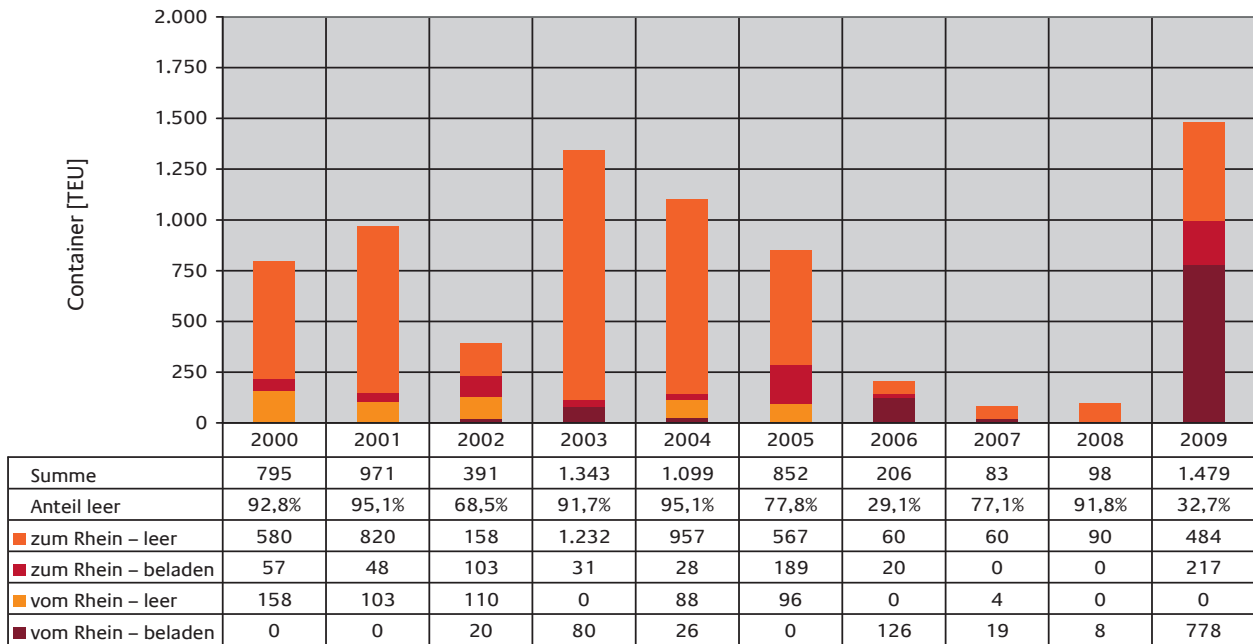


¹ Datengrundlage: Abgabenerhebungsprogramm (ASS) der WSV

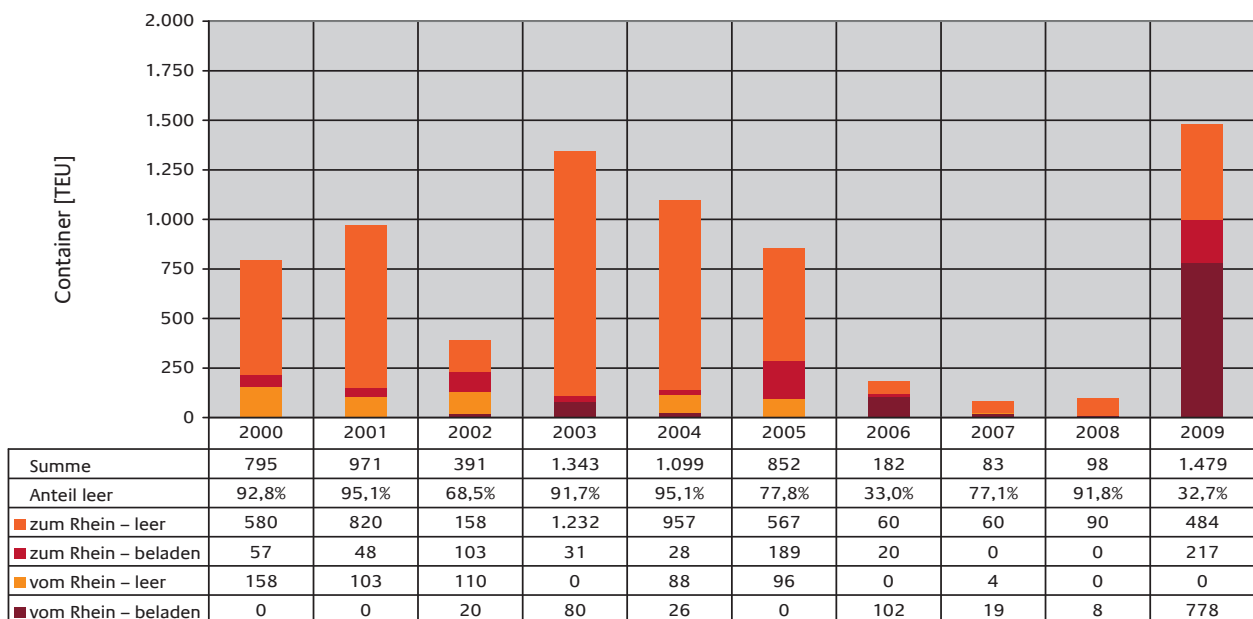
² Datengrundlage: Statistisches Bundesamt

Wesel-Datteln-Kanal¹

Schleuse Friedrichsfeld (Container in TEU)

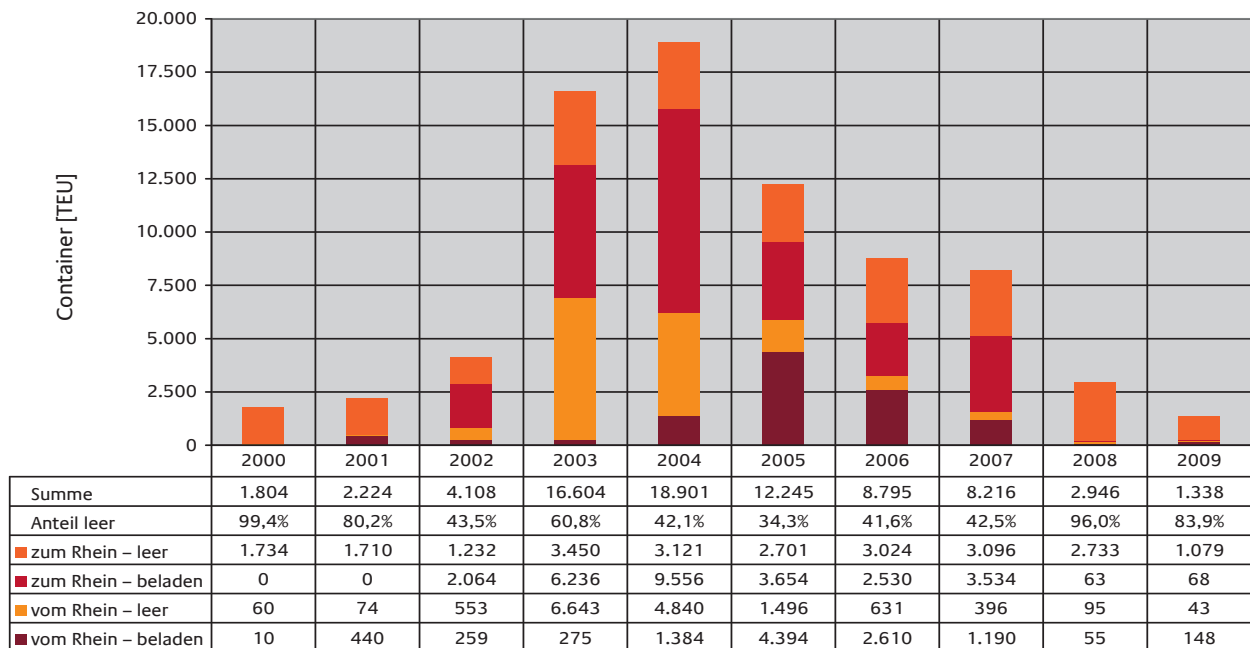


Schleuse Datteln (Container in TEU)

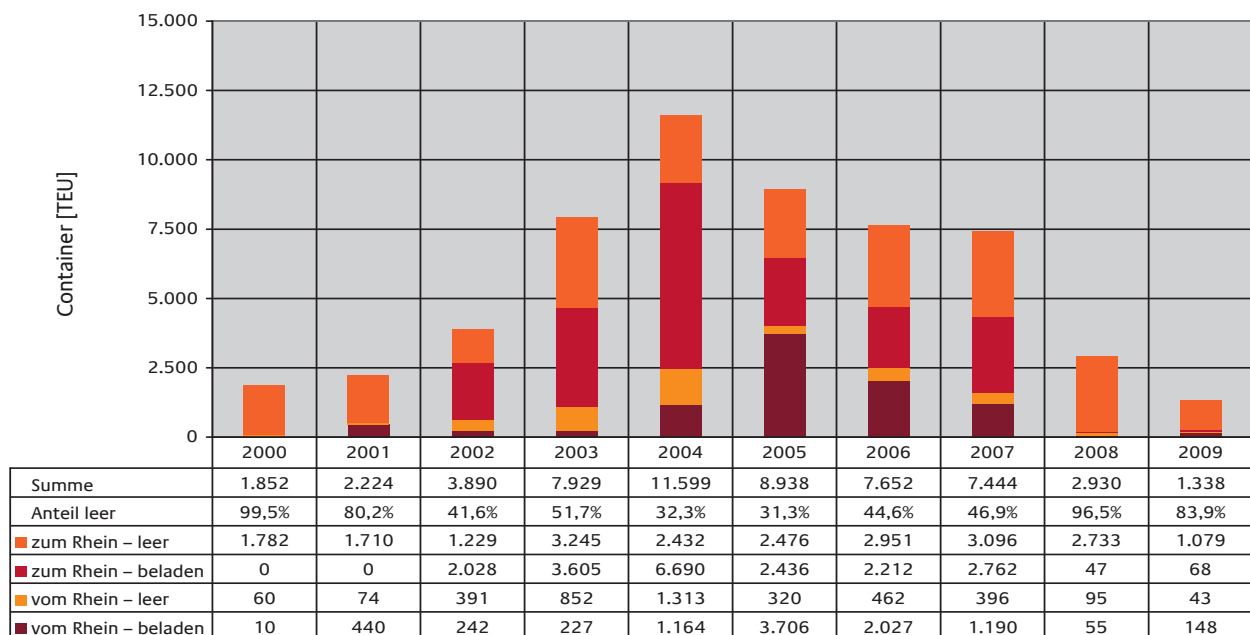


Rhein-Herne-Kanal¹

Ruhrschleuse Duisburg (Container in TEU)



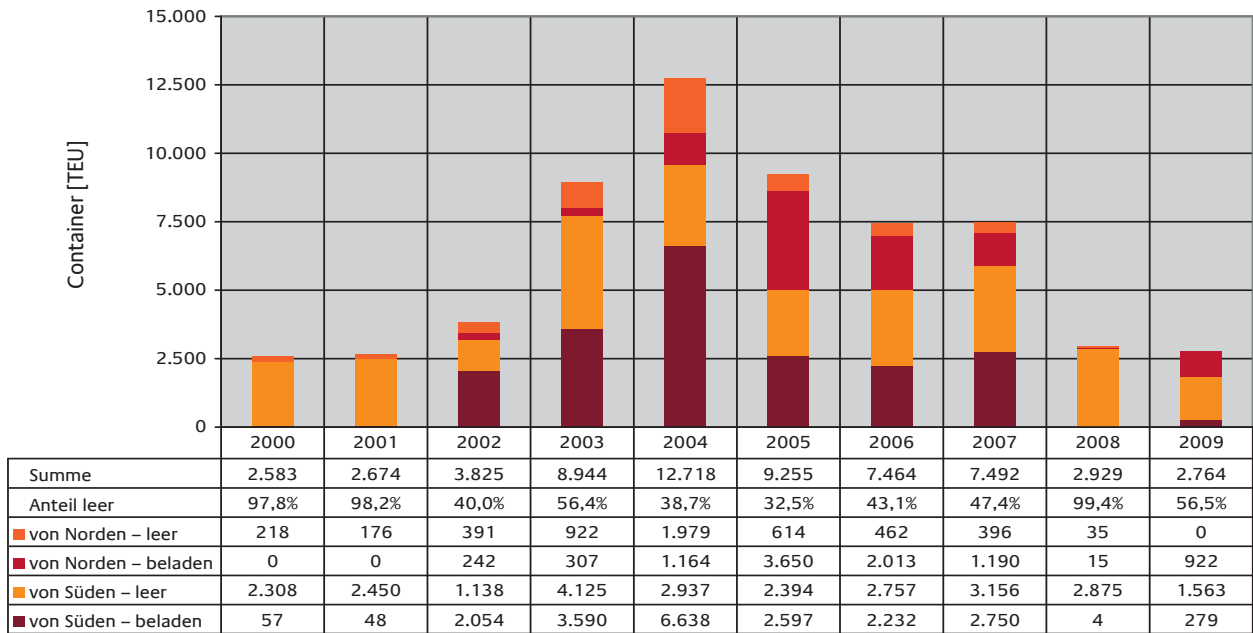
Schleuse Herne-Ost (Container in TEU)



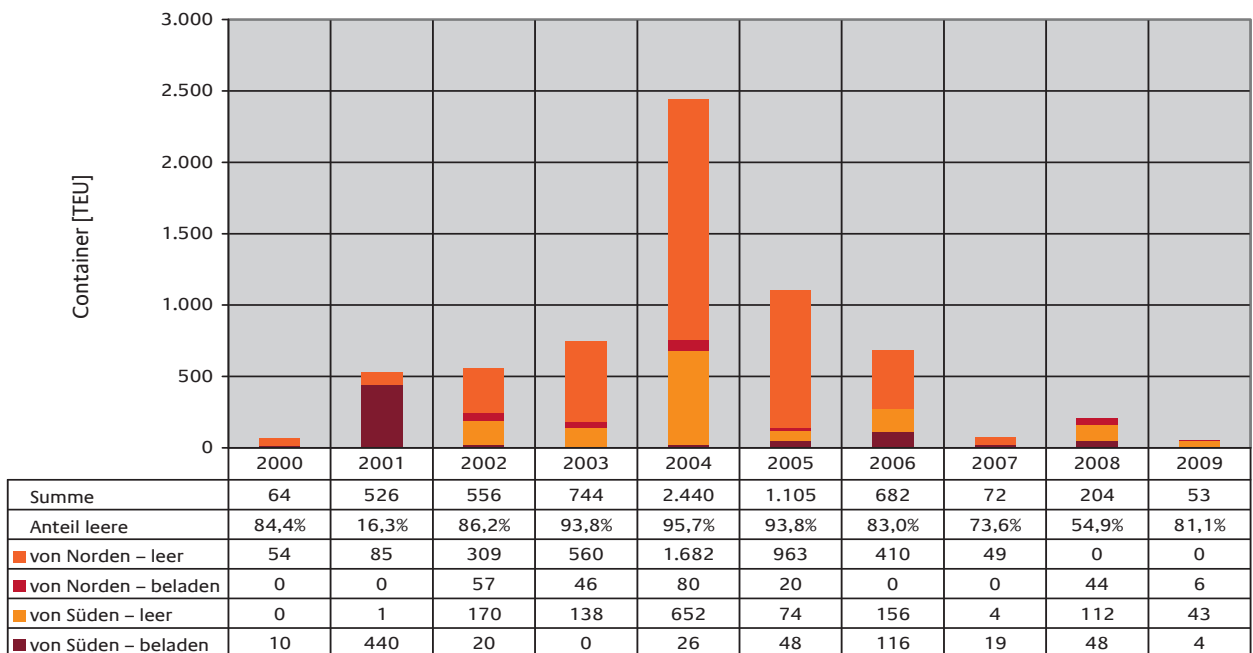
¹ Datengrundlage: Abgabenerhebungsprogramm (ASS) der WSV

Dortmund-Ems-Kanal¹

DEK Süd: Schleuse Henrichenburg (Container in TEU)



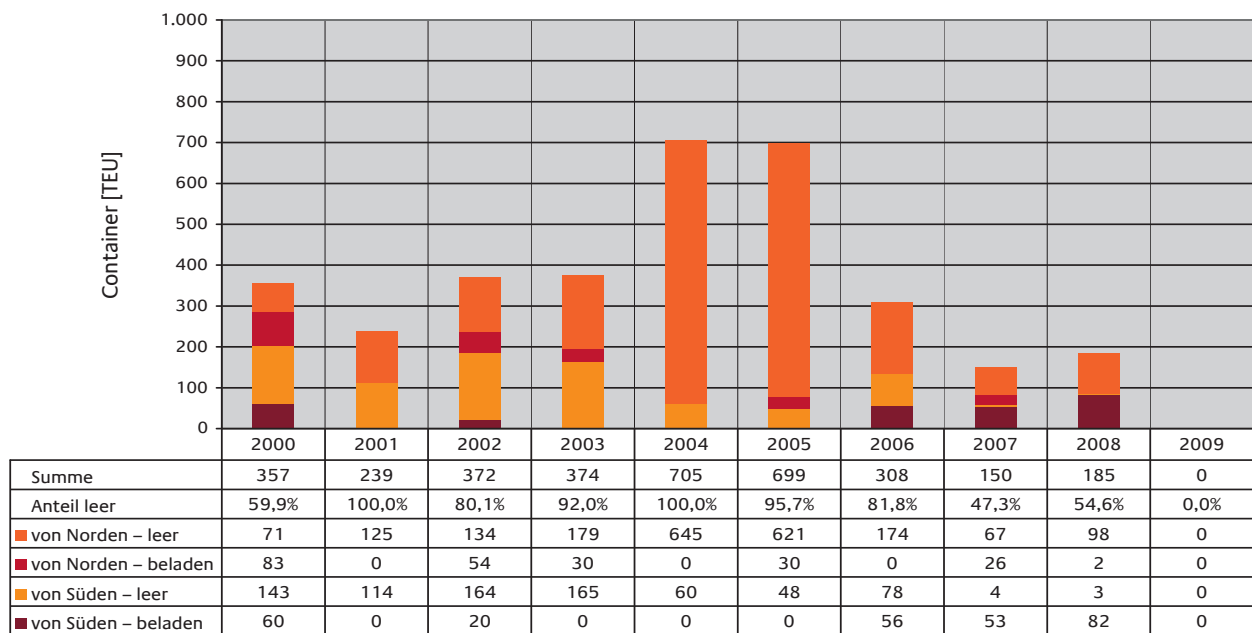
DEK Süd: Schleuse Münster (Container in TEU)



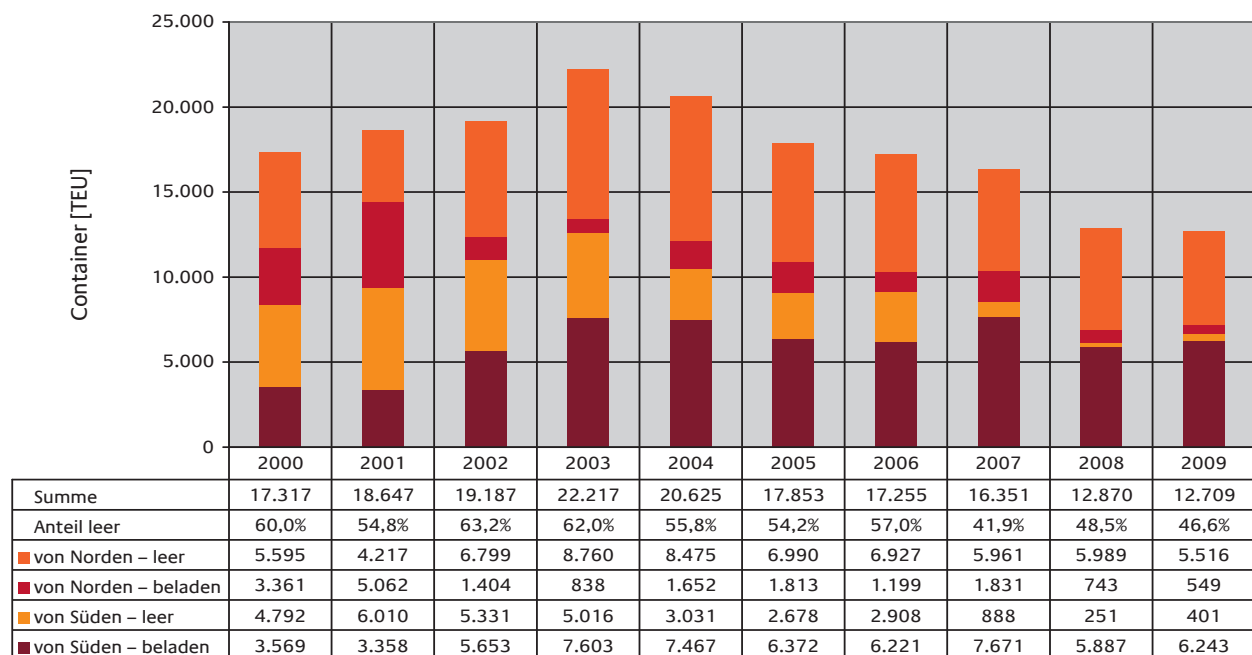
¹ Datengrundlage: Abgabenerhebungsprogramm (ASS) der WSV

Dortmund-Ems-Kanal¹

DEK Nord: Schleuse Bevergern (Container in TEU)

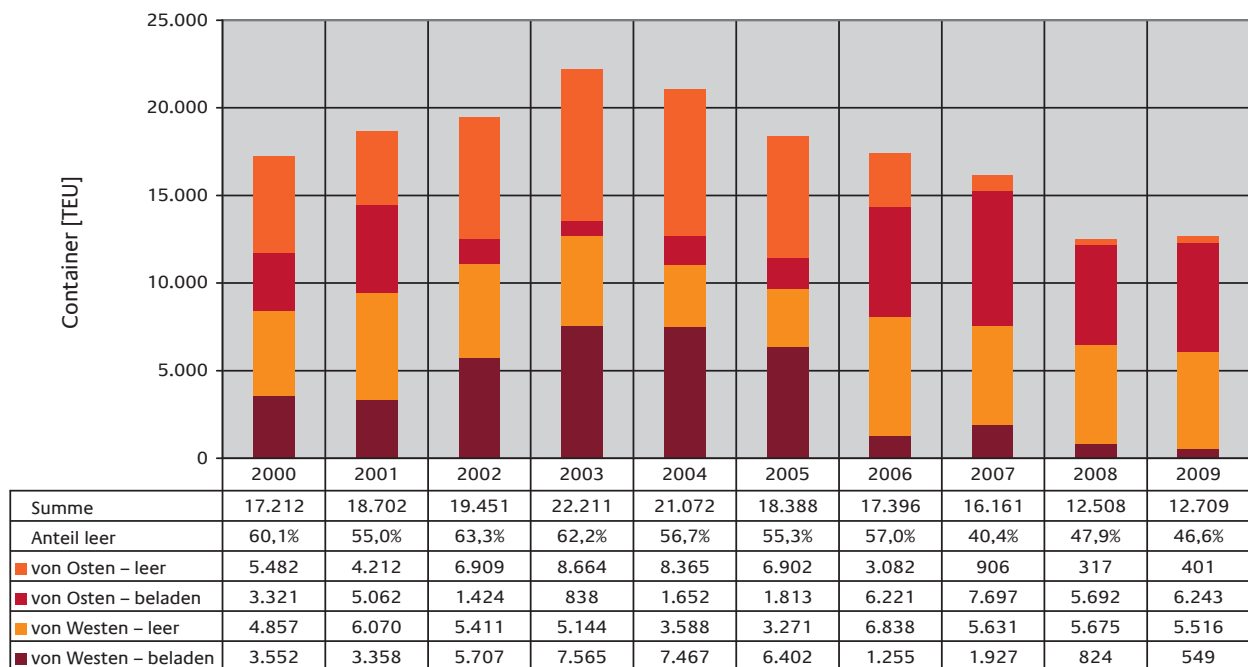


DEK Nord: Schleuse Herbrum (Container in TEU)



Küstenkanal¹

Schleuse Dörpen (Container in TEU)



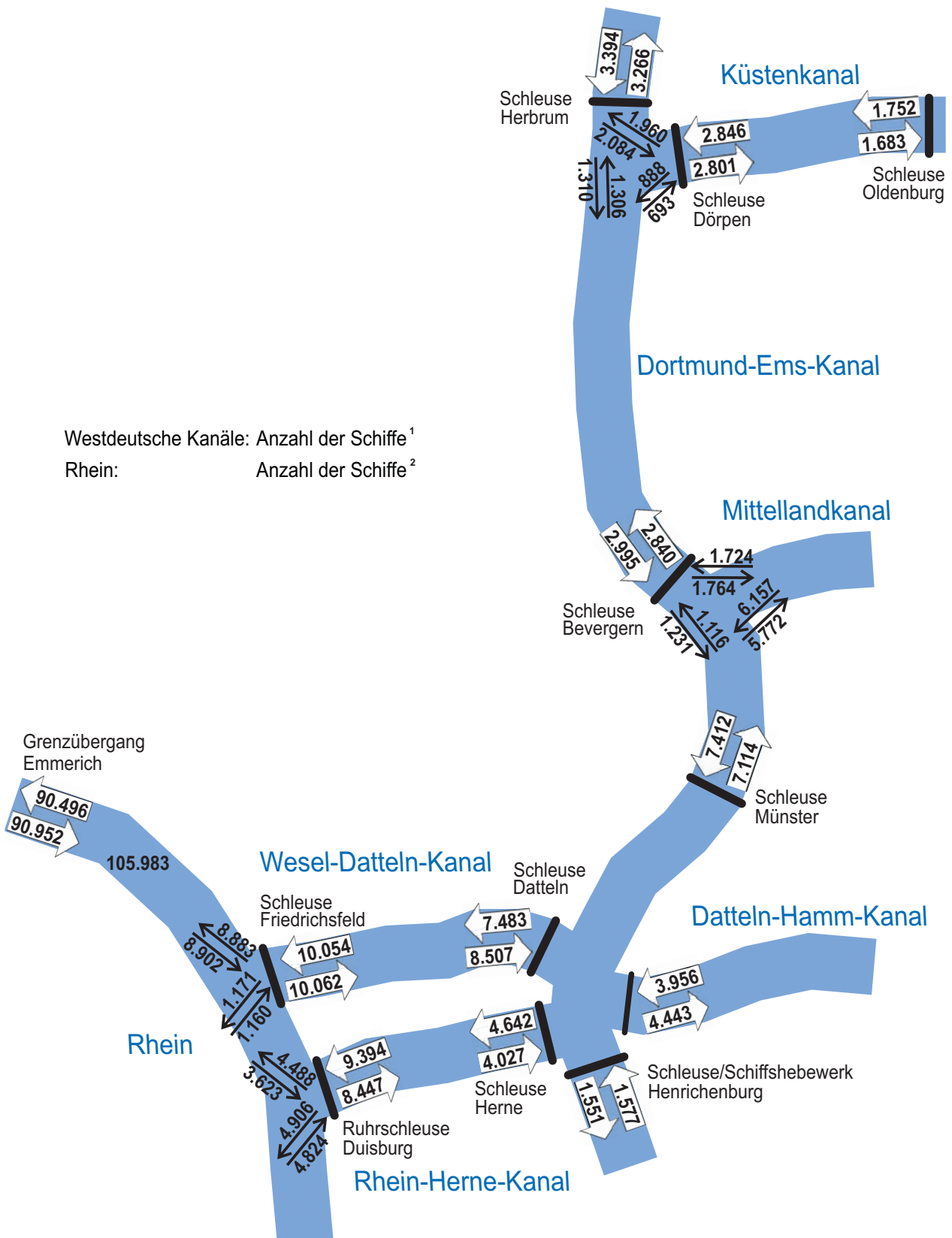
¹ Datengrundlage: Abgabenerhebungsprogramm (ASS) der WSV

Anlage 3

Anzahl der Schiffe

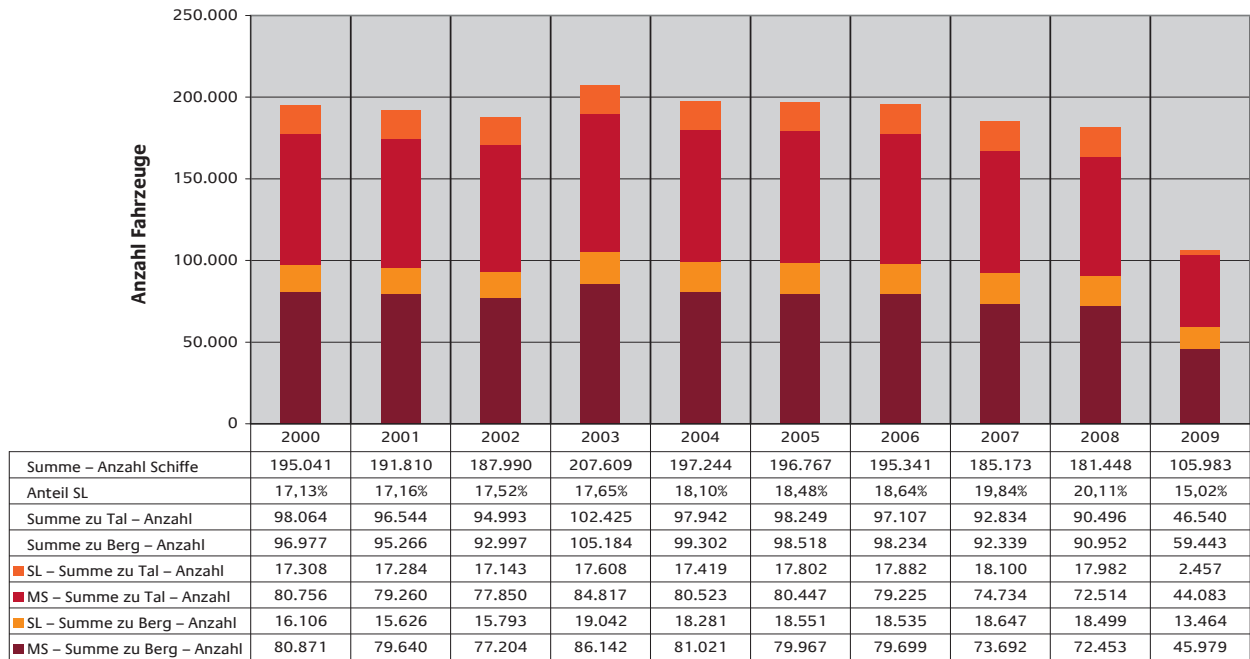
Übersicht WSD West – Schiffsverkehr 2009	66
Rhein	67
Übersicht Westdeutsches Kanalgebiet	68
Wesel-Datteln-Kanal	69
Rhein-Herne-Kanal	71
Datteln-Hamm-Kanal	73
Dortmund-Ems-Kanal	74
Küstenkanal	78

Übersicht WSD West – Schiffsverkehr 2009

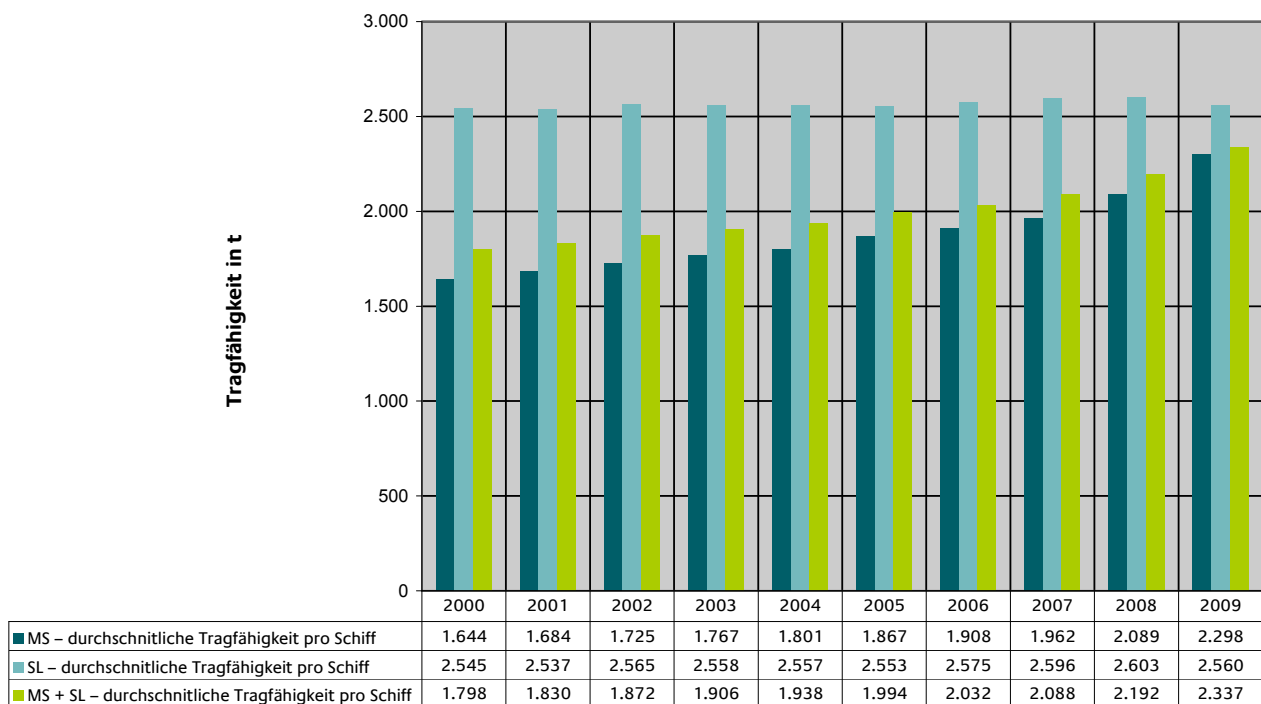


Rhein²

Durchgangsverkehr bei Emmerich



Durchschnittliche Schiffsgröße bei Emmerich

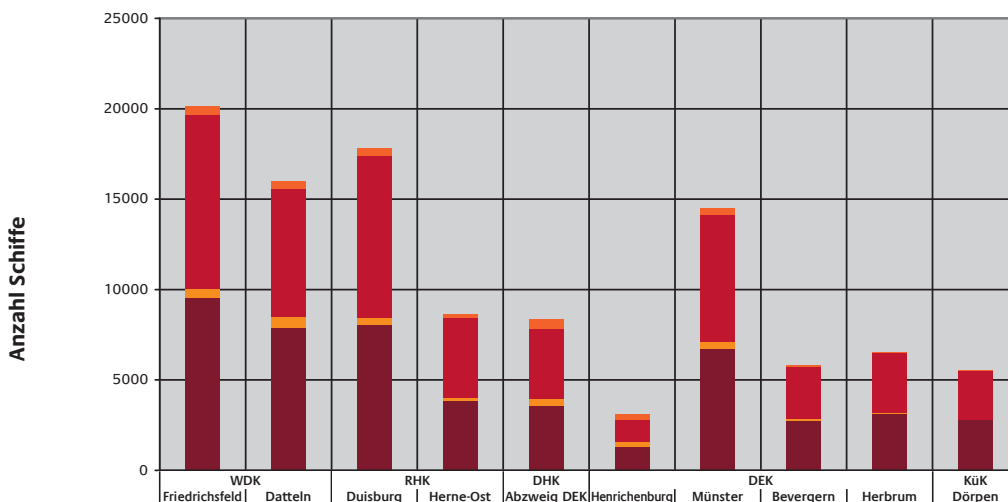


¹ Datengrundlage: Abgabenerhebungsprogramm (ASS) der WSV

² Datengrundlage: Statistisches Bundesamt

Übersicht Westdeutsches Kanalgebiet¹

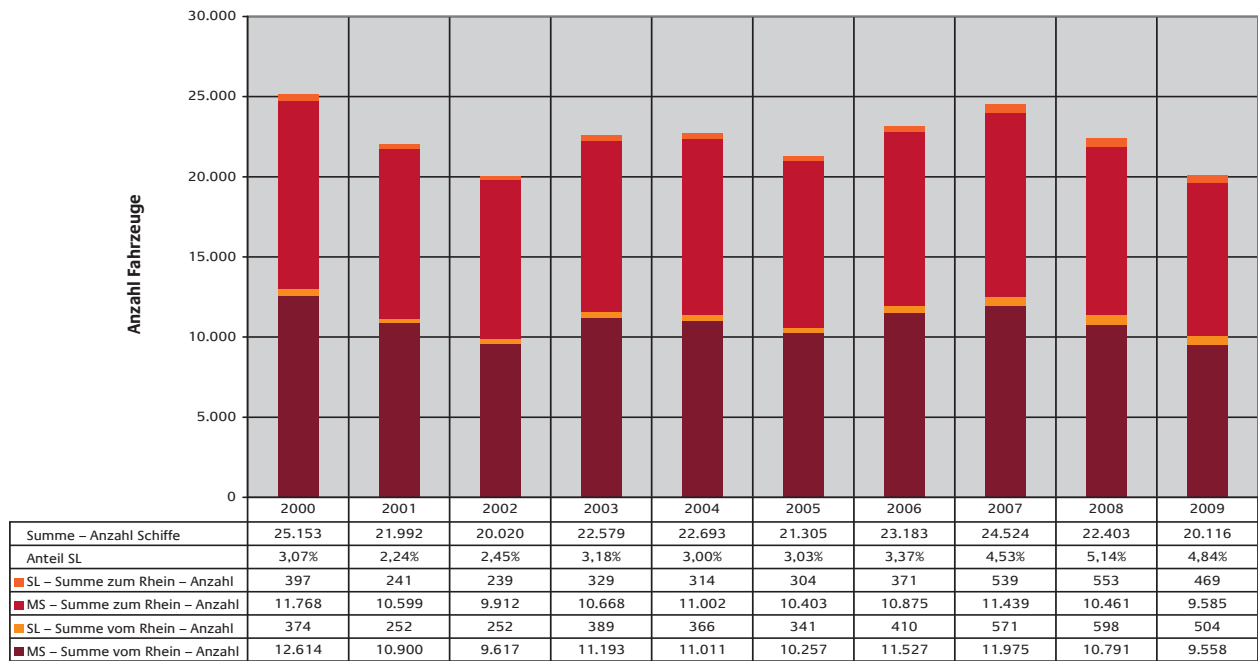
Anzahl der Schiffe



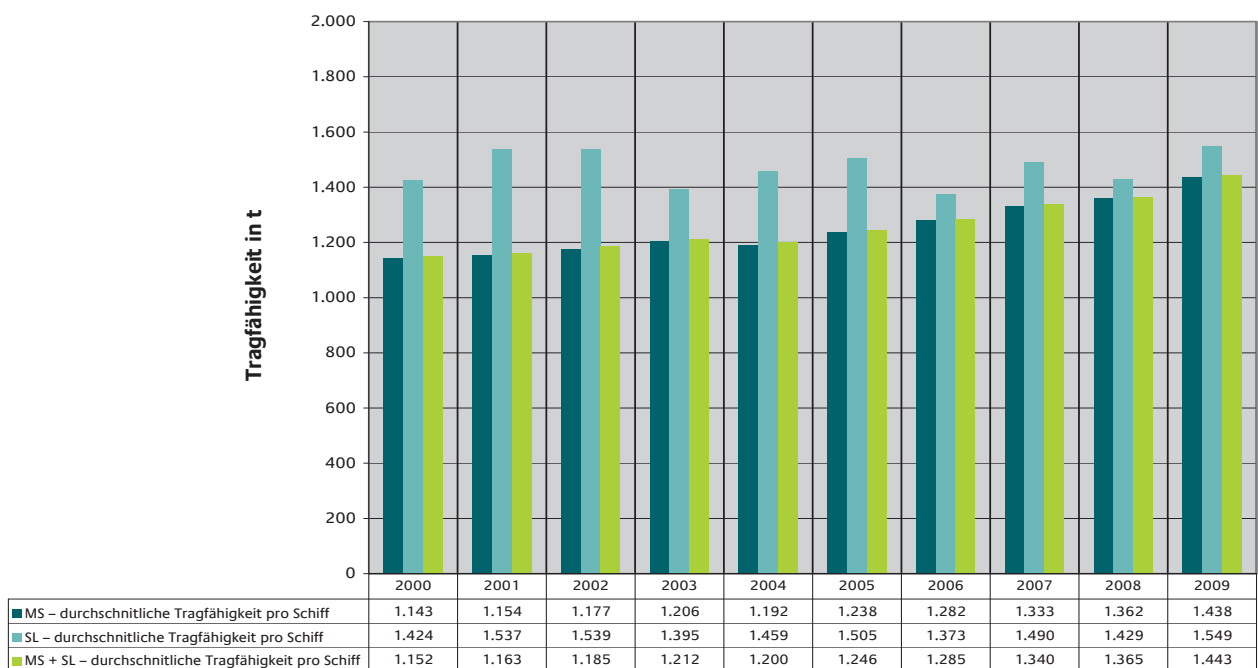
	Friedrichsfeld	WDK Datteln	Duisburg	RHK Herne-Ost	DHK Abzweig DEK	Henrichenburg	Münster DEK	Bevergern	Herbrum	Kük Dörpen
Summe Schiffe	20.116	15.990	17.841	8.669	8.399	3.128	14.526	5.835	6.553	5.513
Anteil der SL	4,8%	6,5%	4,7%	4,6%	11,1%	17,3%	5,3%	2,5%	1,1%	0,3%
■ SL - Summe zum Rhein / von Norden / von Osten / Empfang	469	418	430	218	549	318	390	76	34	10
■ MS - Summe zum Rhein / von Norden / von Osten / Empfang	9585	7065	8964	4424	3894	1259	7022	2919	3352	2716
■ SL - Summe vom Rhein / von Süden / von Westen / Versand	504	629	405	183	387	223	376	69	37	6
■ MS - Summe vom Rhein / von Süden / von Westen / Versand	9558	7878	8042	3844	3569	1328	6738	2771	3130	2781

Wesel-Datteln-Kanal¹

Schleuse Friedrichsfeld (Anzahl der Schiffe/Jahr)



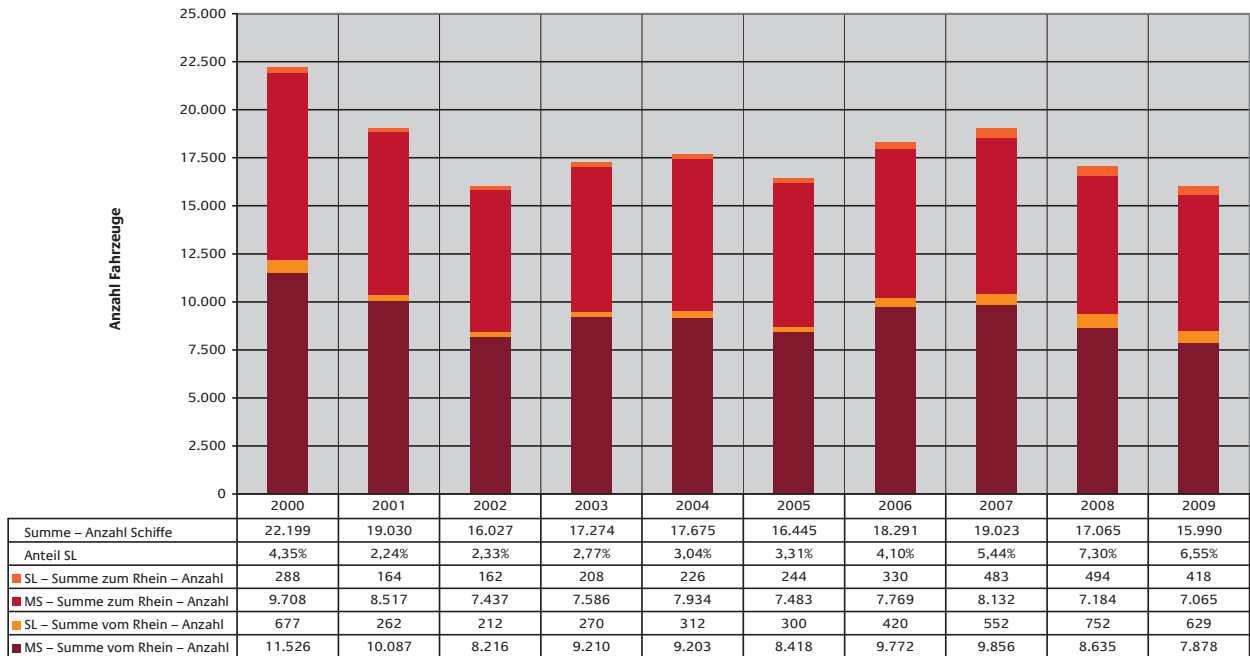
Schleuse Friedrichsfeld (Durchschnittsschiff)



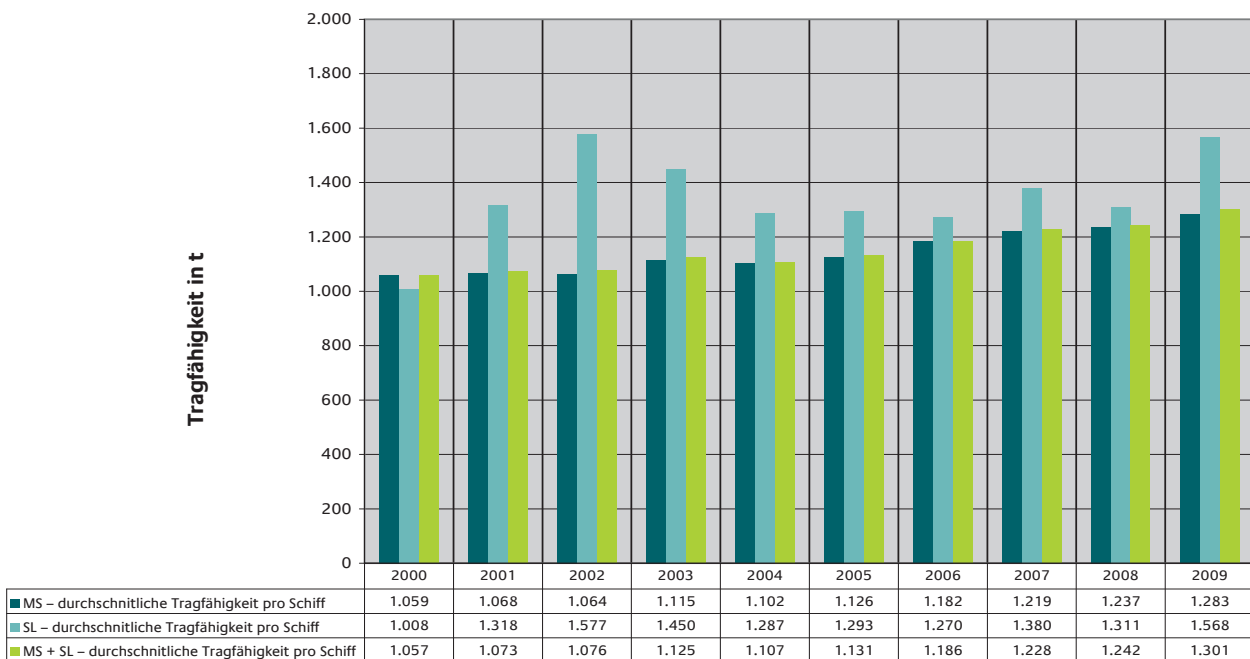
¹ Datengrundlage: Abgabenerhebungsprogramm (ASS) der WSV

Wesel-Datteln-Kanal¹

Schleuse Datteln (Anzahl der Schiffe/Jahr)

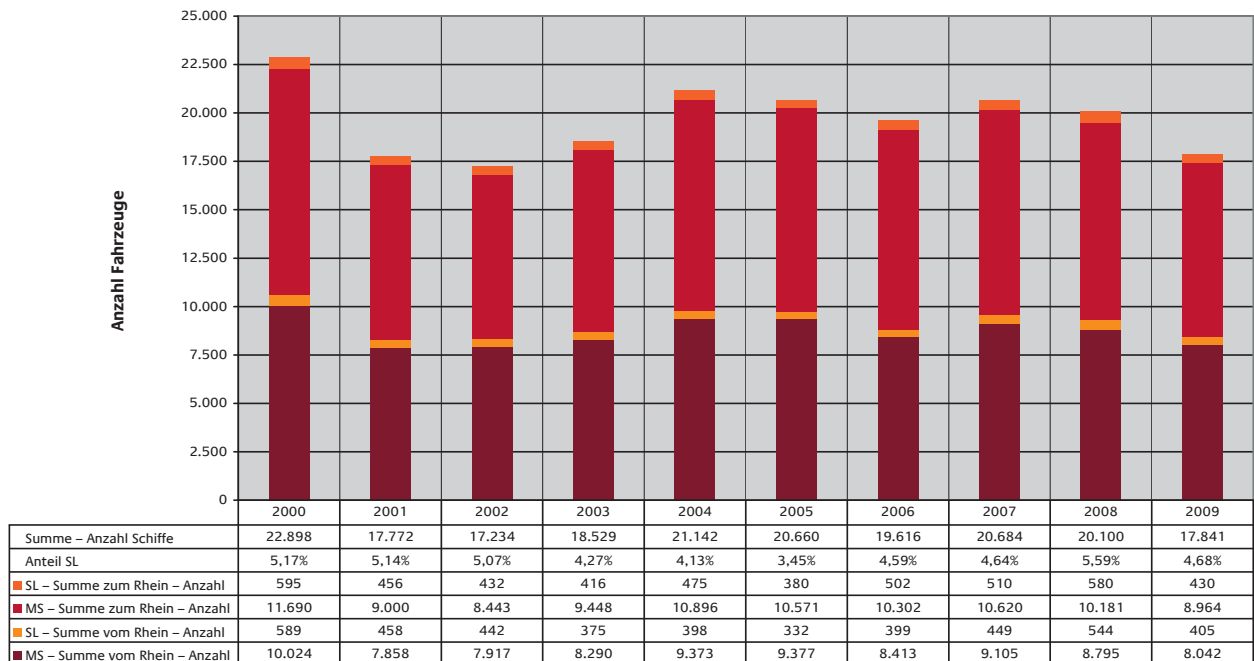


Schleuse Datteln (Durchschnittsschiff)

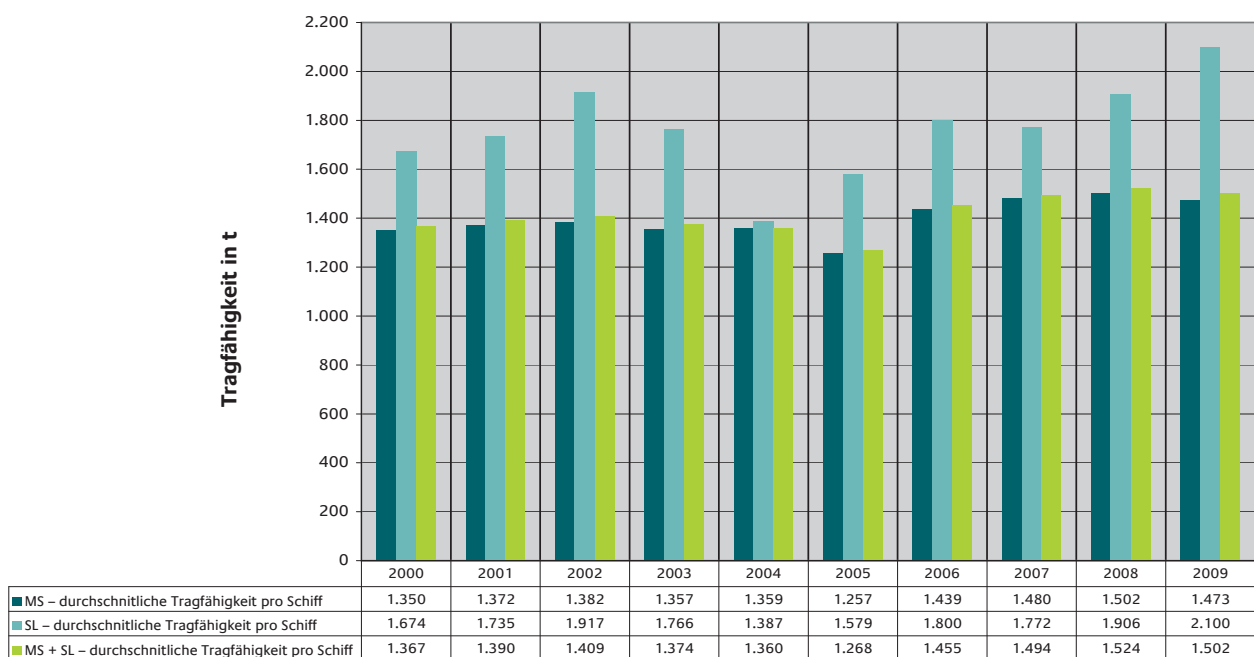


Rhein-Herne-Kanal¹

Ruhrschleuse Duisburg (Anzahl der Schiffe/Jahr)



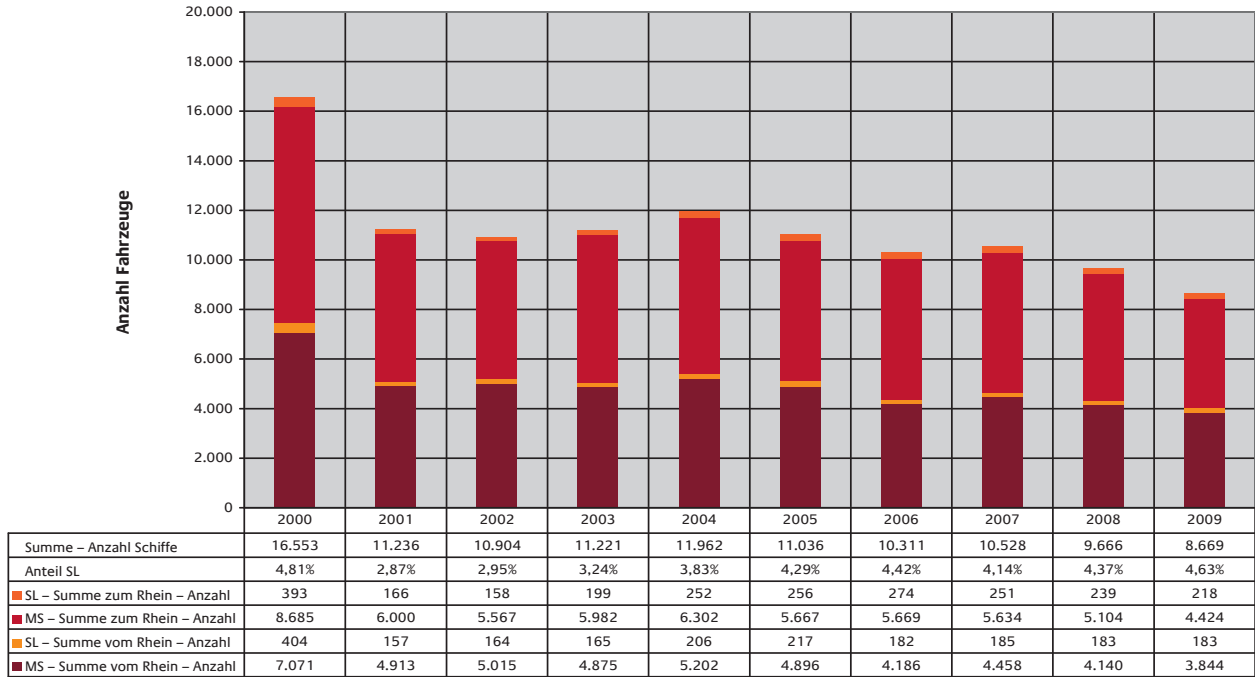
Ruhrschleuse Duisburg (Anzahl der Schiffe/Jahr)



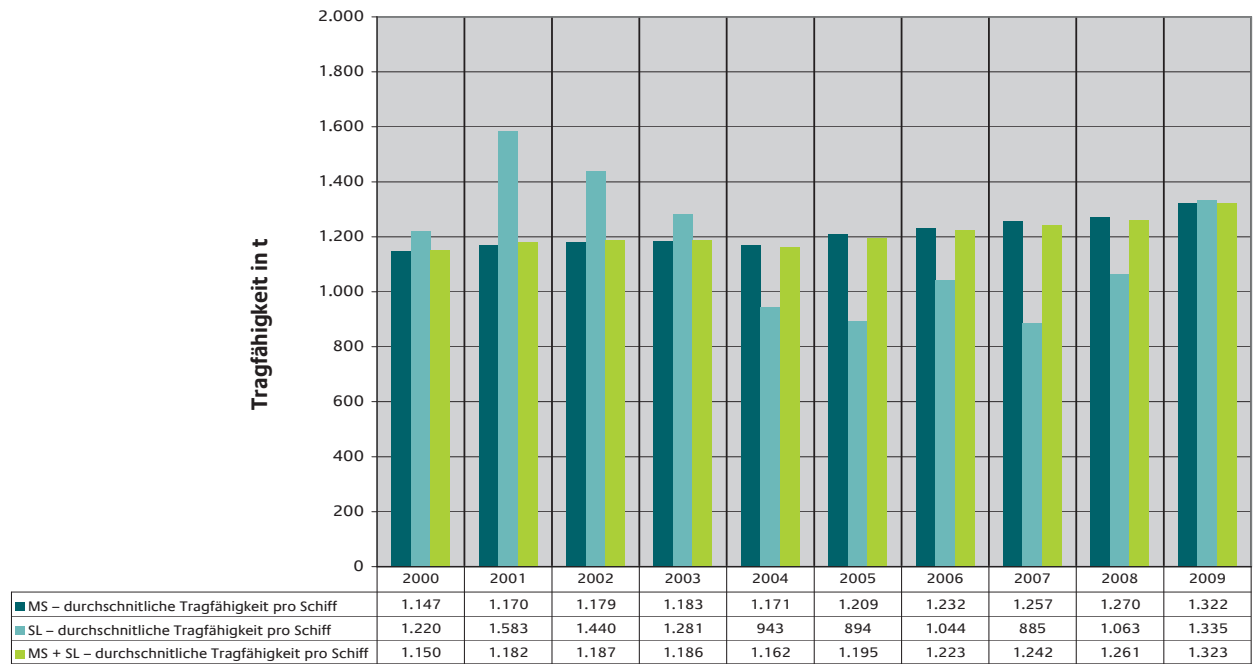
¹ Datengrundlage: Abgabenerhebungsprogramm (ASS) der WSV

Rhein-Herne-Kanal¹

Schleuse Herne-Ost (Anzahl der Schiffe/Jahr)

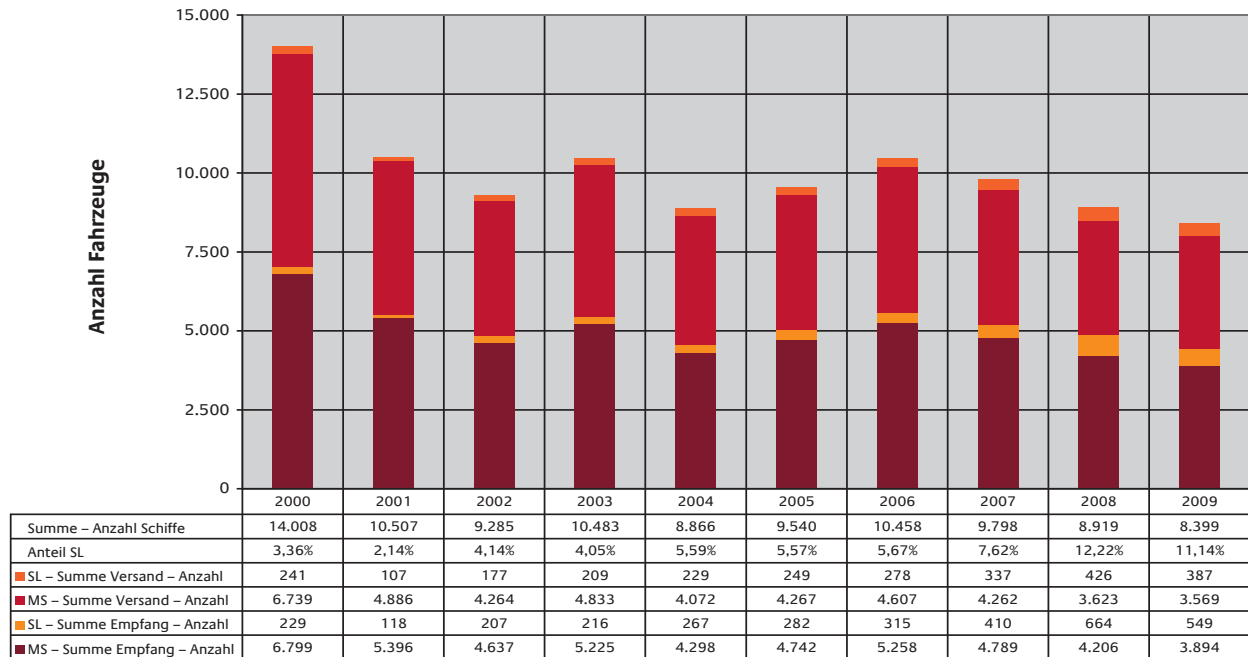


Schleuse Herne-Ost (Durchschnittsschiff)

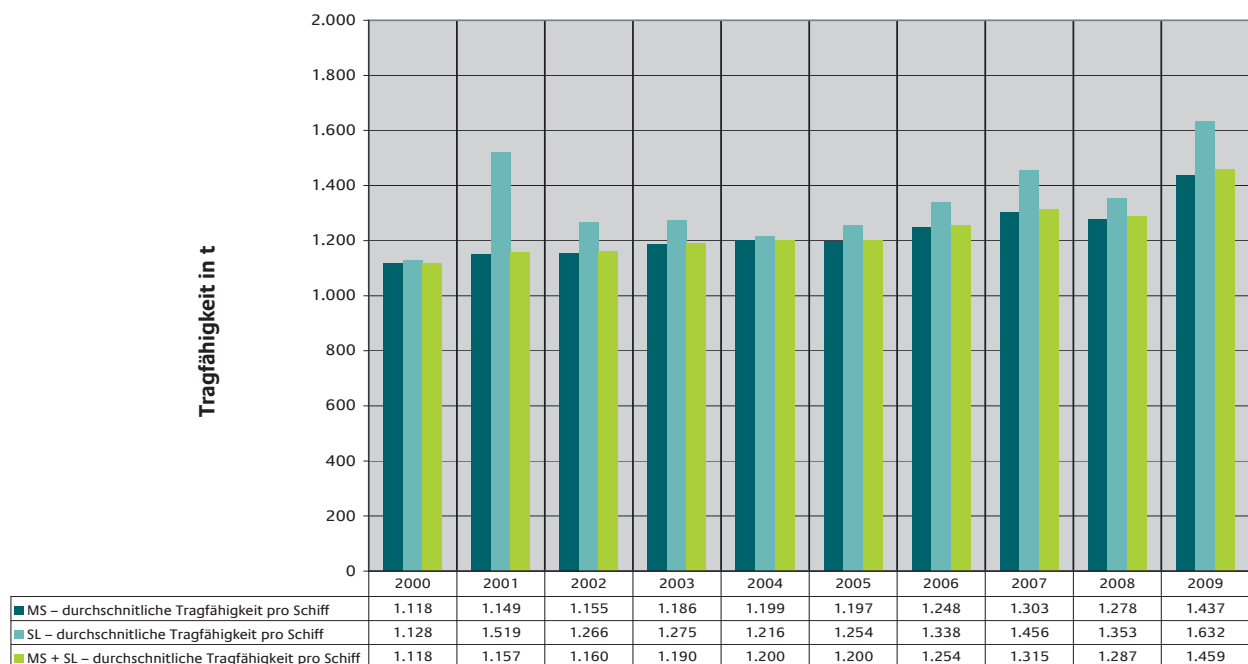


Datteln-Hamm-Kanal¹

Abzweig vom DEK in den DHK (Anzahl der Schiffe)



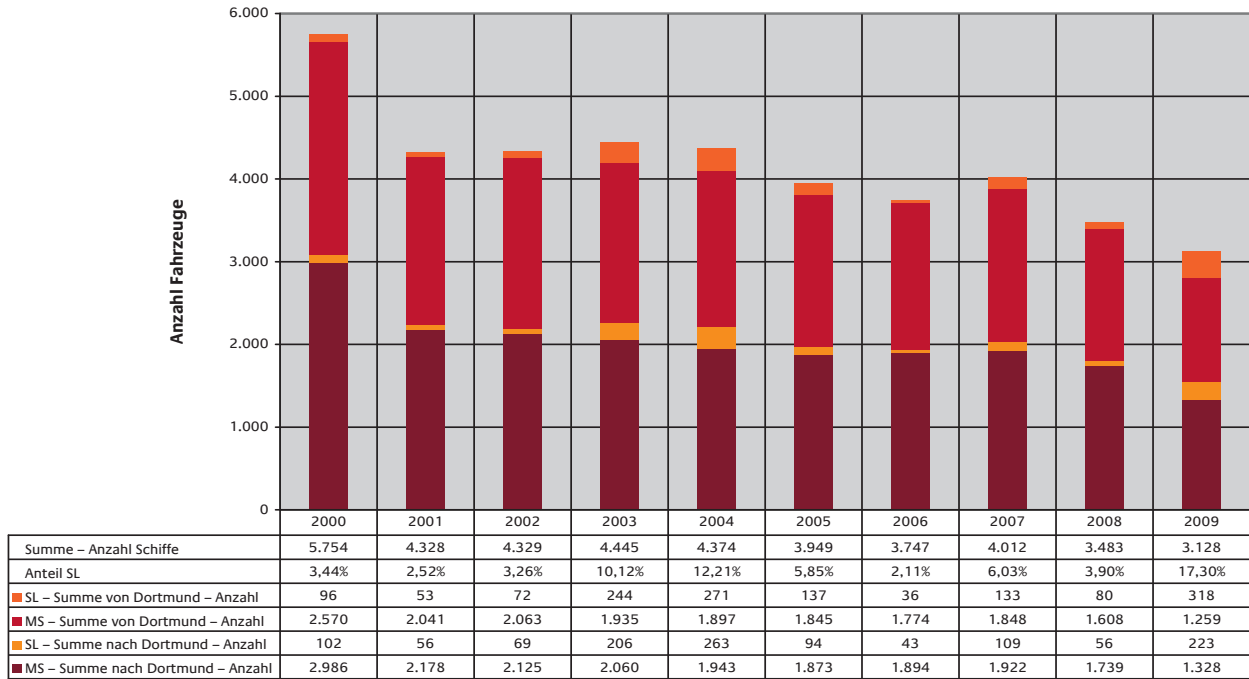
Abzweig vom DEK in den DHK (Durchschnittsschiff)



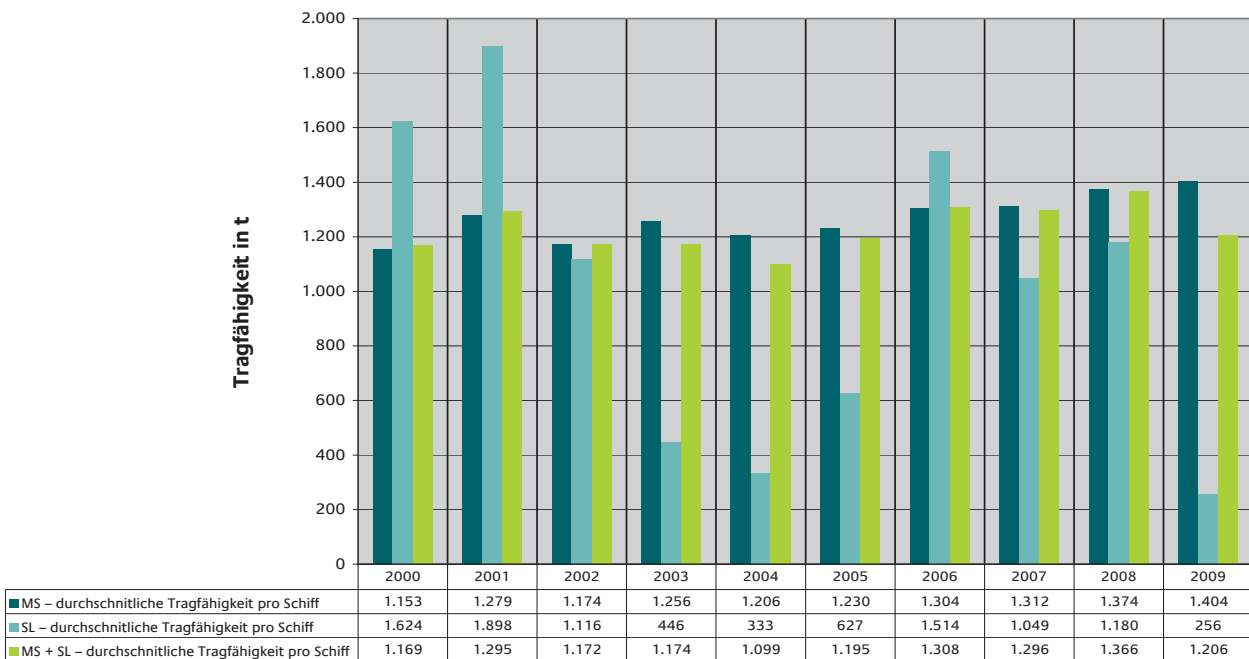
¹ Datengrundlage: Abgabenerhebungsprogramm (ASS) der WSV

Dortmund-Ems-Kanal¹

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



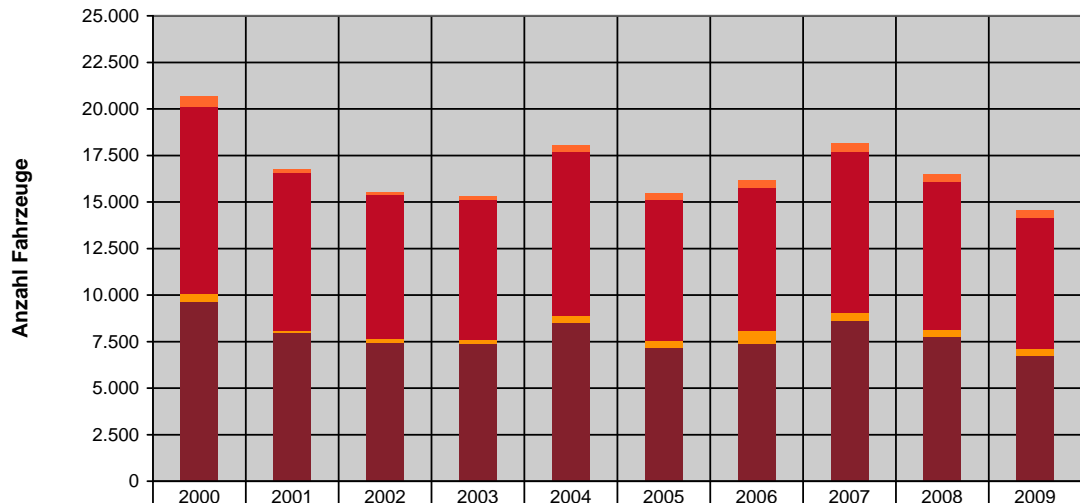
DEK Süd: Schleuse Henrichenburg (Durchschnittsschiff)



¹ Datengrundlage: Abgabenerhebungsprogramm (ASS) der WSV

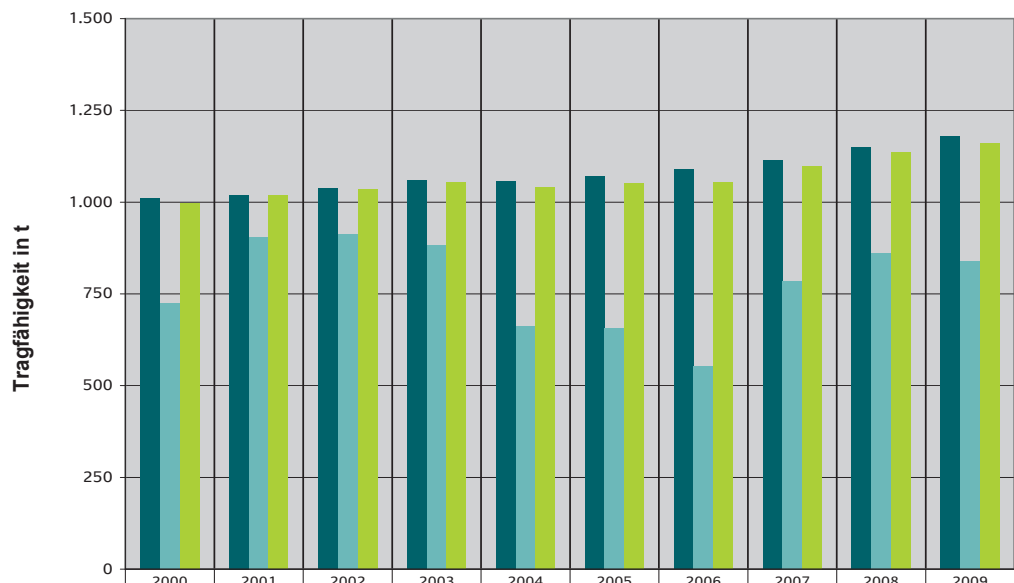
Dortmund-Ems-Kanal¹

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



Jahr	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Summe – Anzahl Schiffe	20.693	16.751	15.543	15.290	18.020	15.458	16.171	18.167	16.467	14.526
Anteil SL	4,80%	1,95%	1,94%	2,55%	3,92%	4,58%	6,69%	4,84%	4,61%	5,27%
SL – Summe von Norden – Anzahl	550	181	141	193	349	342	412	473	406	390
MS – Summe von Norden – Anzahl	10.058	8.475	7.779	7.510	8.803	7.588	7.683	8.674	7.946	7.022
SL – Summe von Süden – Anzahl	444	145	160	197	357	366	670	406	353	376
MS – Summe von Süden – Anzahl	9.641	7.950	7.463	7.390	8.511	7.162	7.406	8.614	7.762	6.738

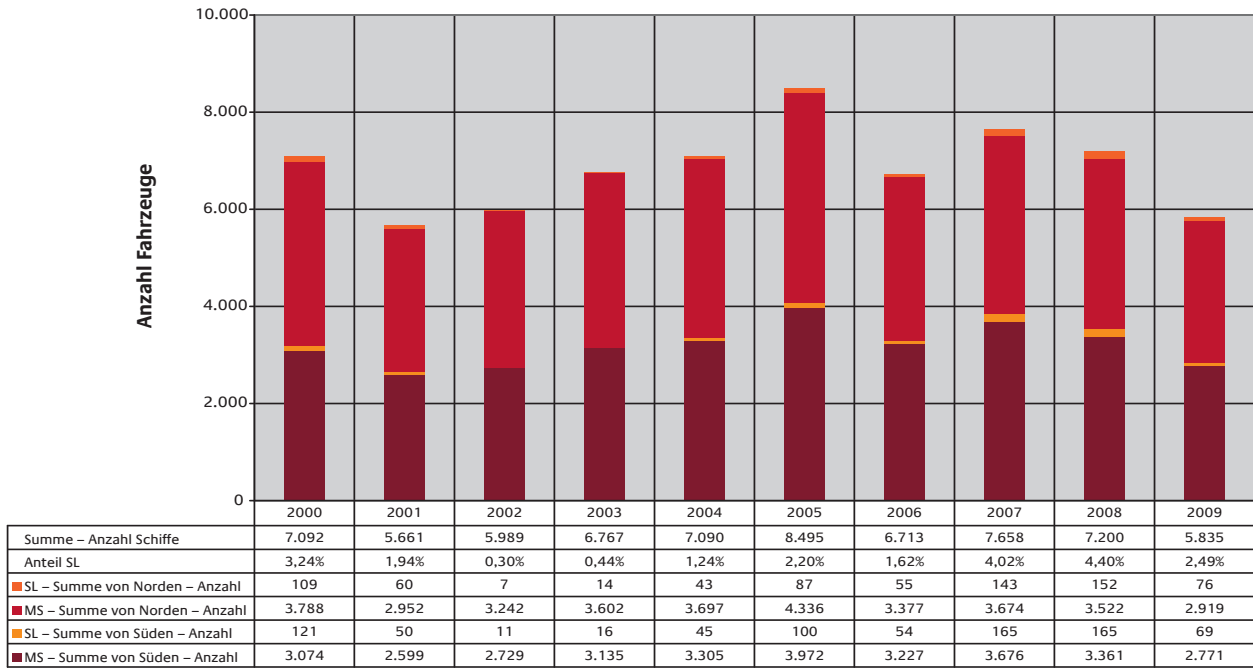
DEK Süd: Schleuse Münster (Durchschnittsschiff)



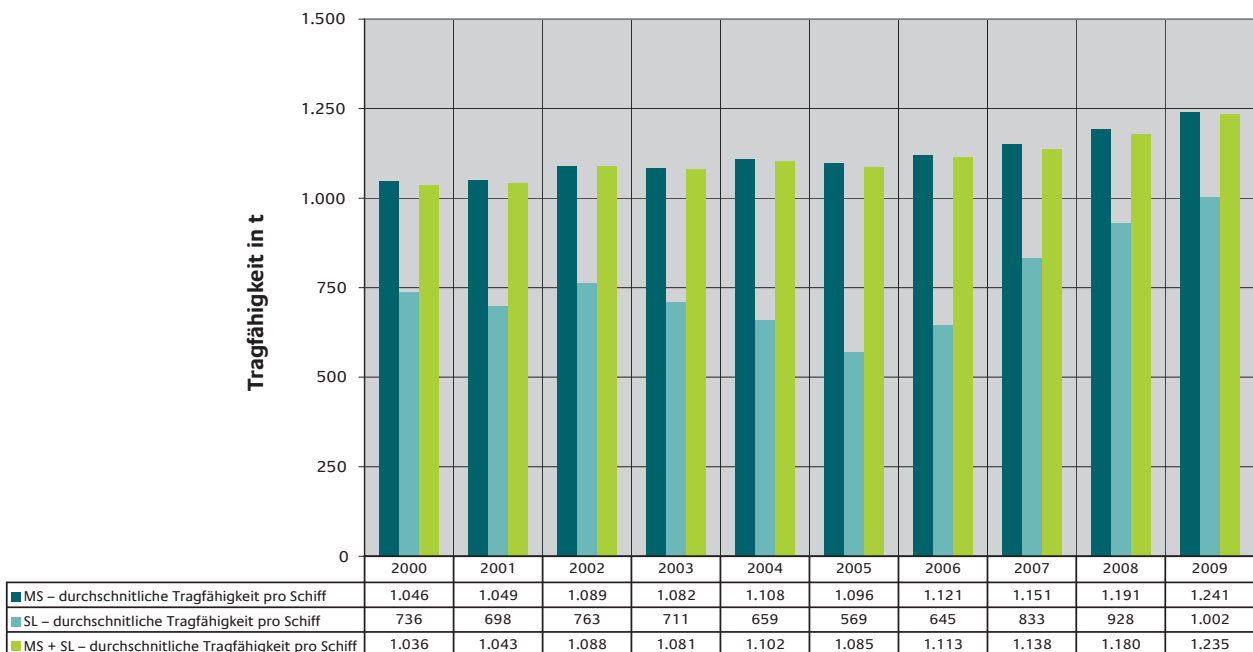
Jahr	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
MS – durchschnittliche Tragfähigkeit pro Schiff	1.010	1.020	1.036	1.059	1.056	1.071	1.089	1.114	1.148	1.178
SL – durchschnittliche Tragfähigkeit pro Schiff	724	905	911	882	662	657	551	785	861	840
MS + SL – durchschnittliche Tragfähigkeit pro Schiff	996	1.017	1.034	1.054	1.041	1.052	1.053	1.098	1.135	1.160

Dortmund-Ems-Kanal¹

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



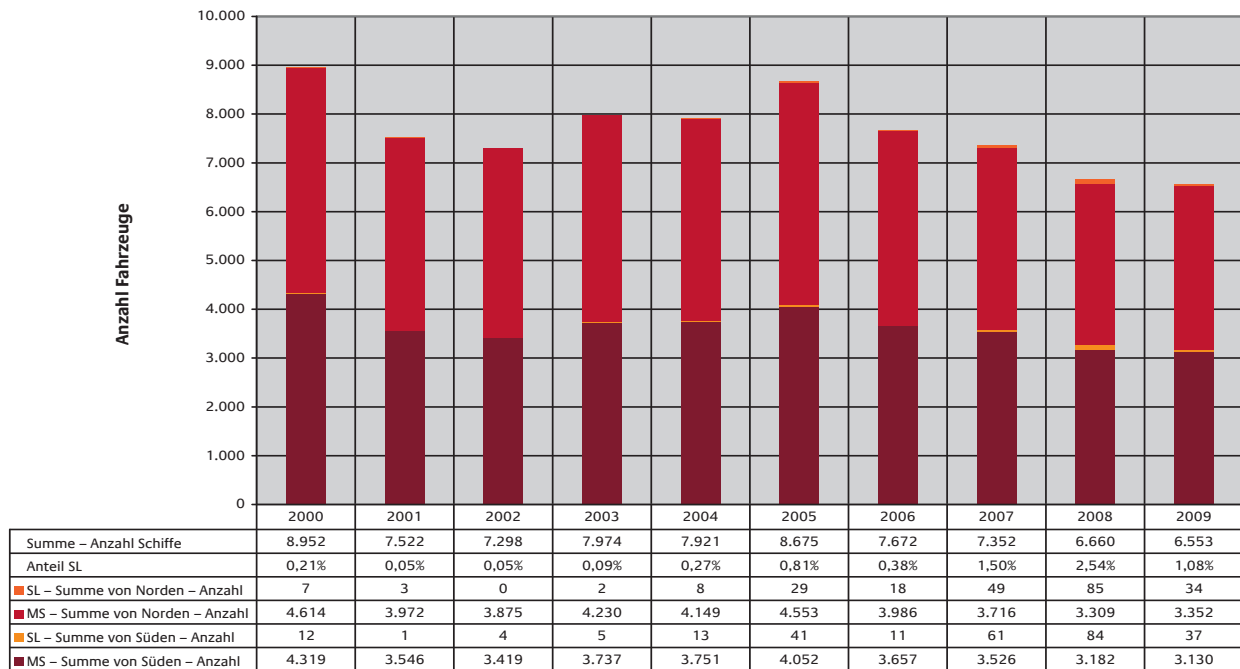
DEK Nord: Schleuse Bevergern (Durchschnittsschiff)



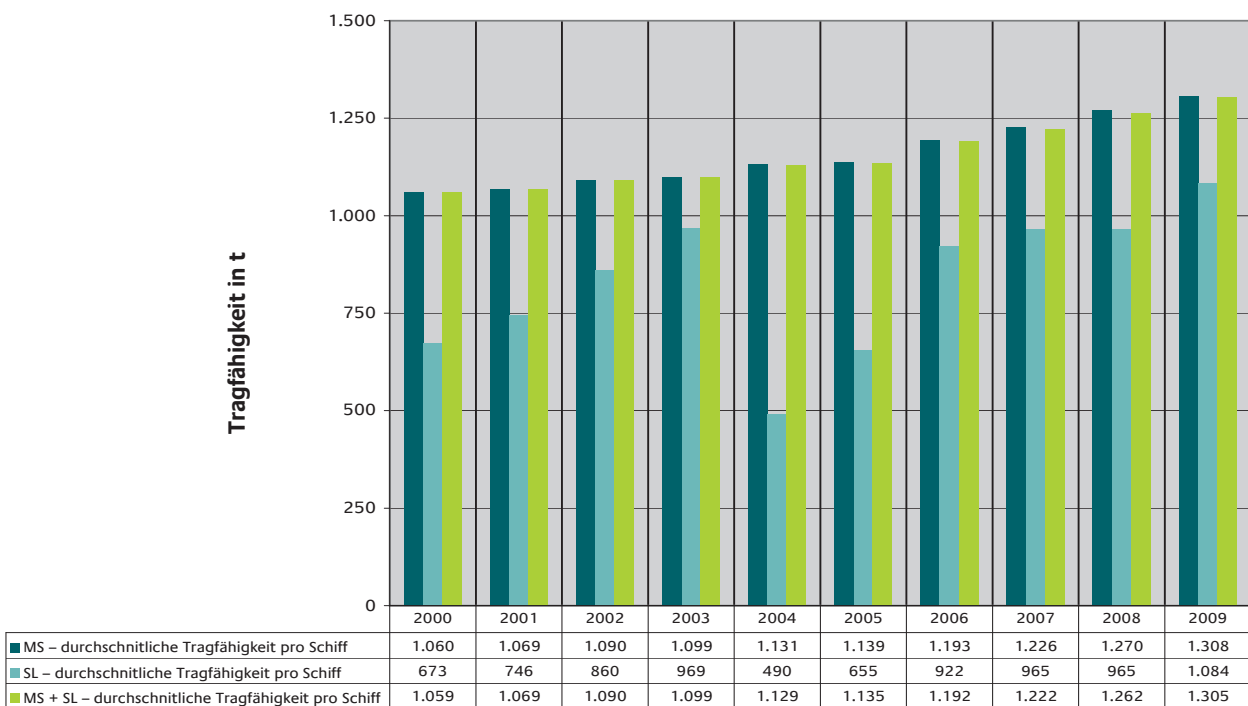
¹ Datengrundlage: Abgabenerhebungsprogramm (ASS) der WSV

Dortmund-Ems-Kanal¹

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

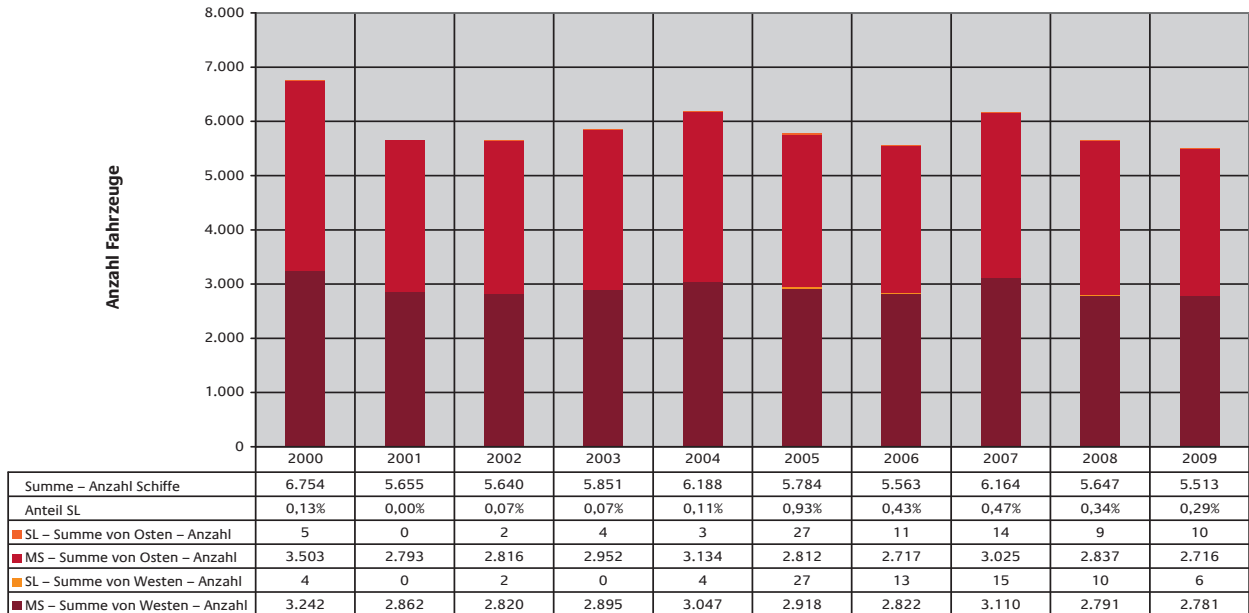


DEK Nord: Schleuse Herbrum (Durchschnittsschiff)

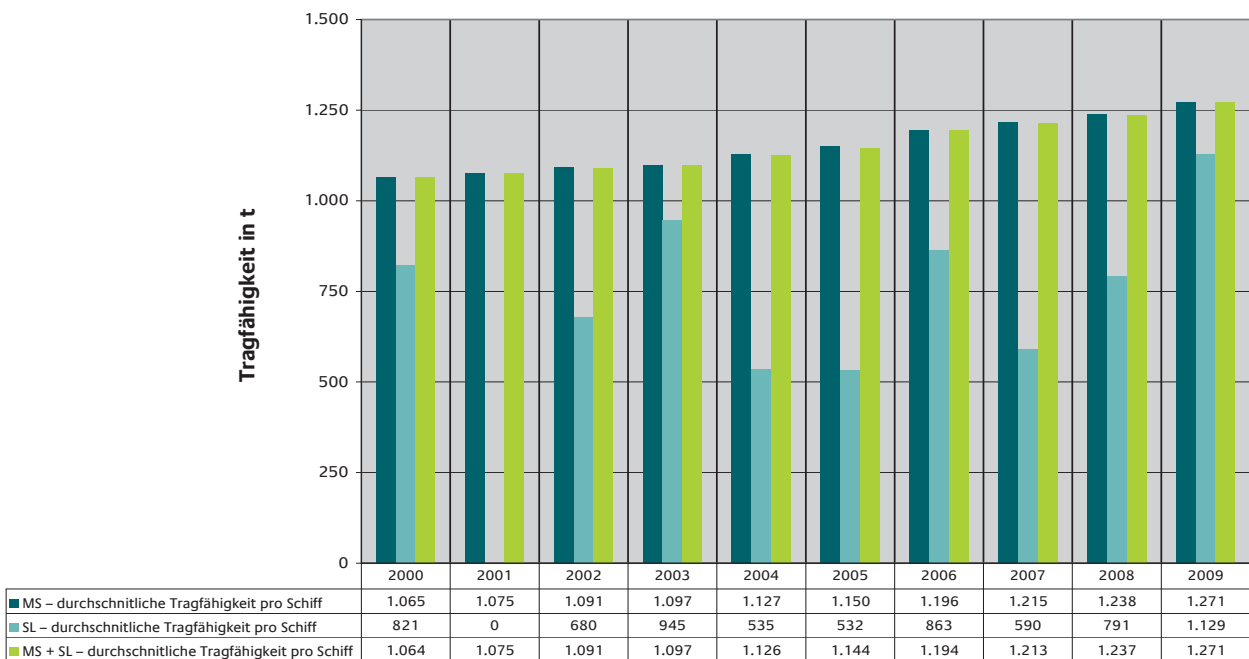


Küstenkanal¹

Schleuse Dörpen (Anzahl der Schiffe/Jahr)



Schleuse Dörpen (Durchschnittsschiff)



¹ Datengrundlage: Abgabenerhebungsprogramm (ASS) der WSV

Abkürzungsverzeichnis

ADNR	Verordnung über den Transport gefährlicher Güter auf dem Rhein (franz.)
AIS	Automatisches Identifizierungssystem
ASS	Abgabe der Schifffahrt und Statistik (Abgabenerhebungs-Programm)
BinSchStrO	Binnenschifffahrtsstraßen-Ordnung
BinSchZV	Binnenschiffsgüter-Berufszugangsverordnung
BMVBS	Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung
DEK	Dortmund-Ems-Kanal
Destatis	Statistisches Bundesamt
DHK	Datteln-Hamm-Kanal
ERP	European Recovery Programme
FSIVEV	Verordnung über die Einführung der Verordnung über Sicherheitspersonal in der Fahrgastschifffahrt
FSV	Verordnung über Sicherheitspersonal in der Fahrgastschifffahrt
GGVS	Gefahrgutverordnung – Straße
GIW	Gleichwertiger Wasserstand
GVZ	Güterverteilzentrum
GWo	Grenzwasserstand oben
HSW	Höchster Schifffahrtswasserstand
HW	Hochwasser
KV	Kombinierter Verkehr
MS	Motorschiff
MW	Mittelwasser
NL-Grenze	Niederländische Grenze
NW	Niedrigwasser
PlanGIS	Plancos' Geografisches Informationssystem
RheinSchPV	Rheinschifffahrtspolizeiverordnung
RHK	Rhein-Herne-Kanal
SL	Schubleichter
StVO	Straßenverkehrsordnung
TEU	Maßeinheit für Container (engl.: Twenty-foot Equivalent Unit = 20-Fuß-Einheit)
VkBl	Verkehrsblatt
VwV- StVO	Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung
WDK	Wesel-Datteln-Kanal
WSD West	Wasser- und Schifffahrtsdirektion West

Grafiken:

Wasser- und Schifffahrtsdirektion West (WSD West)

Fotos:

Helmut Hübner, WSD West

Volker Schlüter, WSA Duisburg-Meiderich

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 0251 2708-0
Telefax 0251 2708-115
wsd-west@wsv.bund.de
www.wsd-west.wsv.de

Satz und Druck

Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie
Rostock (BSH)

Informationen

www.wsv.de
Stand: 2010

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



Bundesministerium
für Verkehr, Bau
und Stadtentwicklung