

Wir machen Schifffahrt möglich.



WSV.de

Wasser- und
Schifffahrtsverwaltung
des Bundes

Verkehrsbericht 2010

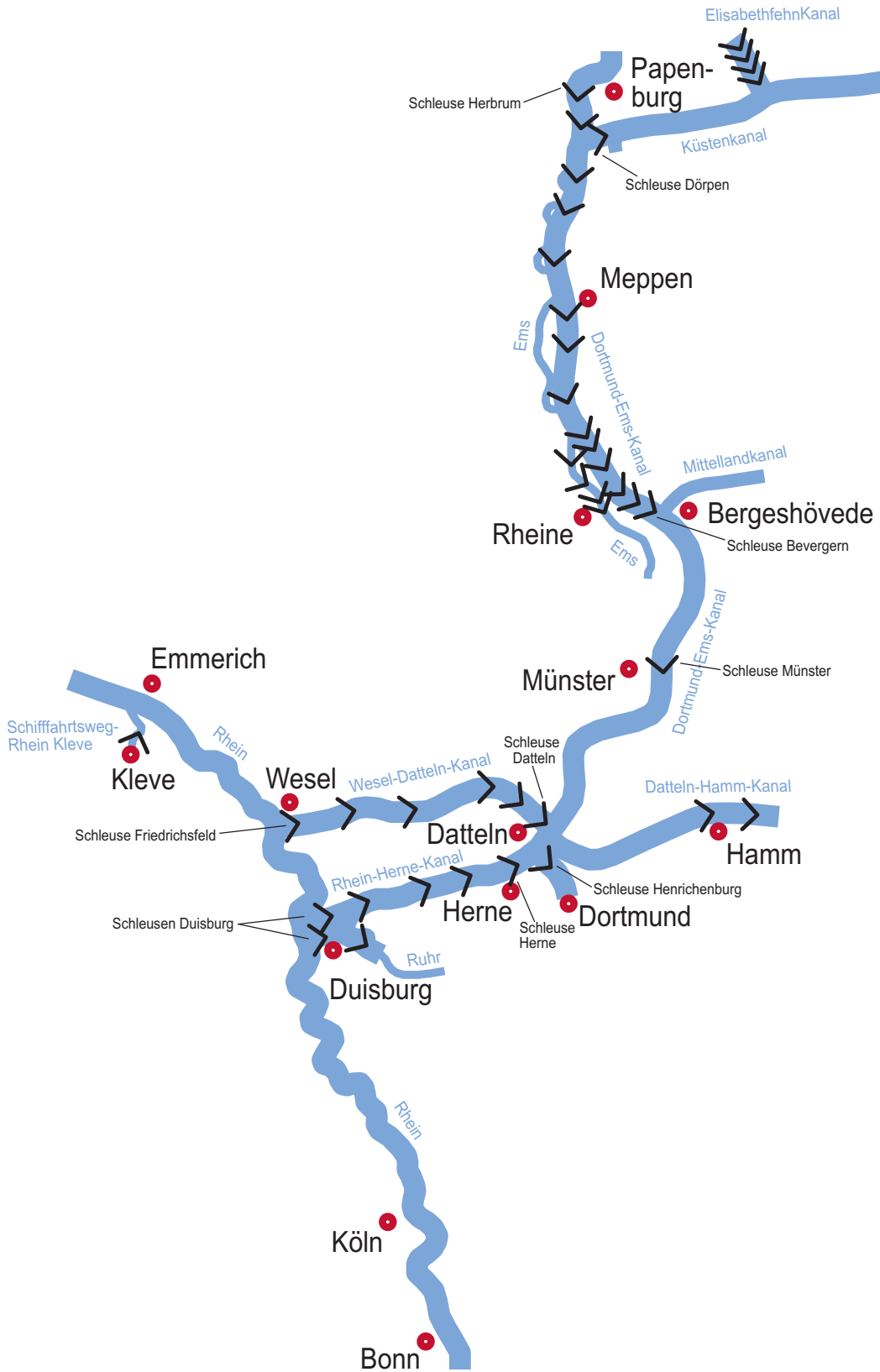
Wasser- und Schifffahrtsdirektion West



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)	17
Rhein-Herne-Kanal (RHK)	17
Dortmund-Ems-Kanal (DEK)	18
Küstenkanal	19
Datteln-Hamm-Kanal (DHK)	19
4. Verkehr und Auslastung der Wasserstraße	20
Rhein	22
Wesel-Datteln-Kanal (WDK)	24
Rhein-Herne-Kanal (RHK)	24
Datteln-Hamm-Kanal (DHK)	25
Küstenkanal	25
Dortmund-Ems-Kanal (DEK)	26
5. Zusammenfassung der Verkehrsstatistik	27
6. Schifffahrt	28
Ordnung des Binnenschiffsverkehrs	28
Störungen im Schiffsverkehr	32
Wirtschaftsfragen der Schifffahrt	34
7. Sportboote und Wassertourismus	39
Anlage 1 Güterverkehr	41
Anlage 2 Container	59
Anlage 3 Anzahl der Schiffe	69
Abkürzungsverzeichnis	83

Der Rhein und die westdeutschen Kanäle



1. Allgemeines

Verkehrliche Entwicklung

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; Verkehrsstatistik der Binnenschifffahrt 2010“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 2010 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.

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 werden seit dem Jahr 2009 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.

Ordnung des Binnenschiffsverkehrs und Wirtschaftsfragen der Schifffahrt

Mit verkehrsregelnden Maßnahmen sorgen die Schifffahrtsexperten für die Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs. Unter dem Kapitel „Schifffahrt“ wird dieser Verkehrsbericht zum Tätigkeitsbericht des zuständigen Dezernats, der in Summe aufzählt, welche verkehrsordnenden Maßnahmen im vergangenen Kalenderjahr getroffen wurden, wie viele Patentprüfungen abgenommen wurden, welche schifffahrtspolizeilichen Erlaubnisse erteilt und wie viele Ordnungswidrigkeiten geahndet werden mussten.

Aus wirtschaftlicher Sicht ist auf der Ausgabenseite dargelegt, wo und in welchem Umfang Anträge im Rahmen von Förderprogrammen bewilligt wurden und auf der Einnahmenseite, wie hoch die Einnahmen aus Schifffahrtsabgaben, Hafen- und Ufergeldern auf den norddeutschen Bundeswasserstrassen waren.

Sportboote und Wassertourismus

Seit dem letzten Jahr wird in diesem Verkehrsbericht auch über aktuelle Entwicklungen im Sportboottourismus und bei der Freizeitschifffahrt berichtet. 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 2008, 2009 und 2010. Hieraus lassen sich Veränderungen im Güterverkehr in den letzten 3 Jahren ablesen.

Während an dieser Stelle im Vorjahresbericht ein starker Rückgang im Güterverkehr von 20% konstatiert werden musste, kann für das Berichtsjahr 2010 das genaue Gegenteil berichtet werden. Die Gütermengen an Rhein und in allen Bereichen des betrachteten

Kanalgebiets zeigen eine Steigerung von bis zu 20%. Hier spiegelt sich der deutliche wirtschaftliche Aufschwung in der Industrie wieder.

Besonders positiv ausgewirkt haben sich die wirtschaftlichen Steigerungen im Transportgüterbereich Erz- und Metallabfälle sowie im Bereich feste mineralische Brennstoffe. Diese auch gesamtwirtschaftlich wichtigen Industriebereiche haben mit ihren Anstiegen erheblich zu diesem Ergebnis beigetragen. (Anlage 1, Seite 41).



Güterverkehr 2008, 2009 und 2010

Bundeswasserstraße	2008		2009		2010		Veränderung 2008 zu 2009 [%]	Veränderung 2009 zu 2010 [%]
	in Tonnen	Anteil in %	in Tonnen	Anteil in %	in Tonnen	Anteil in %		
Deutschland	245.661.700		203.867.700		229.607.400		-17,01%	12,63%
Rhein (Lülsdorf-Orsoy)								
zu Berg								
zu Tal								
Gesamt	164.030.700		134.093.700		161.056.400		-18,25%	20,11%
Rhein (Orsoy-NL-Grenze)								
zu Berg	k.A.		k.A.		k.A.			
zu Tal	k.A.		k.A.		k.A.			
Gesamt	173.851.600		151.865.500		174.793.100		-12,65%	15,10%
Rhein - Durchgangsverkehr bei Emmerich								
zu Berg	109.627.000	64,1%	82.860.900	60,1%	103.503.200	63,8%		
zu Tal	61.333.700	35,9%	55.079.400	39,9%	58.684.800	36,2%		
Gesamt	170.960.700		137.940.300		162.188.000		-19,31%	17,58%
Wesel-Datteln-Kanal								
<i>Schleuse Friedrichsfeld</i>								
vom Rhein	11.718.626	63,3%	10.034.793	64,0%	11.533.209	63,7%	-14,37%	14,93%
zum Rhein	6.808.829	36,7%	5.642.614	36,0%	6.581.384	36,3%	-17,13%	16,64%
Gesamt	18.527.455		15.677.407		18.114.593		-15,38%	15,55%
<i>Schleuse Datteln</i>								
vom Rhein	9.155.208	64,5%	8.051.286	63,0%	8.797.370	62,6%	-12,06%	9,27%
zum Rhein	5.037.169	35,5%	4.723.437	37,0%	5.258.975	37,4%	-6,23%	11,34%
Gesamt	14.192.377		12.774.723		14.056.345		-9,99%	10,03%
Rhein Herne-Kanal								
<i>Schleuse Duisburg Meiderich & Ruhrschleuse</i>								
vom Rhein	7.499.947	46,8%	4.993.383	38,7%	6.398.156	42,7%	-33,42%	28,13%
zum Rhein	8.541.402	53,2%	7.911.100	61,3%	8.575.128	57,3%	-7,38%	8,39%
Gesamt	16.041.349		12.904.483		14.973.284		-19,55%	16,03%
<i>Schleuse Herne-Ost</i>								
vom Rhein	3.446.664	53,4%	3.118.016	56,9%	3.383.284	58,2%	-9,54%	8,51%
zum Rhein	3.002.184	46,6%	2.362.720	43,1%	2.426.453	41,8%	-21,30%	2,70%
Gesamt	6.448.848		5.480.736		5.809.737		-15,01%	6,00%
Datteln-Hamm-Kanal								
Empfang	5.306.763	86,5%	5.070.009	82,5%	5.169.687	85,0%	-4,46%	1,97%
Versand	831.071	13,5%	1.078.593	17,5%	915.640	15,0%	29,78%	-15,11%
Gesamt	6.137.834		6.148.602		6.085.327		0,18%	-1,03%
Dortmund-Ems-Kanal								
<i>Schleuse Henrichenburg</i>								
von Dortmund	912.608	40,5%	758.792	44,3%	718.509	40,8%	-16,85%	-5,31%
nach Dortmund	1.338.398	59,5%	955.902	55,7%	1.044.114	59,2%	-28,58%	9,23%
Gesamt	2.251.006		1.714.694		1.762.623		-23,83%	2,80%
<i>Schleuse Münster</i>								
von Norden	6.655.836	52,4%	5.498.189	53,2%	6.458.216	51,9%	-17,39%	17,46%
von Süden	6.052.506	47,6%	4.841.436	46,8%	5.973.396	48,1%	-20,01%	23,38%
Gesamt	12.708.342		10.339.625		12.431.612		-18,64%	20,23%
<i>Schleuse Bevergern</i>								
von Norden	2.560.140	56,8%	1.975.797	54,3%	1.900.540	50,1%	-22,82%	-3,81%
von Süden	1.950.000	43,2%	1.660.394	45,7%	1.894.486	49,9%	-14,85%	14,10%
Gesamt	4.510.140		3.636.191		3.795.026		-19,38%	4,37%
<i>Schleuse Herbrum</i>								
von Norden	2.928.350	63,7%	2.906.289	65,1%	3.069.511	69,9%	-0,75%	5,62%
von Süden	1.668.784	36,3%	1.556.043	34,9%	1.323.141	30,1%	-6,76%	-14,97%
Gesamt	4.597.134		4.462.332		4.392.652		-2,93%	-1,56%
Küstenkanal								
<i>Schleuse Dörpen</i>								
von Osten	1.568.251	41,1%	1.278.531	36,2%	1.302.410	35,4%	-18,47%	1,87%
von Westen	2.248.128	58,9%	2.255.189	63,8%	2.371.576	64,6%	0,31%	5,16%
Gesamt	3.816.379		3.533.720		3.673.986		-7,41%	3,97%

Tabelle 1: Gütermengen 2008, 2009 und 2010 auf den Wasserstraßen der WSD West

Rhein

Die mit Abstand größte Gütermenge im Bereich der WSD West wurde auch im Jahr 2010 auf dem Rhein transportiert. Die besondere Bedeutung des Rheins wird augenfällig, wenn man die Gütermengen in Emmerich mit ca. 162,2 Mio. t im Jahr 2010 mit den Gütermengen der Schleuse Friedrichsfeld, die 2010 mit ca. 18,1 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. 197,5 Mio. t, die 2010 auf dem Rhein transportiert wurden, entfallen fast 174,8 Mio. t auf die Strecke von der Niederländischen Grenze bis Orsoy und 161,1 Mio. t auf den Abschnitt zwischen Orsoy und Lülsdorf² (siehe Statistisches Bundesamt Fachserie 8 Reihe 4 „Verkehr – Güter; Verkehrs-

statistik der Binnenschifffahrt 2010“, 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 nach dem drastischen Rückgang im Jahr 2009 in 2010 wieder ein sehr deutlicher Anstieg (+17,6%) zu verzeichnen war. Im Vergleich zum Spitzenjahr 2007 liegt der Wert aber noch um ca. 10 Mio. t niedriger.

Rhein – Daten des Statistischen Bundesamtes

Emmerich – Gütermengen

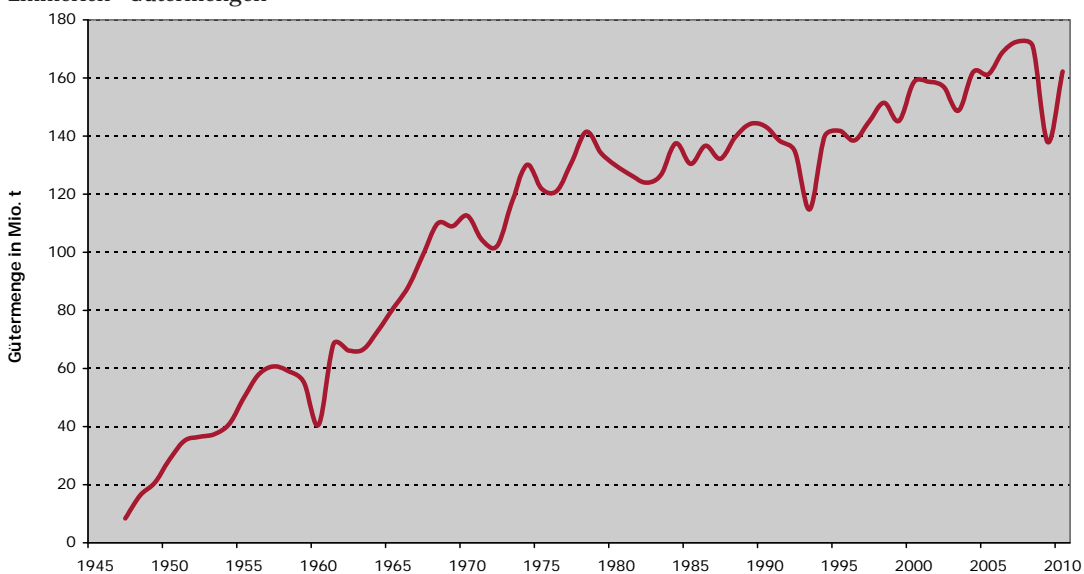


Abbildung 1: Entwicklung der Gütermenge am Grenzübergang Emmerich (1945 bis 2010)

² Im Zuständigkeitsbereich der WSD West betrachtet das Destatis u. a. die Streckenabschnitte Lülsdorf (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 2010 an der Schleuse Friedrichsfeld die größte Gütermenge auf dem westdeutschen Kanalnetz bewegt. Mit rund 18,1 Mio. Gütertonnen steigt die Gütermenge hier um 15,5% gegenüber dem Vorjahr. Östlich des stark frequentierten Chemiestandorts Marl wurden an der Schleuse Datteln 14,1 Mio. Gütertonnen gezählt. Das sind ca. 10% mehr Güter als im letzten Jahr. Zum Spitzenjahr 2007 ist das aber noch ein Rückgang der transportierten Gütermengen von rund 1,9 Mio. t.

Bei einer genaueren Betrachtung des Jahres 2010 wird deutlich, dass insbesondere das zweite und vierte Quartal diesen Anstieg ausgemacht haben. Im Vergleich zum Vorjahr wurden in diesen beiden Zeiträumen ca. 1,7 Mio. t mehr Güter transportiert.

Für den WDK wurde die Unterteilung des Güterverkehrs nach Güterarten exemplarisch an der Schleuse Friedrichsfeld aufgezeigt (Anlage 1, Seite 50). In konkreten Zahlen weisen die Güter „Erdöl, Mineralöl und Gase“ mit ca. 620 000 t“ (+22,9% gegenüber dem Vorjahr) den größten Zuwachs auf, gefolgt von der Güterart „Steine und Erden“ mit einem Zuwachs von ca. 480 000 t (+17,2% gegenüber dem Vorjahr). Den größten prozentualen Anstieg von rund 25,4% ist bei den „Land- und Fortwirtschaftlichen Erzeugnissen“ zu verzeichnen.

Absolut betrachtet sind die drei größten Umschlagsgüterarten die „festen mineralischen Brennstoffe“ und danach „Erdöl, Mineralöl und Gase“ und „Steine und Erden“. Diese drei Güterarten machen gut 56% der transportierten Güterarten an der Schleuse Friedrichsfeld aus.

Auch der Güterverkehr nach Flaggenanteilen wurde an der Schleuse Friedrichsfeld exemplarisch aufgezeigt (Anlage 1, Seite 51). Wie am Rhein verteilt sich auch hier der Güterverkehr vorwiegend auf niederländische, deutsche und belgische Schiffe. Im betrachteten Zeitraum von 2002 bis 2010 sind keine auffälligen Veränderungen festzustellen. Der Anteil des Güterverkehrs unter deutscher Flagge liegt 2010 bei 34% und bewegt sich damit in dem Rahmen, der seit 2000 erreicht wurde. Der Güterverkehr auf niederländischen Fahrzeugen ist mit 55,9% gegenüber dem vergangenen Jahre wieder leicht angestiegen.



Schleusenstatistik ASS – WDK

Schleuse Friedrichsfeld – transportierte Gütertonnen

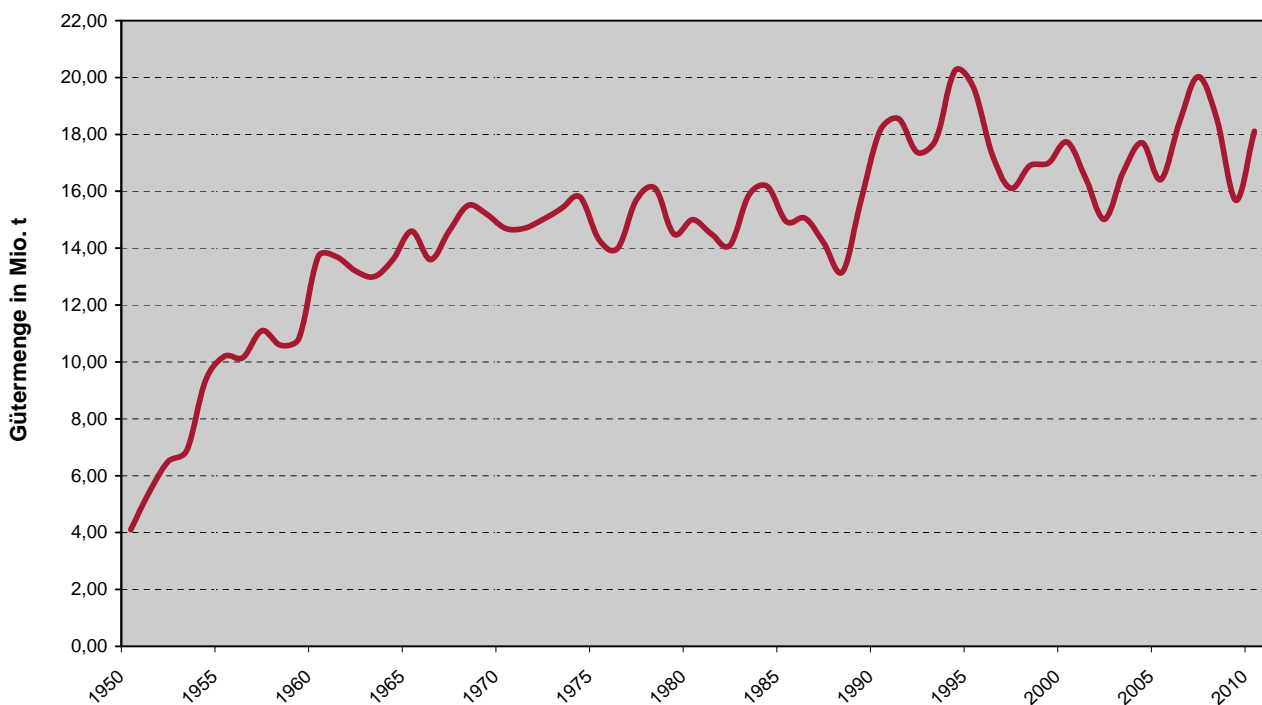


Abbildung 2: Entwicklung der Gütermengen an der Schleuse Friedrichsfeld (1950 bis 2010)

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 Jahren 2008 und 2009 war dagegen ein deutlicher

Rückgang festzustellen, der dem wirtschaftlichen Einbruch in der Bundesrepublik geschuldet ist.

2010 zeigt die Kurve wieder einen deutlichen Aufwärtstrend. Der Güterverkehr an der Schleuse Friedrichsfeld nahm um ca. 2,4 Mio. t gegenüber dem Vorjahr zu.

Rhein-Herne-Kanal (RHK)

An den Eingangsschleusen zum Rhein-Herne-Kanal, der Schleuse Duisburg Meiderich und der Ruhrschleuse, wurden 2010 insgesamt rund 15,0 Mio. t Güter transportiert. Das ist ein deutlicher Anstieg von ca. 16,0% gegenüber dem Vorjahr (siehe Tabelle 1, Seite 8).

Die Menge der Güter, die zum Rhein transportiert wurden, betrug 8,6 Mio. t. Dies ist ein Anstieg von rund 8,4% im Vergleich zum Vorjahr. Vom Rhein in den RHK wurden 6,4 Mio. t. Güter transportiert. Dies ist ein deutlicher Anstieg von ca. 28%.

An der Schleuse Herne-Ost betrug das gesamte Güteraufkommen ca. 5,8 Mio. t. Das bedeutet einen Zuwachs von 6%. Hier beträgt der Anteil der vom Rhein kommenden Güter 58,2% (=3,4 Mio. t). 41,8% (=2,4 Mio. t) wurden zum Rhein transportiert. Seit 2000 sinkt der Anteil der vom Rhein kommenden Gütermengen von damals 6 Mio. t auf heute 3,3 Mio. t.

Datteln-Hamm-Kanal (DHK)

Auf dem DHK wurden 2010 rund 6,1 Mio. t transportiert. Dies ist etwas geringer als im vergangenen Jahr (-1%). Die erreichte Gütermenge liegt damit in dem Bereich der letzten drei Jahre (siehe Anlage 1, Seite 54).

Die Kontinuität im Güteraufkommen ist vermutlich auf die Vielfalt der Güter, die auf dem DHK transportiert werden, zurückzuführen.



Dortmund-Ems-Kanal (DEK)

Für den Dortmund-Ems-Kanal sind in Anlage 1 ab Seite 55 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 2010 lag der Transport von Gütern nach Dortmund bei rund 1 Mio. t und damit leicht höher als im vergangenen Jahr. In den Jahren von 2004 bis 2008 lag die Transportmenge noch bei rund 1,4 Mio. t. Die Gütermenge von Dortmund kommend lag 2010 bei rund 0,72 Mio. t, das sind nochmals geringfügig weniger Gütermengen als im Vergleich zum Jahr 2009. Die Gesamtsumme auf dem südlichsten Abschnitt des DEK liegt damit bei rund 1,76 Mio. t. Dies ist ein leichter Anstieg von ca. 2,8%, jedoch immer noch deutlich (-0,7 Mio. t) unter den Transportmengen zu Beginn des Jahrtausends. Demgegenüber gibt es eine deutlich positivere Entwicklung im Containertransport. (siehe 3. Containerverkehr, Seite 60)

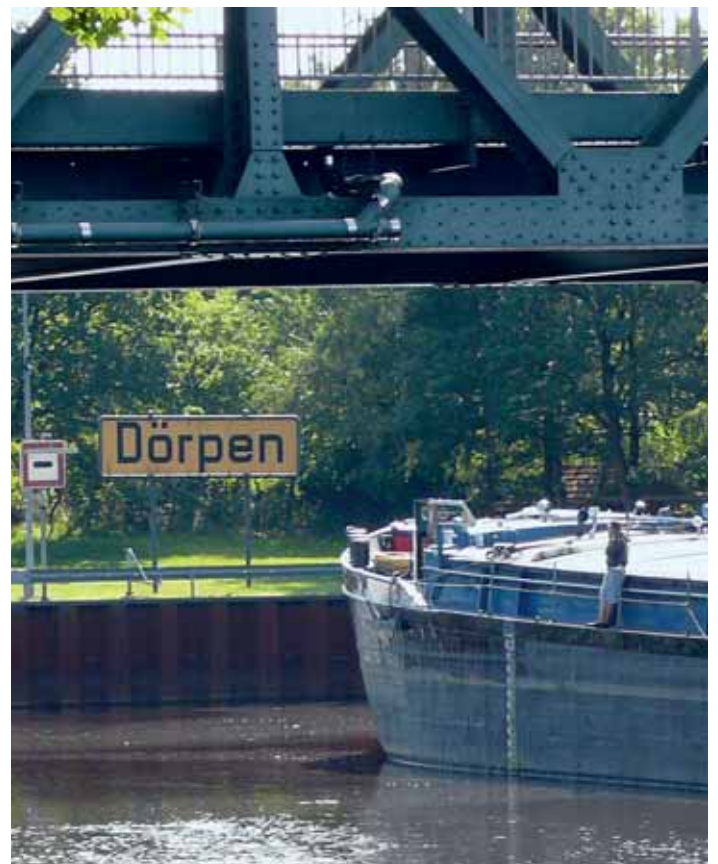
Für die Ermittlung der Gütermengen auf der Südstrecke des DEK werden die Daten der Schleuse Münster herangezogen. Hier ist für 2010 ein Anstieg von 20% gegenüber dem Vorjahr zu verzeichnen. Die Gütermenge liegt bei rund 12,4 Mio. t und damit wieder auf dem Niveau von 2008.

Entwicklungen im Güterverkehr auf der DEK-Nordstrecke können aus den Zahlen für die Schleusen Bevergern und Herbrum abgelesen werden. 2010 wurden rund 3,8 Mio. t durch die Schleuse Bevergern transportiert. Damit ist zwar ein leichter Zuwachs im Vergleich zu 2009 zu verzeichnen, das Niveau zu Mitte des Jahrzehnts (rund 4,5 Mio. t) ist aber deutlich unterschritten (siehe Anlage 1, Seite 56).

An der Schleuse Herbrum hat sich der rückläufige Trend der letzten 6 Jahre fortgesetzt. 2010 wurden im Vergleich zum Vorjahr wieder rund 70 000 t (-1,6%) weniger Gütertonnen in diesem Bereich der DEK-Nordstrecke transportiert. Damit fällt der Rückgang im Vergleich zu den anderen Jahren aber geringer aus. Bemerkenswert ist, dass die von Norden kommende Gütermenge in den letzten 3 Jahren relativ konstant geblieben ist, wogegen die aus Süden kommende Tonnage um rund 350 000 t abgenommen hat.

Küstenkanal

An der Schleuse Dörpen am Küstenkanal wurde im Jahr 2010 mit rund 3,67 Mio. Gütertonnen ein etwas höherer Wert (+4%) als 2009 erreicht. Im Vergleich zum Spitzenjahr 2007 (siehe Anlage 1, Seite 57) wurden ca. 400 000 t weniger transportiert.



3. Containerverkehr

Eine Übersicht über die Containermengen von 2008 bis 2010 gibt die folgende Tabelle 2. Nach den Rückgängen in den beiden letzten Jahren ist in 2010 wieder ein deutlicher Zuwachs der Containermengen für alle Bereiche des westdeutschen Kanalnetzes zu erkennen. Insbesondere für den WDK ist in den letzten beiden Jahren ein sehr deutlicher Anstieg zu verzeichnen.

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 2009 auf 2010 um ca. 340 000 TEU³ auf einen neuen Rekordwert von rund 2 186 Mio. TEU gestiegen, das sind rund 18,4% mehr. An diesem Anstieg hat auch der Niederrhein (Orsoy bis zur niederländischen Grenze), auf dem ca. 90% der Container transportiert werden, seinen Anteil. Hier lag der Zuwachs mit ca. 300 000 TEU bei ca. 18,3%.

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

Im Kanalgebiet ist die Entwicklung der Containermengen gegenüber dem Vorjahr insgesamt sehr positiv. Es gab auf allen Strecken deutliche Anstiege, jedoch z. T. auf niedrigem Niveau. In Anlage 2 auf Seite 63 sind die Containerverkehre auf dem westdeutschen Kanalgebiet grafisch dargestellt. Die größten Containermengen wurden 2010 mit rund 19 500 TEU durch die Schleusen Herbrum und Dörpen transportiert. Auf den übrigen Kanalstrecken spielt der Containerverkehr eine wesentlich geringere Rolle.

Eine positive Entwicklung im Containertransport ist der fortgesetzte Anstieg der Containermengen auf dem WDK. Dort stieg die Anzahl der TEU von rund 100 TEU im Jahr 2008 auf rund 2 100 TEU im Jahr 2010. Diese erfreuliche Entwicklung ist auf den erweiterten Containerterminal im Hafen Dortmund zurückzuführen. Ebenso ist auf dem RHK in Richtung Dortmund ein deutlicher Anstieg zu verzeichnen.

Gleichwohl sind die vielen niedrigen Brücken der Grund dafür, dass sich im Kanalgebiet bis auf weiteres keine wirtschaftlich tragfähigen Containerverkehre, die mindestens zweilagig, sein müssten, entwickeln können. Hinreichendes Transportaufkommen wäre hierfür vorhanden.



Containerverkehr 2008, 2009 und 2010

Bundeswasserstraße	2008		2009		2010		Veränderung 2008 zu 2009 [%]	Veränderung 2009 zu 2010 [%]
	in TEU	Anteil in %	in TEU	Anteil in %	in TEU	Anteil in %		
Deutschland	2.034.563		1.845.566		2.185.583		-9,29%	18,42%
Rhein (Lülsdorf- Orsoy)								
leer	539.254	31,38%	321.892	20,96%	434.924	23,41%	-40,31%	35,11%
beladen	1.179.452	68,62%	1.214.188	79,04%	1.423.152	76,59%	2,95%	17,21%
Gesamt	1.718.706		1.536.080		1.858.076		-10,63%	20,96%
Rhein (Orsoy - NL Grenze)								
leer	579.194	31,75%	375.400	22,53%	478.276	24,27%	-35,19%	27,40%
beladen	1.245.061	68,25%	1.290.461	77,47%	1.492.350	75,73%	3,65%	15,64%
Gesamt	1.824.255		1.665.861		1.970.626		-8,68%	18,29%
Wesel-Datteln-Kanal								
<i>Schleuse Friedrichsfeld</i>								
leer	90	91,84%	484	32,72%	1.390	66,13%	437,78%	187,19%
beladen	8	8,16%	995	67,28%	712	33,87%	12337,50%	-28,44%
Gesamt	98		1.479		2.102		1409,18%	42,12%
<i>Schleuse Datteln</i>								
leer	90	91,84%	484	32,72%	1.390	66,13%	437,78%	187,19%
beladen	8	8,16%	995	67,28%	712	33,87%	12337,50%	-28,44%
Gesamt	98		1.479		2.102		1409,18%	42,12%
Rhein Herne-Kanal								
<i>Schleuse Duisburg Meiderich & Ruhrschleuse</i>								
leer	2.828	95,99%	1.122	83,86%	1.497	67,16%	-60,33%	33,42%
beladen	118	4,01%	216	16,14%	732	32,84%	83,05%	238,89%
Gesamt	2.946		1.338		2.229		-54,58%	66,59%
<i>Schleuse Herne-Ost</i>								
leer	2.828	96,52%	1.122	83,86%	1.497	67,16%	-60,33%	33,42%
beladen	102	3,48%	216	16,14%	732	32,84%	111,76%	238,89%
Gesamt	2.930		1.338		2.229		-54,33%	66,59%
Datteln-Hamm Kanal								
leer	0		0		0			
beladen	0		0		0			
Gesamt	0		0		0			
Dortmund-Ems-Kanal								
<i>Schleuse Henrichenburg</i>								
leer	2.910	99,35%	1.563	56,55%	2.672	64,98%	-46,29%	70,95%
beladen	19	0,65%	1.201	43,45%	1.440	35,02%	6221,05%	19,90%
Gesamt	2.929		2.764		4.112		-5,63%	48,77%
<i>Schleuse Münster</i>								
leer	112	54,90%	43	81,13%	215	98,17%	-61,61%	400,00%
beladen	92	45,10%	10	18,87%	4	1,83%	-89,13%	-60,00%
Gesamt	204		53		219		-74,02%	313,21%
<i>Schleuse Bevergern</i>								
leer	101	54,59%	0	#DIV/0!	118	55,66%	-100,00%	#DIV/0!
beladen	84	45,41%	0	#DIV/0!	94	44,34%	-100,00%	#DIV/0!
Gesamt	185		0		212		-100,00%	#DIV/0!
<i>Schleuse Herbrum</i>								
leer	6.240	48,48%	5.917	46,56%	9.214	47,50%	-5,18%	55,72%
beladen	6.630	51,52%	6.792	53,44%	10.185	52,50%	2,44%	49,96%
Gesamt	12.870		12.709		19.399		-1,25%	52,64%
Küstenkanal								
<i>Schleuse Dörpen</i>								
leer	5.992	47,91%	5.917	46,56%	9.316	47,54%	-1,25%	57,44%
beladen	6.516	52,09%	6.792	53,44%	10.279	52,46%	4,24%	51,34%
Gesamt	12.508		12.709		19.595		1,61%	54,18%

Tabelle 2: Containermengen 2008, 2009 und 2010 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 Lülldorf – Orsoy und Orsoy – niederländische Grenze (NL-Grenze).

Zwischen Orsoy und der niederländischen Grenze wurden im vergangenen Jahr 1,97 Mio. TEU Container befördert. Dies ist ein Anstieg von ca. 18,3% im Vergleich zum Jahr 2009. Im Abschnitt zwischen Lülldorf und Orsoy wurden 2010 insgesamt ca. 1,86 Mio. TEU Container transportiert. Dies ist im Vergleich zum Vorjahr ein Zuwachs von fast 21%.

Nach dem signifikanten Einbruch im Jahr 2009 sind die Zahlen für das Jahr 2010 sehr deutlich gestiegen und haben einen neuen Rekordwert erreicht.

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 62), so dass selbst bei rückläufigen Zahlen, das Verkehrsaufkommen auch heute noch höher ist als ursprünglich erwartet.

Containertransport auf Binnenschiffen

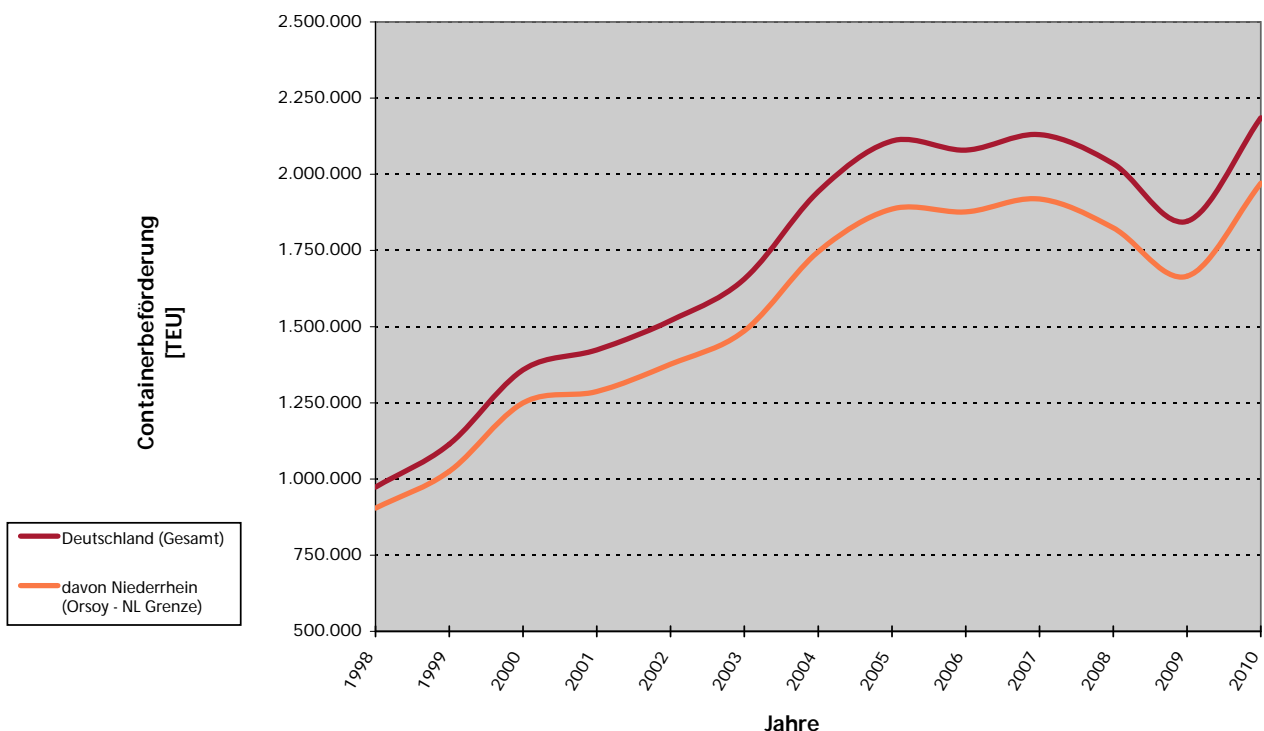


Abbildung 3: Containertransportentwicklung mit Binnenschiffen in Deutschland und auf dem Niederrhein

Wesel-Datteln-Kanal (WDK)

Aus den Daten des Statistischen Bundesamtes ergibt sich für den WDK im Jahr 2010 ein Güteraufkommen in Containern von 46 993 TEU. Dies ist ein Anstieg von rund 11 % zum Jahr 2009. Der Empfang von leeren Containern liegt bei 22 970 TEU und der Versand von beladenen Containern bei 24 023 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. Nur ein sehr geringer Teil der Containermengen passiert die Eingangschleuse Friedrichsfeld (siehe Tabelle 2).

Nach der Erfassung der Daten aus dem verwaltungseigenen Abgabenerhebungsprogramm ASS beträgt der Durchgangsverkehr auf dem WDK im Jahr 2010 ca. 2 100 TEU und ist wie im letzten Jahr deutlich gestiegen (+42 %). Von Friedrichsfeld bis Datteln findet dabei kein Containerumschlag auf dem WDK statt, so dass sich die Containermengen an den Schleusen Friedrichsfeld und Datteln mit rund 2 100 TEU in 2010 gleichen.

Grund für den weiterhin starken Anstieg der Containermenge ist in 2010 insbesondere der Anteil unbeladener Container in der Talfahrt vom Hafen Dortmund. Der Anteil leerer Container ist deutlich gestiegen und beträgt ca. 66 % des Gesamtaufkommens. Sie werden zum größten Teil in Richtung Westen zum Rhein transportiert.

Rhein-Herne-Kanal (RHK)

Nach der Auswertung des Abgabenerhebungsprogramms haben in 2010 rund 2 230 TEU Container die Schleusen in Duisburg und Herne-Ost passiert. Im Vergleich zum letzten Jahr ist dies ein deutlicher Anstieg von rund 66 %.

Seit 2006/2007 sind aber insgesamt rund 6 000 TEU Container weniger auf dem RHK transportiert worden. Insbesondere die Anzahl beladener Container ist in den vergangenen Jahren deutlich zurückgegangen.

Den größten Anteil (~67%) im Containerverkehr stellen 2010 die leeren Container, die überwiegend zum Rhein transportiert werden. Es sind an beiden Schleusen rund 1 300 TEU. Der Anteil der beladenen Container vom Rhein liegt bei beiden Schleusen bei 655 TEU, dies ist im Vergleich zu den beiden letzten Jahren ein deutlicher Anstieg (siehe Anlage 2 Seite 63). Insgesamt entwickelt sich der RHK damit ebenso wie der WDK immer mehr zu einer Transitstrecke für Containertransporte in Richtung Hafen Dortmund.



Dortmund-Ems-Kanal (DEK)

Die an der Schleuse Henrichenburg/Waltrop ermittelten Containermengen zeigen die gleiche Entwicklung wie am RHK und WDK. In 2010 sind mit rund 4 110 TEU wieder deutlich mehr Container transportiert worden als in den beiden letzten Jahren (siehe Anlage 2, Seite 66). Im Jahr 2010 betrug der Anteil der leeren Container rund 65%. Sie wurden zum größten Teil aus Dortmund kommend in Richtung Rhein transportiert. Der Grund liegt – wie bereits beim WDK erwähnt – an dem erweiterten Containerterminal in Dortmund. Der Summe der beladenen Container ist im Vergleich zum letzten Jahr fast gleich geblieben.

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 2010 219 TEU Container geschleust. Dies ist der zwar der höchste Wert in den letzten 4 Jahren, insgesamt ist der Containerverkehr aber sehr deutlich gesunken. (siehe Anlage 2, Seite 66)

Im Bereich der DEK-Nordstrecke vom Abzweig Mittellandkanal bis zum Abzweig Küstenkanal sind in 2010

mit 212 TEU wieder Container gezählt worden (siehe Anlage 2, Seite 67), nachdem im letzten Jahr keine TEU registriert worden waren. Insgesamt liegen die Werte aber auf einem sehr 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 (GVZ) Dörpen, das am Abzweig des DEK zum Küstenkanal liegt. 2010 wurden durch die Schleuse Herbrum 19 399 TEU Container transportiert. Dies sind rund 6 600 TEU mehr als im Jahr 2009. Der Anteil der beladenen Container von Norden (zum GVZ Dörpen) ist weiter rückläufig und betrug 2010 nur noch 265 TEU. Ca. 9 900 TEU wurden beladen vom Küstenkanal (GVZ Dörpen) in Richtung Emden geschleust (siehe Anlage 2, Seite 68). Insgesamt lag der Anteil der leeren Container bei ca. 47%.

Küstenkanal

An der Schleuse Dörpen wurde mit 19 595 TEU, ebenso wie in Herbrum, die größte Containermenge der letzten 5 Jahre gezählt. Die fast übereinstimmenden Verkehrszahlen spiegeln die Verkehrsrelation von Emden bis zum GVZ Dörpen wieder. Der größte Teil der beladenen Container (ca. 10 000 TEU) wurde von Osten (überwiegend vom GVZ Dörpen) kommend zum DEK transportiert und rund 8 800 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 68).

Der Anteil der Containerschiffe, die den Küstenkanal durchgehend passierten, liegt mit rund 5 000 bis 7 000 TEU je Richtung deutlich niedriger (siehe Anlage 2, Seite 68).

Datteln-Hamm-Kanal (DHK)

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



4. Verkehr und Auslastung der Wasserstraße

Unter dem Begriff „Schiffsverkehr“ sind neben den Schiffen mit eigenem Antrieb auch Schiffseinheiten ohne eigenen Antrieb zusammengefasst. 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 Grafik in Anlage 3 Seite 72 zeigt, dass die Schiffe ohne eigenen Antrieb auf dem westdeutschen Kanalnetz nur eine untergeordnete Rolle spielen. Der Anteil der Schubleichter bewegt sich zwischen 0,2% am Küstenkanal und rund 16,5% am DEK in der Henrichenburger Haltung.

Das Abgabenerhebungsprogramm ASS bietet keine automatische Zuordnung der Schiffe zu Größenklas-

sen. 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.

Nicht erfasst werden bei dieser Auswertung die Anzahl der Containerschiffe, hier werden im ASS nur die TEU gezählt.

Die nachfolgende Tabelle 3 gibt einen Überblick über den Schiffsverkehr der Jahre 2008 bis 2010.



Schiffsverkehr 2008, 2009 und 2010

Bundeswasserstraße	2008		2009		2010		Veränderung 2008 zu 2009 [%]	Veränderung 2009 zu 2010 [%]
	Anzahl	Anteil in %	Anzahl	Anteil in %	Anzahl	Anteil in %		
Emmerich								
leer	58.935	32,48%	<i>keine Angabe</i>		<i>keine Angabe</i>			
beladen	122.513	67,52%	105.983		107.764			
Gesamt	181.448		105.983		107.764			1,68%
Wesel-Datteln-Kanal								
<i>Schleuse Friedrichsfeld</i>								
leer	5.097	22,75%	5.501	27,35%	4.919	23,58%	7,93%	-10,58%
beladen	17.306	77,25%	14.615	72,65%	15.945	76,42%	-15,55%	9,10%
Gesamt	22.403		20.116		20.864		-10,21%	3,72%
<i>Schleuse Datteln</i>								
leer	3.054	17,90%	3.563	22,28%	2.883	18,08%	16,67%	-19,09%
beladen	14.011	82,10%	12.427	77,72%	13.062	81,92%	-11,31%	5,11%
Gesamt	17.065		15.990		15.945		-6,30%	-0,28%
Rhein Herne-Kanal								
<i>Schleuse Duisburg Meiderich & Ruhrschleuse</i>								
leer	7.400	36,82%	7.240	40,58%	7.469	39,20%	-2,16%	3,16%
beladen	12.700	63,18%	10.601	59,42%	11.585	60,80%	-16,53%	9,28%
Gesamt	20.100		17.841		19.054		-11,24%	6,80%
<i>Schleuse Herne-Ost</i>								
leer	3.133	32,41%	3.111	35,89%	3.021	34,37%	-8,82%	-2,89%
beladen	6.533	67,59%	5.558	64,11%	5.769	65,63%	-8,60%	3,80%
Gesamt	9.666		8.669		8.790		-8,65%	1,40%
Datteln-Hamm-Kanal								
leer	3.431	38,47%	3.267	38,90%	3.261	38,75%	-4,78%	-0,18%
beladen	5.488	61,53%	5.132	61,10%	5.154	61,25%	-6,49%	0,43%
Gesamt	8.919		8.399		8.415		-5,83%	0,19%
Dortmund-Ems-Kanal								
<i>Schleuse Henrichenburg</i>								
leer	1.439	41,31%	1.380	44,12%	1.245	42,09%	-4,10%	-9,78%
beladen	2.044	58,69%	1.748	55,88%	1.713	57,91%	-14,48%	-2,00%
Gesamt	3.483		3.128		2.958		-10,19%	-5,43%
<i>Schleuse Münster</i>								
leer	2.496	15,16%	2.983	20,54%	2.616	16,83%	19,51%	-12,30%
beladen	13.971	84,84%	11.543	79,46%	12.927	83,17%	-17,38%	11,99%
Gesamt	16.467		14.526		15.543		-11,79%	7,00%
<i>Schleuse Bevergern</i>								
leer	2.600	36,11%	2.194	37,60%	2.340	37,58%	-15,62%	6,65%
beladen	4.600	63,89%	3.641	62,40%	3.886	62,42%	-20,85%	6,73%
Gesamt	7.200		5.835		6.226		-18,96%	6,70%
<i>Schleuse Herbrum</i>								
leer	2.089	31,37%	2.205	33,65%	2.014	32,57%	5,55%	-8,66%
beladen	4.571	68,63%	4.348	66,35%	4.169	67,43%	-4,88%	-4,12%
Gesamt	6.660		6.553		6.183		-1,61%	-5,65%
Küstenkanal								
<i>Schleuse Dörpen</i>								
leer	1.889	33,45%	2.071	37,57%	1.896	35,01%	9,63%	-8,45%
beladen	3.758	66,55%	3.442	62,43%	3.519	64,99%	-8,41%	2,24%
Gesamt	5.647		5.513		5.415		-2,37%	-1,78%

Tabelle 3: Schiffsverkehr 2008, 2009 und 2010 im Bereich der WSD West

Rhein

Während die transportierte Gütermenge am Grenzübergang Emmerich um ca. 17,6% stieg, (siehe Tabelle 1) nahmen mit 107 764 beladenen Fahrzeugen am Grenzübergang Emmerich die Schiffzahlen im Jahr 2010 nur um ca. 1,7% gegenüber dem Vorjahr zu (siehe Tabelle 3). Dies bedeutet, dass die durchschnittliche Tragfähigkeit der Schiffe im Jahr 2010 deutlich zugenommen hat.

Auf Grund einer Änderung bei der Erfassung der Daten werden seit dem 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 zu beachten, dass das Jahr 2010 eher ein abflussreiches Jahr war. Das Mittelwasser im Jahr 2010 war ca. 9 cm höher als das langjährige Mittelwasser bezogen auf den Pegel Ruhrort (siehe Abbildung 4). Eine Beschränkung der Abladtiefe auf Grund von Niedrigwasser war in 2010 nicht gegeben. Die Hochwasserwelle im Dezember führte aber schon zu leichten Einschränkungen im Schiffsverkehr oberhalb von Köln.

In diesem Zusammenhang sei darauf hingewiesen, dass das Bundesverkehrsministerium seine Fachbehörden beauftragt hat, die Auswirkungen des Klimawan-

Pegel Ruhrort – Wasserstände Kalenderjahr 2010

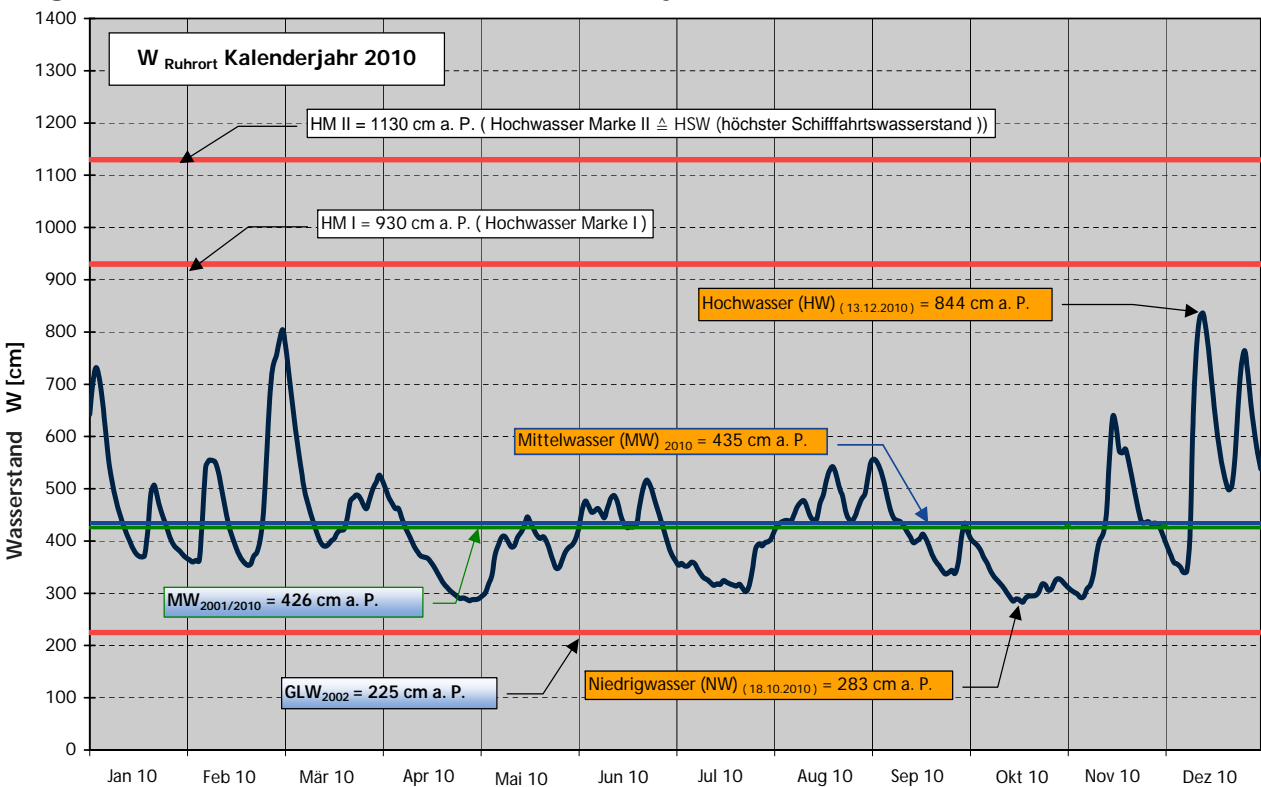


Abbildung 4: Pegelaufzeichnung 2010 am Pegel Duisburg-Ruhrort

dels 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.

Nach den Daten des statistischen Bundesamtes stieg die durchschnittliche Tragfähigkeit der beladenen Schiffe wie in den vergangenen Jahren weiter an und lag im Jahr 2010 bei ca. 2 447 t (siehe Anlage 3, Seite 71). 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.

Die Schifffahrt auf dem Rhein im Bereich der WSD West war im letzten Jahr nur für insgesamt ca. 24 Stunden für Veranstaltungen, Bombenentschärfungen o. ä. gesperrt. Damit stand der Rhein zu über 99,7% des Jahres als Wasserstraße zur Verfügung (siehe Störungen im Schiffsverkehr, Seite 32).



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 2010 rund 3,7% mehr Schiffe durch die Schleuse Friedrichsfeld als 2009. Der prozentuale Anstieg der Schiffszahlen ist geringer als der Anstieg der transportierten Gütermengen. Dies zeigt, dass auch auf dem WDK immer größer werdende Schiffseinheiten eingesetzt werden. Die durchschnittliche Tragfähigkeit der Schiffe auf dem Kanal bleibt zwar hinter derjenigen der Rheinschiffe zurück. Dennoch ist ein kontinuierlicher Anstieg zu verzeichnen. Die durchschnittliche Tragfähigkeit der Schiffe lag 2010 bei rund 1 520 t (siehe Anlage 3, Seite 73).

An der Schleuse Datteln wurden 2010 geringfügig weniger Schiffe als 2009 gezählt (-0,3%). Insgesamt passierten 15 945 Schiffe die Schleuse. Die transportierte Gütermenge stieg jedoch im gleichen Zeitraum um ca. 10%. Dies zeigt, wie bei der Schleuse Friedrichsfeld, dass immer größer werdende Schiffseinheiten auf dem WDK eingesetzt werden. Die durchschnittliche Tragfähigkeit der Schiffe stieg auf 1 375 t an (siehe Anlage 3, Seite 74).

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

Während der regulären Betriebszeiten der Schleusen war der WDK im Jahr 2010 durchgängig befahrbar. Zu Behinderungen für die Schifffahrt kam es aber wegen halbseitiger Sperrungen, die aufgrund von Baumaßnahmen notwendig wurden (siehe auch Störungen im Schiffsverkehr, Seite 32).

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 1 541 t sogar etwas größer sind als an der Schleuse Friedrichsfeld mit 1 522 t. (siehe Anlage 3, Seite 73). Dagegen liegt die durchschnittliche Tragfähigkeit der Schiffe an der Schleuse Herne-Ost im nicht ausgebauten Bereich mit 1 339 t durchschnittlicher Tragfähigkeit deutlich darunter (siehe Anlage 3, Seite 76).

2010 wurden mit rund 19 000 Fahrzeugen rund 6,8% mehr Schiffe durch die Eingangsschleusen zum RHK geschleust als 2009. Auch an der Schleuse Herne-Ost waren es mit ca. 8 790 Fahrzeugen rund 1,4% mehr als im Vorjahr.

Während der regulären Betriebszeiten der Schleusen war der RHK im Jahr 2010 durchgängig befahrbar. Zu Behinderungen für die Schifffahrt kam es aber wegen halbseitiger Sperrungen, die aufgrund von Baumaßnahmen notwendig wurden (siehe auch Störungen im Schiffsverkehr, Seite 32).

Datteln-Hamm-Kanal (DHK)

8 415 Fahrzeuge sind 2010 auf dem DHK gefahren. Damit nahm die Anzahl der Fahrzeuge gegenüber dem Vorjahr nur geringfügig zu (+0,2%). Die transportierte Gütermenge ist ebenfalls fast gleich geblieben (-1%). Die durchschnittliche Tragfähigkeit pro Schiff mit 1 466 t ist fast identisch mit dem Wert des vergangenen Jahres. Auffällig ist aber die deutliche Verringerung der Tragfähigkeit der Schubleichter (siehe Anlage 3, Seite 77).

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

Während der regulären Betriebszeiten der Schleusen war der DHK im Jahr 2010 an insgesamt ca. 4 Tagen gesperrt. Damit stand die Wasserstraße der Schifffahrt zu 98% zur Verfügung (siehe auch Störungen im Schiffsverkehr, Seite 32).

Küstenkanal

Auf dem Küstenkanal verkehren Europaschiffe mit einer Abladetiefe von 2,50 m. Ausnahme ist der Abschnitt vom Abzweig Dortmund-Ems-Kanal bis zum Güterverteilzentrum Dörpen. Dort können Schiffe mit einer Abladetiefe von 2,70 m fahren.

Die Zahlen an der Schleuse Dörpen (5 415 Schiffe) sind im letzten Jahr um ca. 1,8% zurückgegangen und spiegeln damit den Trend der letzten 3 Jahre wieder.

In Dörpen war die durchschnittliche Tragfähigkeit pro Schiff mit 1 263 t etwas geringer als im letzten Jahr (siehe Anlage 3, Seite 82).

Während der regulären Betriebszeiten der Schleusen war der Küstenkanal im Jahr 2010 an insgesamt ca. 2 Tagen gesperrt. Damit stand die Wasserstraße der Schifffahrt zu 99% zur Verfügung (siehe auch Störungen im Schiffsverkehr, Seite 32).



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 Dortmund-Ems-Kanals 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 2010 um rund 5,4% ab (siehe Tabelle 3) und ist der niedrigste Wert der letzten 10 Jahre. Auffällig ist, wie in 2009, der sehr hohe Anteil kleinerer Schubleichter, die die Schleuse Henrichenburg passiert haben. Die durchschnittliche Tragfähigkeit der Schiffe beträgt dementsprechend nur 1 291 t, während sie 2008 noch bei 1 366 t lag (siehe Anlage 3, Seite 78).

An der Schleuse Münster wurden rund 15 540 Schiffe gezählt. Dies ist eine Steigerung von 7% im Vergleich zum Jahr 2009. Dieser Anstieg der Schiffszahlen stimmt auch mit dem höheren Güteraufkommen, der an der Schleuse Münster für 2010 zu beobachten war, überein.

Mit 1 207 t durchschnittlicher Tragfähigkeit pro Schiff passierten 2010 jedoch die bisher größten Motorschiffe die Schleuse Münster (siehe Anlage 3, Seite 79). Dennoch liegen die Schiffsgrößen hier rund 300 t unter den Werten, die an der Schleuse Friedrichsfeld bzw. die an den Eingangsschleusen zum RHK gemessen wurden.

Die durchschnittliche Tragfähigkeit der Motorschiffe an der Schleuse Bevergern ist mit 1 213 t geringfügig größer als in Münster (siehe Anlage 3, Seite 80). Dies liegt wahrscheinlich daran, dass hier Schiffe mit einer höheren Abladetiefe von bis zu 2,70 m fahren dürfen.

Mit 6 226 Fahrzeugen lagen hier die Schiffszahlen um rund 6,7% höher als im vergangenen Jahr.

Wie beim Güterverkehr zeichnet sich auch beim Schiffsverkehr an der Schleuse Herbrum ein leichter Rückgang von 2009 auf 2010 ab (-5,6%). Seit 2005 sanken die Schiffszahlen damit um fast 28% von 8 675 auf rund 6 183. Diese Entwicklung lässt sich neben dem Rückgang der Gütermengen insgesamt, auch mit der steigenden durchschnittlichen Tragfähigkeit der Schiffe erklären, die 2010 mit 1 323 t einen neuen Höchststand erreichte und somit fast 190 t höher lag als im Jahr 2005.

Während der regulären Betriebszeiten der Schleusen war der DEK auf seiner Gesamtstrecke im Jahr 2010 für insgesamt 310 Stunden gesperrt. Die Sperrungen waren überwiegend im nördlichen Abschnitt notwendig geworden. Die gesamte Wasserstraße stand der Schifffahrt zu 96% zur Verfügung (siehe auch Störungen im Schiffsverkehr, Seite 32).

5. Zusammenfassung der Verkehrsstatistik

Im Jahr 2010 hat sich gegenüber dem Vorjahr wieder ein deutlicher Transportanstieg bemerkbar gemacht. Insbesondere im 2. und 3. Quartal sind wieder wesentlich mehr Güter mit dem Binnenschiff transportiert worden. Die Gesamtmenge betrug im Jahr 2010 ca. 229,6 Mio. Gütertonnen. Das sind rund 12,6 % mehr Güter im Binnenschiffstransport als im Jahr 2009.

Der Rhein am Grenzübergang Emmerich bleibt mit seinen rund 162,2 Mio. Gütertonnen die verkehrsreichste Wasserstraße Europas. Ca. 70 % 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 Jahre 2007 und 2008 zwar nicht ganz erreicht, mit ca. 18,1 Mio. t lag der Wert aber rund 2,5 Mio. t über dem Wert von 2009 und rund 4,0 Mio. t über dem Wert an den Schleusen in Duisburg.

An den anderen Schleusen ist insgesamt nach den weniger guten Zahlen aus dem Jahr 2009 ein deutlicher Anstieg in 2010 festzustellen. Die Werte lagen im Durchschnitt um ca. 5 % bis 20 % höher als im Jahr 2009. Eine Ausnahme bilden in diesem Zusammenhang die Schleuse Herbrum und der DHK, wo geringfügig niedrigere Zahlen (-1 %) im Vergleich zum Vorjahr zu verzeichnen sind.

Der Containerverkehr auf dem Rhein hat nach dem Rückgang im Jahr 2009 wieder eine deutliche Steigerung (+18 %) erfahren und damit das Niveau von 2007/2008 sogar übertroffen. Dieser Anstieg hatte sich im 4. Quartal 2009 schon angedeutet und setzte sich im ganzen Jahr 2010 fort.

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 wichtigste Rolle ein. Platz 2 im Kanalnetz belegt im Jahr 2010 die Relation vom Rhein über den RHK zum DEK in Richtung Dortmund. Der Containerverkehr über den WDK in Richtung Dortmund ist ebenfalls weiter deutlich gestiegen.

6. Schiffahrt

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 2010 insgesamt an **69** Tagen (Rhein-/Binnenschifferpatente **41**; Radar **10**; ADNR **18 Tagen**) Prüfungen zum Erwerb und zur Erweiterung von Befähigungszeugnissen in der Binnenschifffahrt abgehalten. Folgende Befähigungszeugnisse wurden erteilt bzw. erweitert:

Anzahl	Art der Befähigungszeugnisse
81	Großes Rheinpatent (Erteilung)
99	Großes Rheinpatent (Erweiterung)
0	Kleines Rheinpatent (Erteilung)
0	Kleines Rheinpatent (Erweiterung)
5	Sportpatent (Erteilung)
1	Sportpatent (Erweiterung)
13	Behördenpatent (Erteilung)
9	Behördenpatent (Erweiterung)
1	Fährführerschein F (Erteilung)
0	Fährführerschein F (Erweiterung)
5	Schifferpatent B
5	Schifferpatent C2
15	Sportschifferzeugnis E
31	Radarpatente
89	ADNR-Bescheinigung Basis
7	ADNR-Bescheinigung Gase
24	ADNR-Bescheinigung Chemie
382	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 2010 insgesamt auf einem hohen Niveau. Bei der Ersterteilung von Rheinpatenten ist im Vergleich zum Vorjahr allerdings eine leichte Abnahme zu verzeichnen. Bei der Erweiterung von Rheinpatenten wurde dagegen eine deutliche

Zunahme verzeichnet. In 2010 wurde in 383 Fällen aufgrund des Nachweises der Tauglichkeitserneuerung die Gültigkeit von Rhein- und Binnenschifferpatenten verlängert. Ferner wurden 226 ADNR-Bescheinigungen verlängert.

Erteilte Befähigungszeugnisse

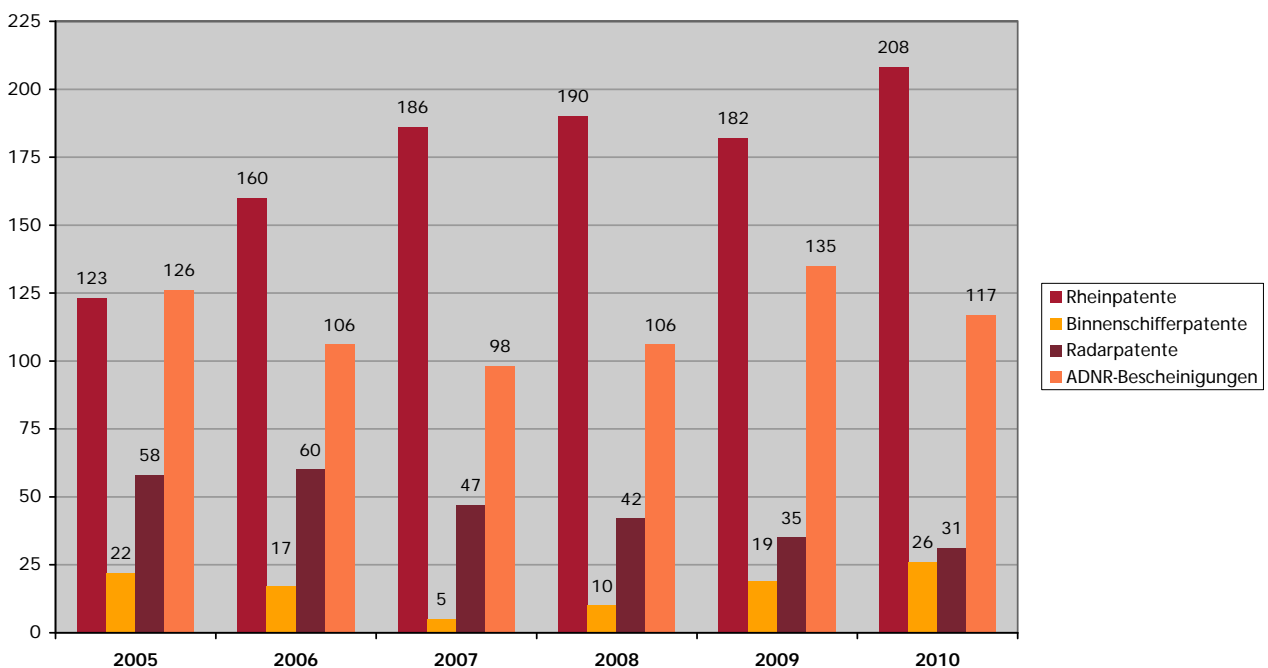


Abbildung 5: Entwicklung der erteilten Befähigungszeugnisse



■ 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.

Die WSD West hat 2010 keinen Basislehrgang 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 Berichtsjahr 2010 1 850 (im Vorjahr 1 703) Anzeigen erstattet, die bei der WSD West als Ordnungswidrigkeiten bearbeitet wurden. 60% der Anzeigen kamen aus dem Rhein- und 40% aus dem Kanalgebiet.

Die Anzeigen verteilten sich auf folgende Schwerpunkte:

Rheinstromgebiet	Kanalgebiet
Besatzungsverstöße	Besatzungsverstöße
Verstöße gegen Einrichtungs- und Ausführungsvorschriften	Verstöße gegen Einrichtungs- und Ausführungsvorschriften
Verstöße gegen die Kernruhezeiten und Überschreitung der Einsatzzeit des Fahrzeugs	Verstöße gegen Höchstabmessungen des Fahrzeuges und Überschreitung der zugelassenen Abladetiefen
Verstöße gegen das GGVSEB und das ADN	Missachtung der Richtungsverkehrsvorschriften (Oststrecke RHK, DHK)
Verstöße gegen die Rheinpatentverordnung	Verstöße gegen die Betriebsanlagenverordnung
Verstöße gegen die Betriebsanlagenverordnung	Verstöße gegen die Binnenschiffer-/Rheinpatentverordnung
Verstöße gegen die Sportbootführerscheinverordnung und gegen die Kleinfahrzeugkennzeichnungsverordnung	Verstöße gegen die Kernruhezeiten und Überschreitung der Einsatzzeit des Fahrzeugs
Verstöße gegen die Wassermotorradverordnung	Badeverstöße und Brückenspringen
Beschädigung von Schiffsfahrtszeichen	Verstöße gegen die Sportbootführerscheinverordnung und gegen die Kleinfahrzeugkennzeichnungsverordnung

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 Binnenschifffahrtsstraßenordnung) 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 2010 erteilten Erlaubnisse auf.

Anzahl	Art der Erlaubnisse
16	Weiterfahrerlaubnisse/Sondertransporte auf Kanälen (Festlegungen u. Havarien)
78	Weiterfahrerlaubnisse/Sondertransporte auf dem Rhein (Festlegungen u. Havarien)
50	Sonstige Sondertransporte auf den Kanälen
282	Zulassung größerer Abmessungen gem. § 1.06 BinSchStrO ¹ (Einzelerlaubnisse)
68	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)
75	Erlaubnisse für Veranstaltungen auf Kanälen
83	Erlaubnisse für Veranstaltungen auf dem Rhein

Tabelle 6: Auflistung der 2010 erteilten Erlaubnisse

¹ Binnenschifffahrtsstraßen-Ordnung

² Rheinschifffahrtspolizeiverordnung



Störungen im Schiffsverkehr

■ Sperrungen der Wasserstraßen

Für freifließende Flüsse (z. B. Rhein) gibt es im Allgemeinen keine betriebsbedingten Beschränkungen für die Schiffahrt. Nur bei Überschreitung des höchsten schiffbaren Wasserstandes oder bei Veranstaltungen (z. B. Kölner Lichter, Rhein in Flammen o. ä.) wird die Schiffahrt eingestellt. Bei niedrigen Wasserständen kann die Schiffahrt fahren. Sie muss sich aber auf Abladebeschränkungen auf Grund der geringen Wassertiefe einstellen.

Über das gesamte Jahr betrachtet wurde der Rhein wegen Veranstaltungen oder Baumaßnahmen für ca. 24 h gesperrt. Das bedeutet, dass der Rhein zu 99,7 % des Jahres für die Schiffahrt verfügbar war.

In den Kanalstrecken ergibt sich die Verfügbarkeit der Wasserstraße durch die Betriebszeiten der Schleusen. Durch Sperrungen infolge von Veranstaltungen, Unfällen oder Instandhaltungsmaßnahmen wird diese Verfügbarkeit eingeschränkt. In der Regel wird der Schiffahrtsweg nur halbseitig gesperrt. Dadurch ist die Schiffahrt zwar behindert, kann aber im Einbahnverkehr weiterfahren. Als Beispiel ist hier der WDK und RHK zu benennen, die im Jahr 2010 jeweils halbseitig gesperrt wurden. Im Bereich des DEK und DHK kam es auf Grund von Baumaßnahmen z. T. zu Vollsperrungen, die die Verfügbarkeit der Wasserstraße eingeschränkt haben.

Insgesamt standen die Bundeswasserstraßen im Bereich der WSD West zu 96 % bis 100 % während der Schleusenbetriebszeiten zur Verfügung.

■ Havarien auf Wasserstraßen

Der Transport auf der Wasserstraße bietet ein Höchstmaß an Sicherheit. Dies schlägt sich u. a. in den sehr geringen Unfallzahlen nieder.

Im Jahr 2010 wurden auf den Wasserstraßen der WSD West insgesamt 205 Unfälle registriert.

Die Unfallursachen gliedern sich grob in folgende Kategorien:

- Kollision Schiff/Schiff (Schiffe, die sich in Fahrt befinden, kollidieren miteinander)
- Kollision Schiff/Anlage (Schiffe kollidieren mit Uferanlagen, Spundwänden, Schleusen, Brücken etc.)
- Festkommen/Grundberührung (Schiffe fahren fest bzw. haben Grundberührung, weil die Abladetiefe zu groß bzw. der Wasserstand zu niedrig ist oder die Begrenzungen der Fahrrinne aus Unachtsamkeit nicht beachtet wird. Festkommen und Grundberührung finden vorwiegend auf freifließenden Gewässern statt)
- Sonstiges (Unfälle an Bord, Brand, Verlust von Ankern etc.)

Die meisten Unfälle (90 Unfälle) auf den Wasserstraßen im Bereich der WSD West ereigneten sich 2010 auf dem Rhein. Davon waren $\frac{1}{3}$ durch Grundberührung verursacht. Bei einem Verkehrsaufkommen von über 100 000 Schiffen pro Jahr ist diese Zahl aber relativ klein und zeichnet den Rhein als Wasserstraße dennoch als einen der sichersten Verkehrswege aus.

Auf den Kanälen überwiegt die Unfallursache Kollision Schiff/Anlage. Hier sind insbesondere Brücken- oder Schleusenanfahrungen zu nennen.

In Baustellenbereichen und in nicht ausgebauten Kanalstrecken ist die Zahl von Schiff/Schiff Kollisionen deutlich höher (siehe DEK im Vergleich zum ausgebauten WDK).

Die nachfolgende Abbildung gibt einen Überblick über die Unfallarten auf den Wasserstraßen im Bereich der WSD West.

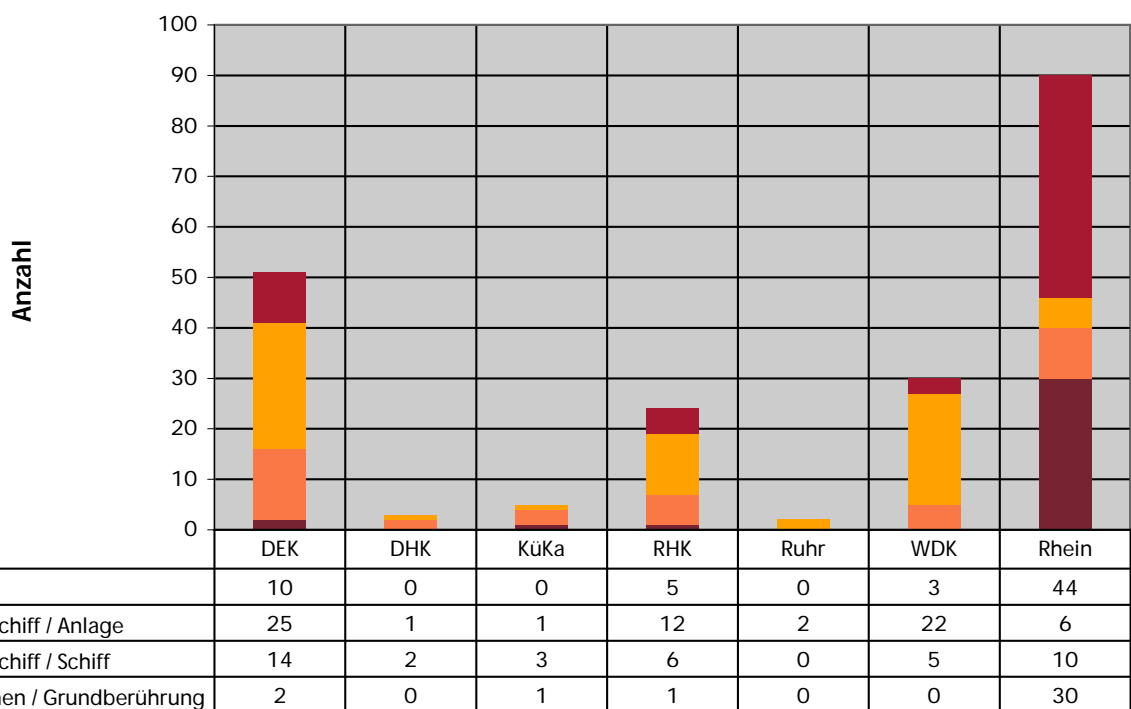


Abbildung 6: Havarien im Bereich der WSD West

Auch wenn die Zahl der Unfälle auf den Wasserstraßen relativ gering ist, können sie doch – wie im Fall des havarierten TMS Waldhof auf dem Rhein bei Bingen – erhebliche Auswirkungen auf den Schiffsverkehr haben.

Anders als auf Straße und Schiene kommt der Schiffsverkehr fast zum Erliegen oder kann nur sehr großräumig auf andere Wasserstraßen umgeleitet werden.

In diesem Verkehrsbericht werden im Kapitel Verkehr und Auslastung der Wasserstraße erstmalig auch die Auswirkungen von Sperrungen auf den Schiffsverkehr betrachtet.



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 §§ 23, 44 Bundeshaushaltsordnung als nicht rückzahlbaren Baukostenzuschuss (inkl. einer Planungskostenpauschale) zu erhalten. Seit 1998 ist bei 51 Förderprojekten eine Bewilligungssumme von insgesamt rd. 276 Mio. Euro bewilligt worden.

Aus dem Sondervermögen Investitions- und Tilgungsfonds (ITF) wurden der Duisburger Hafen AG Bundeszuwendungen von rund 12,4 Mio. € für den Neubau eines trimodalen Terminals in Duisburg (KV Terminal Rheinpreußen) bewilligt. Das Projekt wird aufgrund der nicht ausreichend aufklärbaren Altlastensituation auf dem erworbenen Grundstück und den damit verbundenen unkalkulierbaren finanziellen Risiken für das Unternehmen nicht realisiert.

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 im Internet unter www.elwis.de abrufbar.

■ Förderung für Modernisierung und technische Innovationen in der deutschen Binnenschiffahrt

Seit dem 1. September 2009 ist die WSD West nach der Richtlinie vom 25. August 2009 auch Bewilligungsbehörde über Zuwendungen zur Modernisierung der deutschen Binnenschiffahrtsflotte und Pilotvorhaben für innovative Techniken in der Binnenschiffahrt. 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. Dezember 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 Binnenschiffahrt 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 2010 sind bei der WSD West 86 Anträge eingegangen. Davon wurden insgesamt 11 Anträge bewilligt, 24 Anträge – meist auf Grund fehlender Fremd- oder Eigenmittel – abgelehnt und 10 Anträge wurden zurückgezogen. Die bis zum 31. Dezember 2010 bewilligte Zuwendungssumme beläuft sich auf 660 050 €.

■ 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 2010 Zuwendungsanträge für den Erwerb und Einbau von 149 emissionsärmeren Schiffsdieselmotoren und 12 Abgasnachbehandlungssystemen eingegangen. Das Förderprogramm tritt mit Ablauf des 31. Dezember 2011 außer Kraft.

■ Förderprogramm 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 Bundeshaushaltsordnung (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 Netzwerk 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.

Im Jahr 2010 sind bei der WSD West 1 425 Anträge eingegangen. Von den im Zeitraum November 2009 bis Dezember 2010 insgesamt 1 486 Anträgen sind im vergangenen Jahr 633 Anträge mit einem Gesamtfördervolumen von rund 1,33 Mio. € positiv beschieden worden. Insgesamt 37 Anträge mussten abgelehnt werden. Bei den o. g. 1 486 Anträgen handelt es sich bei 1 272 Antragsstellern um deutsche und bei 214 um ausländische Antragssteller.

■ Ausbildungsförderung

Im Rahmen der Ausbildungsförderung nach den „Richtlinien für die Gewährung von Beihilfen zur Ausbildungsförderung in der Binnenschifffahrt“ vom 1. September 1999 lagen für den Ausbildungsbeginn im Jahr 2010 insgesamt 125 Anträge vor. Davon befanden sich zum Ende des Jahres 92 Ausbildungsverhältnisse in der Förderung. 25 Anträge wurden zurückgezogen.

Für die Gesamtausbildungsdauer mit Beginn der Ausbildung im Jahr 2010 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 2010 wurden seit Beginn der Projektförderung im Jahr 1999 insgesamt 1 364 Anträge gestellt, wovon bei 985 Ausbildungsverhältnissen eine Förderung bewilligt wurde.

■ Weiterbildung (Deutscher Binnenschiffahrtstfonds)

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 2010 sind 2 059 Bescheide mit einer Bewilligungssumme von insgesamt 753 627,00 € bewilligt worden, davon 530 Bescheide im Jahr 2010 mit einer Bewilligungssumme von 204 406,82 €.

■ Beihilfen für Schifferkinderheime und Schiffsjungenwohnheime

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

Von der zur Verfügung stehenden Summe in Höhe von 80 000 € wurden anteilig das Schifferkinderheim Nikolausburg und Duisburg, der Arbeitgeberverband der deutschen Binnenschifffahrt e. V. Duisburg, die Schifferberufsschule Schönebeck/Elbe, das Schifferkinderheim „Luisen-Stephanien-Stiftung“ und das Schifferkinderheim Würzburg bedacht.

■ ERP – Existenzgründungskreditprogramm

Im Rahmen des Existenzgründungskreditprogramms wurden im Jahr 2010 von der WSD West 3 Anträge zur Förderung von Existenzgründungen begutachtet. 2 Anträge leitete die WSD West befürwortend an die Kreditanstalt für Wiederaufbau (KfW) weiter. Es handelte sich um eine Kreditsumme von insgesamt 1 053 500 € bei einem Gesamtvolumen der Vorhaben in Höhe von 7 625 800 €.

■ 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 596 Anträge bearbeitet und 546 Urkunden ausgestellt (2010: 5 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 2010 wurde keine Bescheinigung von der WSD West für derartige Transporte und keine Ablehnung ausgestellt. (2009: keine).

- Ausstellung einer Bescheinigung gem. § 35 Abs. 5 Gefahrgutverordnung-Straße Eisenbahn Binnenschifffahrt (GGVSEB)

Im Jahr 2010 wurde von der WSD West 1 Bescheinigung gemäß § 35 Abs. 5 GGVSEB ausgestellt, wonach im Containerverkehr der Beförderer durch eine Bescheinigung einer WSD nachzuweisen hat, dass Containerverkehr auf dem Wasserweg nicht möglich ist (2009: 2).

■ Schifffahrtsabgaben

Im Jahre 2010 wurden durch die WSD West 30 987 000 € an Schifffahrtsabgaben, Hafen- und Ufergeldern auf den norddeutschen Bundeswasserstraßen im Binnenbereich (= Wasserstraßen im Bereich der Wasser- und Schifffahrtsdirektionen West, Nordwest, Mitte und Ost) gegenüber 27 879 000 € im Jahr 2009 vereinnahmt (Mehreinnahmen von ca. 3 108 000 €). 98,4% der Einnahmen wurde über das Stundungsverfahren mit der Deutschen Verkehrsbank abgewickelt. Der Anteil der Barzahlung betrug 1,6%.

Jahr	Verkehrsmenge (t)	Verkehrsleistung (t/km)	Schifffahrtsabgaben (1.000 €)
2009	55 172 997	8 071 181 761	27 879
2010	59 056 421	8 674 357 969	30 987

Tabelle 7: Vergleich der Schifffahrtsabgaben von 2009 und 2010



Containerverkehr auf den norddeutschen Wasserstraßen

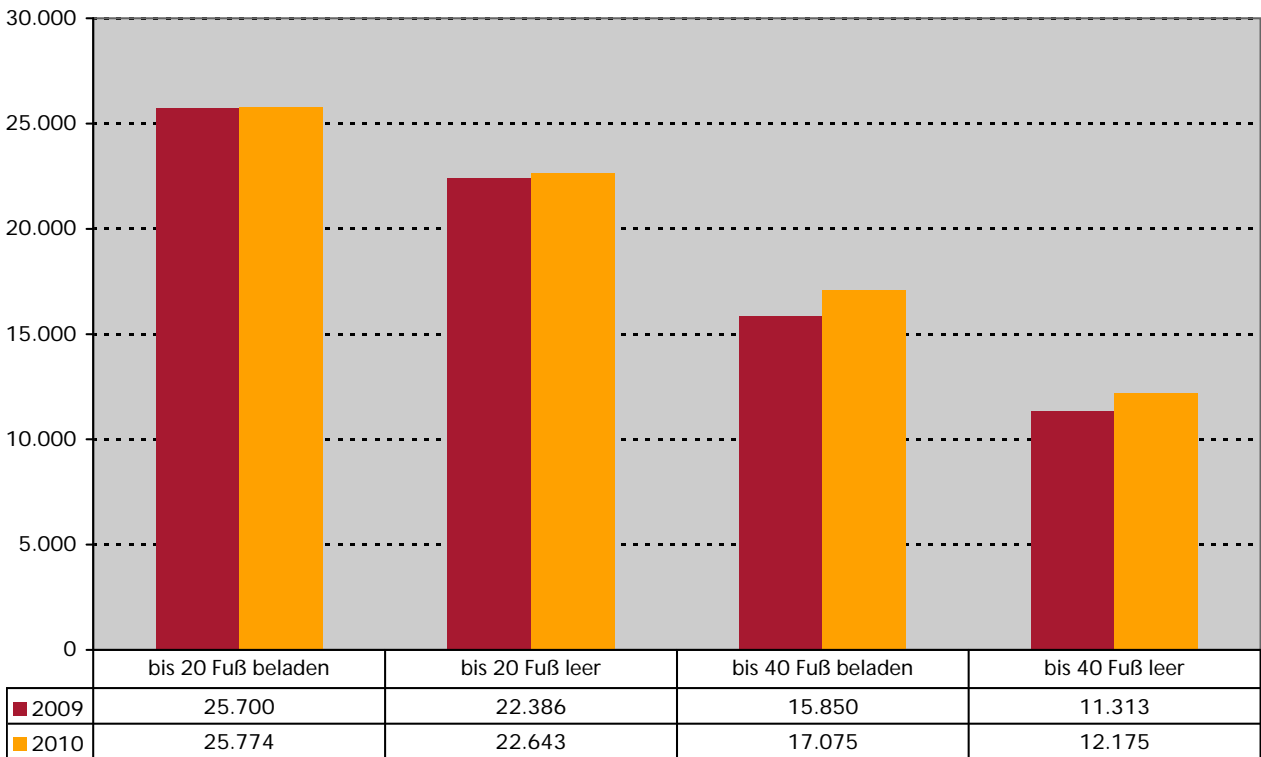


Abbildung 7: Containerverkehr 2009 und 2010

Auf den abgabepflichtigen norddeutschen Bundeswasserstraßen im Binnenbereich wurden in 2010 insgesamt 79 667 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. Sportboote und Wassertourismus

Wie erstmalig im letzten Jahr wird auch in diesem Jahresbericht 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.

Derzeit lässt das Bundesverkehrsministerium eine Studie erstellen, in der untersucht wurde, inwieweit es möglich ist, den Wassertourismus zu fördern und gleichzeitig die Wasserstraßen für die Freizeitschifffahrt zweckgerichtet und bedarfsgerecht zu unterhalten. Diese Studie wird dem Deutschen Bundestag voraussichtlich im 4. Quartal 2011 vorgestellt.

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.

Auf dem Elisabethfehnkanal (EFK) und der Ems von Reine bis zur Einmündung in den Dortmund-Ems-Kanal (siehe Karte „Der Rhein und die westdeutschen Kanäle“) bleiben Freizeitschiffer weitgehend unberührt.

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.



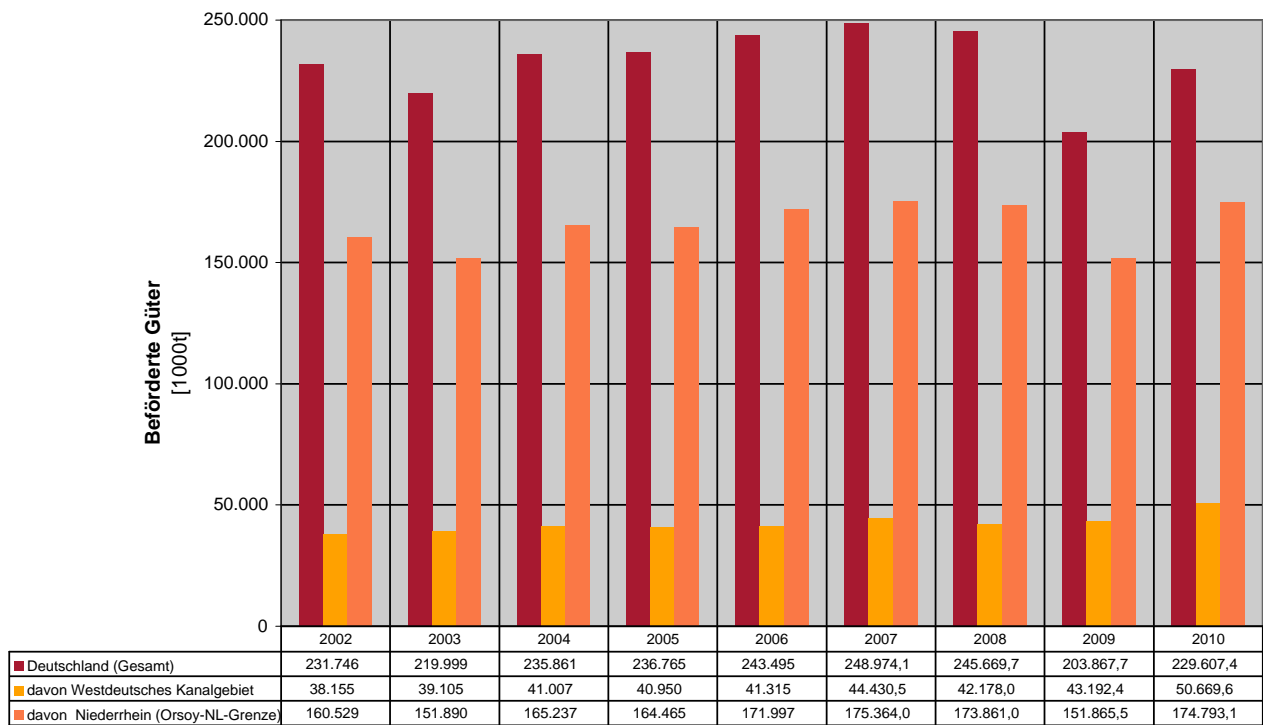
Anlage 1

Güterverkehr

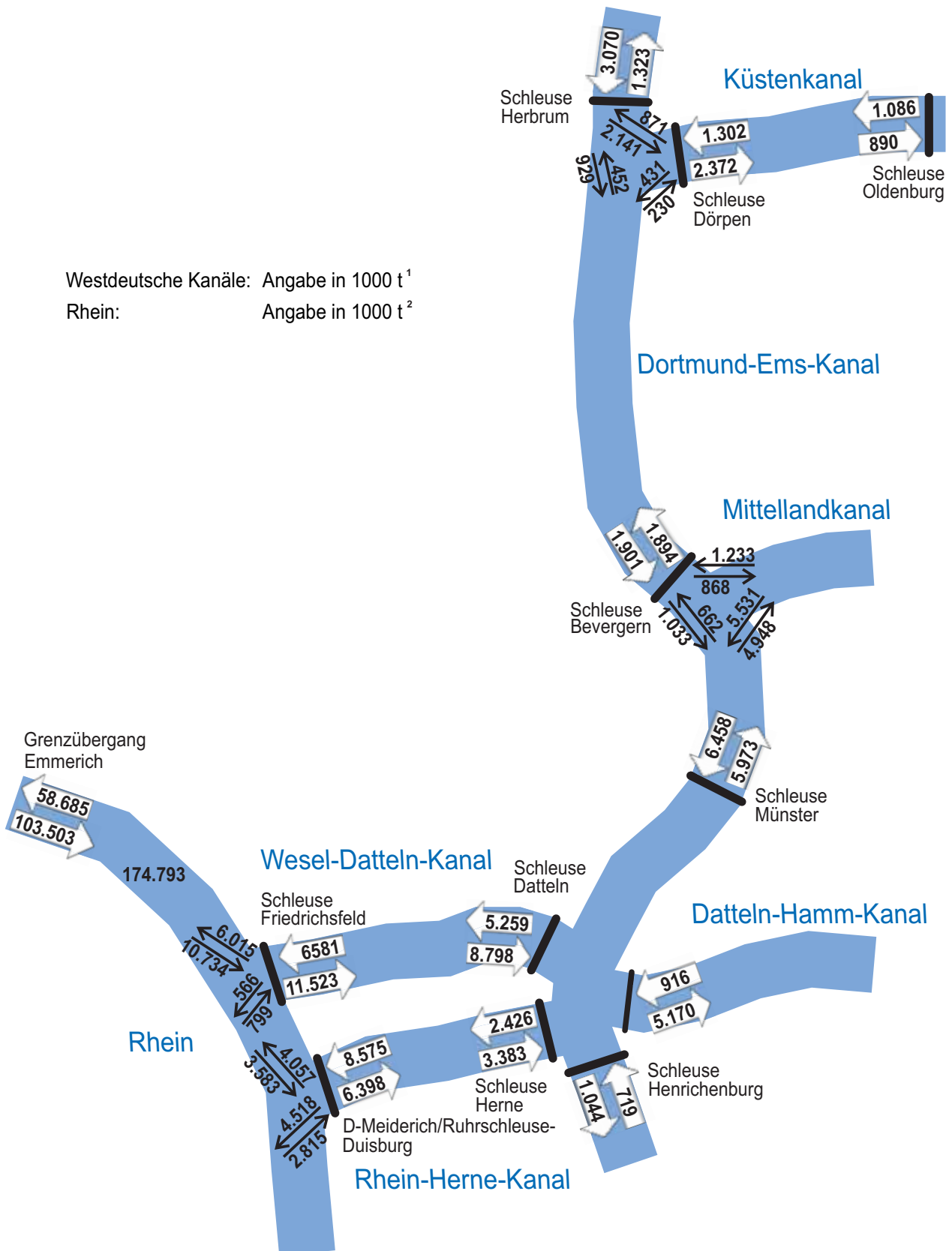
Deutschland (Gesamt)	42
Übersicht WSD West – Güterverkehr 2010	43
Rhein	44
Übersicht Westdeutsches Kanalgebiet	48
Wesel-Datteln-Kanal	49
Rhein-Herne-Kanal	53
Datteln-Hamm-Kanal	54
Dortmund-Ems-Kanal	55
Küstenkanal	57

Deutschland (Gesamt)²

Güterbeförderung im gesamten deutschen Wasserstraßennetz



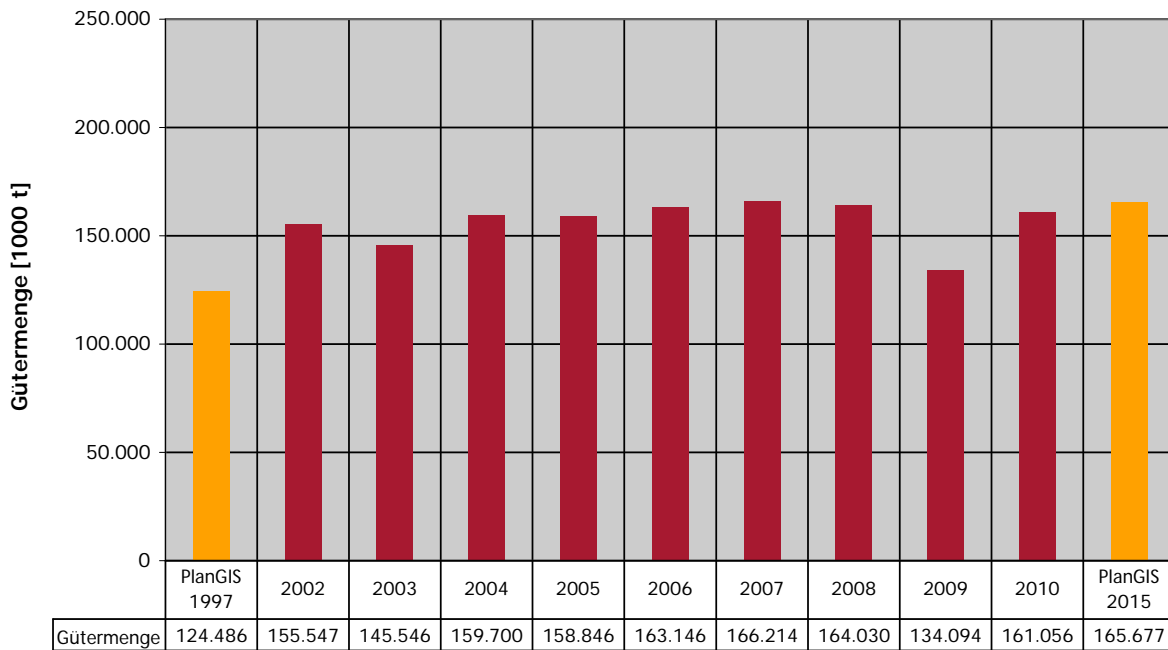
Übersicht WSD West – Güterverkehr 2010



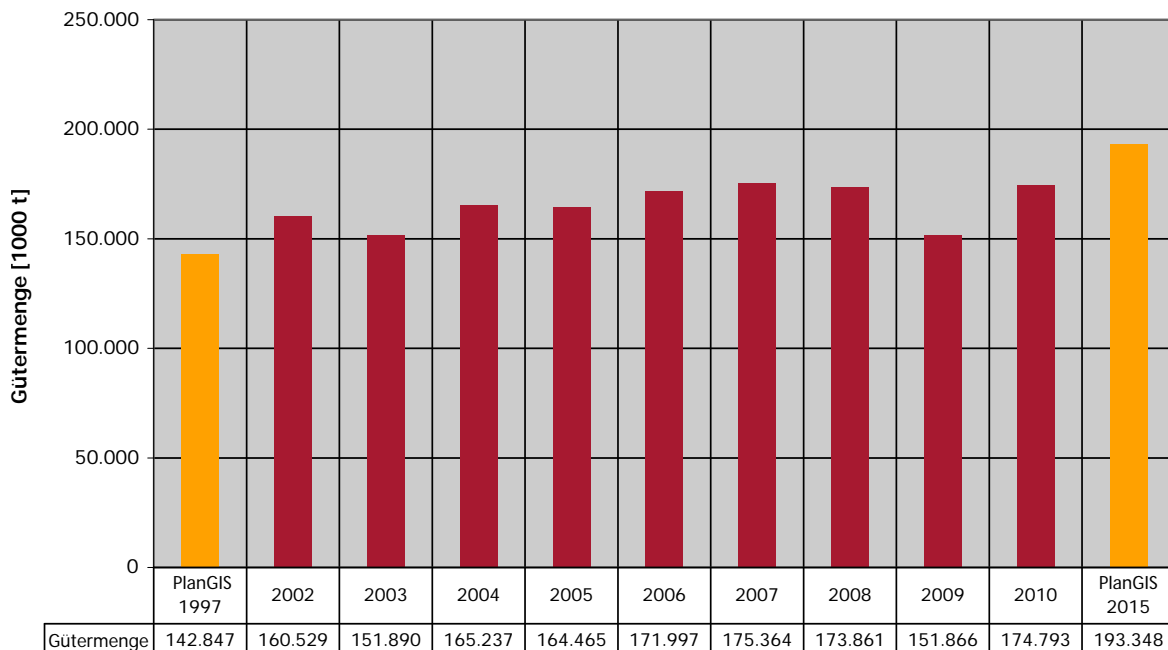
¹ Datengrundlage: Abgabenerhebungsprogramm (ASS) der WSV
² Datengrundlage: Statistisches Bundesamt

Rhein²

Lülsdorf – Orsoy in Gütertonnen/Jahr und Prognose nach PlanGIS

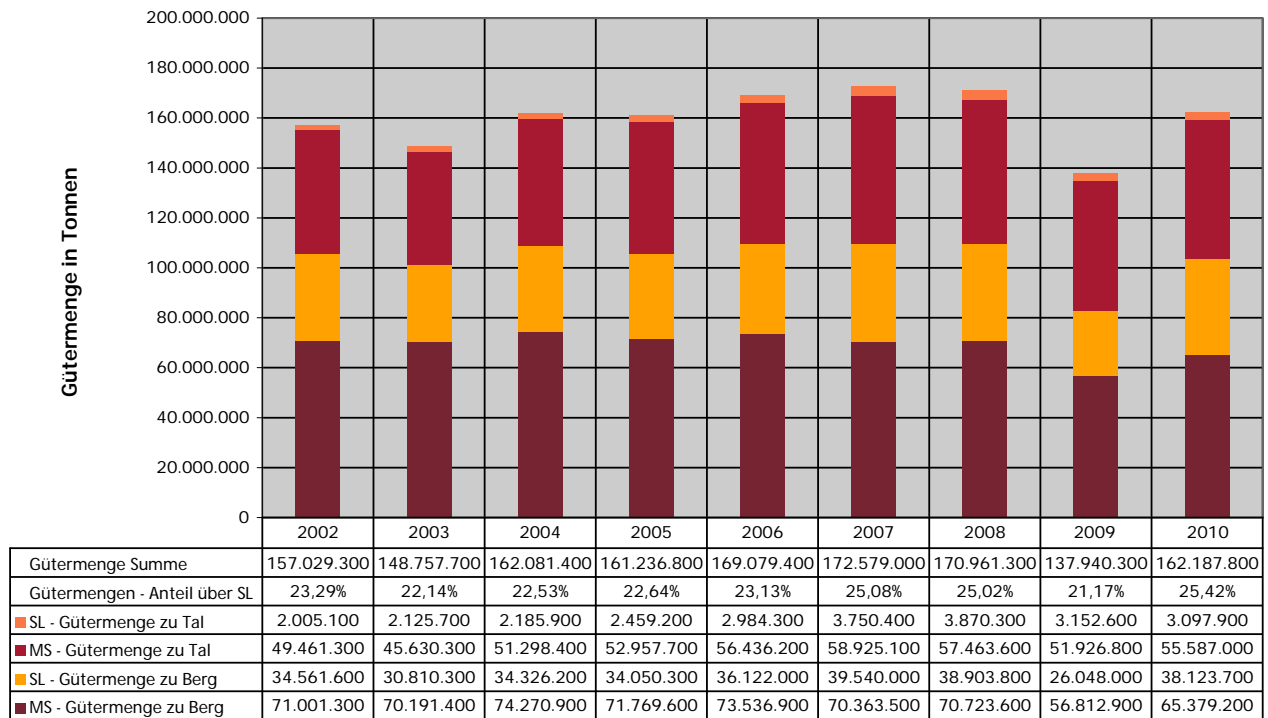


Orsoy – NL-Grenze in Gütertonnen/Jahr und Prognose nach PlanGIS



² Datengrundlage: Statistisches Bundesamt

Durchgangsverkehr bei Emmerich

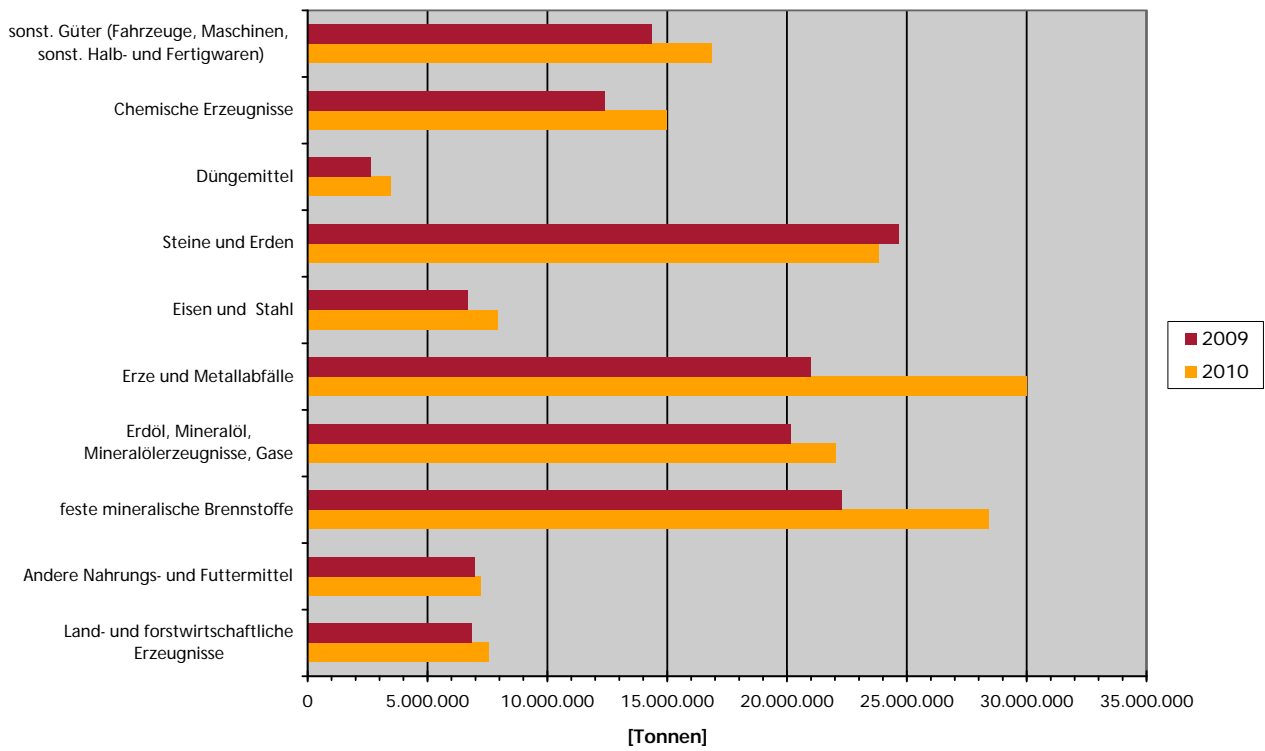


Emmerich (Güterverkehr nach Hauptgüterarten)

Güterart	2010			2009			Veränderung in %
	zu Berg	zu Tal	Gesamt	zu Berg	zu Tal	Gesamt	
Land- und forstwirtschaftliche Erzeugnisse	3.857.900	3.668.500	7.526.400	3.566.200	3.261.100	6.827.300	10,2%
Andere Nahrungs- und Futtermittel	4.592.300	2.625.300	7.217.600	4.327.000	2.655.800	6.982.800	3,4%
feste mineralische Brennstoffe	24.752.400	3.656.600	28.409.000	19.356.800	2.917.000	22.273.800	27,5%
Erdöl, Mineralöl, Mineralölerzeugnisse, Gase	15.119.300	6.911.700	22.031.000	13.572.800	6.592.900	20.165.700	9,2%
Erze und Metallabfälle	26.897.100	3.082.000	29.979.100	18.446.900	2.538.800	20.985.700	42,9%
Eisen und Stahl	3.979.900	3.941.100	7.921.000	3.298.600	3.381.000	6.679.600	18,6%
Steine und Erden	6.987.800	16.850.100	23.837.900	6.309.900	18.334.600	24.644.500	-3,3%
Düngemittel	1.638.500	1.827.700	3.466.200	1.300.900	1.341.200	2.642.100	31,2%
Chemische Erzeugnisse	8.585.100	6.366.400	14.951.500	6.679.400	5.701.200	12.380.600	20,8%
sonst. Güter (Fahrzeuge, Maschinen, sonst. Halb- und Fertigwaren)	7.092.900	9.755.600	16.848.500	6.002.200	8.355.900	14.358.100	17,3%
Summe [Tonnen]	103.503.200	58.685.000	162.188.200	82.860.700	55.079.500	137.940.200	17,6%

Rhein²

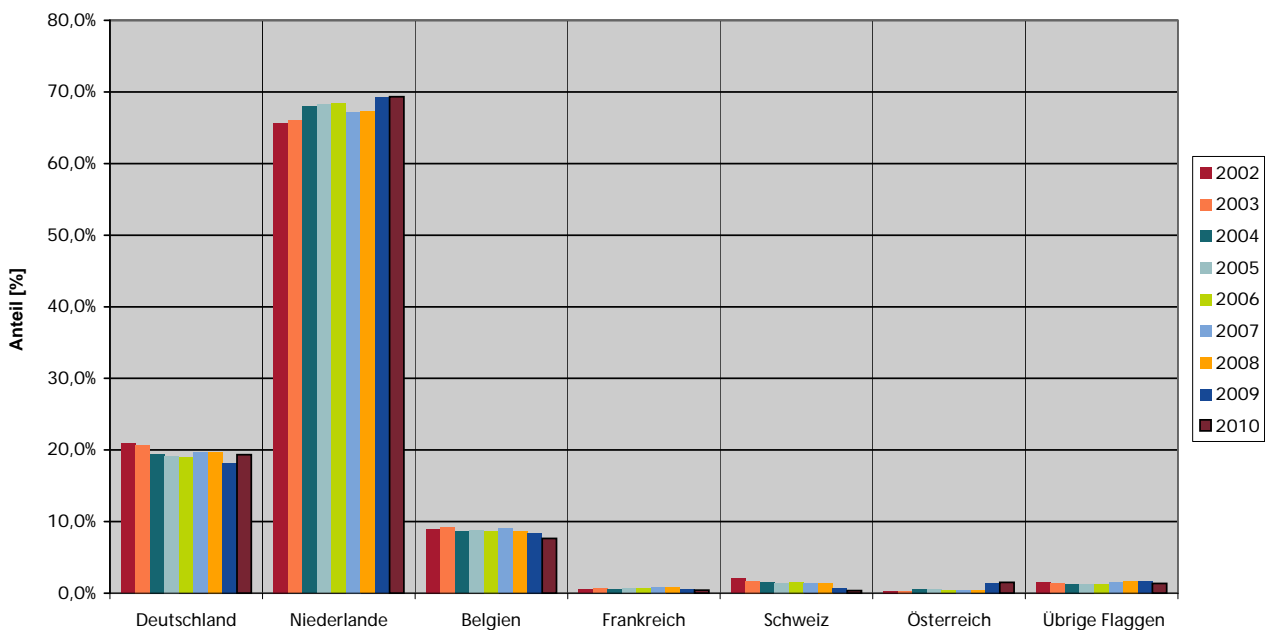
Verkehr nach Hauptgüterarten Grenzübergang Emmerich



² Datengrundlage: Statistisches Bundesamt

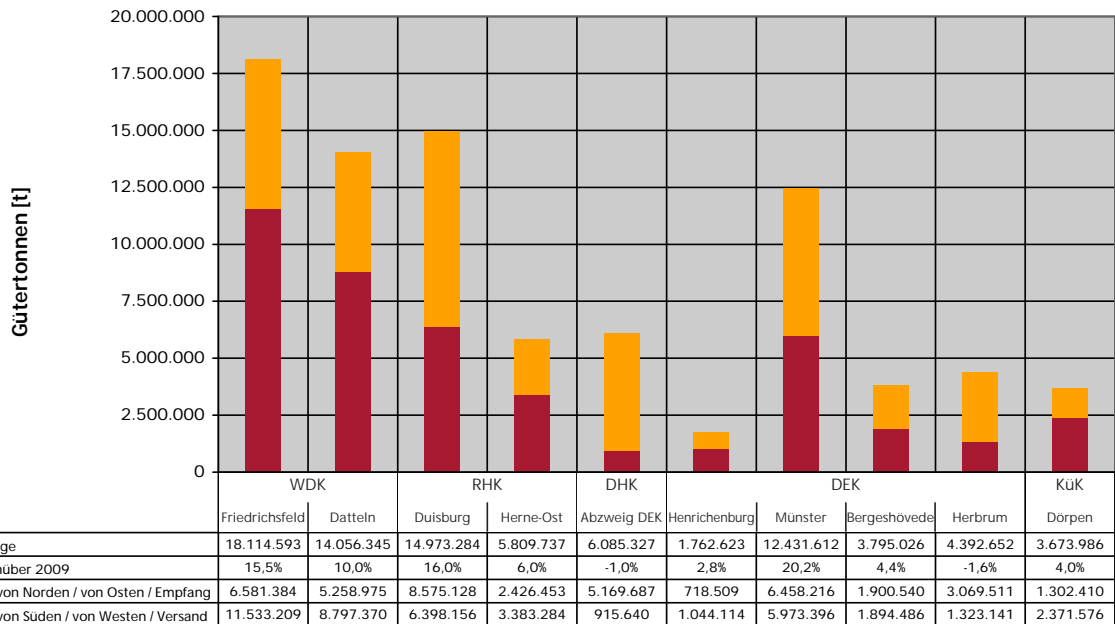
Emmerich (Güterverkehr nach Flaggenanteilen)

	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Deutschland	20,9%	20,7%	19,4%	19,1%	19,0%	19,7%	19,7%	18,2%	19,3%
Niederlande	65,7%	66,0%	68,0%	68,2%	68,4%	67,2%	67,3%	69,2%	69,3%
Belgien	8,9%	9,2%	8,6%	8,8%	8,7%	9,0%	8,7%	8,4%	7,7%
Frankreich	0,5%	0,6%	0,6%	0,6%	0,7%	0,9%	0,8%	0,5%	0,4%
Schweiz	2,0%	1,7%	1,5%	1,5%	1,6%	1,3%	1,5%	0,6%	0,4%
Österreich	0,3%	0,3%	0,6%	0,5%	0,4%	0,4%	0,4%	1,5%	1,5%
ÜbrigeFlaggen	1,6%	1,4%	1,3%	1,3%	1,3%	1,5%	1,7%	1,7%	1,4%
	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Deutschland	32.882.500	30.785.000	31.512.000	30.875.100	32.062.600	33.915.700	33.717.100	25.109.000	31.363.900
Niederlande	103.132.200	98.215.700	110.191.300	109.974.600	115.680.500	115.930.100	115.071.400	95.449.900	112.450.400
Belgien	14.043.100	13.751.500	13.958.600	14.200.900	14.694.000	15.543.100	14.797.400	11.576.800	12.408.200
Frankreich	840.600	949.300	989.700	1.017.300	1.155.100	1.497.000	1.342.500	651.700	706.200
Schweiz	3.201.700	2.558.000	2.464.400	2.360.000	2.667.400	2.312.900	2.479.600	861.500	578.100
Österreich	474.400	468.800	909.000	792.200	628.000	714.100	677.200	2.003.600	2.465.600
ÜbrigeFlaggen	2.454.600	2.029.200	2.056.400	2.016.500	2.191.700	2.666.200	2.875.700	2.287.800	2.215.600
	157.029.100	148.757.500	162.081.400	161.236.600	169.079.300	172.579.100	170.960.900	137.940.300	162.188.000



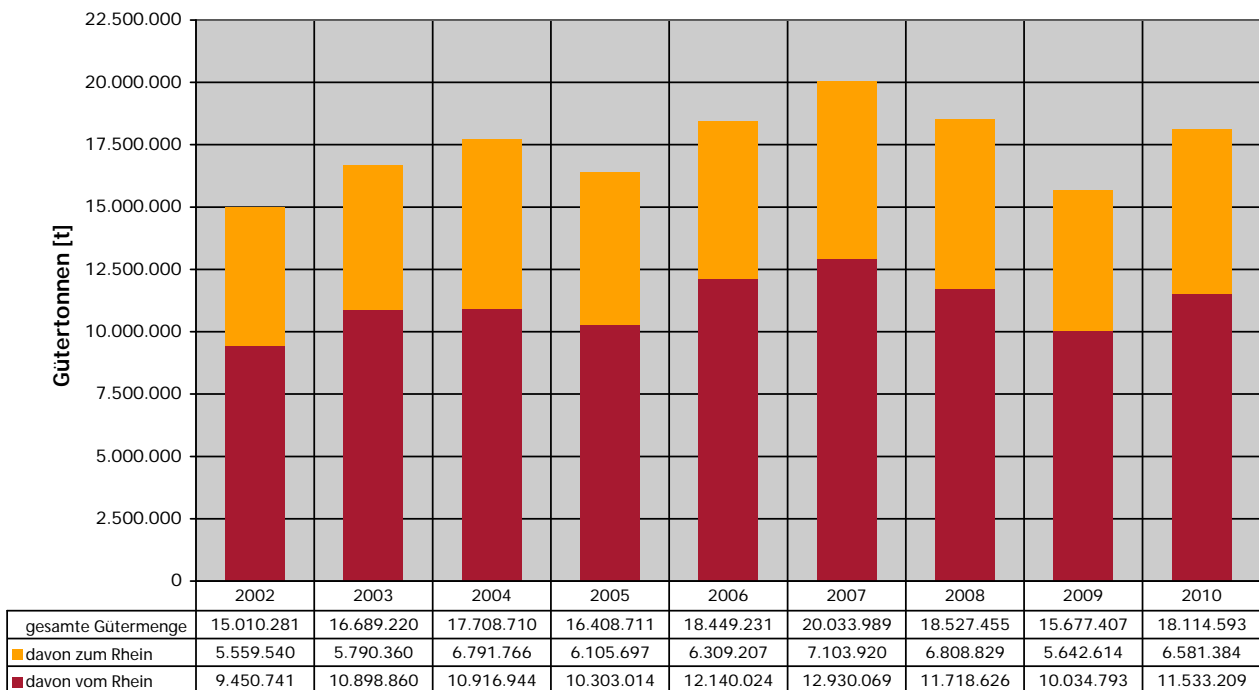
Übersicht Westdeutsches Kanalgebiet

Transportierte Gütermengen¹



Wesel-Datteln-Kanal¹

Schleuse Friedrichsfeld (Gütermenge in Tonnen)



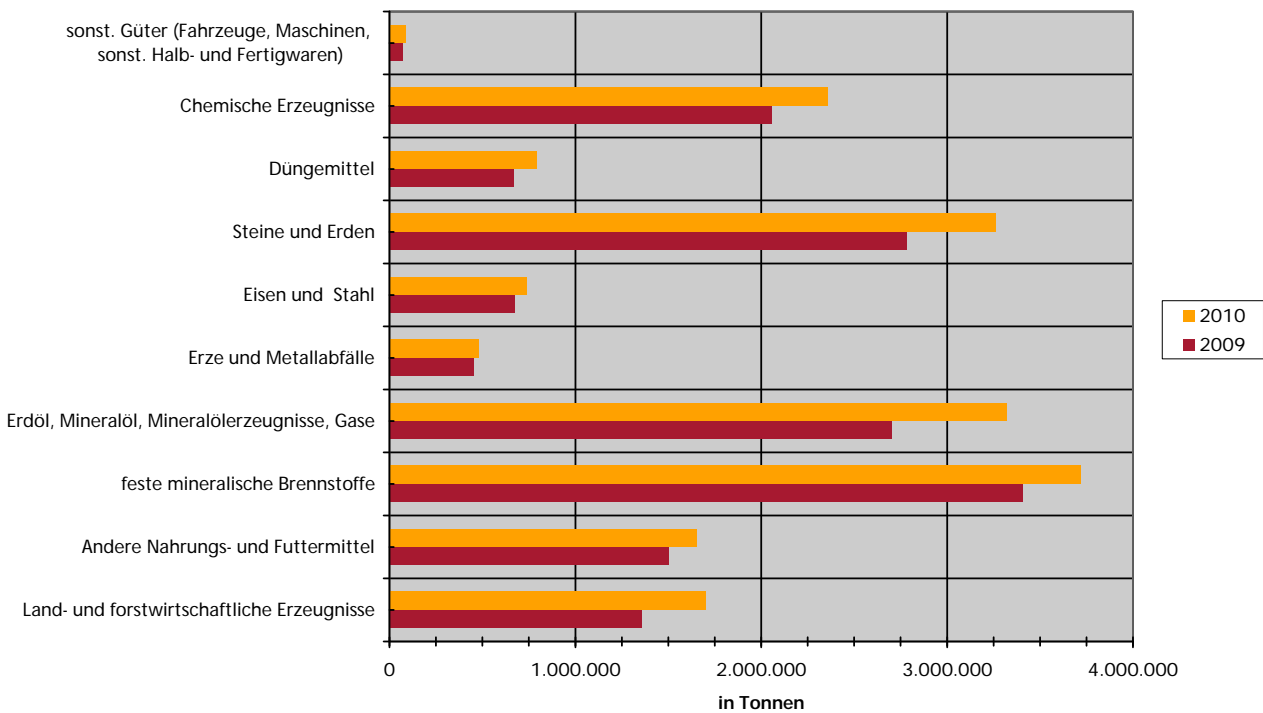
¹ Datengrundlage: Abgabenerhebungsprogramm (ASS) der WSV

Wesel-Datteln-Kanal¹

Schleuse Friedrichsfeld (Güterverkehr nach Hauptgüterarten)

Güterart	in t			in t			Veränderung in t	Veränderung in %
	2009			2010				
	vom Rhein	zum Rhein	Gesamt	vom Rhein	zum Rhein	Gesamt		
Land- und forstwirtschaftliche Erzeugnisse	206.906	1.148.714	1.355.620	214.259	1.485.863	1.700.122	344.502	25,4%
Andere Nahrungs- und Futtermittel	1.077.881	426.377	1.504.258	1.063.190	588.898	1.652.088	147.830	9,8%
feste mineralische Brennstoffe	3.234.626	171.184	3.405.810	3.528.992	192.428	3.721.420	315.610	9,3%
Erdöl, Mineralöl, Mineralölerzeugnisse, Gase	2.134.593	568.217	2.702.810	2.676.651	646.417	3.323.068	620.258	22,9%
Erze und Metallabfälle	104.263	347.768	452.031	152.889	326.126	479.015	26.984	6,0%
Eisen und Stahl	309.335	363.789	673.124	338.772	399.813	738.585	65.461	9,7%
Steine und Erden	1.219.180	1.563.094	2.782.274	1.491.413	1.770.183	3.261.596	479.322	17,2%
Düngemittel	569.669	98.778	668.447	624.071	170.789	794.860	126.413	18,9%
Chemische Erzeugnisse	1.160.249	898.406	2.058.655	1.397.706	958.384	2.356.090	297.435	14,4%
sonst. Güter (Fahrzeuge, Maschinen, sonst. Halb- und Fertigwaren)	18.091	56.287	74.378	45.266	42.483	87.749	13.371	18,0%
Summe	10.034.793	5.642.614	15.677.407	11.533.209	6.581.384	18.114.593	2.437.186	15,5%

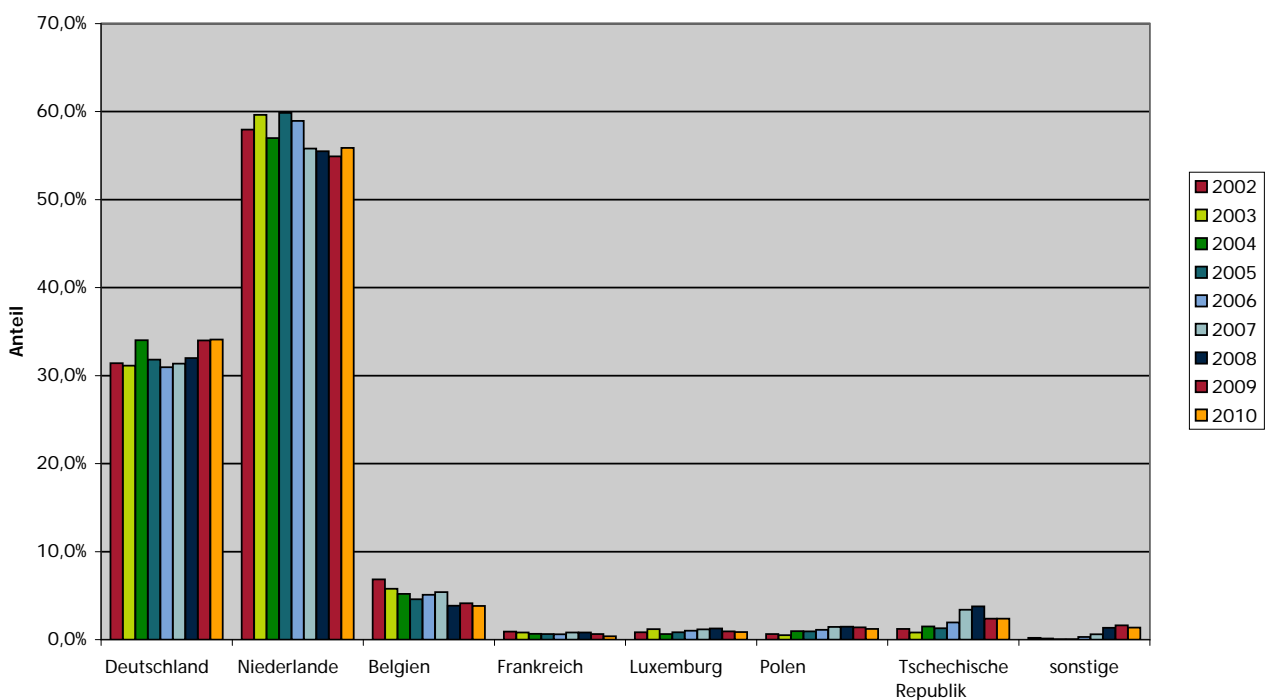
Verkehr nach Hauptgüterarten WDK – Schleuse Friedrichsfeld



¹ Datengrundlage: Abgabenerhebungsprogramm (ASS) der WSV

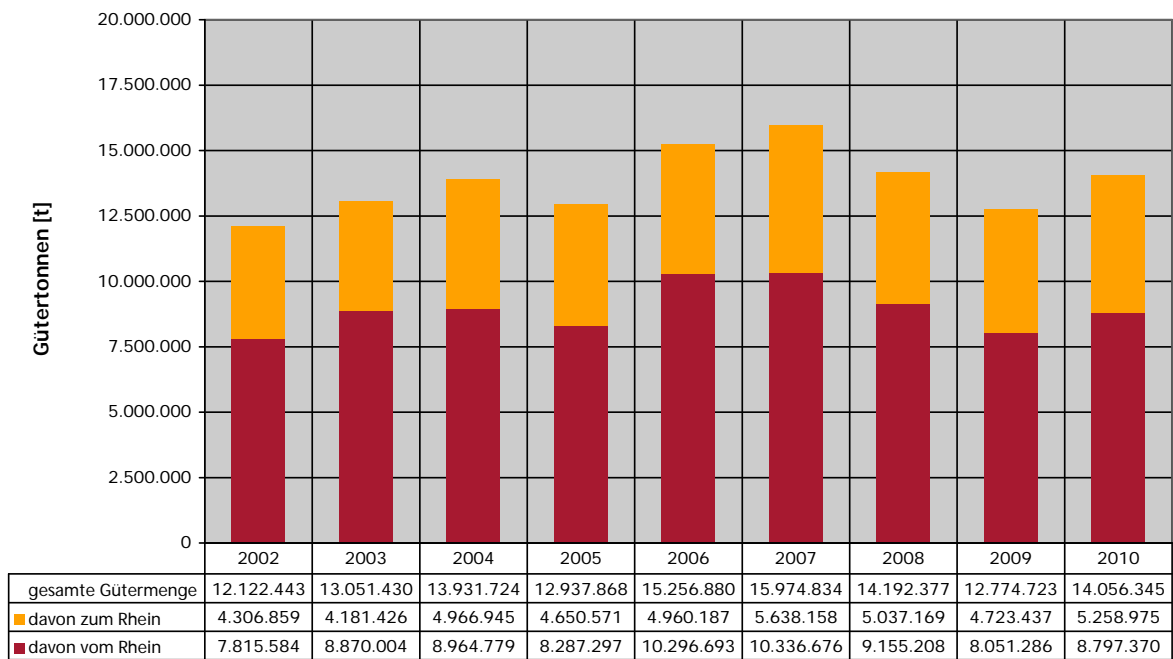
Schleuse Friedrichsfeld (Güterverkehr nach Flaggenanteilen)

	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Deutschland	31,4%	31,1%	34,0%	31,8%	30,9%	31,4%	32,0%	34,0%	34,1%
Niederlande	57,9%	59,6%	57,0%	59,9%	59,0%	55,8%	55,5%	54,9%	55,9%
Belgien	6,9%	5,8%	5,2%	4,6%	5,1%	5,4%	3,8%	4,1%	3,8%
Frankreich	0,9%	0,8%	0,6%	0,6%	0,6%	0,8%	0,8%	0,6%	0,4%
Luxemburg	0,8%	1,2%	0,6%	0,8%	1,0%	1,2%	1,3%	0,9%	0,9%
Polen	0,6%	0,5%	1,0%	0,9%	1,1%	1,4%	1,5%	1,4%	1,2%
Tschechische Republik	1,2%	0,8%	1,5%	1,3%	1,9%	3,4%	3,8%	2,4%	2,4%
sonstige	0,2%	0,1%	0,0%	0,0%	0,3%	0,6%	1,4%	1,6%	1,4%



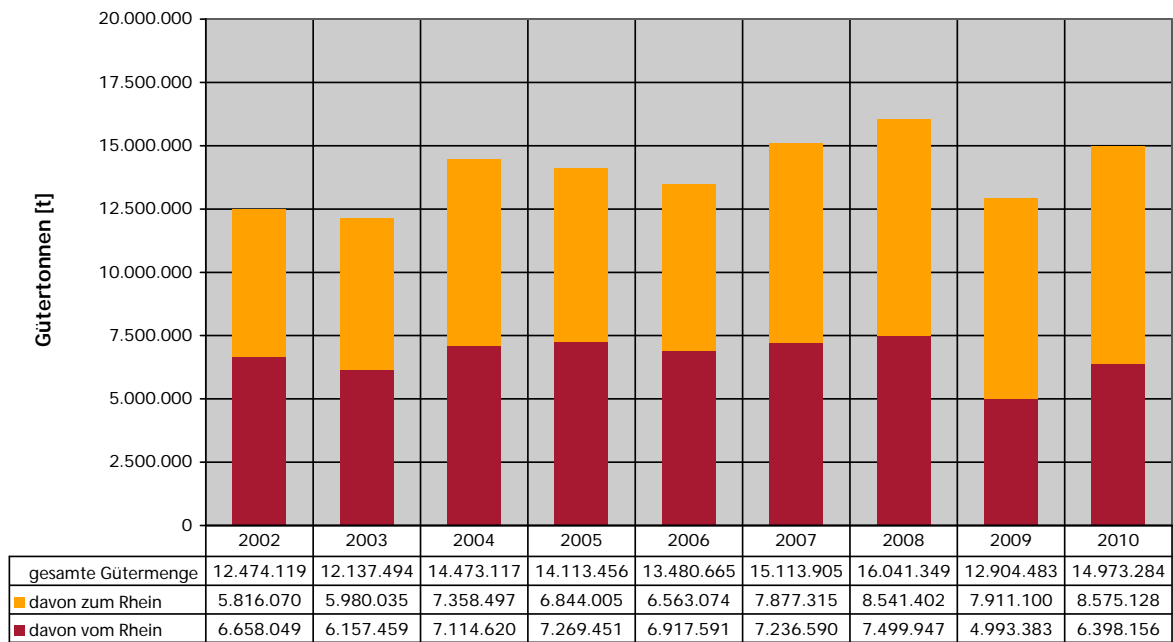
Wesel-Datteln-Kanal¹

Schleuse Datteln (Gütermenge in Tonnen)

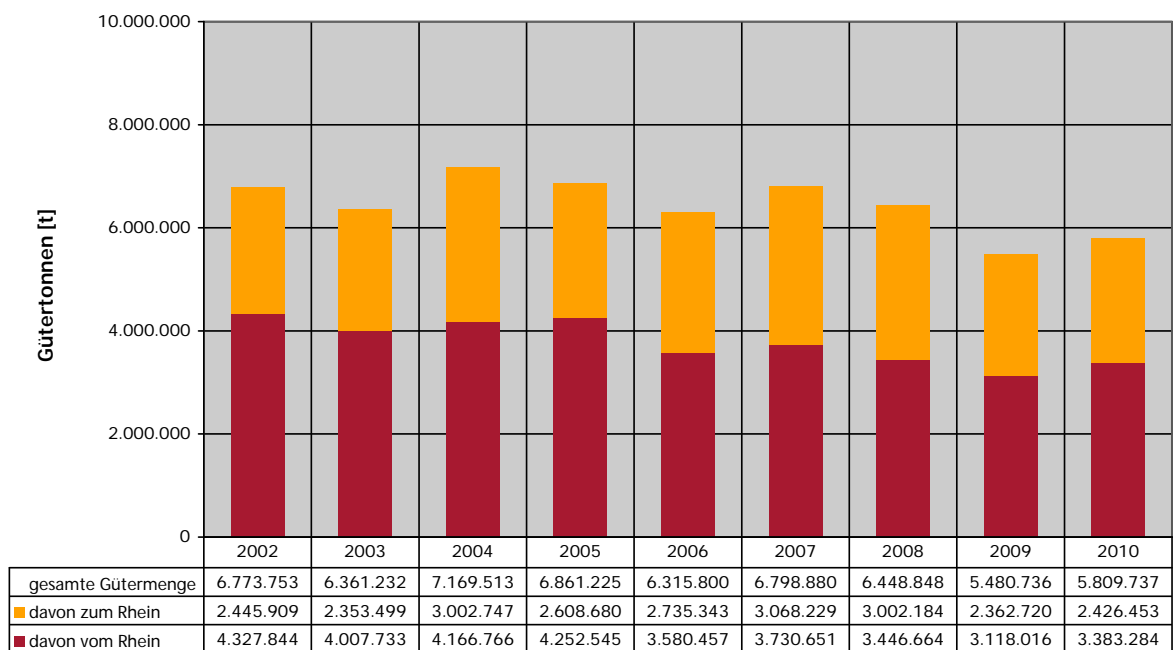


Rhein-Herne-Kanal¹

Schleusen Duisburg (Gütermenge in Tonnen)



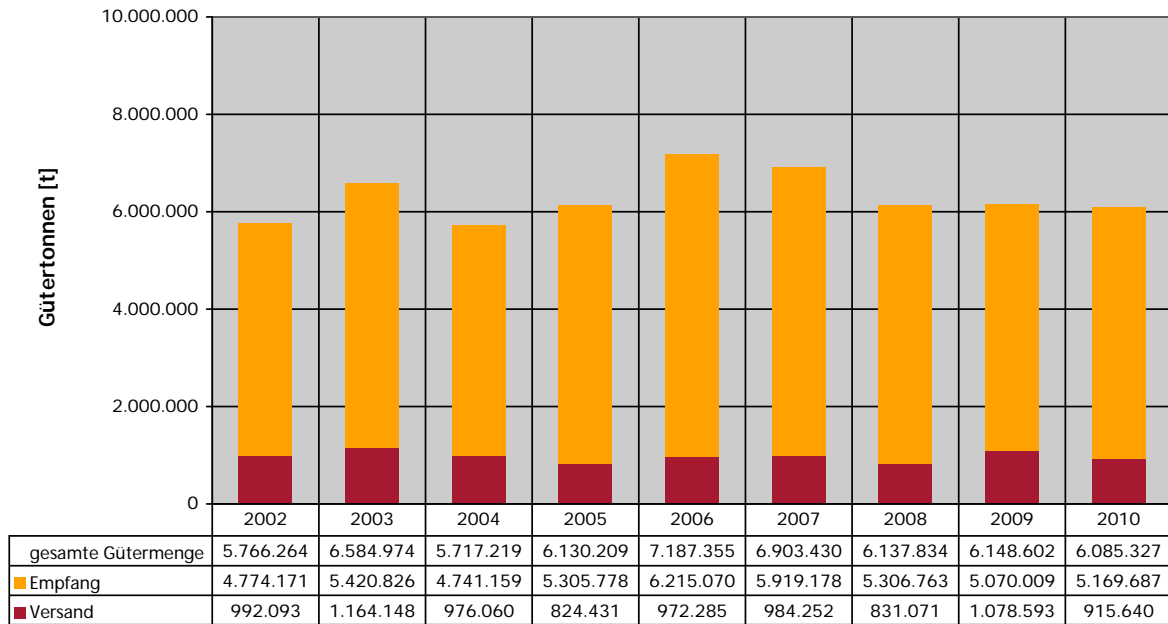
Schleuse Herne-Ost (Gütermenge in Tonnen)



¹ Datengrundlage: Abgabenerhebungsprogramm (ASS) der WSV

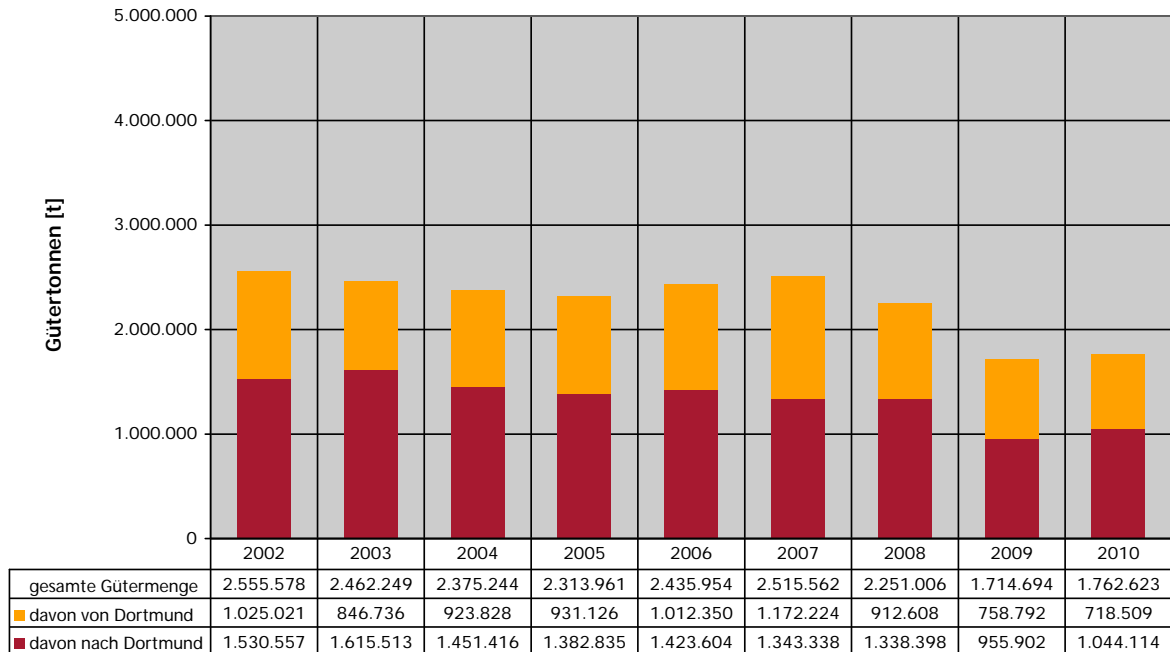
Datteln-Hamm-Kanal¹

Abzweig vom DEK in den DHK

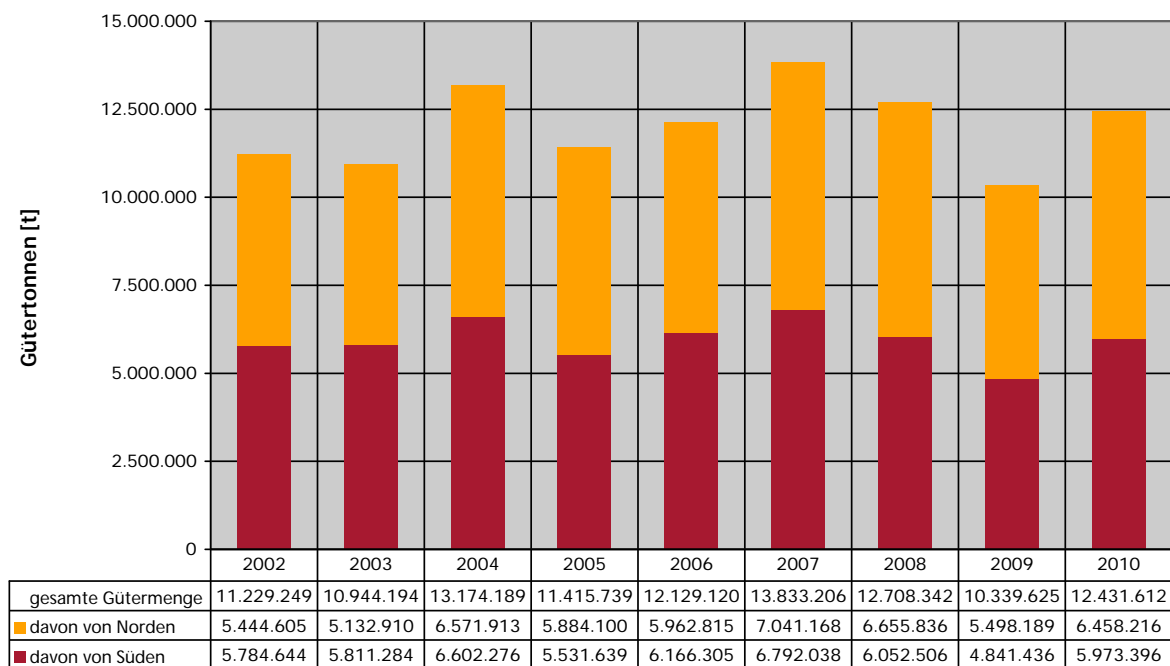


Dortmund-Ems-Kanal¹

DEK Süd: Schleuse Henrichenburg (Gütermenge in Tonnen)



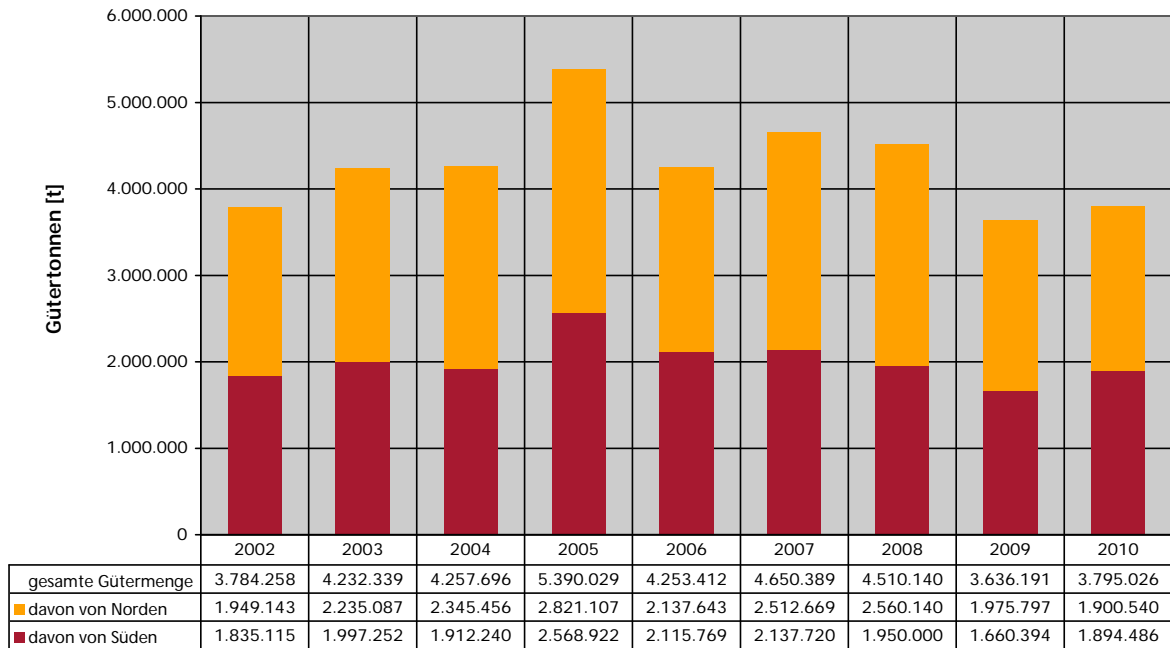
DEK Süd: Schleuse Münster (Gütermenge in Tonnen)



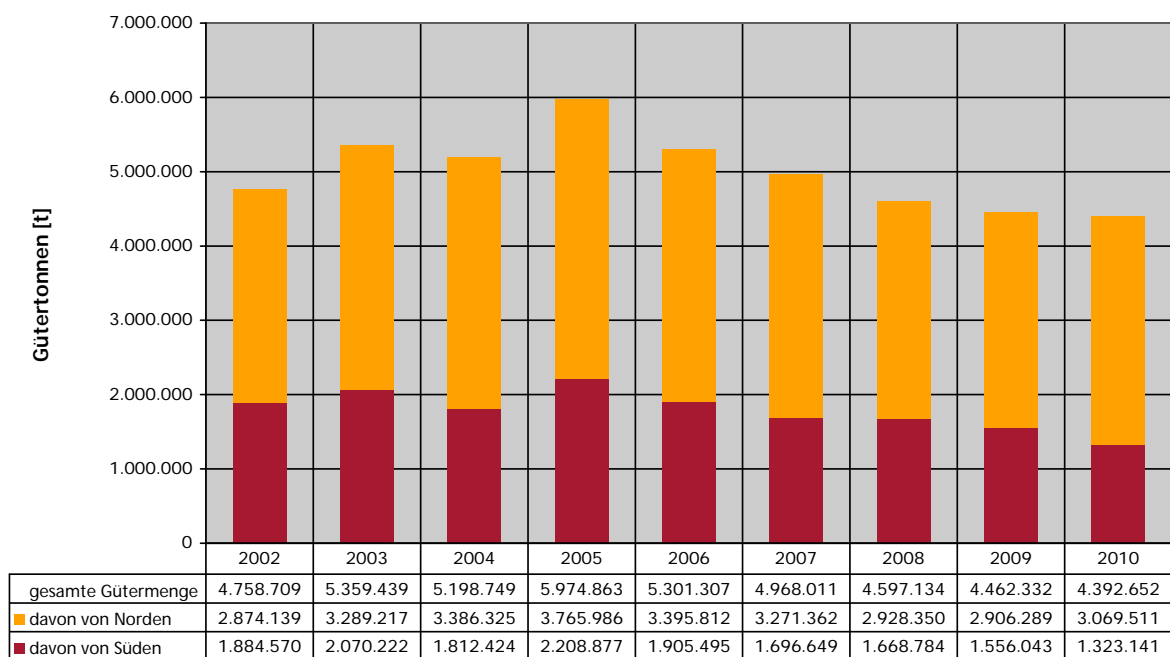
¹ Datengrundlage: Abgabenerhebungsprogramm (ASS) der WSV

Dortmund-Ems-Kanal¹

DEK Nord: Schleuse Bevergern (Gütermenge in Tonnen)

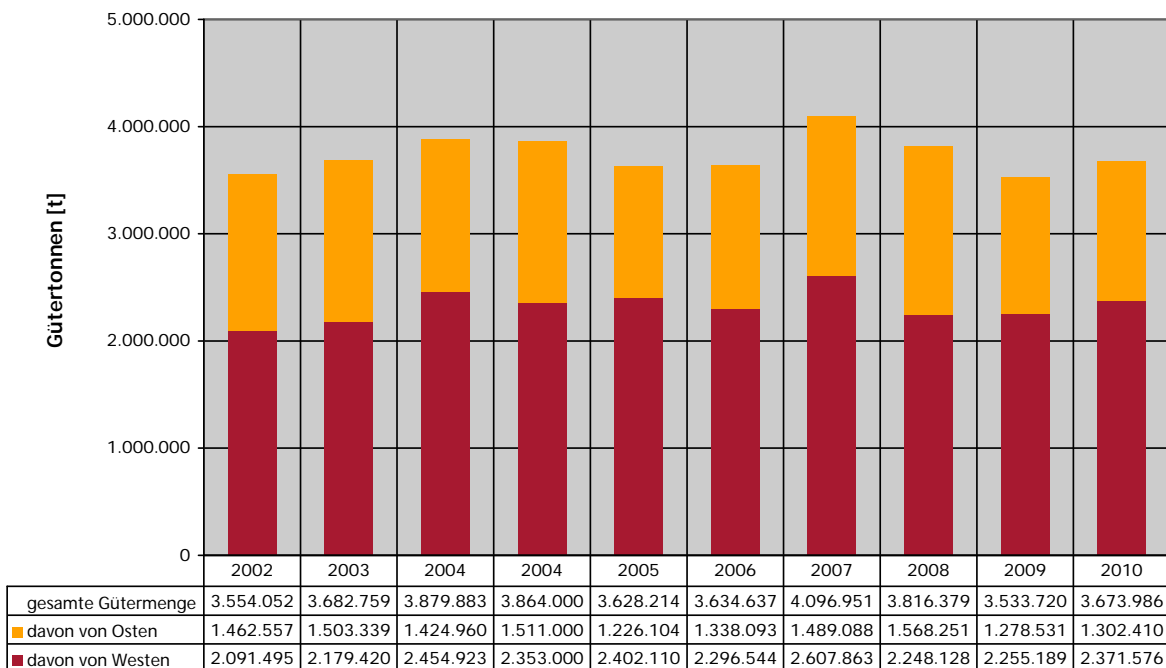


DEK Nord: Schleuse Herbrum (Gütermenge in Tonnen)



Küstenkanal ¹

Schleuse Dörpen (Gütermenge in Tonnen)



¹ Datengrundlage: Abgabenerhebungsprogramm (ASS) der WSV

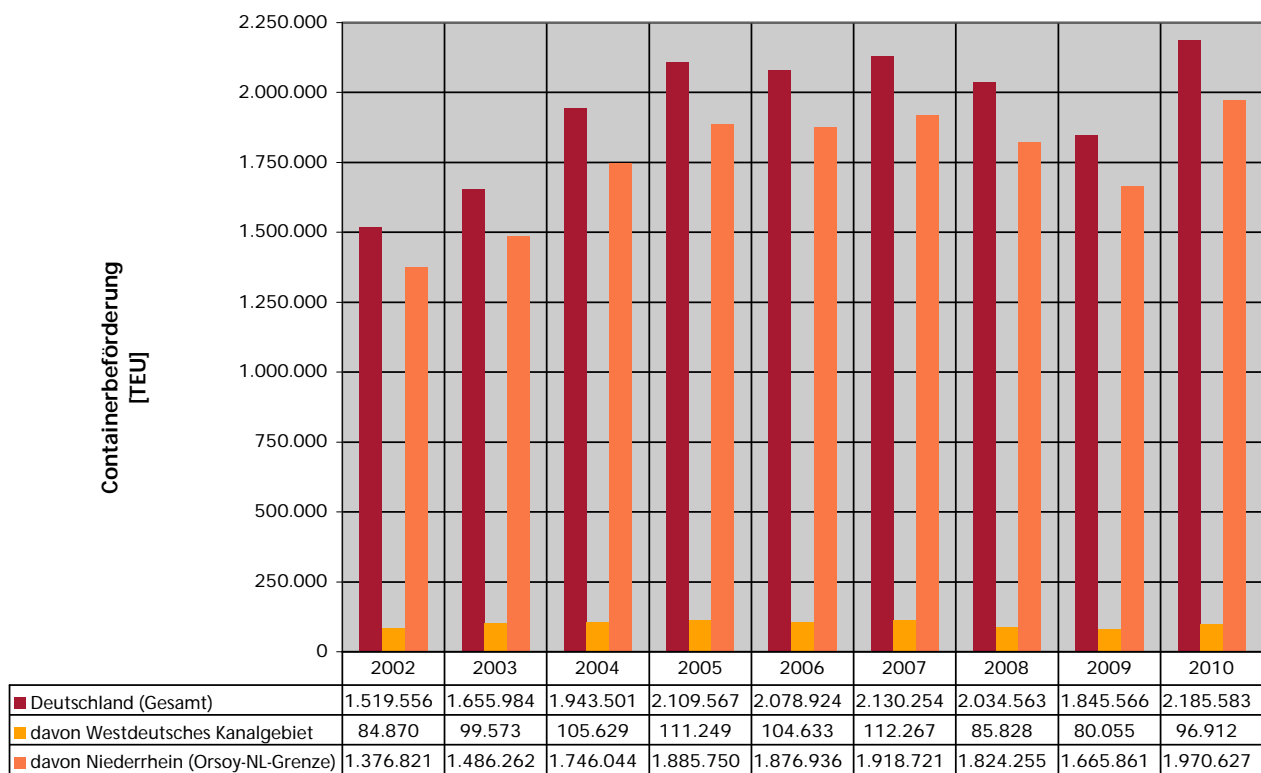
Anlage 2

Container

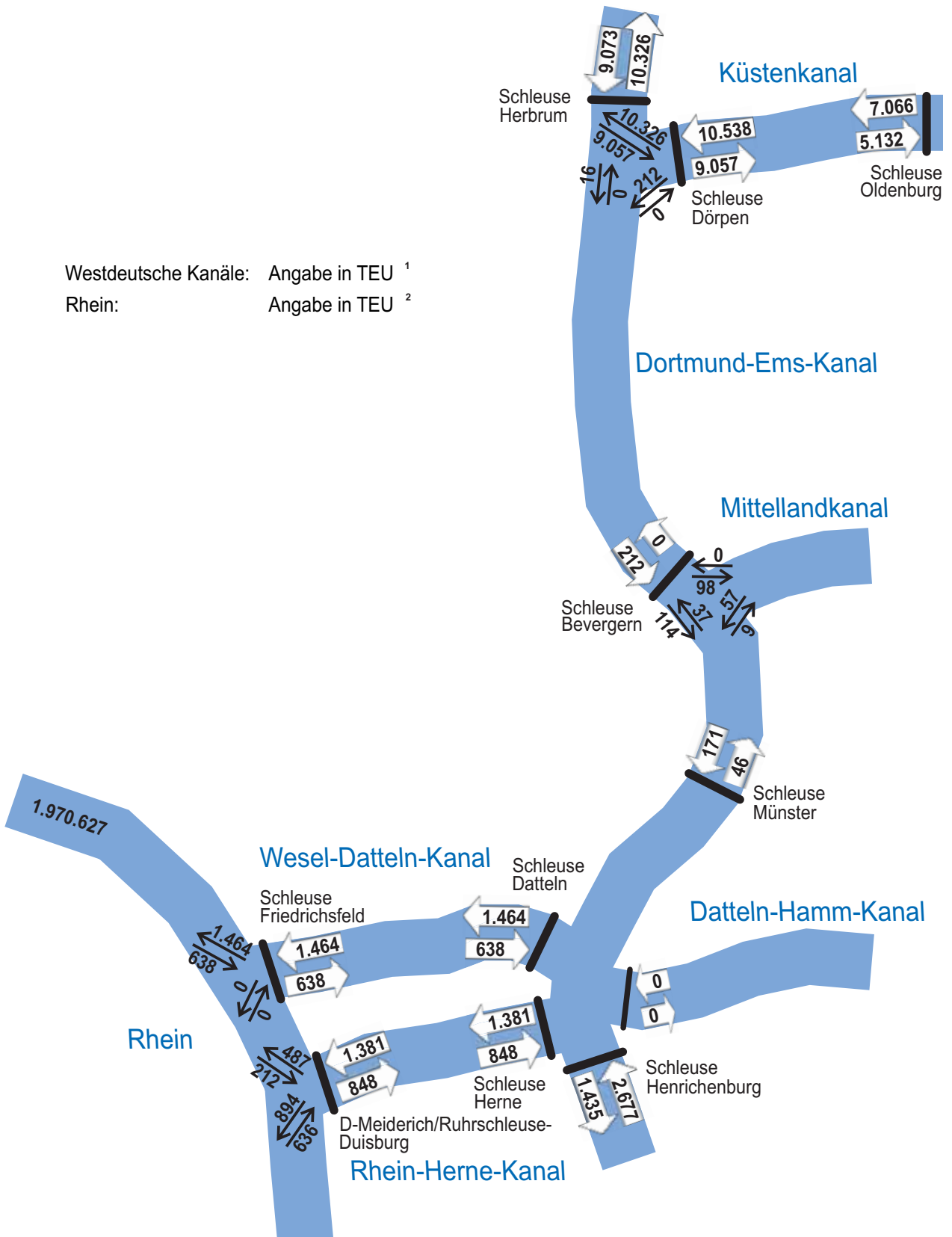
Deutschland (Gesamt).....	60
Übersicht WSD West – Containerverkehr 2010.....	61
Rhein.....	62
Übersicht Westdeutsches Kanalgebiet.....	63
Wesel-Datteln-Kanal.....	64
Rhein-Herne-Kanal.....	65
Dortmund-Ems-Kanal.....	66
Küstenkanal.....	68

Deutschland (Gesamt)²

In Containern beförderte Güter im gesamten deutschen Wasserstraßennetz



Übersicht WSD West – Containerverkehr 2010

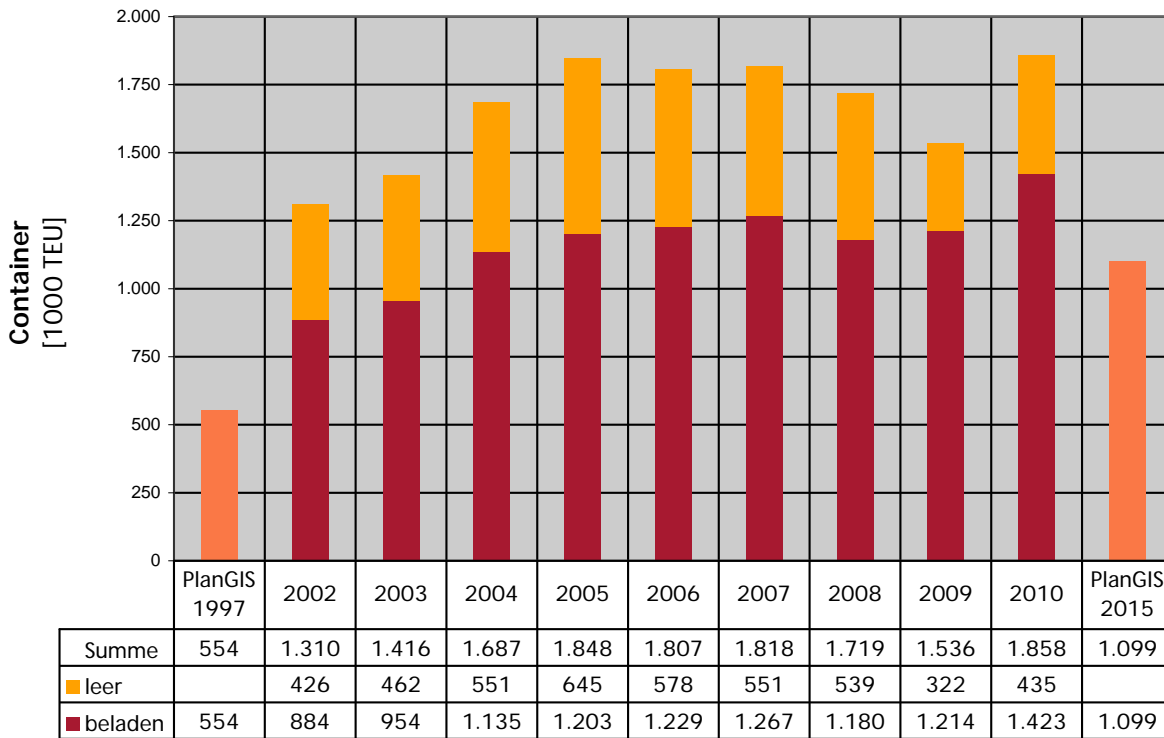


Westdeutsche Kanäle: Angabe in TEU ¹
 Rhein: Angabe in TEU ²

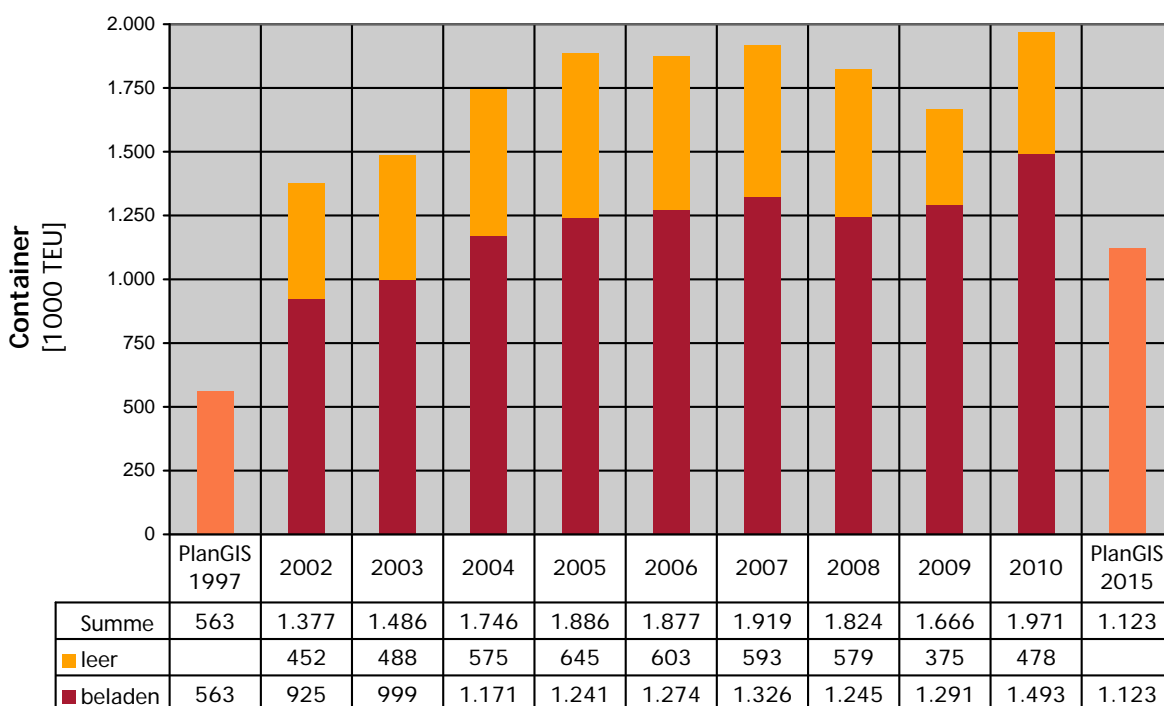
¹ Datengrundlage: Abgabenerhebungsprogramm (ASS) der WSV
² Datengrundlage: Statistisches Bundesamt

Rhein²

Lülsdorf – Orsoy in Gütertonnen/Jahr und Prognose nach PlanGIS

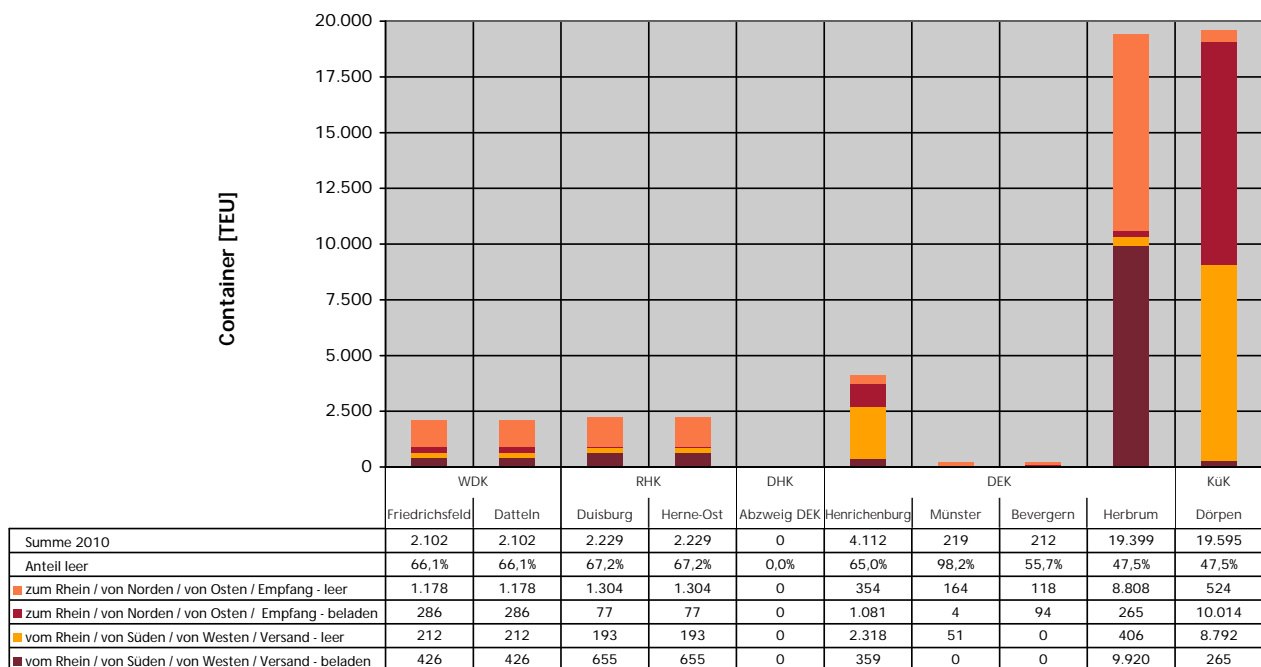


Orsoy – NL-Grenze in Gütertonnen/Jahr und Prognose nach PlanGIS



Übersicht Westdeutsches Kanalgebiet¹

Anzahl der transportierten Container

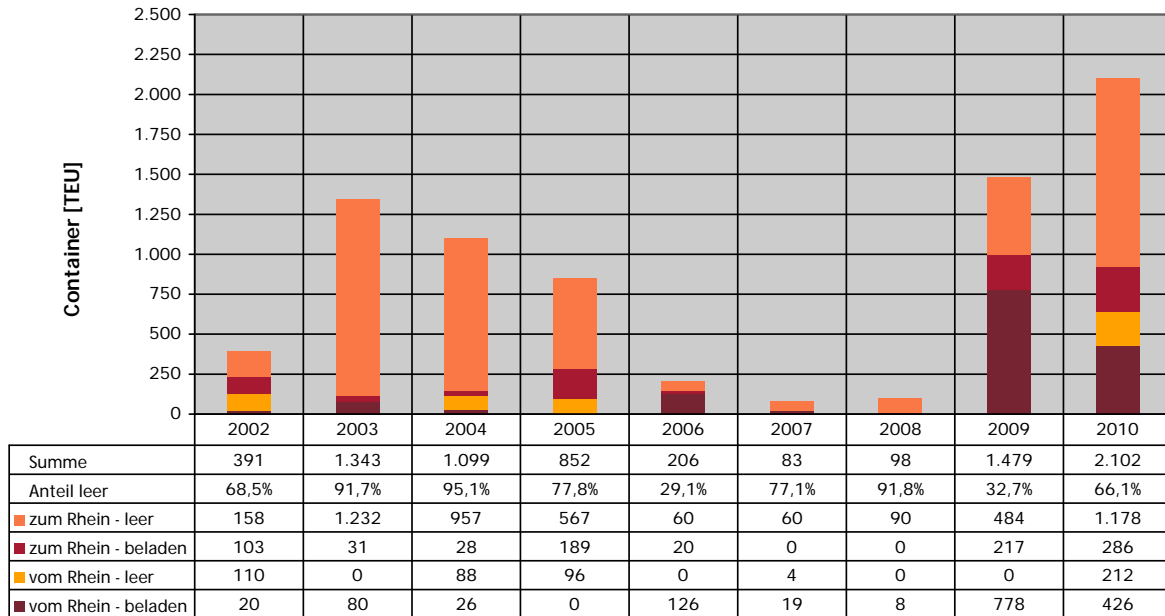


¹ Datengrundlage: Abgabenerhebungsprogramm (ASS) der WSV

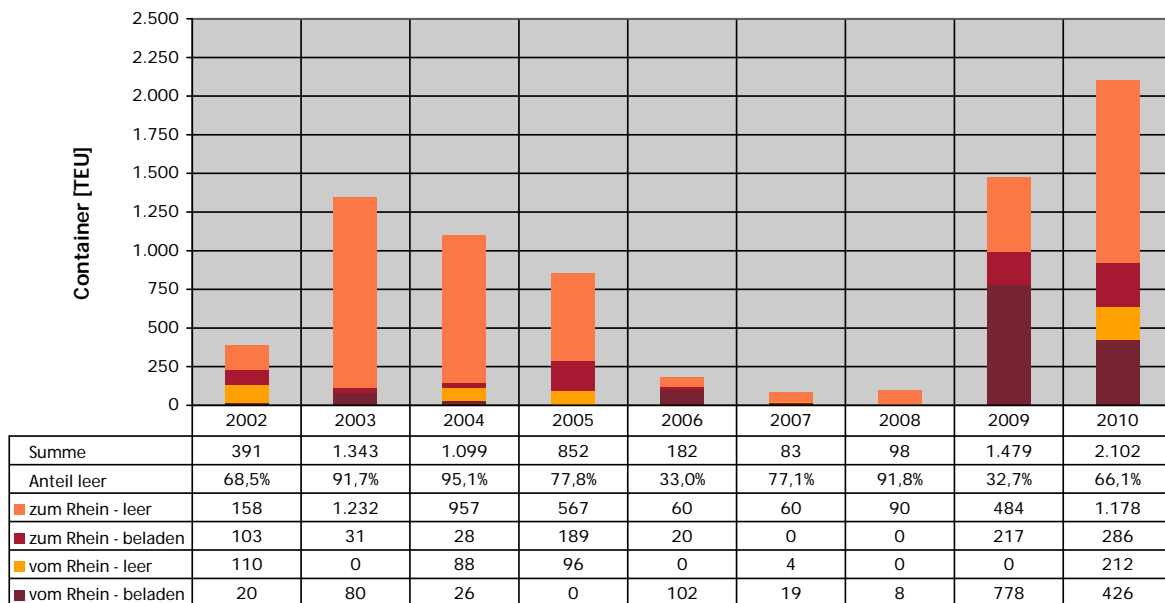
² Datengrundlage: Statistisches Bundesamt

Wesel-Datteln-Kanal¹

Schleuse Friedrichsfeld (Container in TEU)

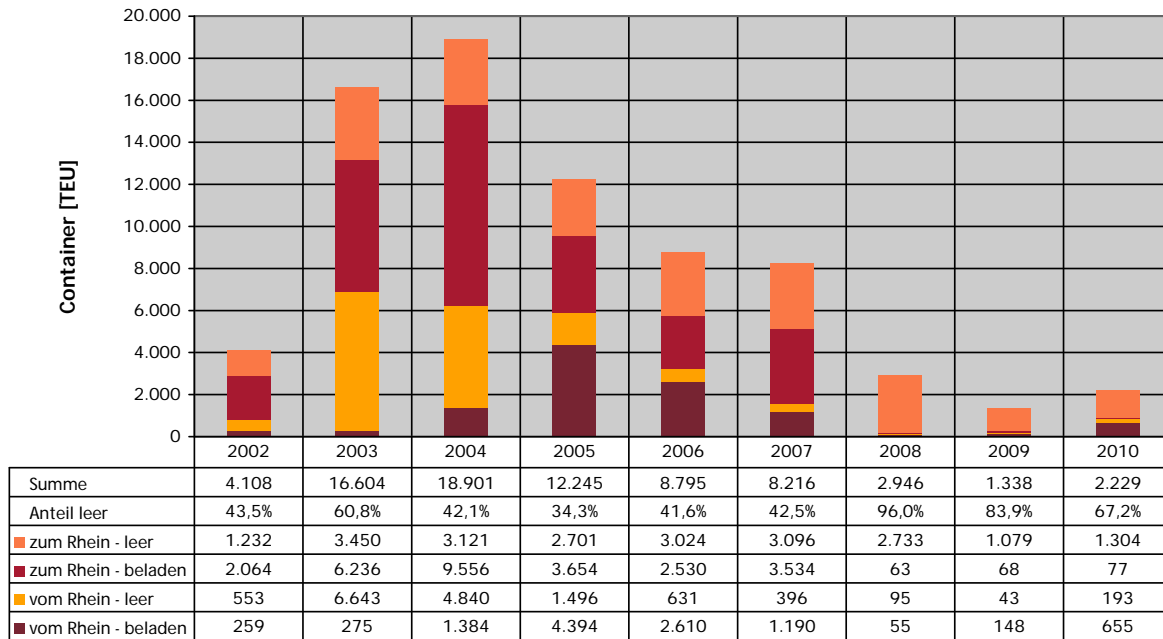


Schleuse Datteln (Container in TEU)

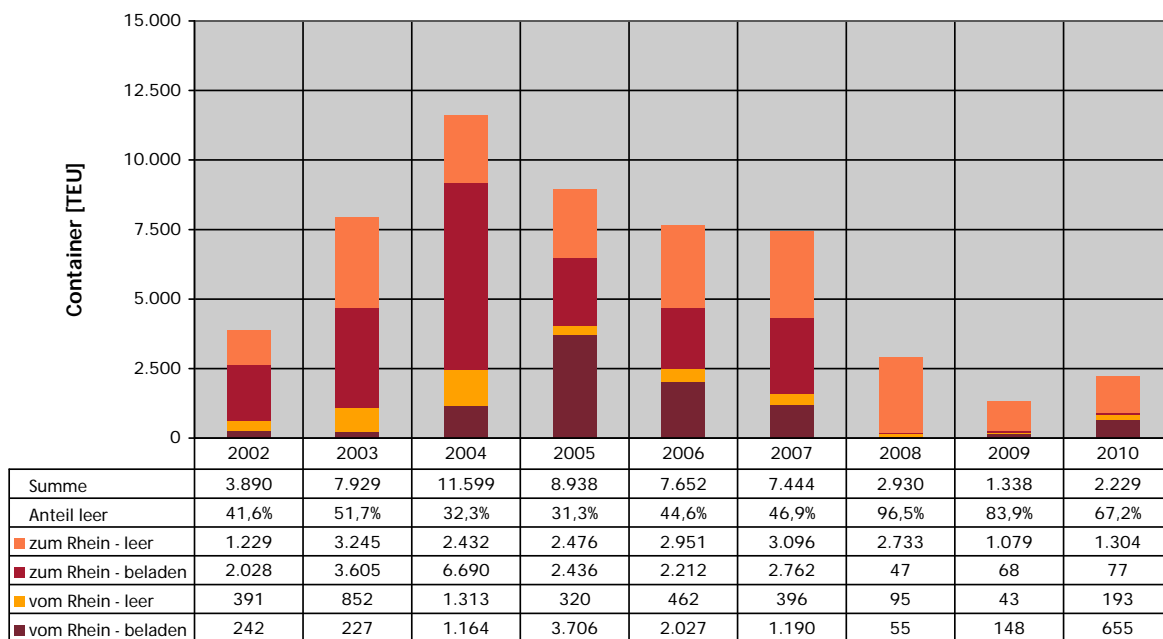


Rhein-Herne-Kanal¹

Schleusen Duisburg (Container in TEU)



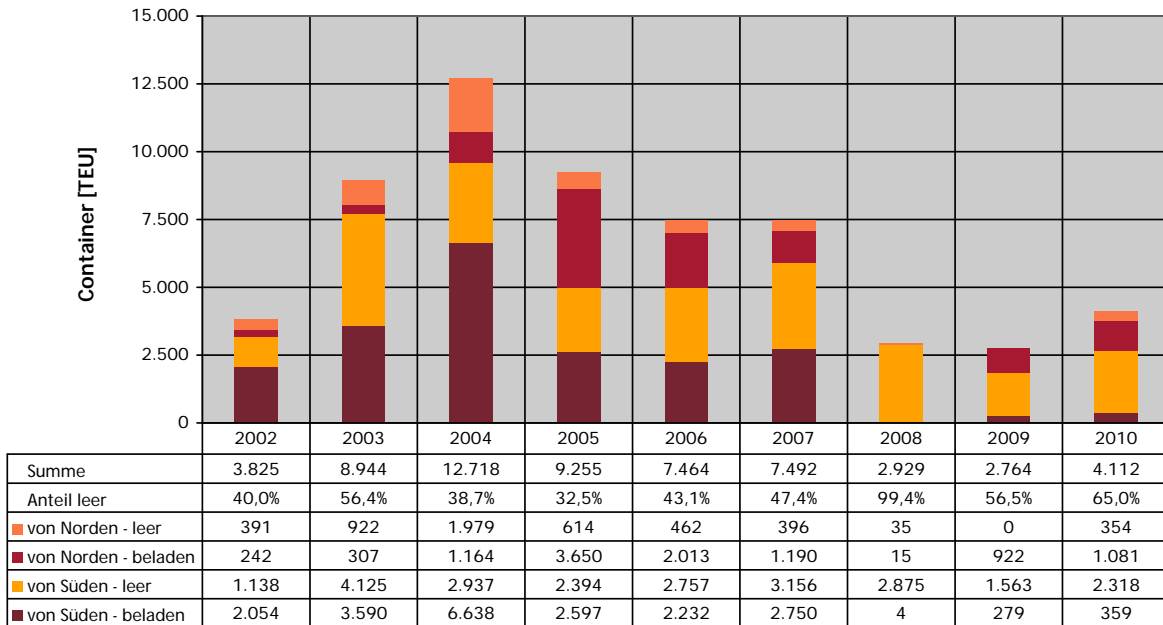
Schleuse Herne-Ost (Container in TEU)



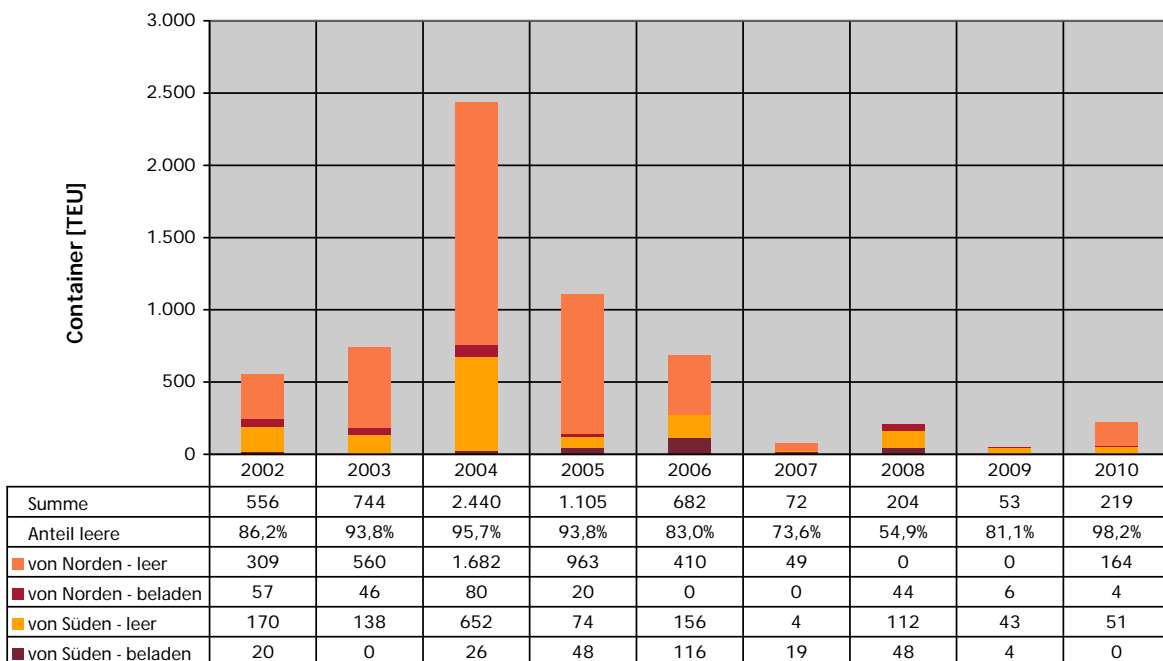
¹ Datengrundlage: Abgabenerhebungsprogramm (ASS) der WSV

Dortmund-Ems-Kanal¹

DEK Süd: Schleuse Henrichenburg (Container in TEU)



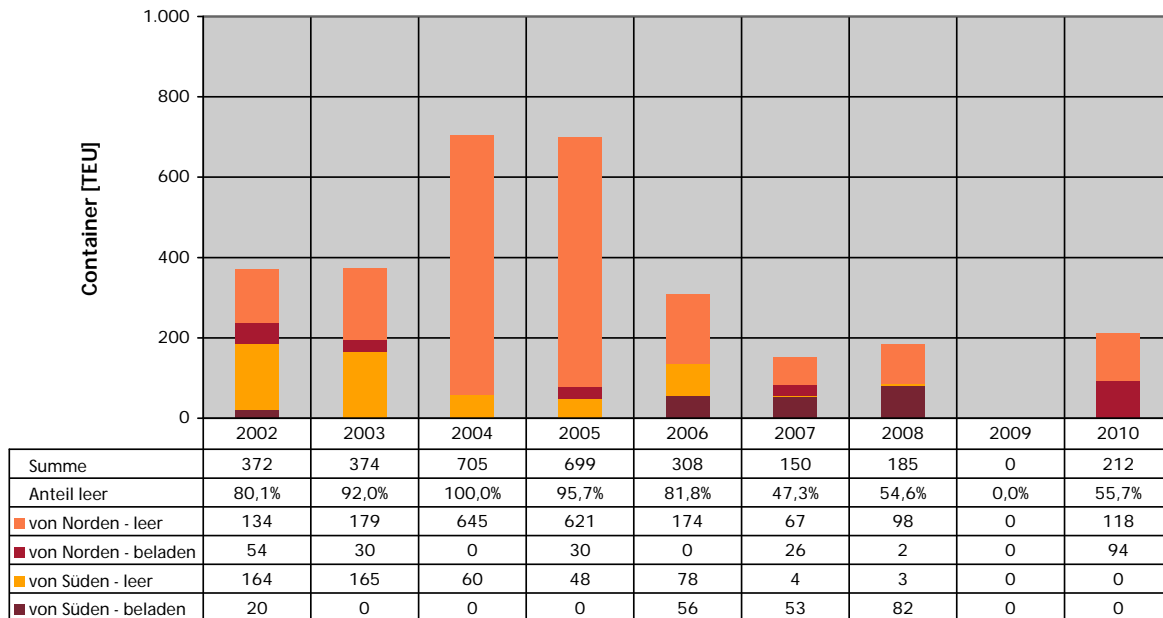
DEK Süd: Schleuse Münster (Container in TEU)



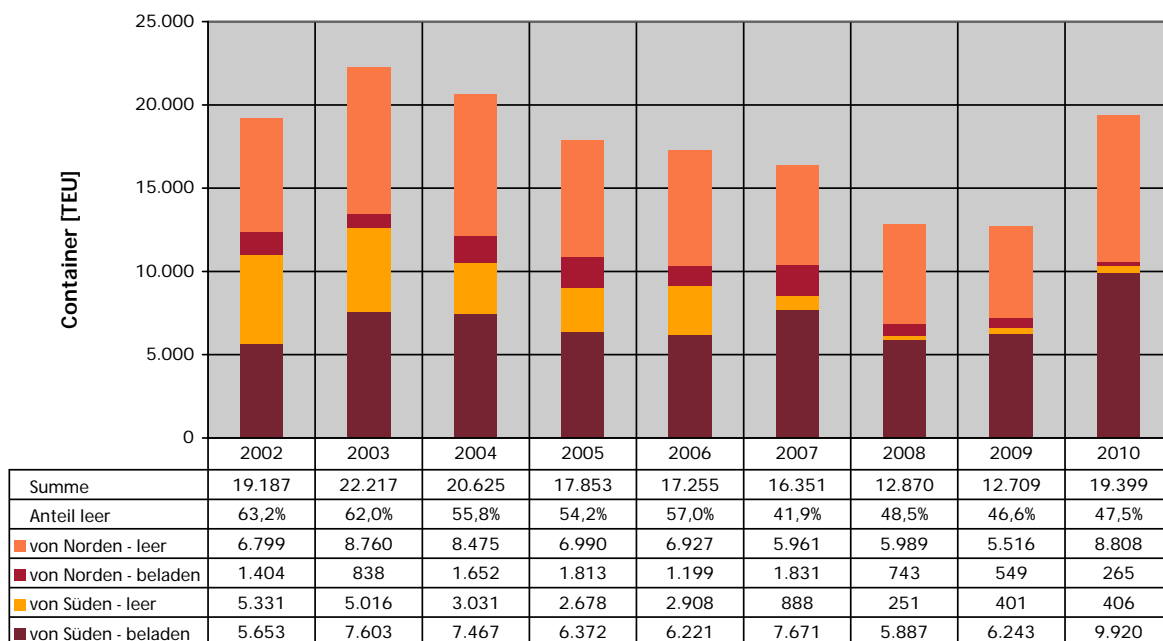
¹ Datengrundlage: Abgabenerhebungsprogramm (ASS) der WSV

Dortmund-Ems-Kanal¹

DEK Nord: Schleuse Bevergern (Container in TEU)

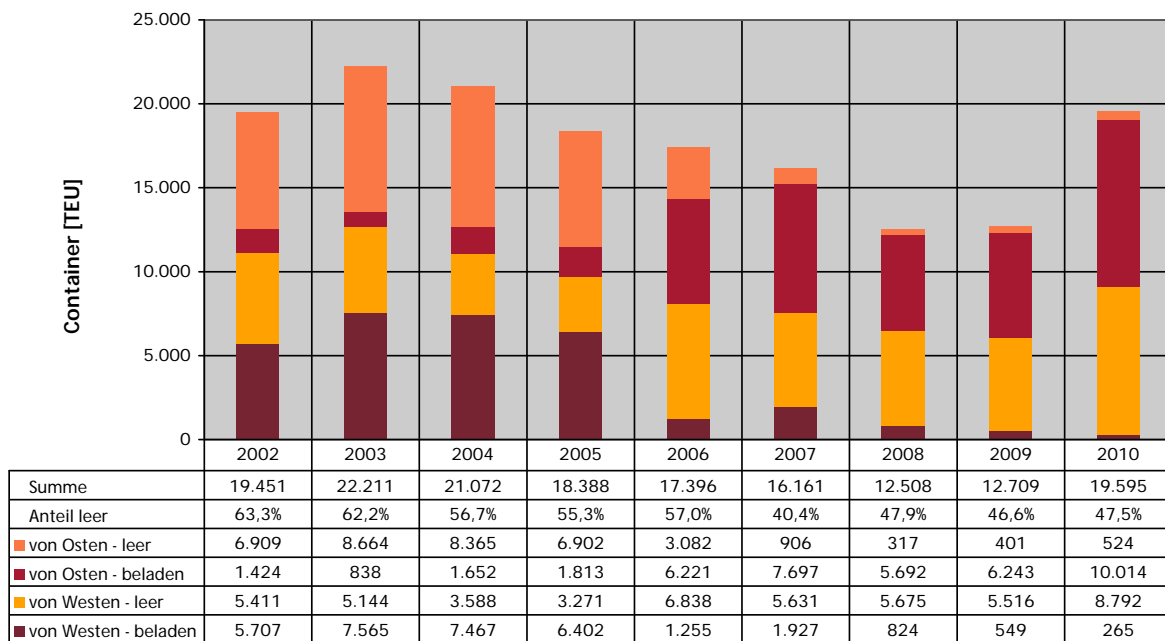


DEK Nord: Schleuse Herbrum (Container in TEU)



Küstenkanal¹

Schleuse Dörpen (Container in TEU)



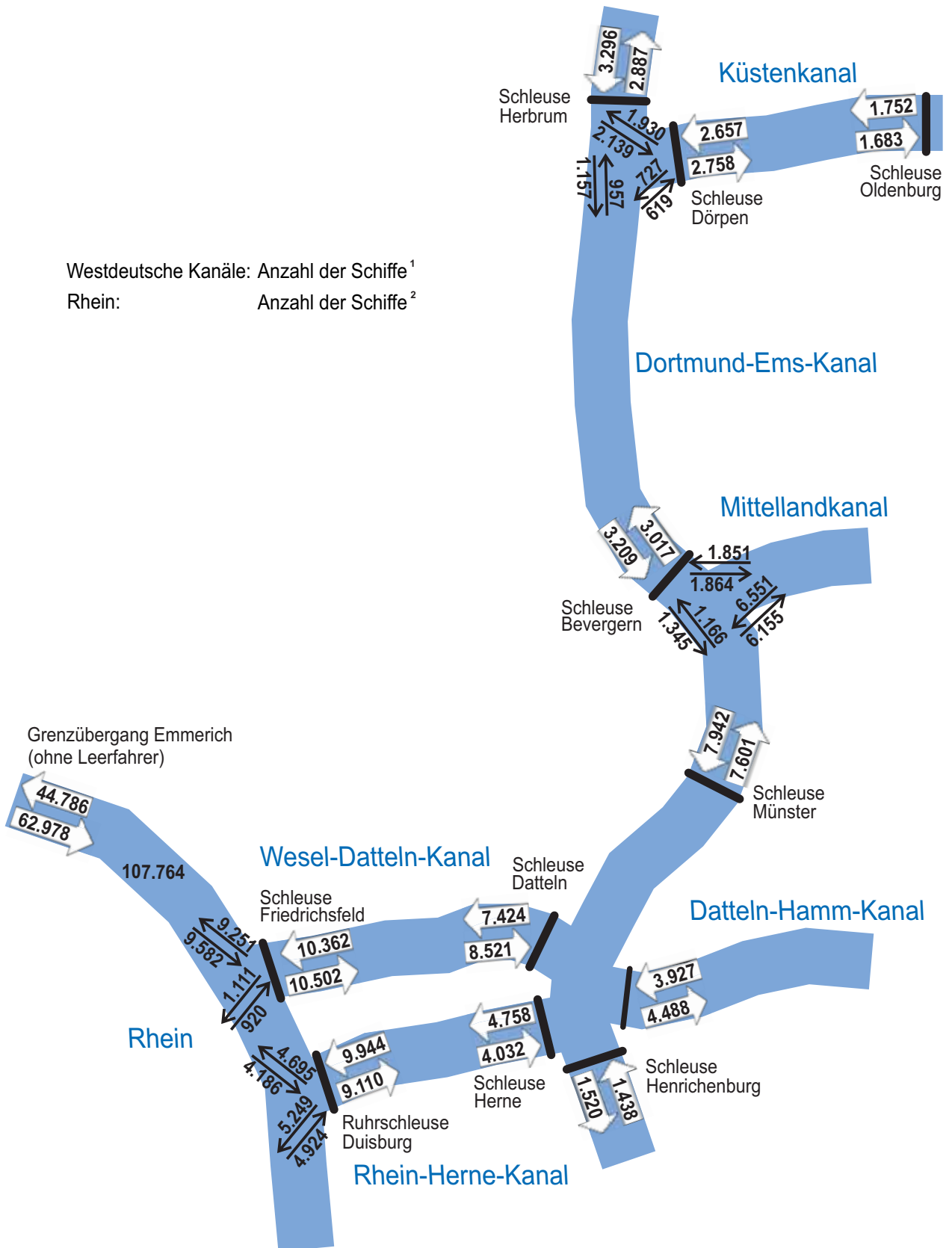
¹ Datengrundlage: Abgabenerhebungsprogramm (ASS) der WSV

Anlage 3

Anzahl der Schiffe

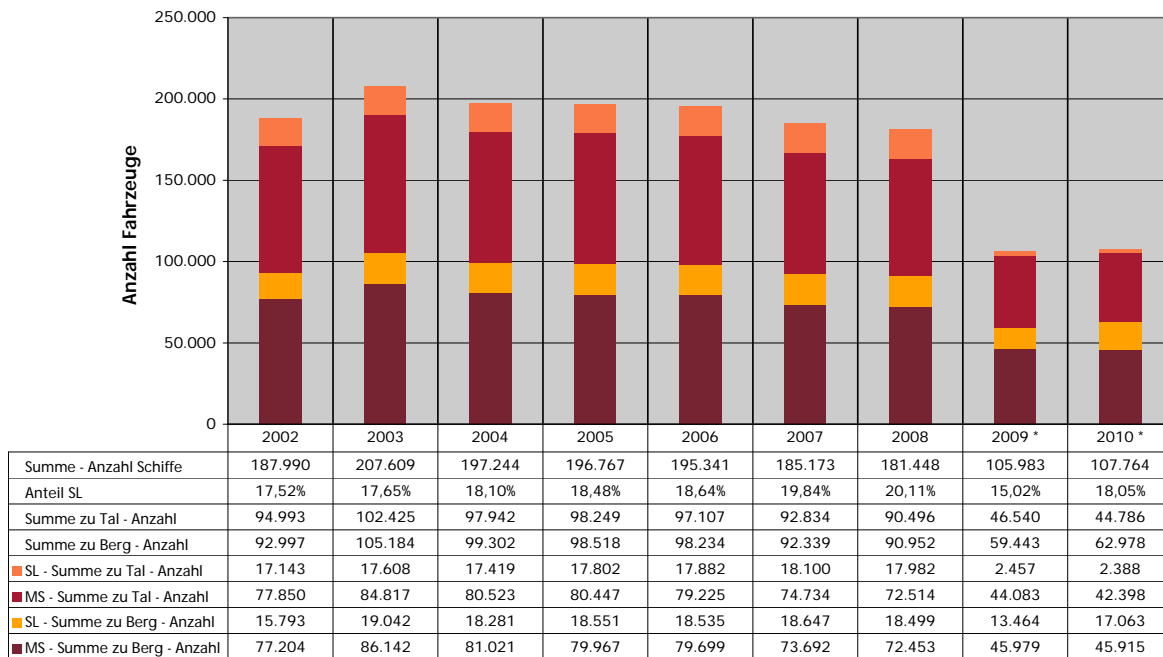
Übersicht WSD West – Schiffsverkehr 2010	70
Rhein	71
Übersicht Westdeutsches Kanalgebiet	72
Wesel-Datteln-Kanal	73
Rhein-Herne-Kanal	75
Datteln-Hamm-Kanal	77
Dortmund-Ems-Kanal	78
Küstenkanal	82

Übersicht WSD West – Schiffsverkehr 2010

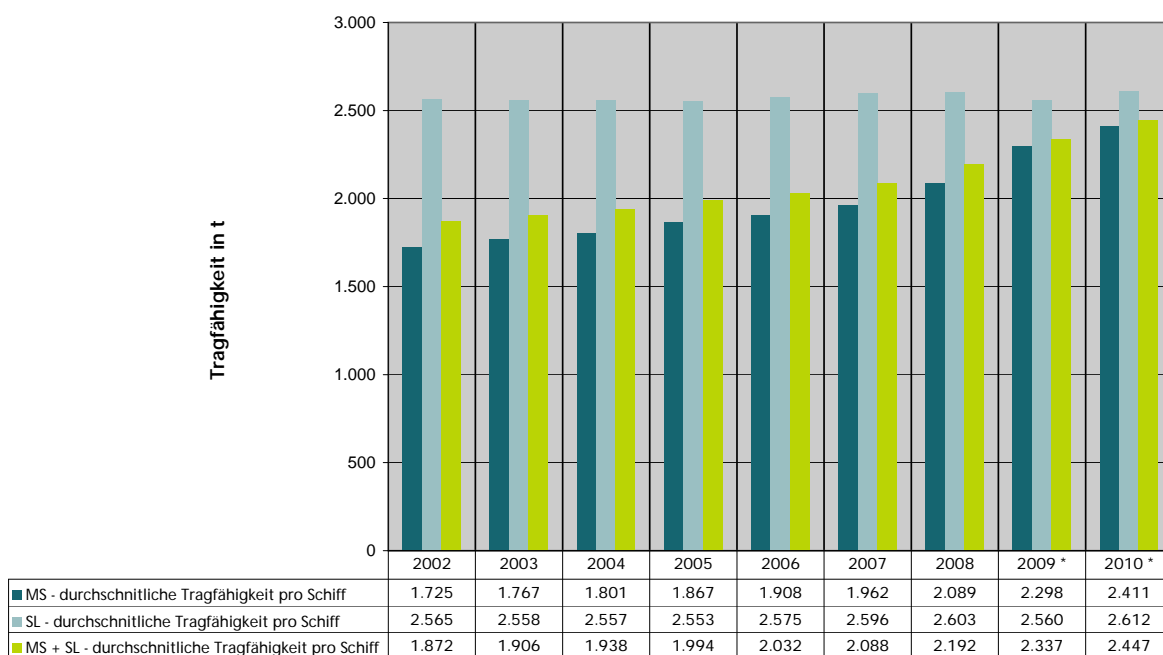


Rhein²

Durchgangsverkehr bei Emmerich



Durchschnittliche Schiffsgröße bei Emmerich



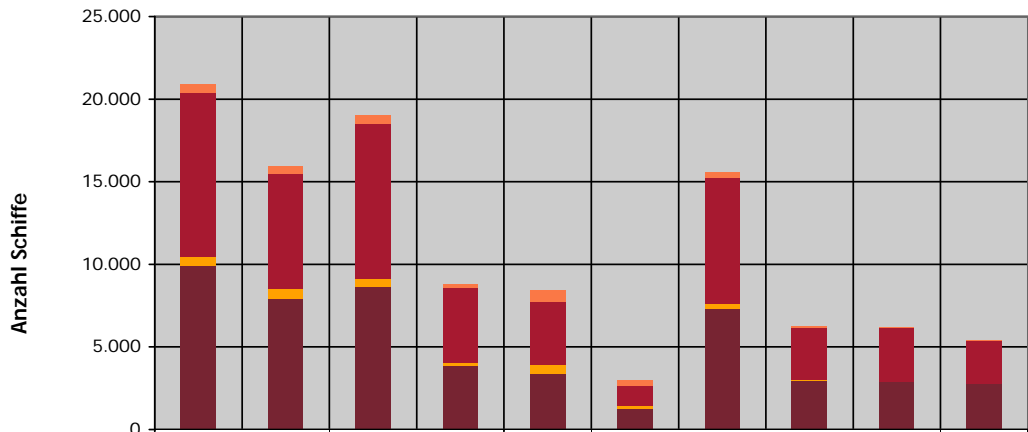
¹ Datengrundlage: Abgabenerhebungsprogramm (ASS) der WSV

² Datengrundlage: Statistisches Bundesamt

* seit 2009 erfasst das statistische Bundesamt nur noch beladene Schiffe

Übersicht Westdeutsches Kanalgebiet¹

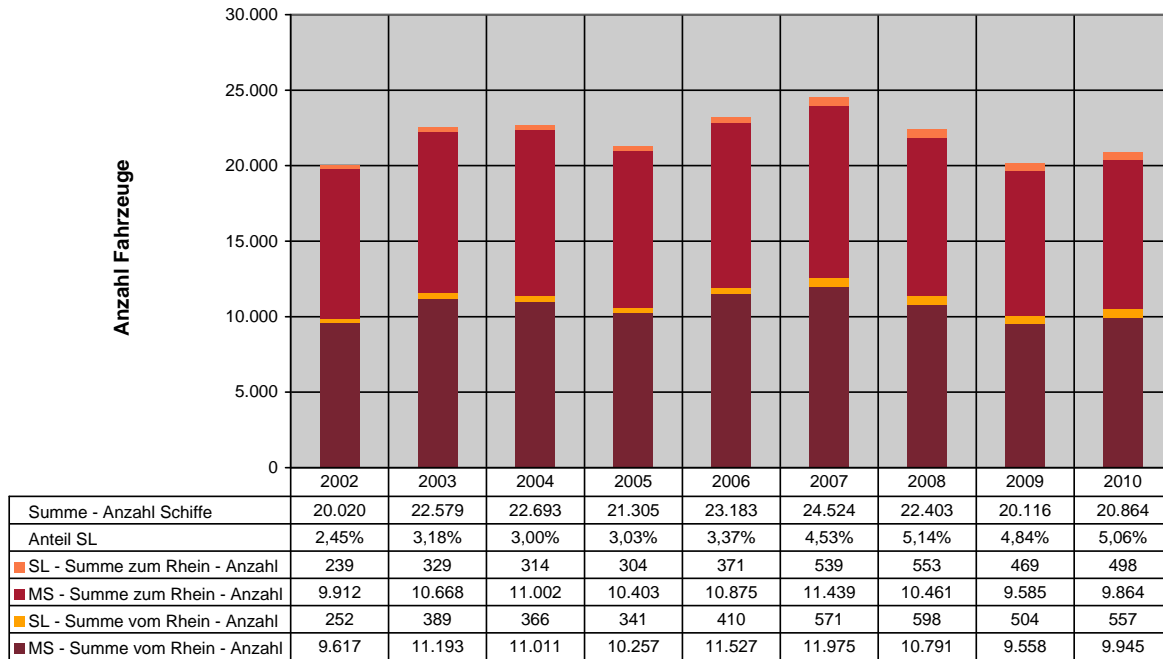
Anzahl der Schiffe



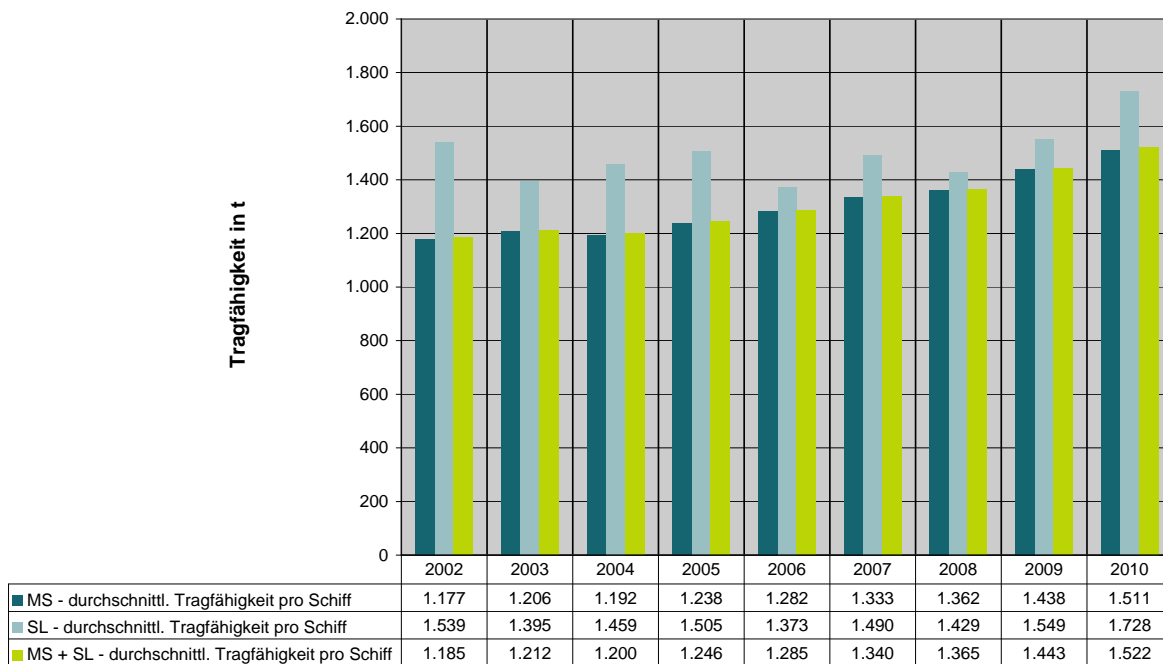
	WDK		RHK		DHK	Henrichenburg	DEK		Herbrum	KuK
	Friedrichsfield	Datteln	Duisburg	Herne-Ost	Abzweig DEK		Münster	Bevergern		Dorpen
Summe Schiffe	20.864	15.945	19.054	8.790	8.415	2.958	15.543	6.226	6.183	5.415
Anteil der SL	5,1%	6,6%	5,2%	4,5%	14,3%	16,4%	3,8%	2,1%	0,5%	0,2%
SL - Summe zum Rhein / von Norden / von Osten / Empfang	498	450	502	207	667	301	311	66	15	6
MS - Summe zum Rhein / von Norden / von Osten / Empfang	9864	6974	9442	4551	3821	1219	7631	3143	3281	2651
SL - Summe vom Rhein / von Süden / von Westen / Versand	557	602	486	187	535	185	274	66	13	4
MS - Summe vom Rhein / von Süden / von Westen / Versand	9945	7919	8624	3845	3392	1253	7327	2951	2874	2754

Wesel-Datteln-Kanal¹

Schleuse Friedrichsfeld (Anzahl der Schiffe/Jahr)



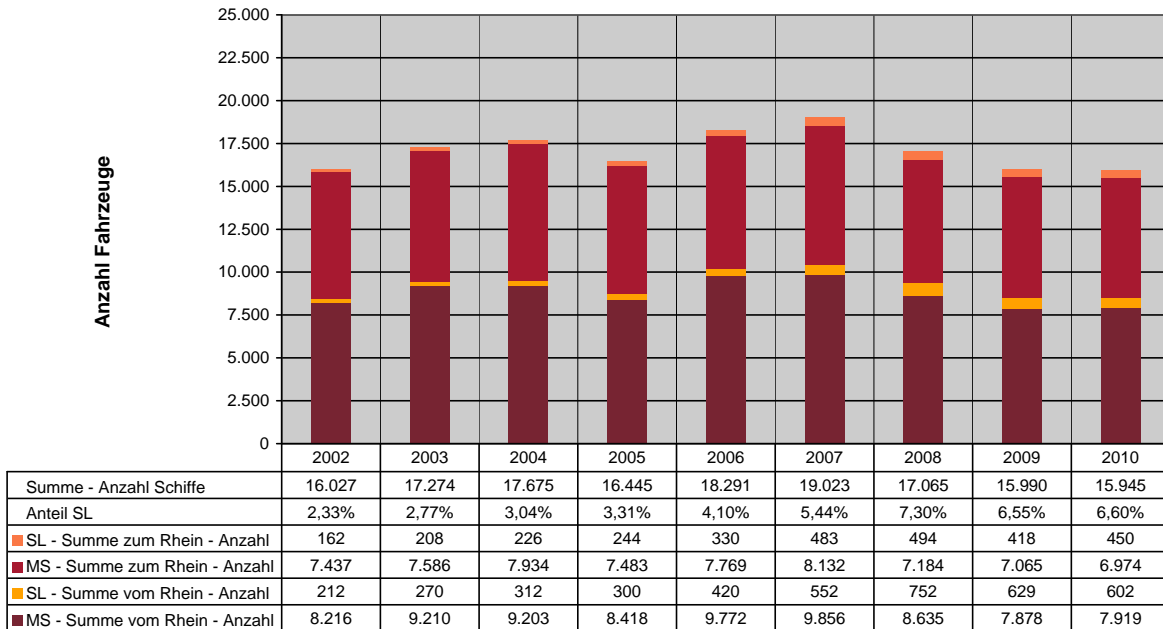
Schleuse Friedrichsfeld (Durchschnittsschiff)



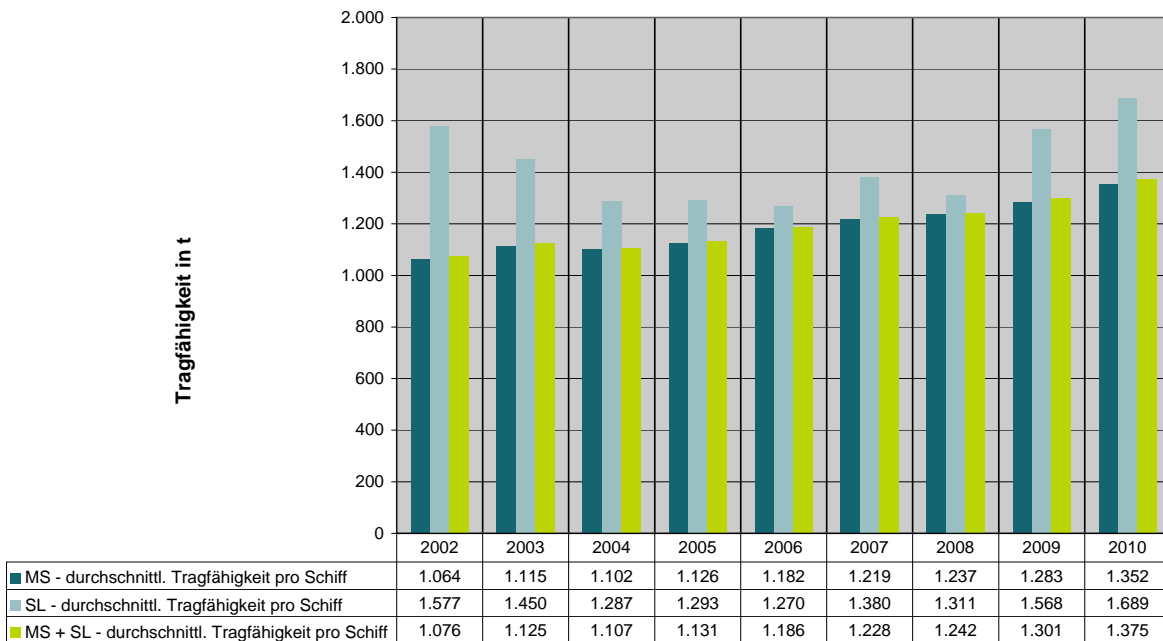
¹ Datengrundlage: Abgabenerhebungsprogramm (ASS) der WSV

Wesel-Datteln-Kanal¹

Schleuse Datteln (Anzahl der Schiffe/Jahr)

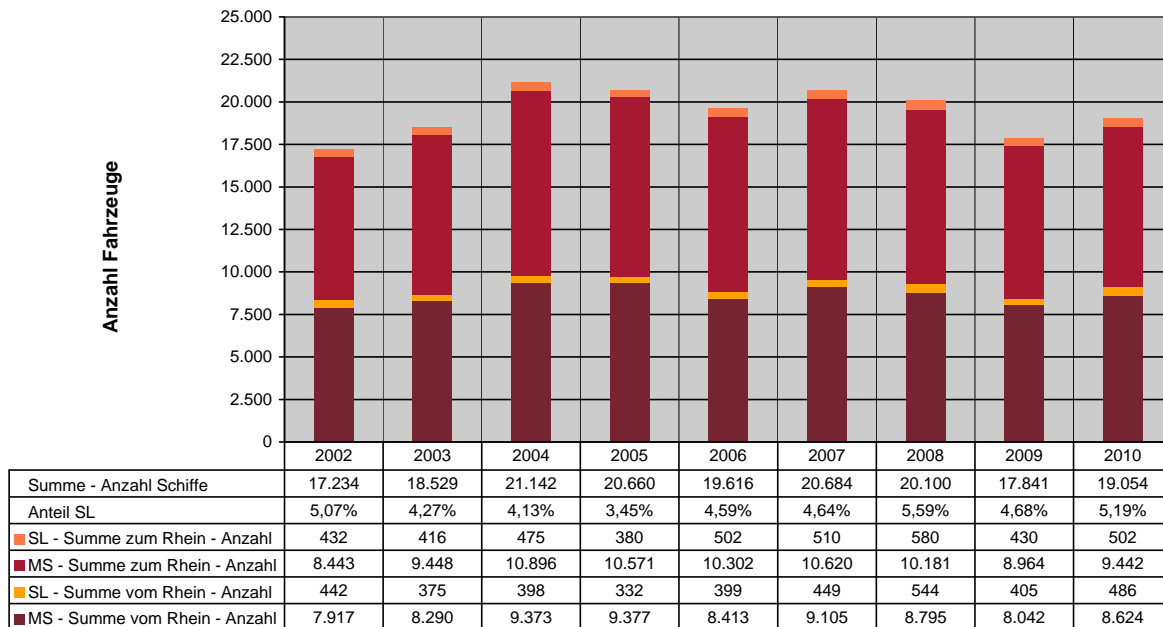


Schleuse Datteln (Durchschnittsschiff)

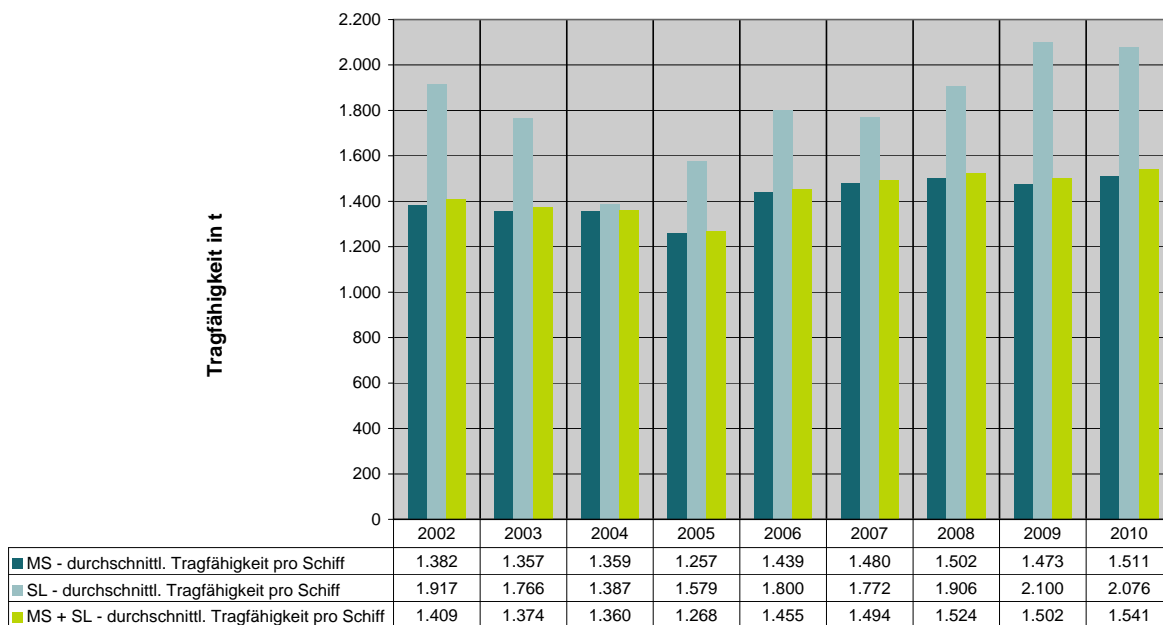


Rhein-Herne-Kanal¹

Schleusen Duisburg (Anzahl der Schiffe/Jahr)



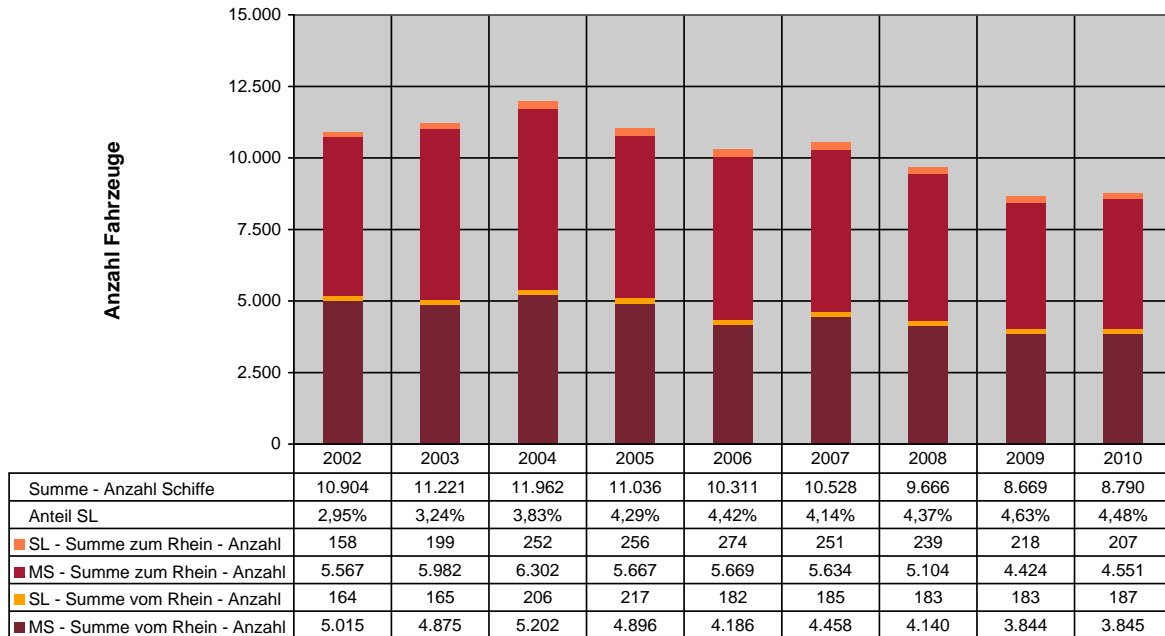
Schleusen Duisburg (Anzahl der Schiffe/Jahr)



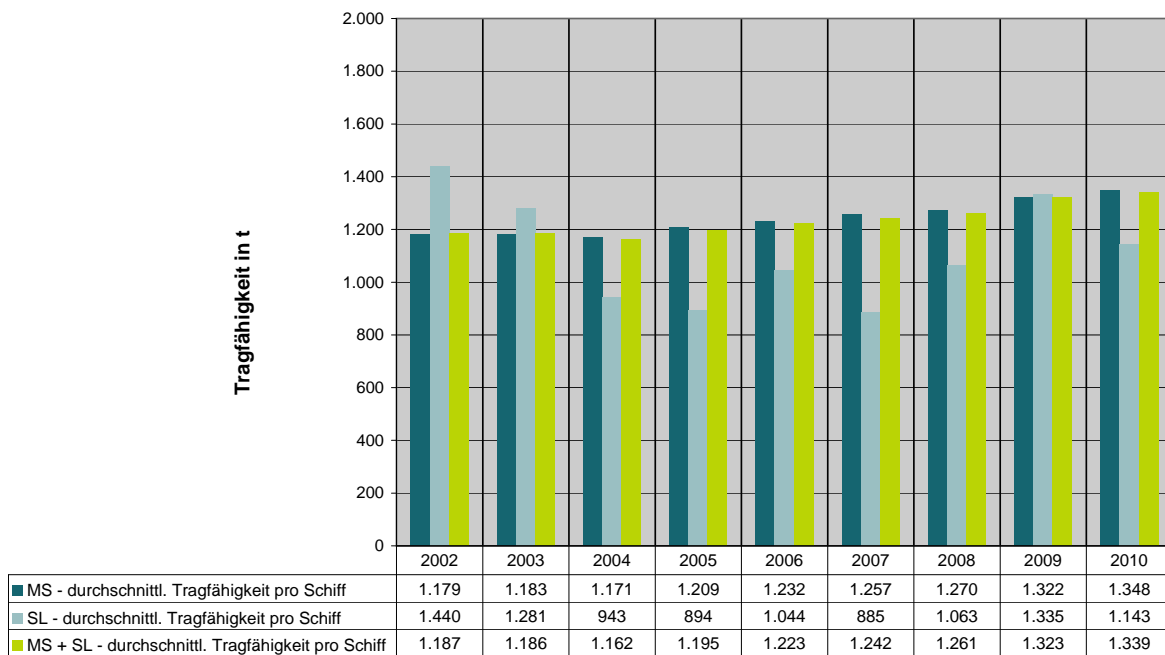
¹ Datengrundlage: Abgabenerhebungsprogramm (ASS) der WSV

Rhein-Herne-Kanal¹

Schleuse Herne-Ost (Anzahl der Schiffe/Jahr)

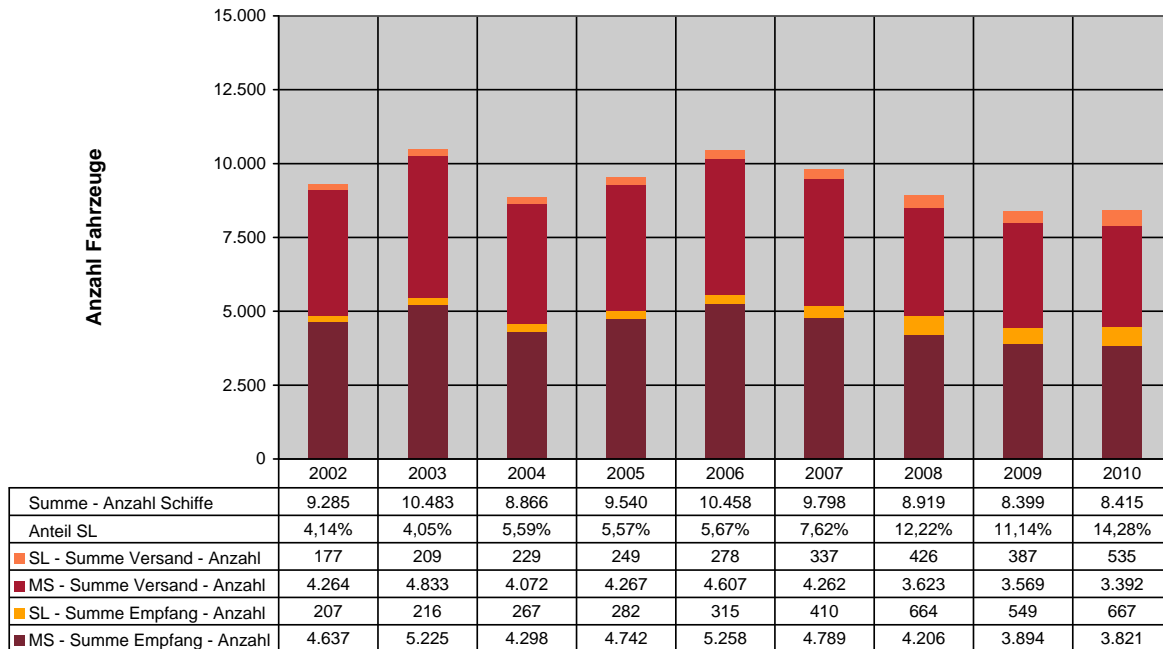


Schleuse Herne-Ost (Durchschnittsschiff)

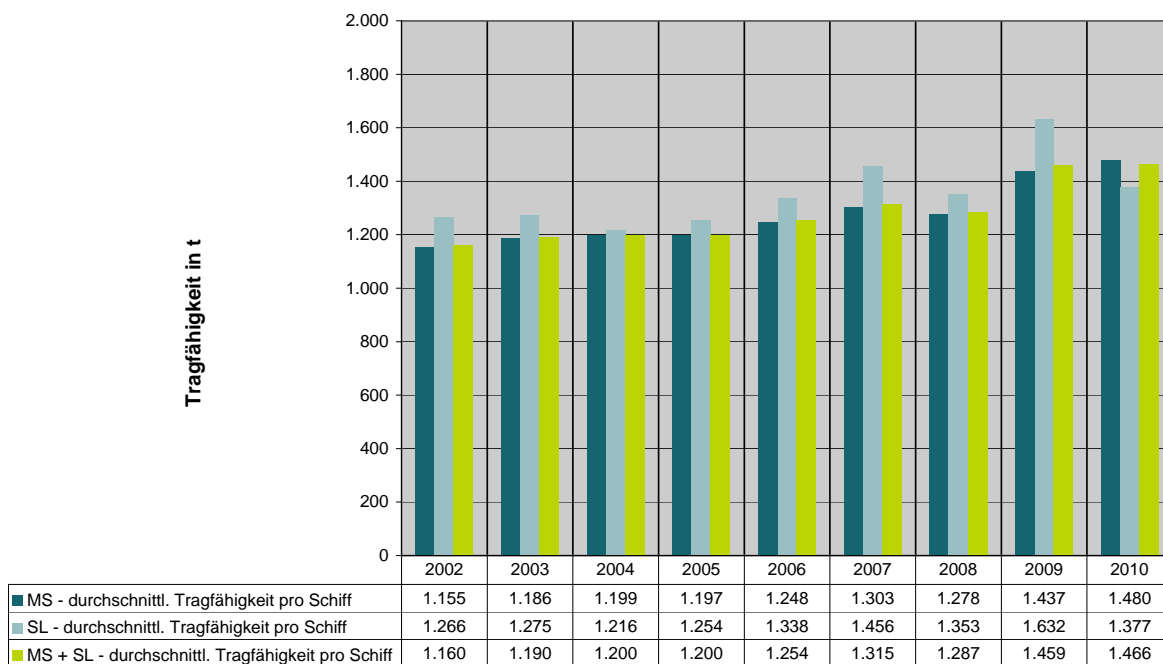


Datteln-Hamm-Kanal¹

Abzweig vom DEK in den DHK (Anzahl der Schiffe)



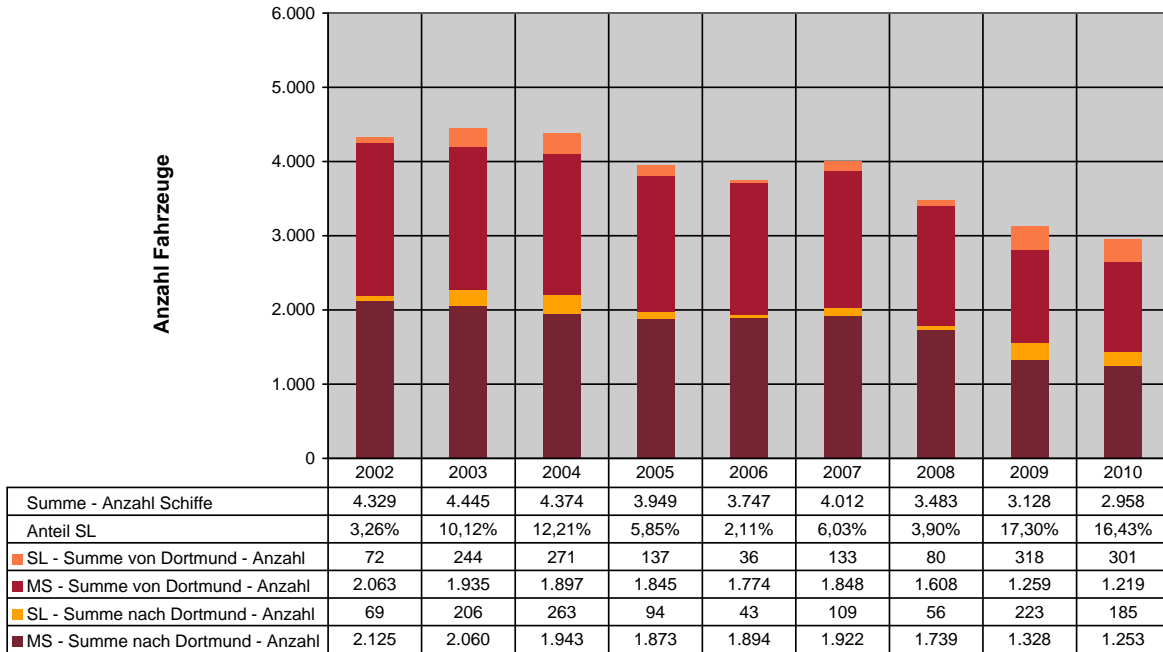
Abzweig vom DEK in den DHK (Durchschnittsschiff)



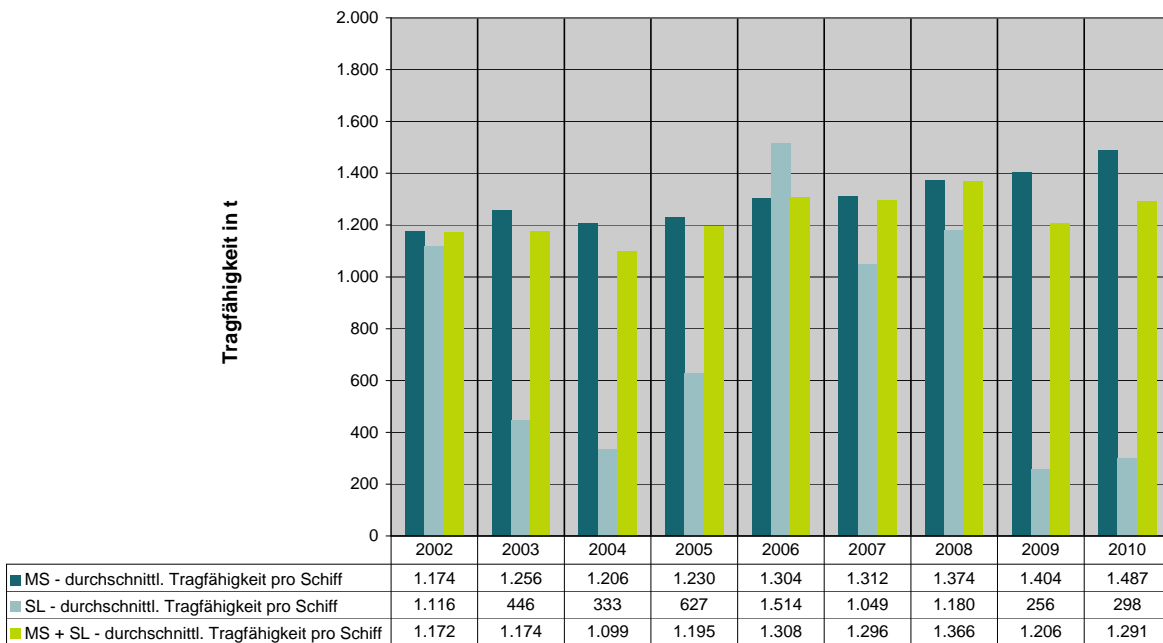
¹ Datengrundlage: Abgabenerhebungsprogramm (ASS) der WSV

Dortmund-Ems-Kanal¹

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



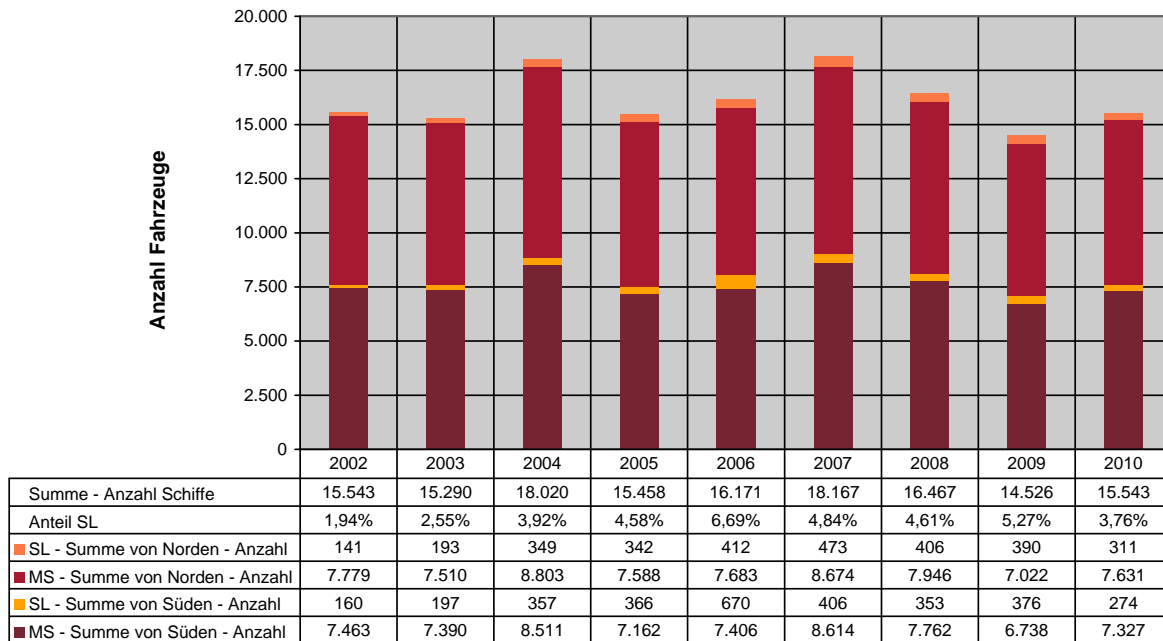
DEK Süd: Schleuse Henrichenburg (Durchschnittsschiff)



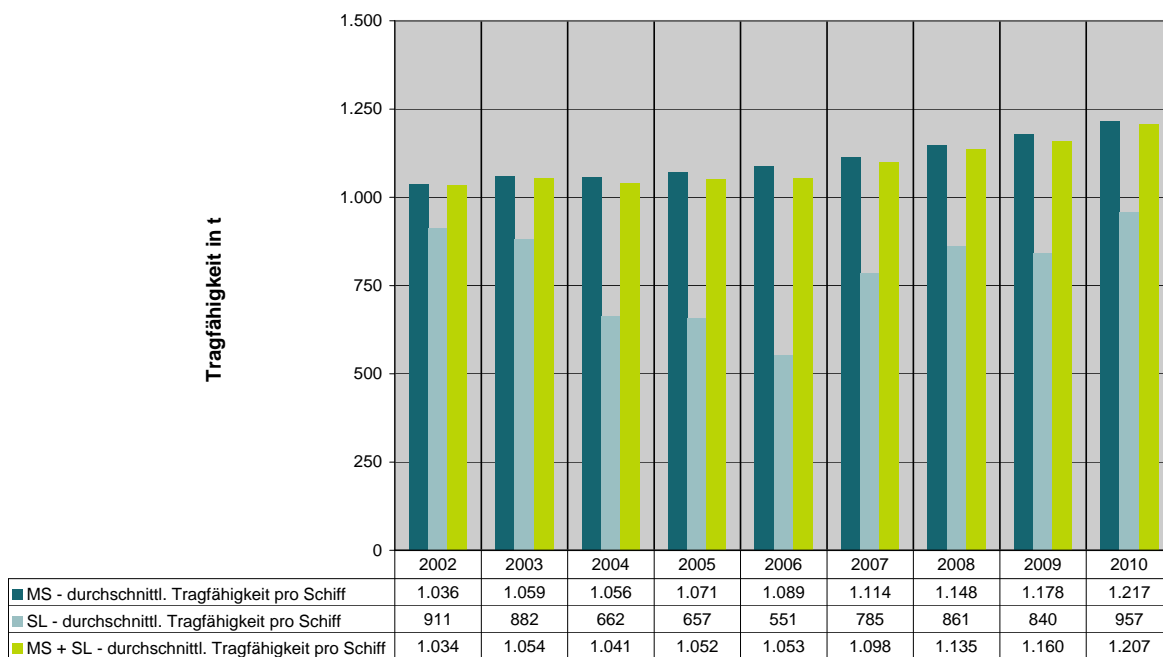
¹ Datengrundlage: Abgabenerhebungsprogramm (ASS) der WSV

Dortmund-Ems-Kanal¹

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

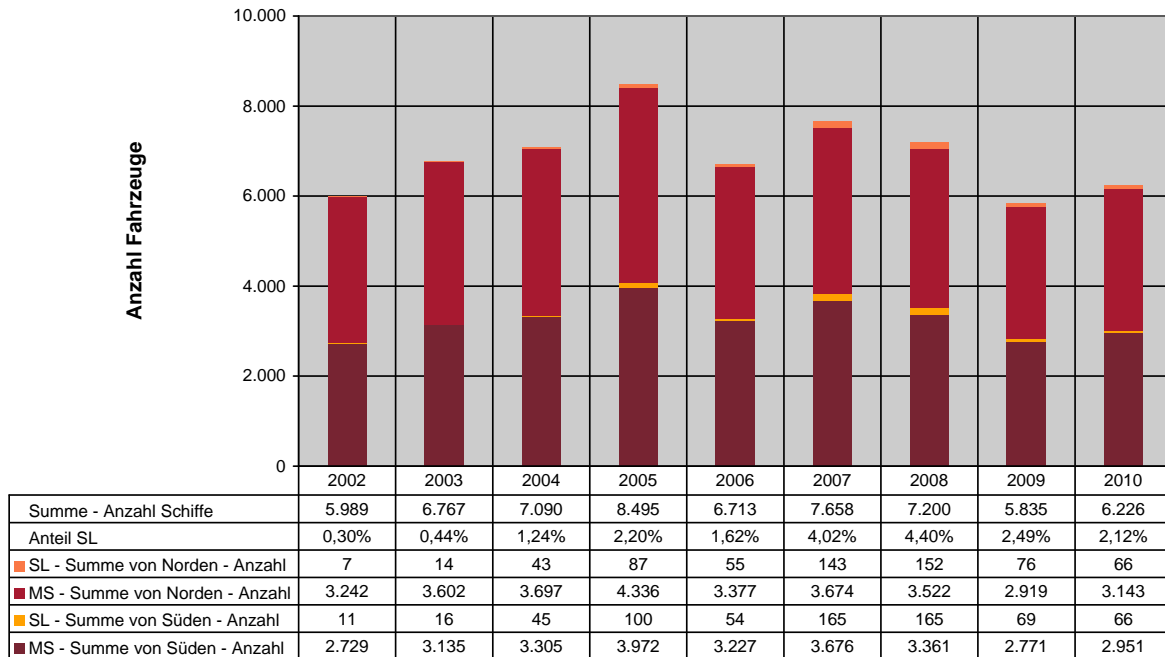


DEK Süd: Schleuse Münster (Durchschnittsschiff)

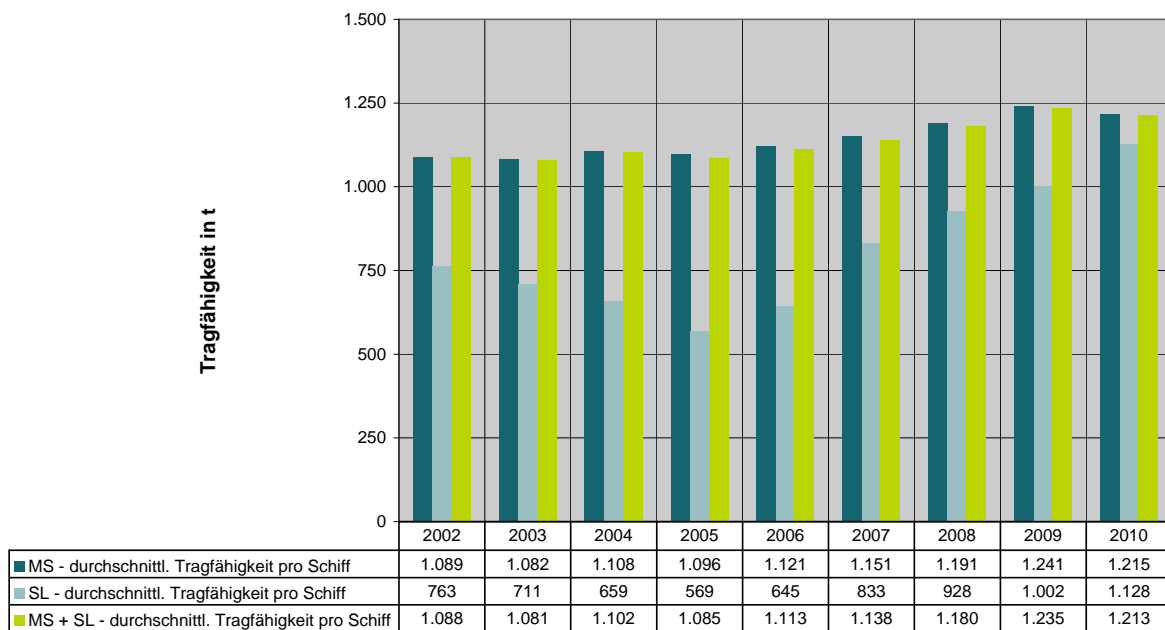


Dortmund-Ems-Kanal¹

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



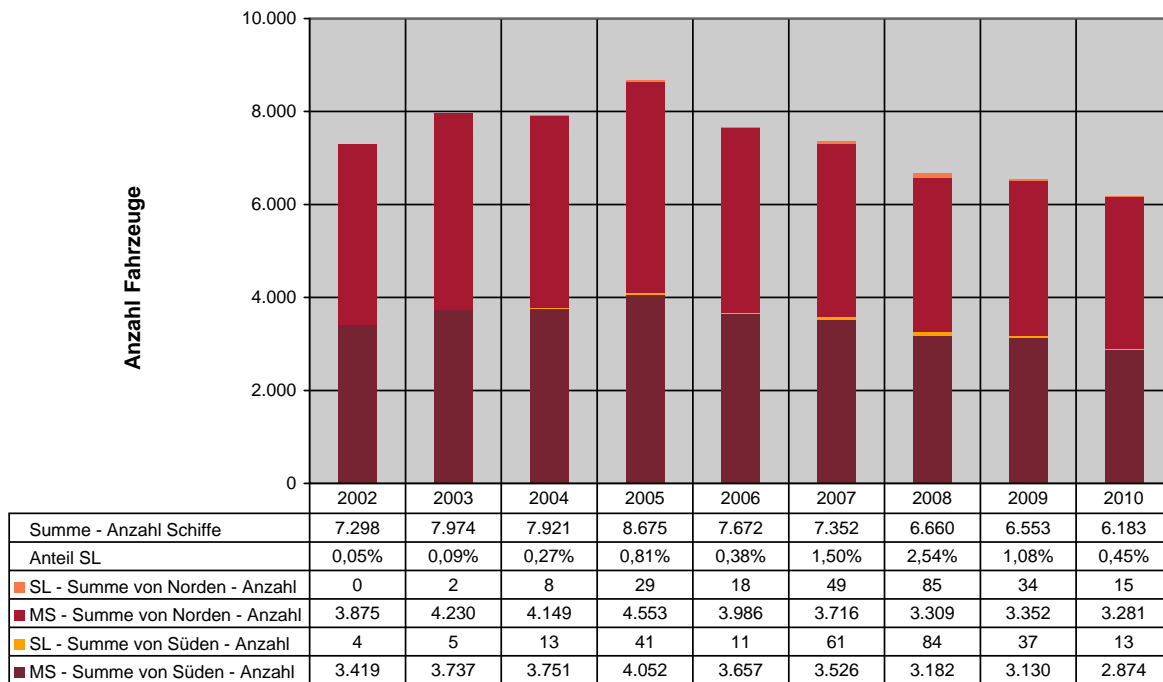
DEK Nord: Schleuse Bevergern (Durchschnittsschiff)



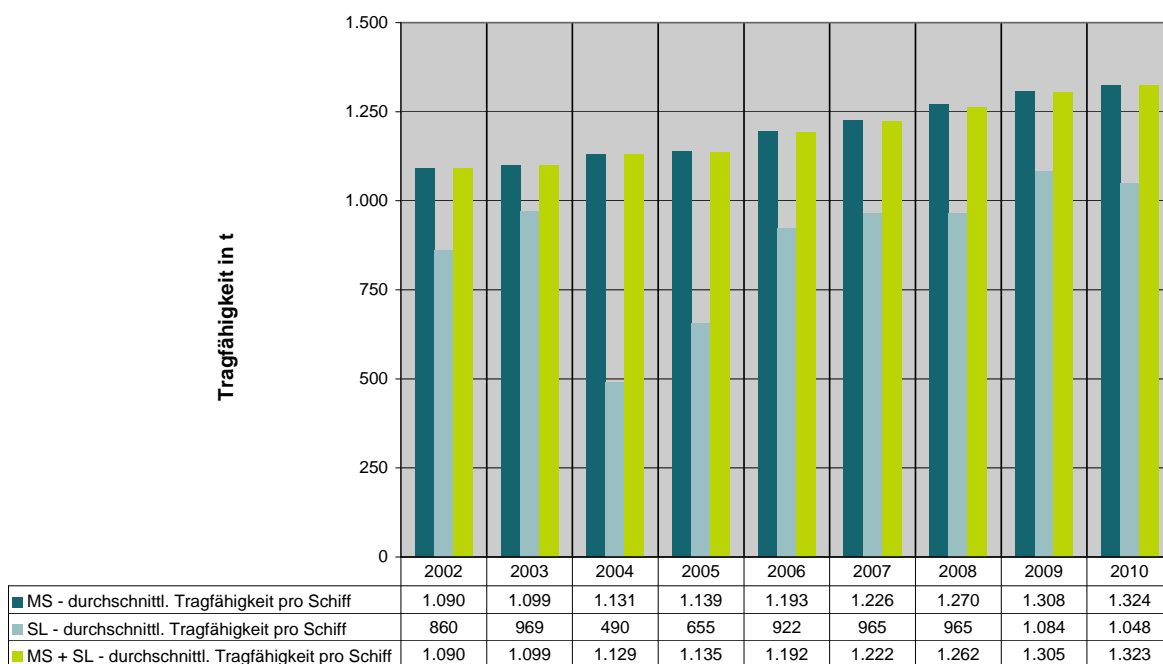
¹ Datengrundlage: Abgabenerhebungsprogramm (ASS) der WSV

Dortmund-Ems-Kanal¹

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

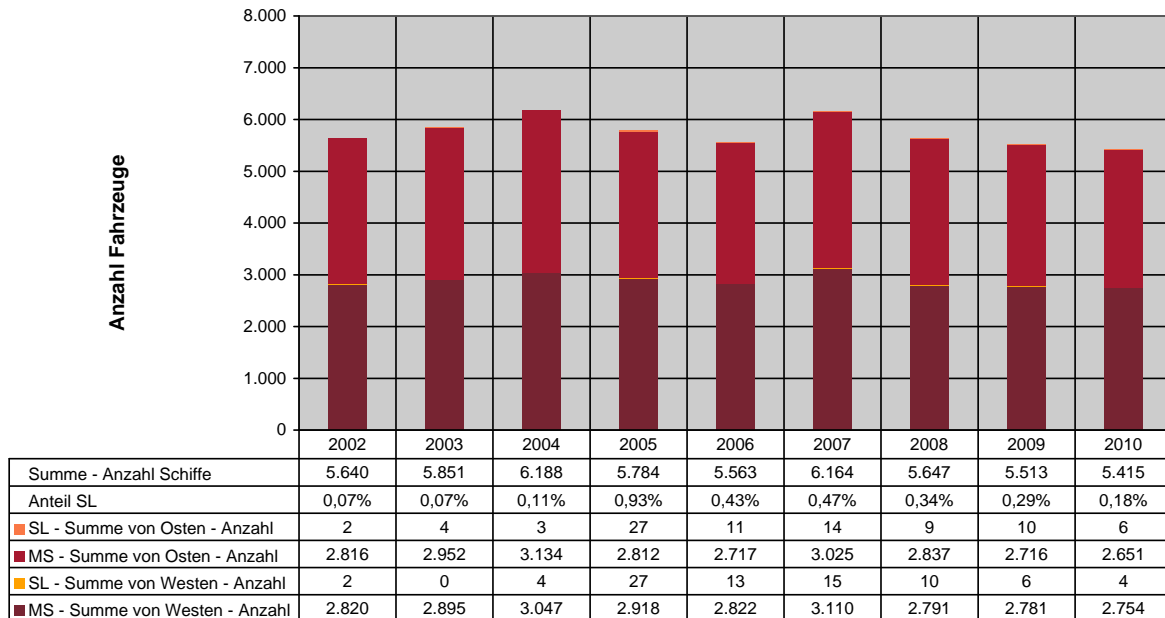


DEK Nord: Schleuse Herbrum (Durchschnittsschiff)

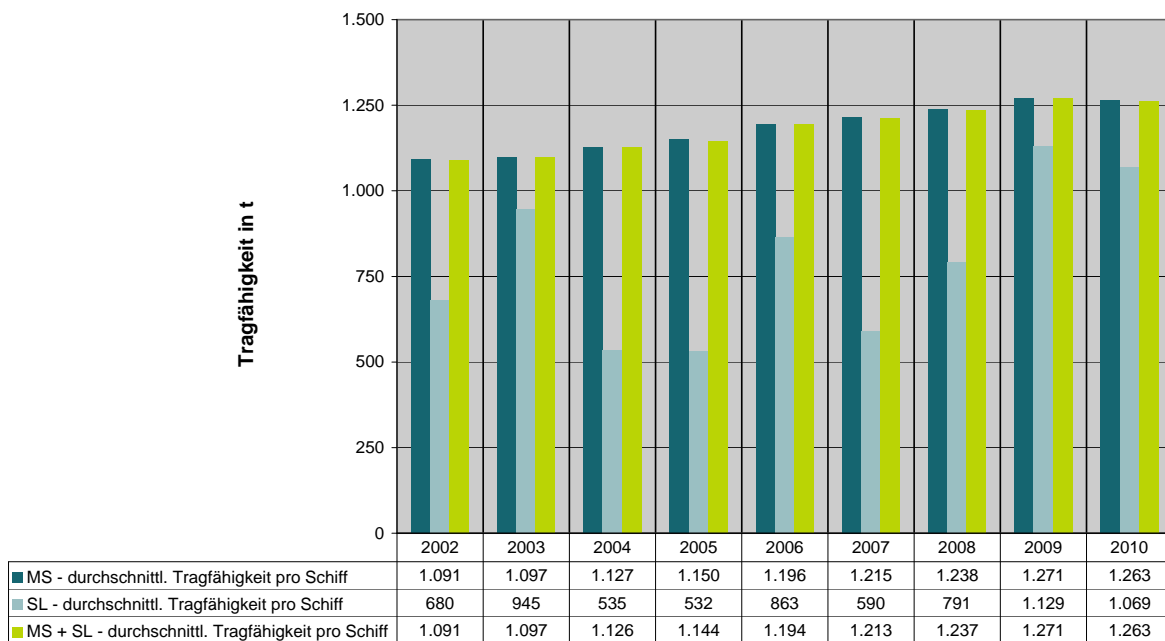


Küstenkanal¹

Schleuse Dörpen (Anzahl der Schiffe/Jahr)



Schleuse Dörpen (Durchschnittsschiff)



¹ Datengrundlage: Abgabenerhebungsprogramm (ASS) der WSV

Abkürzungsverzeichnis

ADN (R)	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	Existenzgründungskreditprogramm
ERP	European Recovery Programme
FSiVEV	Verordnung über die Einführung der Verordnung über Sicherheitspersonal in der Fahrgastschifffahrt
FSV	Verordnung über Sicherheitspersonal in der Fahrgastschifffahrt
GGVSEB	Gefahrgutverordnung – Straße, Eisenbahn, Binnenschiff
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: 2011

