

Wir machen Schifffahrt möglich.



WSV.de

Wasser- und
Schifffahrtsverwaltung
des Bundes

Verkehrsbericht 2011

Wasser- und Schifffahrtsdirektion West



Titelfoto: Der Bau der Flutmulde Rees

Eines der wichtigsten WSV-Projekte ist der Bau einer Flutmulde bei Rees am Niederrhein. Hier entsteht ein 3 km langer und 150–180 m breiter, naturnah gestalteter Seitenarm auf dem linken Flusssufer gegenüber der Stadt Rees als Bypass zum Rhein.

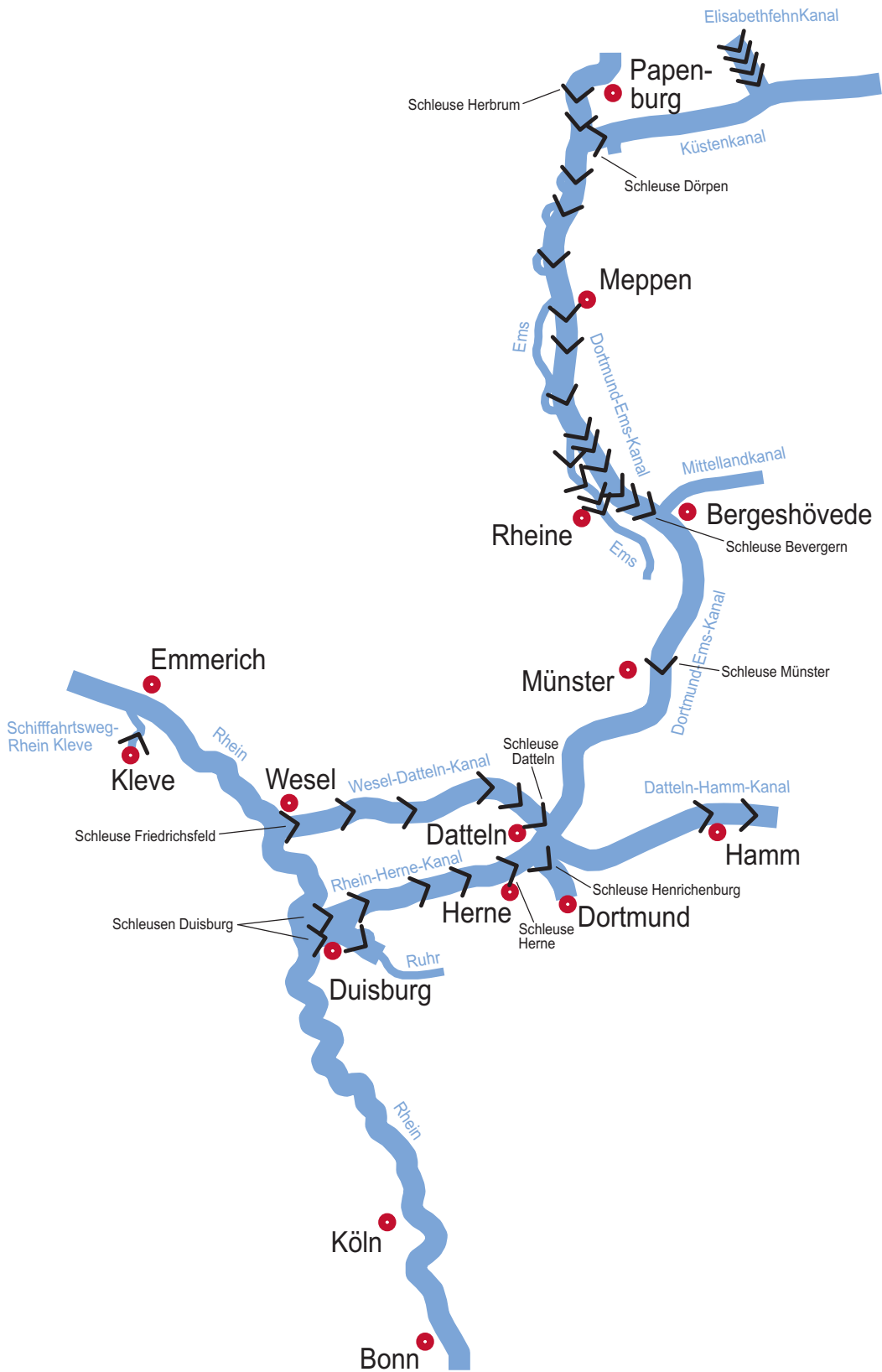
Ab einem Wasserstand von 80 cm über Mittelwasser wird sie dem Fluss eine zusätzliche Abflussmöglichkeit bieten und bis zu 18% der gesamten Wassermenge des Hauptstroms aufnehmen.

Der Bau der Flutmulde Rees nutzt dem Fluss, der Schifffahrt, den Anwohnern und der Umwelt: Die Fließgeschwindigkeit des Rheins verlangsamt sich, die Sohlerosion wird eingedämmt, der Grundwasserspiegel im ufernahen Bereich wird gestützt und die Hochwassersituation für die Rhein-anlieger entschärft.

Inhaltsverzeichnis

1. Allgemeines	5
2. Zusammenfassung der Verkehrsstatistik	7
3. Güterverkehr	8
Rhein	10
Wesel-Datteln-Kanal (WDK)	11
Rhein-Herne-Kanal (RHK)	13
Küstenkanal	13
Dortmund-Ems-Kanal (DEK)	14
Datteln-Hamm-Kanal (DHK)	15
4. Containerverkehr	16
Rhein	18
Dortmund-Ems-Kanal (DEK)	19
Wesel-Datteln-Kanal (WDK)	20
Rhein-Herne-Kanal (RHK)	20
Küstenkanal	21
Datteln-Hamm-Kanal (DHK)	21
5. Verkehr und Auslastung der Wasserstraße	22
Rhein	24
Wesel-Datteln-Kanal (WDK)	26
Rhein-Herne-Kanal (RHK)	27
Dortmund-Ems-Kanal (DEK)	28
Datteln-Hamm-Kanal (DHK)	29
Küstenkanal	29
6. Schifffahrt	30
Ordnung des Binnenschiffsverkehrs	30
Störungen im Schiffsverkehr	34
Wirtschaftsfragen der Schifffahrt	36
7. Sportboote und Wassertourismus	41
Anlage 1 Güterverkehr	43
Anlage 2 Container	59
Anlage 3 Anzahl der Schiffe	69
Abkürzungsverzeichnis	83

Der Rhein und die westdeutschen Kanäle



1. Allgemeines

Verkehrliche Entwicklung

Der Verkehrsbericht der Wasser- und Schifffahrtsdirektion West (WSD West) dokumentiert die verkehrliche Entwicklung auf dem Niederrhein und den westdeutschen Kanälen. Transportierte Gütermengen, Schiffszahlen und die Tragfähigkeit der Schiffe über mehrere Jahre betrachtet sind Grundlage für die langjährige, bedarfsgerechte Planung von Investitions- und Unterhaltungsmaßnahmen. 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 2011“ 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 2011 in Deutschland auf Binnenschiffen befördert wurde, ist auf dem Rhein im Bereich zwischen Orsoy (nördlich von Duisburg, 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 in Europa.

Für den Kanalbereich der WSD West liegen aus dem verwaltungseigenen Abgabenerhebungsprogramm **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 Papenburg. Für den Dortmund-Ems-Kanal wurden die Erhebungen an den Schleusen Henrichenburg/Waltrop, Münster, Bevergern und Herbrum ausgewertet.

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

Schiffsverkehr

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.



Obwohl die Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs oberste Maxime der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung ist, können Störungen im Schiffsverkehr nie ganz ausgeschlossen werden. Diese halten sich aber stark in Grenzen. Immerhin waren die Bundeswasserstraßen im Bereich der WSD West im Jahr 2011 während der allgemeinen Betriebszeiten trotz Sperrungen und Havarien zu 96 bis 100% durchgängig befahrbar.

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.

Sportboottourismus und Freizeitschifffahrt

Tourismus, Natur- und Umweltschutz auf Bundeswasserstraßen stehen immer mehr im Fokus der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung (WSV) und erweitern ihren Aufgabenkatalog.



Seit Jahrzehnten ist die WSV auf der weltgrößten Bootsausstellung in Düsseldorf vertreten und informiert kompetent und individuell Wassersportler aller Reviere.

Auf den Wasserstraßen der WSD West, wo die Berufsschifffahrt gegenüber der Sportschifffahrt zahlenmäßig überwiegt, wird vor allem auf das rücksichtsvolle Miteinander aller Nutzer der Wasserstraße geachtet.



2. Zusammenfassung der Verkehrsstatistik

Güter- und Containerverkehr, Verkehr und Auslastung der Wasserstraße

Der starke Transportanstieg im Jahr 2010 hat sich 2011 nicht wiederholt. Die Transporte in 2011 konsolidieren sich aber bei leichtem Rückgang auf dem bisher erreichten Niveau. Insbesondere im 4. Quartal sind wesentlich weniger Güter mit dem Binnenschiff transportiert worden. Die Ursache hierfür liegt in der längeren Niedrigwasserperiode auf dem Rhein. Die Gesamtmenge betrug im Jahr 2011 rund 222 Mio. Gütertonnen. Das sind rund 3,3% weniger Güter im Binnenschifftransport als im Jahr 2010.

Der Rhein am Grenzübergang Emmerich bleibt mit seinen 152,4 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 zwar 2011 mit rund 17,4 Mio. t an der Schleuse Friedrichsfeld ca. 0,7 Mio. t weniger Güter transportiert als im Vorjahr. Im Vergleich zu den Eingangsschleusen des RHK in Duisburg sind dies aber immer noch rund 3,6 Mio. t mehr. An den meisten anderen Schleusen ist insgesamt nach den guten Zahlen aus dem Jahr 2010 ein leichter Rückgang festzustellen. Die Werte lagen im Durchschnitt um ca. 1 bis 8% niedriger als im Jahr 2010. Ausnahmen bilden in diesem Zusammenhang die Schleusen Bevergern und

Herbrum am DEK und die Schleuse Herne-Ost am RHK. Entgegen dem Trend sind hier deutliche Anstiege von 15,7% (Schleuse Bevergern) bis 7,3% (Schleuse Herne-Ost) zu verzeichnen.

Der bundesweite Containerverkehr hat nach dem Rekordjahr 2010 in 2011 einen weiteren, wenn auch sehr leichten Anstieg erfahren. Die enormen Zuwachsraten der Containertransporte auf dem Rhein von bis zu 18% im Vorjahr konnten zwar nicht übertroffen werden, Dennoch konnte das Niveau von 2010 bei leichtem Rückgang gehalten werden.

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 2011 die Relation vom Rhein über den RHK zum DEK in Richtung Dortmund. Der Containerverkehr über den WDK in Richtung Dortmund hat das Niveau des letzten Jahres gehalten.

Der Schiffsverkehr auf den Kanälen wird weiterhin von Einschränkungen in nicht ausgebauten Streckenbereichen beeinflusst. Ausgebauter 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. Die Spitzenwerte liegen mit 1 579 t am RHK und mit 1 551 t am WDK. Niedrigere Durchschnittswerte zwischen 1 200 bis 1 300 t werden nur noch an den Schleusen Münster, Bevergern und Dörpen gemessen. Grundsätzlich lässt sich seit dem Jahr 2000 in allen Bereichen eine Tendenz zu immer größeren Schiffseinheiten ablesen.

3. 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 2009, 2010 und 2011. Hieraus lassen sich Veränderungen im Güterverkehr in den letzten 3 Jahren ablesen.

Nach dem deutlichen Anstieg der transportierten Gütermengen im letzten Jahr hat sich für das Jahr 2011 eine Konsolidierung im Bereich der transportierten Gütermengen ergeben. Für den Bereich des Rheins wurde ein Rückgang von rund 10% ermittelt. Dies lässt sich zum Teil auf die längere Niedrigwasserperiode im Herbst 2011 zurückführen.

An den westdeutschen Kanälen zeigt sich dagegen ein unterschiedliches Bild. Im Bereich der DEK-Nordstrecke und im östlichen Bereich des RHK sind zum Teil deutliche Zuwächse zu verzeichnen, wogegen der WDK, der westliche Teil des RHK und der südliche Abschnitt des DEK Rückgänge zu verzeichnen hatte.

Güterverkehr 2009, 2010 und 2011

Bundeswasserstraße	2009		2010		2011		Veränderung 2009 zu 2010 [%]	Veränderung 2010 zu 2011 [%]
	in Tonnen	Anteil in %	in Tonnen	Anteil in %	in Tonnen	Anteil in %		
Deutschland	203.867.700		229.607.400		221.965.900		12,63%	-3,33%
Rhein (Lülsdorf-Orsoy) zu Berg zu Tal Gesamt	134.093.700		161.056.400		146.317.700		20,11%	-9,15%
Rhein (Orsoy-NL-Grenze) zu Berg zu Tal Gesamt	k.A. k.A. 151.865.500		k.A. k.A. 174.793.100		155.821.700		15,10%	-10,85%
Rhein - Durchgangsverkehr bei Emmerich zu Berg zu Tal Gesamt	82.860.900 55.079.400 137.940.300	60,1% 39,9%	103.503.200 58.684.800 162.188.000	63,8% 36,2%	102.843.700 49.521.000 152.364.700	67,5% 32,5%	17,58%	-6,06%
Wesel-Datteln-Kanal <i>Schleuse Friedrichsfeld</i> vom Rhein zum Rhein Gesamt	10.034.793 5.642.614 15.677.407	64,0% 36,0%	11.533.209 6.581.384 18.114.593	63,7% 36,3%	11.517.253 5.840.197 17.357.450	66,4% 33,6%	14,93% 16,64% 15,55%	-0,14% -11,26% -4,18%
<i>Schleuse Datteln</i> vom Rhein zum Rhein Gesamt	8.051.286 4.723.437 12.774.723	63,0% 37,0%	8.797.370 5.258.975 14.056.345	62,6% 37,4%	8.887.330 4.720.993 13.608.323	65,3% 34,7%	9,27% 11,34% 10,03%	1,02% -10,23% -3,19%
Rhein Herne-Kanal <i>Schleuse Duisburg Meiderich & Ruhrschleuse</i> vom Rhein zum Rhein Gesamt	4.993.383 7.911.100 12.904.483	38,7% 61,3%	6.398.156 8.575.128 14.973.284	42,7% 57,3%	6.327.536 7.427.919 13.755.455	46,0% 54,0%	28,13% 8,39% 16,03%	-1,10% -13,38% -8,13%
<i>Schleuse Herne-Ost</i> vom Rhein zum Rhein Gesamt	3.118.016 2.362.720 5.480.736	56,9% 43,1%	3.383.284 2.426.453 5.809.737	58,2% 41,8%	3.536.792 2.694.574 6.231.366	56,8% 43,2%	8,51% 2,70% 6,00%	4,54% 11,05% 7,26%
Datteln-Hamm-Kanal Empfang Versand Gesamt	5.070.009 1.078.593 6.148.602	82,5% 17,5%	5.169.687 915.640 6.085.327	85,0% 15,0%	5.153.956 906.261 6.060.217	85,0% 15,0%	1,97% -15,11% -1,03%	-0,30% -1,02% -0,41%
Dortmund-Ems-Kanal <i>Schleuse Henrichenburg</i> von Dortmund nach Dortmund Gesamt	758.792 955.902 1.714.694	44,3% 55,7%	718.509 1.044.114 1.762.623	40,8% 59,2%	632.591 1.091.688 1.724.279	36,7% 63,3%	-5,31% 9,23% 2,80%	-11,96% 4,56% -2,18%
<i>Schleuse Münster</i> von Norden von Süden Gesamt	5.498.189 4.841.436 10.339.625	53,2% 46,8%	6.458.216 5.973.396 12.431.612	51,9% 48,1%	6.183.852 6.062.872 12.246.724	50,5% 49,5%	17,46% 23,38% 20,23%	-4,25% 1,50% -1,49%
<i>Schleuse Bevergern</i> von Norden von Süden Gesamt	1.975.797 1.660.394 3.636.191	54,3% 45,7%	1.900.540 1.894.486 3.795.026	50,1% 49,9%	2.238.714 2.153.308 4.392.022	51,0% 49,0%	-3,81% 14,10% 4,37%	17,79% 13,66% 15,73%
<i>Schleuse Herbrum</i> von Norden von Süden Gesamt	2.906.289 1.556.043 4.462.332	65,1% 34,9%	3.069.511 1.323.141 4.392.652	69,9% 30,1%	3.096.334 1.453.789 4.550.123	68,0% 32,0%	5,62% -14,97% -1,56%	0,87% 9,87% 3,58%
Küstenkanal <i>Schleuse Dörpen</i> von Osten von Westen Gesamt	1.278.531 2.255.189 3.533.720	36,2% 63,8%	1.302.410 2.371.576 3.673.986	35,4% 64,6%	1.450.012 2.257.981 3.707.993	39,1% 60,9%	1,87% 5,16% 3,97%	11,33% -4,79% 0,93%

Tabelle 1: Gütermengen 2009, 2010 und 2011 auf den Wasserstraßen der WSD West

Rhein

Die mit Abstand größte Gütermenge im Bereich der WSD West wurde auch im Jahr 2011 auf dem Rhein transportiert. Die besondere Bedeutung des Rheins wird augenfällig, wenn man die Gütermengen in Emmerich mit ca. 152,4 Mio. t im Jahr 2011 mit den Gütermengen der Schleuse Friedrichsfeld, die 2011 mit ca. 17,4 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. 187,4 Mio. t, die 2011 auf dem Rhein transportiert wurden, entfallen fast 155,8 Mio. t auf die Strecke von der Niederländischen Grenze bis Orsoy und 146,3 Mio. t auf den Abschnitt zwischen Orsoy und Lülsdorf¹ (siehe Statistisches Bundesamt Fachserie 8 Reihe 4 „Verkehr – Güter“;

Verkehrstatistik der Binnenschifffahrt 2011“, Kap. 4.3). 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 und dem Anstieg in 2010 für das Jahr 2011 wieder ein leichter Rückgang (-6,1%) zu verzeichnen war.

Rhein – Daten des Statistischen Bundesamtes

Emmerich – Gütermengen

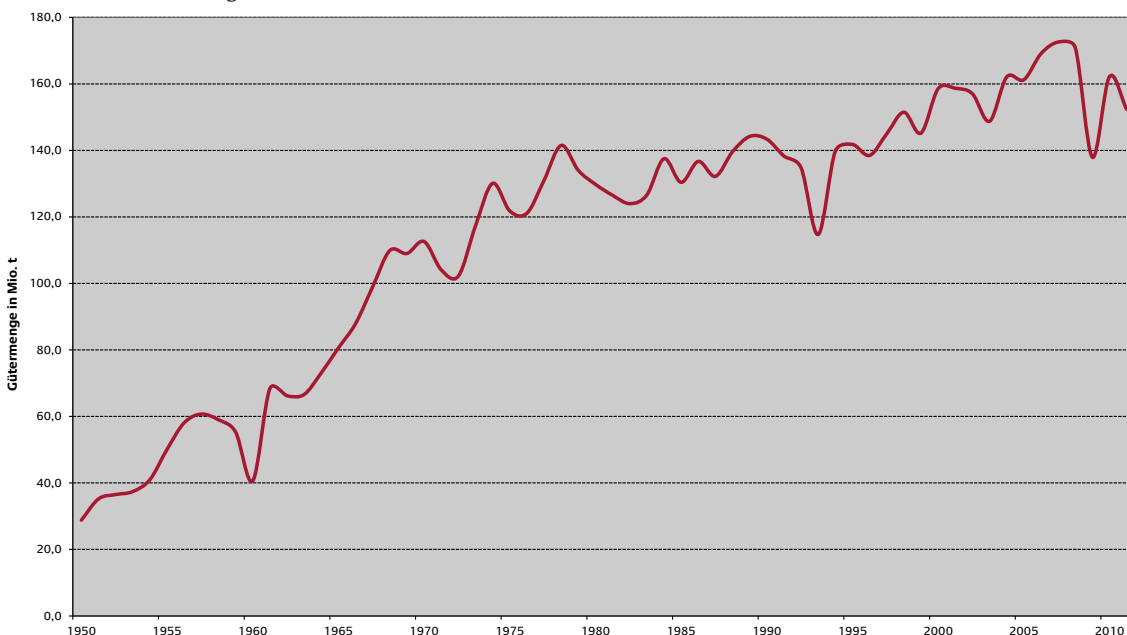


Abbildung 1: Entwicklung der Gütermenge am Grenzübergang Emmerich (1945 bis 2011)

¹ 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 2011 an der Schleuse Friedrichsfeld die größte Gütermenge auf dem westdeutschen Kanalnetz bewegt. Mit rund 17,4 Mio. Gütertonnen ist ein leichter Rückgang (-4,18 %) der Gütermenge gegenüber dem Vorjahr zu verzeichnen. Östlich des stark frequentierten Chemiestandorts Marl wurden an der Schleuse Datteln 13,6 Mio. Gütertonnen gezählt. Das sind ca. 3% weniger Güter als im letzten Jahr.

Bei einer genaueren Betrachtung des Jahres 2011 wird deutlich, dass insbesondere das vierte Quartal diesen Rückgang ausgemacht hat. Im Vergleich zum Vorjahr wurden in diesem Zeitraum ca. 0,85 Mio. Tonnen weniger Güter transportiert. Dies ist insbesondere auf das Niedrigwasser auf dem Rhein im November zurückzuführen.

Für den WDK wurde die Unterteilung des Güterverkehrs nach Güterarten exemplarisch an der Schleuse Friedrichsfeld aufgezeigt (Anlage 1, Seite 51). In konkreten Zahlen weisen die Güter „Eisen und Stahl“ mit einem Zuwachs von rund 178 000 t (+ 24,2% gegenüber dem Vorjahr) die größte Steigerung auf, gefolgt von der Güterart „Düngemittel“ mit einem Zuwachs von ca. 143 000 t (+ 18,0% gegenüber dem Vorjahr). Den größten prozentualen Anstieg von rund 30,6% ist bei den „sonstigen Gütern (Fahrzeuge, Maschinen, etc.)“ 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 54% der transportierten Güterarten an der Schleuse Friedrichsfeld aus.

Auch der Güterverkehr nach Flaggenanteilen wurde an der Schleuse Friedrichsfeld exemplarisch aufgezeigt (Anlage 1, Seite 52). Wie am Rhein verteilt sich auch hier der Güterverkehr vorwiegend auf niederländische, deutsche und belgische Schiffe. Im betrachteten Zeitraum von 2002 bis 2011 sind keine auffälligen Veränderungen festzustellen. Der Anteil des Güterverkehrs unter deutscher Flagge liegt 2011 bei 31% und bewegt sich damit in dem Rahmen, der seit 2000 erreicht wurde. Der Güterverkehr auf niederländischen Fahrzeugen ist mit 58,6% gegenüber dem vergangenen Jahre wieder leicht angestiegen.



Schleusenstatistik ASS – WDK

Schleuse Friedrichsfeld – transportierte Gütertonnen

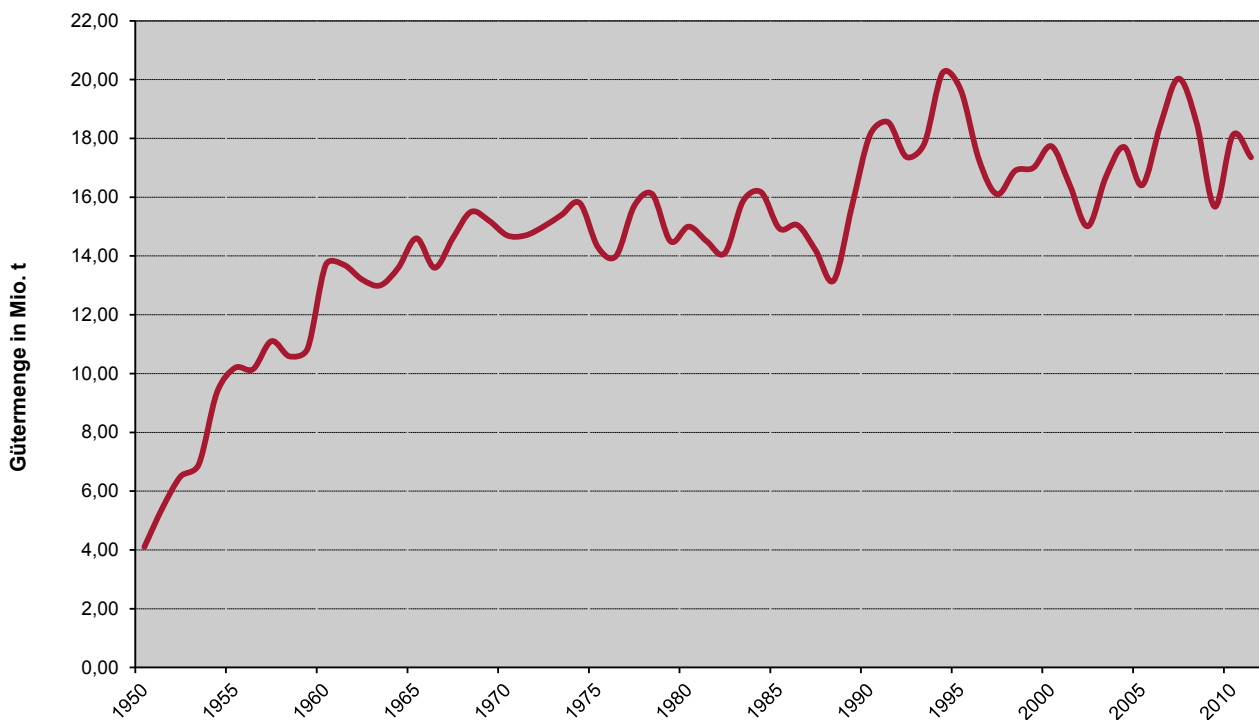


Abbildung 2: Entwicklung der Gütermengen an der Schleuse Friedrichsfeld (1950 bis 2011)

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 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.

2011 zeigt die Kurve nach einem deutlichen Anstieg im Jahr 2010 wieder leicht nach unten. Der Güterverkehr an der Schleuse Friedrichsfeld nahm um ca. 0,8 Mio. t gegenüber dem Vorjahr ab.

Rhein-Herne-Kanal (RHK)

An den Eingangsschleusen zum Rhein-Herne-Kanal, der Schleuse Duisburg Meiderich und Ruhrschleuse, wurden 2011 insgesamt rund 13,8 Mio. t Güter transportiert. Das ist ein Rückgang von ca. 8,1% gegenüber dem Vorjahr (siehe Tabelle 1, Seite 9).

Die Menge der Güter, die zum Rhein transportiert wurden, betrug 7,4 Mio. t. Dies ist ein Rückgang von rund 13,4% im Vergleich zum Vorjahr. Vom Rhein in den RHK wurden 6,3 Mio. t Güter transportiert. Dies ist ein geringer Rückgang von ca. 1,1%.

An der Schleuse Herne-Ost betrug das gesamte Güteraufkommen ca. 6,2 Mio. t. Das bedeutet erstmalig seit 5 Jahren wieder einen Zuwachs von 7,3%. Hier beträgt der Anteil der vom Rhein kommenden Güter 56,8% (= 3,5 Mio. t). 43,2% (= 2,7 Mio. t) wurden zum Rhein transportiert.

Küstenkanal

An der Schleuse Dörpen am Küstenkanal wurde im Jahr 2011 mit rund 3,71 Mio. Gütertonnen ein etwas höherer Wert (+ 1%) als 2010 erreicht. Im Vergleich zum Spitzenjahr 2007 (siehe Anlage 1, Seite 58) fehlen aber noch ca. 350 000 Tonnen.



Dortmund-Ems-Kanal (DEK)

Für den Dortmund-Ems-Kanal sind in Anlage 1 ab Seite 56 die transportierten Gütermengen an den Schleusen Henrichenburg/Waltrop, Münster, Bevergern und Herbrum dargestellt.

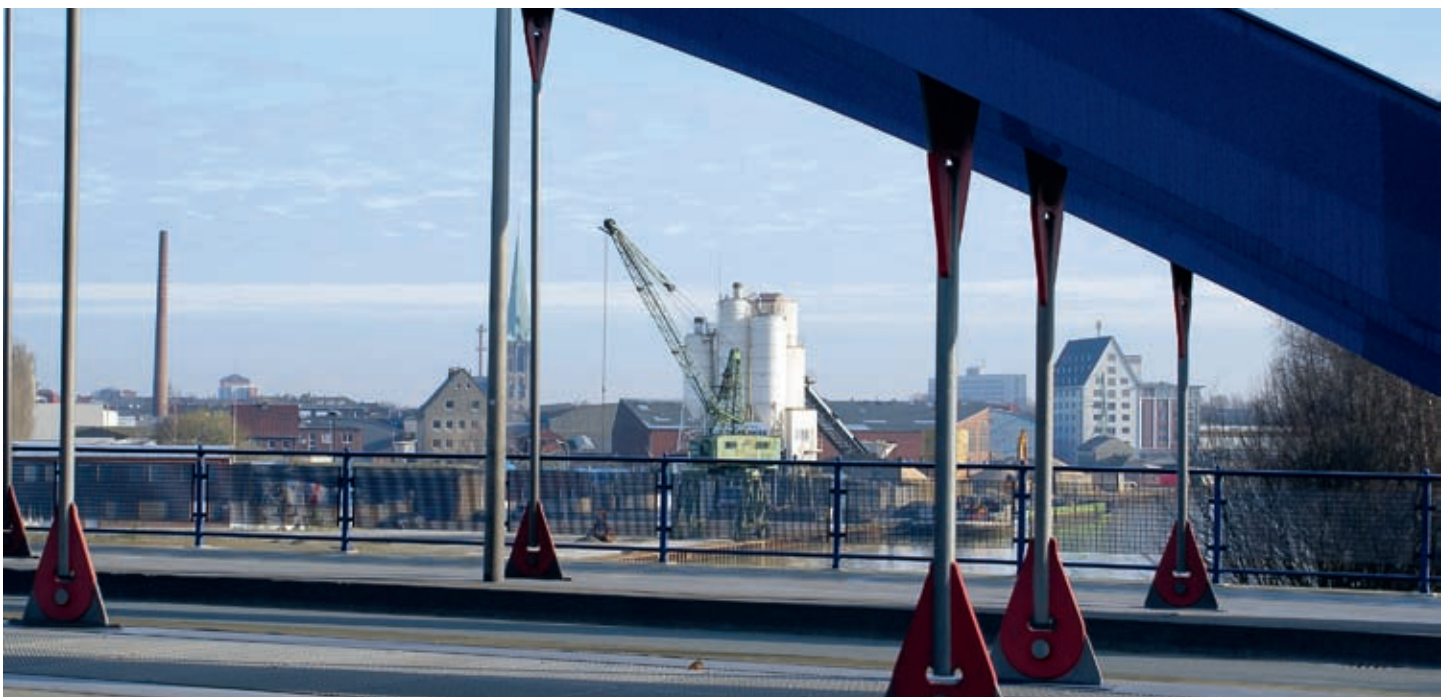
Die an der Schleuse Henrichenburg/Waltrop erhobenen Daten bilden die Gütermenge ab, die von bzw. nach Dortmund transportiert wurde. In 2011 lag der Transport von Gütern nach Dortmund bei rund 1,1 Mio. t und damit leicht höher als im vergangenen Jahr. In den Jahren von 2004 bis 2008 lag die Transportmenge noch bei rund 1,4 Mio. t. Die Gütermenge von Dortmund kommend lag 2011 bei rund 0,63 Mio. t, das sind im Vergleich zum Jahr 2010 nochmals deutlich weniger Gütermengen. Die Gesamtsumme auf dem südlichsten Abschnitt des DEK liegt damit bei rund 1,72 Mio. t. Dies ist ein leichter Rückgang von ca. 2,2% und damit 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 66).

Für die Ermittlung der Gütermengen auf der Südstrecke des DEK werden die Daten der Schleuse Münster herange-

zogen. Hier ist für 2011 ein sehr geringer Rückgang von 1,5% gegenüber dem Vorjahr zu verzeichnen. Die Gütermenge liegt bei rund 12,25 Mio. t und damit im Durchschnitt der letzten 10 Jahre.

Entwicklungen im Güterverkehr auf der DEK – Nordstrecke können aus den Zahlen für die Schleusen Bevergern und Herbrum abgelesen werden. 2011 wurden rund 4,4 Mio. t durch die Schleuse Bevergern transportiert. Damit ist ein deutlicher Zuwachs (+ 15%) im Vergleich zu 2010 zu verzeichnen und das Niveau zu Mitte des letzten Jahrzehnts (rund 4,5 Mio. t) fast wieder erreicht (siehe Anlage 1, Seite 57).

An der Schleuse Herbrum hat sich das Niveau der letzten 3 Jahre gehalten. 2011 wurden im Vergleich zum Vorjahr wieder rund 150 000 t (+3,6%) mehr Gütertonnen in diesem Bereich der DEK-Nordstrecke transportiert. Damit ist der Rückgang der letzten Jahre gestoppt. Bemerkenswert ist, dass die von Norden kommende Gütermenge in den letzten 4 Jahren relativ konstant geblieben ist. Die aus Süden kommende Tonnage ist erstmalig wieder um rund 130 000 t gestiegen.



Datteln-Hamm-Kanal (DHK)

Auf dem DHK wurden 2011 rund 6,1 Mio. t transportiert. Dies ist etwas geringer wie im vergangenen Jahr (-0,4%). Die erreichte Gütermenge liegt damit auf dem Niveau der letzten drei Jahre (siehe Anlage 1, Seite 55) und das obwohl das Kraftwerk in Hamm-Schmehausen im Jahr 2011 mit wesentlich geringeren Kohletransporten beliefert wurde als in den Vorjahren.

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



4. Containerverkehr

Eine Übersicht über die Containermengen von 2009 bis 2011 gibt die folgende Tabelle 2. Nach dem im letzten Jahr schon deutliche Zuwächse zu verzeichnen waren, hat sich der positive Trend bei den transportierten Containermengen für fast alle Bereiche des westdeutschen Kanalnetzes fortgesetzt. Insbesondere für den RHK und auf dem nördlichen DEK im Bereich von Herbrum bis Dörpen sind in den letzten beiden Jahren sehr deutliche Anstiege 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 dem Rekordwert im Jahr 2010 nochmals gering gestiegen auf rund 2,189 Mio. TEU², das sind rund 0,15% mehr.

Im Kanalgebiet ist die Entwicklung der Containermengen wie im Vorjahr insgesamt sehr positiv. Es gab zum Teil deutliche Anstiege. In Anlage 2 auf Seite 60 sind die Containerverkehre auf dem westdeutschen Kanalgebiet grafisch dargestellt. Die größten Containermengen wurden 2011 mit rund 24 500 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 kontinuierliche Anstieg der Containermengen auf dem RHK. Dort stieg die Anzahl der TEU von rund 1 340 TEU im Jahr 2009 auf rund 3 620 TEU im Jahr 2011. Diese erfreuliche Entwicklung ist auf den erweiterten Containerterminal im Hafen Dortmund zurückzuführen. Ebenso ist auf dem WDK in Richtung Dortmund in den letzten Jahren 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.



² TEU (engl.: twenty-foot Equivalent Unity) – entspricht einem Standardcontainer, dessen Größe in 20-Fuß-Einheiten gemessen wird.

Containerverkehr 2009, 2010 und 2011

Bundeswasserstraße	2009		2010		2011		Veränderung 2009 zu 2010 [%]	Veränderung 2010 zu 2011 [%]
	in TEU	Anteil in %	in TEU	Anteil in %	in TEU	Anteil in %		
Deutschland	1.845.566		2.185.583		2.188.832		18,42%	0,15%
Rhein (Lülsdorf- Orsoy)								
leer	321.892	20,96%	434.924	23,41%	549.433	30,68%	35,11%	26,33%
beladen	1.214.188	79,04%	1.423.152	76,59%	1.241.691	69,32%	17,21%	-12,75%
Gesamt	1.536.080		1.858.076		1.791.124		20,96%	-3,60%
Rhein (Orsoy - NL Grenze)								
leer	375.400	22,53%	478.276	24,27%	593.011	30,51%	27,40%	23,99%
beladen	1.290.461	77,47%	1.492.350	75,73%	1.350.640	69,49%	15,64%	-9,50%
Gesamt	1.665.861		1.970.626		1.943.651		18,29%	-1,37%
Wesel-Datteln-Kanal								
<i>Schleuse Friedrichsfeld</i>								
leer	484	32,72%	1.390	66,13%	1.110	52,91%	187,19%	-20,14%
beladen	995	67,28%	712	33,87%	988	47,09%	-28,44%	38,76%
Gesamt	1.479		2.102		2.098		42,12%	-0,19%
<i>Schleuse Datteln</i>								
leer	484	32,72%	1.390	66,13%	1.110	54,09%	187,19%	-20,14%
beladen	995	67,28%	712	33,87%	942	45,91%	-28,44%	32,30%
Gesamt	1.479		2.102		2.052		42,12%	-2,38%
Rhein Herne-Kanal								
<i>Schleuse Duisburg Meiderich & Ruhrschleuse</i>								
leer	1.122	83,86%	1.497	67,16%	731	20,20%	33,42%	-51,17%
beladen	216	16,14%	732	32,84%	2.887	79,80%	238,89%	294,40%
Gesamt	1.338		2.229		3.618		66,59%	62,31%
<i>Schleuse Herne-Ost</i>								
leer	1.122	83,86%	1.497	67,16%	731	20,20%	33,42%	-51,17%
beladen	216	16,14%	732	32,84%	2.887	79,80%	238,89%	294,40%
Gesamt	1.338		2.229		3.618		66,59%	62,31%
Datteln-Hamm Kanal								
leer	0		0		0			
beladen	0		0		0			
Gesamt	0		0		0			
Dortmund-Ems-Kanal								
<i>Schleuse Henrichenburg</i>								
leer	1.563	56,55%	2.672	64,98%	1.789	32,15%	70,95%	-33,05%
beladen	1.201	43,45%	1.440	35,02%	3.775	67,85%	19,90%	162,15%
Gesamt	2.764		4.112		5.564		48,77%	35,31%
<i>Schleuse Münster</i>								
leer	43	81,13%	215	98,17%	52	49,06%	400,00%	-75,81%
beladen	10	18,87%	4	1,83%	54	50,94%	-60,00%	1250,00%
Gesamt	53		219		106		313,21%	-51,60%
<i>Schleuse Bevergern</i>								
leer	0		118	55,66%	68	43,59%		-42,37%
beladen	0		94	44,34%	88	56,41%		-6,38%
Gesamt	0		212		156			-26,42%
<i>Schleuse Herbrum</i>								
leer	5.917	46,56%	9.214	47,50%	11.386	46,59%	55,72%	23,57%
beladen	6.792	53,44%	10.185	52,50%	13.053	53,41%	49,96%	28,16%
Gesamt	12.709		19.399		24.439		52,64%	25,98%
Küstenkanal								
<i>Schleuse Dörpen</i>								
leer	5.917	46,56%	9.316	47,54%	11.386	46,55%	57,44%	22,22%
beladen	6.792	53,44%	10.279	52,46%	13.073	53,45%	51,34%	27,18%
Gesamt	12.709		19.595		24.459		54,18%	24,82%

Tabelle 2: Containermengen 2009, 2010 und 2011 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 1,94 Mio. TEU Container befördert. Dies ist ein leichter Rückgang von ca. 1,4% im Vergleich zum Jahr 2010. Im Abschnitt zwischen Lülldorf und Orsoy wurden 2011 insgesamt ca. 1,79 Mio. TEU Container transportiert. Dies ist im Vergleich zum Vorjahr ein Rückgang von 3,6%.

Nach dem Rekordwert im Jahr 2010 konsolidiert sich damit der Containertransport in 2011 auf einem erfreulich hohen Niveau.



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

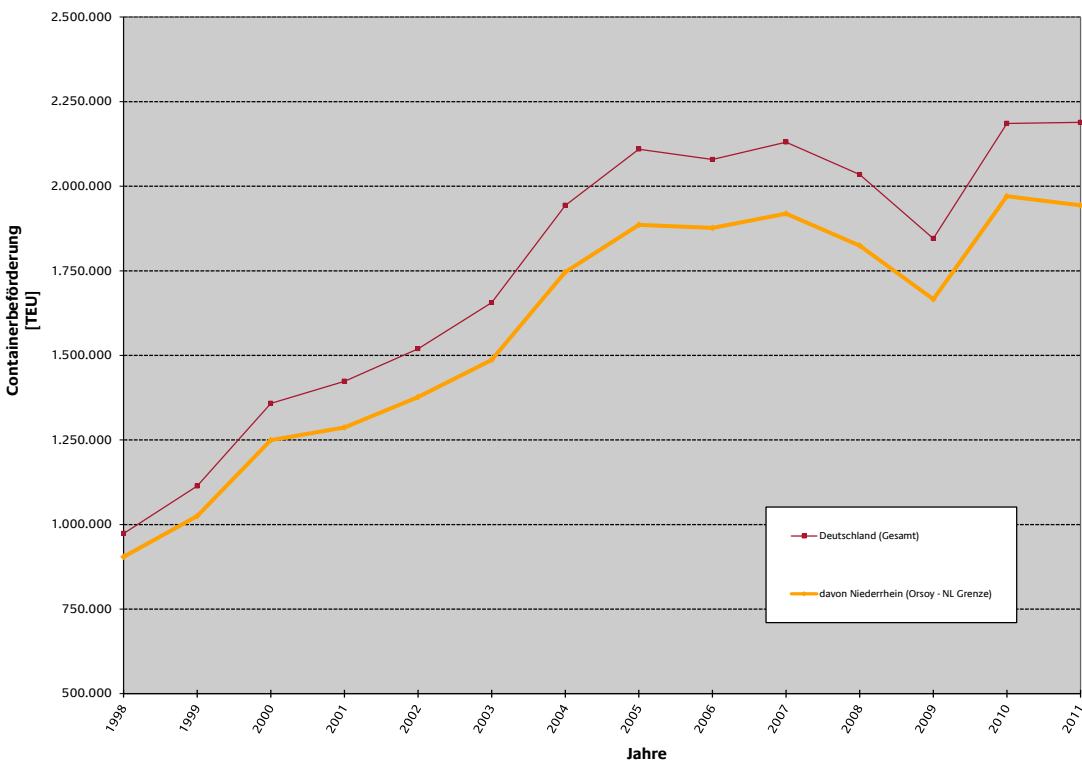


Abbildung 3: Containertransportentwicklung mit Binnenschiffen in Deutschland und auf dem Niederrhein

Dortmund-Ems-Kanal (DEK)

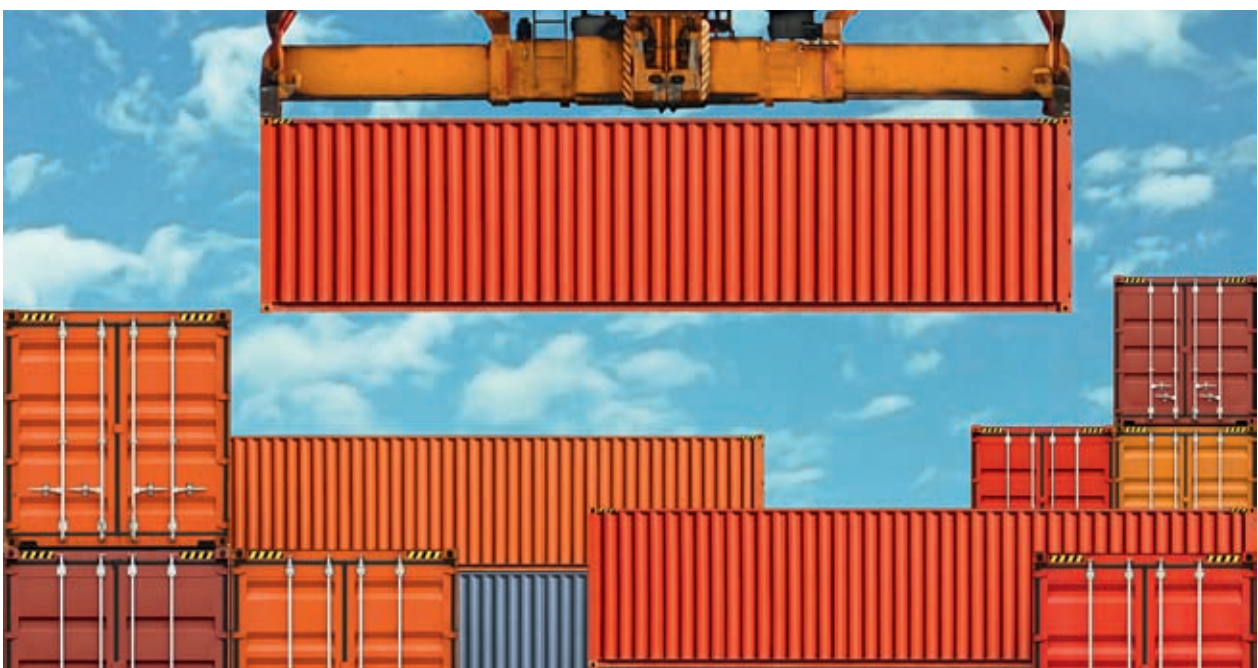
Die an der Schleuse Henrichenburg/Waltrop ermittelten Containermengen zeigen die gleiche Entwicklung wie am RHK und WDK, da hier die beiden Verkehrsströme zusammenfließen. In 2011 sind mit rund 5 560 TEU wieder deutlich mehr Container transportiert worden als in den letzten 3 Jahren (siehe Anlage 2, Seite 66). Im Jahr 2011 betrug der Anteil der beladenen Container rund 68%. Sie wurden zum größten Teil vom Rhein kommend in Richtung Dortmund transportiert. Der Grund liegt – wie bereits beim WDK erwähnt – an dem erweiterten Containerterminal in Dortmund.

Der Containerverkehr spielt auf der DEK-Südstrecke nördlich von Datteln bis zum Abzweig Mittellandkanal eher eine untergeordnete Rolle. So wurden an der Schleuse Münster im Jahr 2011 nur 106 TEU Container geschleust. Dies sind deutlich weniger Container als im Jahr 2010 (siehe Anlage 2, Seite 66).

Im Bereich der DEK-Nordstrecke vom Abzweig Mittellandkanal bis zum Abzweig Küstenkanal sind in 2011 mit 156 TEU ebenfalls deutlich weniger Container

gezählt worden (siehe Anlage 2, Seite 67). Im letzten Jahr wurden noch rund 220 TEU registriert. Damit bleiben die Werte insgesamt 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. 2011 wurden durch die Schleuse Herbrum 24 439 TEU Container transportiert. Dies sind rund 5 000 TEU mehr als im Jahr 2010 und damit der höchste Wert in den letzten 10 Jahren. Der Anteil der beladenen Container von Herbrum kommend (zum GVZ Dörpen) ist weiter rückläufig und betrug 2011 nur noch 139 TEU. 12 934 TEU wurden beladen vom Küstenkanal (GVZ Dörpen) in Richtung Emden geschleust (siehe Anlage 2, Seite 67). Fast die gleiche Anzahl wurde von Norden kommend leer nach Dörpen transportiert. Insgesamt lag der Anteil der leeren Container bei ca. 47%.



Wesel-Datteln-Kanal (WDK)

Aus den Daten des Statistischen Bundesamtes ergibt sich für den WDK im Jahr 2011 ein Güteraufkommen in Containern von 45 943 TEU. Dies ist ein leichter Rückgang von rund 2,5% zum Jahr 2010. Der Empfang von leeren Containern liegt bei 21 498 TEU und der Versand von beladenen Containern bei 24 445 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 Eingangsschleuse Friedrichsfeld (siehe Tabelle 2).

Nach der Erfassung der Daten aus dem verwaltungseigenen Abgabenerhebungsprogramm ASS beträgt der Durchgangsverkehr auf dem WDK im Jahr 2011 ca. 2 100 TEU und ist nahezu unverändert im Vergleich zum letzten Jahr. Von Friedrichsfeld bis Datteln findet dabei kein Containerumschlag auf dem WDK statt, sodass sich die Containermengen an den Schleusen Friedrichsfeld und Datteln mit rund 2 100 TEU in 2011 nahezu gleichen.



Rhein-Herne-Kanal (RHK)

Grund für den in den letzten Jahren starken Anstieg der Containermenge ist der Containerumschlag im Bereich des Hafens Dortmund. Im Vergleich zum letzten Jahr ist der Anteil der beladenen Container deutlich gestiegen, wogegen der Anteil der leeren Container rückläufig war.

Nach der Auswertung des Abgabenerhebungsprogramms haben in 2011 rund 3 620 TEU Container die Schleusen in Duisburg und Herne-Ost passiert. Im Vergleich zum letzten Jahr ist dies ein weiterer deutlicher Anstieg von rund 62% und hat somit den höchsten Wert in den letzten 4 Jahren erreicht.

Deutlich gestiegen ist der Anteil der beladenen Container die vom Rhein kommend in Richtung Dortmund fahren. Insgesamt betrug der Anteil der beladenen Container fast 80%.

Der RHK entwickelt sich damit ebenso wie der WDK zu einer Transitstrecke für beladene Containertransporte in Richtung Hafen Dortmund.

Küstenkanal

An der Schleuse Dörpen wurde mit 24 459 TEU, ebenso wie in Herbrum, die größte Containermenge der letzten 10 Jahre gezählt. Die fast übereinstimmenden Verkehrszahlen spiegeln die Verkehrsrelation von Emden bis zum GVZ Dörpen wieder. Der größte Teil der beladenen Container (ca. 12 900 TEU) wurde von Osten (überwiegend vom GVZ Dörpen) kommend zum DEK transportiert und rund 11 260 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 2 760 bis 3 400 TEU je Richtung deutlich niedriger.

Datteln-Hamm-Kanal (DHK)

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



5. 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 10% am DEK in den DHK.

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 2009 bis 2011.



Schiffsverkehr 2009, 2010 und 2011

Bundeswasserstraße	2009		2010		2011		Veränderung 2009 zu 2010 [%]	Veränderung 2009 zu 2011 [%]
	Anzahl	Anteil in %	Anzahl	Anteil in %	Anzahl	Anteil in %		
Emmerich								
leer	<i>keine Angabe</i>		<i>keine Angabe</i>		<i>keine Angabe</i>			
beladen	105.983		107.764		98.221		1,68%	-8,86%
Gesamt	105.983		107.764		98.221			
Wesel-Datteln-Kanal								
<i>Schleuse Friedrichsfeld</i>								
leer	5.501	27,35%	4.919	23,58%	4.693	23,01%	-10,58%	-4,59%
beladen	14.615	72,65%	15.945	76,42%	15.702	76,99%	9,10%	-1,52%
Gesamt	20.116		20.864		20.395		3,72%	-2,25%
<i>Schleuse Datteln</i>								
leer	3.563	22,28%	2.883	18,08%	2.842	18,16%	-19,09%	-1,42%
beladen	12.427	77,72%	13.062	81,92%	12.807	81,84%	5,11%	-1,95%
Gesamt	15.990		15.945		15.649		-0,28%	-1,86%
Rhein Herne-Kanal								
<i>Schleuse Duisburg Meiderich & Ruhrschleuse</i>								
leer	7.240	40,58%	7.469	39,20%	6.772	37,17%	3,16%	-9,33%
beladen	10.601	59,42%	11.585	60,80%	11.448	62,83%	9,28%	-1,18%
Gesamt	17.841		19.054		18.220		6,80%	-4,38%
<i>Schleuse Herne-Ost</i>								
leer	3.111	35,89%	3.021	34,37%	3.138	33,01%	-8,82%	3,87%
beladen	5.558	64,11%	5.769	65,63%	6.367	66,99%	-8,60%	10,37%
Gesamt	8.669		8.790		9.505		-8,65%	8,13%
Datteln-Hamm-Kanal								
leer	3.267	38,90%	3.261	38,75%	3.146	38,69%	-0,18%	-3,53%
beladen	5.132	61,10%	5.154	61,25%	4.985	61,31%	0,43%	-3,28%
Gesamt	8.399		8.415		8.131		0,19%	-3,37%
Dortmund-Ems-Kanal								
<i>Schleuse Henrichenburg</i>								
leer	1.380	44,12%	1.245	42,09%	1.064	41,40%	-9,78%	-14,54%
beladen	1.748	55,88%	1.713	57,91%	1.506	58,60%	-2,00%	-12,08%
Gesamt	3.128		2.958		2.570		-5,43%	-13,12%
<i>Schleuse Münster</i>								
leer	2.983	20,54%	2.616	16,83%	2.467	15,95%	-12,30%	-5,70%
beladen	11.543	79,46%	12.927	83,17%	13.002	84,05%	11,99%	0,58%
Gesamt	14.526		15.543		15.469		7,00%	-0,48%
<i>Schleuse Bevergern</i>								
leer	2.194	37,60%	2.340	37,58%	2.098	31,92%	6,65%	-10,34%
beladen	3.641	62,40%	3.886	62,42%	4.474	68,08%	6,73%	15,13%
Gesamt	5.835		6.226		6.572		6,70%	5,56%
<i>Schleuse Herbrum</i>								
leer	2.205	33,65%	2.014	32,57%	1.669	27,66%	-8,66%	-17,13%
beladen	4.348	66,35%	4.169	67,43%	4.366	72,34%	-4,12%	4,73%
Gesamt	6.553		6.183		6.035		-5,65%	-2,39%
Küstenkanal								
<i>Schleuse Dörpen</i>								
leer	2.071	37,57%	1.896	35,01%	1.363	27,28%	-8,45%	-28,11%
beladen	3.442	62,43%	3.519	64,99%	3.634	72,72%	2,24%	3,27%
Gesamt	5.513		5.415		4.997		-1,78%	-7,72%

Tabelle 3: Schiffsverkehr 2009, 2010 und 2011 im Bereich der WSD West

Rhein

Während die transportierte Gütermenge am Grenzübergang Emmerich um ca. 6,1% zurückgingen, (siehe Tabelle 1) gingen die Schiffzahlen mit 98 221 beladenen Fahrzeugen am Grenzübergang Emmerich um fast 9% gegenüber dem Vorjahr zurück (siehe Tabelle 3). Dies bedeutet, dass die durchschnittliche Tragfähigkeit der Schiffe im Jahr 2011 weiterhin 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 2011 eher ein abflussarmes Jahr war. Das Mittelwasser im Jahr 2011 war ca. 60 cm niedriger als das langjährige Mittelwasser bezogen auf den Pegel Ruhrort (siehe Abbildung 4). Eine Beschränkung der Abladetiefe auf Grund von Niedrigwasser war in 2011 sowohl kurzfristig im Mai als auch etwas länger im November gegeben. Die Hochwasserwelle im Januar führte zu Einschränkungen im Schiffsverkehr oberhalb von Köln.

Nach den Daten des statistischen Bundesamtes stieg die durchschnittliche Tragfähigkeit der beladenen

Pegel Ruhrort – Wasserstände Kalenderjahr 2011

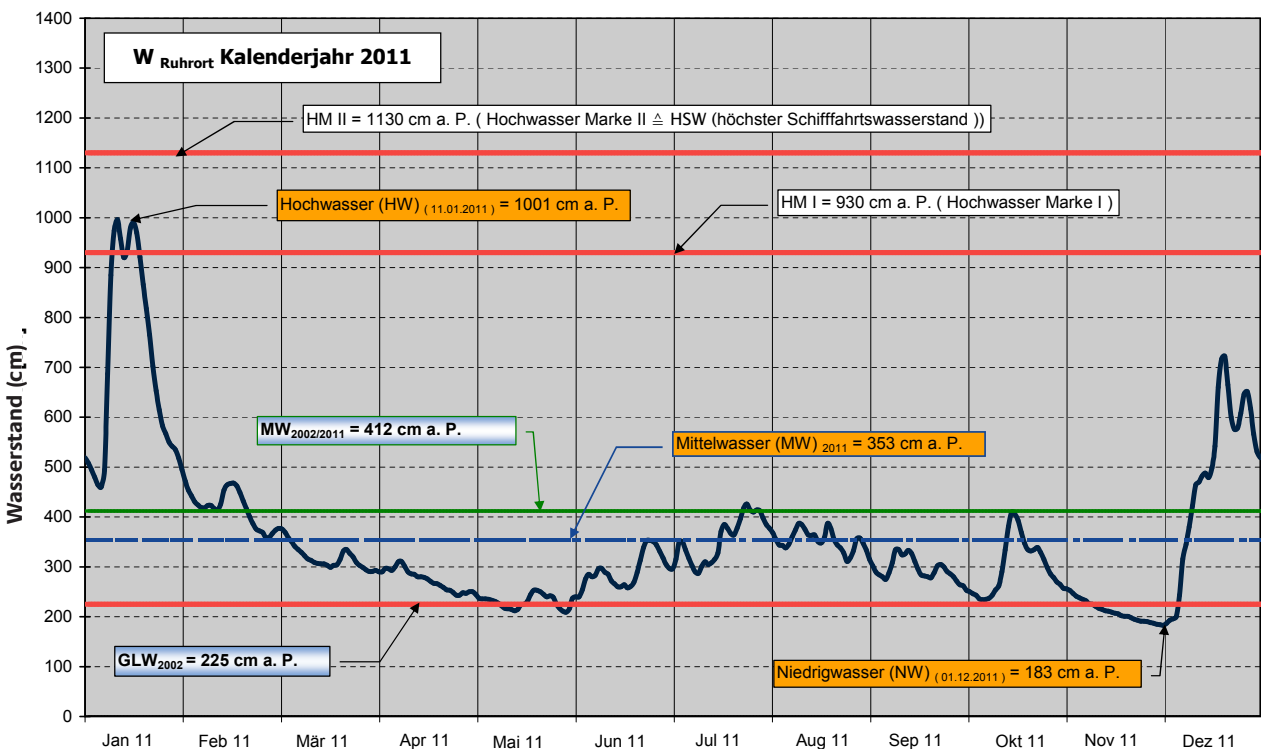


Abbildung 4: Pegelaufzeichnung 2011 am Pegel Duisburg-Ruhrort

Schiffe wie in den vergangenen Jahren weiter an und lag im Jahr 2011 bei ca. 2 491 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.

In diesem Zusammenhang sei darauf hingewiesen, dass das Bundesverkehrsministerium seine Fachbehörden beauftragt hat, die Auswirkungen des Klimawandels auf Wasserstraßen und Schifffahrt zu erforschen und entsprechende Anpassungsstrategien zu entwickeln. Die Wasserstände des Rheins stehen dabei im

Fokus. Weitere Informationen zum Forschungsprogramm finden Sie unter www.kliwas.de.

Auf Grund der Hochwassersituation zu Beginn des Jahres 2011 (Überschreitung der Hochwassermark II) war der Rhein im Bereich des WSA Köln und weiter stromaufwärts für fast 5 Tage gesperrt.

Auf der restlichen Niederrheinstrecke bis zur niederländischen Grenze waren es lediglich ca. 24 Stunden, in denen der Rhein wegen Veranstaltungen, Bombenentschärfungen o. ä. nicht befahrbar war. Damit stand der Rhein zu 99,7 % des Jahres als Wasserstraße zur Verfügung (siehe Störungen im Schiffsverkehr, Seite 34).



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 2011 rund 20 400 Schiffe, das sind rund 2,3% weniger Schiffe, durch die Schleuse Friedrichsfeld als 2010. Die Auswertung zeigt aber, dass auf dem WDK immer größer werdende Schiffseinheiten eingesetzt werden. Die durchschnittliche Tragfähigkeit der Schiffe auf dem Kanal bleibt zwar hinter derjenigen der Rheinschiffe zurück. Dennoch ist ein kontinuierlicher Anstieg zu verzeichnen. Die durchschnittliche Tragfähigkeit der Schiffe lag 2011 bei rund 1 550 t (siehe Anlage 3, Seite 73).

An der Schleuse Datteln wurden 2011 ebenfalls geringfügig weniger Schiffe als 2010 gezählt (-1,9%). Insgesamt passierten 15 649 Schiffe die Schleuse. Die transportierte Gütermenge sank im gleichen Zeitraum um ca. 3%. Wie bei der Schleuse Friedrichsfeld werden die Schiffseinheiten die auf dem WDK eingesetzt werden immer größer. Die durchschnittliche Tragfähigkeit der Schiffe stieg auf 1 412 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 2011 fast durchgängig befahrbar. An insgesamt 4 Tagen kam es zu Sperrungen auf Grund von Baumaßnahmen an der Krudenburg Brücke. Zu Behinderungen für die Schifffahrt kam es eisbedingt an der Kanalstufe Friedrichsfeld und wegen Baumaßnahmen, die eine halbseitige Sperrung notwendig machten (siehe auch Störungen im Schiffsverkehr, Seite 34).



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, sodass 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 1 579 t sogar etwas größer sind als an der Schleuse Friedrichsfeld mit 1 551 t

(siehe Anlage 3, Seite 75). Dagegen liegt die durchschnittliche Tragfähigkeit der Schiffe an der Schleuse Herne-Ost im nicht ausgebauten Bereich mit 1 358 t durchschnittlicher Tragfähigkeit deutlich darunter (siehe Anlage 3, Seite 76).

2011 wurden mit 18 220 Fahrzeugen rund 4,4% weniger Schiffe durch die Eingangsschleusen zum RHK geschleust als 2010. Deutlich zugenommen hat der Verkehr an der Schleuse Herne-Ost, dort waren es mit ca. 9 500 Fahrzeugen rund 8,1% mehr als im Vorjahr.

Während der regulären Betriebszeiten der Schleusen war der RHK im Jahr 2011 ebenfalls fast durchgängig befahrbar. Es kam nur zu kurzfristigen Sperrungen auf Grund von Baumaßnahmen oder Veranstaltungen. Havarien behinderten den Schiffsverkehr, führten aber nicht zu Sperrungen (siehe auch Störungen im Schiffsverkehr, Seite 34).

Dortmund-Ems-Kanal (DEK)



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

Auf der Südstrecke des DEK fahren seit Februar 2011 Schiffe mit 110 m Länge, 10,60 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 so weit 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 2011 deutlich um rund 13% ab (siehe Tabelle 3) und ist der niedrigste Wert der letzten 10 Jahre. Auffällig ist in diesem Jahr, dass der Anteil Schubleichter deutlich zurückgegangen ist (von 16% auf 2%) und sich die durchschnittliche Tragfähigkeit der Schubleichter von 298 t auf 1 682 t sehr stark erhöht hat. Die durchschnittliche Tragfähigkeit der Schiffe beträgt dementsprechend 1 561 t, während sie 2010 noch bei 1 291 t lag (siehe Anlage 3, Seite 78).

An der Schleuse Münster wurden 15 469 Schiffe gezählt. Dies ist ein geringer Rückgang um 0,5% im Vergleich zum Jahr 2010. Diese Änderung stimmt auch mit dem Güteraufkommen überein, der an der Schleuse Münster für 2011 zu beobachten war. Mit 1 233 t durchschnittlicher Tragfähigkeit pro Schiff passierten 2011 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 1 236 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 6 572 Fahrzeugen lagen hier die Schiffszahlen um rund 5,6% höher als im vergangenen Jahr.

Im Gegensatz zum Güterverkehr zeichnet sich beim Schiffsverkehr an der Schleuse Herbrum ein leichter Rückgang von 2010 auf 2011 ab (-2,4%). Seit 2005 sanken die Schiffszahlen damit um fast 30% von 8 675 auf rund 6 035. Diese Entwicklung lässt sich neben dem Rückgang der Gütermengen insgesamt, auch mit der steigenden durchschnittlichen Tragfähigkeit der Schiffe erklären, die 2011 mit 1 328 t einen neuen Höchststand erreichte und somit fast 230 t höher lag als im Jahr 2003.

Während der regulären Betriebszeiten der Schleusen war der DEK auf seiner Gesamtstrecke im Jahr 2011 für insgesamt 300 Stunden gesperrt. Die Sperrungen waren überwiegend im nördlichen Abschnitt (Schleuse Bevergern) notwendig geworden. Die gesamte Wasserstraße stand der Schifffahrt zu 95% zur Verfügung (siehe auch Störungen im Schiffsverkehr, Seite 34). Zu Behinderungen kam es im Bereich Meppen, wo wegen Baumaßnahmen nur noch eine Schleusenkammer zur Verfügung stand. Auf der gesamten DEK-Strecke führte der Eiswinter 2011 gleichfalls zu Behinderungen.

Datteln-Hamm-Kanal (DHK)



8 131 Fahrzeuge sind 2011 auf dem DHK gefahren. Damit nahm die Anzahl der Fahrzeuge gegenüber dem Vorjahr um rund 300 Schiffe ab (-3,4%). Die transportierte Gütermenge ist deutlich gestiegen gegenüber dem Wert des vergangenen Jahres. Hier trägt offensichtlich die deutliche Steigerung der Tragfähigkeit der Schubleichter von 1 466 t auf 1 785 t Rechnung (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 2011 nur ca. 4 Stunden gesperrt. Damit stand die Wasserstraße der Schifffahrt zu fast 100% zur Verfügung (siehe auch Störungen im Schiffsverkehr, Seite 34). Behinderungen wegen Eis gab es lediglich auf der DHK-Oststrecke.

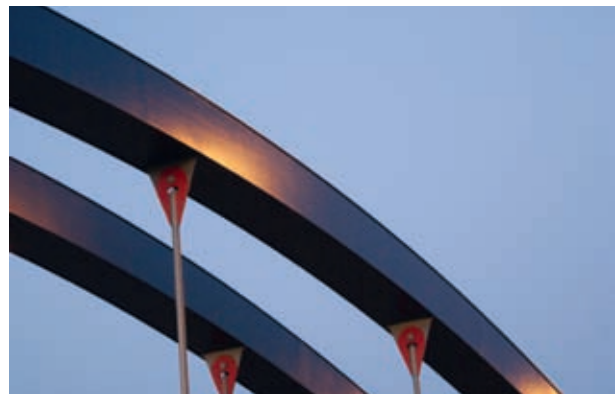
Küstenkanal

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

Die Zahlen an der Schleuse Dörpen (4997 Schiffe) sind im letzten Jahr um ca. 7,7% zurückgegangen und verstärken damit den Trend der letzten 3 Jahre. Bei diesen Zahlen muss berücksichtigt werden, dass die Containerschiffe nicht im ASS erfasst werden, sodass hier rund 600 Schiffe fehlen, die die Schleuse befahren.

In Dörpen war die durchschnittliche Tragfähigkeit pro Schiff mit 1 281 wieder etwas höher als im letzten Jahr (siehe Anlage 3, Seite 82).

Während der regulären Betriebszeiten der Schleusen war der Küstenkanal im Jahr 2011 nie vollgesperrt. Damit stand die Wasserstraße der Schifffahrt zu 100% zur Verfügung (siehe auch Störungen im Schiffsverkehr, Seite 34). Allerdings kam es auch auf dem Küstenkanal Anfang Januar 2011 zu eisbedingten Behinderungen.



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 ADN³**) 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 ADN.

Die WSD West hat im Jahr 2011 insgesamt an **74 Tagen** (Rhein-/Binnenschifferpatente **43**; Radar **10**; ADN **21 Tagen**) Prüfungen zum Erwerb und zur Erweiterung von Befähigungszeugnissen in der Binnenschifffahrt abgehalten. Folgende Befähigungszeugnisse wurden erteilt bzw. erweitert:

Anzahl	Art der Befähigungszeugnisse
84	Großes Rheinpatent (Erteilung)
85	Großes Rheinpatent (Erweiterung)
0	Kleines Rheinpatent (Erteilung)
0	Kleines Rheinpatent (Erweiterung)
8	Sportpatent (Erteilung)
2	Sportpatent (Erweiterung)
10	Behördenpatent (Erteilung)
12	Behördenpatent (Erweiterung)
1	Fährführerschein F (Erteilung)
0	Fährführerschein F (Erweiterung)
2	Schifferpatent B
3	Schifferpatent C2
7	Sportschifferzeugnis E
32	Radarpatente
82	ADN-Bescheinigung Basis
10	ADN-Bescheinigung Gase
17	ADN-Bescheinigung Chemie
355	insgesamt

Tabelle 4: Überblick über die erteilten Befähigungszeugnisse

³ ADN(R) – 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 2011 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 2011 wurde in 419 Fällen aufgrund des Nachweises der Tauglichkeitserneuerung die Gültigkeit von Rhein- und Binnenschifferpatenten verlängert. Ferner wurden 220 ADN-Bescheinigungen verlängert.



Erteilte Befähigungszeugnisse

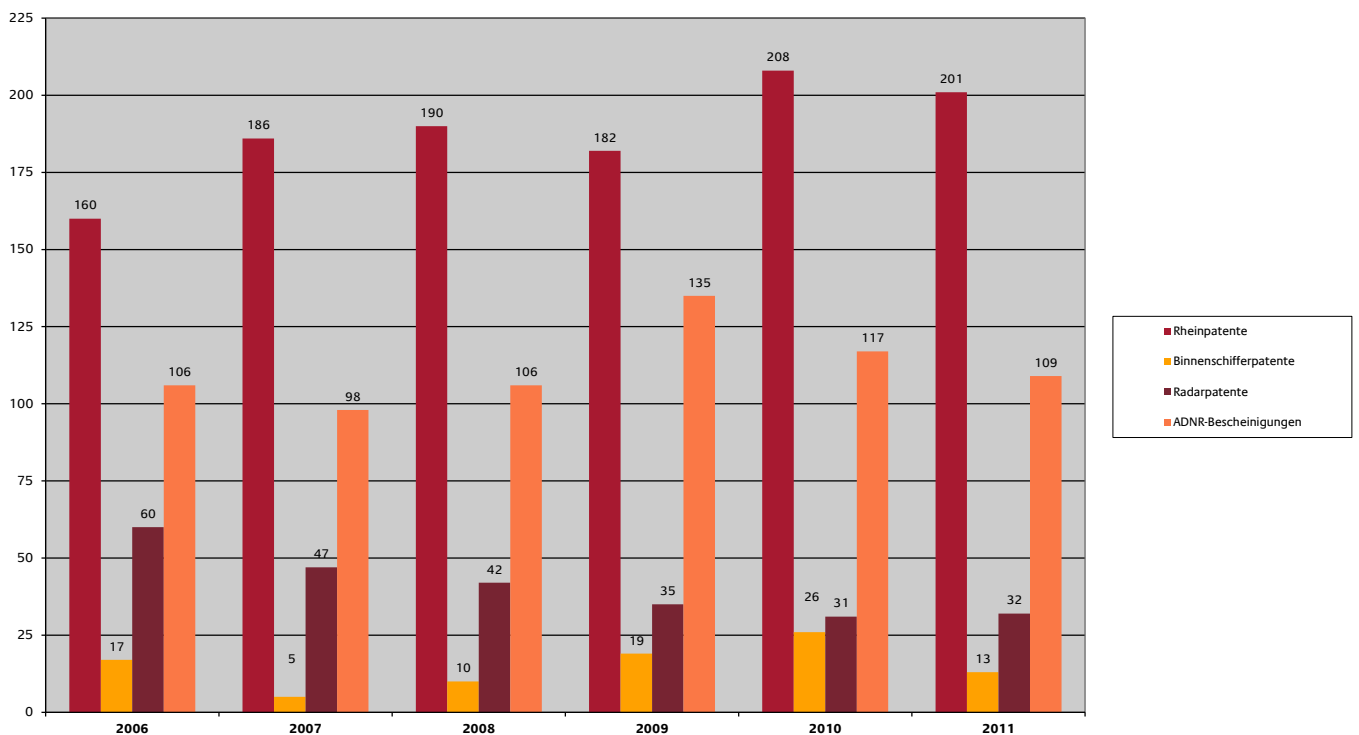


Abbildung 5: Entwicklung der erteilten Befähigungszeugnisse



■ 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 2011 einen Auffrischungslehrgang für Sachkundige in der Fahrgastschifffahrt nach der Verordnung über Sicherheitspersonal in der Fahrgastschifffahrt (FSV) anerkannt.

Damit gibt es bislang insgesamt sechs anerkannte Basislehrgänge in Deutschland.

Die FSV wurde am 24. Dezember 2011 durch die Verordnung über das Schiffspersonal auf dem Rhein (RheinSchPersV) abgelöst. Die RheinSchPersV umfasst die Regelungen der bisherigen Rheinpatentverordnung, der Radarpatentverordnung, der Besatzungsvorschriften für den Rhein aus der Binnenschiffsuntersuchungsordnung und die FSV.

■ Ordnungswidrigkeiten

Die Wachen der Wasserschutzpolizei haben im Berichtsjahr 2011 1 539 (im Vorjahr 1 850) Anzeigen erstattet, die bei der WSD West als Ordnungswidrigkeiten bearbeitet wurden. 66% der Anzeigen kamen aus dem Rhein- und 34% aus dem Kanalgebiet.

Die Anzeigen verteilten sich auf folgende Schwerpunkte:

Rheinstromgebiet	Kanalgebiet
Besatzungsverstöße	Verstöße gegen die Betriebsanlagenverordnung
Verstöße gegen die Betriebsanlagenverordnung	Badeverstöße und Brückenspringen
Verstöße gegen Einrichtungs- und Ausrüstungsvorschriften	Verstöße gegen Höchstabmessungen des Fahrzeuges und Überschreitung der zugelassenen Abladetiefen
Verstöße gegen das GGVSEB und das ADN	Besatzungsverstöße
Verstöße gegen die Kernruhezeiten und Überschreitung der Einsatzzeit des Fahrzeuges	Verstöße gegen die Kernruhezeiten und Überschreitung der Einsatzzeit des Fahrzeuges
Verstöße gegen die Sportbootführerscheinverordnung und gegen die Kleinfahrzeugkennzeichnungsverordnung	Beschädigung/Anfahrung von Schifffahrtszeichen, Schleusen, Brücken Spundwänden etc.
Verstöße gegen die Wassermotorradverordnung	Verstöße gegen Einrichtungs- und Ausrüstungsvorschriften
Verstöße gegen die Rheinpatentverordnung	Missachtung der Richtungsverkehrsvorschriften
Verursachen von Sog- und Wellenschlag	Unfälle

Tabelle 5: Auflistung der Ordnungswidrigkeiten in absteigender Reihenfolge der Häufigkeit

■ 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 2011 erteilten Erlaubnisse auf.



Anzahl	Art der Erlaubnisse
16	Weiterfahrerlaubnisse/Sondertransporte auf Kanälen (Festlegungen u. Havarien)
48	Weiterfahrerlaubnisse/Sondertransporte auf dem Rhein (Festlegungen u. Havarien)
39	Sonstige Sondertransporte auf den Kanälen
173	Zulassung größerer Abmessungen gem. § 1.06 BinSchStrO ¹ (Einzelerlaubnisse)
37	Zulassung größerer Abmessungen gem. § 1.06 BinSchStrO ¹ (Jahreserlaubnisse)
2	Erlaubnisse für Versuchsfahrten gem. § 11.02 RheinSchPV ² (Verbände)
65	Erlaubnisse für Veranstaltungen auf Kanälen
85	Erlaubnisse für Veranstaltungen auf dem Rhein

Tabelle 6: Auflistung der 2011 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 2011 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 2011 wurden auf den Wasserstraßen der WSD West insgesamt 201 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 (115 Unfälle) auf den Wasserstraßen im Bereich der WSD West ereigneten sich 2011 auf dem Rhein. Davon waren fast die Hälfte durch Grundberührung verursacht. Die Ursache für diesen relativ hohen Wert im Vergleich zum letzten Jahr liegt in der längeren Niedrigwasserperiode im November des letzten Jahres. Bei einem Verkehrsaufkommen von über 100 000 beladenen Schiffen pro Jahr (die Gesamtzahl dürfte mit den in der Statistik nicht erfassten unbeladenen Schiffen sogar bei ca. 150 000 liegen) 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 Schleusenanhaltungen zu nennen. Besonders erschreckend ist die Häufung von folgenschweren Brückenanhaltungen im dicht besiedelten Ruhrgebiet. Hier kreuzen eine Vielzahl von Straßen- und Eisenbahnbrücken die Kanäle. Diese Brücken erreichen zwar überwiegend eine nach heutigem Ausbaustandard vorgegebene Durchfahrtshöhe von 5,25 m. Große Schiffe müssen aber dennoch ihren Steuerstand rechtzeitig einfahren.



In Baustellenbereichen und in nicht ausgebauten Kanalstrecken ist die Zahl von Schiff/Schiff Kollisionen deutlich höher (siehe DEK im Vergleich zum ausgebauten WDK). Die Abbildung 6 gibt einen Überblick über die Unfallarten auf den Wasserstraßen im Bereich der WSD West.

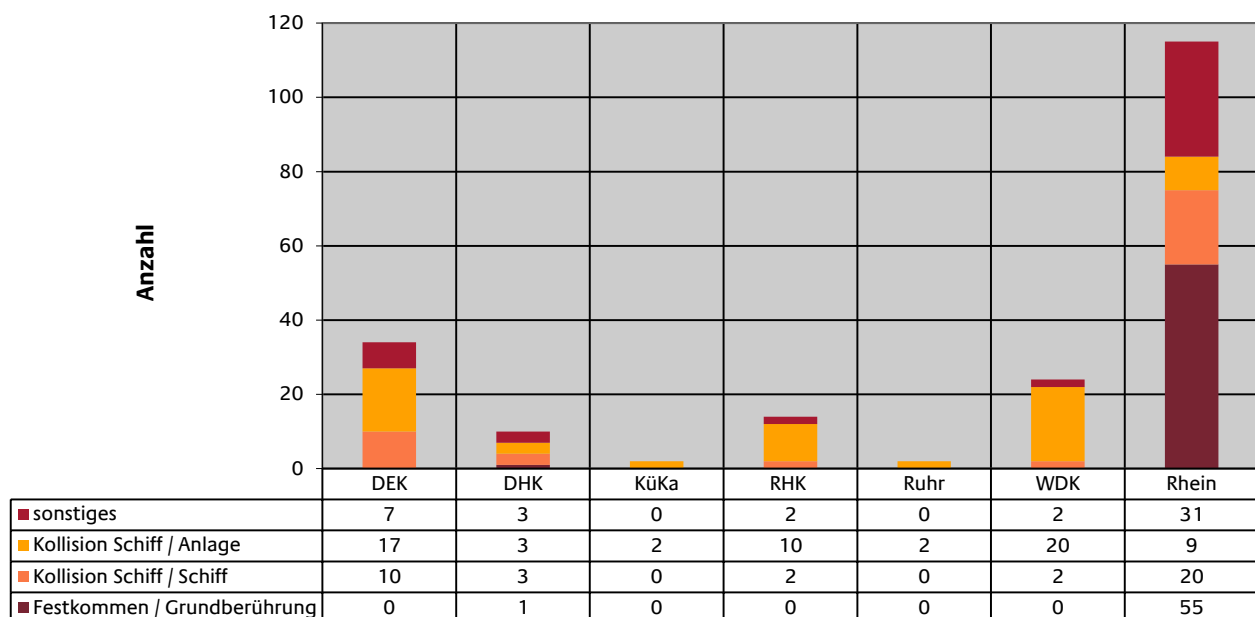


Abbildung 6: Havarien im Bereich der WSD West

Wirtschaftsfragen der Schifffahrt

■ Förderung von Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs

Nach der Richtlinie zur Förderung von Umschlaganlagen des kombinierten Verkehrs (KV) ist die WSD West Bewilligungsbehörde für Zuwendungen des wasserseitigen KV. Dementsprechend ist das Eisenbahnbundesamt für Anlagen des schienenseitigen KV Bewilligungsbehörde.

Die Bundesrepublik Deutschland fördert durch Zuwendungen den Neu- und Ausbau und die Erweiterung von Umschlaganlagen des KV, um damit einen wirkungsvollen Beitrag zur nachhaltigen Entlastung der Straßen vom Güterverkehr zu leisten. Die Hafenvirtschaft hat somit 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. Planungskostenpauschale) zu erhalten. Seit 1998 ist bei 57 Förderprojekten eine Bewilligungssumme von insgesamt rd. 320 Mio. Euro bewilligt worden.

Die maßgebliche Richtlinie zur Förderung von Umschlaganlagen des kombinierten Verkehrs vom 1. April 2009 trat mit Ablauf des 31. Dezember 2011 außer Kraft. An deren Stelle tritt mit Wirkung vom 1. Januar 2012 die Richtlinie zur Förderung von Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs nichtbundeseigener Unternehmen vom 23. November 2011.

Die aktuelle Fassung der Richtlinie ist im Internet unter www.elwis.de abrufbar.

■ Förderung für Modernisierung und technische Innovationen in der deutschen Binnenschifffahrt

In der Zeit vom 1. September 2009 bis zum 31. Dezember 2011 war die WSD West auch Bewilligungsbehörde für die Gewährung von Zuwendungen nach der Richtlinie zur Modernisierung der deutschen Binnenschiff-



fahrtsflotte und Pilotvorhaben für innovative Techniken in der Binnenschifffahrt vom 25. August 2009. Gefördert wurden der Neubau und Erwerb gebrauchter Binnenschiffe sowie die Modernisierung von Binnenschiffen. Für das Förderprogramm wurden jährlich 2 Mio. Euro zur Verfügung gestellt.

Die Höhe der nicht rückzahlbaren Zuschüsse betrug 6% der jeweils zu finanzierenden Bankdarlehenssumme, maximal bis zu 100 000 Euro pro Antrag. Damit sollte die deutsche Binnenschifffahrt in die Lage versetzt werden, zusätzlichen Güter-, Tank- und Personenverkehr auf den Binnenwasserstraßen abzuwickeln.

Zudem sollte durch das Förderprogramm eine Steigerung der Energieeffizienz, der Sicherheit und eine Verbesserung des Umweltschutzes im Schiffsverkehr herbeigeführt werden.

Bis zum Außerkrafttreten der Förderrichtlinie sind bei der WSD West 109 Anträge eingegangen. Davon wurden insgesamt 27 Anträge bewilligt, 58 Anträge – meist aufgrund fehlender Mitwirkung oder mangelndem Einsatz von Fremd- oder Eigenmitteln – abgelehnt und 23 Anträge wurden seitens der Antragsteller zurückgezogen. Die bis zum 31. Dezember 2011 bewilligte Zuwendungssumme beläuft sich auf 1 802 522,81 Euro.

■ 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 wurden im Jahr 2011 durch die WSD West – Dezernat Schifffahrt – Zuwendungen für den Erwerb und Einbau von 104 emissionsärmeren Schiffsdieselmotoren und 2 Abgasnachbehandlungssystemen für deutsche Güter- und Fahrgastschiffe bewilligt. Das Förderprogramm tritt mit Ablauf des 31. Dezember 2012 außer Kraft.

■ Förderprogramm für Inland-AIS

Bei der WSD West als Bewilligungsbehörde wurde im Hinblick auf eine spätestens im Jahre 2013 zu erwartende Ausrüstungs- und Benutzungspflicht für das sogenannte Inland AIS (AIS = Automatisches Identifizierungssystem) auf deutschen und internationalen Wasserstraßen zum 1. November 2009 vom BMVBS in Kooperation mit den Niederlanden das „Inland-AIS-Förderprogramm“ aufgelegt.

Im Rahmen dessen und auf Grundlage der entsprechenden Richtlinie vom 20. Oktober 2009 sind der Erwerb und die Installation von Inland AIS Geräten an Bord von Binnenschiffen mit einem nichtrückzahlbaren Zuschuss von jeweils max. 2 100 € (bei Minimum 500 € Eigenanteil) zur Projektförderung im Weg der Teilfinanzierung (Anteilfinanzierung) gefördert worden. Das Förderprogramm umfasste insgesamt 5,88 Mio. € aus Mitteln des Bundes (Konjunkturpaket II) und aus EU-Mitteln des Transeuropäischen Netzwerkes für Transport (TEN-T). Das „Inland-AIS-Förderprogramm“ endete zum 31. Dezember 2011.

Im Jahr 2011 sind bei der WSD West noch 3 verspätet gestellte Anträge eingegangen. Von den im Zeitraum November 2009 bis zum Dezember 2011 insgesamt 1 489 eingegangenen Anträgen sind im Jahr 2011 654 Anträge mit einem Gesamtfördervolumen von 1 373 400 € positiv beschieden worden. Hingegen mussten jedoch 84 Anträge abgelehnt werden, 25 Förderanträge wurden zurückgezogen. Bei den 1 489 eingegangenen Anträgen handelt es sich um 1 273 deutsche und 216 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 2011 insgesamt 113 Anträge vor. Davon befanden sich zum Ende des Jahres 98 Ausbildungsverhältnisse in der Förderung. 7 Anträge wurden zurückgezogen.

Für die Gesamtausbildungsdauer mit Beginn der Ausbildung im Jahr 2011 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 2011 wurden seit Beginn der Projektförderung im Jahr 1999 insgesamt 1478 Anträge gestellt, wovon bei 1094 Ausbildungsverhältnissen eine Förderung bewilligt wurde.





■ Weiterbildung (Deutscher Binnenschiffahrtfonds)

Seit dem 1. November 2003 gewährt die WSD West nicht rückzahlbare Zuschüsse für Weiterbildungsmaßnahmen an deutsche Binnenschiffer. Der Schwerpunkt liegt bei Weiterbildungsmaßnahmen, die für das Führen eines Binnenschiffs verpflichtend vorgesehen sind (z. B. ADNR- und Patent-Lehrgänge). Seit dem Jahr 2003 bis zum Jahr 2011 sind 2535 Bescheide mit einer Bewilligungssumme von insgesamt 910 865,00 € bewilligt worden, davon 476 Bescheide im Jahr 2011 mit einer Bewilligungssumme von 157 237,53 €.

■ 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 Binnenschiffahrt 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 2011 von der WSD West 4 Anträge zur Förderung von Existenzgründungen begutachtet. 3 Anträge leitete die WSD West befürwortend an die Kreditanstalt für Wiederaufbau (KfW) weiter. Es handelte sich um eine Kreditsumme von insgesamt 2 108 000 € bei einem Gesamtvolumen der Vorhaben in Höhe von 12 450 000 €.

■ Zugang zum Beruf des Unternehmers im Binnenschiffsgüterverkehr

Die Ausübung der Unternehmertätigkeit in der Binnenschiffahrt 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 599 Anträge bearbeitet und 549 Urkunden ausgestellt (2011: 3 Urkunden).

Die Ausübung der Unternehmertätigkeit in der Binnenschiffahrt 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 599 Anträge bearbeitet und 549 Urkunden ausgestellt (2011: 3 Urkunden).



■ Erlaubnisverfahren für den Großraum- und Schwerverkehr

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 2011 wurde 1 Bescheinigung von der WSD West für derartige Transporte und keine Ablehnung ausgestellt (2010: keine).

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

Mit einer Bescheinigung gemäß §35 Abs. 5 GGVSEB, ausgestellt durch die zuständige WSD, kann der Beförderer nachweisen, dass der Containerverkehr auf dem Wasserweg nicht möglich ist. Im Jahr 2011 wurde von der WSD West keine diesbezügliche Bescheinigung erstellt (2010: 1); (2009: 2).

■ Schifffahrtsabgaben

Im Jahre 2011 wurden durch die WSD West 32 224 000 € an Schifffahrtsabgaben, Hafen- und Ufergeldern auf den norddeutschen Bundeswasserstraßen im Binnenbereich (= Wasserstraßen im Bereich der Wasser- und Schifffahrtsdirektionen West, Nordwest, Mitte und Ost) gegenüber 30 987 000 € im Jahr 2010 vereinnahmt (Mehreinnahmen von ca. 1 237 000 €). 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 €)
2010	59 056 421	8 674 357 969	30 987
2011	60 199 810	9 029 883 463	32 224

Tabelle 7: Vergleich der Schifffahrtsabgaben von 2010 und 2011

Containerverkehr auf den norddeutschen Wasserstraßen

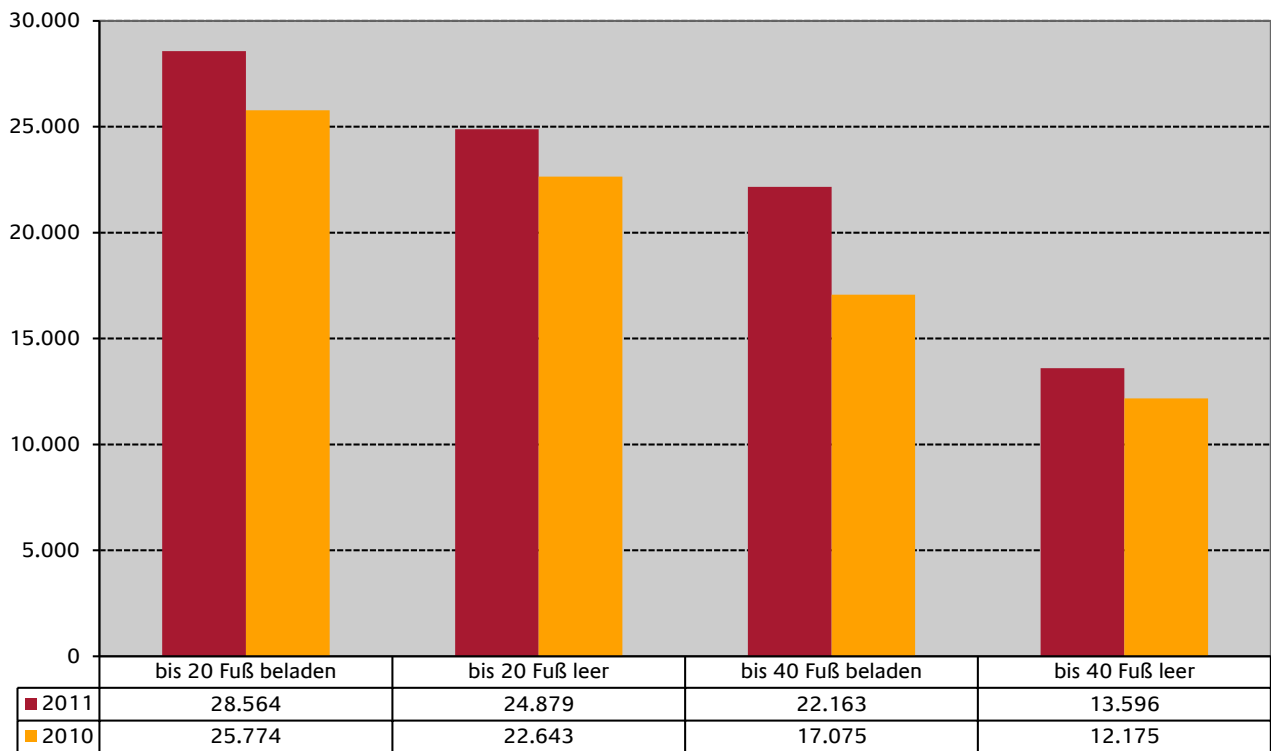


Abbildung 7: Containerverkehr 2010 und 2011

Auf den abgabepflichtigen norddeutschen Bundeswasserstraßen im Binnenbereich wurden in 2011 insgesamt 89 202 Container befördert. Die hier genannten Zahlen weichen von denen im Kapitel 4 Containerverkehr ab, weil der betrachtete Wasserstraßenbereich sich nicht nur auf die westdeutschen Kanäle beschränkt.

7. Sportboote und Wassertourismus

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 sogenannte Warteplätze für Sportbootschiffe eingerichtet. Spezifische Einrichtungen für die Sportschifffahrt erhöhen die Sicherheit und führen zu einer Entflechtung des Schiffsverkehrs.

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

Die Verbesserung der Infrastruktur und des Marketings für den deutschen Wassertourismus wurde im Zusammenhang mit den Fachaufgaben der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung (WSV) in den Koalitionsvertrag für die laufende Wahlperiode des Deutschen Bundestags aufgenommen. Auch die anstehende Strukturreform der WSV erhöht den Stellenwert der Freizeitschifffahrt und bietet nach Ansicht des Bundesverkehrsministeriums große Chancen für Wassersportler und Wassertourismus. Insbesondere für Wasserwege ohne Transportfunktion werden sanfter Tourismus, Natur- und Umweltschutz im Vordergrund stehen. Die Idee, die dahinter steckt lautet: „Mit innovativen Nutzungskonzepten können die Länder gemeinsam mit den Kommunen, den Verbänden und Privaten diese Potentiale ausschöpfen.“

Auch der Deutsche Bundestag hatte eine Initiative zur Verbesserung der Infrastruktur und des Marketings für den Wassertourismus gestartet. Der erwartete Abschlussbericht steht jedoch noch aus.



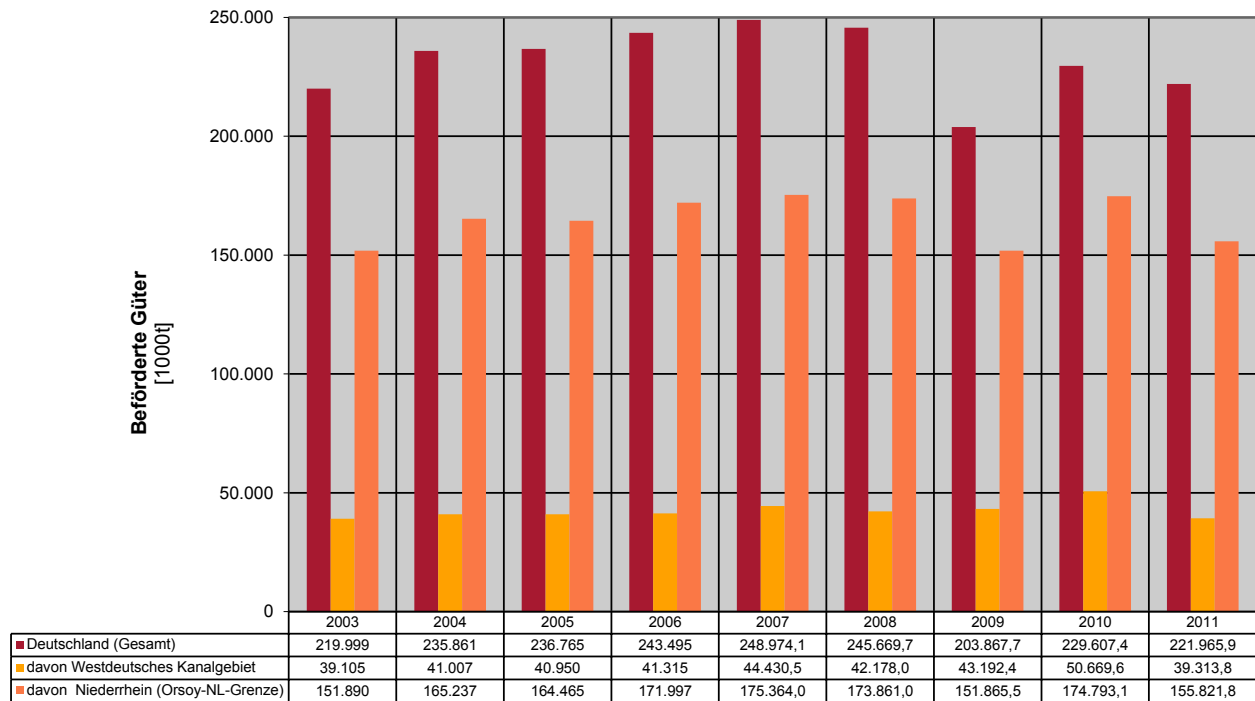
Anlage 1

Güterverkehr

Deutschland (Gesamt)	44
Übersicht WSD West – Güterverkehr 2011	45
Rhein	46
Übersicht Westdeutsches Kanalgebiet	49
Wesel-Datteln-Kanal	50
Rhein-Herne-Kanal	54
Datteln-Hamm-Kanal	55
Dortmund-Ems-Kanal	56
Küstenkanal	58

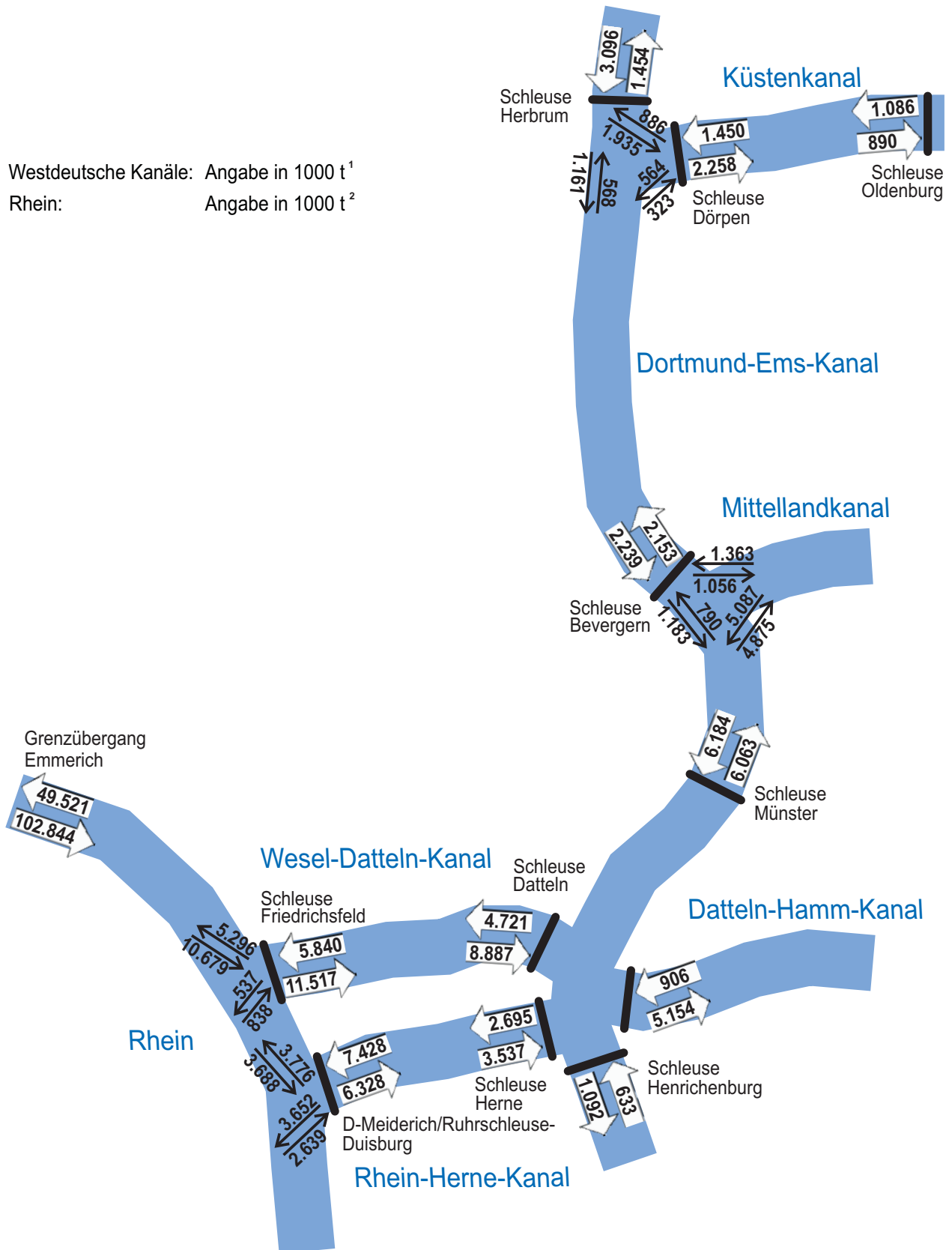
Deutschland (Gesamt)²

Güterbeförderung im gesamten deutschen Wasserstraßennetz



Übersicht WSD West – Güterverkehr 2011

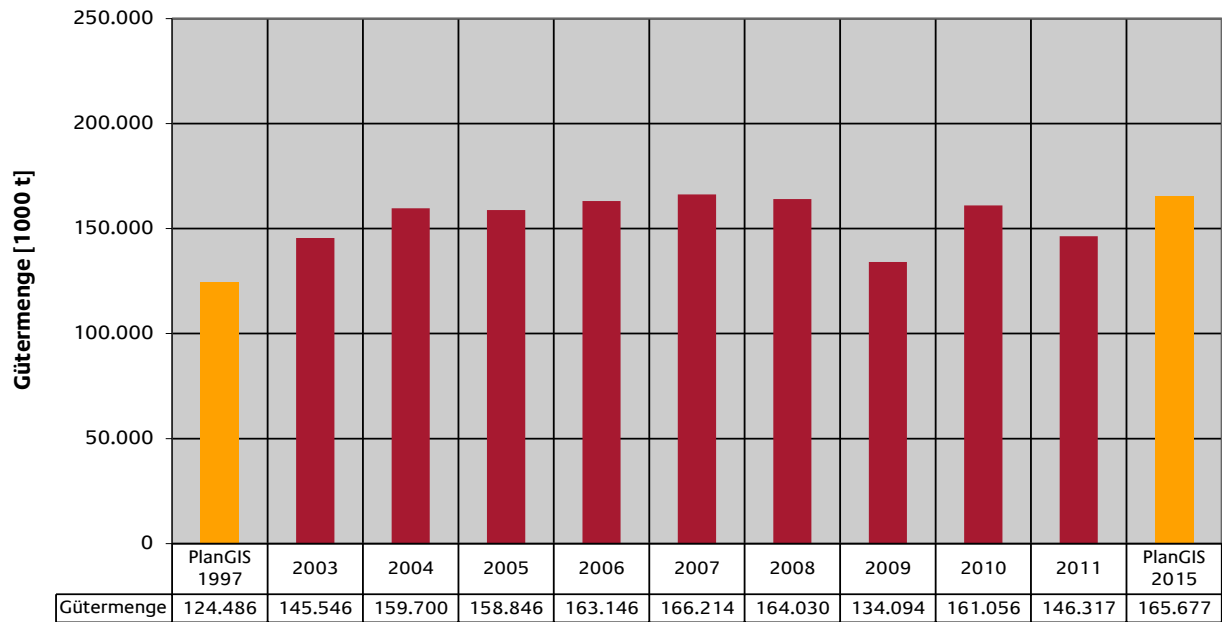
Westdeutsche Kanäle: Angabe in 1000 t¹
 Rhein: Angabe in 1000 t²



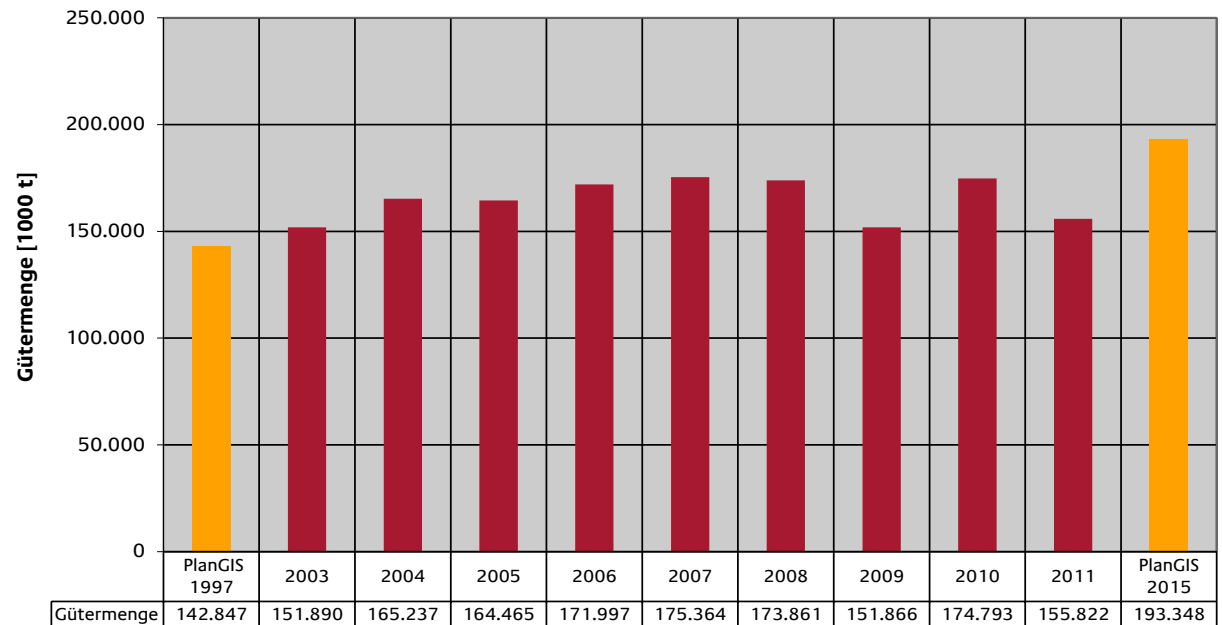
¹ Datengrundlage: Abgabenerhebungsprogramm (ASS) der WSV
² Datengrundlage: Statistisches Bundesamt

Rhein²

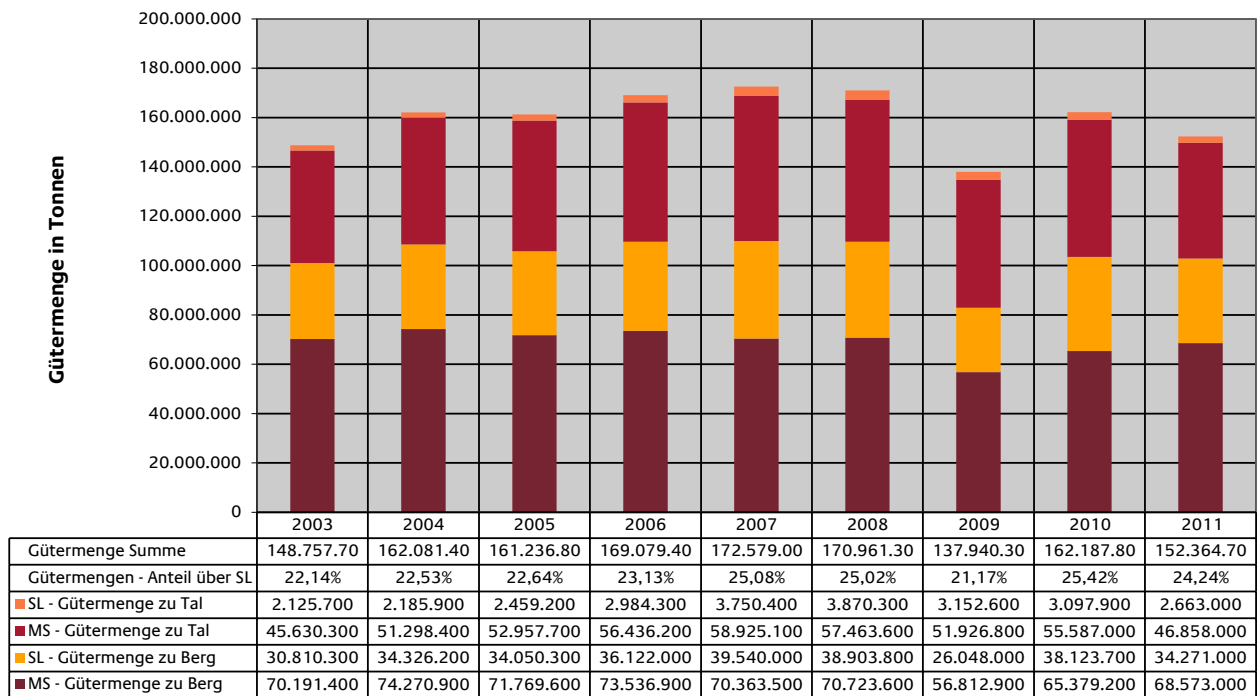
Lülsdorf – Orsoy in Gütertonnen/Jahr und Prognose nach PlanGIS



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



Durchgangsverkehr bei Emmerich



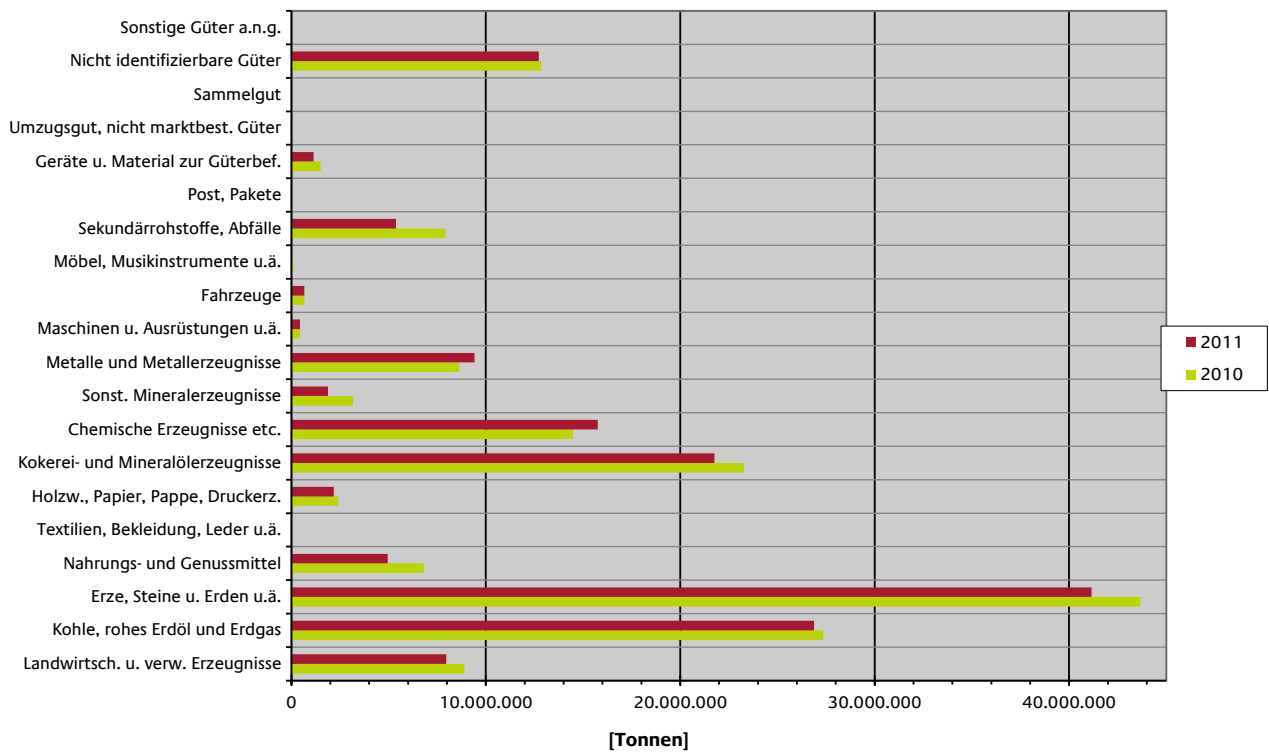
Emmerich (Güterverkehr nach Hauptgüterarten)

Güterart	2010			2011			Veränderung in %
	zu Berg	zu Tal	Gesamt	zu Berg	zu Tal	Gesamt	
Landwirtsch. u. verw. Erzeugnisse	2.538.500	6.355.100	8.893.600	3.061.400	4.904.200	7.965.600	-10,4%
Kohle, rohes Erdöl und Erdgas	27.017.200	329.600	27.346.800	26.608.800	279.100	26.887.900	-1,7%
Erze, Steine u. Erden u.ä.	29.960.700	13.709.600	43.670.300	28.859.900	12.288.800	41.148.700	-5,8%
Nahrungs- und Genussmittel	3.993.300	2.810.600	6.803.900	3.159.000	1.787.800	4.946.800	-27,3%
Textilien, Bekleidung, Leder u.ä.	26.500	12.200	38.700	5.200	5.100	10.300	-73,4%
Holzw., Papier, Pappe, Druckerz.	1.611.400	798.700	2.410.100	1.534.100	642.600	2.176.700	-9,7%
Kokerei- und Mineralerzeugnisse	18.575.000	4.698.900	23.273.900	17.000.300	4.762.500	21.762.800	-6,5%
Chemische Erzeugnisse etc.	8.192.600	6.288.500	14.481.100	8.803.000	6.961.300	15.764.300	8,9%
Sonst. Mineralerzeugnisse	1.234.000	1.935.100	3.169.100	388.900	1.497.300	1.886.200	-40,5%
Metalle und Metallerzeugnisse	4.552.500	4.079.100	8.631.600	5.625.700	3.789.800	9.415.500	9,1%
Maschinen u. Ausrüstungen u.ä.	184.001	242.700	426.701	150.600	294.000	444.600	4,2%
Fahrzeuge	166.600	502.000	668.600	132.100	534.000	666.100	-0,4%
Möbel, Musikinstrumente u.ä.	49.500	44.500	94.000	12.600	12400	25.000	-73,4%
Sekundärrohstoffe, Abfälle	2.832.800	5.088.300	7.921.100	1.567.700	3.810.600	5.378.300	-32,1%
Post, Pakete	0	0	0	0	0	0	0,0%
Geräte u. Material zur Güterbef.	1.164.200	337.400	1.501.600	825.300	313100	1.138.400	-24,2%
Umzugsgut, nicht marktbest. Güter	0	4.200	4.200	1.100	1800	2.900	-31,0%
Sammelgut	0	0	0	2.000	4800	6.800	
Nicht identifizierbare Güter	4.564.600	8.287.800	12.852.400	5.104.800	7624000	12.728.800	-1,0%
Sonstige Güter a.n.g.	0	0	0	1.300	7900	9.200	
Summe:	106.663.401	55.524.300	162.187.701	102.843.800	49.521.100	152.364.900	

² Datengrundlage: Statistisches Bundesamt

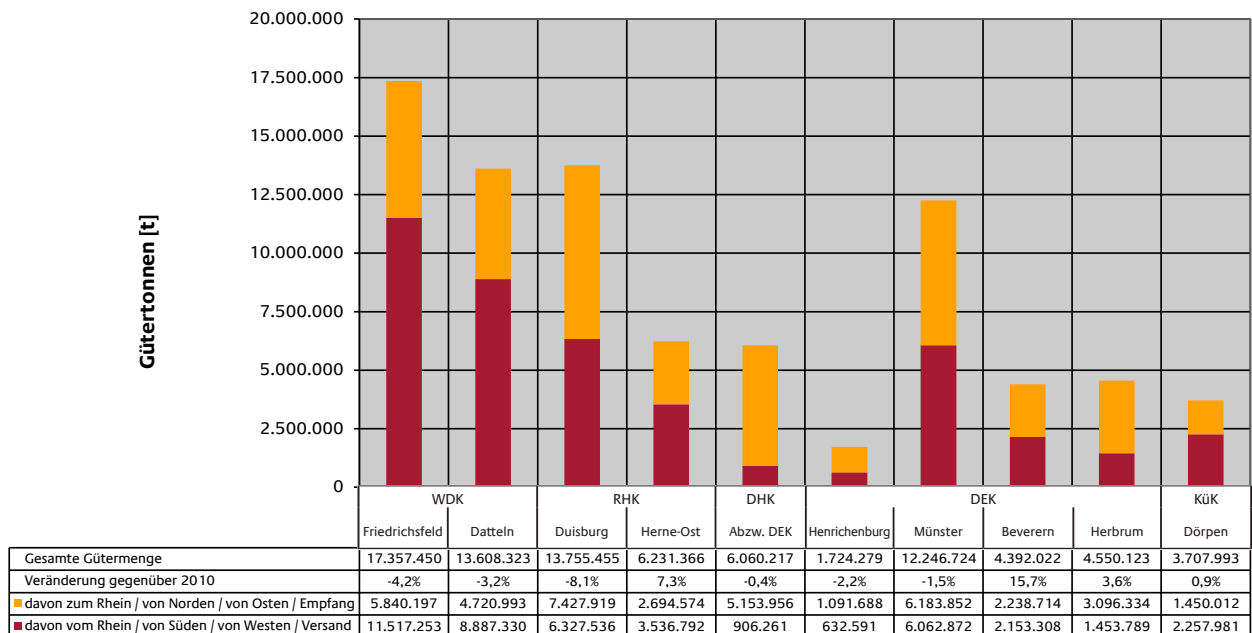
Rhein²

Verkehr nach Hauptgüterarten Grenzübergang Emmerich



Übersicht Westdeutsches Kanalgebiet

Transportierte Gütermengen¹

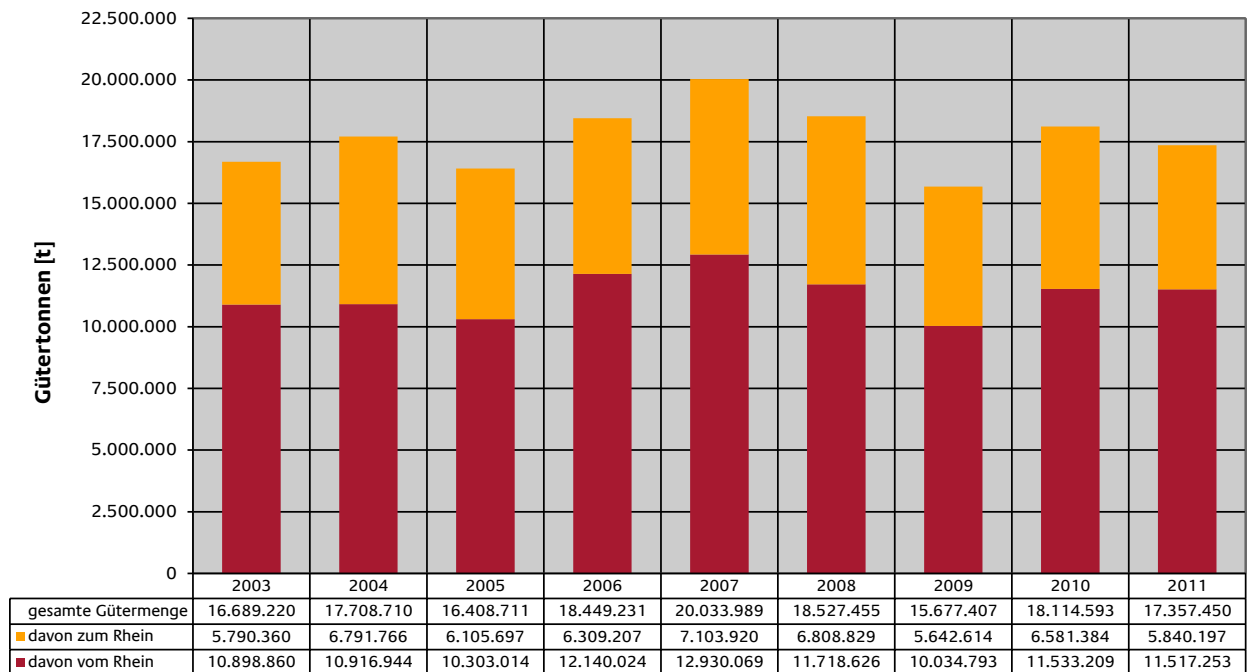


¹ Datengrundlage: Abgabenerhebungsprogramm (ASS) der WSV

² Datengrundlage: Statistisches Bundesamt

Wesel-Datteln-Kanal¹

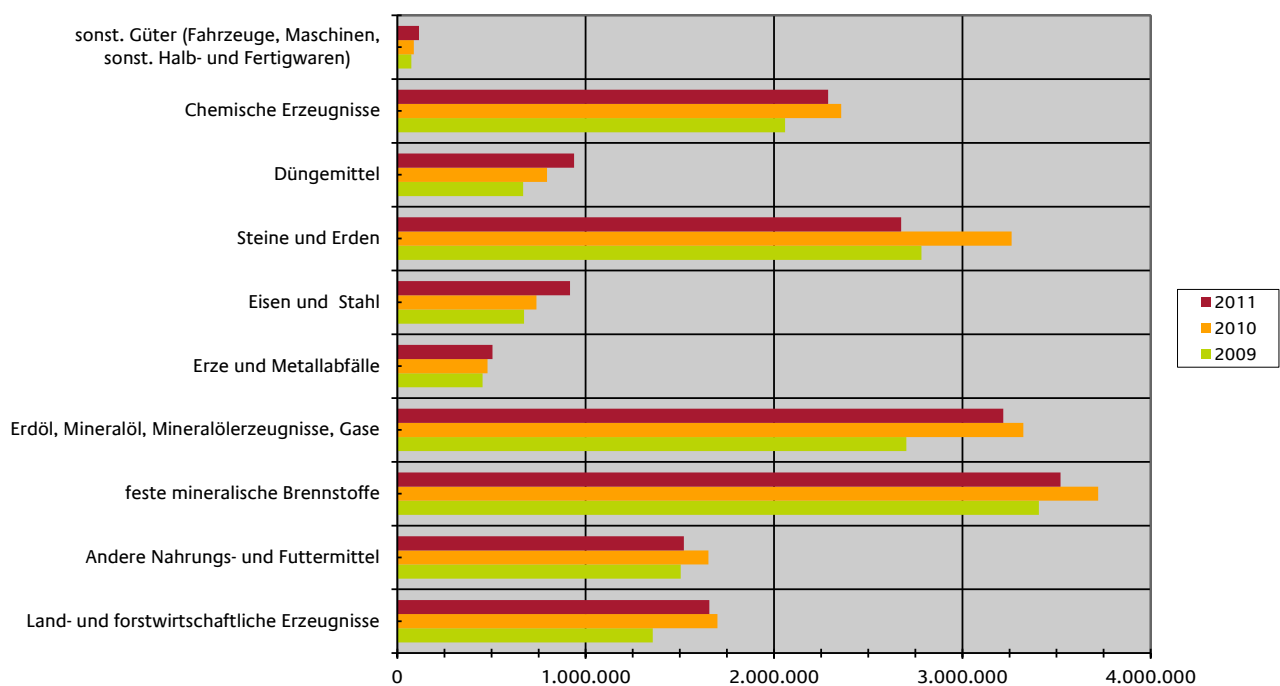
Schleuse Friedrichsfeld (Gütermenge in Tonnen)



Schleuse Friedrichsfeld (Güterverkehr nach Hauptgüterarten)

Güterart	in t			in t			in t			Veränderung in t	Veränderung 2010 zu 2011 in %
	2009			2010			2011				
	vom Rhein	zum Rhein	Gesamt	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	288.144	1.367.754	1.655.898	-44.224	-2,6%
Andere Nahrungs- und Futtermittel	1.077.881	426.377	1.504.258	1.063.190	588.898	1.652.088	1.220.507	301.289	1.521.796	-130.292	-7,9%
feste mineralische Brennstoffe	3.234.626	171.184	3.405.810	3.528.992	192.428	3.721.420	3.361.781	159.259	3.521.040	-200.380	-5,4%
Erdöl, Mineralöl, Mineralölerzeugnisse, Gase	2.134.593	568.217	2.702.810	2.676.651	646.417	3.323.068	2.547.385	670.267	3.217.652	-105.416	-3,2%
Erze und Metallabfälle	104.263	347.768	452.031	152.889	326.126	479.015	158.336	346.738	505.074	26.059	5,4%
Eisen und Stahl	309.335	363.789	673.124	338.772	399.813	738.585	446.854	470.271	917.125	178.540	24,2%
Steine und Erden	1.219.180	1.563.094	2.782.274	1.491.413	1.770.183	3.261.596	1.380.522	1.294.167	2.674.689	-586.907	-18,0%
Düngemittel	569.669	98.778	668.447	624.071	170.789	794.860	735.936	201.992	937.928	143.068	18,0%
Chemische Erzeugnisse	1.160.249	898.406	2.058.655	1.397.706	958.384	2.356.090	1.362.524	925.163	2.287.687	-68.403	-2,9%
sonst. Güter (Fahrzeuge, Maschinen, sonst. Halb- und Fertigwaren)	18.091	56.287	74.378	45.266	42.483	87.749	15.264	99.342	114.606	26.857	30,6%
Summe	10.034.793	5.642.614	15.677.407	11.533.209	6.581.384	18.114.593	11.517.253	5.836.242	17.353.495	-761.098	-4,2%

Verkehr nach Hauptgüterarten WDK – Schleuse Friedrichsfeld



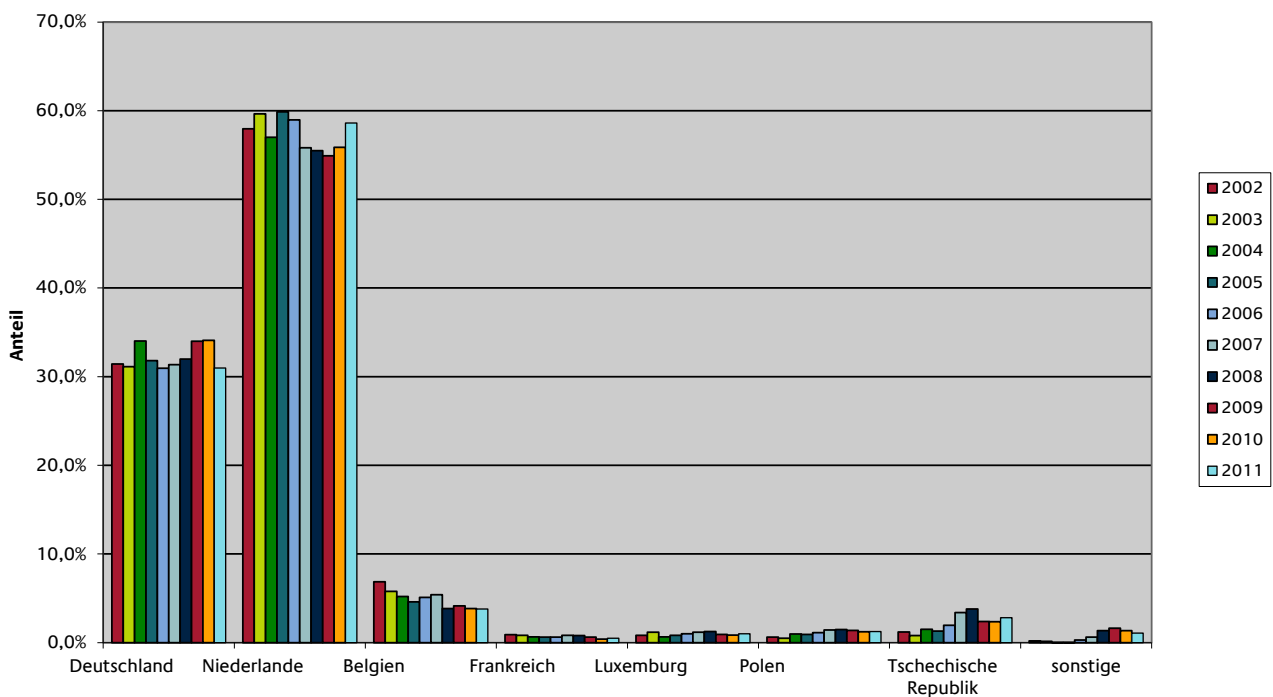
¹ Datengrundlage: Abgabenerhebungsprogramm (ASS) der WSV

Wesel-Datteln-Kanal¹

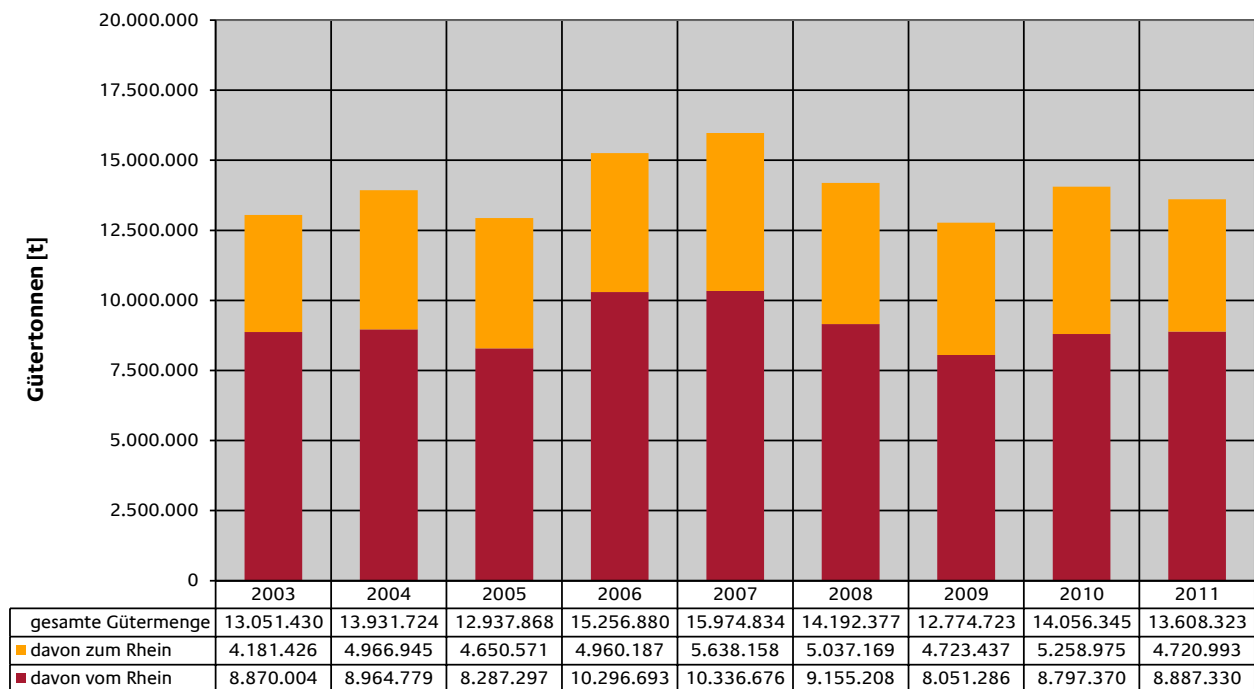
Schleuse Friedrichsfeld (Güterverkehr nach Flaggenanteilen)

	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Deutschland	31,4%	31,1%	34,0%	31,8%	30,9%	31,4%	32,0%	34,0%	34,1%	31,0%
Niederlande	57,9%	59,6%	57,0%	59,9%	59,0%	55,8%	55,5%	54,9%	55,9%	58,6%
Belgien	6,9%	5,8%	5,2%	4,6%	5,1%	5,4%	3,8%	4,1%	3,8%	3,8%
Frankreich	0,9%	0,8%	0,6%	0,6%	0,6%	0,8%	0,8%	0,6%	0,4%	0,5%
Luxemburg	0,8%	1,2%	0,6%	0,8%	1,0%	1,2%	1,3%	0,9%	0,9%	1,0%
Polen	0,6%	0,5%	1,0%	0,9%	1,1%	1,4%	1,5%	1,4%	1,2%	1,3%
Tschechische Republik	1,2%	0,8%	1,5%	1,3%	1,9%	3,4%	3,8%	2,4%	2,4%	2,8%
sonstige	0,2%	0,1%	0,0%	0,0%	0,3%	0,6%	1,4%	1,6%	1,4%	1,1%

Schleuse Friedrichsfeld (Flaggenanteil)



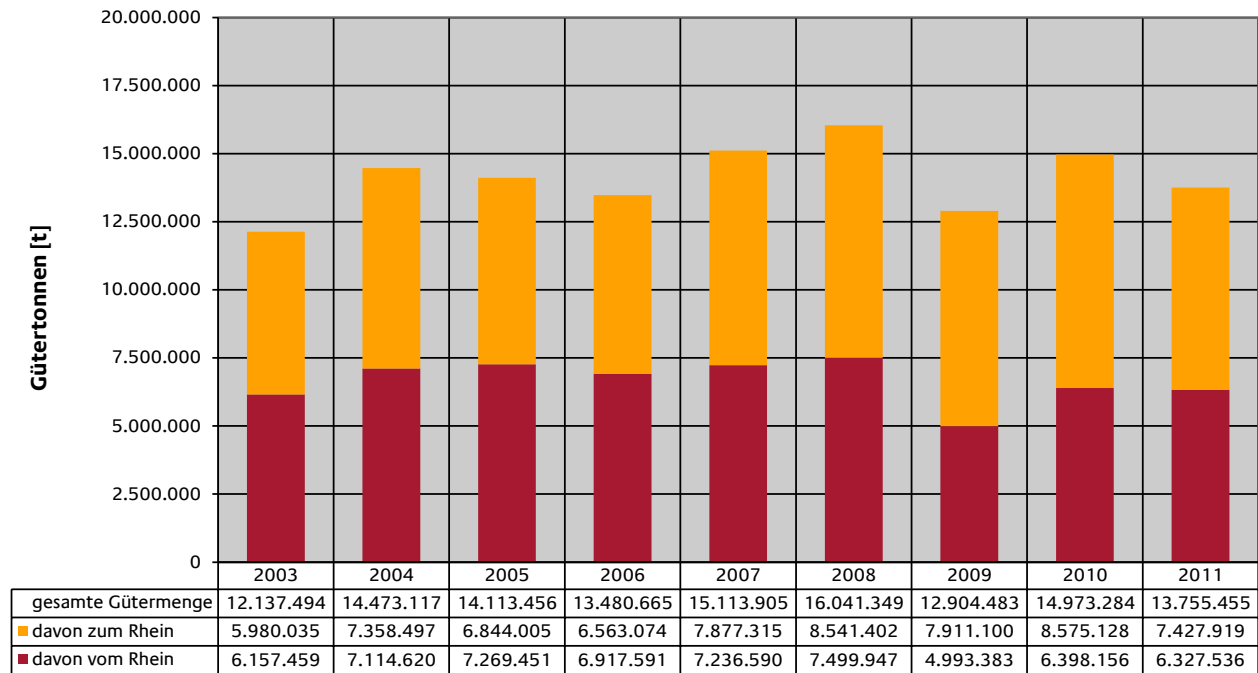
Schleuse Datteln (Gütermenge in Tonnen)



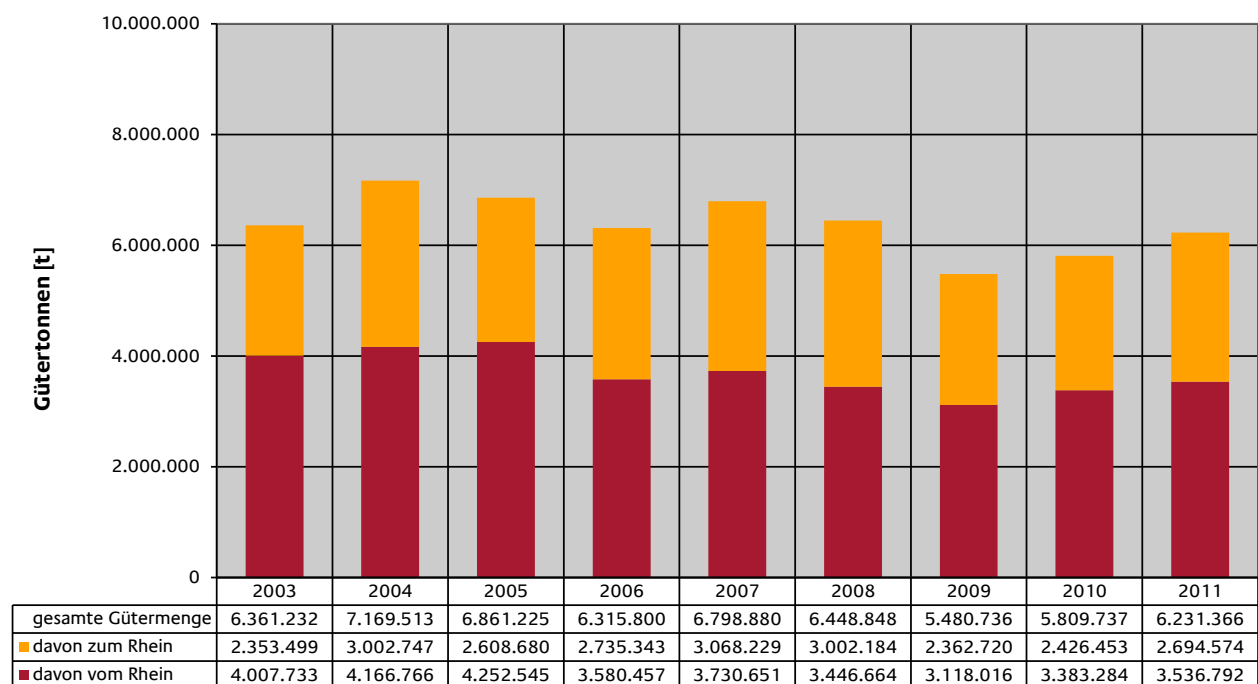
¹ Datengrundlage: Abgabenerhebungsprogramm (ASS) der WSV

Rhein-Herne-Kanal¹

Schleusen Duisburg (Gütermenge in Tonnen)

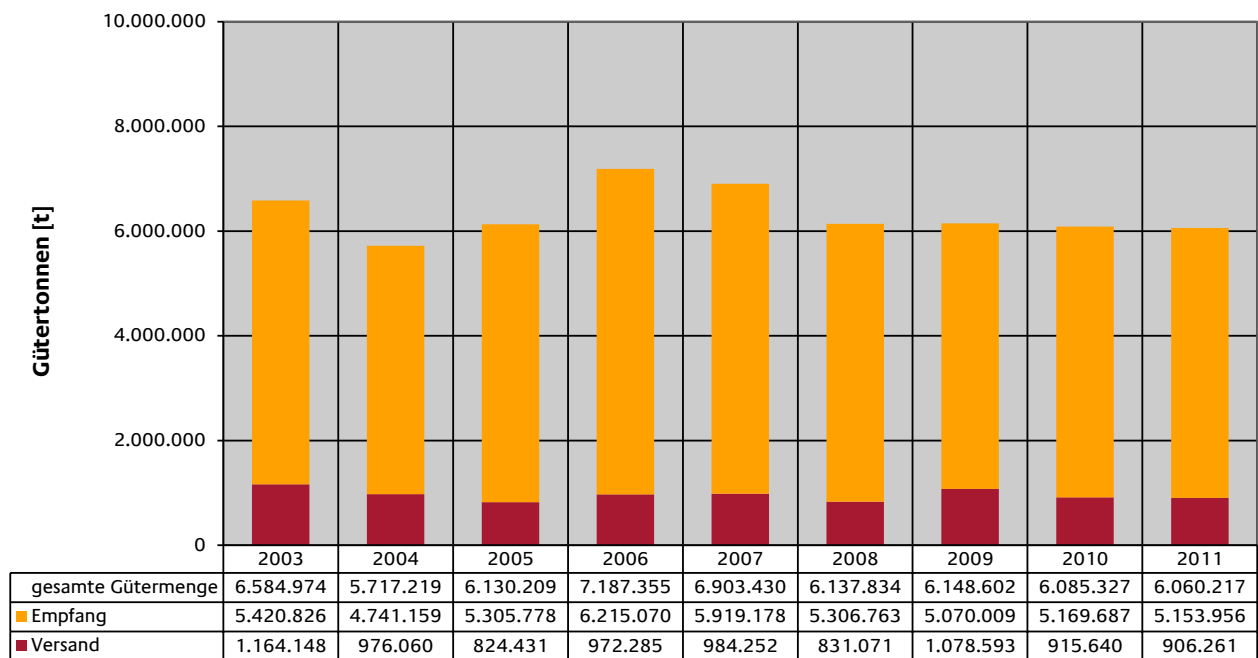


Schleuse Herne-Ost (Gütermenge in Tonnen)



Datteln-Hamm-Kanal¹

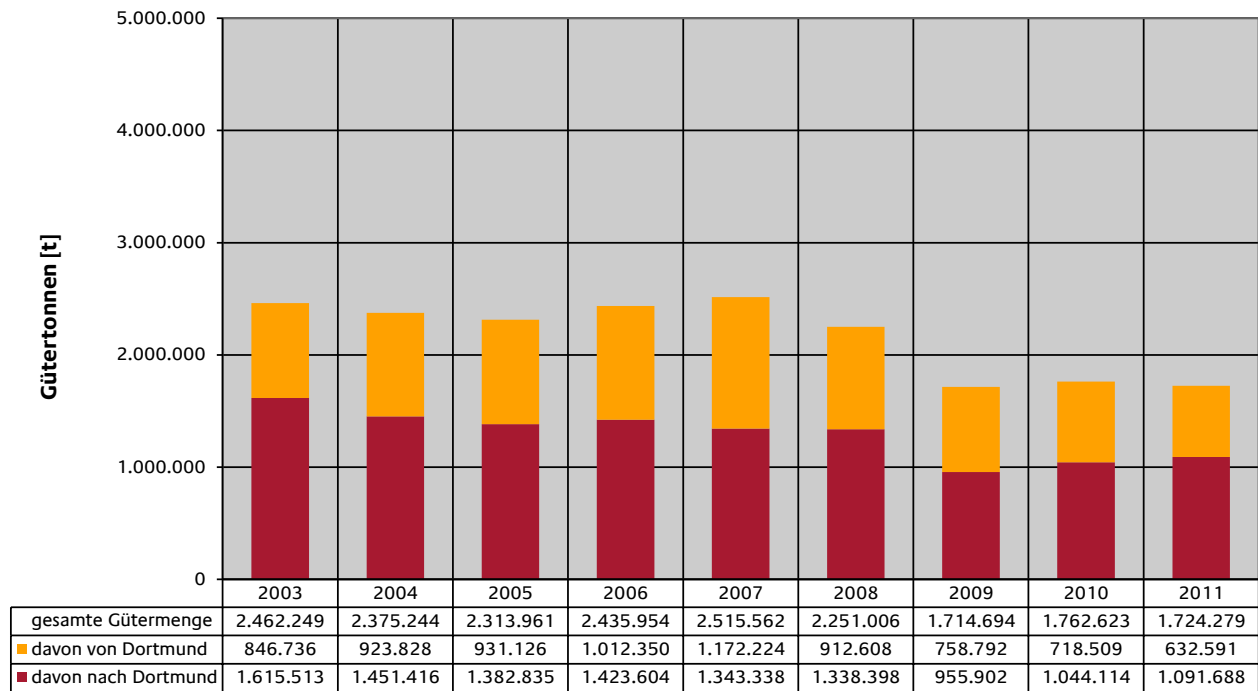
Abzweig vom DEK in den DHK



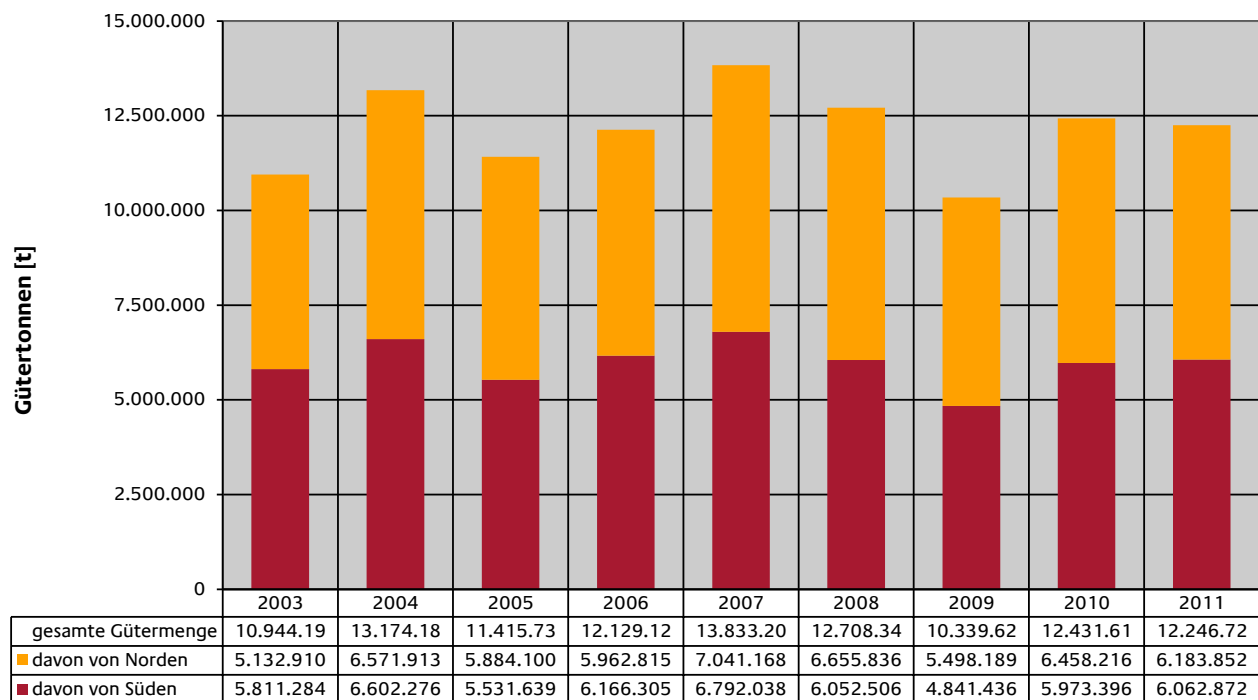
¹ Datengrundlage: Abgabenerhebungsprogramm (ASS) der WSV

Dortmund-Ems-Kanal¹

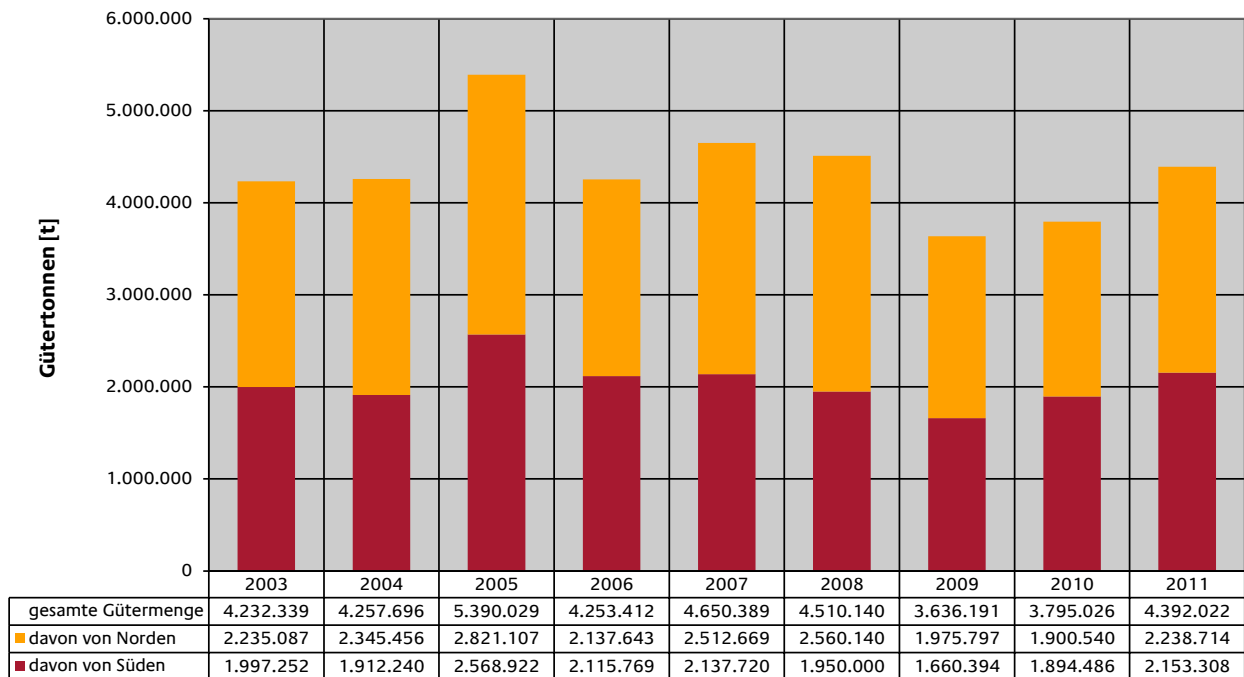
DEK Süd: Schleuse Henrichenburg (Gütermenge in Tonnen)



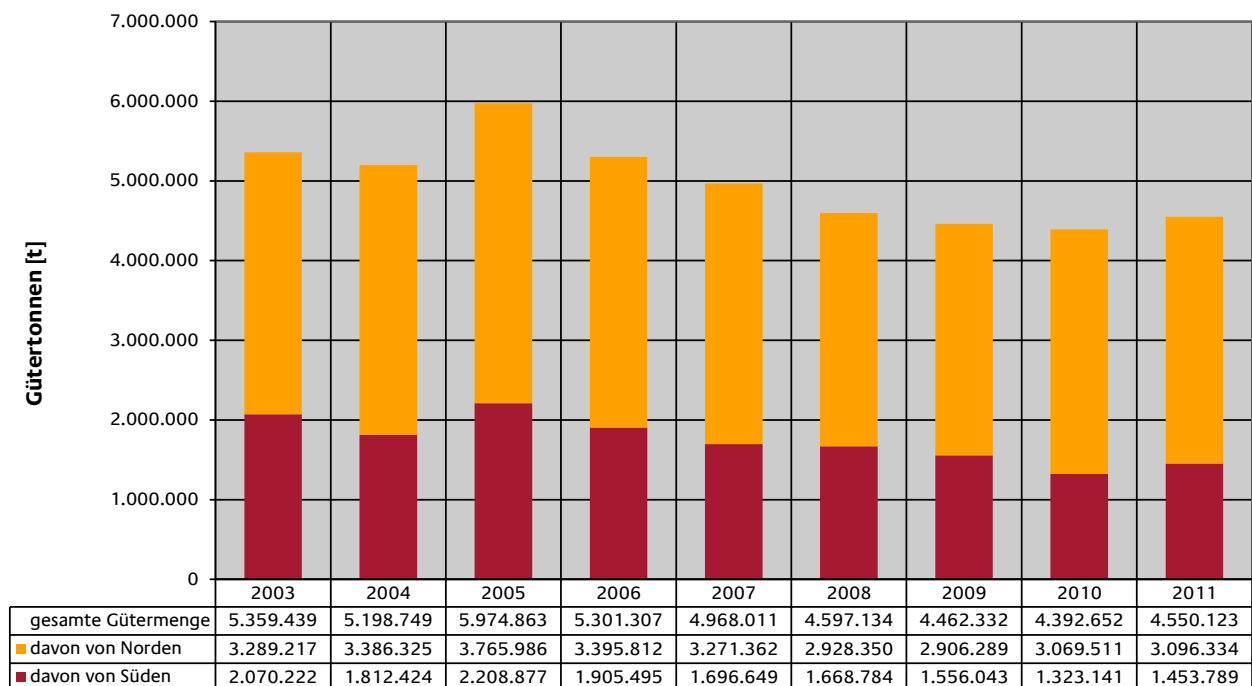
DEK Süd: Schleuse Münster (Gütermenge in Tonnen)



DEK Nord: Schleuse Bevergern (Gütermenge in Tonnen)



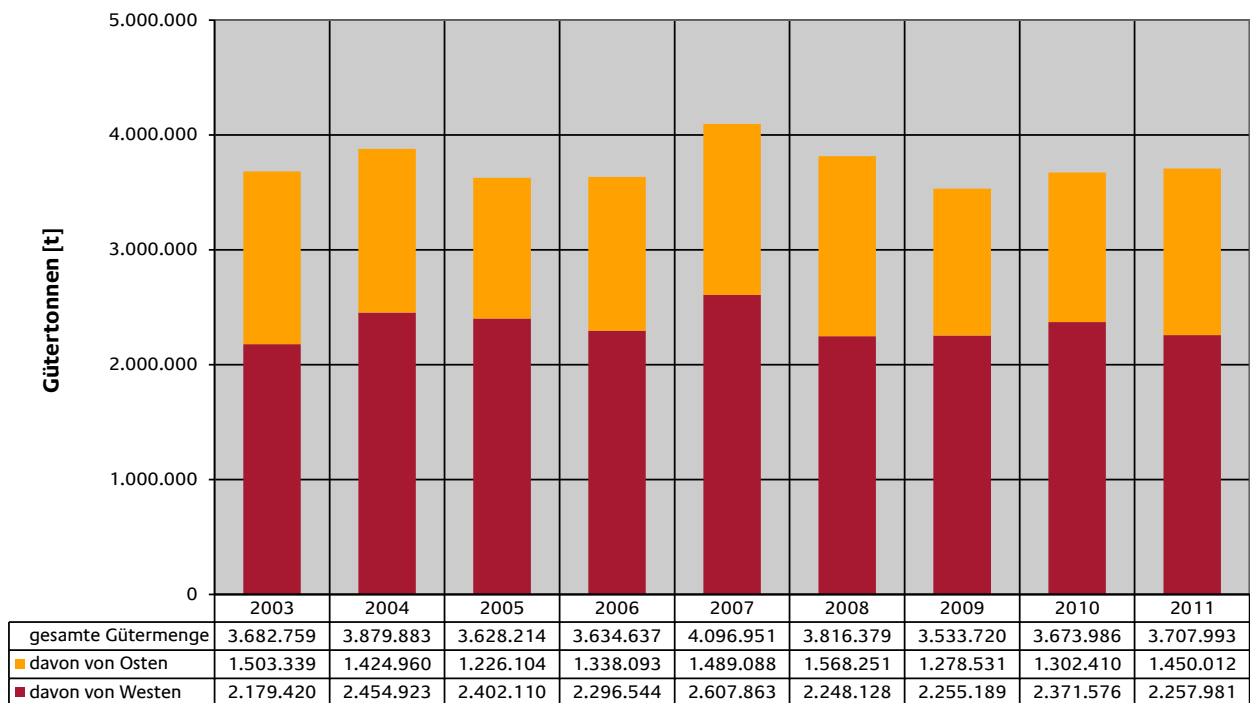
DEK Nord: Schleuse Herbrum (Gütermenge in Tonnen)



¹ Datengrundlage: Abgabenerhebungsprogramm (ASS) der WSV

Küstenkanal¹

Schleuse Dörpen (Gütermenge in Tonnen)



¹ Datengrundlage: Abgabenerhebungsprogramm (ASS) der WSV

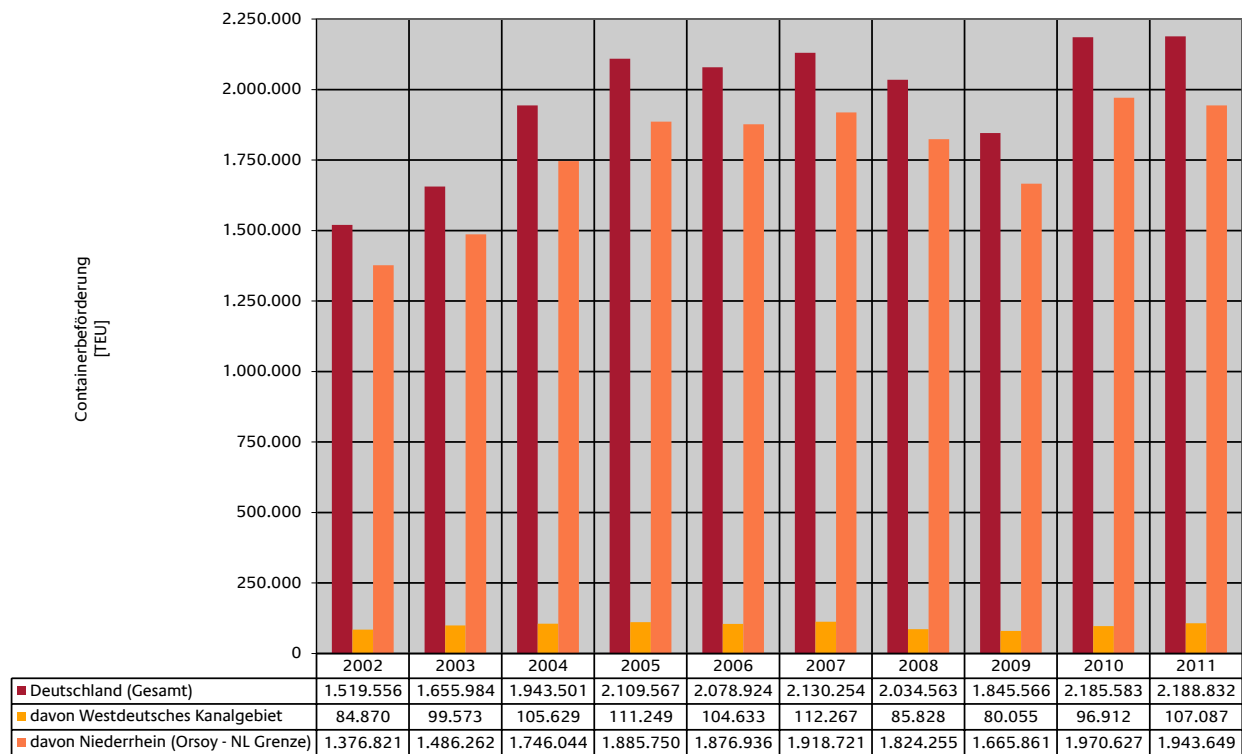
Anlage 2

Container

Deutschland (Gesamt).....	60
Übersicht WSD West – Containerverkehr 2011	61
Rhein.....	62
Übersicht Westdeutsches Kanalgebiet	63
Wesel-Datteln-Kanal.....	64
Rhein-Herne-Kanal.....	65
Dortmund-Ems-Kanal.....	66
Küstenkanal.....	68

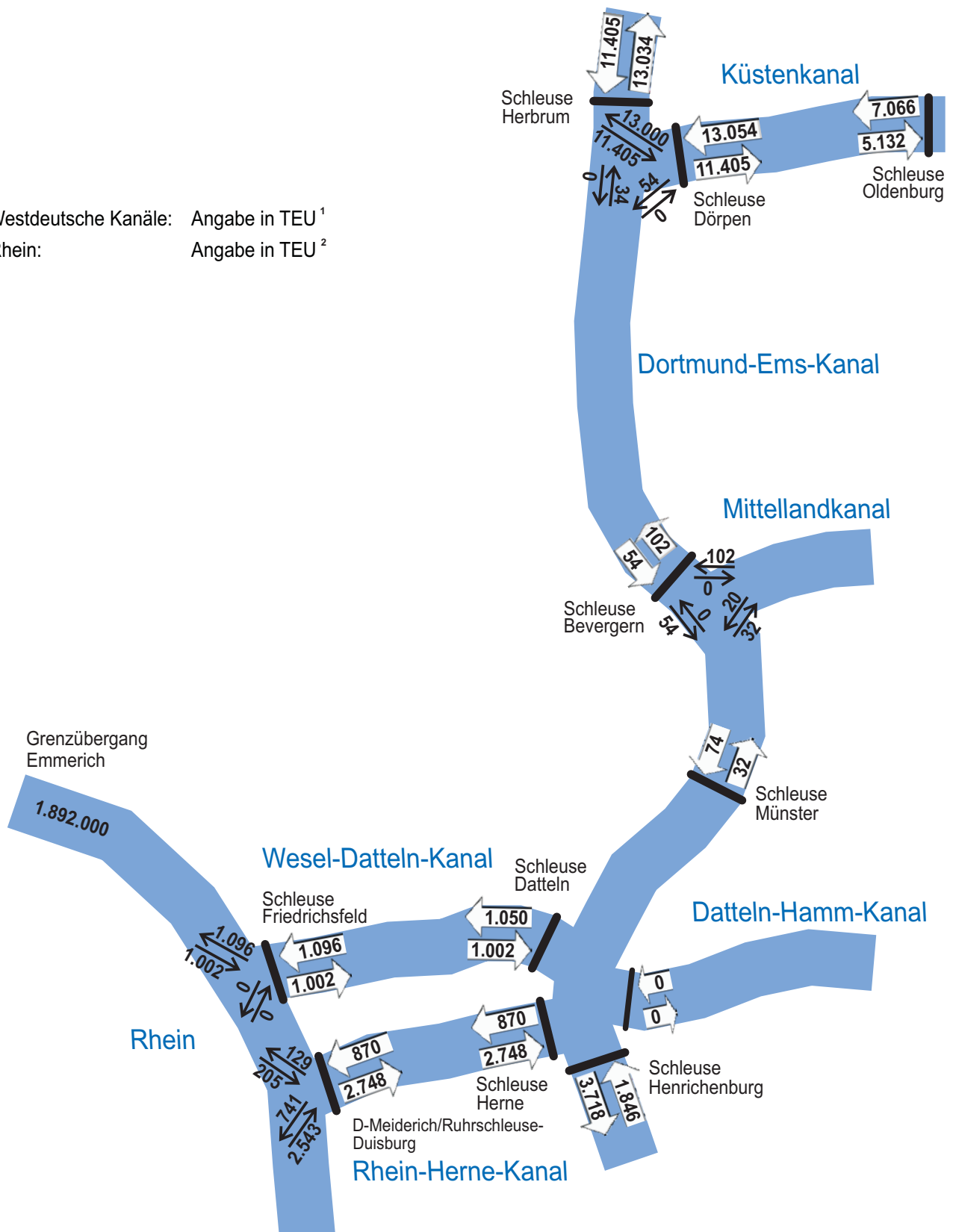
Deutschland (Gesamt)²

In Containern beförderte Güter im gesamten deutschen Wasserstraßennetz



Übersicht WSD West – Containerverkehr 2011

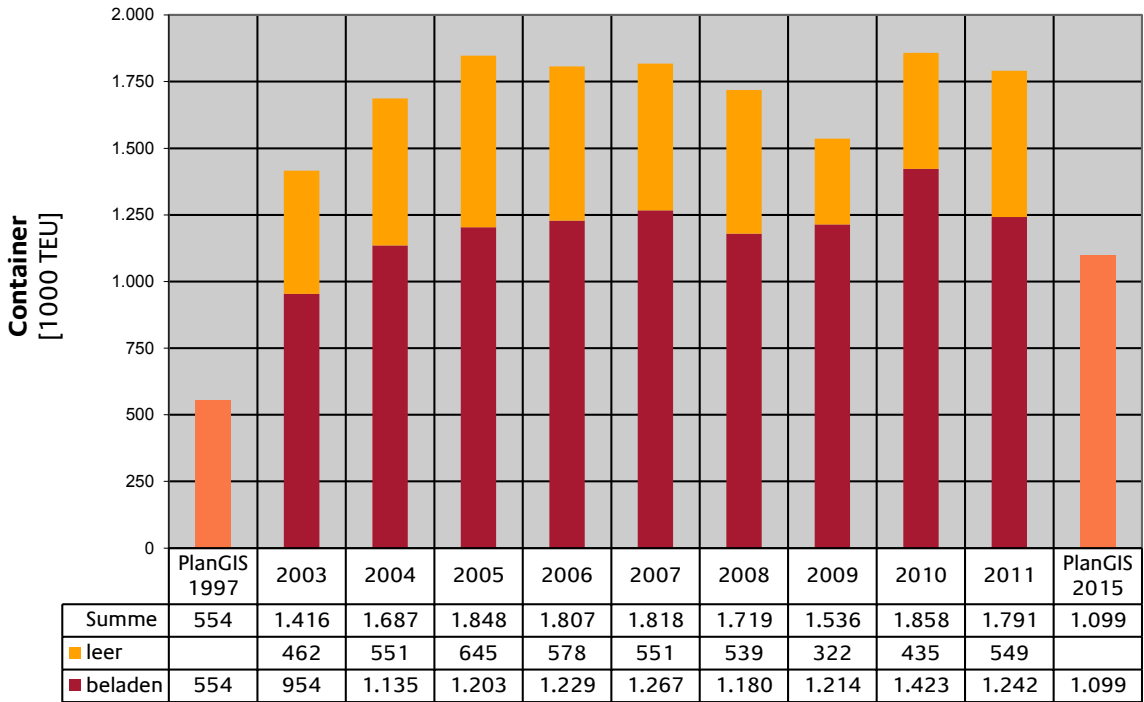
Westdeutsche Kanäle: Angabe in TEU¹
 Rhein: Angabe in TEU²



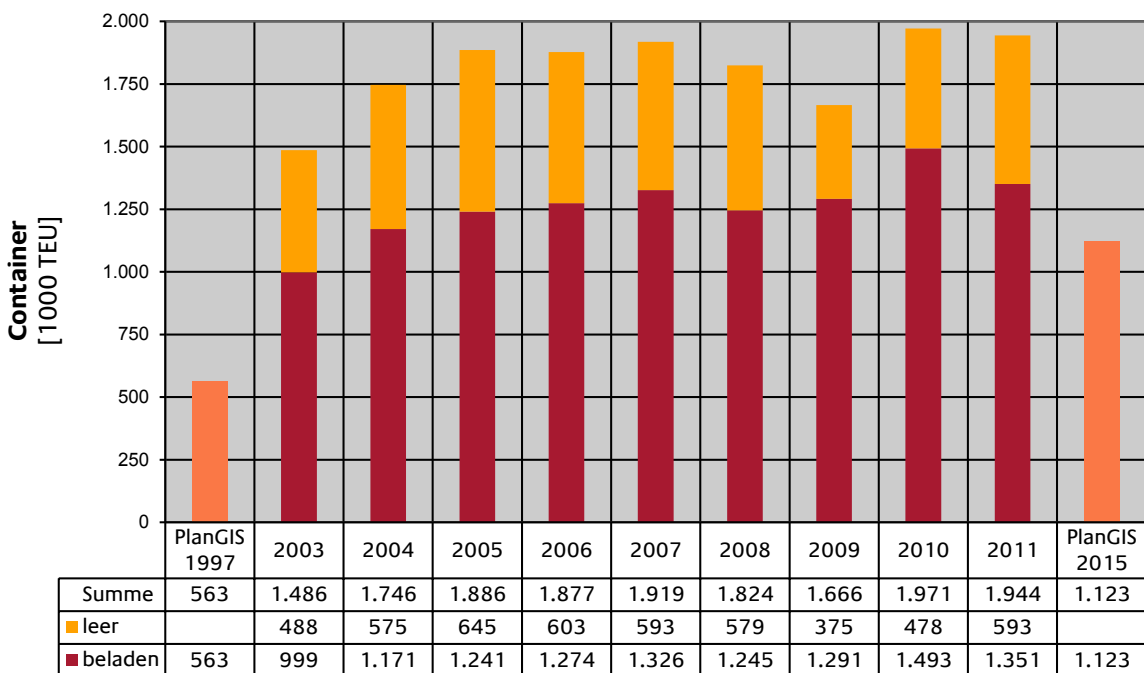
¹ Datengrundlage: Abgabenerhebungsprogramm (ASS) der WSV
² Datengrundlage: Statistisches Bundesamt

Rhein²

Lülsdorf – Orsoy in Gütertonnen/Jahr und Prognose nach PlanGIS

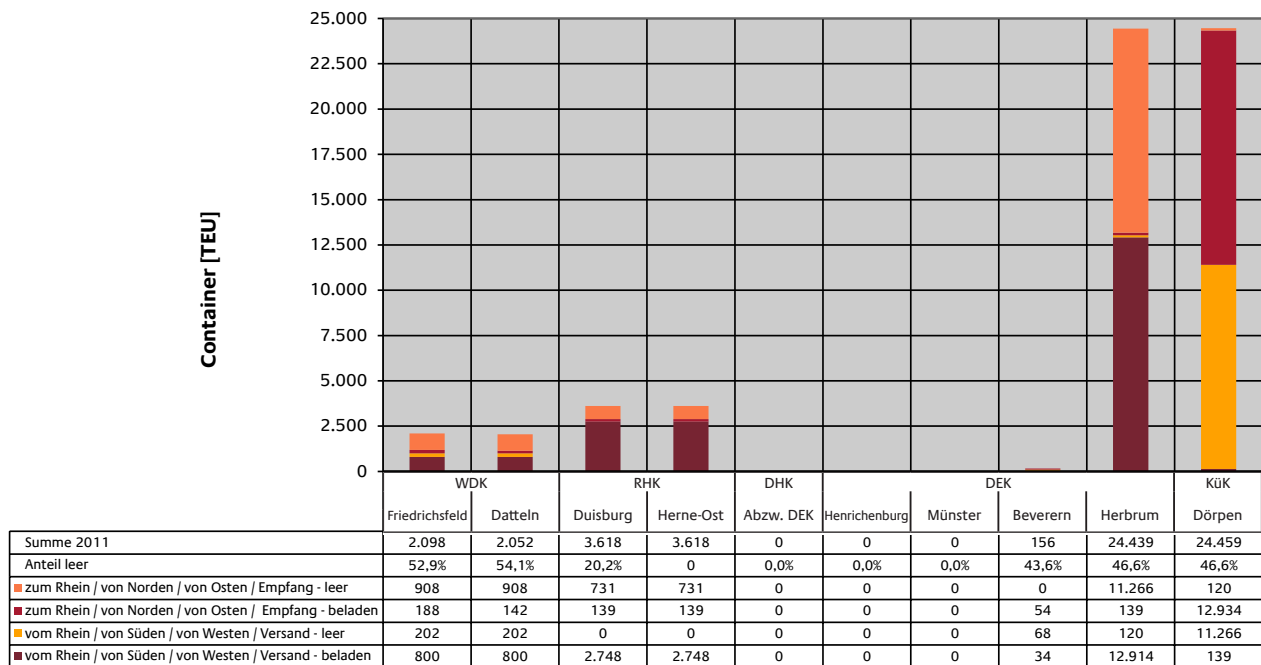


Orsoy – NL-Grenze in Gütertonnen/Jahr und Prognose nach PlanGIS



Übersicht Westdeutsches Kanalgebiet¹

Anzahl der transportierten Container

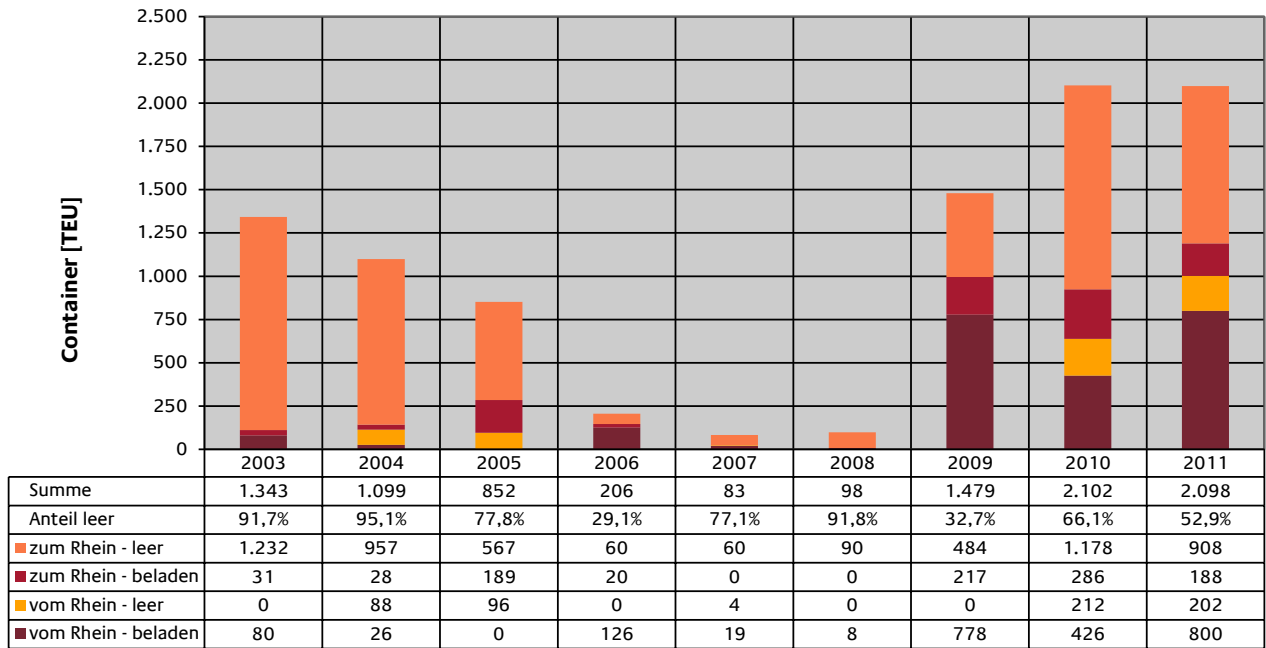


¹ Datengrundlage: Abgabenerhebungsprogramm (ASS) der WSV

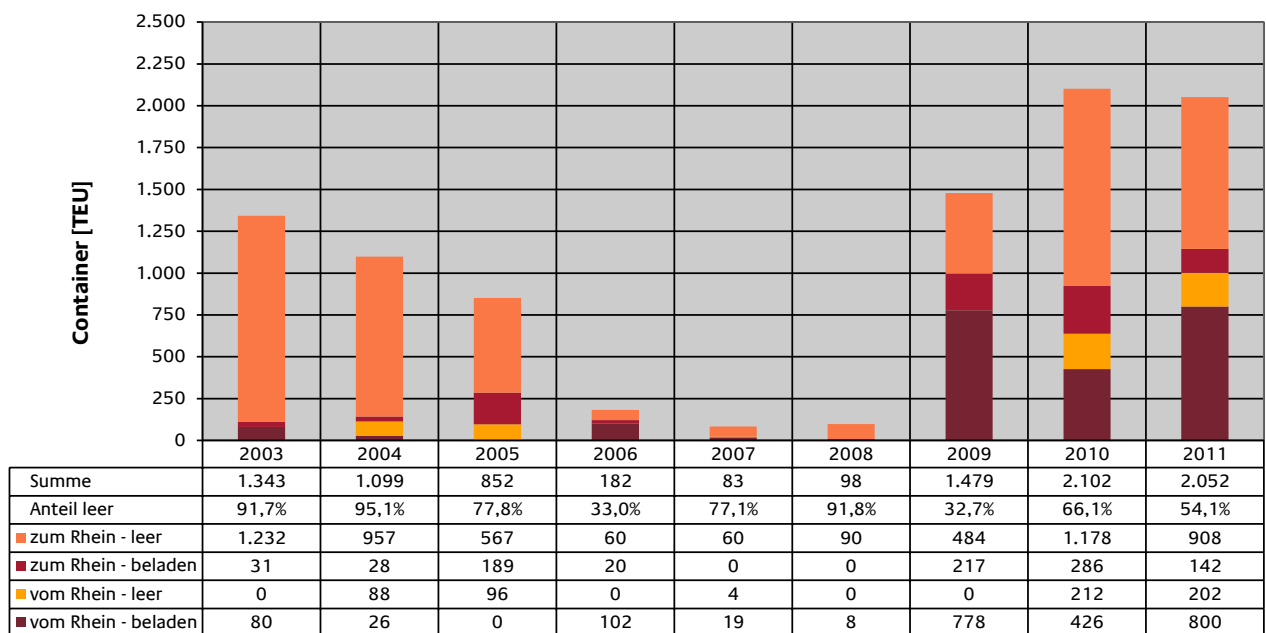
² Datengrundlage: Statistisches Bundesamt

Wesel-Datteln-Kanal¹

Schleuse Friedrichsfeld (Container in TEU)

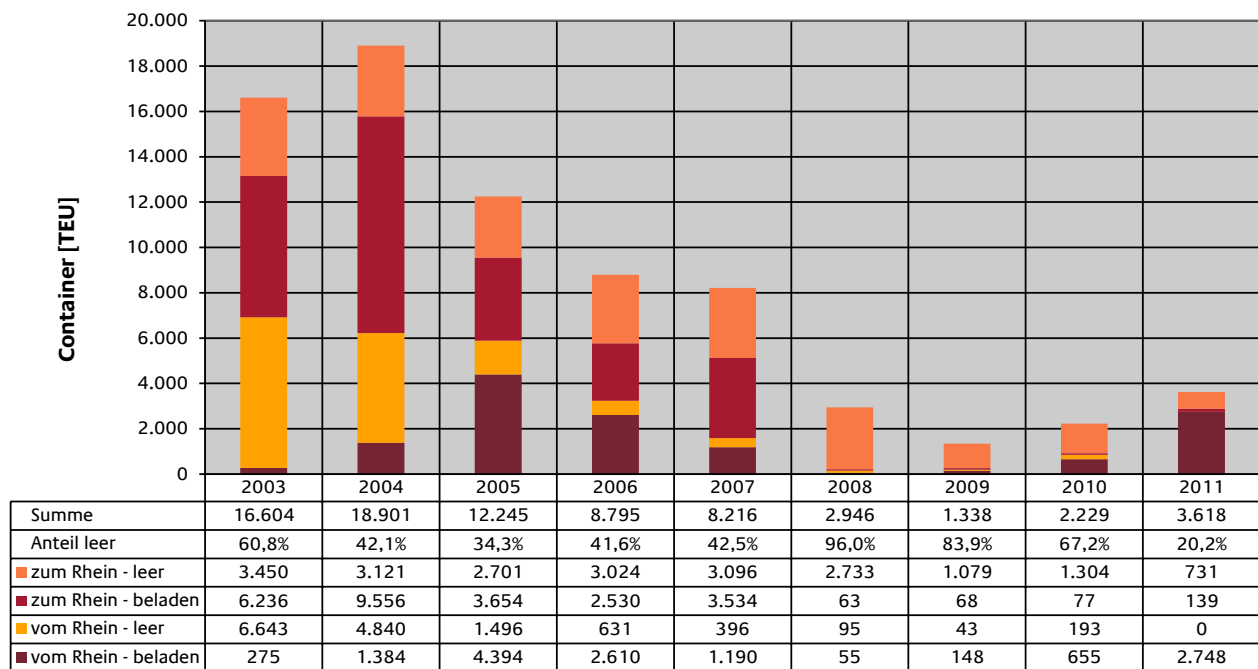


Schleuse Datteln (Container in TEU)

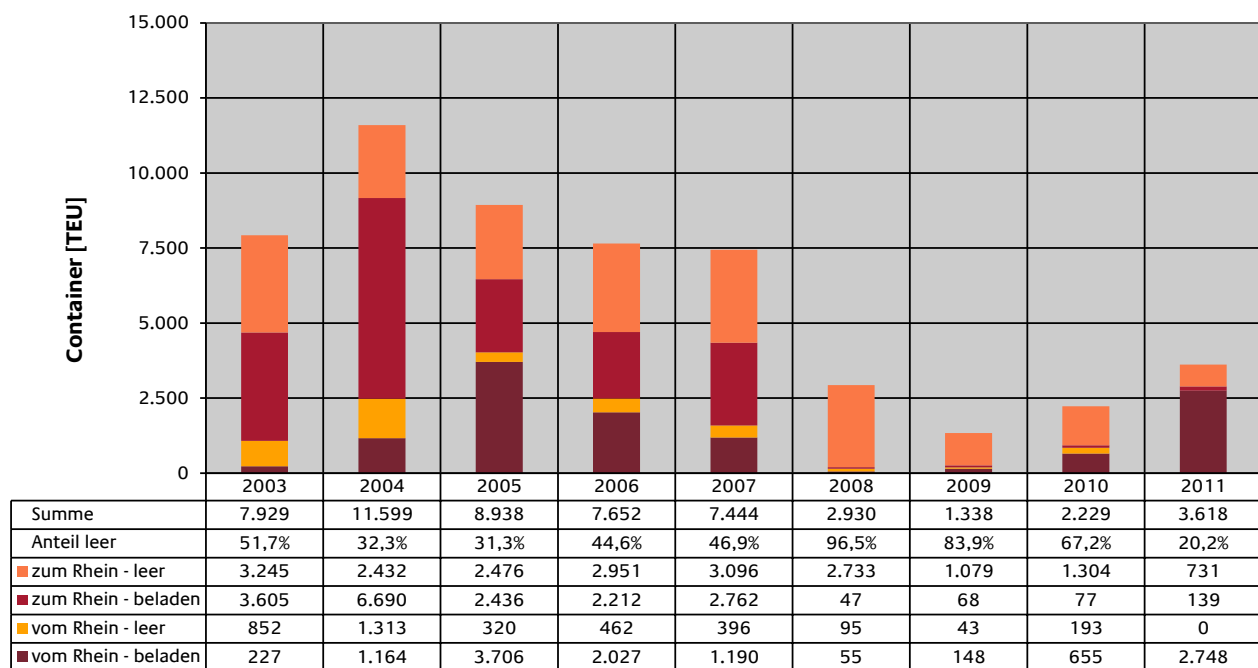


Rhein-Herne-Kanal¹

Schleusen Duisburg (Container in TEU)



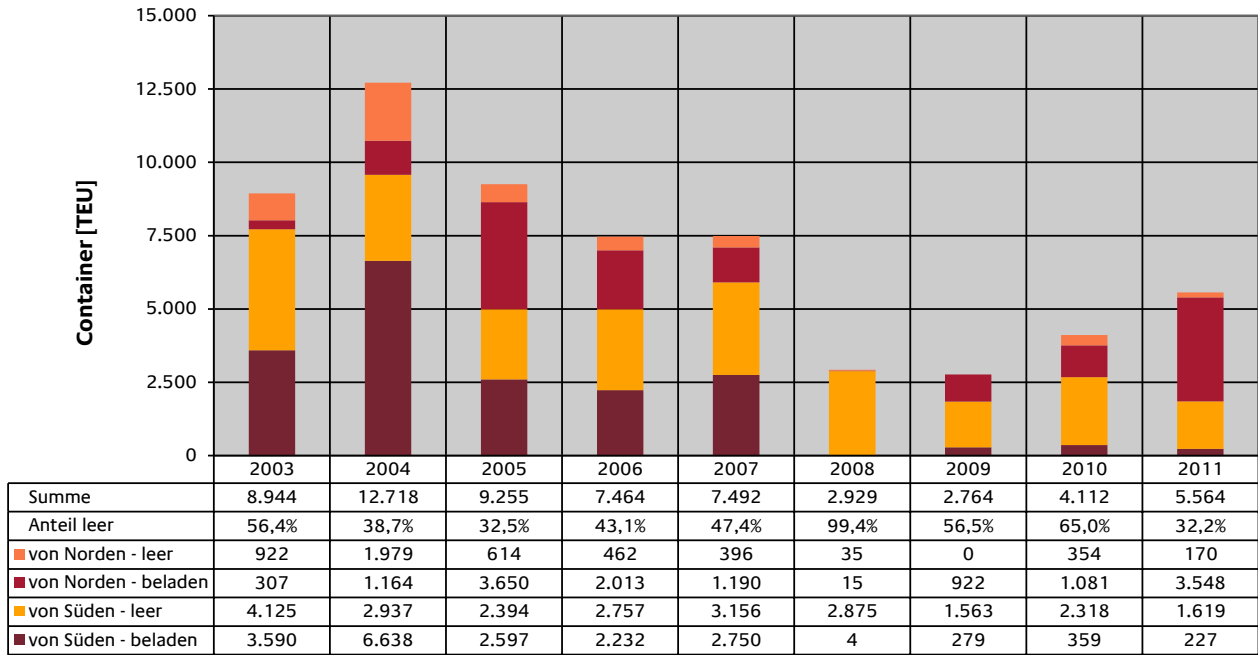
Schleuse Herne-Ost (Container in TEU)



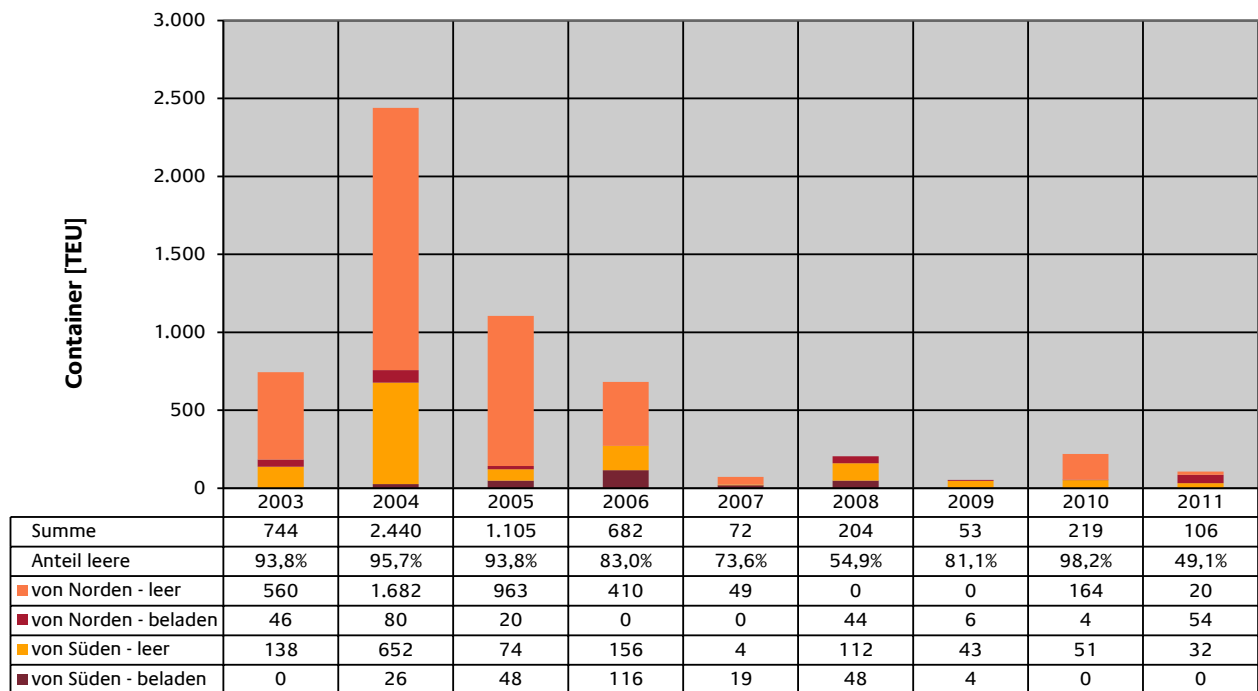
¹ Datengrundlage: Abgabenerhebungsprogramm (ASS) der WSV

Dortmund-Ems-Kanal¹

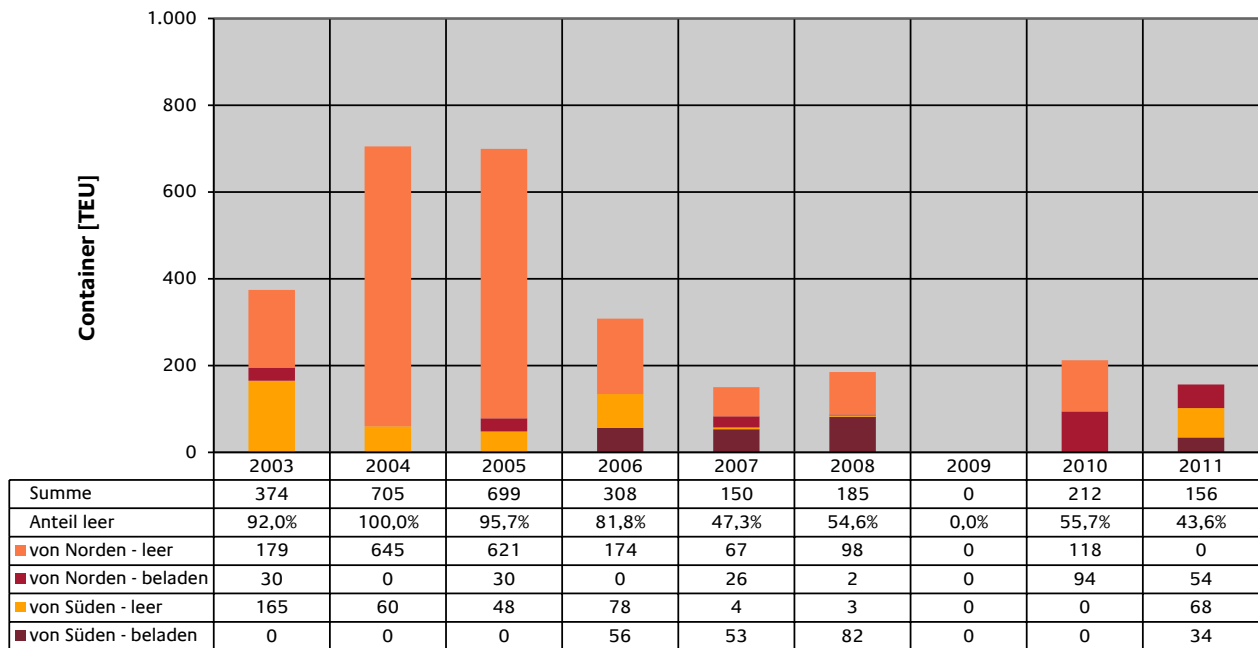
DEK Süd: Schleuse Henrichenburg (Container in TEU)



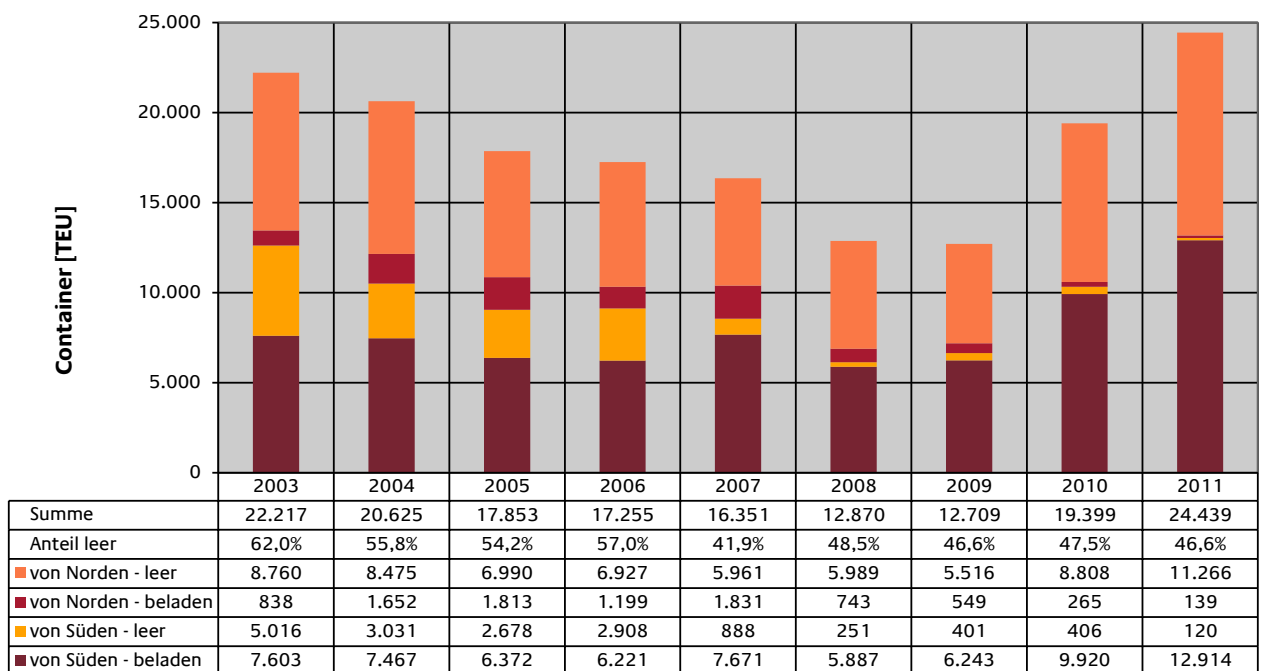
DEK Süd: Schleuse Münster (Container in TEU)



DEK Nord: Schleuse Bevergern (Container in TEU)



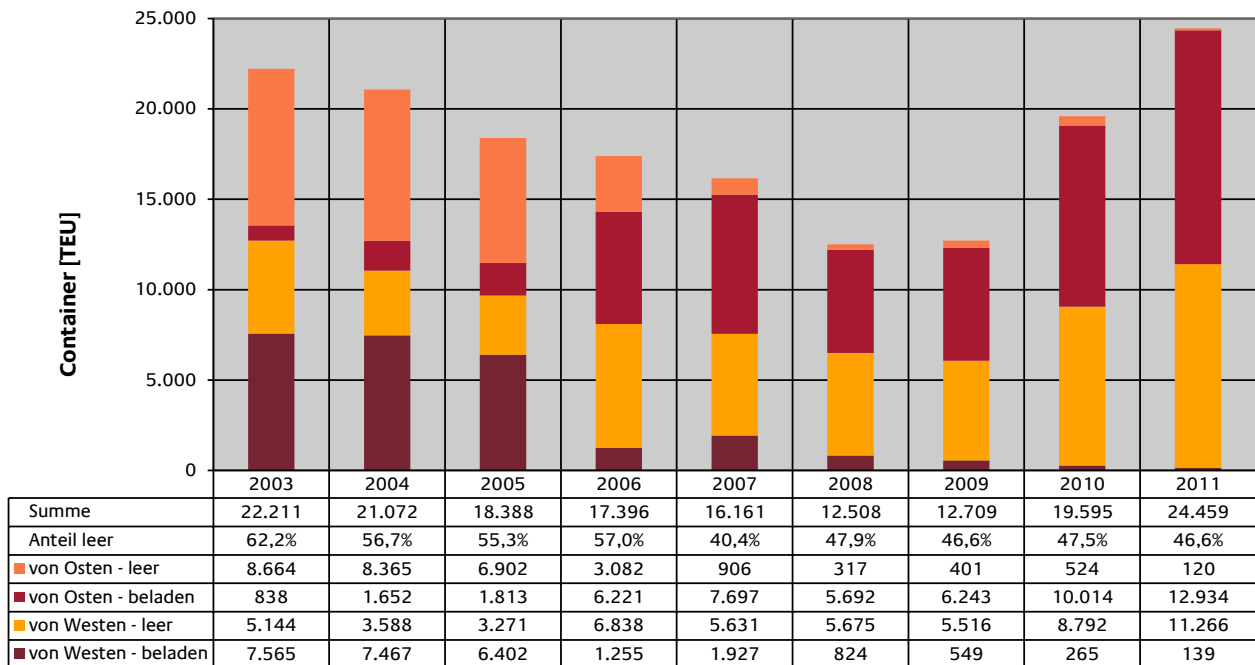
DEK Nord: Schleuse Herbrum (Container in TEU)



¹ Datengrundlage: Abgabenerhebungsprogramm (ASS) der WSV

Küstenkanal¹

Schleuse Dörpen (Container in TEU)



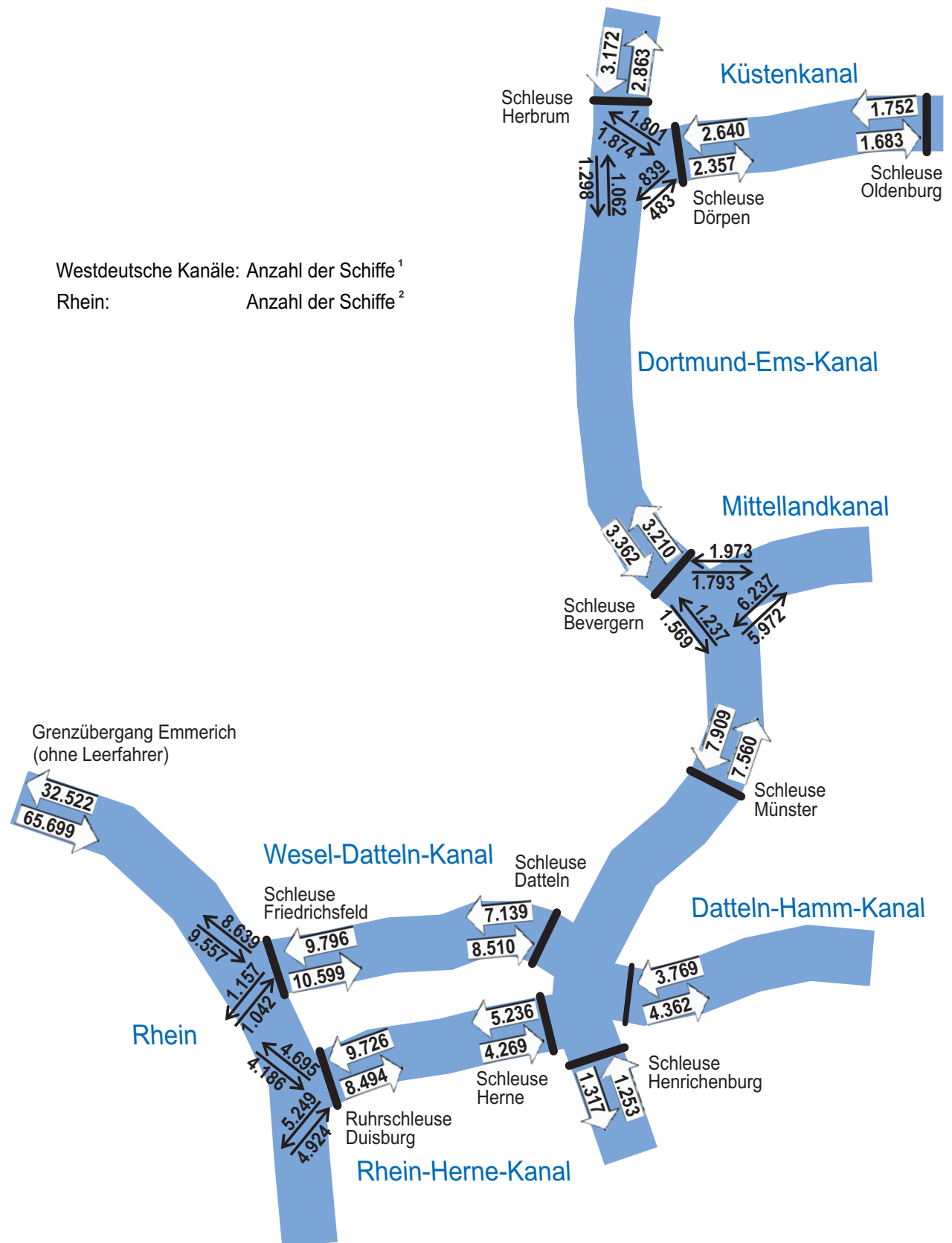
¹ Datengrundlage: Abgabenerhebungsprogramm (ASS) der WSV

Anlage 3

Anzahl der Schiffe

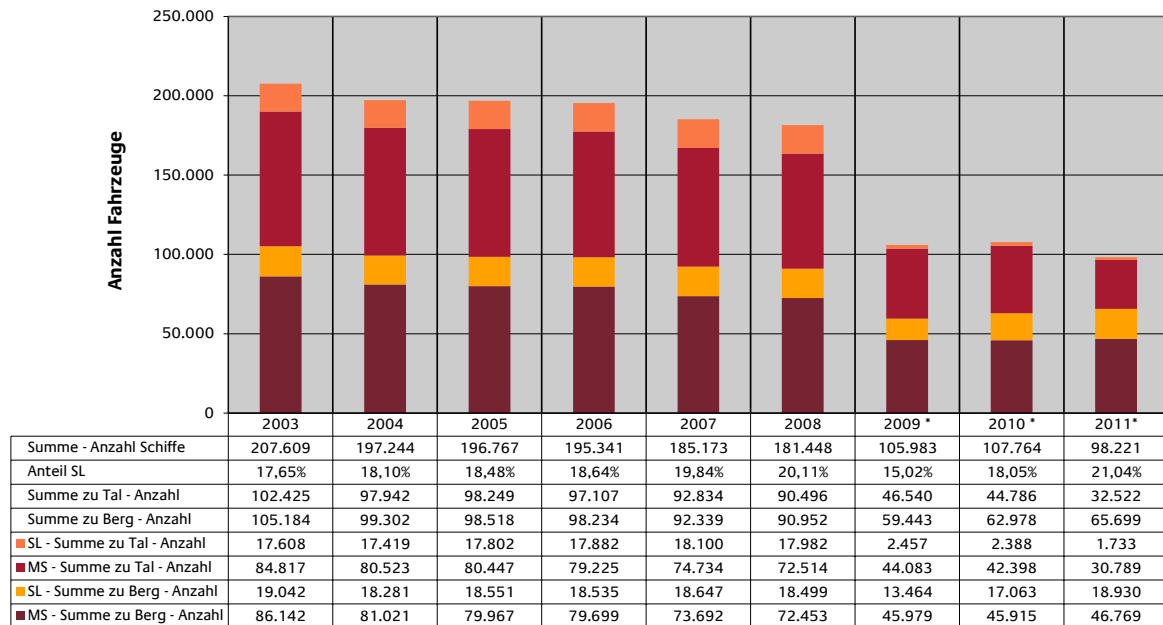
Übersicht WSD West – Schiffsverkehr 2011	70
Rhein	71
Übersicht Westdeutsches Kanalgebiet	72
Wesel-Datteln-Kanal	73
Rhein-Herne-Kanal	75
Datteln-Hamm-Kanal	77
Dortmund-Ems-Kanal	78
Küstenkanal	82

Übersicht WSD West – Schiffsverkehr 2011

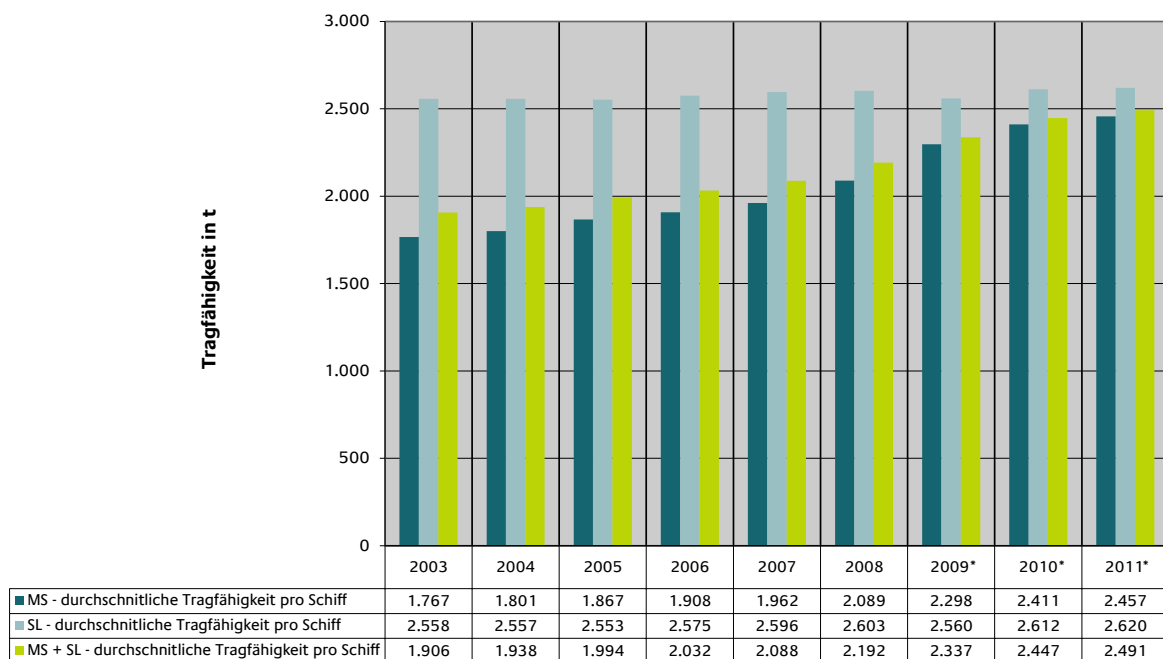


Rhein²

Durchgangsverkehr bei Emmerich



Durchschnittliche Schiffsgröße bei Emmerich



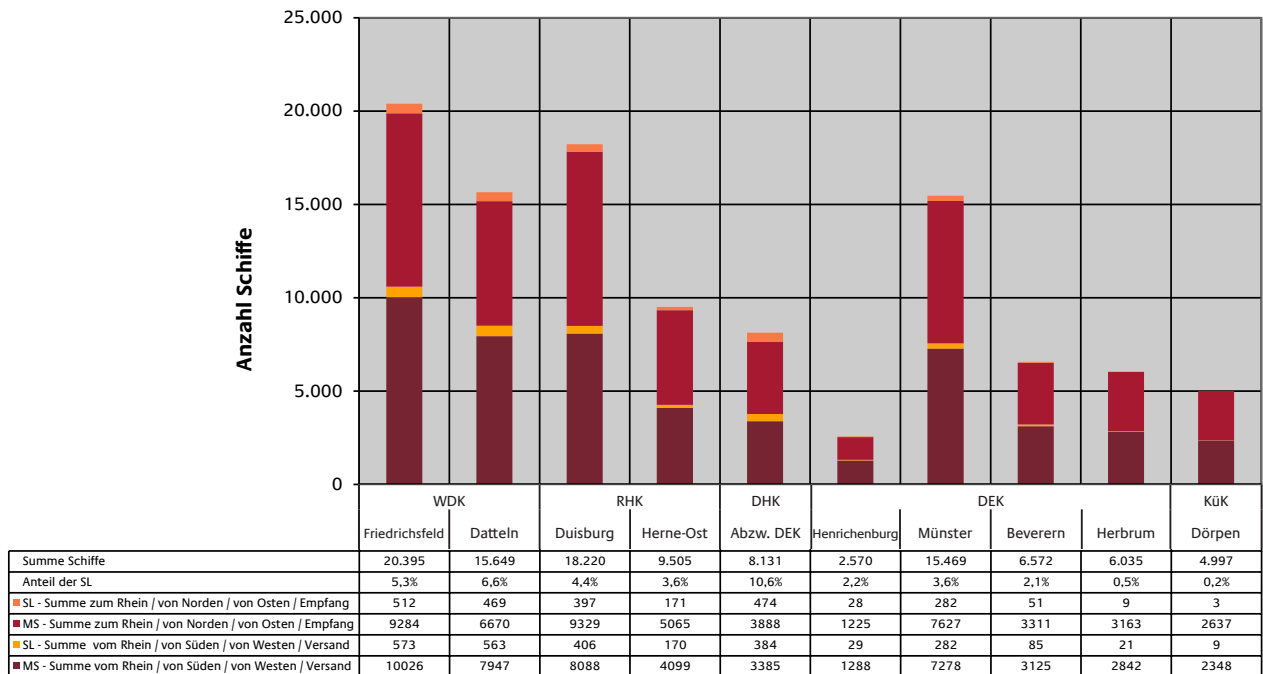
¹ Datengrundlage: Abgabenerhebungsprogramm (ASS) der WSV

² Datengrundlage: Statistisches Bundesamt

* seit 2009 erfasst das statistische Bundesamt nur noch beladene Schiffe

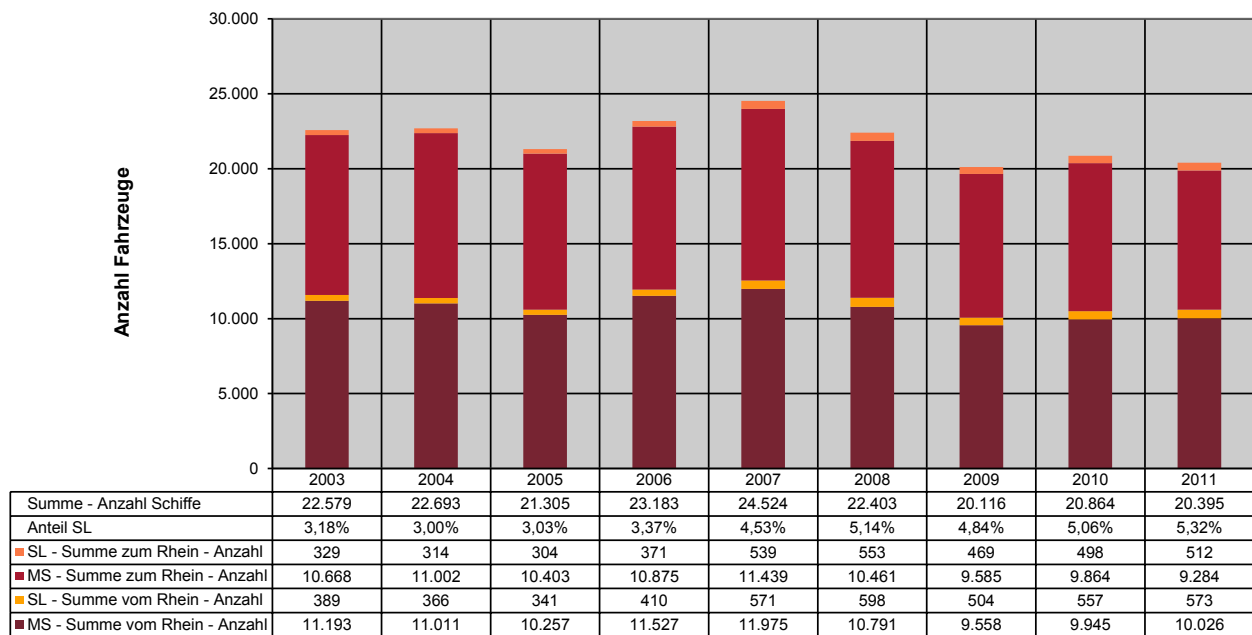
Übersicht Westdeutsches Kanalgebiet¹

Anzahl der Schiffe

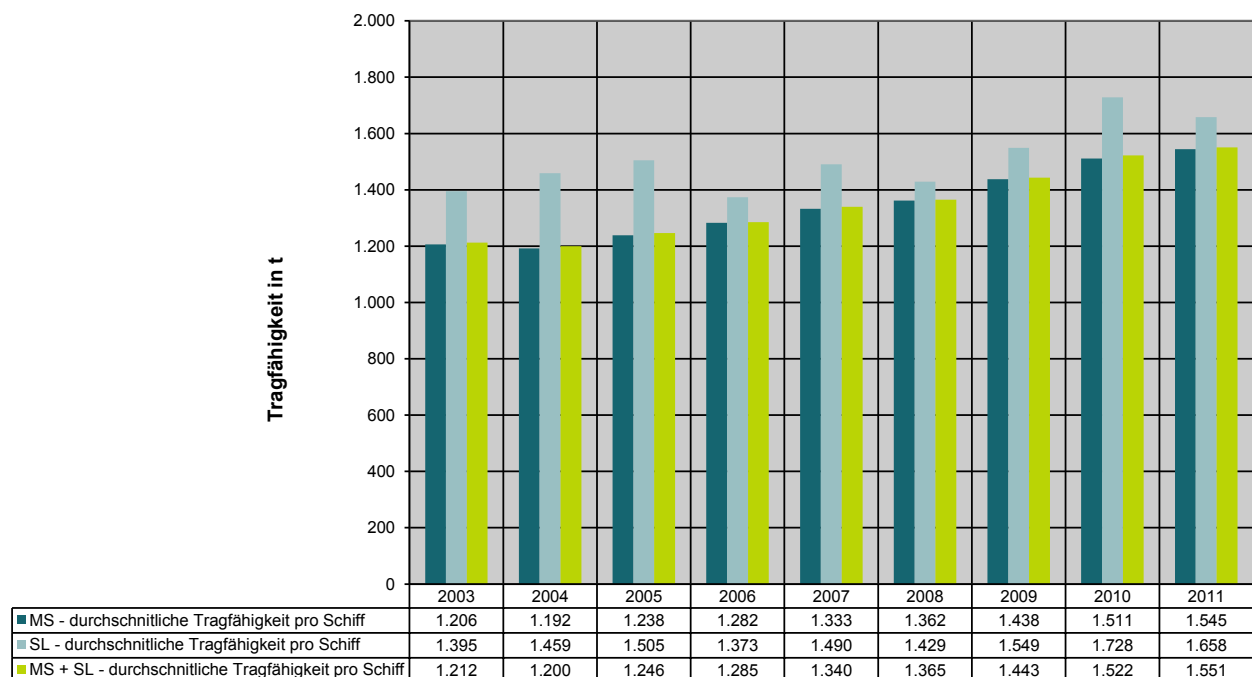


Wesel-Datteln-Kanal¹

Schleuse Friedrichsfeld (Anzahl der Schiffe/Jahr)



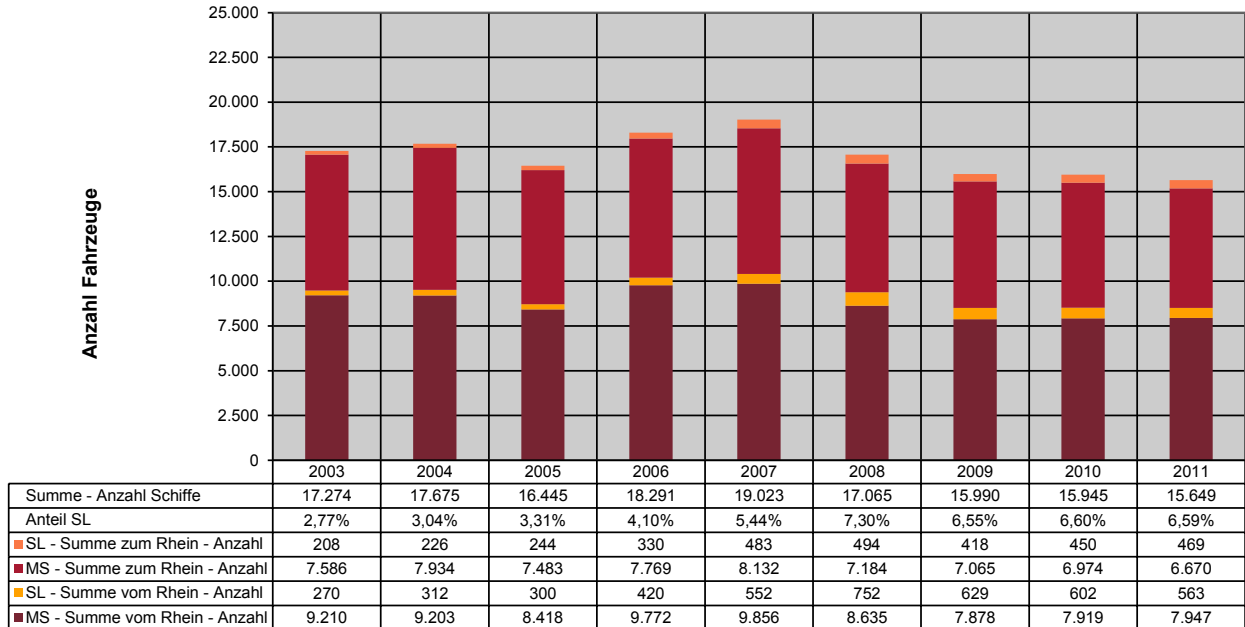
Schleuse Friedrichsfeld (Durchschnittsschiff)



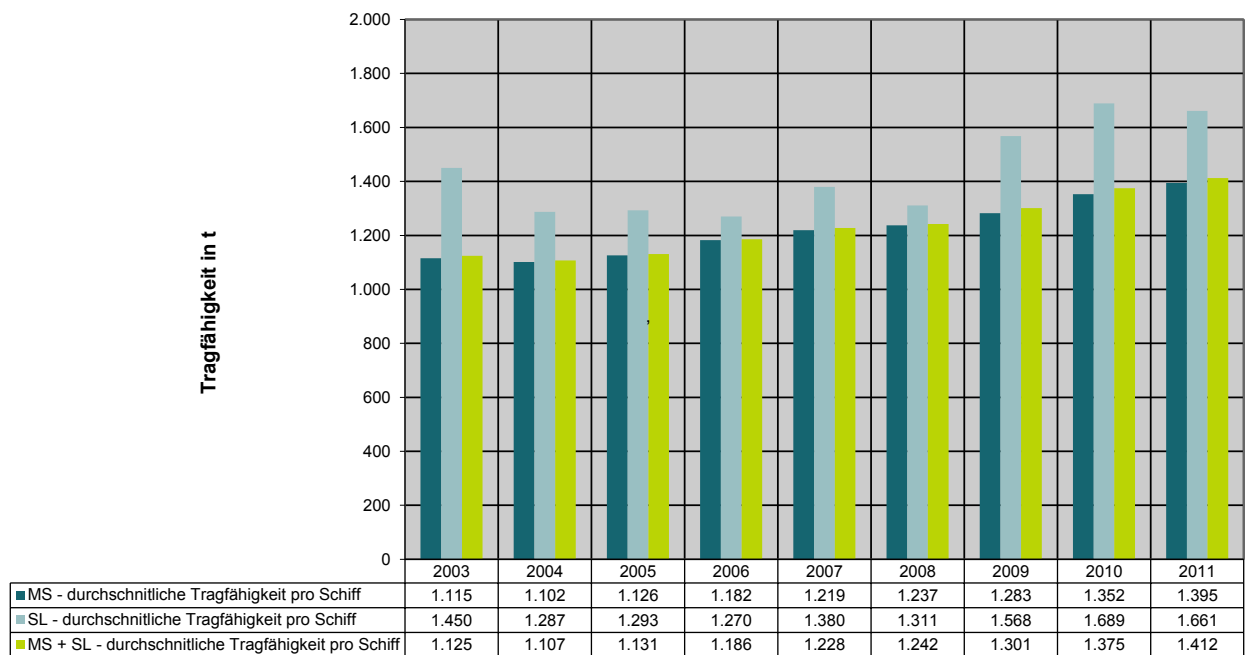
¹ Datengrundlage: Abgabenerhebungsprogramm (ASS) der WSV

Wesel-Datteln-Kanal¹

Schleuse Datteln (Anzahl der Schiffe/Jahr)

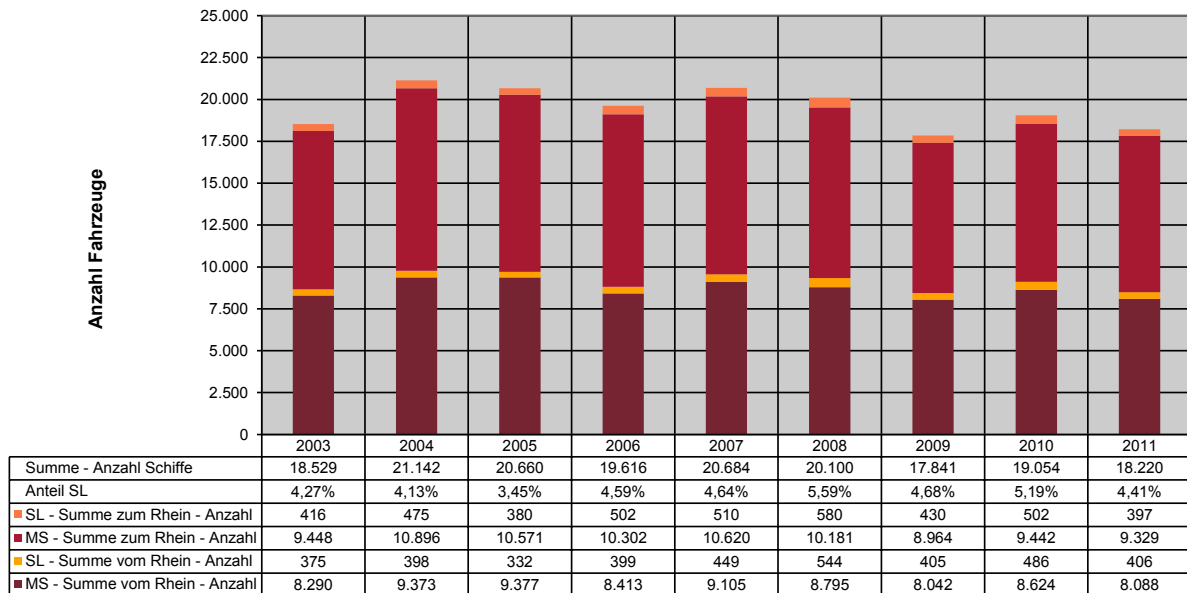


Schleuse Datteln (Durchschnittsschiff)

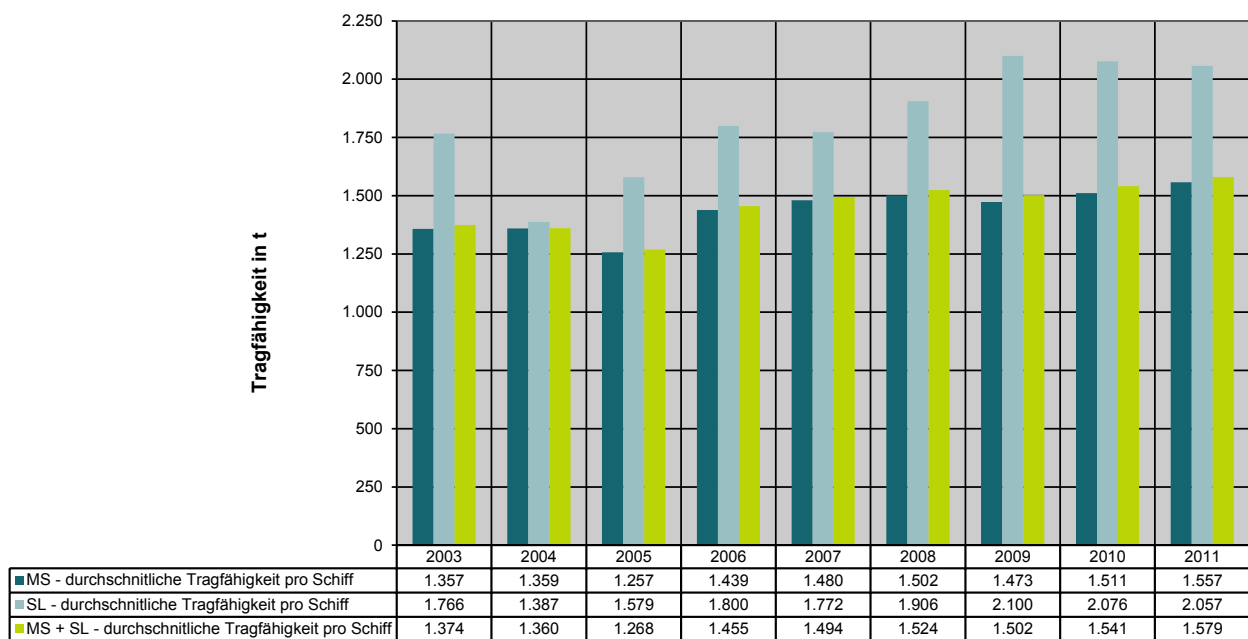


Rhein-Herne-Kanal¹

Schleusen Duisburg (Anzahl der Schiffe/Jahr)



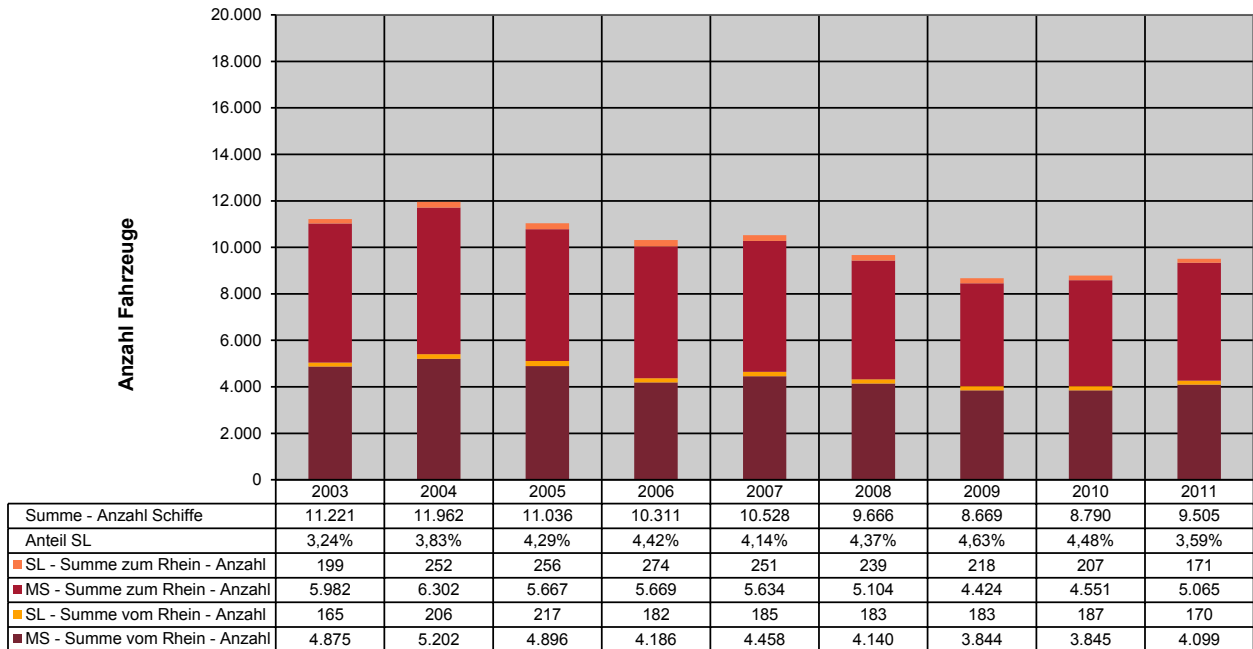
Schleusen Duisburg (Anzahl der Schiffe/Jahr)



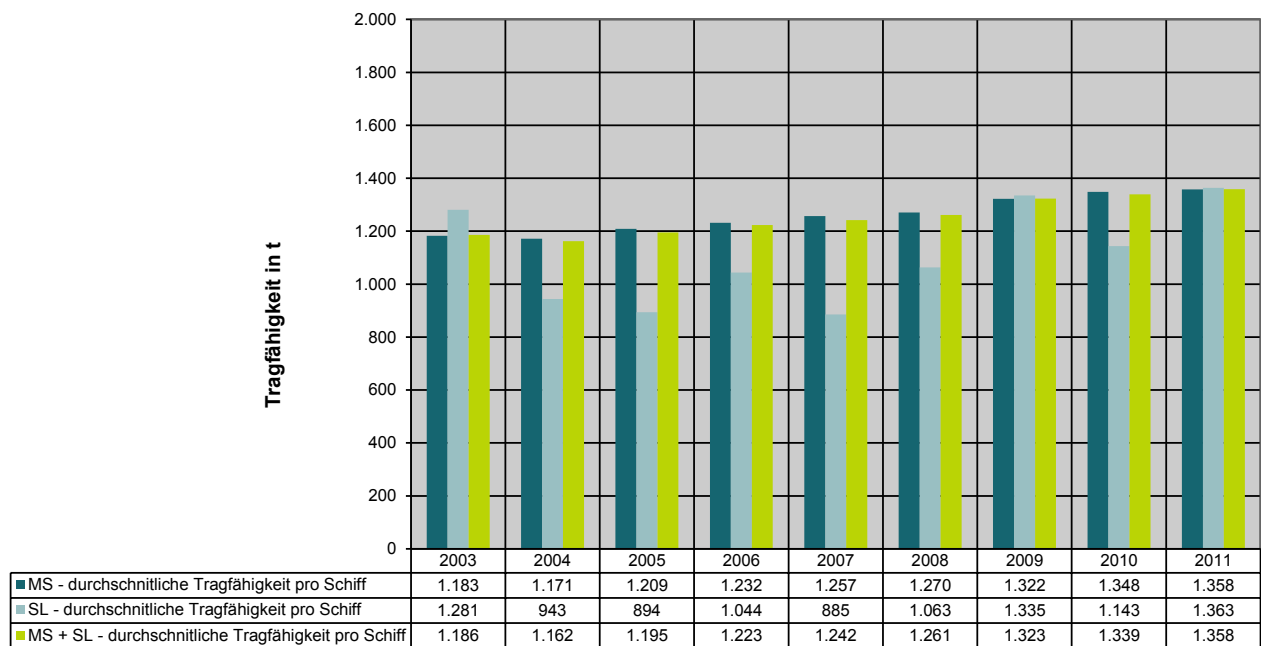
¹ Datengrundlage: Abgabenerhebungsprogramm (ASS) der WSV

Rhein-Herne-Kanal¹

Schleuse Herne-Ost (Anzahl der Schiffe/Jahr)

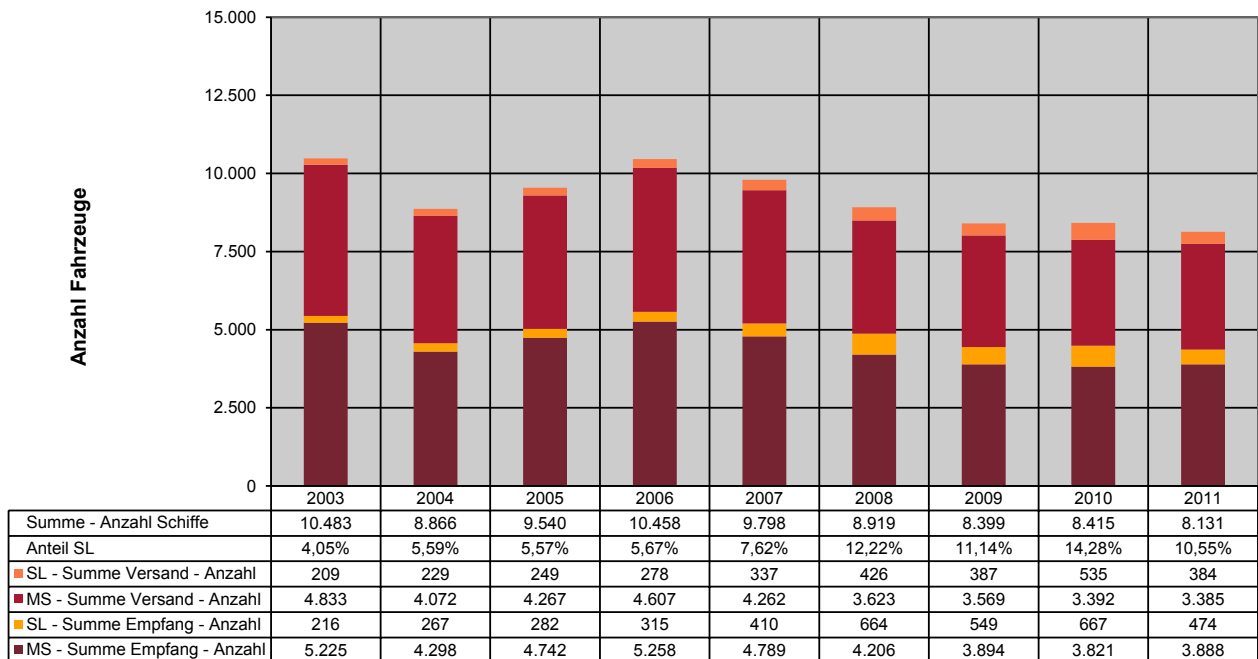


Schleuse Herne-Ost (Durchschnittsschiff)

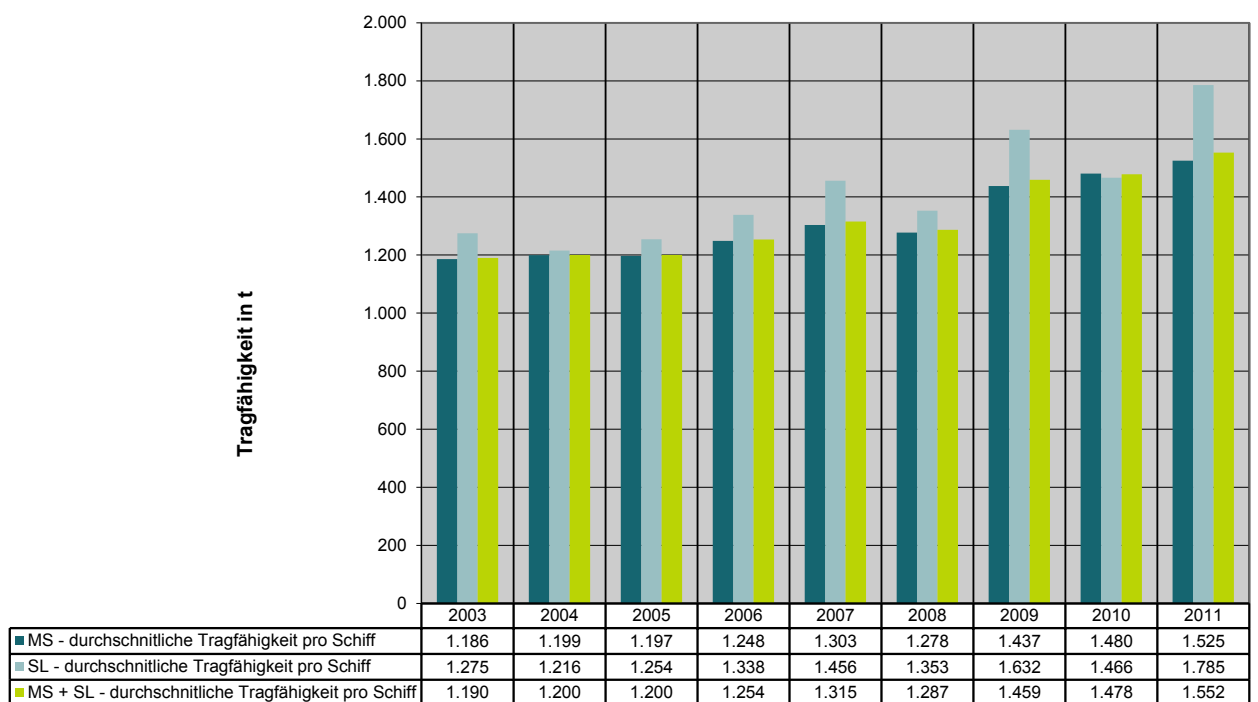


Datteln-Hamm-Kanal¹

Abzweig vom DEK in den DHK (Anzahl der Schiffe)



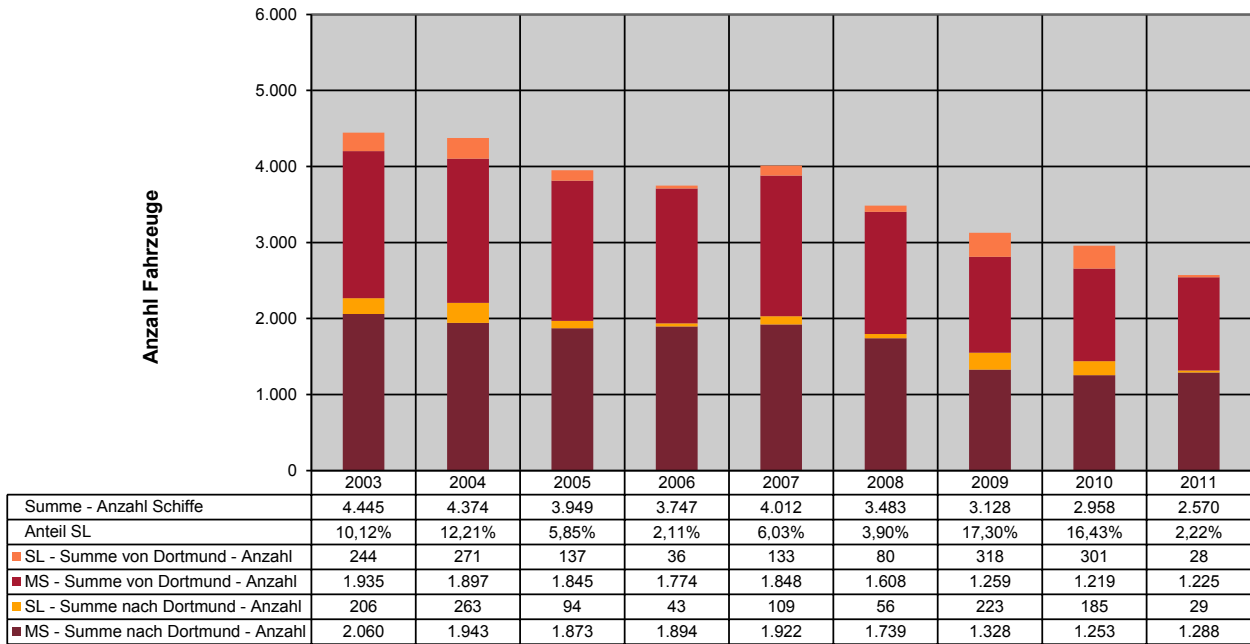
Abzweig vom DEK in den DHK (Durchschnittsschiff)



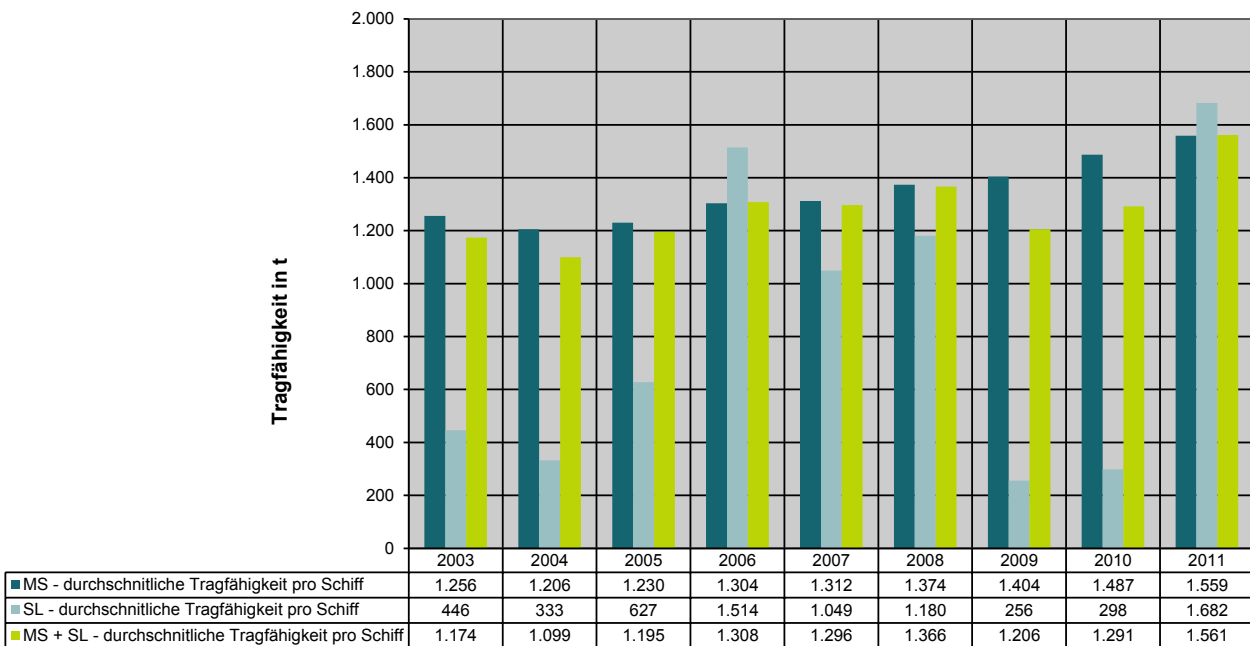
¹ Datengrundlage: Abgabenerhebungsprogramm (ASS) der WSV

Dortmund-Ems-Kanal¹

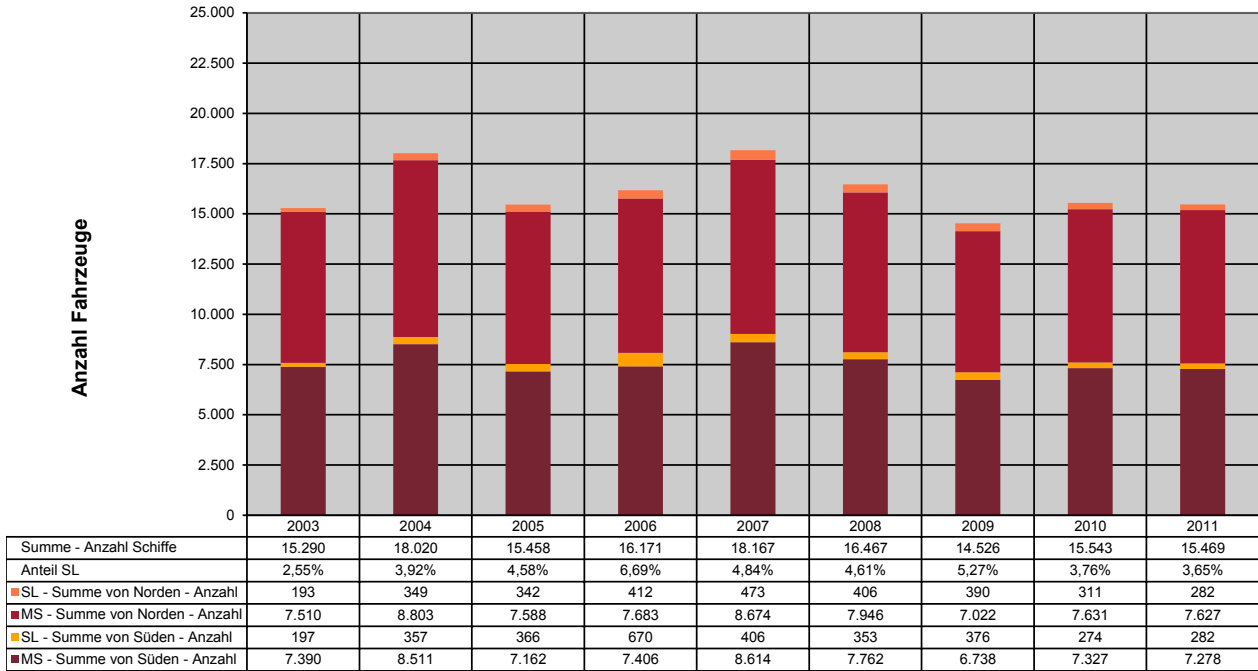
DEK Süd: Schleuse Henrichenburg (Anzahl der Schiffe/Jahr)



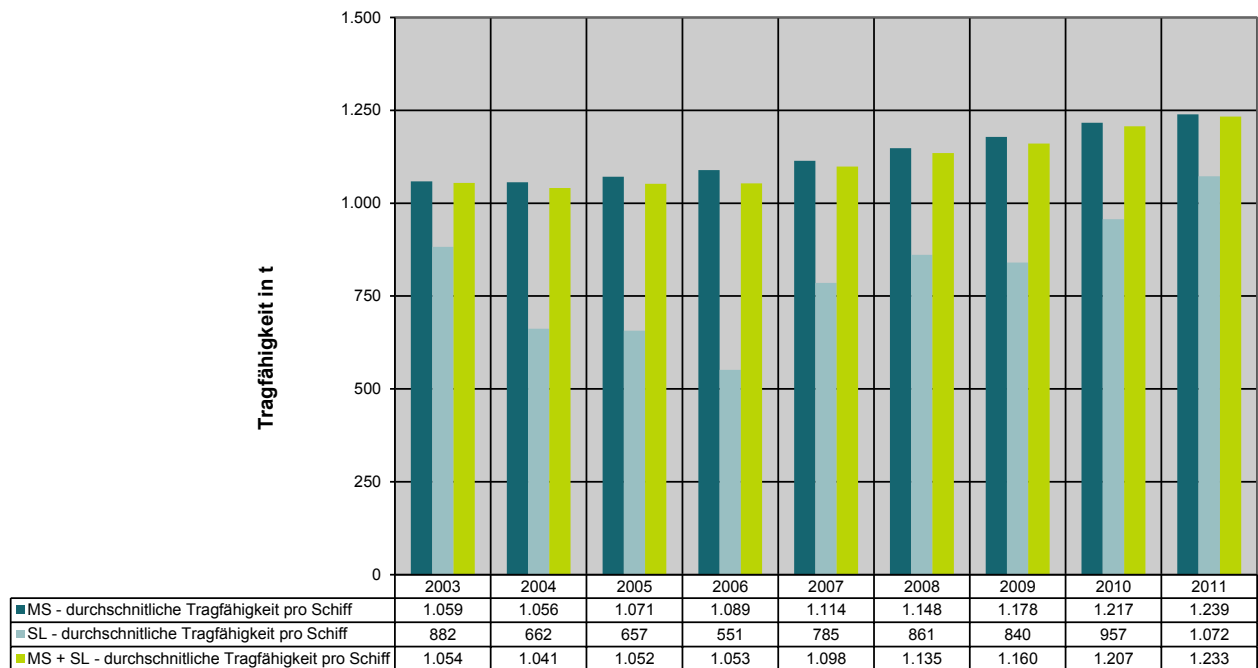
DEK Süd: Schleuse Henrichenburg (Durchschnittsschiff)



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



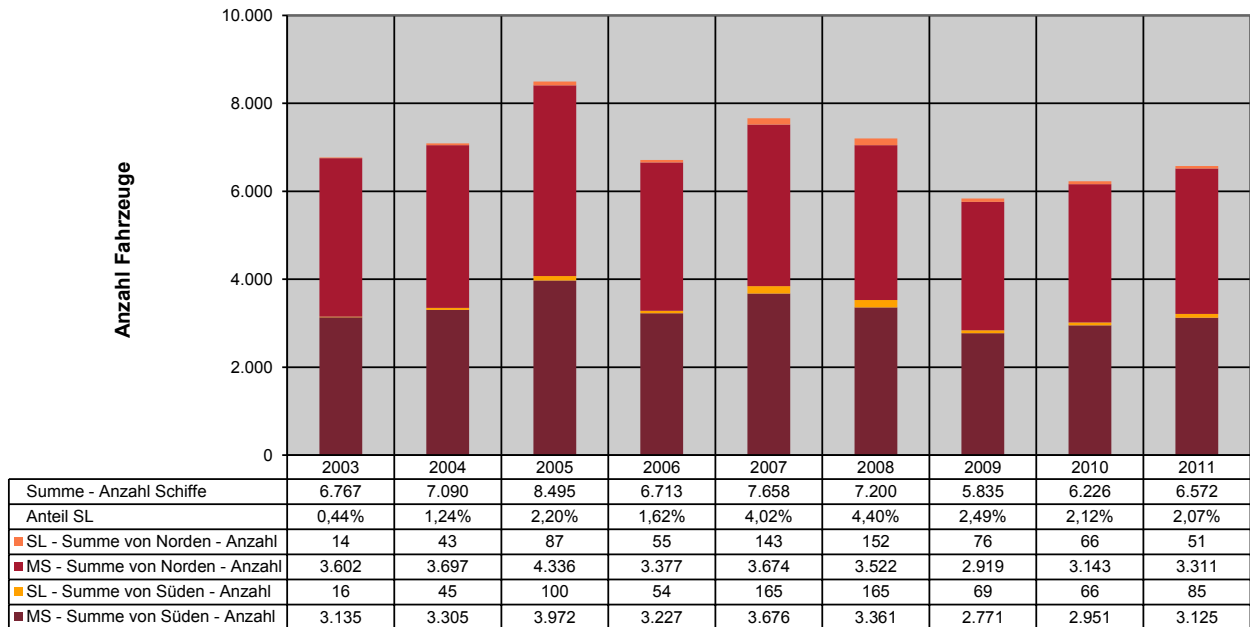
DEK Süd: Schleuse Münster (Durchschnittsschiff)



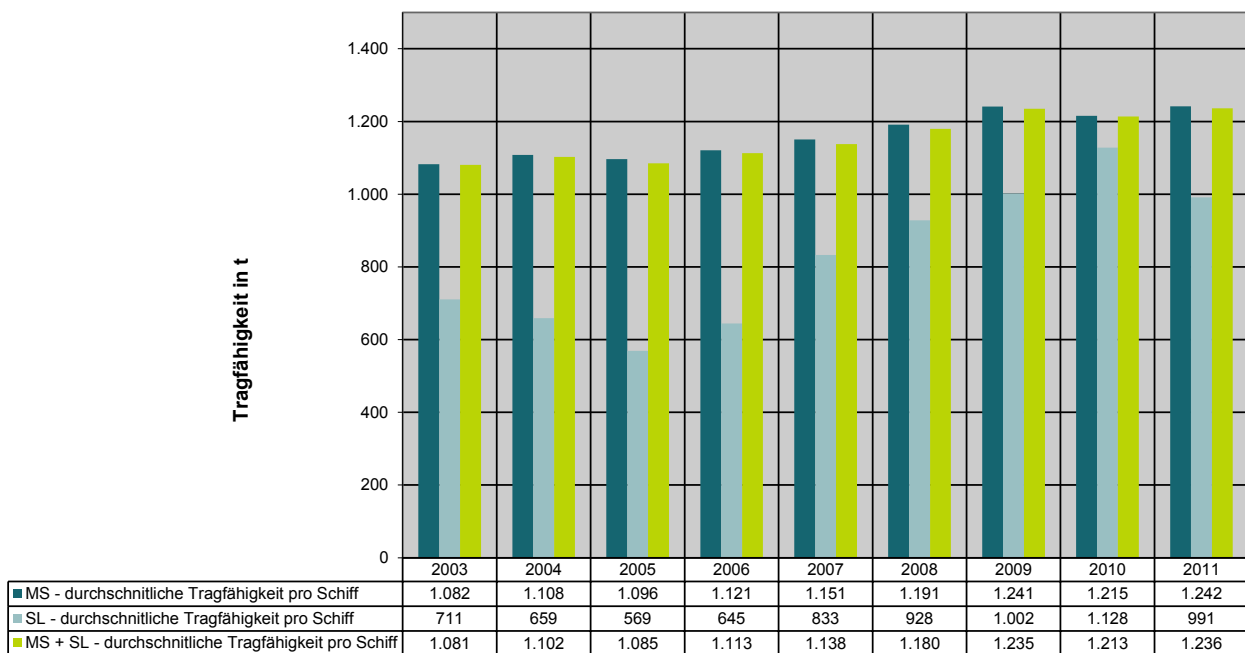
¹ Datengrundlage: Abgabenerhebungsprogramm (ASS) der WSV

Dortmund-Ems-Kanal¹

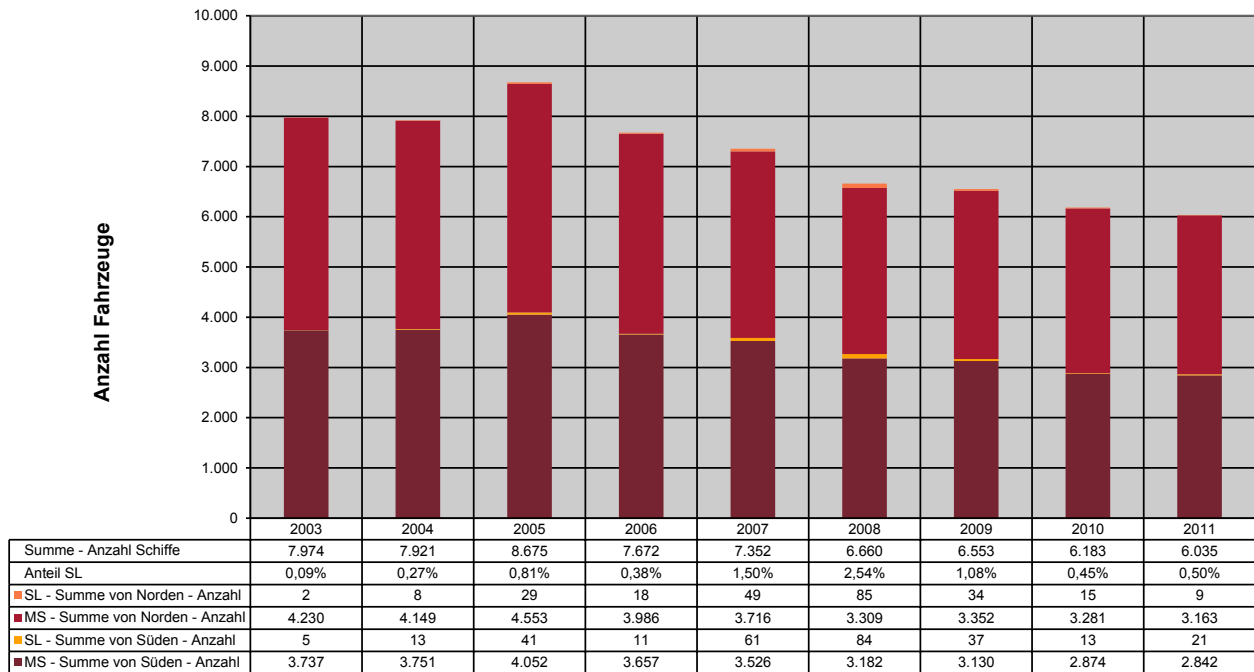
DEK Nord: Schleuse Bevergern (Anzahl der Schiffe/Jahr)



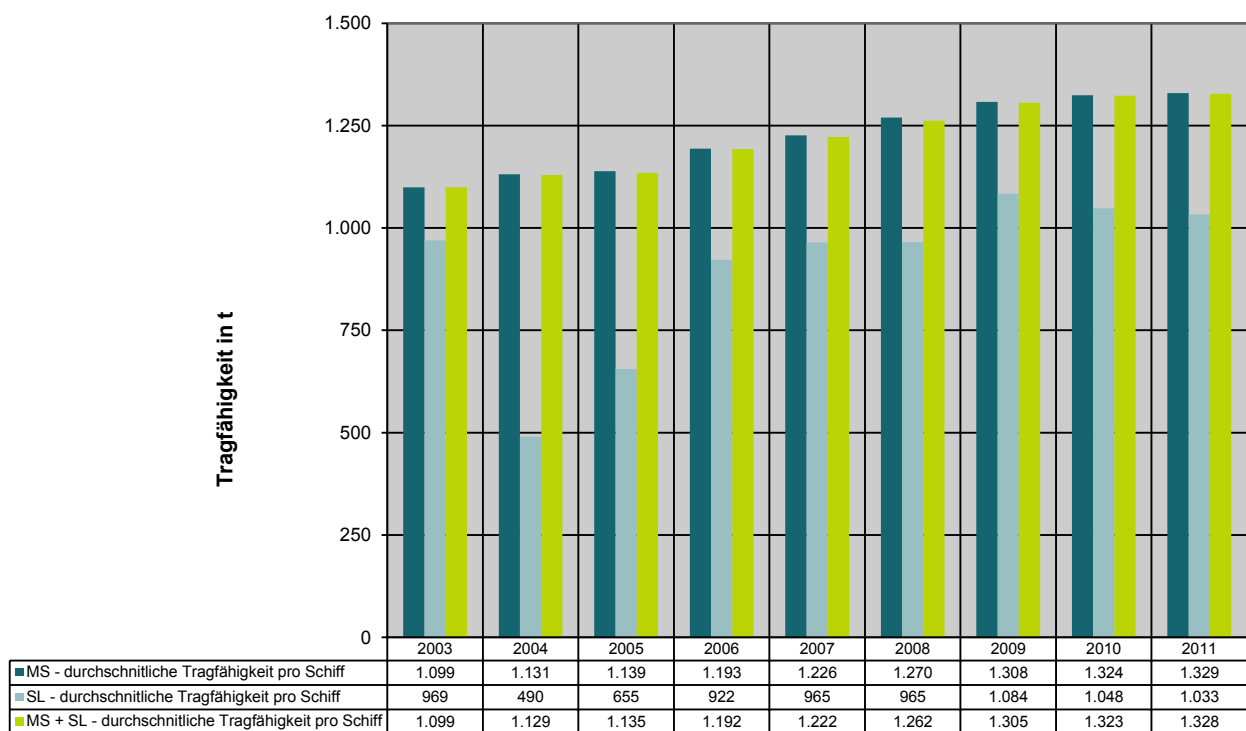
DEK Nord: Schleuse Bevergern (Durchschnittsschiff)



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



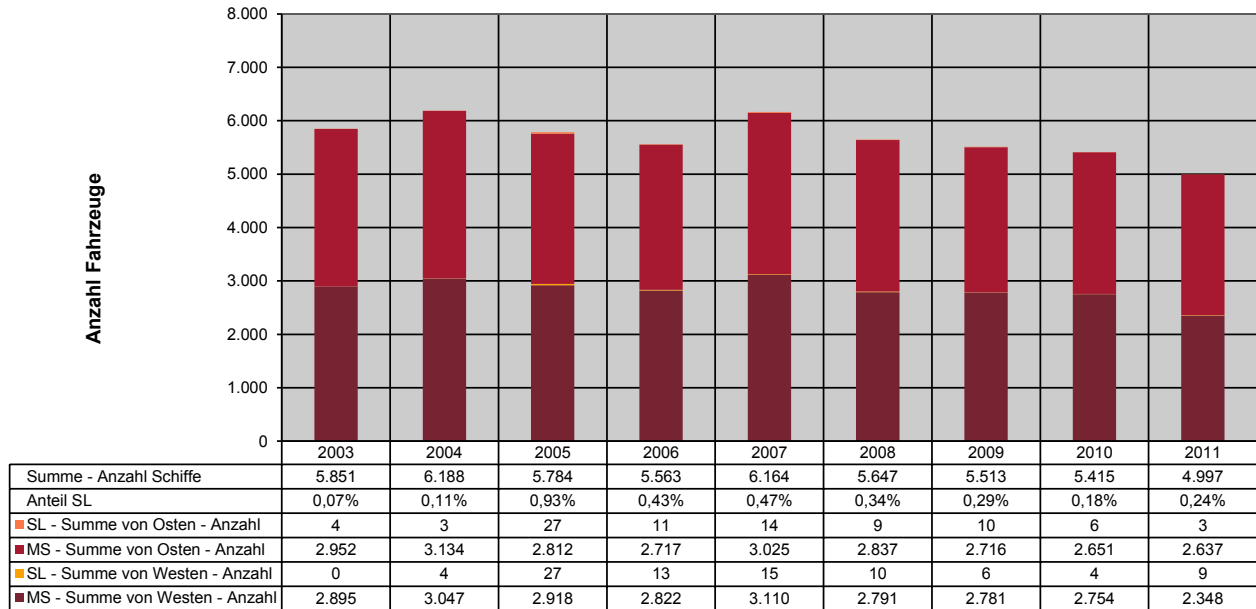
DEK Nord: Schleuse Herbrum (Durchschnittsschiff)



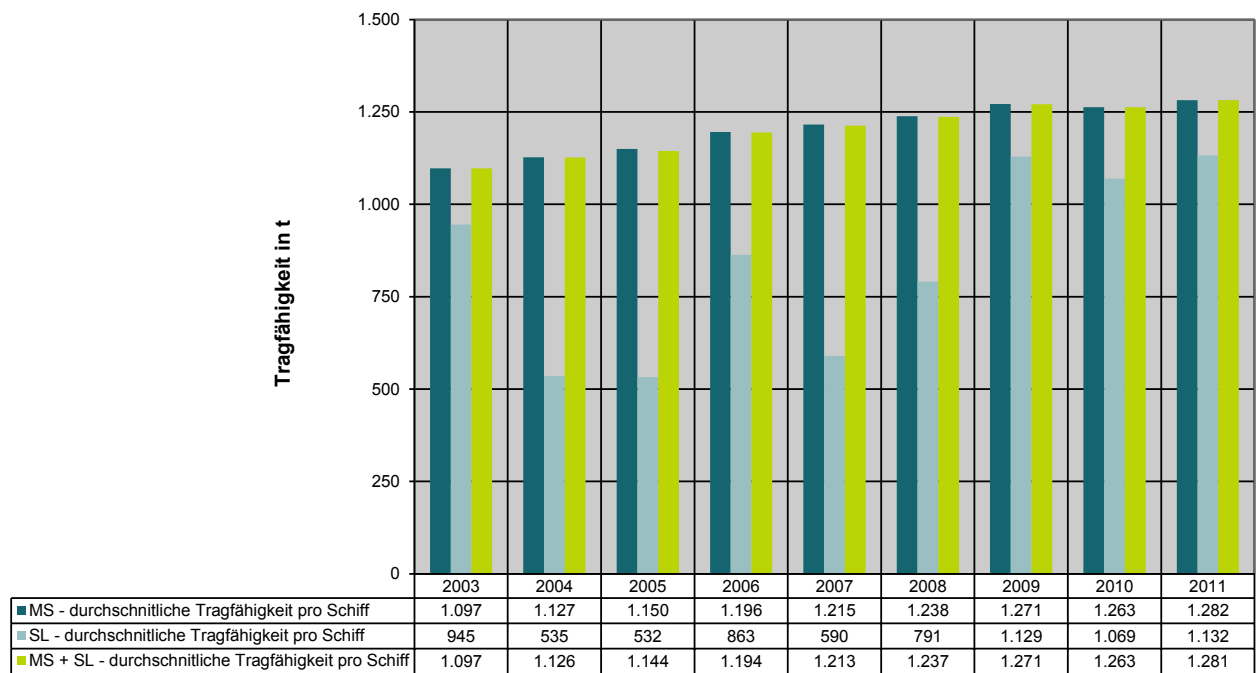
¹ Datengrundlage: Abgabenerhebungsprogramm (ASS) der WSV

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
RheinSchPersV	Verordnung über das Schiffpersonal auf dem Rhein
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

Christian Meyer-Mölleringhof, WSD West

Renate Schäfer, WSD West

Volker Schlüter, WSA Duisburg-Meiderich

Bernd Theunissen, WSD West

Ingrid Wessels, WSA Duisburg-Rhein

WSA Rheine

ad medien GmbH

Shutterstock

**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: 2012

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

