

Wir machen Schifffahrt möglich.



WSV.de

Wasser- und
Schifffahrtsverwaltung
des Bundes

Verkehrsbericht 2012

Niederrhein und westdeutsches Kanalnetz



In eigener Sache

Liebe Leserin, lieber Leser,

Münster, im Mai 2013

noch vor Erscheinen des Verkehrsberichts 2012 wurde die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes neu organisiert.

Am 1. Mai 2013 entstand in Bonn die Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt (GDWS). Die bisherigen Wasser- und Schifffahrtsdirektionen wurden zu Außenstellen der Generaldirektion.

Deshalb lautet der Untertitel des vorliegenden Verkehrsberichts nicht mehr „Wasser- und Schifffahrtsdirektion West“, sondern bezieht sich auf die Wasserstraßen, die Gegenstand dieses Berichts sind: Niederrhein und westdeutsches Kanalnetz.

Als Herausgeber fungiert die Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt – Außenstelle West – (GDWS – Ast. West) in Münster.

Dessen ungeachtet berücksichtigt der Verkehrsbericht 2012 die im Berichtsjahr noch bestehende Verwaltungsorganisation und spricht an verschiedenen Stellen vom Zuständigkeitsbereich der Wasser- und Schifffahrtsdirektion West (WSD West).

Wir freuen uns über Ihr Interesse und hoffen, dass auch dieser Verkehrsbericht aufschlussreiche Informationen für Sie bereithält.

Die Redaktion

Inhaltsverzeichnis

1. Allgemeines	7
2. Zusammenfassung der Verkehrsstatistik	9
3. Güterverkehr	10
Rhein	12
Wesel-Datteln-Kanal (WDK)	13
Rhein-Herne-Kanal (RHK)	15
Dortmund-Ems-Kanal (DEK)	16
Datteln-Hamm-Kanal (DHK)	17
Küstenkanal	17
4. Containerverkehr	18
Rhein	20
Wesel-Datteln-Kanal (WDK)	21
Rhein-Herne-Kanal (RHK)	21
Dortmund-Ems-Kanal (DEK)	22
Küstenkanal	23
Datteln-Hamm-Kanal (DHK)	23
5. Verkehr und Auslastung der Wasserstraße	24
Rhein	26
Wesel-Datteln-Kanal (WDK)	28
Rhein-Herne-Kanal (RHK)	29
Dortmund-Ems-Kanal (DEK)	30
Datteln-Hamm-Kanal (DHK)	31
Küstenkanal	31
6. Schifffahrt	32
Ordnung des Binnenschiffsverkehrs	32
Störungen im Schiffsverkehr	36
Wirtschaftsfragen der Schifffahrt	38
7. Sportboote und Wassertourismus	43
Anlage 1 Güterverkehr	45
Anlage 2 Container	61
Anlage 3 Anzahl der Schiffe	71
Abkürzungsverzeichnis	85

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 2012“ 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 2012 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 das westdeutsche Kanalnetz liegen aus dem verwaltungseigenen Abgabenprogramm ASS (**A**bgabe der **S**chifffahrt und **S**tatistik) Daten vor, die seit 2000 bis heute an den Anfangs- und Endschleusen der jeweiligen Kanäle erfasst und ausgewertet wurden.

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 2012 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.

Sportboote und Wassertourismus

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

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.

Die neue Netzkategorisierung und die WSV-Reform berücksichtigen stärker als bisher die Belange von Wassersportlern und Freizeitschifffahrt. Wassertourismus, Natur- und Umweltschutz auf Bundeswasserstraßen stehen immer mehr im Fokus der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung (WSV) und erweitern ihren Aufgabenkatalog.



2. Zusammenfassung der Verkehrsstatistik

Güter- und Containerverkehr, Verkehr und Auslastung der Wasserstraße

Die Transporte in 2012 konsolidieren sich bei einem leichten Anstieg auf dem bisher erreichten Niveau. Nach einem deutlichen Rückgang im 3. Quartal, sind im 4. Quartal wieder mehr Güter mit dem Binnenschiff transportiert worden. Die Gesamtmenge betrug im Jahr 2012 rund 223,2 Mio. Gütertonnen. Das sind rund 0,5% mehr Güter als im Jahr 2011.

Der Rhein am Grenzübergang Emmerich bleibt mit seinen 154 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 2012 mit rund 16,5 Mio. Tonnen an der Schleuse Friedrichsfeld ca. 0,8 Mio. Tonnen weniger Güter transportiert als im Vorjahr. Im Vergleich zu den Eingangsschleusen des RHK in Duisburg sind dies aber immer noch rund 2,8 Mio. Tonnen mehr.

An den meisten Schleusen ist insgesamt ein leichter Rückgang festzustellen. Die Werte lagen im Durchschnitt um ca. 1 bis 9% niedriger als im Jahr 2011. Ausnahmen bilden in diesem Zusammenhang die Schleusen Duisburg am RHK und der Versand und Empfang am DHK. Entgegen dem Trend sind hier sehr leichte Anstiege von 0,1% zu verzeichnen.

Der bundesweite Containerverkehr hat nach dem Rekordjahr 2011 in 2012 einen weiteren, wenn auch nur noch sehr leichten Anstieg erfahren (+ 0,2%).

Auf den westdeutschen Kanälen nimmt der Containerverkehr von Emden kommend bis zum Güterverteilzentrum Dörpen weiter die wichtigste Rolle ein. Platz 2 im Kanalnetz belegt trotz größerer Rückgänge im Jahr 2012 die Relation vom Rhein über den RHK zum DEK in Richtung Dortmund. Der Containerverkehr über den WDK in Richtung Dortmund hat sich weiter gesteigert und fast das Niveau des RHK erreicht.

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 1 400 t bzw. 1 600 t aufweisen. Die Spitzenwerte liegen mit 1 623 t am RHK und mit 1 610 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 2010, 2011 und 2012. Hieraus lassen sich Veränderungen im Güterverkehr in den letzten 3 Jahren ablesen.

Nach dem Rückgang der transportierten Gütermengen im Berichtsjahr 2011 (längere Niedrigwasserperiode) hat sich für das Jahr 2012 eine Konsolidierung im Bereich der transportierten Gütermengen ergeben. Für den Bereich des Rheins (Grenzübergang Emmerich) wurde ein Anstieg von rund 1 % ermittelt.

An den westdeutschen Kanälen zeigt sich dagegen ein weniger positives Bild. Insgesamt ist ein Rückgang zu verzeichnen, der je nach Wasserstraße unterschiedlich stark ausfällt. Am WDK beträgt der Rückgang rund 5%, ebenso am Küstenkanal. Im Bereich des DEK fällt der Rückgang mit rund 6% bis 9% sogar noch etwas höher aus.

Einzig der DHK und der Eingangsbereich des RHK (Schleuse Duisburg – Meiderich und Ruhrschleuse) weisen einen, wenn auch sehr geringen, Zuwachs auf.



Güterverkehr 2010, 2011 und 2012

Bundeswasserstraße	2010		2011		2012		Veränderung 2010 zu 2011 [%]	Veränderung 2011 zu 2012 [%]
	in Tonnen	Anteil in %	in Tonnen	Anteil in %	in Tonnen	Anteil in %		
Deutschland	229.607.400		221.965.900		223.170.100		-3,33%	0,54%
Rhein (Lülsdorf-Orsoy) zu Berg zu Tal Gesamt	161.056.400		146.317.700		150.220.000		-9,15%	2,67%
Rhein (Orsoy-NL-Grenze) zu Berg zu Tal Gesamt	k.A. k.A. 174.793.100		155.821.700		157.079.300		-10,85%	0,81%
Rhein - Durchgangsverkehr bei Emmerich zu Berg zu Tal Gesamt	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%	101.882.100 52.088.600 153.970.700	66,2% 33,8%	-6,06%	1,05%
Wesel-Datteln-Kanal <i>Schleuse Friedrichsfeld</i> vom Rhein zum Rhein Gesamt <i>Schleuse Datteln</i> vom Rhein zum Rhein Gesamt	11.533.209 6.581.384 18.114.593 8.797.370 5.258.975 14.056.345	63,7% 36,3%	11.517.253 5.840.197 17.357.450 8.887.330 4.720.993 13.608.323	66,4% 33,6%	11.091.508 5.423.058 16.514.566 8.633.732 4.223.164 12.856.896	67,2% 32,8%	-0,14% -11,26% -4,18% 1,02% -10,23% -3,19%	-3,70% -7,14% -4,86% -2,85% -10,55% -5,52%
Rhein Herne-Kanal <i>Schleuse Duisburg Meiderich & Ruhrschleuse</i> vom Rhein zum Rhein Gesamt <i>Schleuse Herne-Ost</i> vom Rhein zum Rhein Gesamt	6.398.156 8.575.128 14.973.284 3.383.284 2.426.453 5.809.737	42,7% 57,3%	6.327.536 7.427.919 13.755.455 3.536.792 2.694.574 6.231.366	46,0% 54,0%	5.799.787 7.973.553 13.773.340 3.392.191 2.577.674 5.969.865	42,1% 57,9%	-1,10% -13,38% -8,13% 4,54% 11,05% 7,26%	-8,34% 7,35% 0,13% -4,09% -4,34% -4,20%
Datteln-Hamm-Kanal Empfang Versand Gesamt	5.169.687 915.640 6.085.327	85,0% 15,0%	5.153.956 906.261 6.060.217	85,0% 15,0%	5.347.650 712.737 6.060.387	88,2% 11,8%	-0,30% -1,02% -0,41%	3,76% -21,35% 0,00%
Dortmund-Ems-Kanal <i>Schleuse Henrichenburg</i> von Dortmund nach Dortmund Gesamt <i>Schleuse Münster</i> von Norden von Süden Gesamt <i>Schleuse Bevergern</i> von Norden von Süden Gesamt <i>Schleuse Herbrum</i> von Norden von Süden Gesamt	718.509 1.044.114 1.762.623 6.458.216 5.973.396 12.431.612 1.900.540 1.894.486 3.795.026 3.069.511 1.323.141 4.392.652	40,8% 59,2%	632.591 1.091.688 1.724.279 6.183.852 6.062.872 12.246.724 2.238.714 2.153.308 4.392.022 3.096.334 1.453.789 4.550.123	36,7% 63,3%	602.337 964.380 1.566.717 5.736.897 5.497.261 11.234.158 2.024.376 2.077.225 4.101.601 2.858.893 1.403.206 4.262.099	38,4% 61,6%	-11,96% 4,56% -2,18% -4,25% 1,50% -1,49% 17,79% 13,66% 15,73% 0,87% 9,87% 3,58%	-4,78% -11,66% -9,14% -7,23% -9,33% -8,27% -9,57% -3,53% -6,61% -7,67% -3,48% -6,33%
Küstenkanal <i>Schleuse Dörpen</i> von Osten von Westen Gesamt	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%	1.228.433 2.322.618 3.551.051	34,6% 65,4%	11,33% -4,79% 0,93%	-15,28% 2,86% -4,23%

Tabelle 1: Gütermengen 2010, 2011 und 2012

Rhein

Die mit Abstand größte Gütermenge im Bereich der WSD West wurde auch im Jahr 2012 auf dem Rhein transportiert. Die besondere Bedeutung des Rheins wird augenfällig, wenn man die Gütermengen in Emmerich mit ca. 154,0 Mio. t im Jahr 2012 mit den Gütermengen der Schleuse Friedrichsfeld, die 2012 mit ca. 16,5 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. 189,4 Mio. t, die 2012 auf dem Rhein und seinen Nebenflüssen transportiert wurden, entfallen fast 157,1 Mio. t auf die Strecke von der Niederländischen Grenze bis Orsoy und 150,2 Mio. t auf den Abschnitt zwischen Orsoy und Lülldorf¹ (siehe Statistisches Bundesamt Fachserie 8 Reihe 4

„Verkehr – Güter; Verkehrsstatistik der Binnenschifffahrt 2012“, Kap. 4.3). In den jeweiligen Mengenangaben ist der Versand, Empfang und Durchgangsverkehr enthalten, sodass 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 deutlichen Anstieg in 2010, für das Jahr 2011 wieder ein leichter Rückgang (– 6,1 %) und in 2012 wieder ein sehr geringer Anstieg (+1,1 %) zu verzeichnen ist.

Rhein – Daten des Statistischen Bundesamtes

Emmerich – Gütermengen

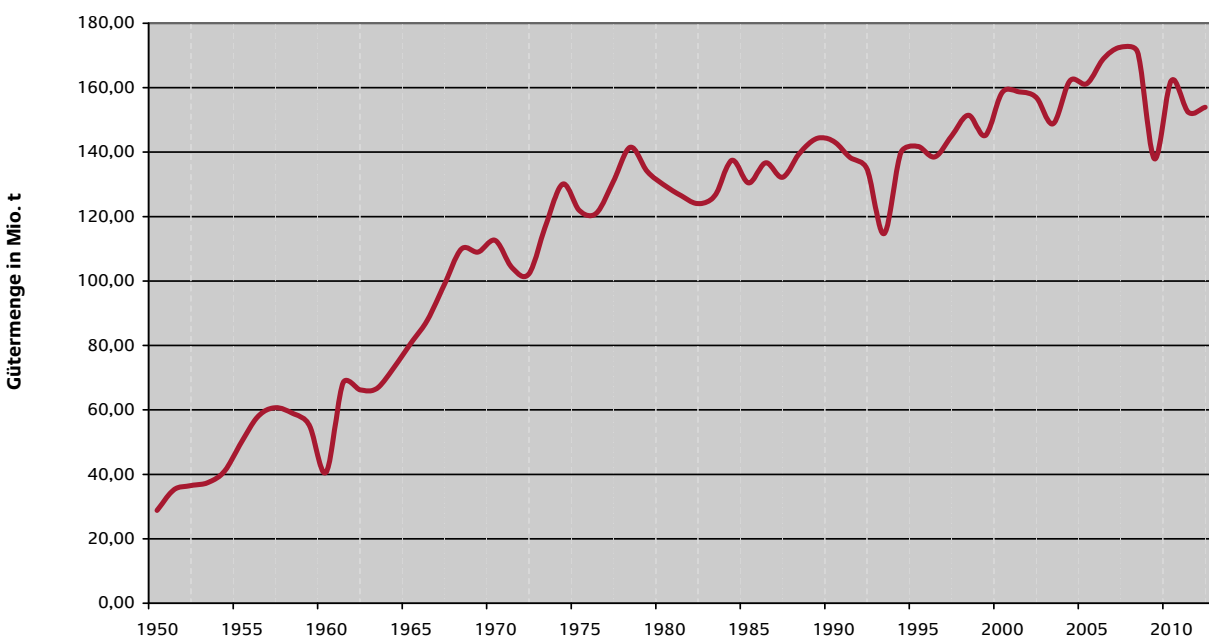


Abbildung 1: Entwicklung der Gütermenge am Grenzübergang Emmerich (1945 bis 2012)

¹ Die Einteilung der Niederrhein-Strecke in die Streckenabschnitte Lülldorf (nördlich Bonn bei Rhein-km 667,8) – Orsoy (nördlich von Duisburg bei Rhein-km 793,8) und Orsoy – niederländische Grenze (NL-Grenze) ist durch die Betrachtungsweise des Destatis vorgegeben.

Wesel-Datteln-Kanal (WDK)

Wie in den vergangenen Jahren wurde auch in 2012 an der Schleuse Friedrichsfeld die größte Gütermenge auf dem westdeutschen Kanalnetz bewegt. Mit rund 16,51 Mio. Gütertonnen ist ein leichter Rückgang (-4,8%) der Gütermenge gegenüber dem Vorjahr zu verzeichnen. Östlich des stark frequentierten Chemiestandorts Marl wurden an der Schleuse Datteln 12,86 Mio. Gütertonnen gezählt. Das sind ca. 5,5% weniger Güter als im letzten Berichtsjahr.

Bei einer genaueren Betrachtung des Jahres 2012 wird deutlich, dass die Gütertransporte insbesondere im ersten Quartal rückläufig waren. Im Vergleich zum Vorjahr wurden in diesem Zeitraum ca. 0,91 Mio. t weniger Güter transportiert. Die Ursache lag dabei insbesondere in der langen Eissperre im Monat Februar, in dem nur rund die Hälfte der üblichen Gütermenge transportiert werden konnte.

Für den WDK wurde die Unterteilung des Güterverkehrs nach Güterarten exemplarisch an der Schleuse Friedrichsfeld aufgezeigt (Anlage 1, Seite 53). 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 Plus von ca. 143 000 t (+ 18,0% gegenüber dem Vorjahr). Der größte prozentuale 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“, gefolgt von „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 54). Wie am Rhein verteilt sich auch hier der Güterverkehr vorwiegend auf niederländische, deutsche und belgische Schiffe. Im betrachteten Zeitraum von 2002 bis 2012 sind keine auffälligen Veränderungen festzustellen. Der Anteil des Güterverkehrs unter deutscher Flagge liegt 2012 bei 30% und bewegt sich damit in dem Rahmen, der seit 2000 erreicht wurde. Der Güterverkehr auf niederländischen Fahrzeugen ist mit 58,2% gegenüber dem vergangenen Jahr nahezu gleich geblieben.

Schleusenstatistik ASS – WDK

Schleuse Friedrichsfeld – transportierte Gütertonnen

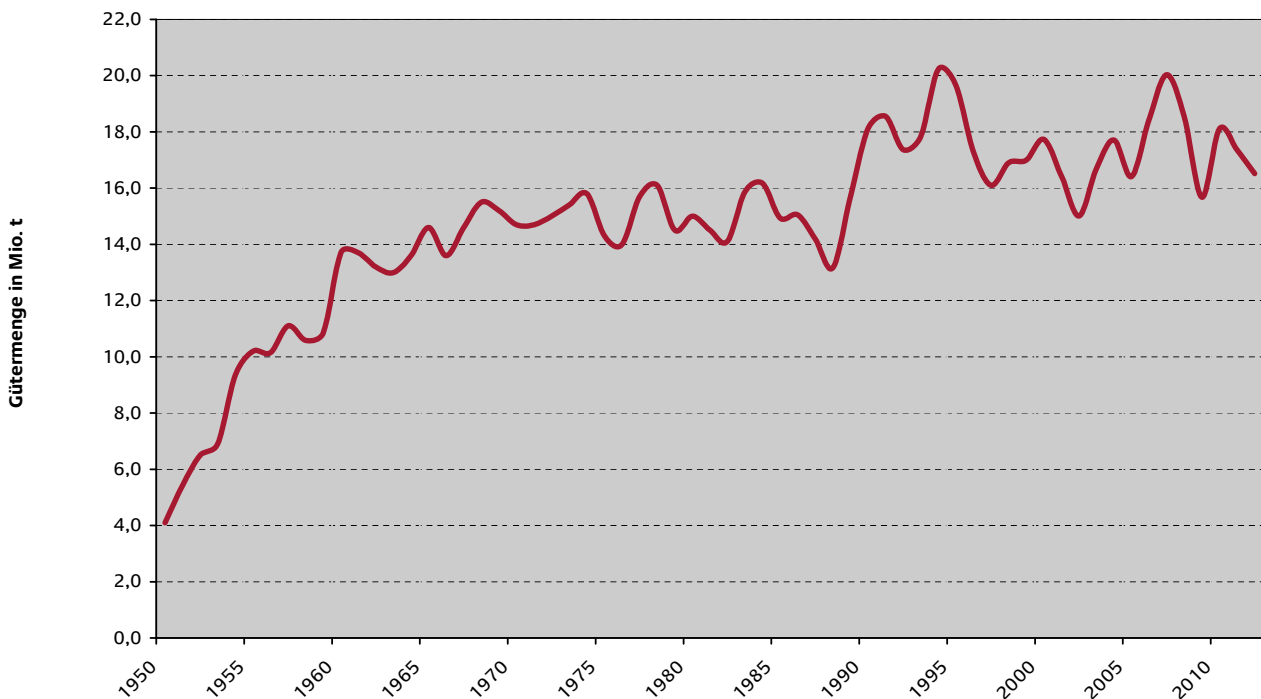


Abbildung 2: Entwicklung der Gütermengen an der Schleuse Friedrichsfeld (1950 bis 2012)

Die Entwicklung der Gütermengen an der Schleuse Friedrichsfeld in den letzten annähernd 60 Jahren zeigt die Abbildung 2. Die bisher größte Gütermenge mit rund 20,2 Mio. Gütertonnen wurde hier im Jahr 1994 erreicht. Der Trend zeigt insgesamt eine Entwicklung hin zu größeren Gütermengen. Mit 20,0 Mio. t im Jahr 2007 wurde das Niveau von 1994 fast erreicht. In den Jahren 2008 und 2009 war dagegen ein deutlicher

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

2012 zeigt die Kurve nach einem deutlichen Anstieg im Jahr 2010 wie im letzten Jahr 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 der Ruhrschleuse, wurden 2012 insgesamt rund 13,8 Mio. t Güter transportiert. Das ist nahezu identisch (+ 0,1 %) mit den Werten aus dem Vorjahr (siehe Tabelle 1, Seite 11).

Die Menge der Güter, die zum Rhein transportiert wurden, betrug 7,9 Mio. t. Dies ist ein Anstieg von rund 7,4% im Vergleich zum Vorjahr. Vom Rhein in den RHK wurden 5,8 Mio. t Güter transportiert. Dies ist ein deutlicher Rückgang von ca. 8,3%.

An der Schleuse Herne-Ost betrug das gesamte Güteraufkommen ca. 6,0 Mio. t. Das bedeutet nach dem Anstieg im letzten Jahr wieder ein Rückgang von 4,2%. Hier beträgt der Anteil der vom Rhein kommenden Güter 56,8% (= 3,4 Mio. t). 43,2% (= 2,6 Mio. t) wurden zum Rhein transportiert.



Dortmund-Ems-Kanal (DEK)



Für den Dortmund-Ems-Kanal sind in Anlage 1 ab Seite 58 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 2012 lag der Transport von Gütern nach Dortmund bei rund 0,96 Mio. t und damit niedriger als im vergangenen Jahr. In den Jahren von 2004 bis 2008 lag die durchschnittliche Transportmenge noch bei rund 1,4 Mio. t pro Jahr. Die Gütermenge von Dortmund kommend lag 2012 bei rund 0,60 Mio. t, das sind im Vergleich zum Jahr 2011 nochmals deutlich weniger Gütermengen. Die Gesamtsumme auf dem südlichsten Abschnitt des DEK liegt damit bei rund 1,57 Mio. t. Dies ist ein Rückgang von ca. 9,1% und damit deutlich unter den Transportmengen zu Beginn des Jahrtausends. Demgegenüber gibt es in den letzten Jahren aber eine positive Entwicklung im Containertransport (siehe 4. Containerverkehr, Seite 18).

Für die Ermittlung der Gütermengen auf der Südstrecke des DEK (Datteln bis Bergeshövede) werden die Daten der Schleuse Münster herangezogen. Hier ist für 2012 ein Rückgang von 8,3% gegenüber dem Vorjahr zu verzeichnen. Die Gütermenge liegt bei rund 11,23 Mio. t und damit leicht unter dem Durchschnitt der letzten 10 Jahre.

Entwicklungen im Güterverkehr auf der DEK – Nordstrecke können aus den Zahlen für die Schleusen Bevergern und Herbrum abgelesen werden. 2012 wurden rund 4,1 Mio. t durch die Schleuse Bevergern transportiert. Damit ist ein Rückgang (– 6,6%) im Vergleich zu 2011 zu verzeichnen (siehe Anlage 1, Seite 59).

An der Schleuse Herbrum hat sich der Aufwärtstrend der letzten 2 Jahre nicht fortgesetzt. 2012 wurden im Vergleich zum Vorjahr wieder rund 290 000 t (– 6,3%) weniger Güter im Bereich der DEK-Nordstrecke transportiert.

Datteln-Hamm-Kanal (DHK)

Auf dem DHK wurden 2012 rund 6,1 Mio. t transportiert. Dies ist identisch mit den Vorjahreszahlen. Die erreichte Gütermenge liegt somit weiterhin auf dem Niveau der letzten Jahre (siehe Anlage 1, Seite 57).

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

Küstenkanal

An der Schleuse Dörpen am Küstenkanal wurde im Jahr 2012 mit rund 3,6 Mio. Gütertonnen ein etwas niedriger Wert (-4,2%) als 2011 erreicht. Im Vergleich zum Spitzenjahr 2007 (siehe Anlage 1, Seite 60) fehlen rund 500 000 Tonnen.



4. Containerverkehr

Eine Übersicht über die Containermengen von 2010 bis 2012 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 nach dem Rekordwert im Jahr 2011 nochmals leicht gestiegen auf rund 2 192,5 Mio. TEU², das sind rund 0,17% mehr.

Im Kanalgebiet ist die Entwicklung der Containermengen wie im Vorjahr insgesamt positiv. Es gab zum Teil deutliche Anstiege. In Anlage 2 auf Seite 62 sind die Containerverkehre auf dem westdeutschen Kanalgebiet grafisch dargestellt. Die größten Containermengen wurden 2012 mit rund 25 300 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 WDK. Dort stieg die Anzahl der TEU von rund 1 480 TEU im Jahr 2009 auf rund 2 430 TEU im Jahr 2012. Diese erfreuliche Entwicklung ist auf den erweiterten Containerterminal im Hafen Dortmund zurückzuführen. Ebenso ist auf dem RHK in Richtung Dortmund in den letzten Jahren ein deutlicher Anstieg zu verzeichnen gewesen, wobei im letzten Jahr ein klarer Einbruch zu verzeichnen war. Eine Ursache könnte die rund 4-wöchige Sperre der Schleuse Henrichenburg sein.

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 2010, 2011 und 2012

Bundeswasserstraße	2010		2011		2012		Veränderung 2010 zu 2011 [%]	Veränderung 2011 zu 2012 [%]
	in TEU	Anteil in %	in TEU	Anteil in %	in TEU	Anteil in %		
Deutschland	2.185.583		2.188.832		2.192.498		0,15%	0,17%
Rhein (Lülsdorf- Orsoy)								
leer	434.924	23,41%	549.433	30,68%	580.208	32,22%	26,33%	5,60%
beladen	1.423.152	76,59%	1.241.691	69,32%	1.220.362	67,78%	-12,75%	-1,72%
Gesamt	1.858.076		1.791.124		1.800.570		-3,60%	0,53%
Rhein (Orsoy - NL Grenze)								
leer	478.276	24,27%	593.011	30,51%	625.659	31,84%	23,99%	5,51%
beladen	1.492.350	75,73%	1.350.640	69,49%	1.339.432	68,16%	-9,50%	-0,83%
Gesamt	1.970.626		1.943.651		1.965.091		-1,37%	1,10%
Wesel-Datteln-Kanal								
<i>Schleuse Friedrichsfeld</i>								
leer	1.390	66,13%	1.110	52,91%	572	23,53%	-20,14%	-48,47%
beladen	712	33,87%	988	47,09%	1.859	76,47%	38,76%	88,16%
Gesamt	2.102		2.098		2.431		-0,19%	15,87%
<i>Schleuse Datteln</i>								
leer	1.390	66,13%	1.110	54,09%	556	23,20%	-20,14%	-49,91%
beladen	712	33,87%	942	45,91%	1.841	76,80%	32,30%	95,44%
Gesamt	2.102		2.052		2.397		-2,38%	16,81%
Rhein Herne-Kanal								
<i>Schleuse Duisburg Meiderich & Ruhrschleuse</i>								
leer	1.497	67,16%	731	20,20%	1.014	39,73%	-51,17%	38,71%
beladen	732	32,84%	2.887	79,80%	1.538	60,27%	294,40%	-46,73%
Gesamt	2.229		3.618		2.552		62,31%	-29,46%
<i>Schleuse Herne-Ost</i>								
leer	1.497	67,16%	731	20,20%	1.014	39,73%	-51,17%	38,71%
beladen	732	32,84%	2.887	79,80%	1.538	60,27%	294,40%	-46,73%
Gesamt	2.229		3.618		2.552		62,31%	-29,46%
Datteln-Hamm Kanal								
leer	0		0		0			
beladen	0		0		0			
Gesamt	0		0		0			
Dortmund-Ems-Kanal								
<i>Schleuse Henrichenburg</i>								
leer	2.672	64,98%	1.789	32,15%	1.342	28,82%	-33,05%	-24,99%
beladen	1.440	35,02%	3.775	67,85%	3.314	71,18%	162,15%	-12,21%
Gesamt	4.112		5.564		4.656		35,31%	-16,32%
<i>Schleuse Münster</i>								
leer	215	98,17%	52	49,06%	228	77,82%	-75,81%	338,46%
beladen	4	1,83%	54	50,94%	65	22,18%	1250,00%	20,37%
Gesamt	219		106		293		-51,60%	176,42%
<i>Schleuse Bevergern</i>								
leer	118	55,66%	68	43,59%	184	78,63%		170,59%
beladen	94	44,34%	88	56,41%	50	21,37%		-43,18%
Gesamt	212		156		234			50,00%
<i>Schleuse Herbrum</i>								
leer	9.214	47,50%	11.386	46,59%	12.575	50,17%	23,57%	10,44%
beladen	10.185	52,50%	13.053	53,41%	12.489	49,83%	28,16%	-4,32%
Gesamt	19.399		24.439		25.064		25,98%	2,56%
Küstenkanal								
<i>Schleuse Dörpen</i>								
leer	9.316	47,54%	11.386	46,55%	12.759	50,39%	22,22%	12,06%
beladen	10.279	52,46%	13.073	53,45%	12.559	49,61%	27,18%	-3,93%
Gesamt	19.595		24.459		25.318		24,82%	3,51%

Tabelle 2: Containermengen 2010, 2011 und 2012

Rhein

Die Datengrundlage für die Verkehrszahlen auf dem Rhein liefert das Statistische Bundesamt (Destatis). Auf der Niederrhein-Strecke betrachtet das Destatis u. a. die Streckenabschnitte Lülsdorf – Orsoy und Orsoy – niederländische Grenze (NL-Grenze).

Zwischen Orsoy und der niederländischen Grenze wurden im vergangenen Jahr 1,97 Mio. TEU Container befördert. Dies ist ein leichter Anstieg von ca. 1,1% im Vergleich zum Jahr 2011. Im Abschnitt zwischen Lülsdorf und Orsoy wurden 2012 insgesamt ca. 1,80 Mio. TEU Container transportiert. Dies ist im Vergleich zum Vorjahr ein Anstieg von 0,5%.

Nach dem Rekordwert im Jahr 2010 bleiben die Containertransporte auch in den folgenden beiden Jahren 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 64), sodass selbst bei rückläufigen Zahlen, das Verkehrsaufkommen auch heute noch höher ist als ursprünglich erwartet.

Containertransport auf Binnenschiffen

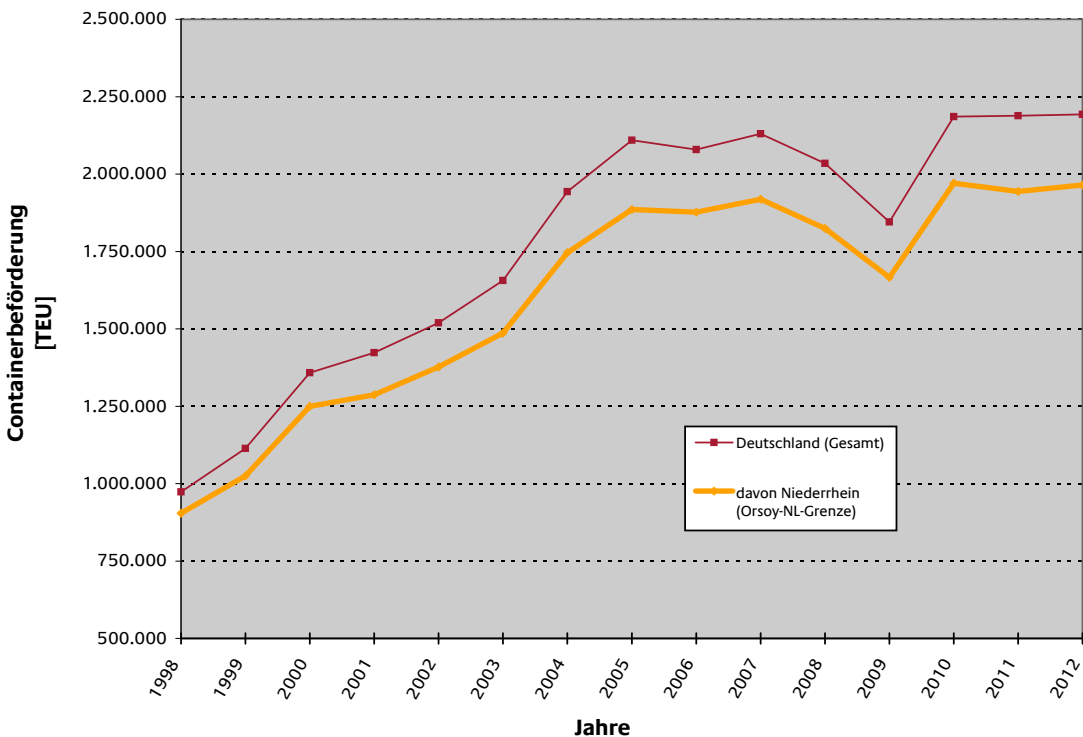


Abbildung 3: Containertransportentwicklung mit Binnenschiffen in Deutschland und auf dem Niederrhein

Wesel-Datteln-Kanal (WDK)

Aus den Daten des Statistischen Bundesamtes ergibt sich für den WDK im Jahr 2012 ein Güteraufkommen in Containern von 49 059 TEU. Dies ist ein Anstieg von rund 6,5% zum Jahr 2011. Der Empfang von leeren Containern liegt bei 23 334 TEU und der Versand von beladenen Containern bei 25 725 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 2012 ca. 2 430 TEU und ist eine deutliche Steigerung im Vergleich zum letzten Jahr. Von Friedrichsfeld bis Datteln findet dabei fast kein Containerumschlag auf dem WDK statt, so dass sich die Containermengen an den Schleusen Friedrichsfeld und Datteln mit rund 2 400 TEU in 2012 nahezu gleichen.

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.

Rhein-Herne-Kanal (RHK)

Nach der Auswertung des Abgabenerhebungsprogramms haben in 2012 rund 2 550 TEU Container die Schleusen in Duisburg und Herne-Ost passiert. Im Vergleich zum letzten Jahr ist dies ein deutlicher Rückgang von rund 30%. Die Transportmenge hat somit wieder das Niveau des Jahres 2010 erreicht.

Vergleicht man die beiden letzten Jahre, fällt der deutliche Rückgang der beladenen Container auf. Die Anzahl hat sich fast halbiert. Ein möglicher Grund könnte in der rund 4-wöchigen Sperrung der Schleuse Henrichenburg/Waltrop liegen, wodurch der Hafen Dortmund nicht mehr erreicht werden konnte.

Dessen ungeachtet haben sich RHK wie WDK zu einer Transitstrecke für Containertransporte in Richtung Hafen Dortmund entwickelt.

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 2012 sind mit rund 4 660 TEU deutlich weniger Container transportiert worden als im Vorjahr (siehe Anlage 2, Seite 68). Eine Ursache für diesen Rückgang dürfte auch für den DEK die fast 4-wöchige Sperrung der Schleuse im Herbst gewesen sein. Im Jahr 2012 betrug der Anteil der beladenen Container rund 71 %. 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 2012 rund 290 TEU Container geschleust. Dies sind zwar deutlich mehr Container als im Jahr 2011, aber das Niveau bleibt immer noch sehr niedrig (siehe Anlage 2, Seite 68).

Im Bereich der DEK-Nordstrecke vom Abzweig Mittellandkanal bis zum Abzweig Küstenkanal sind in 2012

mit 234 TEU ebenfalls deutlich mehr Container gezählt worden (siehe Anlage 2, Seite 69). Im letzten Jahr wurden nur 156 TEU registriert. Damit bleiben die Werte aber insgesamt auf einem sehr niedrigen Niveau.

Den mit Abstand größten Containerverkehr auf dem westdeutschen Kanalnetz erreicht 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. 2012 wurden durch die Schleuse Herbrum 25 064 TEU Container transportiert. Dies sind rund 2,5% mehr als im Jahr 2011 und damit der höchste Wert in den letzten 11 Jahren. Der Anteil der beladenen Container von Herbrum kommend (zum GVZ Dörpen) ist weiter sehr gering und betrug 2012 nur 198 TEU. 12 291 TEU wurden beladen vom Küstenkanal (GVZ Dörpen) in Richtung Emden geschleust (siehe Anlage 2, Seite 69). Fast die gleiche Anzahl wurde von Norden kommend leer nach Dörpen transportiert. Insgesamt lag der Anteil der leeren Container bei ca. 50%.



Küstenkanal

An der Schleuse Dörpen wurde mit 25 318 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. 12 360 TEU) wurde von Osten (überwiegend vom GVZ Dörpen) kommend zum DEK transportiert und rund 11 390 TEU wurden leer aus Richtung Emden kommend zum GVZ Dörpen transportiert. Der Anteil der leeren Container mit 50% entspricht dem Wert von Herbrum (siehe Anlage 2, Seite 70).

Der Anteil der Containerschiffe, die den Küstenkanal bis zur Schleuse Oldenburg passierten, liegt mit rund 2 050 bis 4 300 TEU je Richtung deutlich niedriger (siehe Anlage 2, Seite 63). Auffällig ist aber der deutlich höhere Anteil leerer Container die von Osten in den Küstenkanal eingefahren und dann bis zum GVZ Dörpen transportiert werden.

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 74 zeigt, dass die Schiffe ohne eigenen Antrieb auf dem westdeutschen Kanalnetz nur eine untergeordnete Rolle spielen. Der Anteil der Schubleichter bewegt sich zwischen 0,5% am Küstenkanal und rund 11% am Abzweig Dortmund-Ems-Kanal in den Datteln-Hamm-Kanal.

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 Schiffe, die Container transportieren, da das ASS nur die Anzahl der Container in TEU zählt.

Die nachfolgende Tabelle 3 gibt einen Überblick über den Schiffsverkehr der Jahre 2010 bis 2012.

Schiffsverkehr 2010, 2011 und 2012

Bundeswasserstraße	2010		2011		2012		Veränderung 2010 zu 2011 [%]	Veränderung 2011 zu 2012 [%]
	Anzahl	Anteil in %	Anzahl	Anteil in %	Anzahl	Anteil in %		
Emmerich								
leer	<i>keine Angabe</i>		<i>keine Angabe</i>		<i>keine Angabe</i>			
beladen	107.764		98.221		105.076			
Gesamt	107.764		98.221		105.076		-8,86%	6,98%
Wesel-Datteln-Kanal								
<i>Schleuse Friedrichsfeld</i>								
leer	4.919	23,58%	4.693	23,01%	4.596	24,59%	-4,59%	-2,07%
beladen	15.945	76,42%	15.702	76,99%	14.091	75,41%	-1,52%	-10,26%
Gesamt	20.864		20.395		18.687		-2,25%	-8,37%
<i>Schleuse Datteln</i>								
leer	2.883	18,08%	2.842	18,16%	2.666	18,88%	-1,42%	-6,19%
beladen	13.062	81,92%	12.807	81,84%	11.457	81,12%	-1,95%	-10,54%
Gesamt	15.945		15.649		14.123		-1,86%	-9,75%
Rhein Herne-Kanal								
<i>Schleuse Duisburg Meiderich & Ruhrschleuse</i>								
leer	7.469	39,20%	6.772	37,17%	6.346	37,21%	-9,33%	-6,29%
beladen	11.585	60,80%	11.448	62,83%	10.709	62,79%	-1,18%	-6,46%
Gesamt	19.054		18.220		17.055		-4,38%	-6,39%
<i>Schleuse Herne-Ost</i>								
leer	3.021	34,37%	3.138	33,01%	2.966	33,80%	3,87%	-5,48%
beladen	5.769	65,63%	6.367	66,99%	5.810	66,20%	10,37%	-8,75%
Gesamt	8.790		9.505		8.776		8,13%	-7,67%
Datteln-Hamm-Kanal								
leer	3.261	38,75%	3.146	38,69%	3.011	39,56%	-3,53%	-4,29%
beladen	5.154	61,25%	4.985	61,31%	4.600	60,44%	-3,28%	-7,72%
Gesamt	8.415		8.131		7.611		-3,37%	-6,40%
Dortmund-Ems-Kanal								
<i>Schleuse Henrichenburg</i>								
leer	1.245	42,09%	1.064	41,40%	968	42,83%	-14,54%	-9,02%
beladen	1.713	57,91%	1.506	58,60%	1.292	57,17%	-12,08%	-14,21%
Gesamt	2.958		2.570		2.260		-13,12%	-12,06%
<i>Schleuse Münster</i>								
leer	2.616	16,83%	2.467	15,95%	2.267	16,33%	-5,70%	-8,11%
beladen	12.927	83,17%	13.002	84,05%	11.614	83,67%	0,58%	-10,68%
Gesamt	15.543		15.469		13.881		-0,48%	-10,27%
<i>Schleuse Bevergern</i>								
leer	2.340	37,58%	2.098	31,92%	2.155	34,29%	-10,34%	2,72%
beladen	3.886	62,42%	4.474	68,08%	4.129	65,71%	15,13%	-7,71%
Gesamt	6.226		6.572		6.284		5,56%	-4,38%
<i>Schleuse Herbrum</i>								
leer	2.014	32,57%	1.669	27,66%	1.721	29,77%	-17,13%	3,12%
beladen	4.169	67,43%	4.366	72,34%	4.060	70,23%	4,73%	-7,01%
Gesamt	6.183		6.035		5.781		-2,39%	-4,21%
Küstenkanal								
<i>Schleuse Dörpen</i>								
leer	1.896	35,01%	1.363	27,28%	1.415	29,25%	-28,11%	3,82%
beladen	3.519	64,99%	3.634	72,72%	3.423	70,75%	3,27%	-5,81%
Gesamt	5.415		4.997		4.838		-7,72%	-3,18%

Tabelle 3: Schiffsverkehr 2010, 2011 und 2012

Rhein

Während im Jahr 2012 die transportierte Gütermenge am Grenzübergang Emmerich nur um ca. 0,5% anstieg (siehe Tabelle 1), stiegen die Schiffzahlen mit 105 076 beladenen Fahrzeugen am Grenzübergang Emmerich um fast 7% gegenüber dem Vorjahr (siehe Tabelle 3). Dies bedeutet, dass die durchschnittliche Tragfähigkeit der Schiffe im Jahr 2012 leicht abgenommen 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 die durchschnittliche Wasserführung des Rheins im Jahr 2012 dem zehnjährigen Mittelwert entsprach. Das Mittelwasser im Jahr 2012 war nur 1 cm niedriger als das langjährige Mittelwasser bezogen auf den Pegel Ruhrort (siehe Abbildung 4). Eine Beschränkung der Abladetiefe auf Grund von Niedrigwasser war in 2012 nicht gegeben. Die Hochwasserwellen im Januar und Dezember führten zu leichten Einschränkungen im Schiffsverkehr oberhalb von Düsseldorf.

Pegel Ruhrort – Wasserstände Kalenderjahr 2012

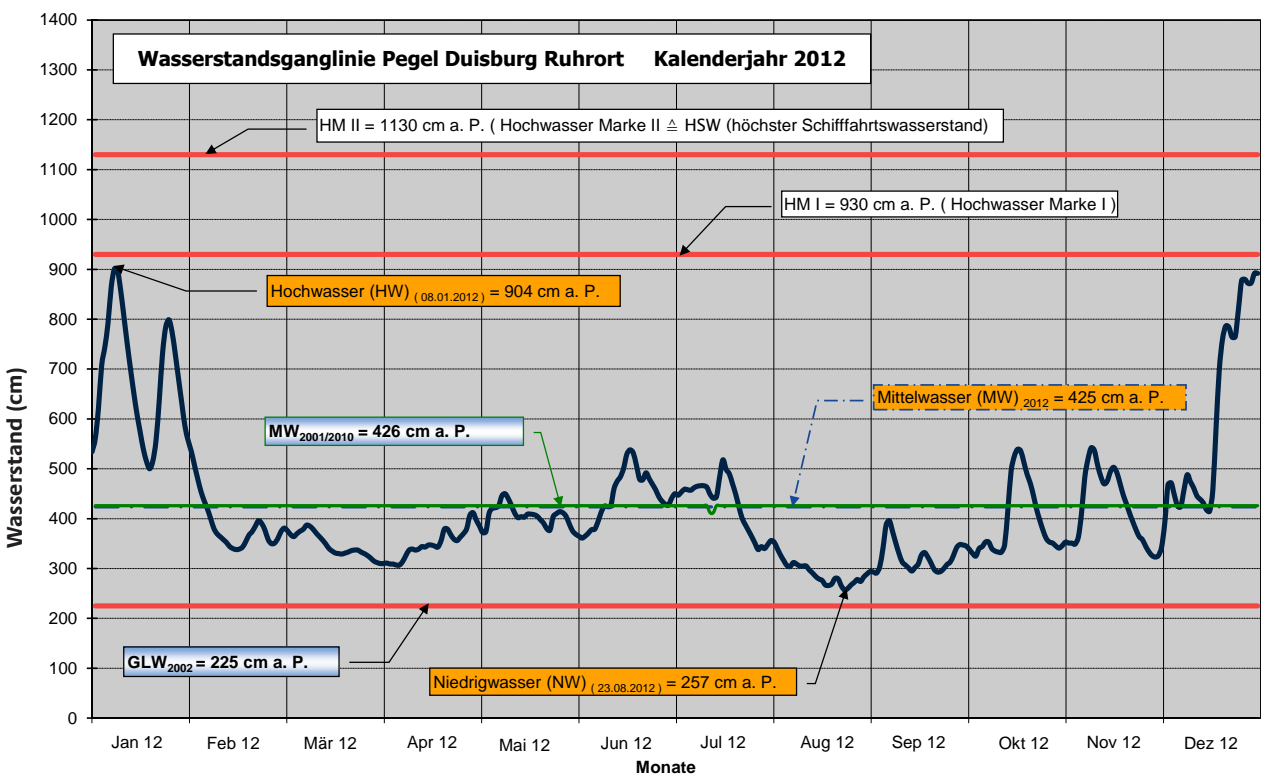


Abbildung 4: Pegelaufzeichnung 2012 am Pegel Duisburg-Ruhrort

Nach den Daten des statistischen Bundesamtes liegt die durchschnittliche Tragfähigkeit der beladenen Schiffe erstmalig sehr gering unter dem Niveau des Vorjahresberichtes bei ca. 2466 t (siehe Anlage 3, Seite 73).

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 und zum Ende des Jahres 2012 kam es oberhalb von Düsseldorf zu leichten Einschränkungen im Schiffsverkehr. Eine Sperrung der Wasserstraße wie im Jahr 2011 gab es nicht, da die Hochwassermarken II nicht überschritten wurde.

Auf der restlichen Niederrheinstrecke bis zur niederländischen Grenze waren es lediglich ca. 37 Stunden, in denen der Rhein wegen Veranstaltungen, Bombenentschärfungen o. ä. nicht befahrbar war. Damit stand der Rhein zu 99,5% des Jahres als Wasserstraße zur Verfügung (siehe Störungen im Schiffsverkehr, Seite 36).



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 2012 rund 18 700 Schiffe, das sind rund 8,4% weniger Schiffe, durch die Schleuse Friedrichsfeld als 2011. 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 2012 bei rund 1 610 t (siehe Anlage 3, Seite 75).

An der Schleuse Datteln wurden 2012 ebenfalls deutlich weniger Schiffe als 2011 gezählt (– 9,7%). Insgesamt passierten 14 123 Schiffe die Schleuse. Die transportierte Gütermenge sank im gleichen Zeitraum um ca. 5,5%. Wie bei der Schleuse Friedrichsfeld werden die Schiffseinheiten, die auf dem WDK eingesetzt werden, immer größer. Die durchschnittliche Tragfähigkeit der Schiffe stieg auf 1 479 t an (siehe Anlage 3, Seite 76).

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

Während der regulären Betriebszeiten der Schleusen war der WDK im Jahr 2012 fast durchgängig befahrbar. Zu Behinderungen für die Schifffahrt kam es eisbedingt im Februar, wo der WDK rund 10 Tage gesperrt war. Bei Baumaßnahmen war in der Regel nur eine halbseitige Sperrung notwendig gewesen (siehe auch Störungen im Schiffsverkehr, Seite 36).



Rhein-Herne-Kanal (RHK)



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

Wenn der RHK durchgängig den Kriterien der Wasserstraßenklasse Vb entspricht, wird sich durchsetzen, was sich heute bereits im ausgebauten Streckenbereich an den Eingangsschleusen in Duisburg abzeichnet. Dort fahren heute schon Schiffseinheiten, die mit einer durchschnittlichen Tragfähigkeit von 1 623 t (siehe Anlage 3, Seite 77) sogar etwas größer sind als an der Schleuse Friedrichsfeld mit 1 610 t. Dagegen liegt die

durchschnittliche Tragfähigkeit der Schiffe an der Schleuse Herne-Ost – im nicht ausgebauten Bereich – mit 1 404 t durchschnittlicher Tragfähigkeit deutlich darunter (siehe Anlage 3, Seite 78).

2012 wurden mit 17 055 Fahrzeugen rund 6,4% weniger Schiffe durch die Eingangsschleusen zum RHK geschleust als 2011. Deutlich rückläufig ist auch der Verkehr an der Schleuse Herne-Ost, dort waren es mit ca. 8 780 Fahrzeugen rund 7,7% weniger als im Vorjahr.

Während der regulären Betriebszeiten der Schleusen war der RHK im Jahr 2012 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 36). Im Februar 2012 kam es auf Grund der Eissituation zu einer längerfristigen (rund 10 Tage) Sperrung.

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 2012 deutlich um rund 12% ab (siehe Tabelle 3). Dies ist der niedrigste Wert der letzten 10 Jahre. Die durchschnittliche Tragfähigkeit der Schiffe ist aber weiterhin ansteigend und beträgt rund 1 650 t, während sie 2008 noch bei 1 366 t lag (siehe Anlage 3, Seite 80).

An der Schleuse Münster wurden 13.881 Schiffe gezählt. Dies ist ein deutlicher Rückgang um 10% im Vergleich zum Jahr 2011. Diese Änderung stimmt auch mit dem Güteraufkommen überein, der an der Schleuse Münster für 2012 zu beobachten war (-8,3%). Mit 1 248 t durchschnittlicher Tragfähigkeit pro Schiff passierten 2012 jedoch die bisher größten Motorschiffe die Schleuse Münster (siehe Anlage 3, Seite 81). 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 1 257 t geringfügig größer als in Münster (siehe Anlage 3, Seite 82). Dies liegt wahrscheinlich daran, dass hier Schiffe mit einer höheren Abladetiefe von bis zu 2,70 m fahren dürfen. Mit 6 284 Fahrzeugen lagen hier die Schiffszahlen um rund 4,4% niedriger als im vergangenen Jahr.

Auch an der Schleuse Herbrum zeigt sich ein Rückgang von 4,2%. Seit 2005 sanken die Schiffszahlen damit um über 30% von 8 675 auf rund 5 781. Diese Entwicklung lässt sich neben dem Rückgang der Gütermengen insgesamt, auch mit der steigenden durchschnittlichen Tragfähigkeit der Schiffe erklären, die 2012 mit 1 353 t einen neuen Höchststand erreichte und somit fast 250 t höher lag als im Jahr 2003.

Während der regulären Betriebszeiten der Schleusen war der DEK auf seiner Gesamtstrecke im Jahr 2012 für insgesamt 300 Stunden gesperrt. Die Sperrungen waren überwiegend im nördlichen Abschnitt notwendig geworden. Die gesamte Wasserstraße stand der Schifffahrt zu 95% zur Verfügung (siehe auch Störungen im Schiffsverkehr, Seite 36).

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 im Februar 2012 gleichfalls zu Behinderungen bzw. Sperrungen. Im Bereich der „Henrichenburger Haltung“ kam es im Herbst 2012 zu einer knapp 4-wöchigen Sperre der Schleuse Henrichenburg.

Datteln-Hamm-Kanal (DHK)

7 611 Fahrzeuge sind 2012 auf dem DHK gefahren. Damit nahm die Anzahl der Fahrzeuge gegenüber dem Vorjahr um rund 500 Schiffe ab (-6,4%). Die transportierte Gütermenge dagegen ist nahezu identisch gegenüber dem Wert des vergangenen Jahres geblieben. Hier trägt offensichtlich die deutliche Steigerung der Tragfähigkeit der Motorschiffe von 1 525 t auf 1 649 t Rechnung (siehe Anlage 3, Seite 79).

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 2012 nur ca. 4 Stunden gesperrt. Damit stand die Wasserstraße im westlichen Bereich bis Hamm der Schifffahrt zu fast 100% zur Verfügung (siehe auch Störungen im Schiffsverkehr, Seite 36).

Eine rund 2-wöchige Sperrung wegen Eis gab es allerdings auf der DHK-Oststrecke im Monat Februar.

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 (4 838 Schiffe) sind im letzten Jahr um ca. 3,2% zurückgegangen und liegen damit im Trend der letzten 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 1 322 wieder etwas höher als im letzten Jahr (siehe Anlage 3, Seite 84).

Während der regulären Betriebszeiten der Schleusen war der Küstenkanal im Jahr 2012 nie vollgesperrt. Damit stand die Wasserstraße der Schifffahrt zu 100% zur Verfügung (siehe auch Störungen im Schiffsverkehr, Seite 36). Allerdings kam es auch auf dem Küstenkanal im Februar 2012 zu eisbedingten Behinderungen bzw. Sperrungen.

6. Schiffahrt

Ordnung des Binnenschiffsverkehrs

■ Befähigungswesen

Die WSD West ist eine von 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.

Mit Einführung der Verordnung über das Schiffspersonal auf dem Rhein (RheinSchPersV) am 24. Dezember 2011 wurde für Inhaber von als gleichwertig anerkannten Schiffsführerzeugnissen die Möglichkeit geschaffen, lediglich ein Streckenzeugnis für die Fahrt auf dem streckenkundepflichtigen Rhein zu erwerben. Von dieser Möglichkeit haben bisher jedoch nur wenige Patentbewerber im Bereich der WSD West Gebrauch gemacht.

Die WSD West hat im Jahr 2012 insgesamt an 77 Tagen (Rhein-/Binnenschifferpatente **44**; Radar **9**; ADN **24 Tagen**) Prüfungen zum Erwerb und zur Erweiterung von Befähigungszugnissen in der Binnenschifffahrt abgehalten. Zahl und Art der erteilten bzw. erweiterten Zeugnisse sind in Tabelle 4 zusammengestellt.

Die Nachfrage nach Befähigungsnachweisen bewegte sich auch 2012 insgesamt auf einem hohen Niveau, auch wenn die Zahlen bei der Ersterteilung und bei der Erweiterung von Rheinpatenten im Vergleich zum Vorjahr leicht abgenommen haben.

In 2012 wurde in 412 Fällen aufgrund des Nachweises der Tauglichkeit die Gültigkeit von Rhein- und Binnenschifferpatenten verlängert. Ferner wurden 482 ADN-Bescheinigungen verlängert.

Anzahl	Art der Befähigungszugnisse
84	Großes Rheinpatent (Erteilung)
82	Großes Rheinpatent (Erweiterung)
0	Kleines Rheinpatent (Erteilung)
0	Kleines Rheinpatent (Erweiterung)
4	Sportpatent (Erteilung)
0	Sportpatent (Erweiterung)
11	Behördenpatent (Erteilung)
13	Behördenpatente (Erweiterung)
2	Streckenzeugnis
2	Fährführerschein F (Erteilung)
0	Fährführerschein F (Erweiterung)
2	Schifferpatent B
3	Schifferpatent C2
4	Sportschifferzeugnis E
34	Radarpatente
89	ADN-Bescheinigung Basis
7	ADN-Bescheinigung Gase
16	ADN-Bescheinigung Chemie
353	insgesamt

Tabelle 4: Überblick über die erteilten Befähigungszugnisse

³ ADN – franz. für „Verordnung über den Transport gefährlicher Güter auf dem Rhein“

Erteilte Befähigungszeugnisse

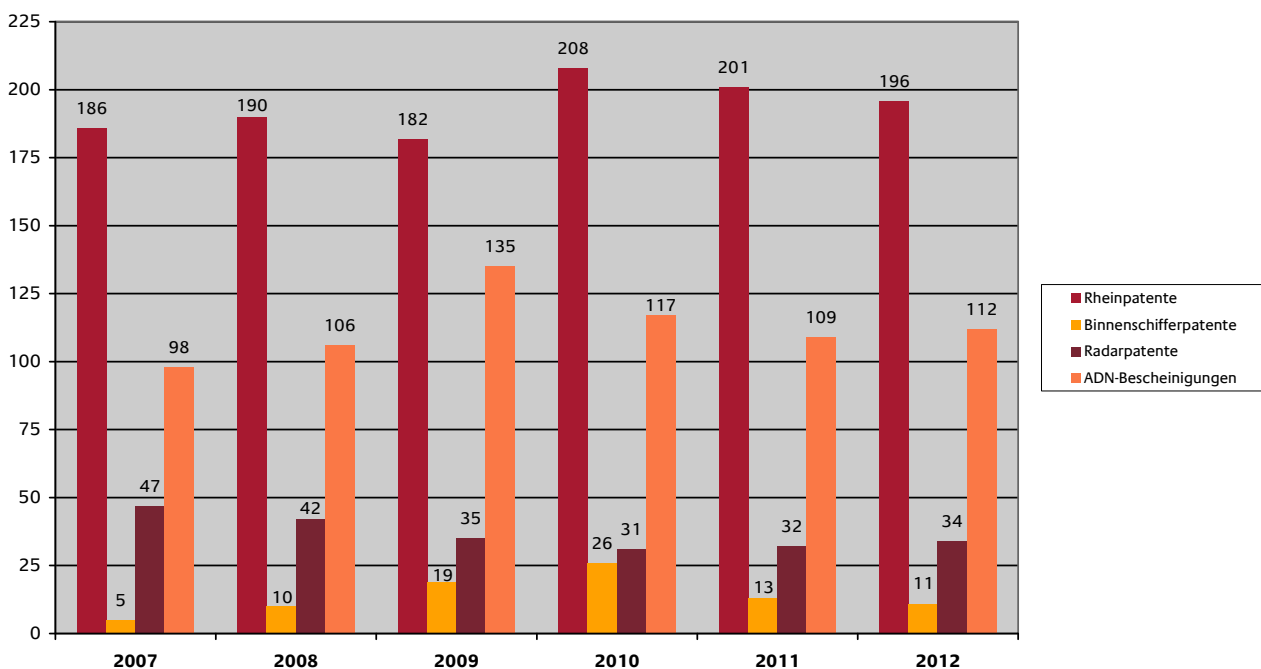


Abbildung 5: Entwicklung der erteilten Befähigungszeugnisse

Am 24. Dezember 2011 löste Kapitel 5 der Verordnung über das Schiffpersonal auf dem Rhein (RheinSchPersV) die Verordnung über **Sicherheitspersonal in der Fahrgastschifffahrt** ab. Nach § 5.01 RheinSchPersV muss sich auf jedem Fahrgastschiff Sicherheitspersonal in ausreichender Zahl befinden, solange sich Fahrgäste an Bord aufhalten. Um als Sachkundiger für Fahrgastschifffahrt befähigt zu sein, muss das Sicherheitspersonal zunächst an einem anerkannten Basislehrgang erfolgreich teilgenommen haben. Zum Nachweis der Befähigung stellt der Lehrgangsanbieter dem Teilnehmer eine entsprechende Bescheinigung aus, die auf fünf Jahre befristet ist. Noch vor Ablauf dieser Frist muss der Sachkundige erneut an einem gleichfalls anerkannten

Auffrischungslehrgang teilnehmen. Danach wird die bereits vorliegende Bescheinigung als Sachkundiger in der Fahrgastschifffahrt vom Lehrgangsanbieter entsprechend um weitere fünf Jahre verlängert.

Nach Art. 3 Abs. 7 S. 1 der Verordnung zur Einführung der Verordnung über das Schiffpersonal auf dem Rhein ist die WSD West bundesweit für die Anerkennung von Basis- und Auffrischungslehrgängen für Sachkundige in der Fahrgastschifffahrt zuständig.

Insgesamt hat die WSD West bislang fünf Basislehrgänge und zwei Auffrischungslehrgänge für Sachkundige in der Fahrgastschifffahrt in Deutschland anerkannt.

■ Ordnungswidrigkeiten

Die Wachen der Wasserschutzpolizei haben im Berichtsjahr 2012 1 283 (im Vorjahr 1 539) Anzeigen erstattet, die bei der WSD West als Ordnungswidrigkeiten bearbeitet wurden. 64% der Anzeigen kamen aus dem Rhein- und 36% aus dem Kanalgebiet.

Die Anzeigen verteilten sich auf folgende Schwerpunkte:

Rheinstromgebiet	Kanalgebiet
Besatzungsverstöße	Verstöße gegen die Betriebsanlagenverordnung
Verstöße gegen die GGVSEB und das ADN sowie fehlende Angaben CDNI	Badeverstöße und Brückenspringen
Verstöße gegen Einrichtungs- und Ausrüstungsvorschriften	Verstöße gegen Höchstabmessungen des Fahrzeuges und Überschreitung der zugelassenen Abladetiefen
Verstöße gegen die Kernruhezeiten und Überschreitung der Einsatzzeit des Fahrzeuges	Besatzungsverstöße
Verstöße gegen die Betriebsanlagenverordnung	Verstöße gegen die GGVSEB und das ADN
Fehlerhafte Bordbücher/Schifferdienstbücher	Beschädigung/Anfahrung von Schifffahrtszeichen, Schleusen, Brücken Spundwänden etc.
Verstöße gegen die Rheinpatentverordnung	Verstöße gegen die Kernruhezeit und Überschreitung der Einsatzzeit des Fahrzeuges
Verstöße gegen die Wassermotorradverordnung	Verstöße gegen Einrichtungs- und Ausrüstungsvorschriften
Fehlendes gültiges Schiffsattest	Missachtung Liegeverbote
Unfall	Nichtbefolgen schifffahrtspolizeilicher Anweisungen

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 Binnenschiffahrtsstraßenordnung) nicht geregelt werden können oder zunächst nur versuchsweise zugelassen werden sollen. Ferner sind Erlaubnisse für die Durchführung von sportlichen und anderen Veranstaltungen auf Bundeswasserstraßen erforderlich. Die nachfolgende Tabelle 6 listet die im Jahr 2012 erteilten Erlaubnisse auf:

Anzahl	Art der Erlaubnisse
19	Weiterfahrerlaubnisse/Sondertransporte auf Kanälen (Festlegungen u. Havarien)
53	Weiterfahrerlaubnisse/Sondertransporte auf dem Rhein (Festlegungen u. Havarien)
38	Sonstige Sondertransporte auf den Kanälen
169	Zulassung größerer Abmessungen gem. § 1.06 BinSchStrO ¹ (Einzelerlaubnisse)
33	Zulassung größerer Abmessungen gem. § 1.06 BinSchStrO ¹ (Jahreserlaubnisse)
0	Erlaubnisse für Versuchsfahrten gem. § 11.02 RheinSchPV ² (Verbände)
61	Erlaubnisse für Veranstaltungen auf Kanälen
83	Erlaubnisse für Veranstaltungen auf dem Rhein

Tabelle 6: Auflistung der 2012 erteilten Erlaubnisse

¹ Binnenschiffahrtsstraßen-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 ist die Schiffahrt frei, zu 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. 39 h gesperrt. Das bedeutet, dass der Rhein zu 99,5% des Jahres für die Schiffahrt verfügbar war.

In den Kanalstrecken ergibt sich die Verfügbarkeit der Wasserstraße durch die Betriebszeiten der Schleusen. Durch Sperrungen z. B. 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. Im Bereich des DEK kam es auf Grund von Baumaßnahmen z. T. zu kurzzeitigen Vollsperrungen, die die Verfügbarkeit der Wasserstraße eingeschränkt haben.

Im Februar gab es auf Grund der Witterung eine Eis-sperre von rund 10 Tagen auf dem westdeutschen Kanalnetz.

Insgesamt standen die Bundeswasserstraßen im Bereich der WSD West zu 96% bis zu 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 2012 wurden auf Niederrhein und westdeutschen Kanälen insgesamt 211 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 (128 Unfälle) auf den Wasserstraßen im Bereich der WSD West ereigneten sich 2012 auf dem Rhein. Davon waren rund 40% durch Grundberührung verursacht. 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. 160 000 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 Schleusenanfahrungen zu nennen. Besonders erschreckend ist die Häufung von folgenschweren

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

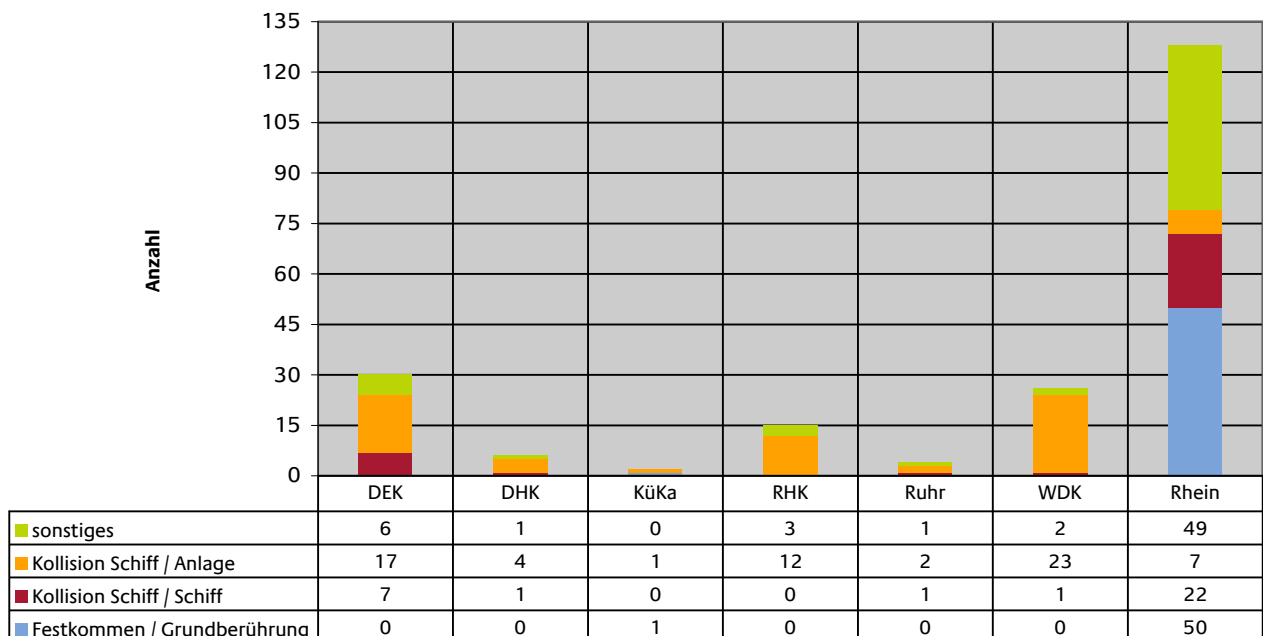


Abbildung 6: Havarien auf Niederrhein und westdeutschen Kanälen

Wirtschaftsfragen der Schiffahrt

■ Förderung von Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs (KV)

Die WSD West ist nach der Richtlinie zur Förderung von Umschlaganlagen des kombinierten Verkehrs (KV) nicht bundeseigener Unternehmen Bewilligungsbehörde für Zuwendungen des wasserseitigen KV. Für Anlagen des schienenseitigen KV ist das Eisenbahnbundesamt (EBA) Bewilligungsbehörde.

Um Gütertransporte von der Straße auf die umweltfreundlicheren Verkehrsträger Wasserstraße und Schiene zu verlagern und damit die Straßen vom Güterverkehr zu entlasten, fördert die Bundesrepublik Deutschland durch Zuwendungen den Neu- und Ausbau und die Erweiterung von Umschlaganlagen des KV. Die Hafenwirtschaft 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. Die Fördersumme kann bis zu 80% der förderfähigen Investitionskosten betragen.

Seit 1998 ist bei 61 Förderprojekten eine Bewilligungssumme von insgesamt rd. 395 Mio. Euro bewilligt worden. Im Jahr 2012 wurden durch die WSD West Zuwendungen i. H. v. rd. 75,5 Mio. Euro beschieden, die in den kommenden Jahren sukzessive an die Zuwendungsempfänger fließen.

Die aktuelle Richtlinie zur Förderung von Umschlaganlagen des kombinierten Verkehrs nichtbundeseigener Unternehmen vom 23. November 2011 (VkB1. Heft 24 – 2011, S. 954) ist neben weiteren Unterlagen und Vordrucken im Internet unter www.elwis.de (https://www.elwis.de/Foerderprogramme/kombi_verkehr/index.html) abrufbar.

■ Motorenförderprogramm

Aufgrund der Richtlinie über Zuwendungen für die Beschaffung von emissionsärmeren Dieselmotoren für den Antrieb von Binnenschiffen vom 28. März 2007 in der zuletzt geänderten Fassung vom 23. Dezember 2011 wurden im Jahr 2012 durch die WSD West – Dezernat Schiffahrt – 74 Zuwendungen für den Erwerb und Einbau von emissionsärmeren Schiffsdieselmotoren für deutsche Güter- und Fahrgastschiffe bewilligt. Über die Laufzeit des bislang 5-jährigen Programms wurden Ausgaben für emissionsmindernde Maßnahmen wie folgt gefördert:

Anschaffung von:	bei in Fahrt befindlichen Binnenschiffen	bei Schiffsneubauten
Hauptantriebsmotoren	356	67
Hilfsantriebsmotoren	52	28
Schiffsbetriebsmotoren	219	68
Lade- und Löschpumpen	6	3
ANS ⁴ – Hauptantrieb	20	6
ANS – Hilfsantrieb	2	0
ANS – Schiffsbetrieb	8	3

⁴ ANS = Abgasnachbehandlungssysteme

Zum 1. Januar 2013 trat die Richtlinie über Zuwendungen für die Beschaffung von emissionsärmeren Motoren von Binnenschiffen vom 21. Dezember 2012 in Kraft.

Danach ist die finanzielle Förderung deutlich erweitert worden auf:

- Förderung von **emissionsärmeren Gasmotoren** (bisher nur Schiffsdieselmotoren)
- **Mehrausgaben für ein Gaslagerungs- und -versorgungssystem** für emissionsärmerer Gasmotoren
- **Emissionsmindernde Maßnahmen** (Einbau von Technologien und Verfahren, deren Einsatz zu Emissionsminderungen führt, insbesondere Katalysatoren, Partikelfilter, Kraftstoff-Wasser-Emulsionstechnologie, Kombinierte Abgasminderungssysteme)
- **Kraftstoffsparende Maßnahmen** (Maßnahmen, die eine Senkung des Kraftstoffverbrauchs und der verbrauchsabhängigen Emissionen ermöglichen, z. B. diesel- und gaselektrische Antriebe)
- **Minderung von Lärmemissionen** (Bauliche Maßnahmen, die zu einer Senkung von Luft- oder Körperschallemissionen führen)

Nähere Angaben zur aktuellen Richtlinie finden Sie unter <https://www.elwis.de/Foerderprogramme/Motorenfoerderprogramm/index.html>

■ 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 2012 insgesamt 126 Anträge vor. Davon befanden sich zum Ende des Jahres 100 Ausbildungsverhältnisse in der Förderung. 20 Anträge wurden zurückgezogen.

Für die Gesamtausbildungsdauer mit Beginn der Ausbildung im Jahr 2012 standen 2 534 000 € zur Verfügung. Diese Mittel sind übertragbar, sodass 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 2012 wurden seit Beginn der Projektförderung im Jahr 1999 insgesamt 1 604 Anträge gestellt, wovon bei 1 202 Ausbildungsverhältnissen eine Förderung bewilligt wurde.

■ Weiterbildung (Deutscher Binnenschifffahrtsfonds)

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. ADN- und Patent-Lehrgänge). Seit dem Jahr 2003 bis zum Jahr 2012 sind 3 020 Zuwendungsbescheide mit einer Bewilligungssumme von insgesamt rd. 1 075 010,00 € erteilt worden, davon 485 Bescheide im Jahr 2012 mit einer Bewilligungssumme von 164 144,57 €.

■ Beihilfen für Schifferkinderheime und Schiffsjungenwohnheime

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

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



■ ERP – Existenzgründungskreditprogramm

Im Rahmen des Existenzgründungskreditprogramms wurden im Jahr 2012 von der WSD West 5 Anträge zur Förderung von Existenzgründungen begutachtet. 3 Anträge leitete die WSD West befürwortend an die Kreditanstalt für Wiederaufbau (KfW). 1 Antrag wurde zurückgezogen, so dass hier keine Förderung zustande kam.

Es handelte sich um eine Kreditsumme von insgesamt 1 807 500 € bei einem Gesamtvolumen der Vorhaben in Höhe von 7 020 000 €

■ Zugang zum Beruf des Unternehmers im Binnenschiffsgüterverkehr

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

Zuständig für die Erteilung der Erlaubnis ist die Wasser- und Schifffahrtsdirektion (Erlaubnisbehörde), in deren Bezirk der Unternehmer seinen 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 600 Anträge bearbeitet und 550 Urkunden ausgestellt (2012: 1 Urkunde).

■ 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 2012 wurde keine Bescheinigung von der WSD West für derartige Transporte und 1 Ablehnung ausgestellt. (2011: 1).

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

Im Jahr 2012 wurde von der WSD West 1 Bescheinigung gemäß § 35 Abs. 5 GGVSEB ausgestellt, wonach im Containerverkehr der Beförderer durch eine Bescheinigung einer WSD nachzuweisen hat, dass Containerverkehr auf dem Wasserweg nicht möglich ist (2011: keine).

■ Schifffahrtsabgaben

Im Jahre 2012 wurden durch die WSD West 29 871 000 € an Schifffahrtsabgaben, Hafен- und Ufergeldern auf den norddeutschen Bundeswasserstraßen im Binnenbereich (= Wasserstraßen im Bereich der Wasser- und Schifffahrtsdirektionen West, Nordwest, Mitte und Ost) gegenüber 32 224 000 € im Jahr 2011 vereinnahmt (Mindereinnahmen von ca. 2 353 000 €). 98,6% der Einnahmen wurde über das Stundungsverfahren mit der Deutschen Verkehrsbank abgewickelt.

Der Anteil der Barzahlung betrug 1,4%.

Jahr	Verkehrsmenge (t)	Verkehrsleistung (t/km)	Schifffahrtsabgaben (1.000 €)
2011	60 199 810	9 029 883 463	32 224
2012	58 102 378	8 548 157 301	29 871

Tabelle 7: Vergleich der Schifffahrtsabgaben von 2011 und 2012



Containerverkehr auf den norddeutschen Wasserstraßen

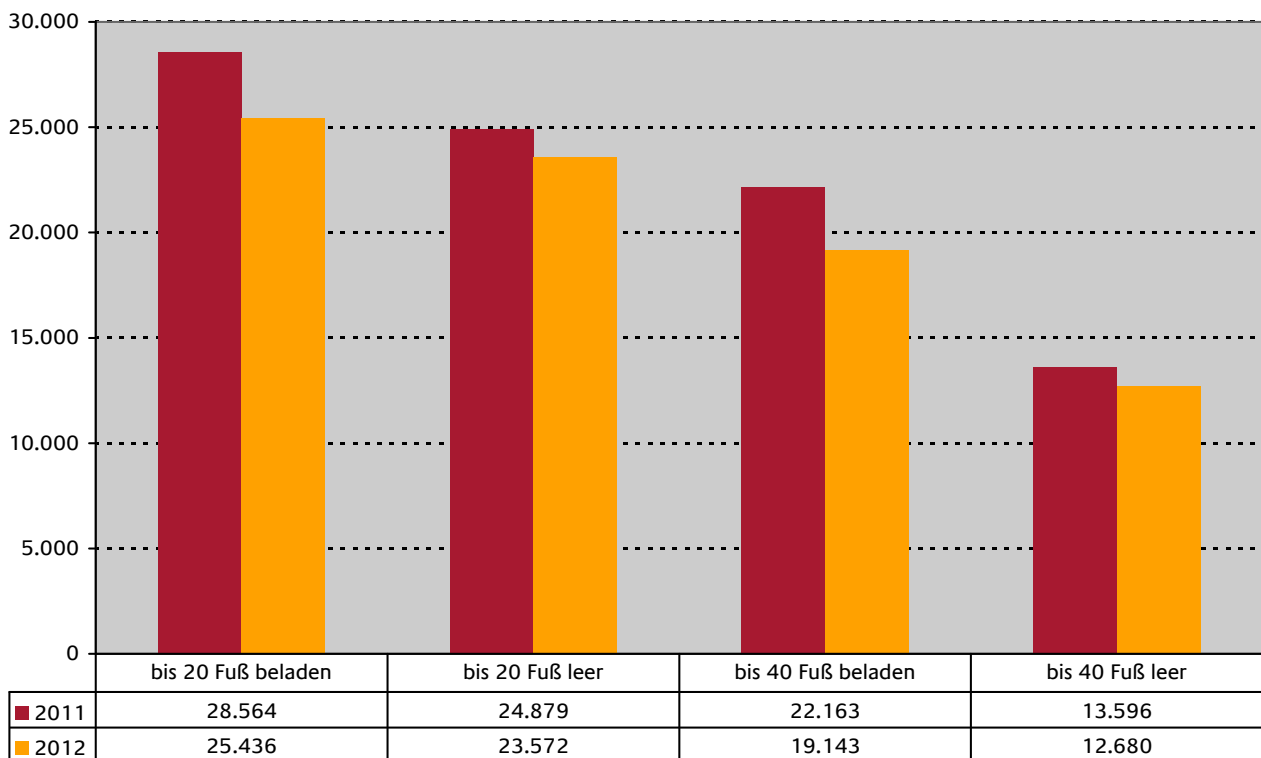


Abbildung 7: Containerverkehr 2011 und 2012

Auf den abgabepflichtigen norddeutschen Bundeswasserstraßen im Binnenbereich wurden in 2012 insgesamt 80 831 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

■ Freizeitnutzung auf Haupt- und Nebenwasserstraßen im Bereich der WSD West

Alle in den vorangegangenen Kapiteln betrachteten Wasserstraßen zählen zum Hauptnetz der deutschen Bundeswasserstraßen. Der weit überwiegende Teil – Niederrhein, RHK, WDK, DHK-Weststrecke und DEK-Südstrecke – wird wegen der hohen Gütertransportmengen der höchsten Wasserstraßenkategorie zugeordnet.

Selbstverständlich stehen die Bundeswasserstraßen allen Nutzern offen. In einer Machbarkeitsstudie zur Verbesserung der wassertouristischen Infrastruktur⁵ wurde aber festgestellt, dass im Hauptnetz der Anteil der Berufsschifffahrt gegenüber dem der Freizeitschifffahrt bei weitem überwiegt.

Soweit Zahlen ermittelt werden konnten über die Anzahl

- der geschleusten Sportboote und Fahrgastschiffe
- der Charter-, Kanu- und Kajakanbieter
- der Nutzungsverträge mit Wassersportvereinen pro km Wasserstraße

ist die touristische Bedeutung der Hauptwasserstraßen in den Wassersportrevieren Ems-Münsterland, Rhein-

und Ruhrgebiet gegenüber dem Wassersportrevier Mecklenburg-Vorpommern und Brandenburg eher mittelmäßig bis gering.

Vergleichbares gilt auch für die Wasserstraßen ohne Transportfunktion, die dieser Verkehrsbericht bislang nicht angesprochen hat, die es aber im Bereich der WSD West gleichwohl gibt.

Zu diesen als Nebenwasserstraßen klassifizierten Gewässern zählen:

im Rheingebiet:

Schiffahrtsweg Rhein-Kleve

Griethauser Altrhein

im Revier Ems-Münsterland:

Ems als Seitenarm des DEK Hase

Ems-Hase-Kanal

in den ostfriesischen Gewässern:

Elisabethfehnkanal

Die anstehende Strukturreform der WSV wird den Stellenwert dieser Wasserstraßen stärker betonen. Sanfter Tourismus, Natur- und Umweltschutz werden hier künftig im Vordergrund stehen und das Aufgabenspektrum der WSV entsprechend erweitern.

⁵ Machbarkeitsstudie – Untersuchung der organisatorischen, personellen und finanziellen Voraussetzungen zur Verbesserung der wassertouristischen Infrastruktur des BMVBS, veröffentlicht unter www.wsv.de





■ Anlagen für Sport-und Freizeitschifffahrt

Ein erster Schritt in diese Richtung bedeutet die bereits im August 2011 eingeführte Richtlinie für die Gestaltung von Wassersportanlagen. Sie enthält überarbeitete Vorgaben wie künftig Boots-schleppen und -gassen, Rampen und Stege zeitgemäß und bedarfsgerecht auf Binnenwasserstraßen geplant und ausgeführt werden sollen.



■ Führerscheinreform

Neue Impulse für die Sportschifffahrt werden auch von der Sportbootführerschein-Reform erwartet. Seit dem 1. Mai 2012 werden Führerscheine nach einem vereinfachten Verfahren abgenommen. Die schriftlichen Prüfungsaufgaben wurden auf ein modernes Multiple-Choice -Verfahren umgestellt. Bei der praktischen Führerscheinprüfung werden vor allem die Übungen zur Sicherheit an Bord verstärkt.

Seit dem 17. Oktober 2012 ist eine weitere Verordnung in Kraft, die die Führerscheinfreigrenze in der Sportschifffahrt für den See- und Binnenbereich von bislang 3,68 kW (5 PS) auf 11,03 kW (15 PS) erhöht. Im Binnenbereich dürfen danach Personen ab 16 Jahren auf den Binnenschifffahrtsstraßen mit Ausnahme der Seeschifffahrtsstraßen und der Elbe im Hamburger Hafen Sportboote von weniger als 15 Meter Länge führerscheinfrei führen, sofern die Nutzleistung der Antriebsmaschine nicht mehr als 11,03 kW (15 PS) beträgt und keine gewerbsmäßige Nutzung stattfindet. Diese Regelung findet allerdings auf dem Rhein keine Anwendung, weil bei einer Nutzleistung von mehr als 3,68 kW aufgrund internationaler Vorgaben für den Rhein auf nationaler Basis derzeit keine Ausnahmen von der Fahrerlaubnispflicht gewährt werden kann.

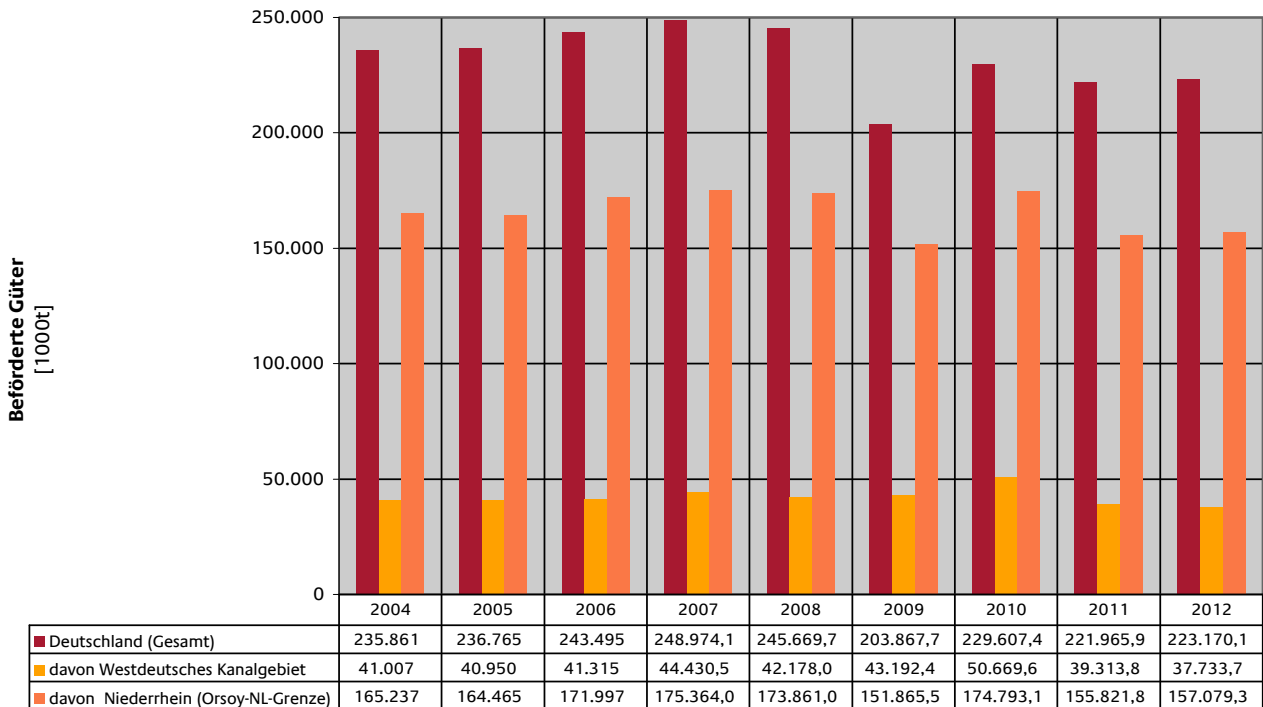
Anlage 1

Güterverkehr

Deutschland (Gesamt)	46
Übersicht WSD West – Güterverkehr 2012	47
Rhein	48
Übersicht Westdeutsches Kanalgebiet	51
Wesel-Datteln-Kanal	52
Rhein-Herne-Kanal	56
Datteln-Hamm-Kanal	57
Dortmund-Ems-Kanal	58
Küstenkanal	60

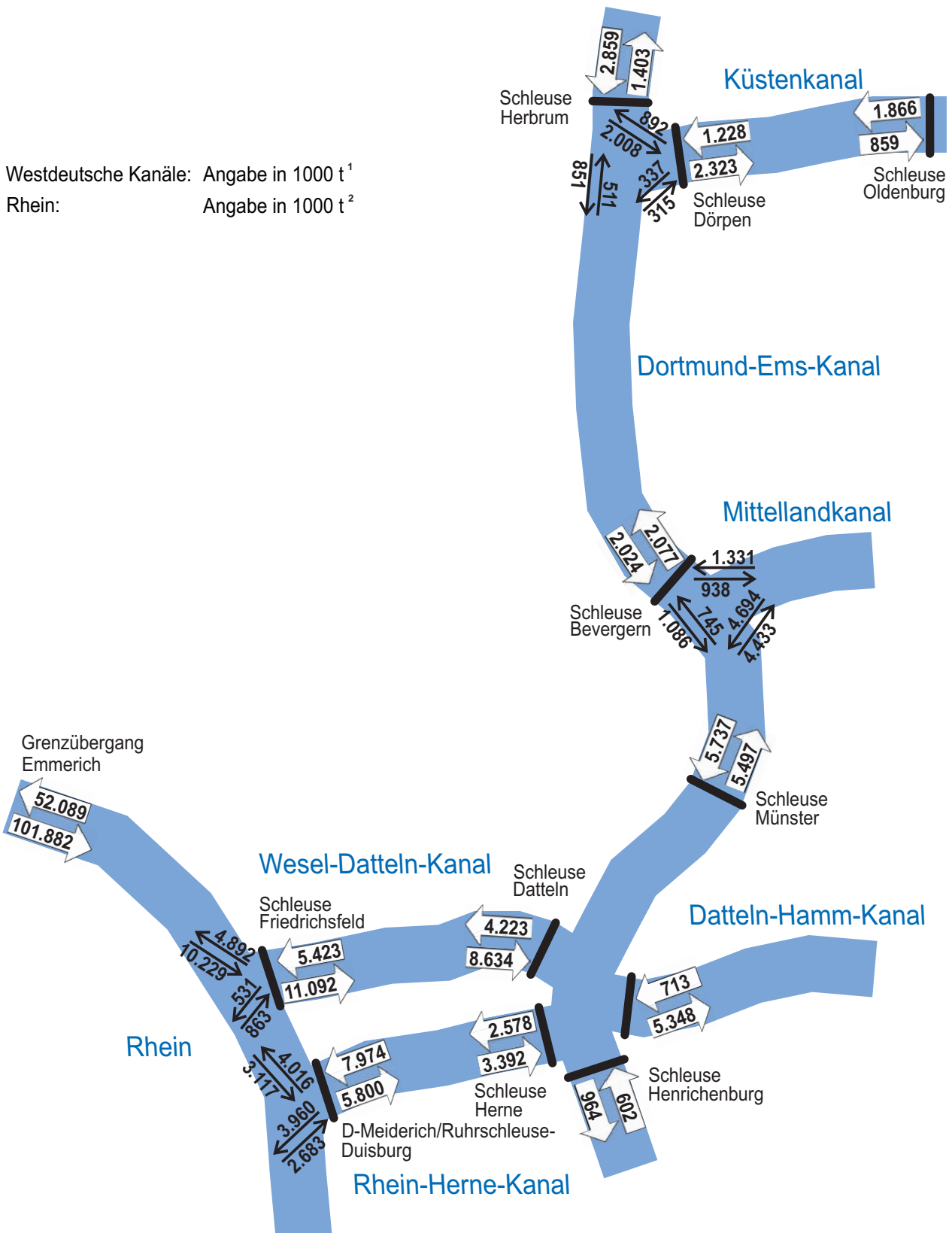
Deutschland (Gesamt)²

Güterbeförderung im gesamten deutschen Wasserstraßennetz



Übersicht WSD West – Güterverkehr 2012

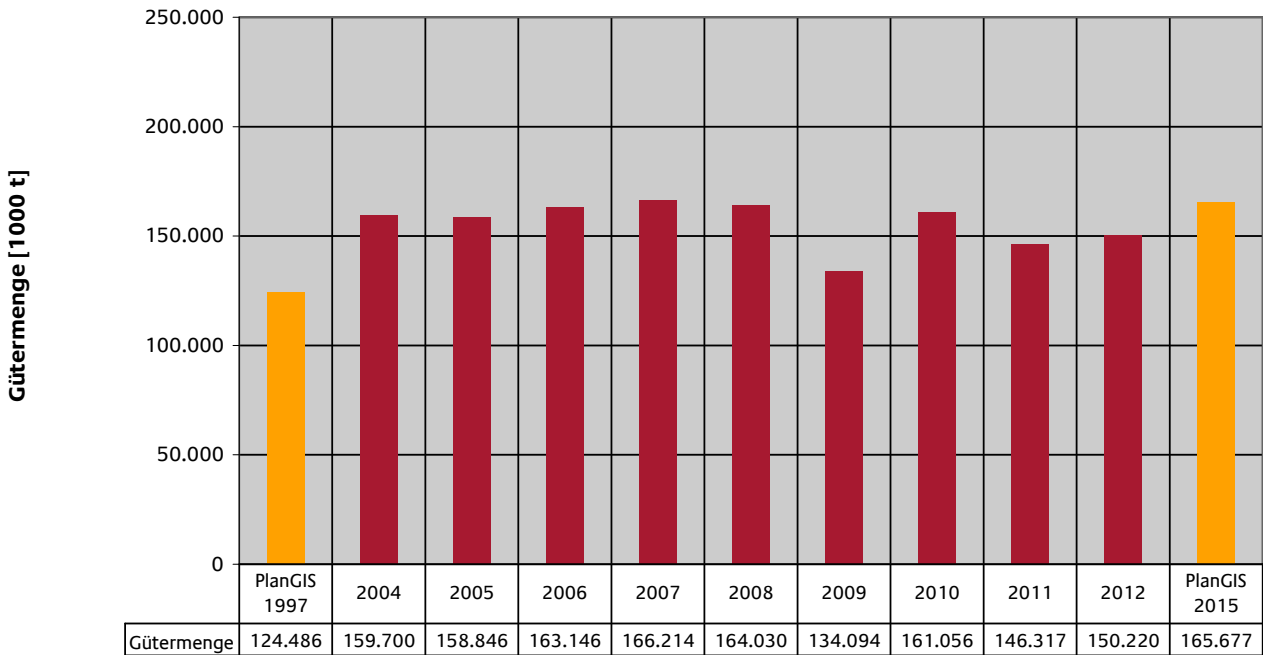
Westdeutsche Kanäle: Angabe in 1000 t¹
 Rhein: Angabe in 1000 t²



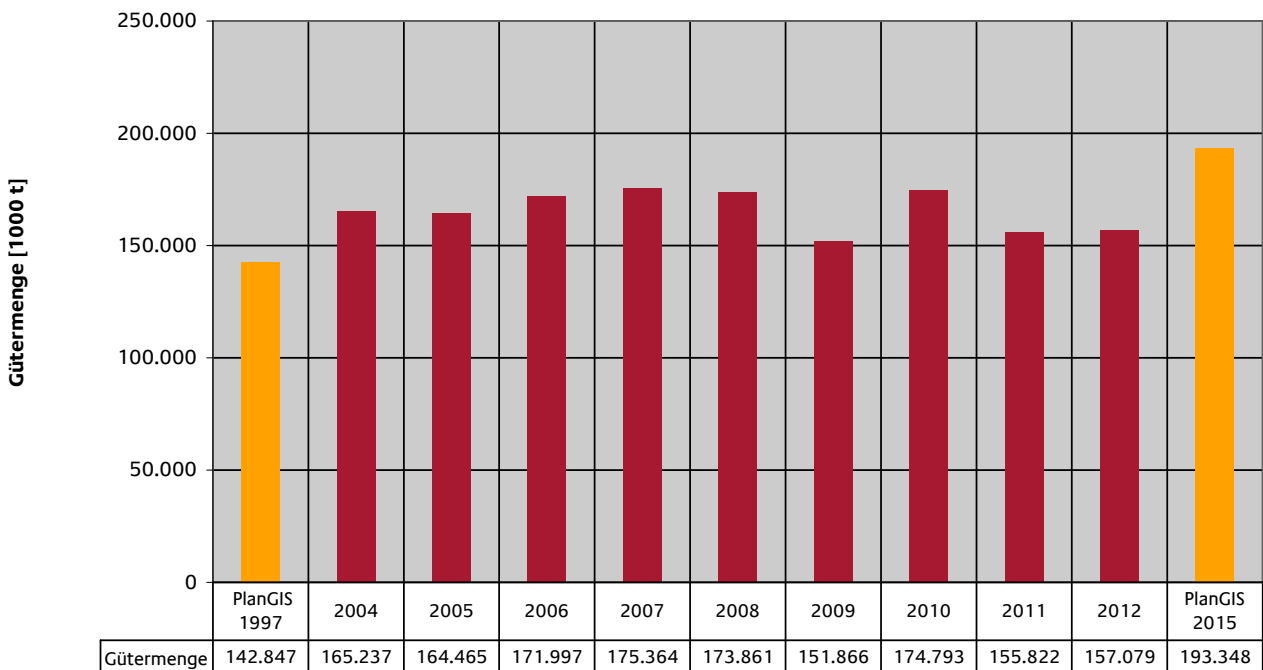
¹ Datengrundlage: Abgabenerhebungsprogramm (ASS) der WSV
² Datengrundlage: Statistisches Bundesamt

Rhein²

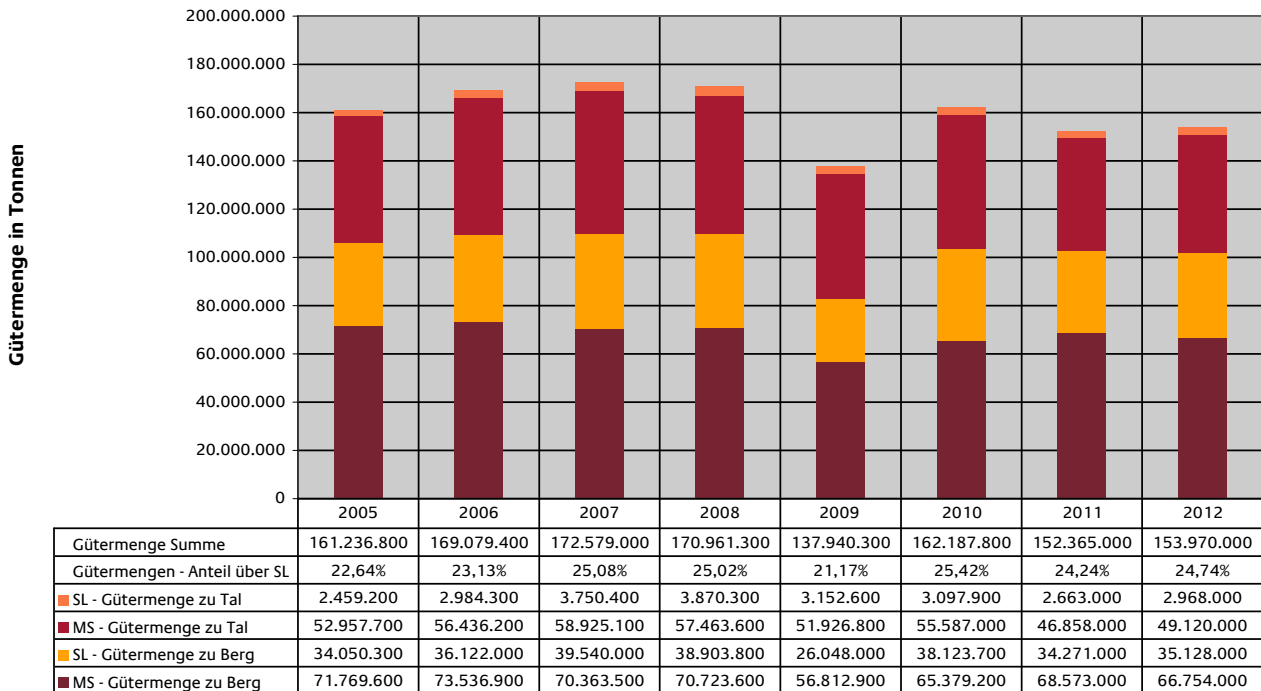
Lülsdorf – Orsoy in Gütertonnen/Jahr und Prognose nach PlanGIS



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



Durchgangsverkehr bei Emmerich



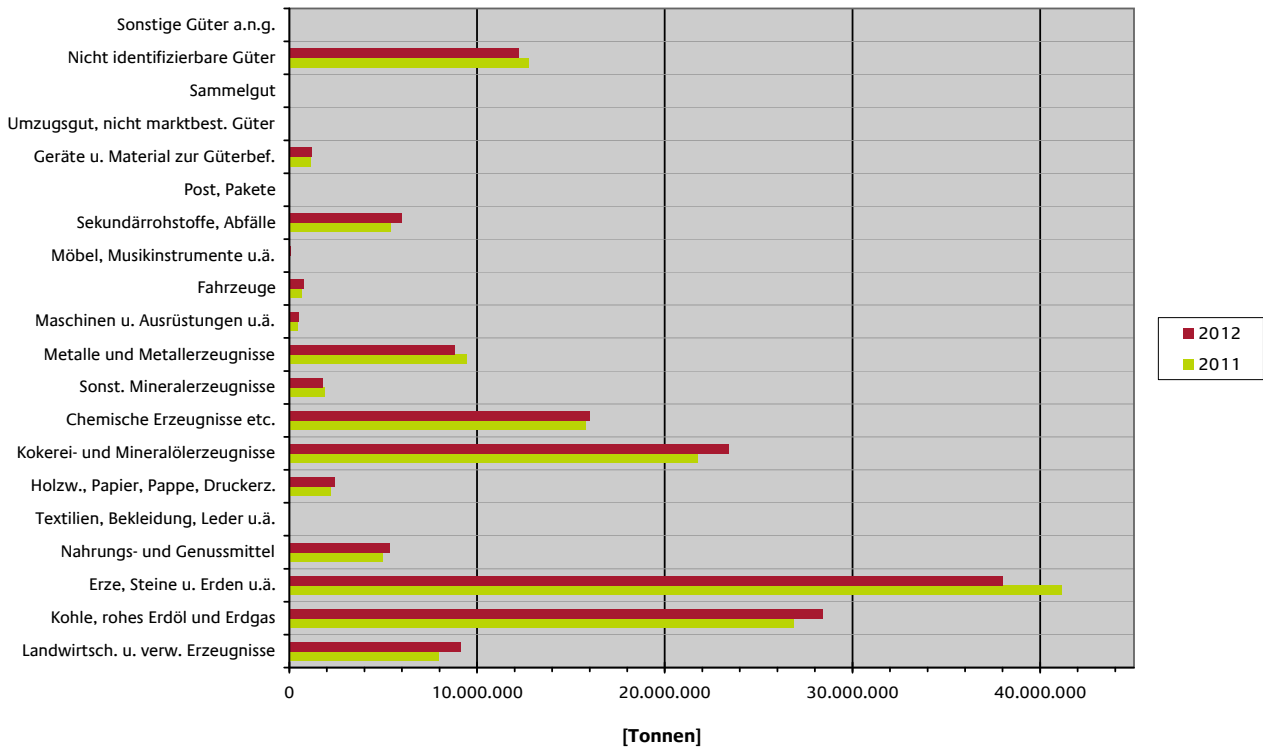
Emmerich (Güterverkehr nach Hauptgüterarten)

Güterart	2011			2012			Veränderung in %
	zu Berg	zu Tal	Gesamt	zu Berg	zu Tal	Gesamt	
Landwirtsch. u. verw. Erzeugnisse	3.061.400	4.904.200	7.965.600	3.357.200	5.749.600	9.106.800	14,3%
Kohle, rohes Erdöl und Erdgas	26.608.800	279.100	26.887.900	28.116.800	279.900	28.396.700	5,6%
Erze, Steine u. Erden u.ä.	28.859.900	12.288.800	41.148.700	26.608.100	11.403.500	38.011.600	-7,6%
Nahrungs- und Genussmittel	3.159.000	1.787.800	4.946.800	2.863.600	2.470.800	5.334.400	7,8%
Textilien, Bekleidung, Leder u.ä.	5.200	5.100	10.300	6.900	7.000	13.900	35,0%
Holzw., Papier, Pappe, Druckerz.	1.534.100	642.600	2.176.700	1.746.300	645.100	2.391.400	9,9%
Kokerei- und Mineralerzeugnisse	17.000.300	4.762.500	21.762.800	18.236.900	5.158.900	23.395.800	7,5%
Chemische Erzeugnisse etc.	8.803.300	6.961.300	15.764.300	8.532.200	7.461.900	15.994.100	1,5%
Sonst. Mineralerzeugnisse	388.900	1.497.300	1.886.200	429.300	1.334.700	1.764.000	-6,5%
Metalle und Metallerzeugnisse	5.625.700	3.789.800	9.415.500	4.567.900	4.237.400	8.805.300	-6,5%
Maschinen u. Ausrüstungen u.ä.	150.600	294.000	444.600	133.300	387.800	521.100	17,2%
Fahrzeuge	132.100	534.000	666.100	147.900	618.600	766.500	15,1%
Möbel, Musikinstrumente u.ä.	12.600	12.400	25.000	26.500	35.500	62.000	148,0%
Sekundärrohstoffe, Abfälle	1.567.700	3.810.600	5.378.300	1.495.300	4.492.400	5.987.700	11,3%
Post, Pakete	0	0	0	0	0	0	
Geräte u. Material zur Güterbef.	825.300	313.100	1.138.400	881.900	316.100	1.198.000	5,2%
Umzugsgut, nicht marktbest. Güter	1.100	1.800	2.900	100	600	700	-75,9%
Sammelgut	2.000	4.800	6.800	0	0	0	
Nicht identifizierbare Güter	5.104.800	7.624.000	12.728.800	4.731.400	7.472.700	12.204.100	-4,1%
Sonstige Güter a.n.g.	1.300	7.900	9.200	600	16.000	16.600	80,4%
Summe:	102.843.800	49.521.100	152.364.900	101.882.200	52.088.500	153.970.700	

² Datengrundlage: Statistisches Bundesamt

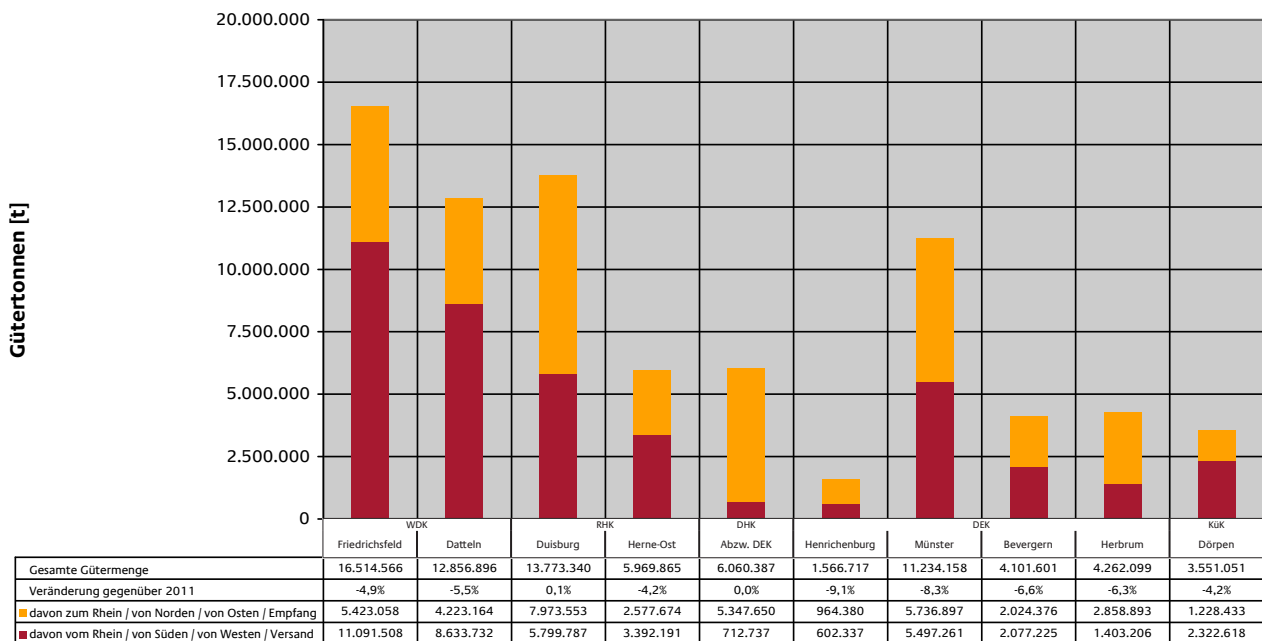
Rhein²

Verkehr nach Hauptgüterarten Grenzübergang Emmerich



Übersicht Westdeutsches Kanalgebiet

Transportierte Gütermengen¹

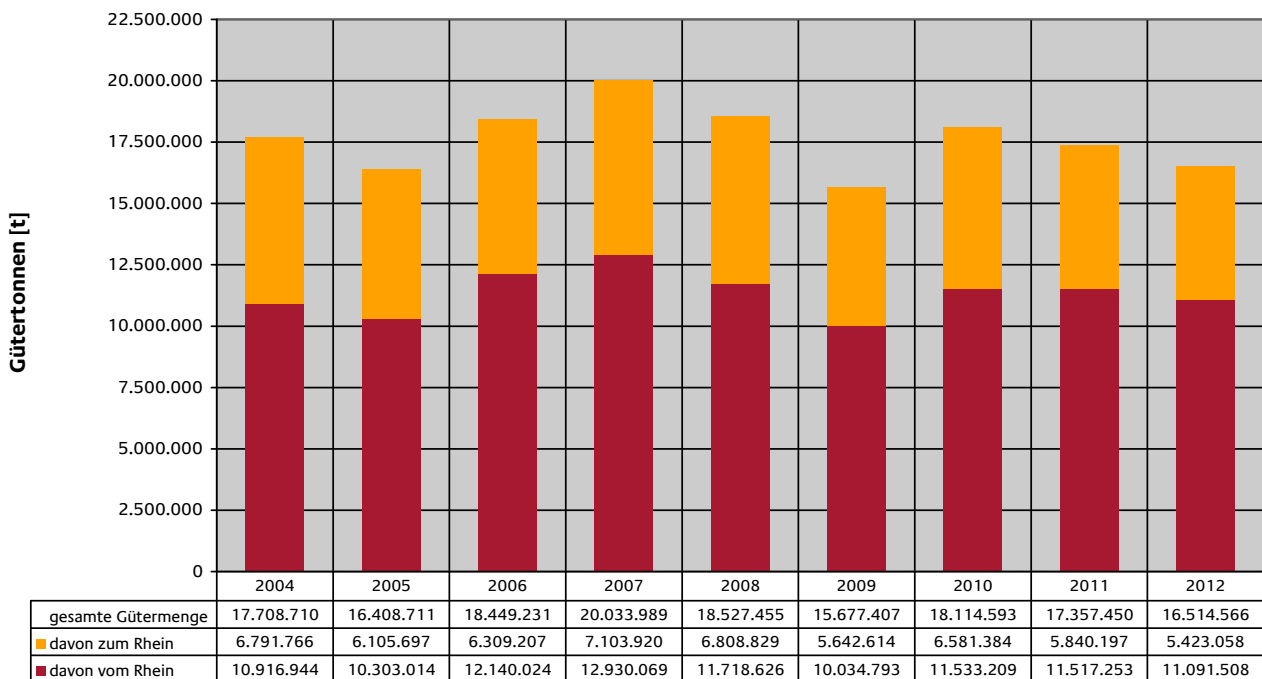


¹ Datengrundlage: Abgabenerhebungsprogramm (ASS) der WSV

² Datengrundlage: Statistisches Bundesamt

Wesel-Datteln-Kanal¹

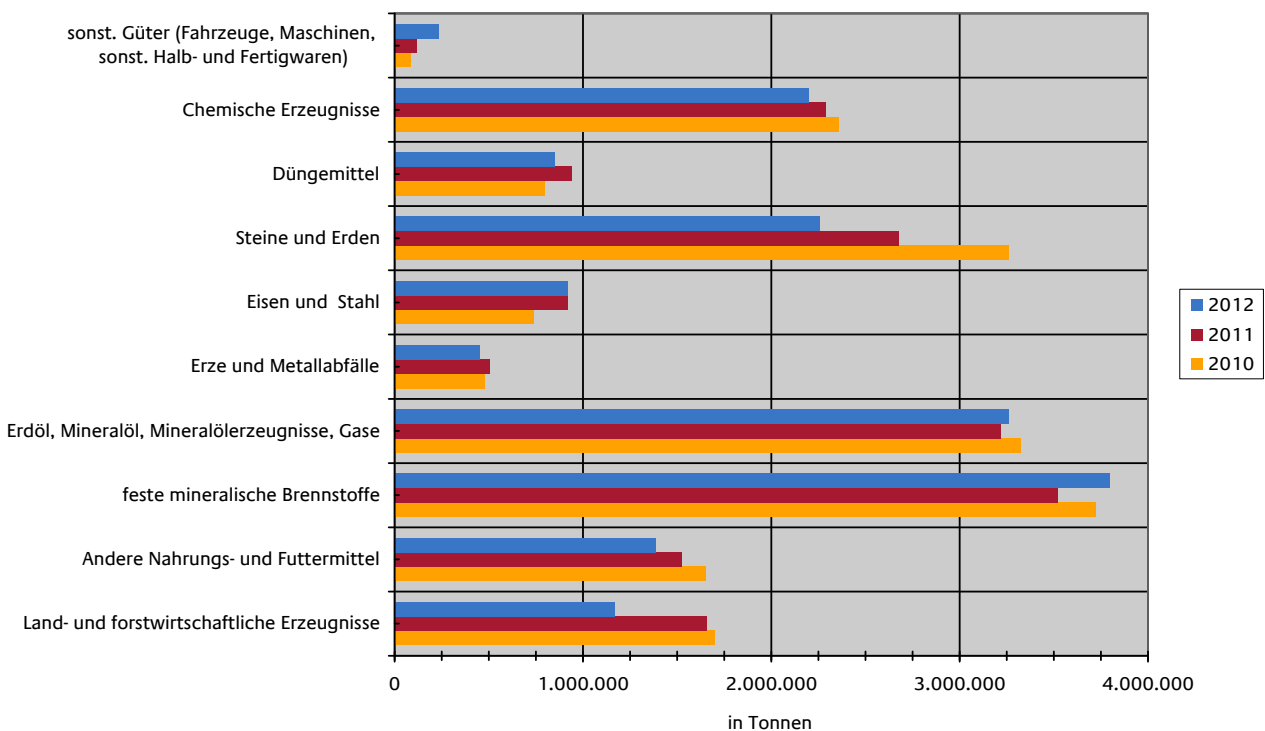
Schleuse Friedrichsfeld (Gütermenge in Tonnen)



Schleuse Friedrichsfeld (Güterverkehr nach Hauptgüterarten)

Güterart	in t			in t			in t			Veränderung in t	Veränderung 2011 zu 2012 in %
	2010			2011			2012				
	vom Rhein	zum Rhein	Gesamt	vom Rhein	zum Rhein	Gesamt	vom Rhein	zum Rhein	Gesamt		
Land- und forstwirtschaftliche Erzeugnisse	214.259	1.485.863	1.700.122	288.144	1.367.754	1.655.898	212.024	958.236	1.170.260	-485.638	-29,3%
Andere Nahrungs- und Futtermittel	1.063.190	588.898	1.652.088	1.220.507	301.289	1.521.796	1.046.034	337.460	1.383.494	-138.302	-9,1%
feste mineralische Brennstoffe	3.528.992	192.428	3.721.420	3.361.781	159.259	3.521.040	3.630.122	163.080	3.793.202	272.162	7,7%
Erdöl, Mineralöl, Mineralölerzeugnisse, Gase	2.676.651	646.417	3.323.068	2.547.385	670.267	3.217.652	2.408.548	849.695	3.258.243	40.591	1,3%
Erze und Metallabfälle	152.889	326.126	479.015	158.336	346.738	505.074	157.872	294.079	451.951	-53.123	-10,5%
Eisen und Stahl	338.772	399.813	738.585	446.854	470.271	917.125	333.885	582.584	916.469	-656	-0,1%
Steine und Erden	1.491.413	1.770.183	3.261.596	1.380.522	1.294.167	2.674.689	1.306.323	952.025	2.258.348	-416.341	-15,6%
Düngemittel	624.071	170.789	794.860	735.936	201.992	937.928	634.323	214.762	849.085	-88.843	-9,5%
Chemische Erzeugnisse	1.397.706	958.384	2.356.090	1.362.524	925.163	2.287.687	1.277.258	921.042	2.198.300	-89.387	-3,9%
sonst. Güter (Fahrzeuge, Maschinen, sonst. Halb- und Fertigwaren)	45.266	42.483	87.749	15.264	99.342	114.606	85.119	150.095	235.214	120.608	105,2%
Summe	11.533.209	6.581.384	18.114.593	11.517.253	5.836.242	17.353.495	11.091.508	5.423.058	16.514.566	-838.929	-4,8%

Verkehr nach Hauptgüterarten WDK – Schleuse Friedrichsfeld



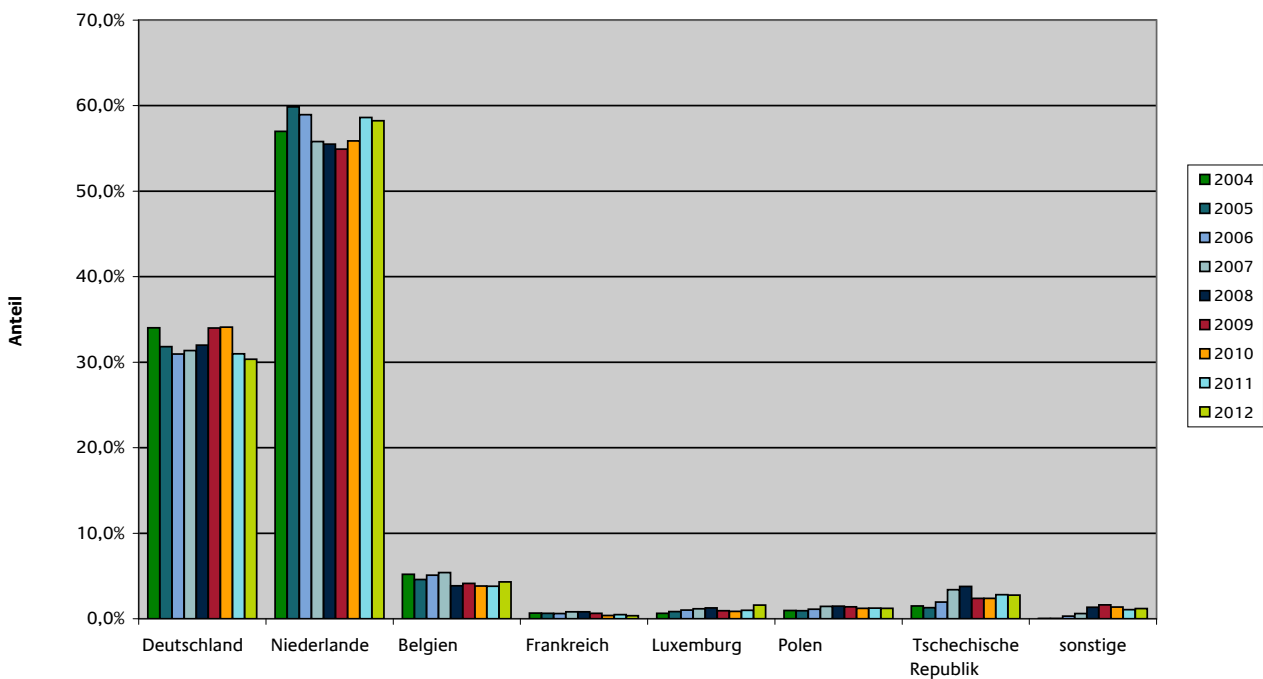
¹ Datengrundlage: Abgabenerhebungsprogramm (ASS) der WSV

Wesel-Datteln-Kanal¹

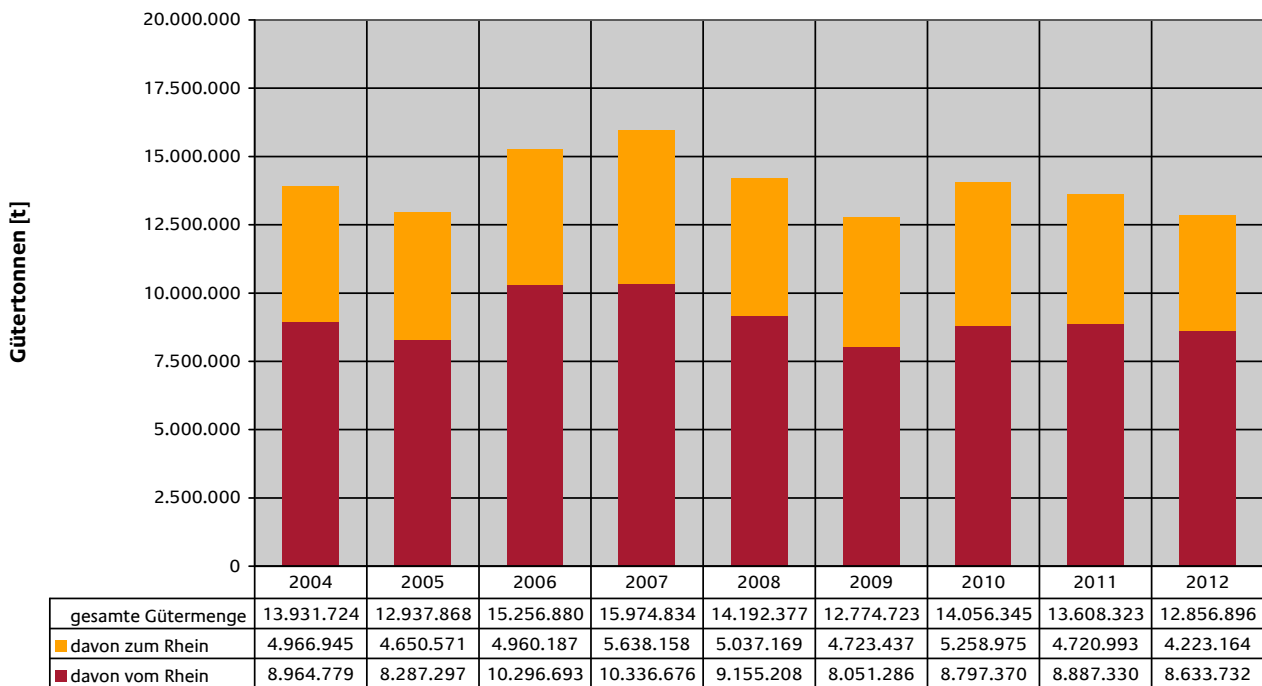
Schleuse Friedrichsfeld (Güterverkehr nach Flaggenanteilen)

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Deutschland	34,0%	31,8%	30,9%	31,4%	32,0%	34,0%	34,1%	31,0%	30,3%
Niederlande	57,0%	59,9%	59,0%	55,8%	55,5%	54,9%	55,9%	58,6%	58,2%
Belgien	5,2%	4,6%	5,1%	5,4%	3,8%	4,1%	3,8%	3,8%	4,3%
Frankreich	0,6%	0,6%	0,6%	0,8%	0,8%	0,6%	0,4%	0,5%	0,4%
Luxemburg	0,6%	0,8%	1,0%	1,2%	1,3%	0,9%	0,9%	1,0%	1,6%
Polen	1,0%	0,9%	1,1%	1,4%	1,5%	1,4%	1,2%	1,3%	1,2%
Tschechische Republik	1,5%	1,3%	1,9%	3,4%	3,8%	2,4%	2,4%	2,8%	2,8%
sonstige	0,0%	0,0%	0,3%	0,6%	1,4%	1,6%	1,4%	1,1%	1,2%

Schleuse Friedrichsfeld (Flaggenanteil)



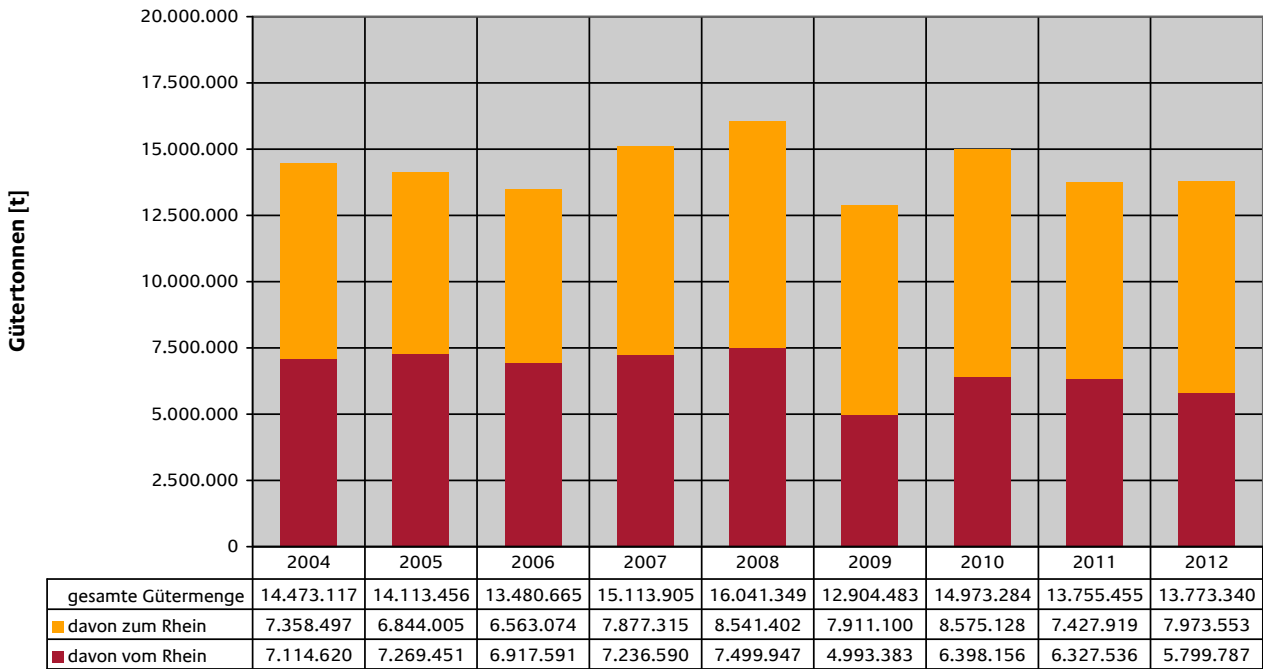
Schleuse Datteln (Gütermenge in Tonnen)



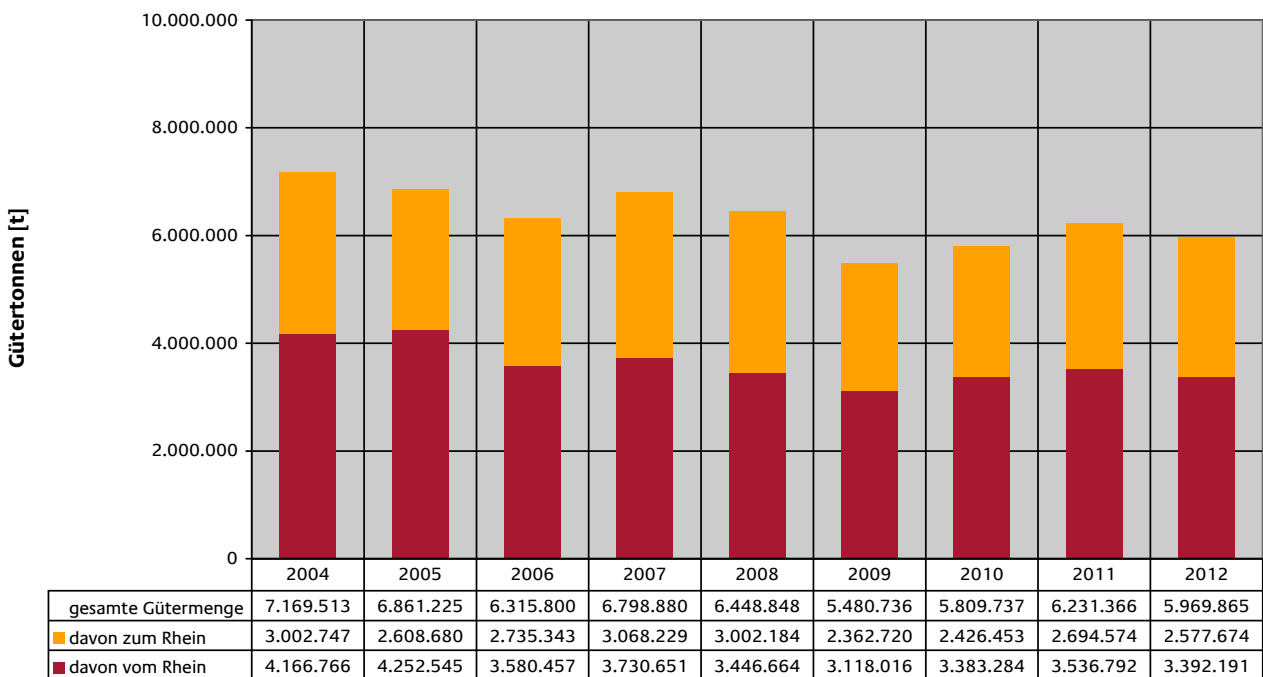
¹ Datengrundlage: Abgabenerhebungsprogramm (ASS) der WSV

Rhein-Herne-Kanal¹

Schleusen Duisburg (Gütermenge in Tonnen)

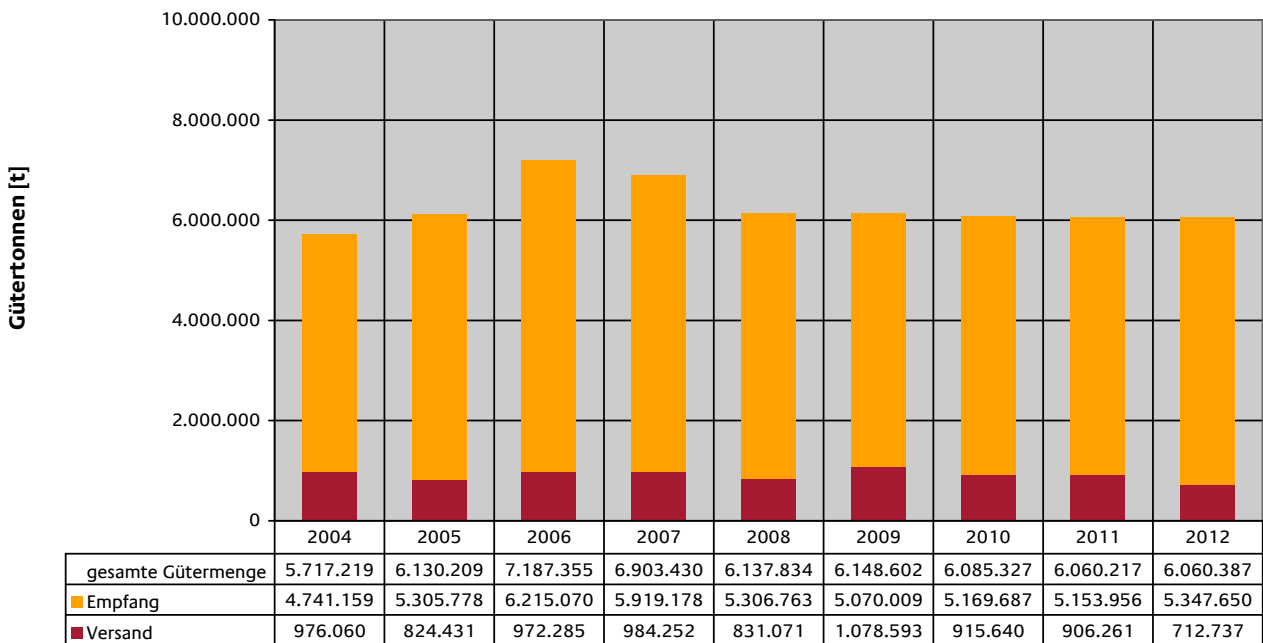


Schleuse Herne-Ost (Gütermenge in Tonnen)



Datteln-Hamm-Kanal¹

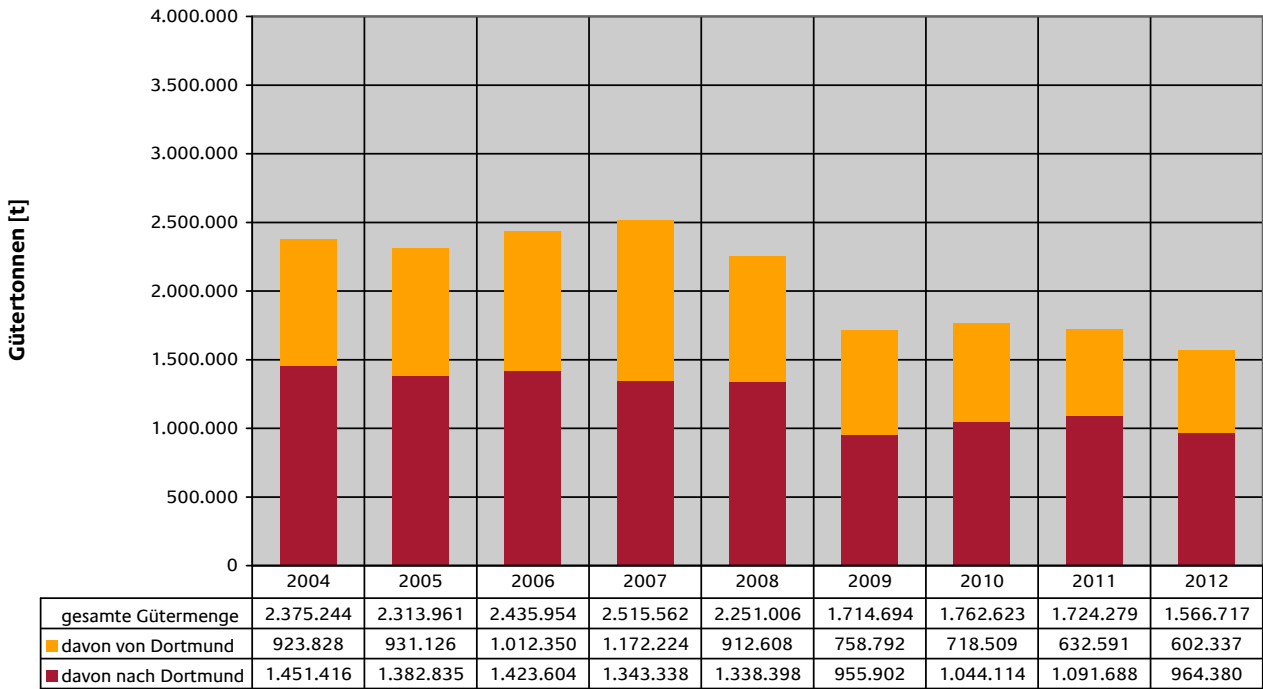
Abzweig vom DEK in den DHK



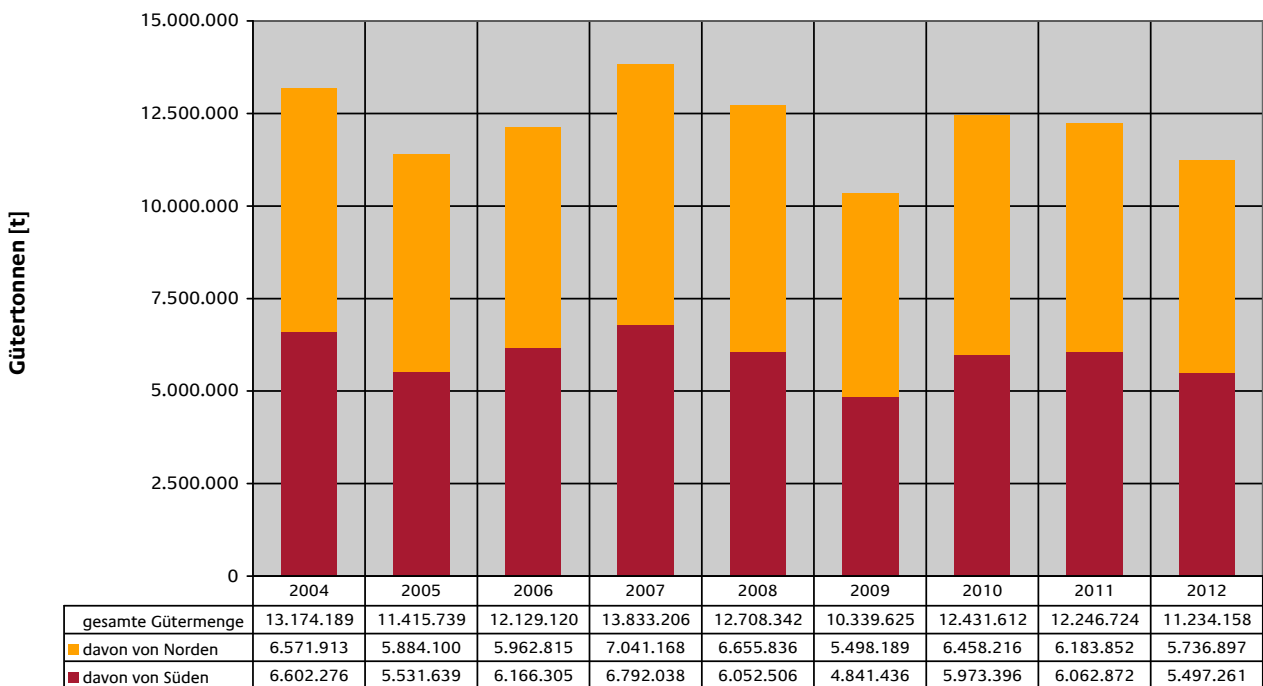
¹ Datengrundlage: Abgabenerhebungsprogramm (ASS) der WSV

Dortmund-Ems-Kanal¹

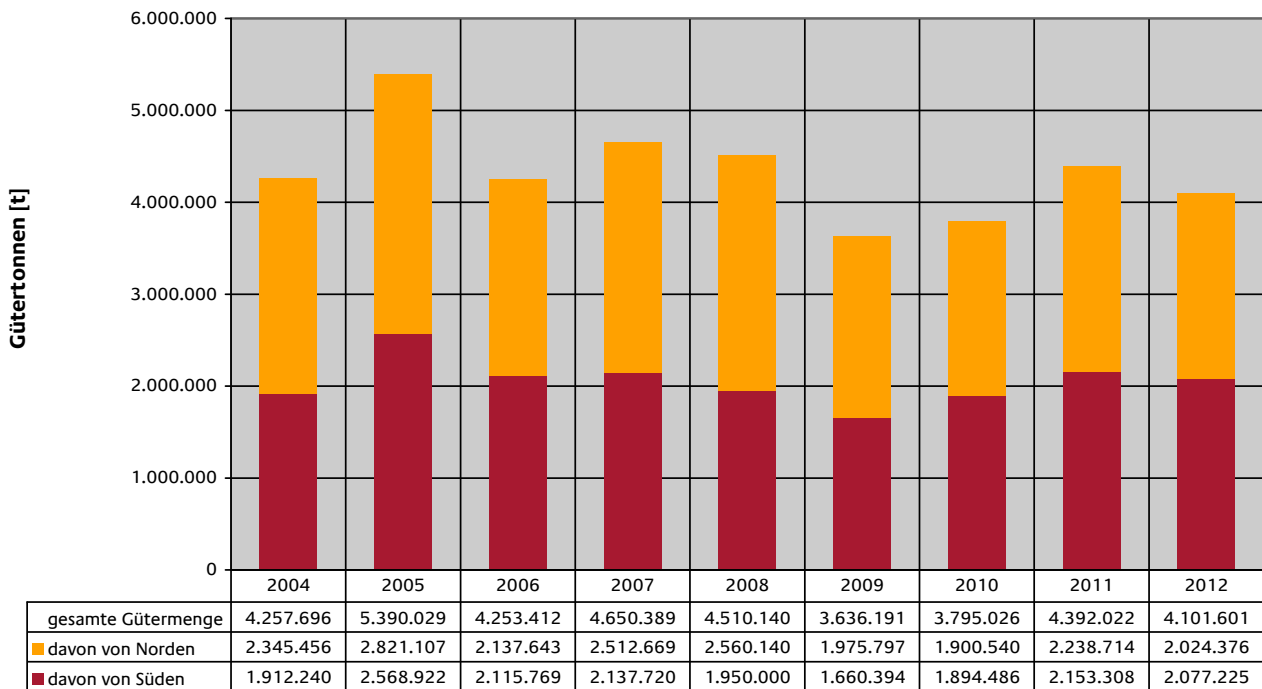
DEK Süd: Schleuse Henrichenburg (Gütermenge in Tonnen)



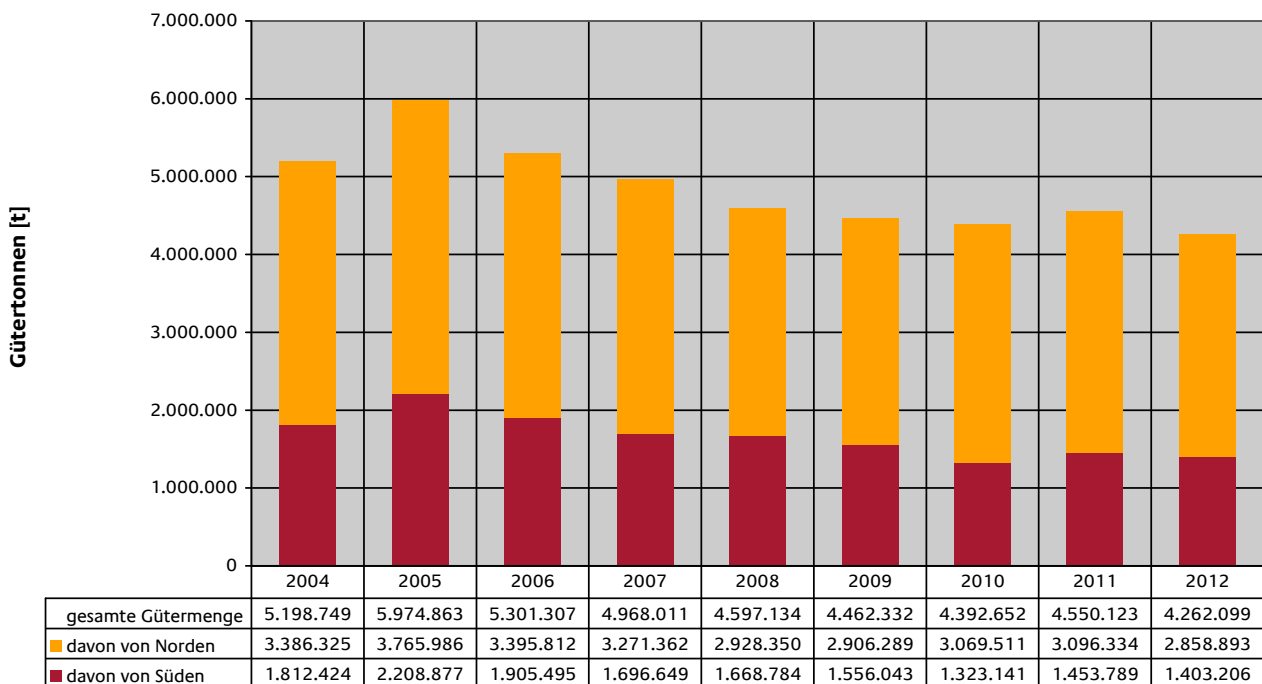
DEK Süd: Schleuse Münster (Gütermenge in Tonnen)



DEK Nord: Schleuse Bevergern (Gütermenge in Tonnen)



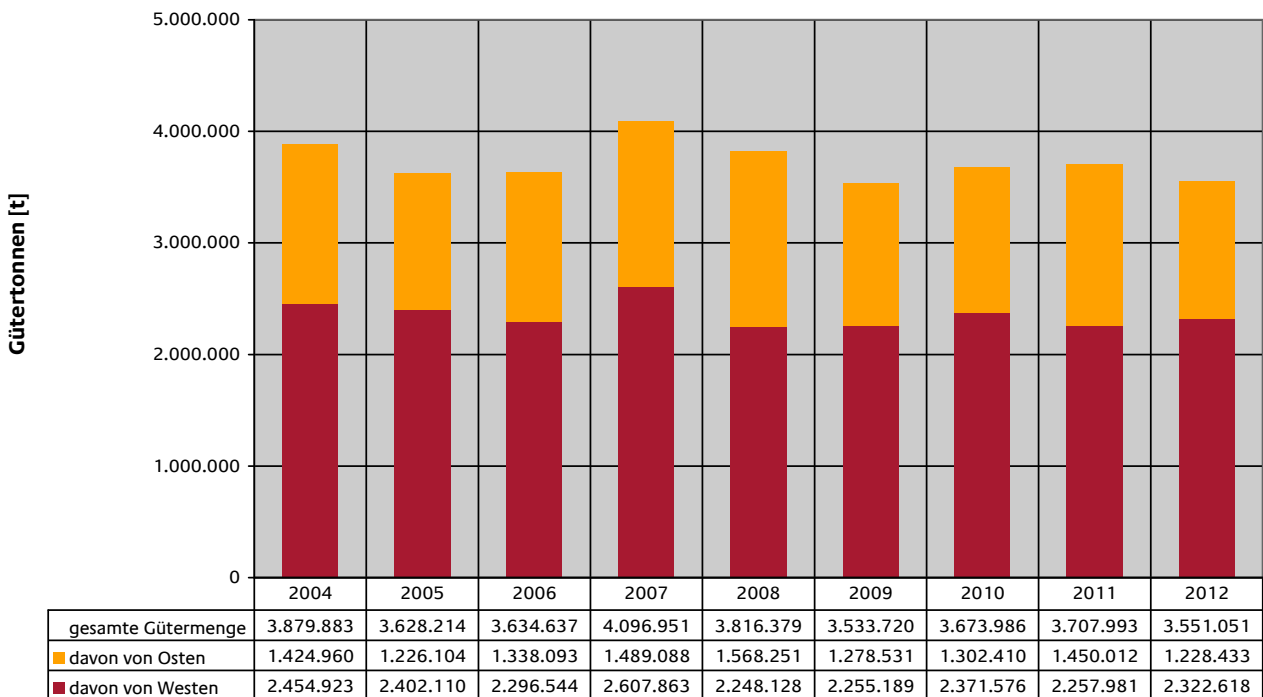
DEK Nord: Schleuse Herbrum (Gütermenge in Tonnen)



¹ Datengrundlage: Abgabenerhebungsprogramm (ASS) der WSV

Küstenkanal¹

Schleuse Dörpen (Gütermenge in Tonnen)



¹ Datengrundlage: Abgabenerhebungsprogramm (ASS) der WSV

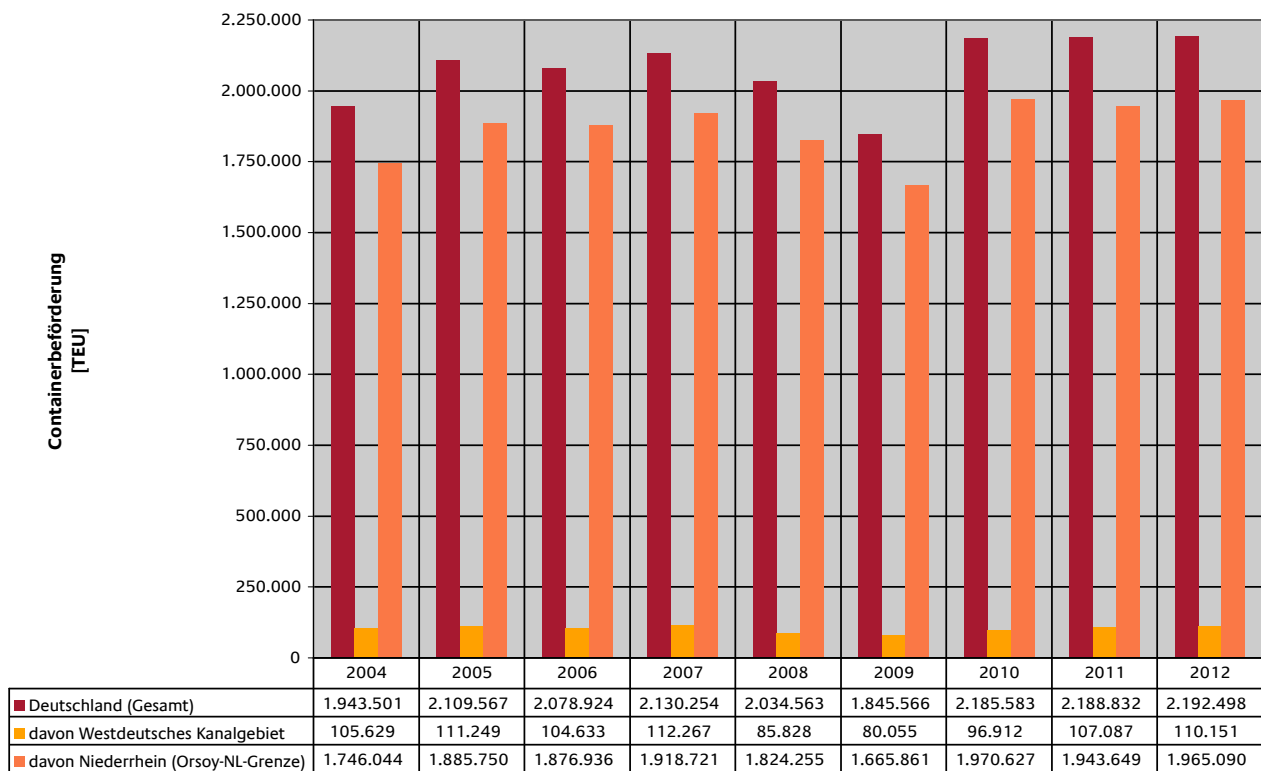
Anlage 2

Container

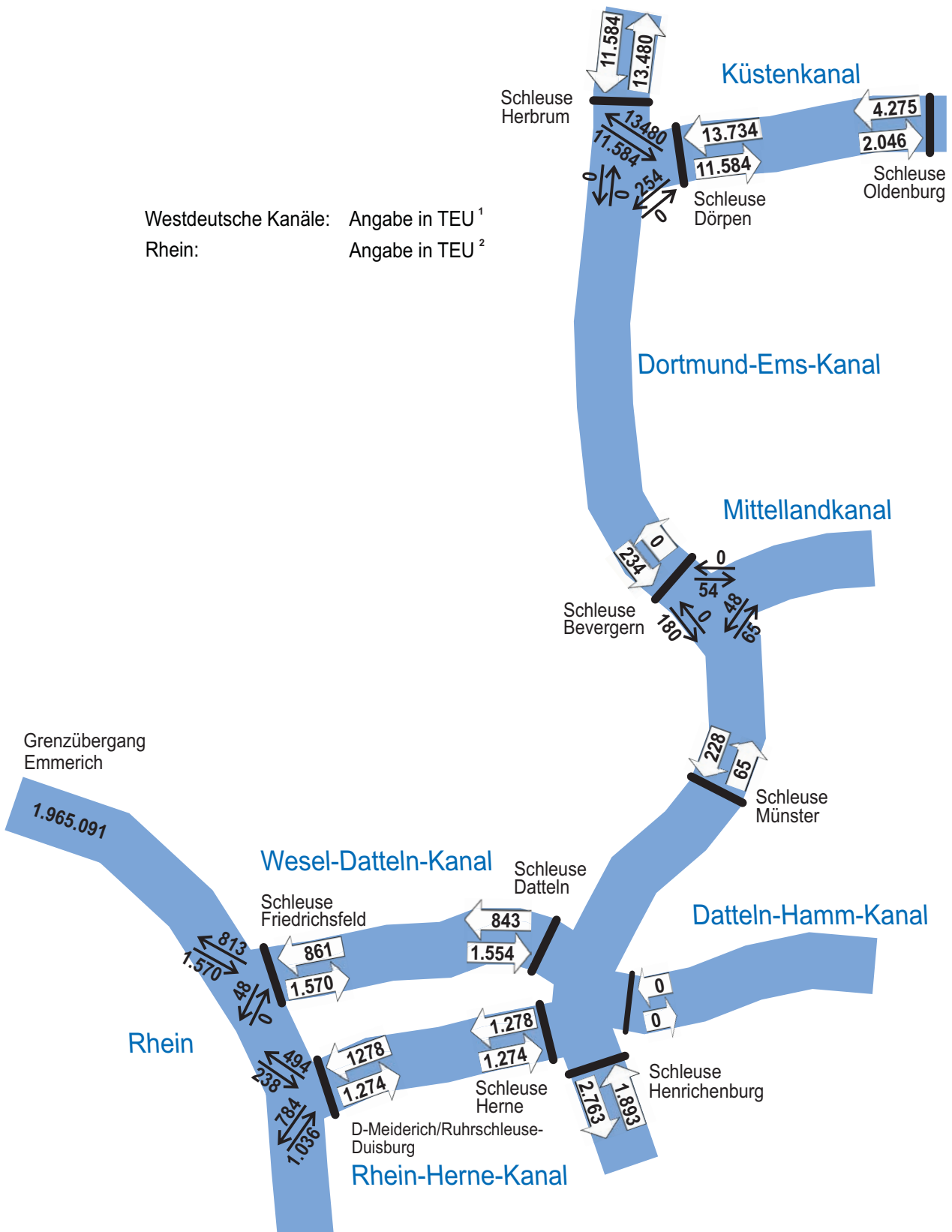
Deutschland (Gesamt).....	62
Übersicht WSD West – Containerverkehr 2012.....	63
Rhein.....	64
Übersicht Westdeutsches Kanalgebiet.....	65
Wesel-Datteln-Kanal.....	66
Rhein-Herne-Kanal.....	67
Dortmund-Ems-Kanal.....	68
Küstenkanal.....	70

Deutschland (Gesamt)²

In Containern beförderte Güter im gesamten deutschen Wasserstraßennetz



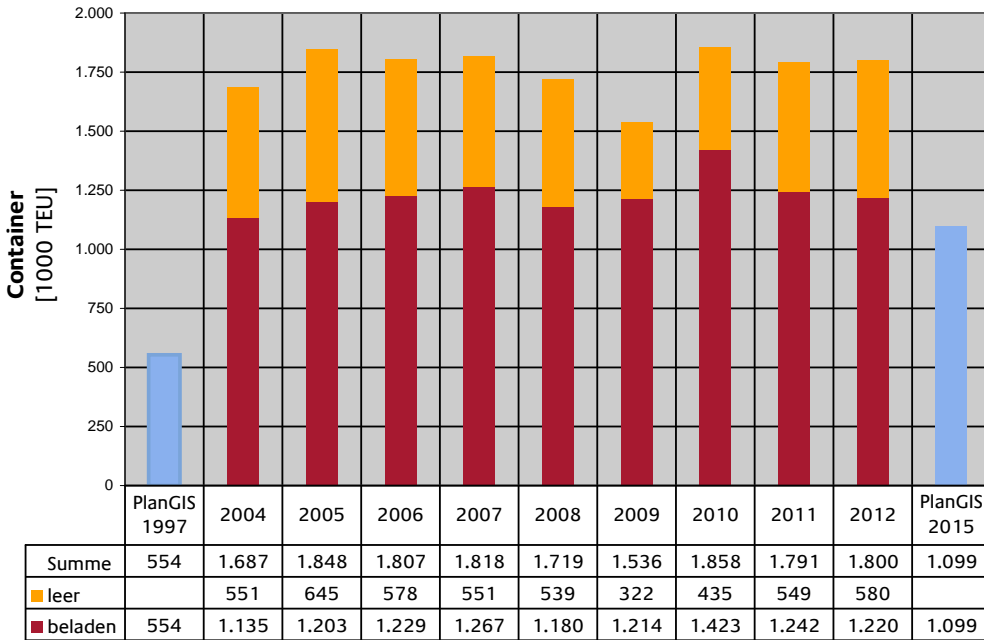
Übersicht WSD West – Containerverkehr 2012



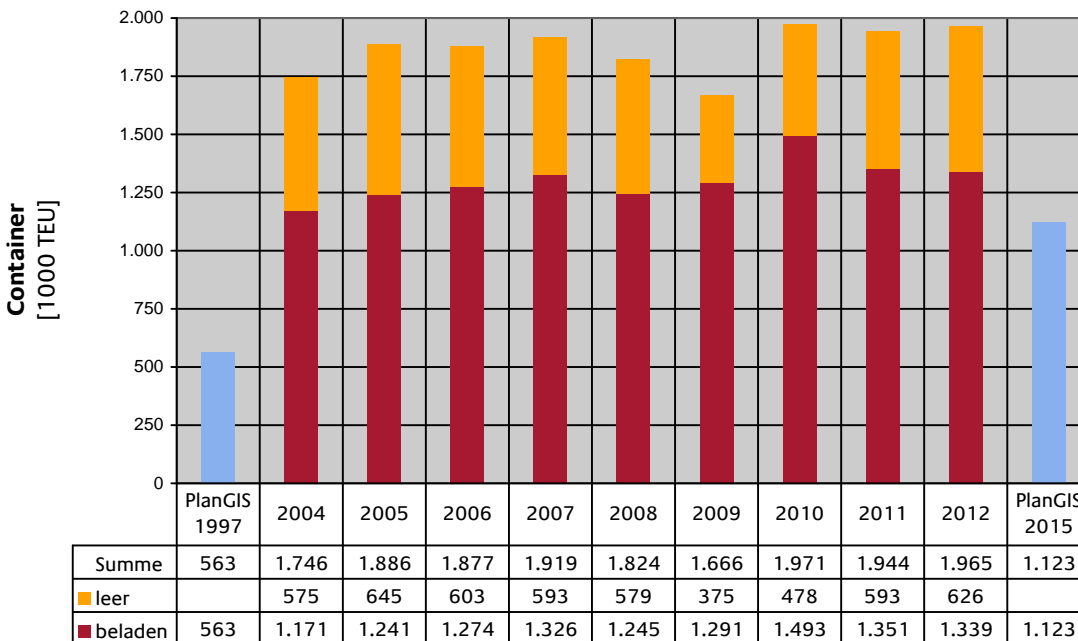
¹ Datengrundlage: Abgabenerhebungsprogramm (ASS) der WSV
² Datengrundlage: Statistisches Bundesamt

Rhein²

Lülsdorf – Orsoy in Gütertonnen/Jahr und Prognose nach PlanGIS

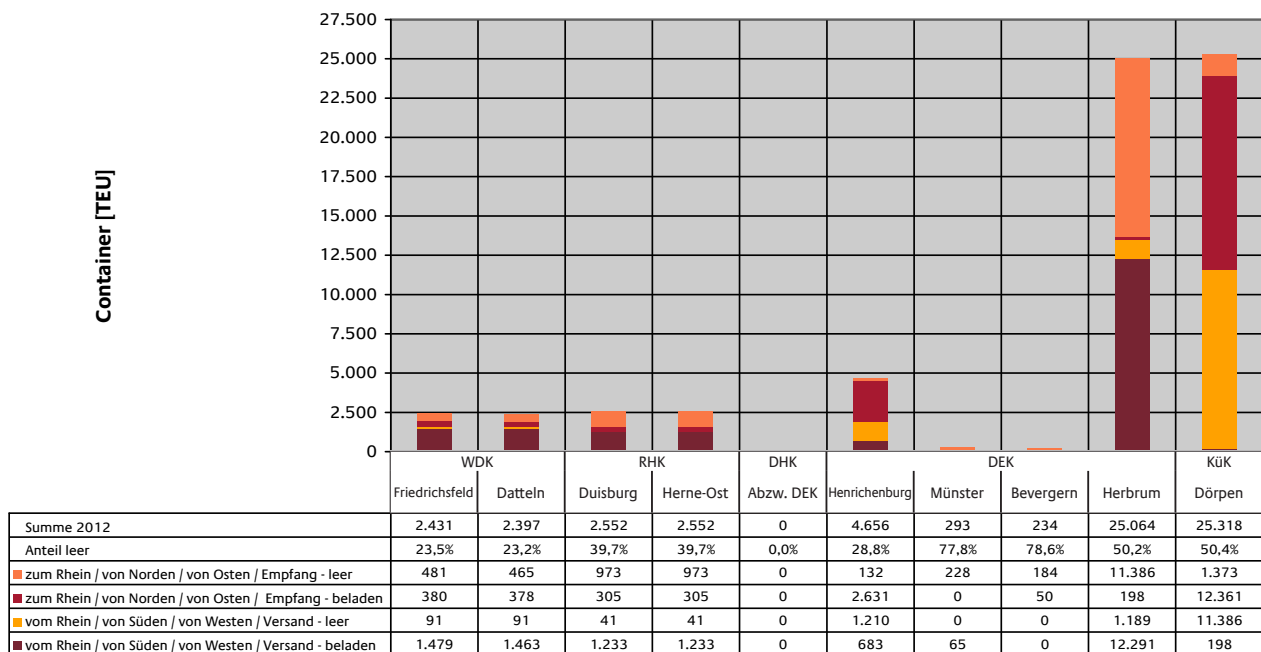


Orsoy – NL-Grenze in Gütertonnen/Jahr und Prognose nach PlanGIS



Übersicht Westdeutsches Kanalgebiet¹

Anzahl der transportierten Container

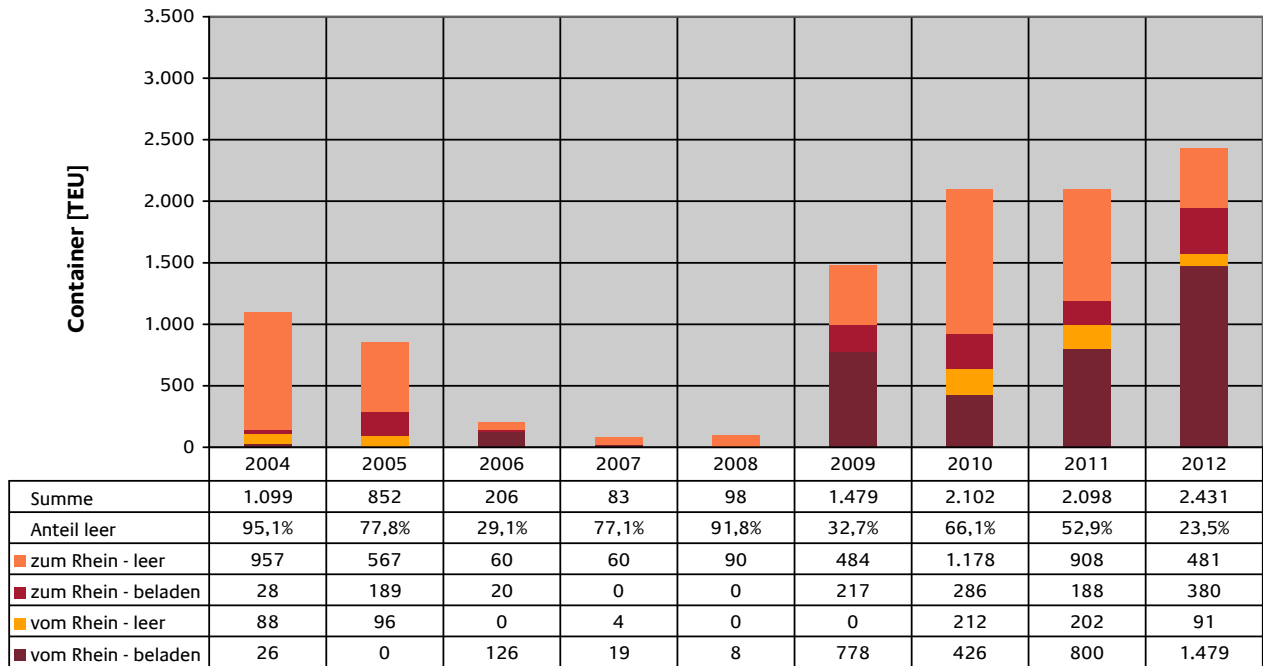


¹ Datengrundlage: Abgabenerhebungsprogramm (ASS) der WSV

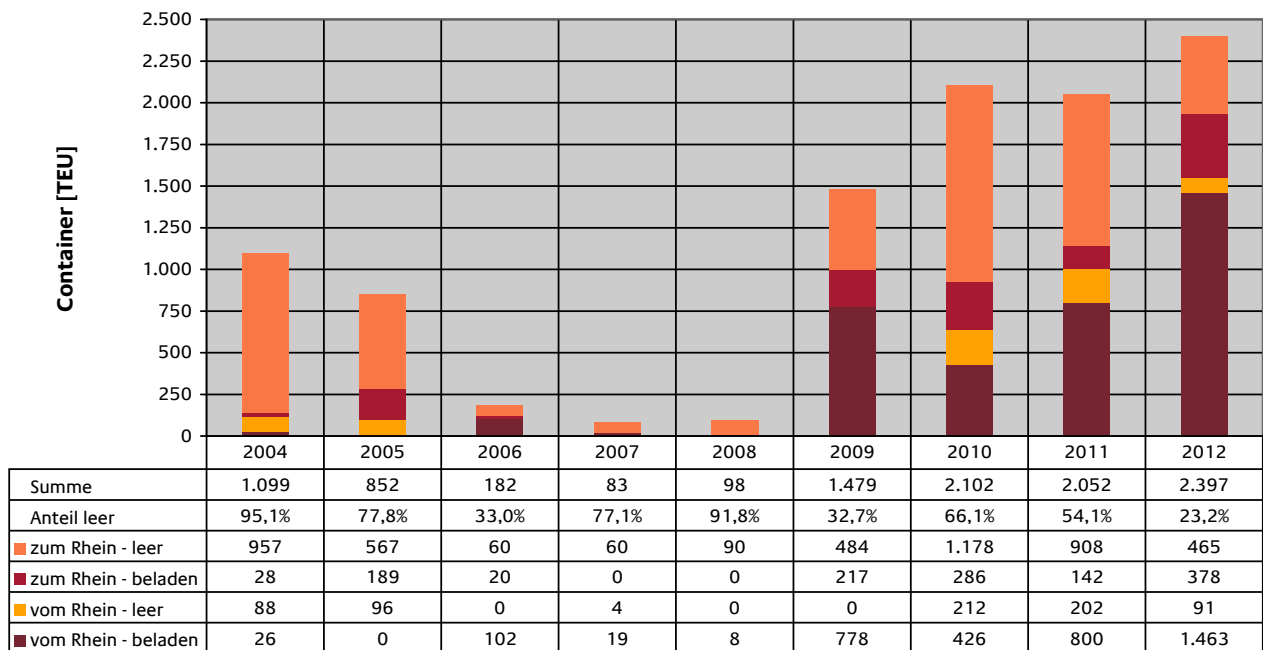
² Datengrundlage: Statistisches Bundesamt

Wesel-Datteln-Kanal¹

Schleuse Friedrichsfeld (Container in TEU)

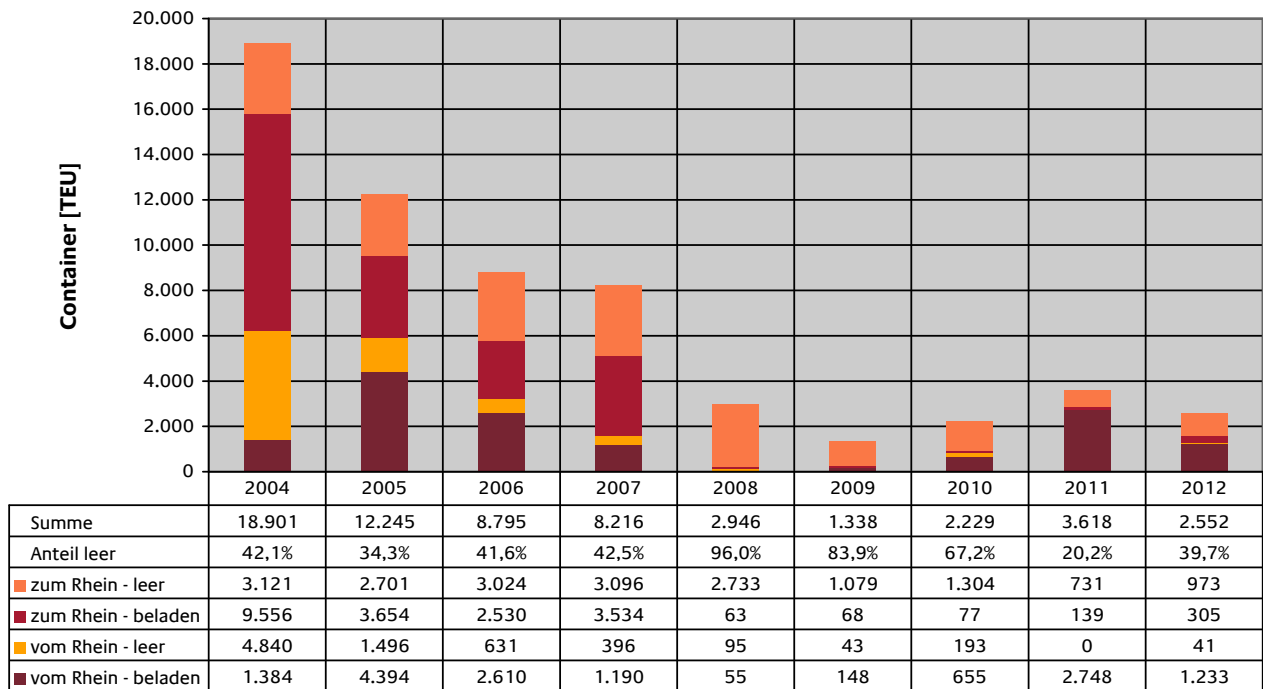


Schleuse Datteln (Container in TEU)

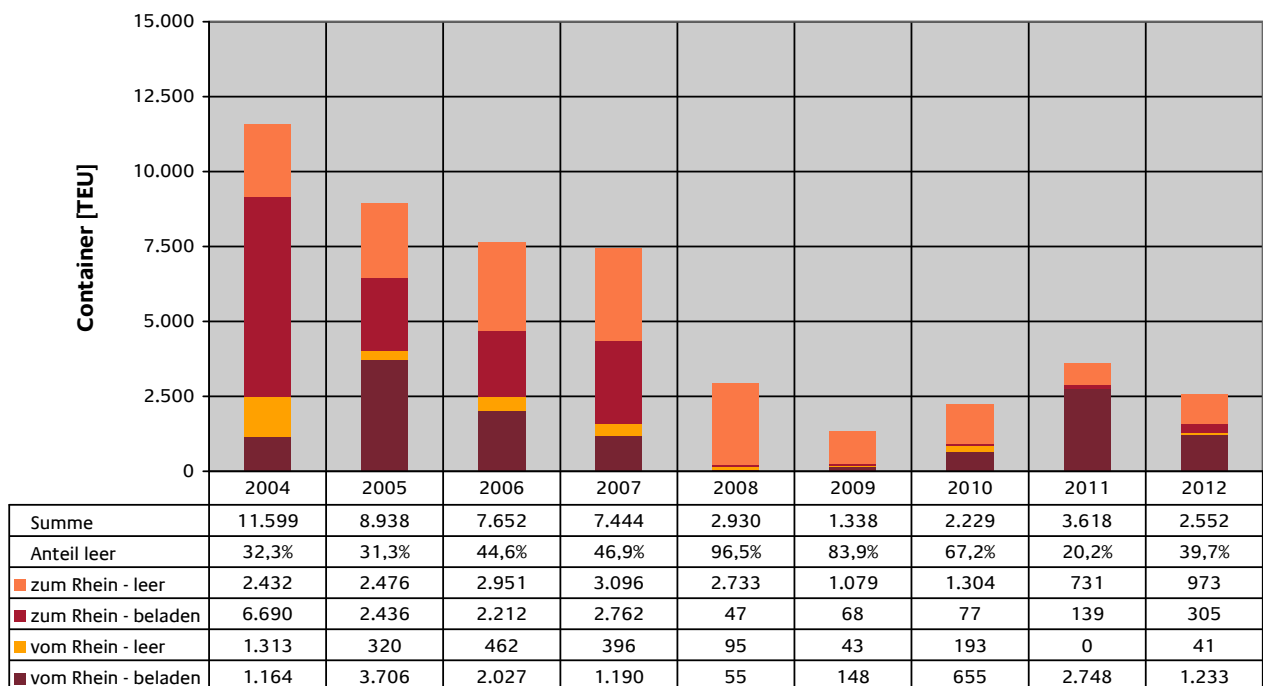


Rhein-Herne-Kanal¹

Schleusen Duisburg (Container in TEU)



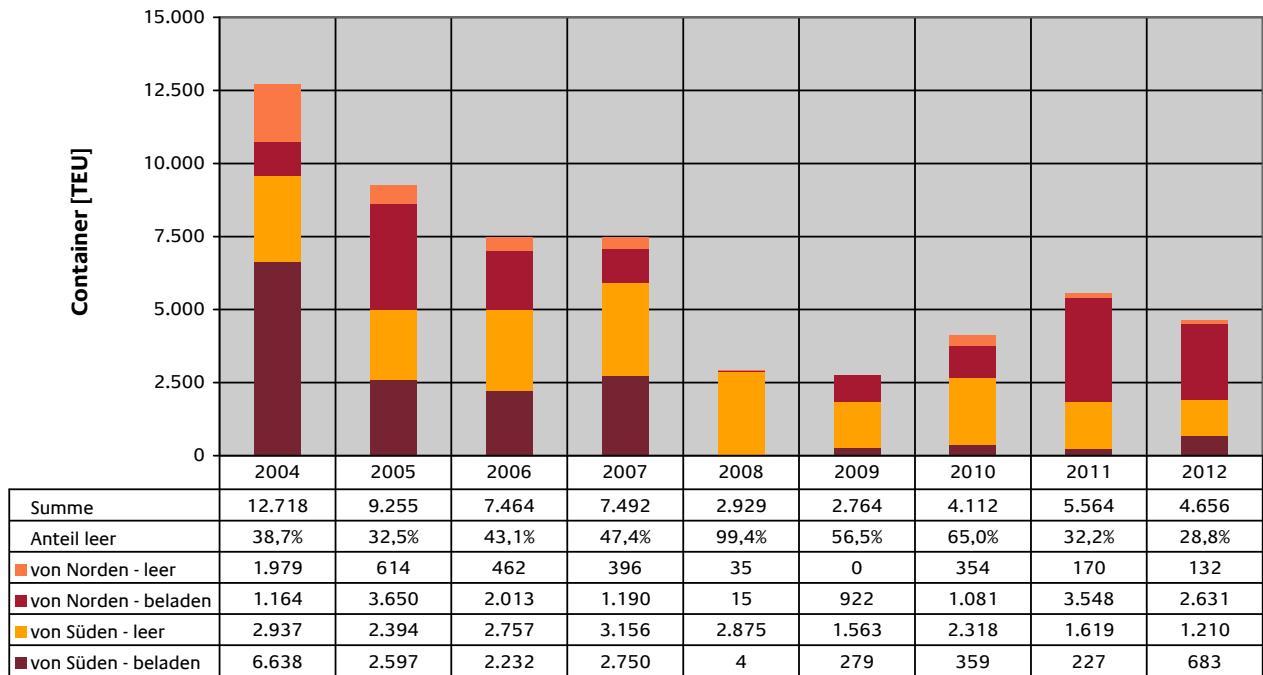
Schleuse Herne-Ost (Container in TEU)



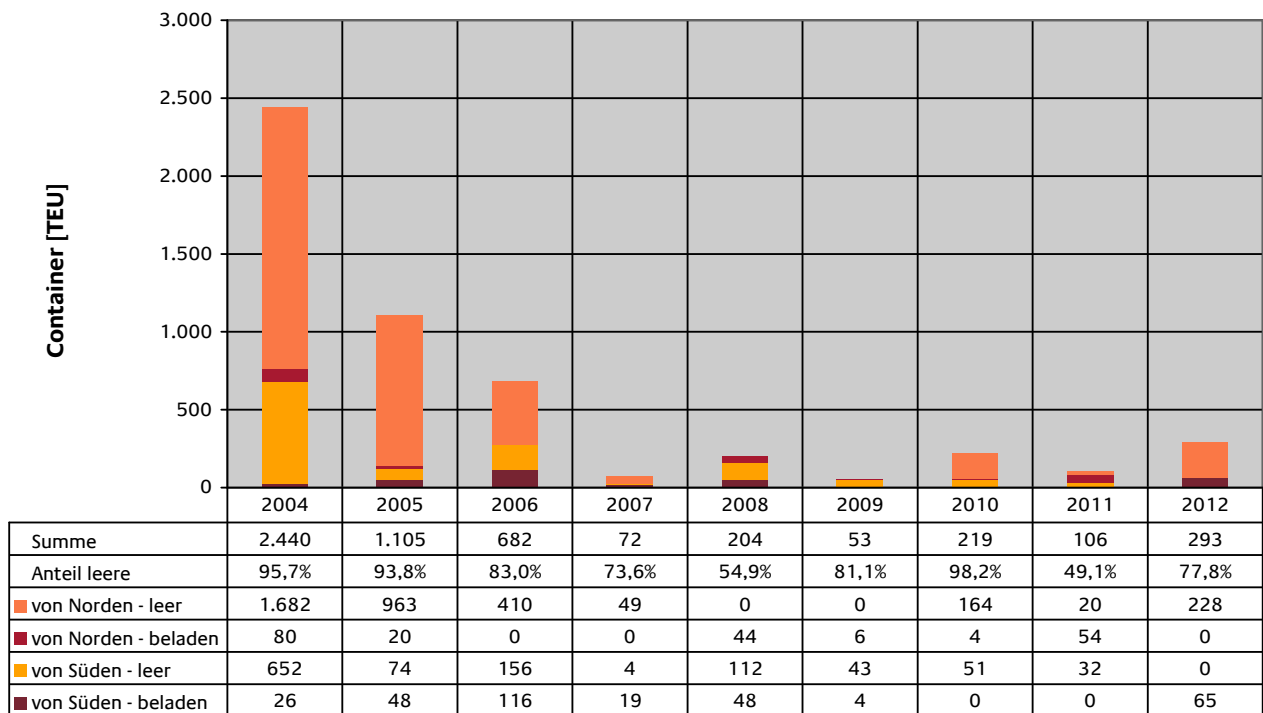
¹ Datengrundlage: Abgabenerhebungsprogramm (ASS) der WSV

Dortmund-Ems-Kanal¹

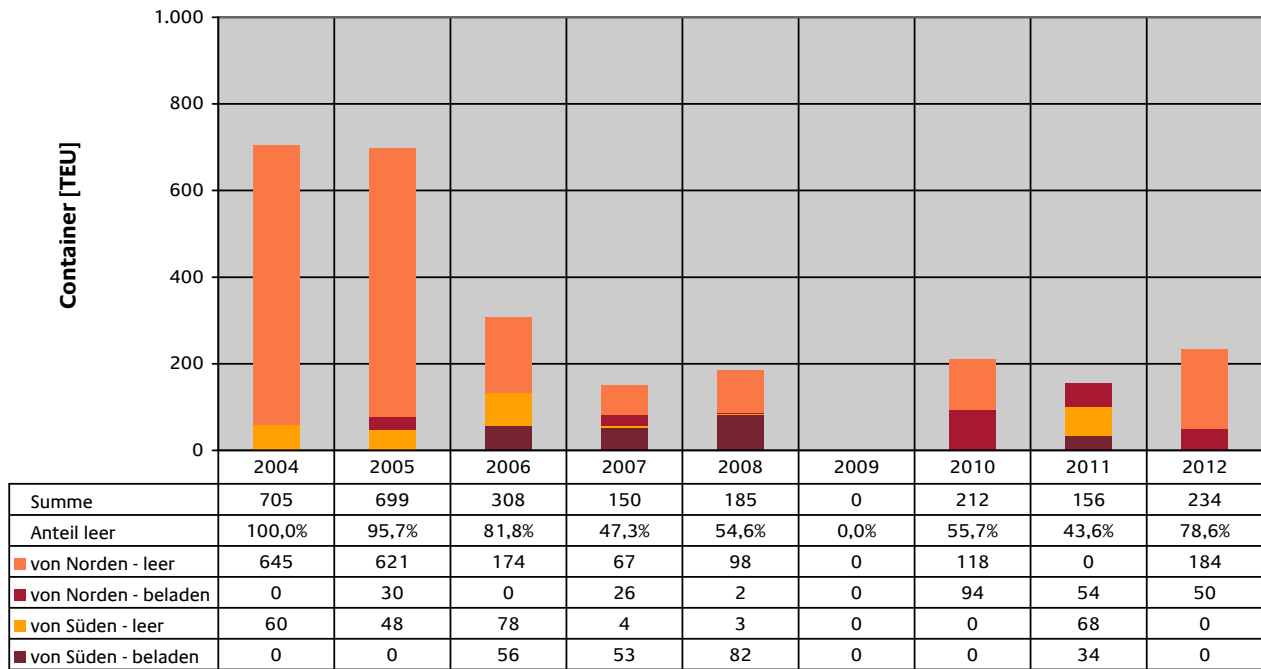
DEK Süd: Schleuse Henrichenburg (Container in TEU)



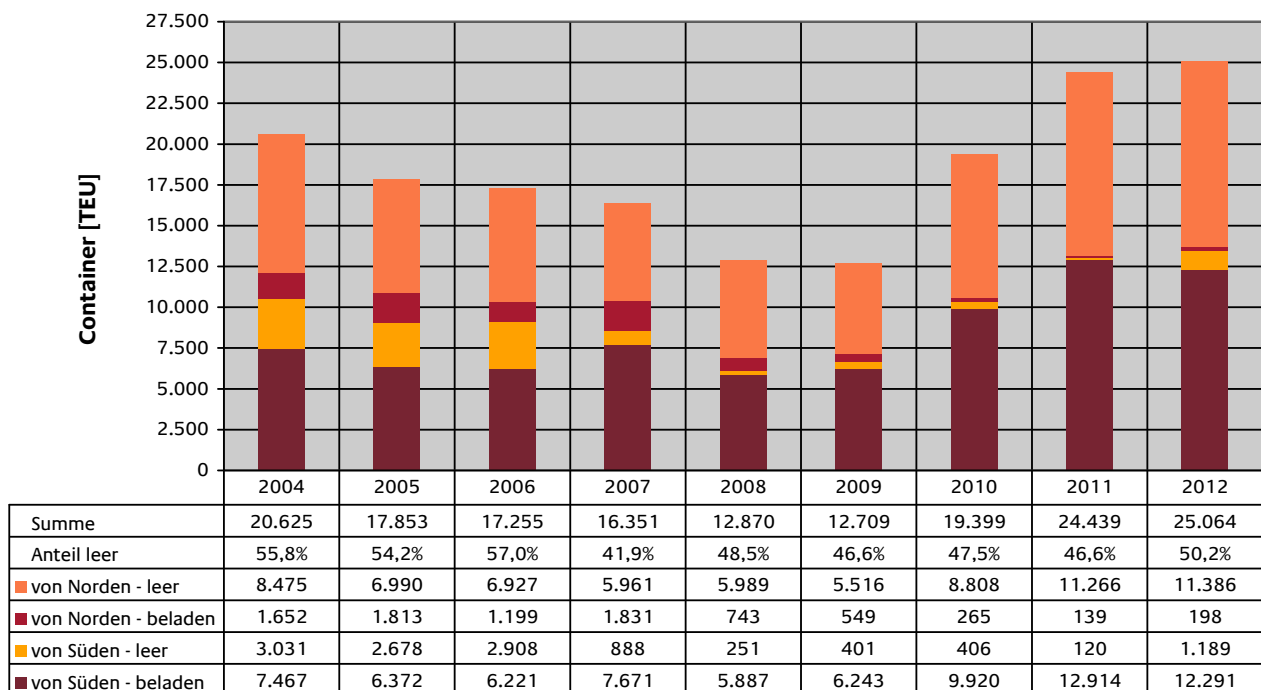
DEK Süd: Schleuse Münster (Container in TEU)



DEK Nord: Schleuse Bevergern (Container in TEU)



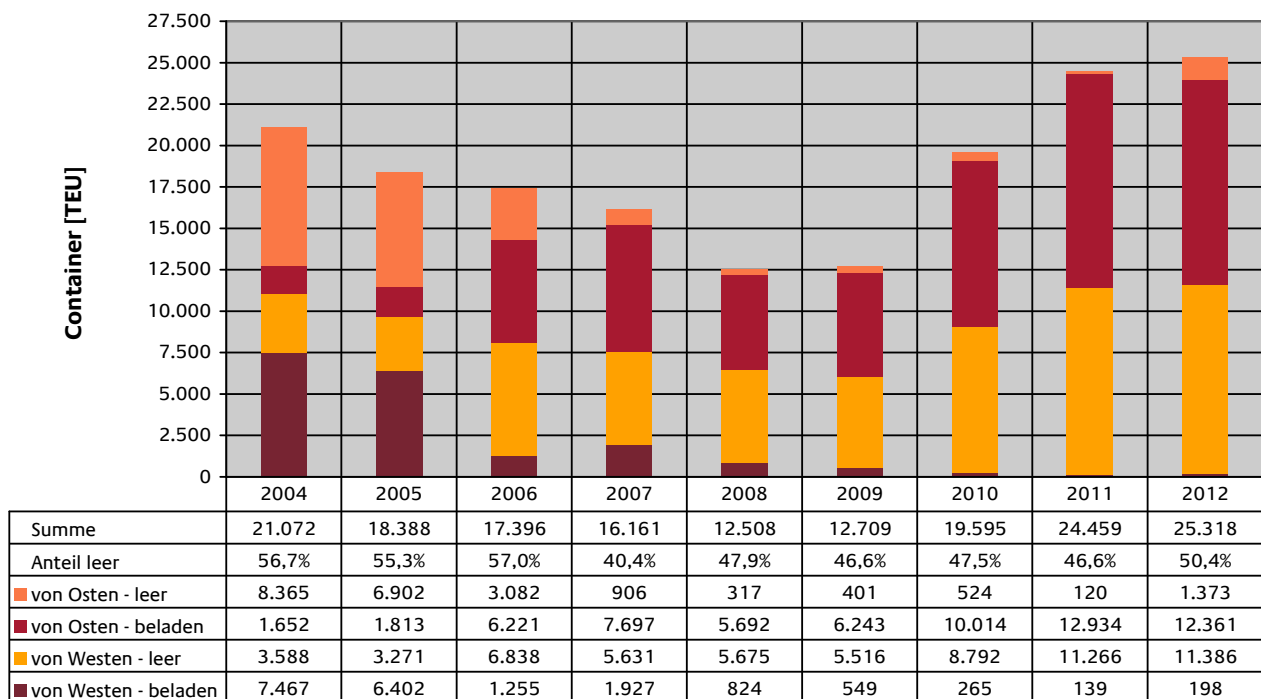
DEK Nord: Schleuse Herbrum (Container in TEU)



¹ Datengrundlage: Abgabenerhebungsprogramm (ASS) der WSV

Küstenkanal¹

Schleuse Dörpen (Container in TEU)



¹ Datengrundlage: Abgabenerhebungsprogramm (ASS) der WSV

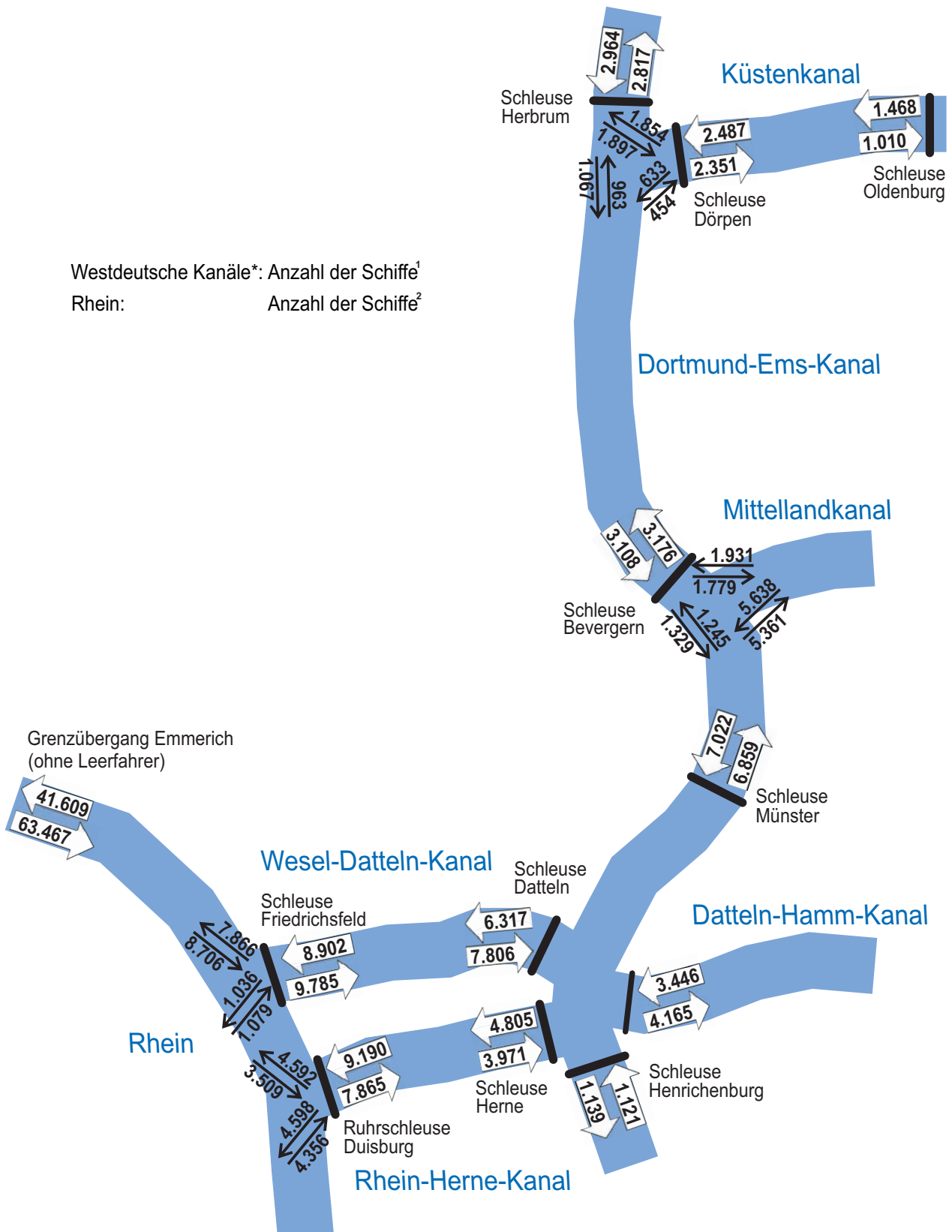
Anlage 3

Anzahl der Schiffe*

Übersicht WSD West – Schiffsverkehr 2012	72
Rhein	73
Übersicht Westdeutsches Kanalgebiet	74
Wesel-Datteln-Kanal	75
Rhein-Herne-Kanal	77
Datteln-Hamm-Kanal	79
Dortmund-Ems-Kanal	80
Küstenkanal	84

* Hinweis: Im Rahmen des ASS werden im westdeutschen Kanalgebiet Schiffe, die ausschließlich Container transportieren, zur Zeit nicht erfasst.

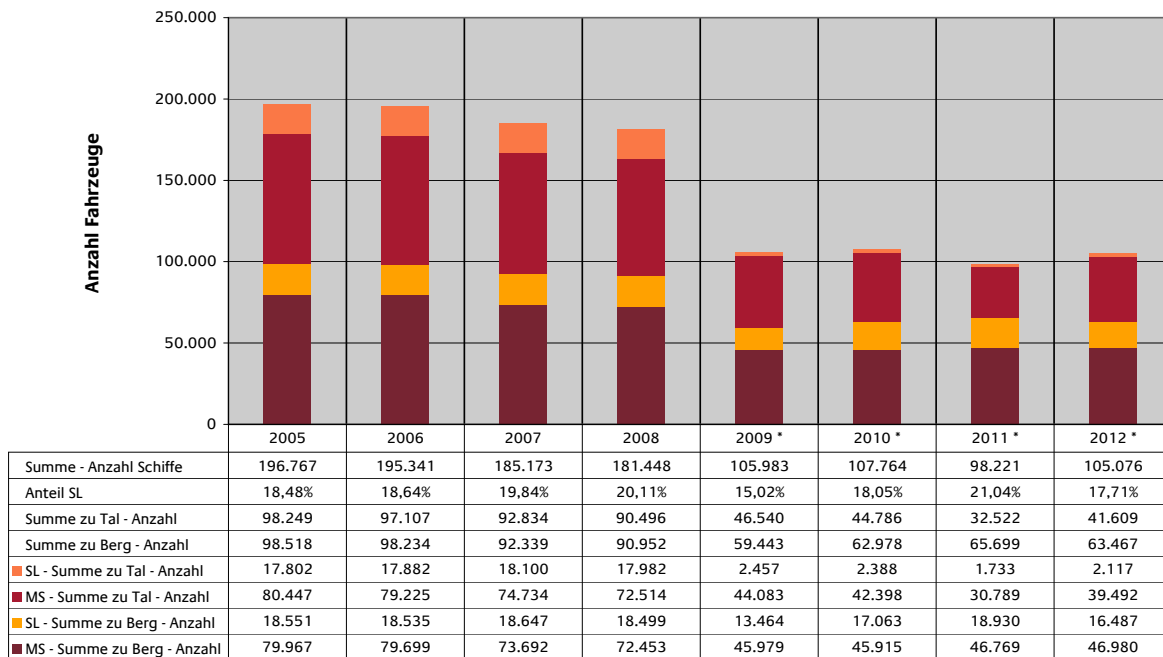
Übersicht WSD West – Schiffsverkehr 2012



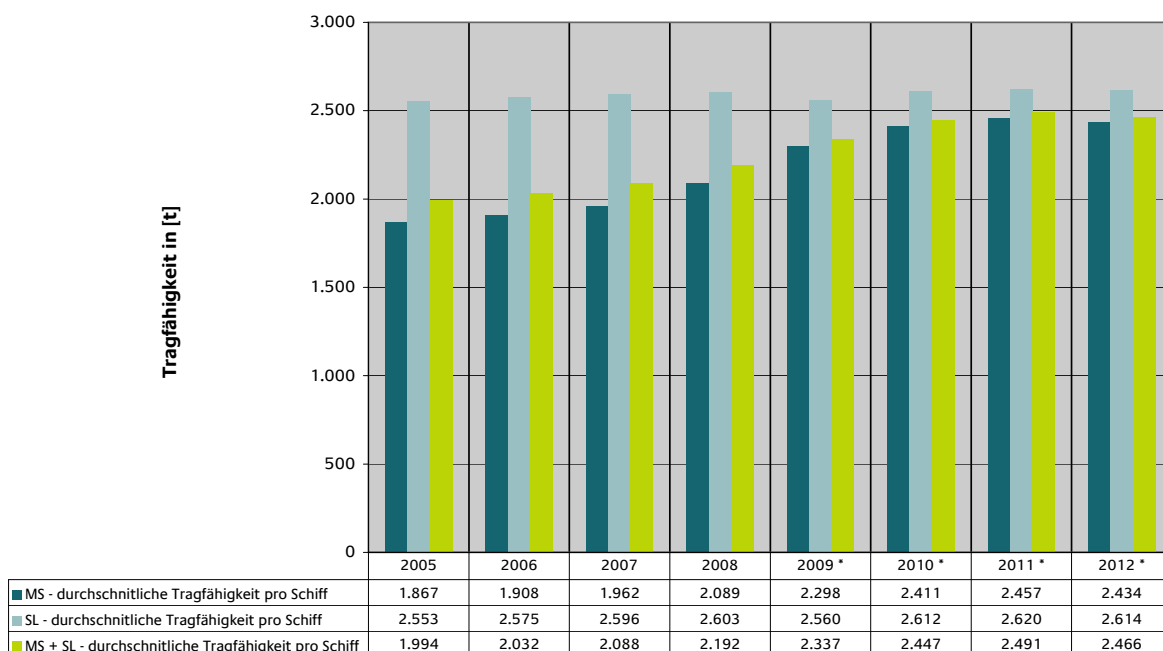
* Hinweis: Im Rahmen des ASS werden im westdeutschen Kanalgebiet Schiffe, die ausschließlich Container transportieren, zur Zeit nicht erfasst.

Rhein²

Durchgangsverkehr bei Emmerich



Durchschnittliche Schiffsgröße bei Emmerich



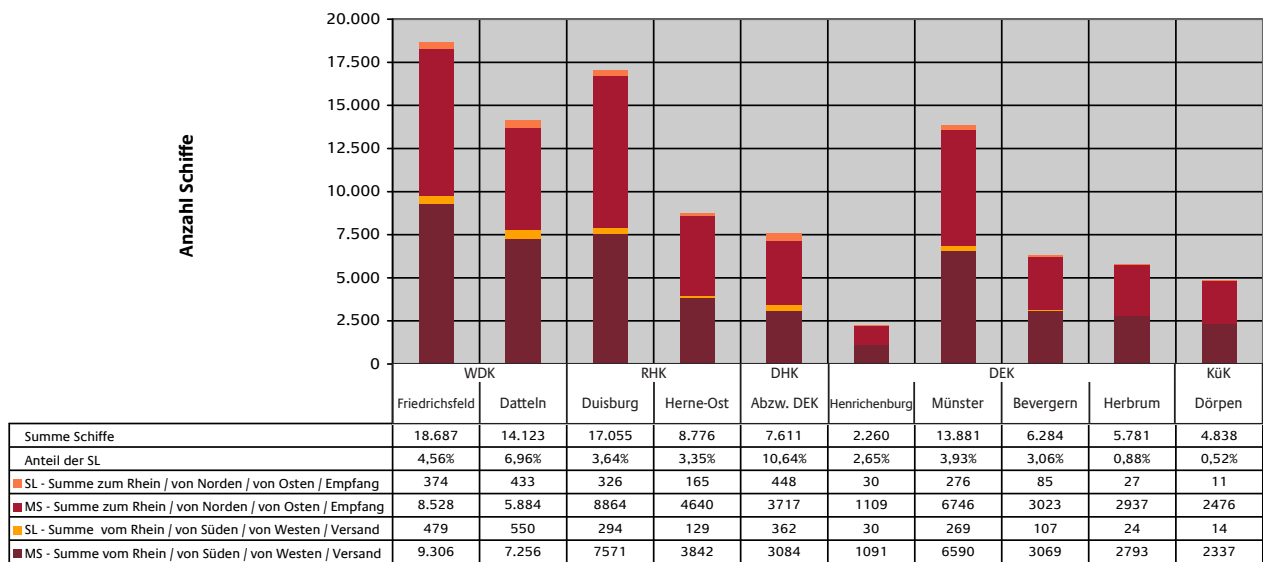
¹ Datengrundlage: Abgabenerhebungsprogramm (ASS) der WSV

² Datengrundlage: Statistisches Bundesamt

* seit 2009 erfasst das statistische Bundesamt nur noch beladene Schiffe

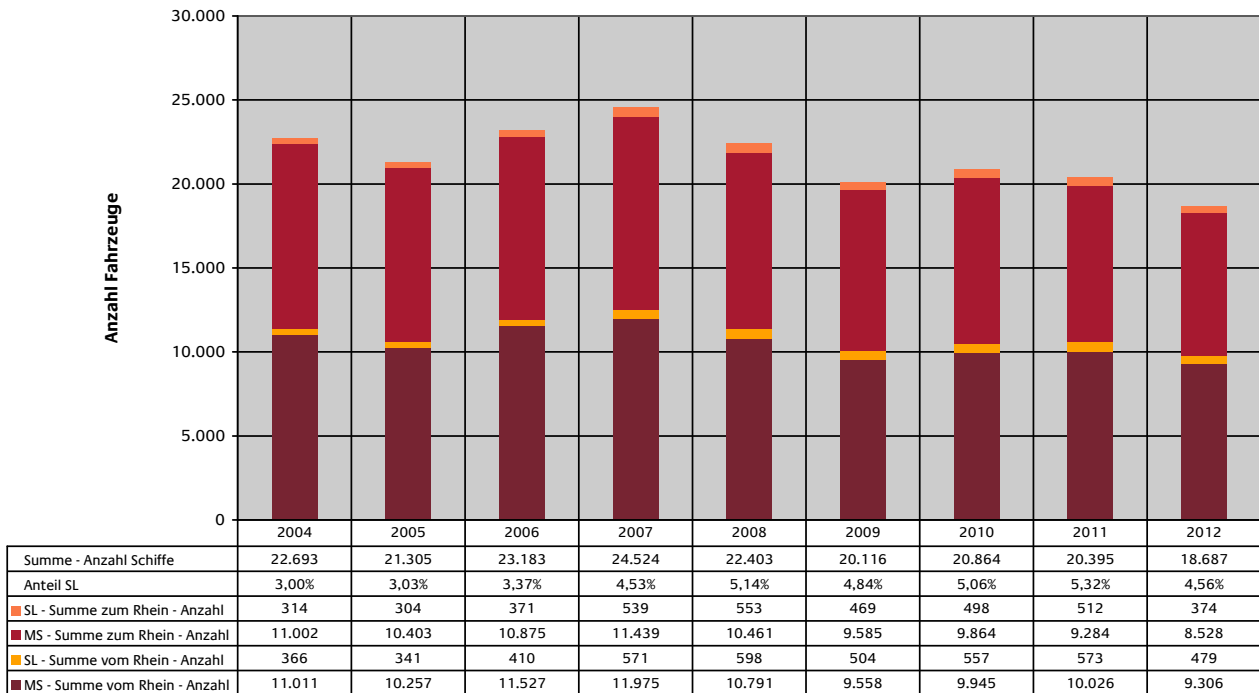
Übersicht Westdeutsches Kanalgebiet¹

Anzahl der Schiffe

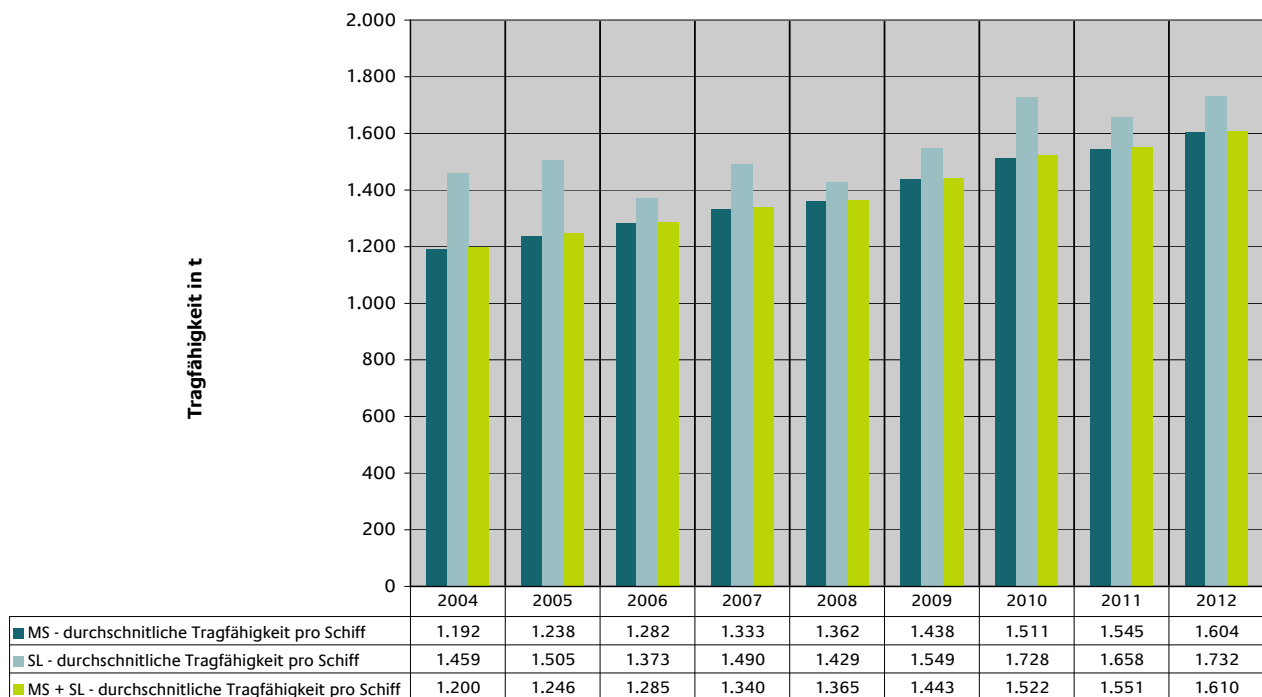


Wesel-Datteln-Kanal¹

Schleuse Friedrichsfeld (Anzahl der Schiffe/Jahr)



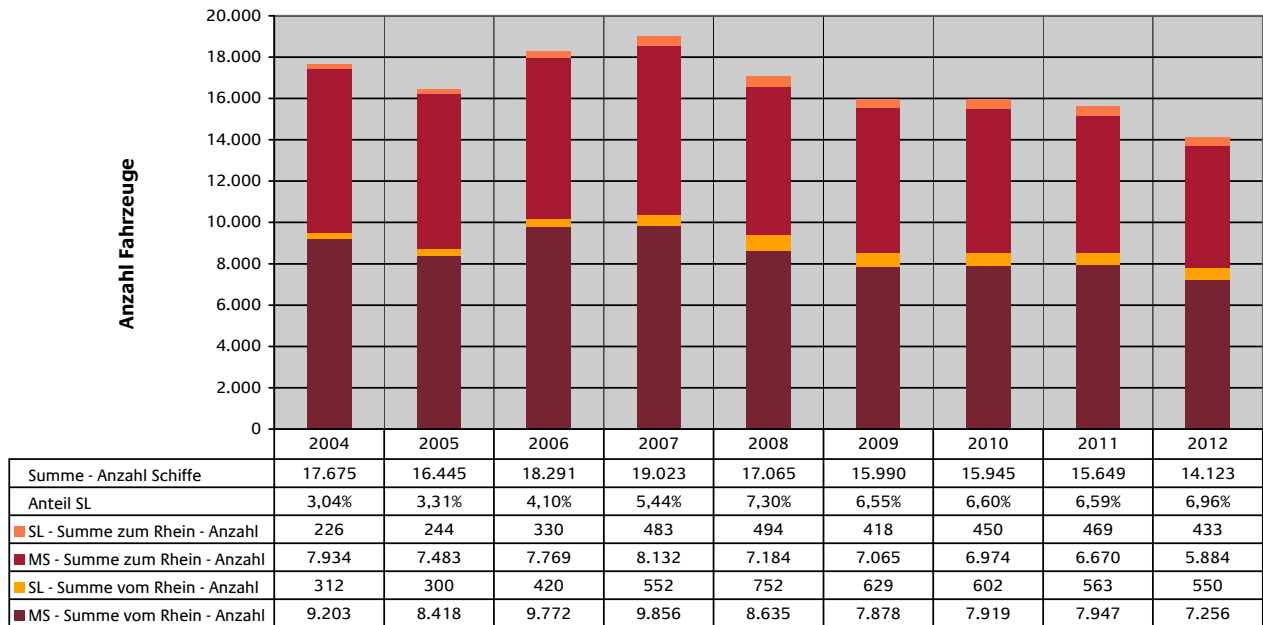
Schleuse Friedrichsfeld (Durchschnittsschiff)



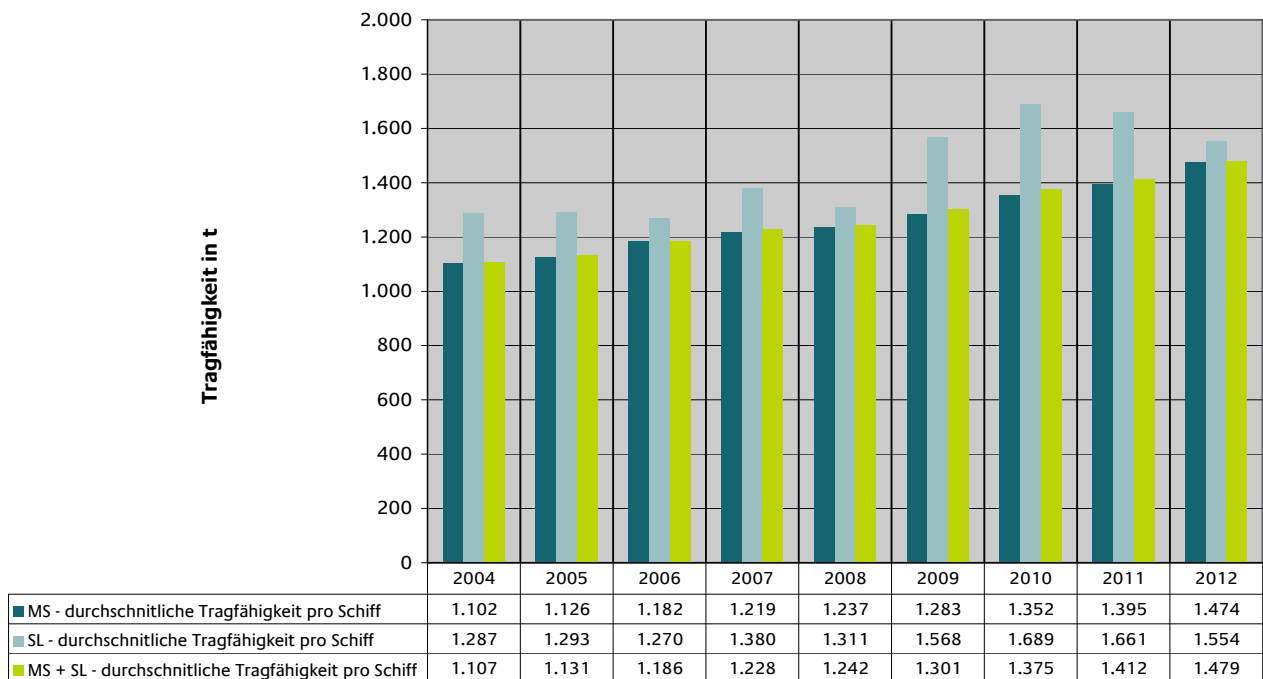
¹ Datengrundlage: Abgabenerhebungsprogramm (ASS) der WSV

Wesel-Datteln-Kanal¹

Schleuse Datteln (Anzahl der Schiffe/Jahr)

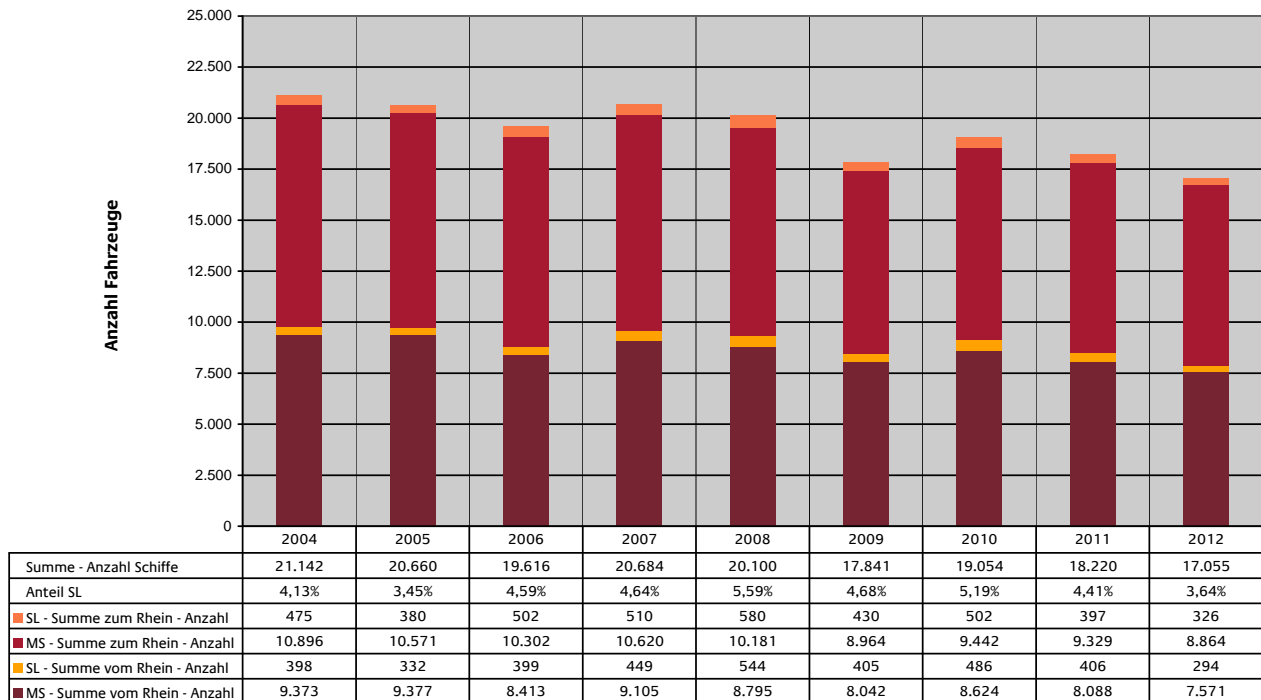


Schleuse Datteln (Durchschnittsschiff)



Rhein-Herne-Kanal¹

Schleusen Duisburg (Anzahl der Schiffe/Jahr)



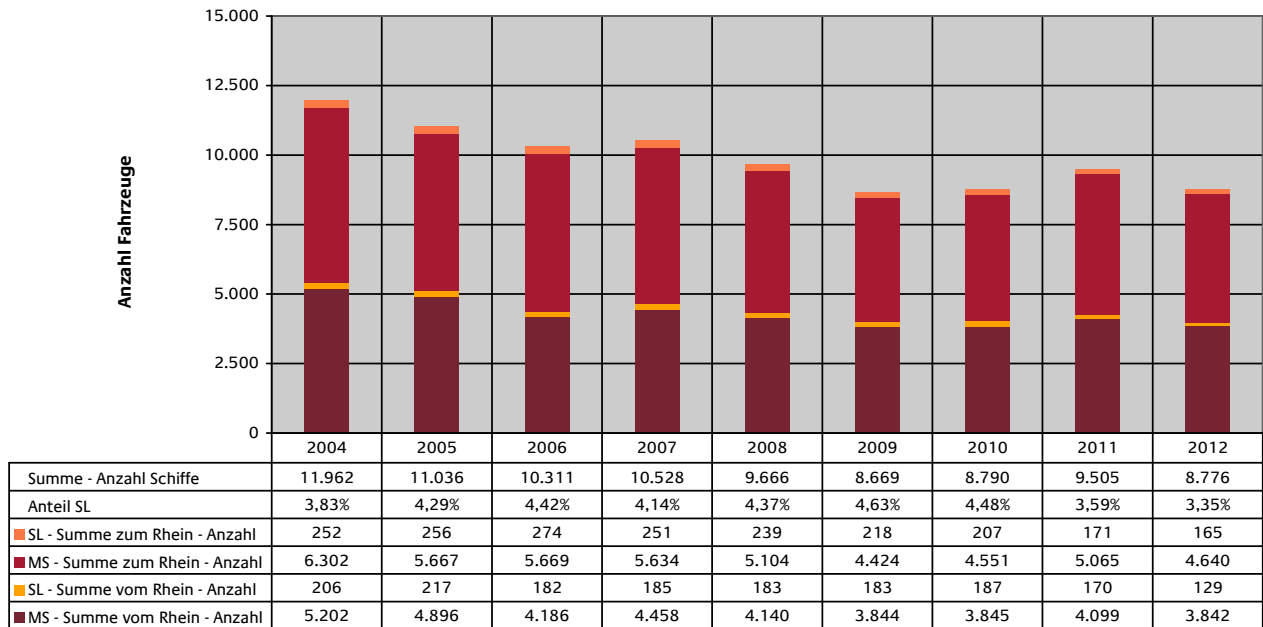
Schleusen Duisburg (Anzahl der Schiffe/Jahr)



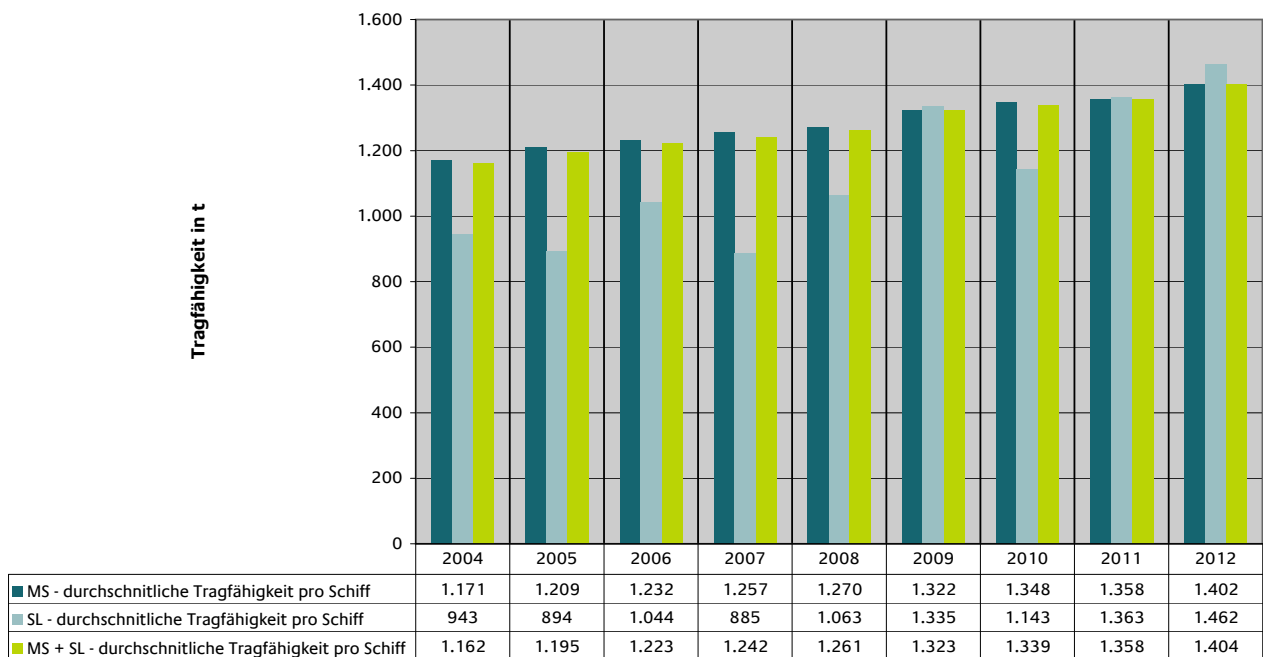
¹ Datengrundlage: Abgabenerhebungsprogramm (ASS) der WSV

Rhein-Herne-Kanal¹

Schleuse Herne-Ost (Anzahl der Schiffe/Jahr)

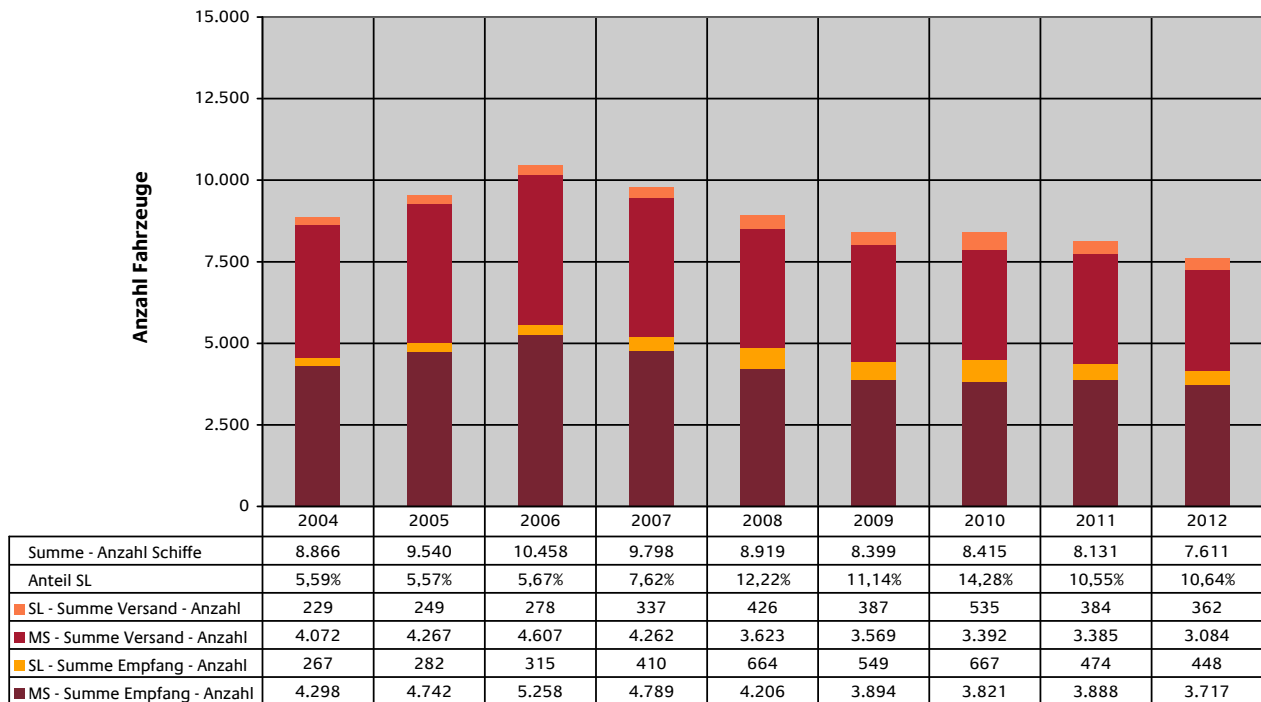


Schleuse Herne-Ost (Durchschnittsschiff)

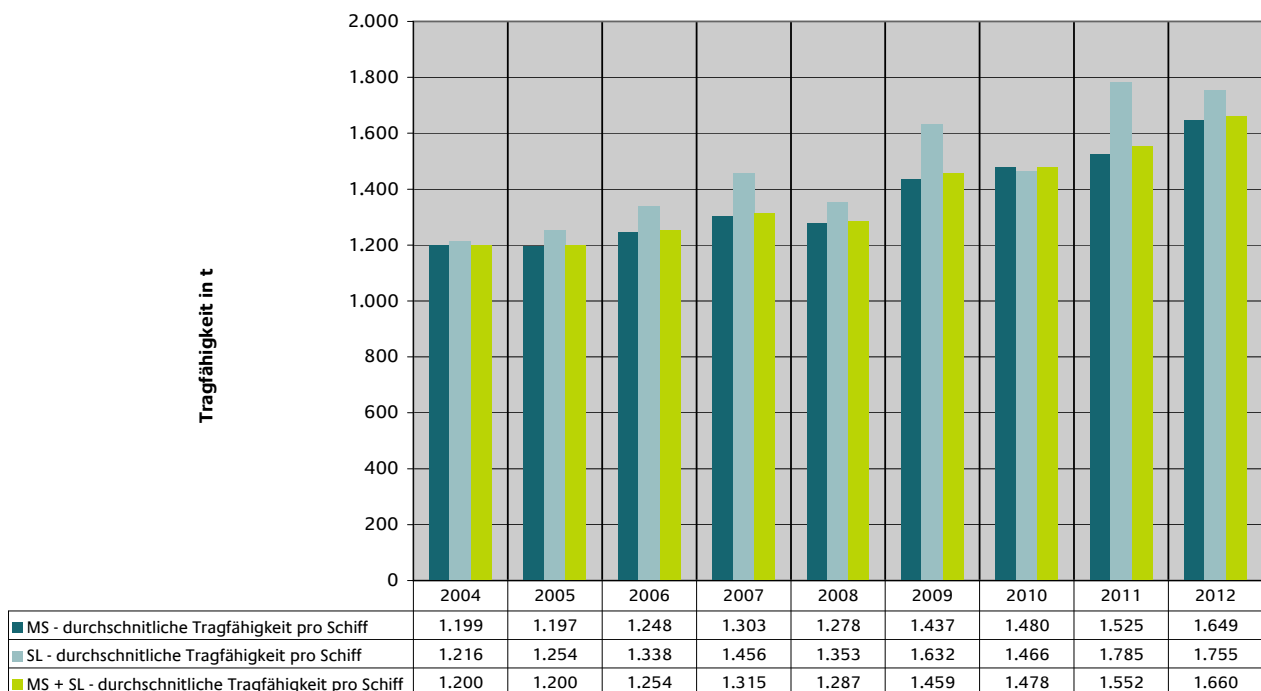


Datteln-Hamm-Kanal¹

Abzweig vom DEK in den DHK (Anzahl der Schiffe)



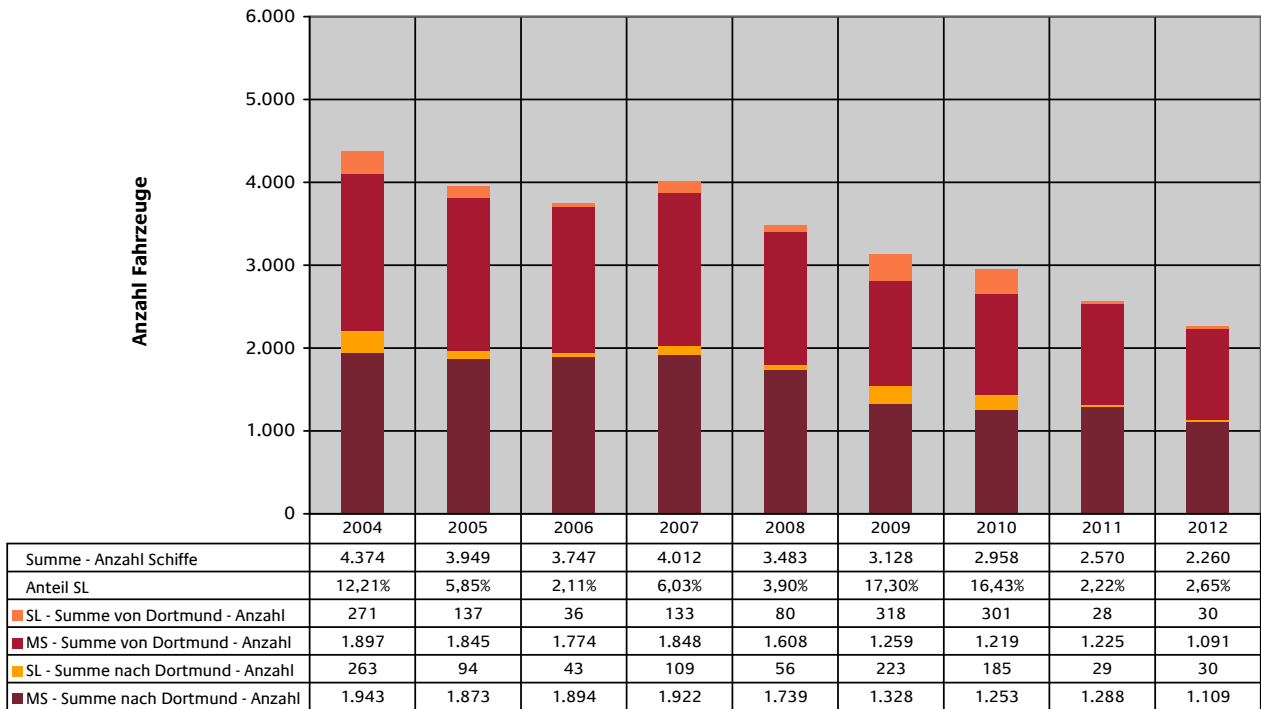
Abzweig vom DEK in den DHK (Durchschnittsschiff)



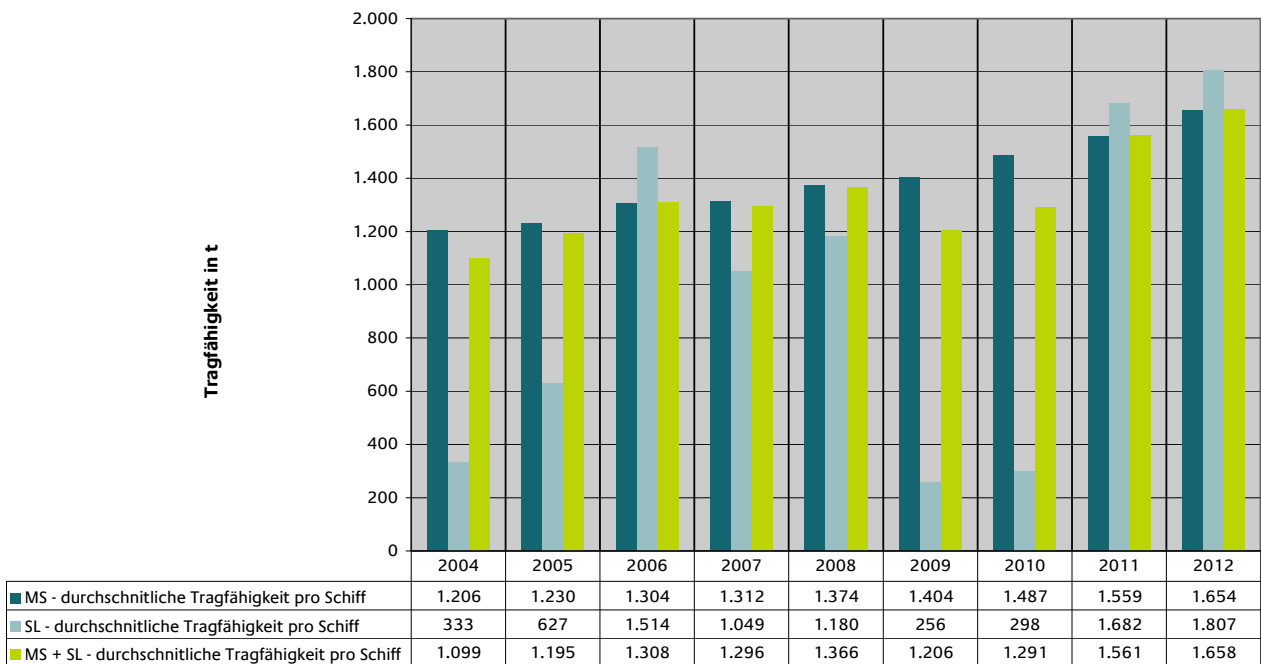
¹ Datengrundlage: Abgabenerhebungsprogramm (ASS) der WSV

Dortmund-Ems-Kanal¹

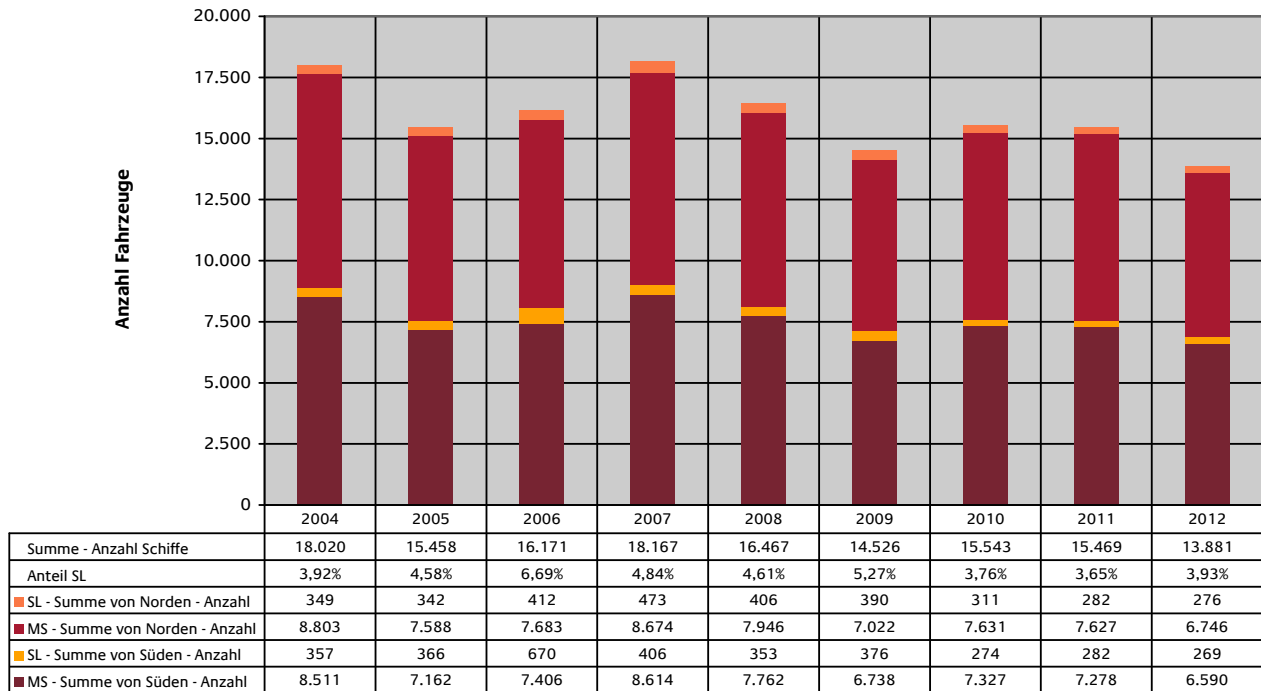
DEK Süd: Schleuse Henrichenburg (Anzahl der Schiffe/Jahr)



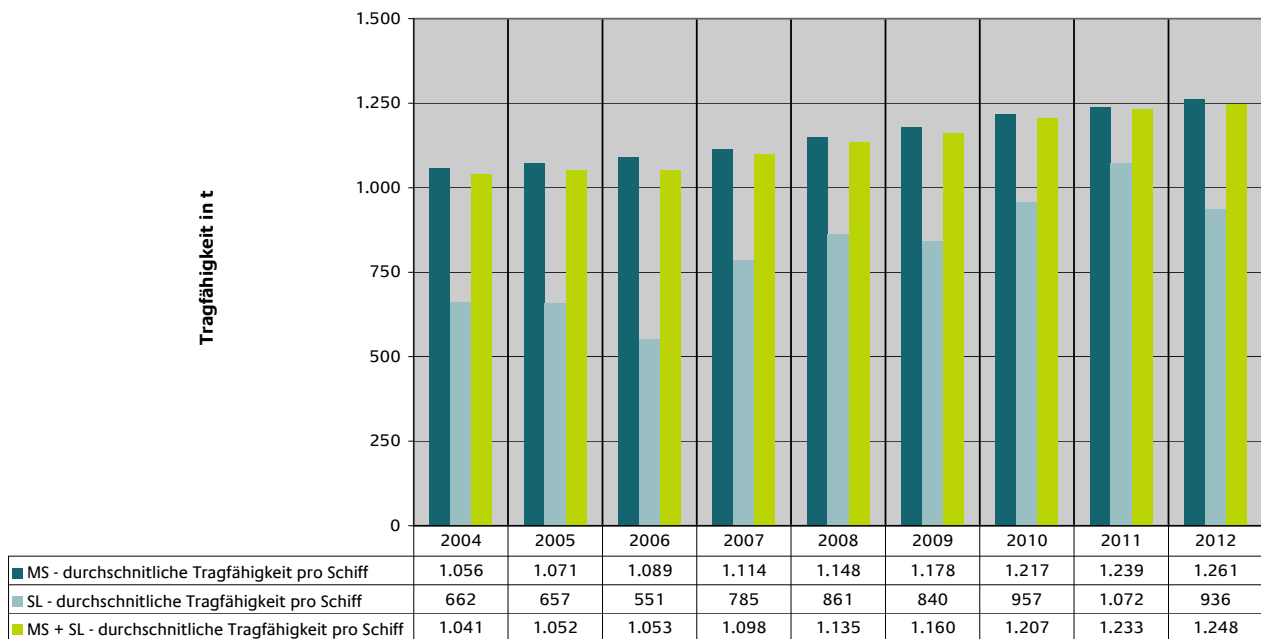
DEK Süd: Schleuse Henrichenburg (Durchschnittsschiff)



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



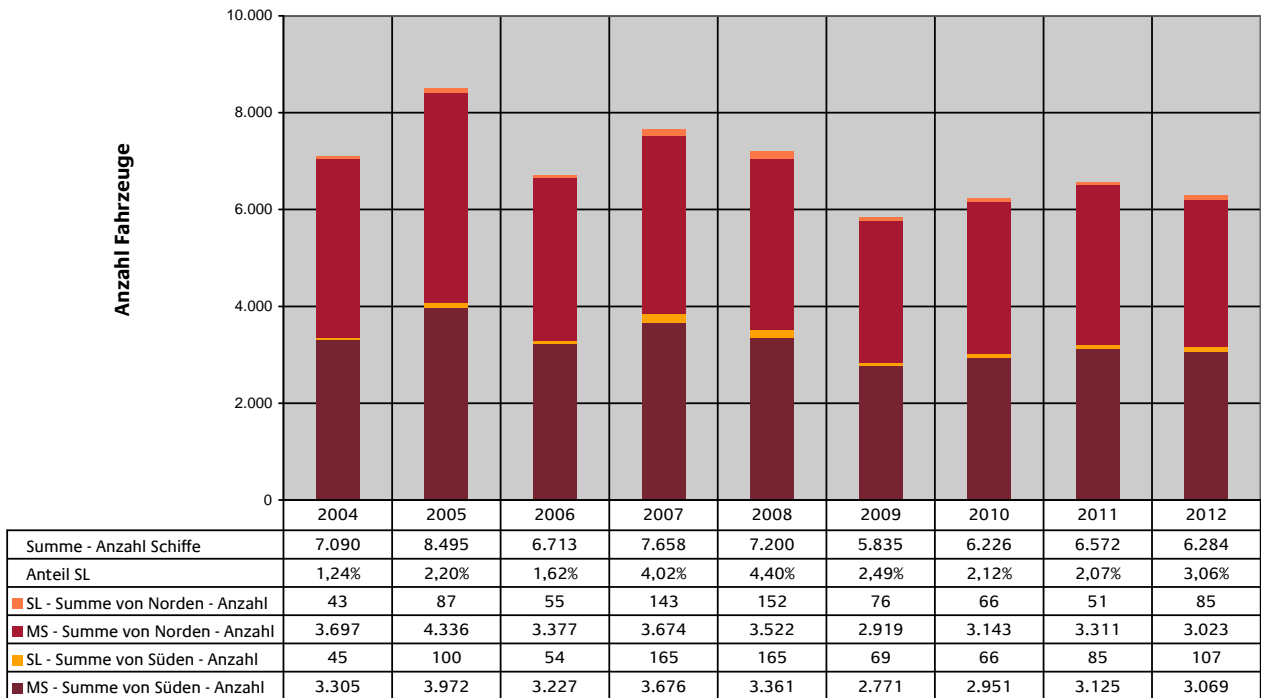
DEK Süd: Schleuse Münster (Durchschnittsschiff)



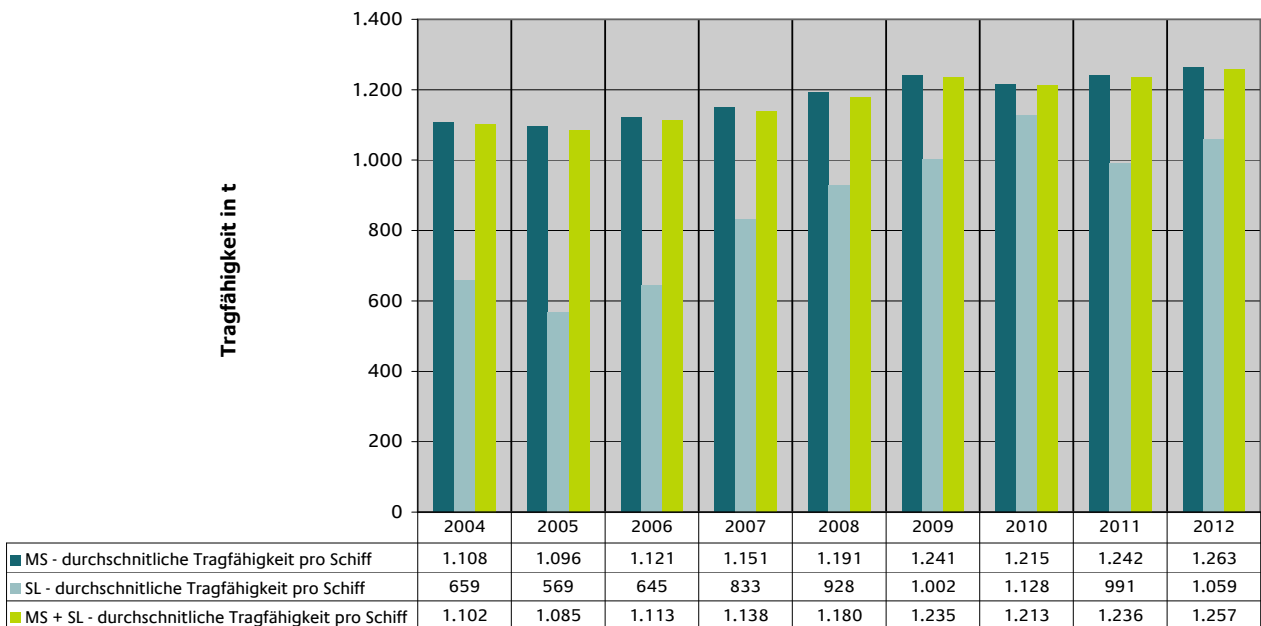
¹ Datengrundlage: Abgabenerhebungsprogramm (ASS) der WSV

Dortmund-Ems-Kanal¹

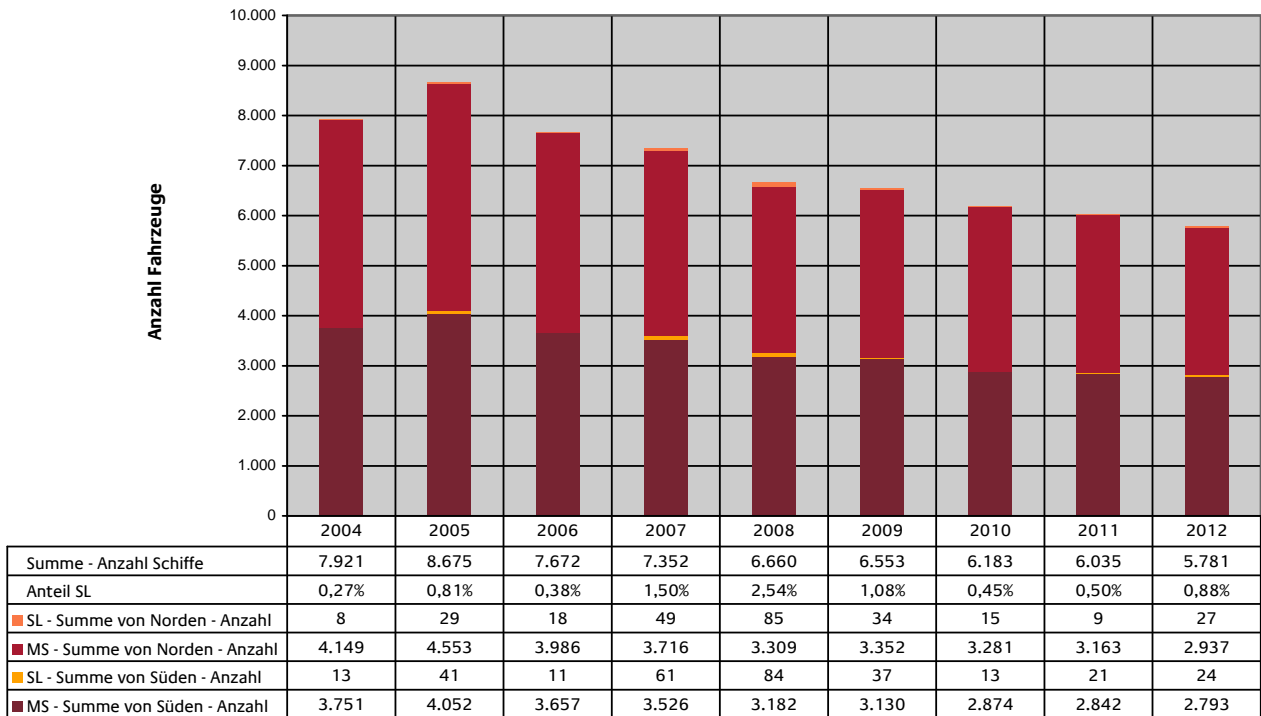
DEK Nord: Schleuse Bevergern (Anzahl der Schiffe/Jahr)



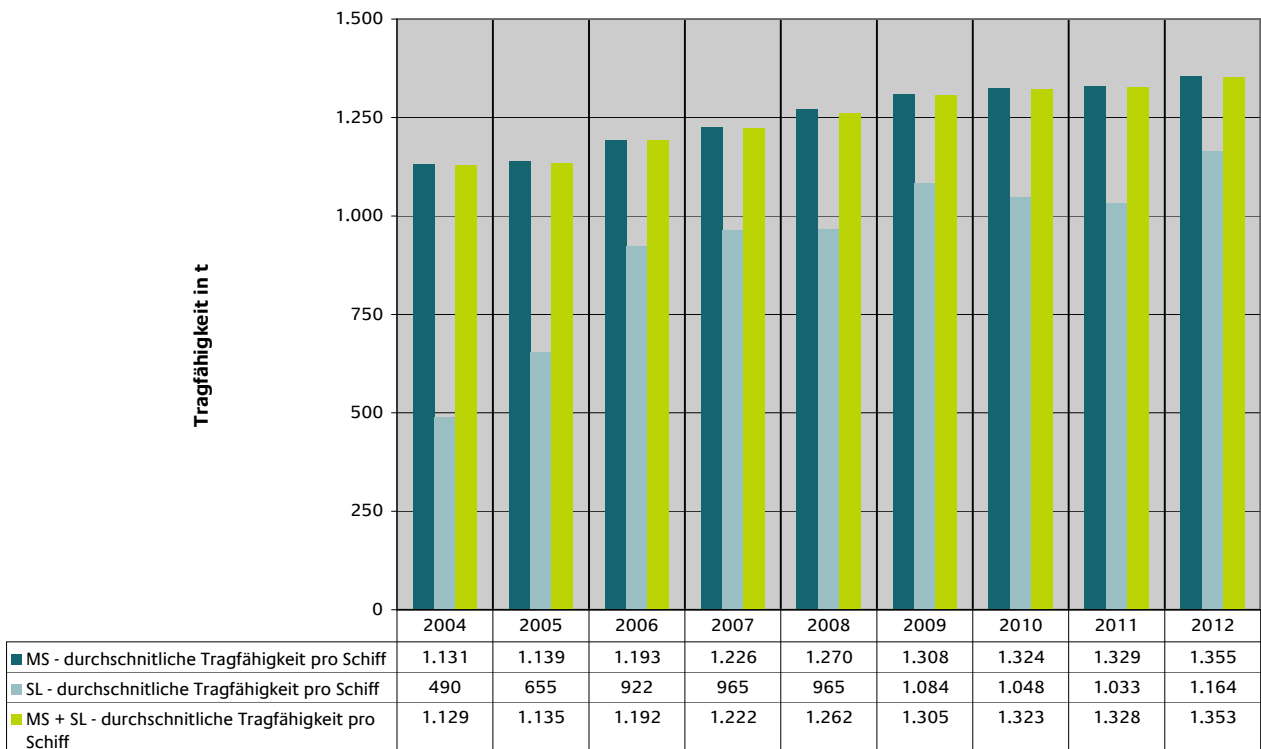
DEK Nord: Schleuse Bevergern (Durchschnittsschiff)



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



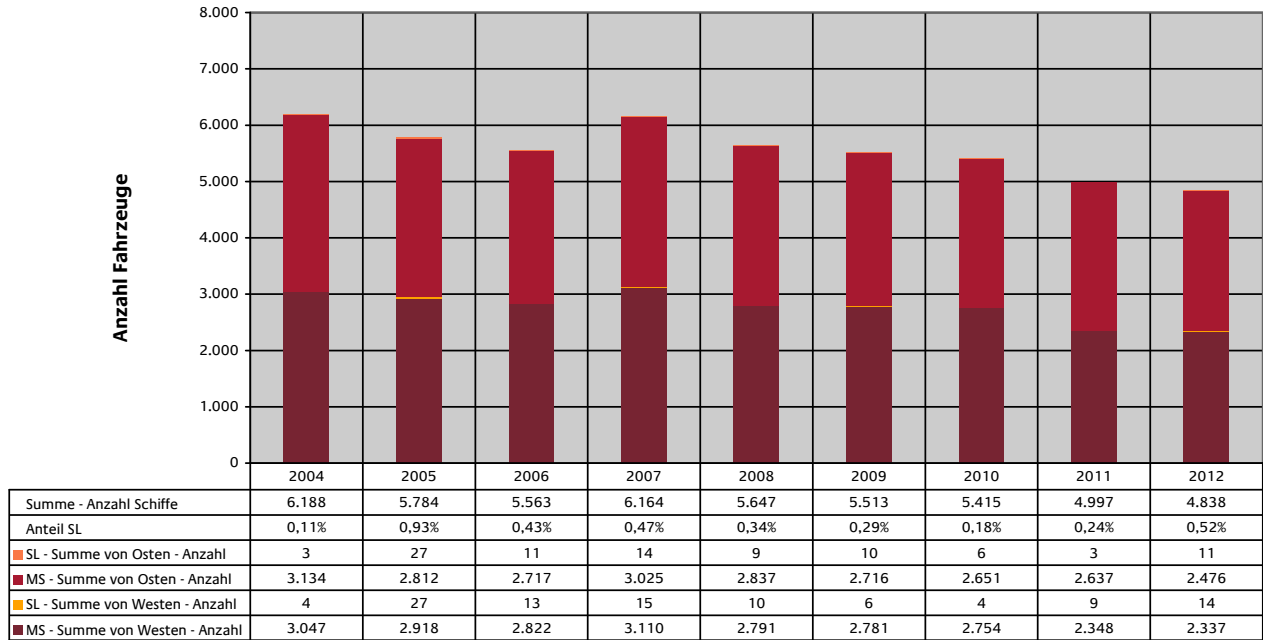
DEK Nord: Schleuse Herbrum (Durchschnittsschiff)



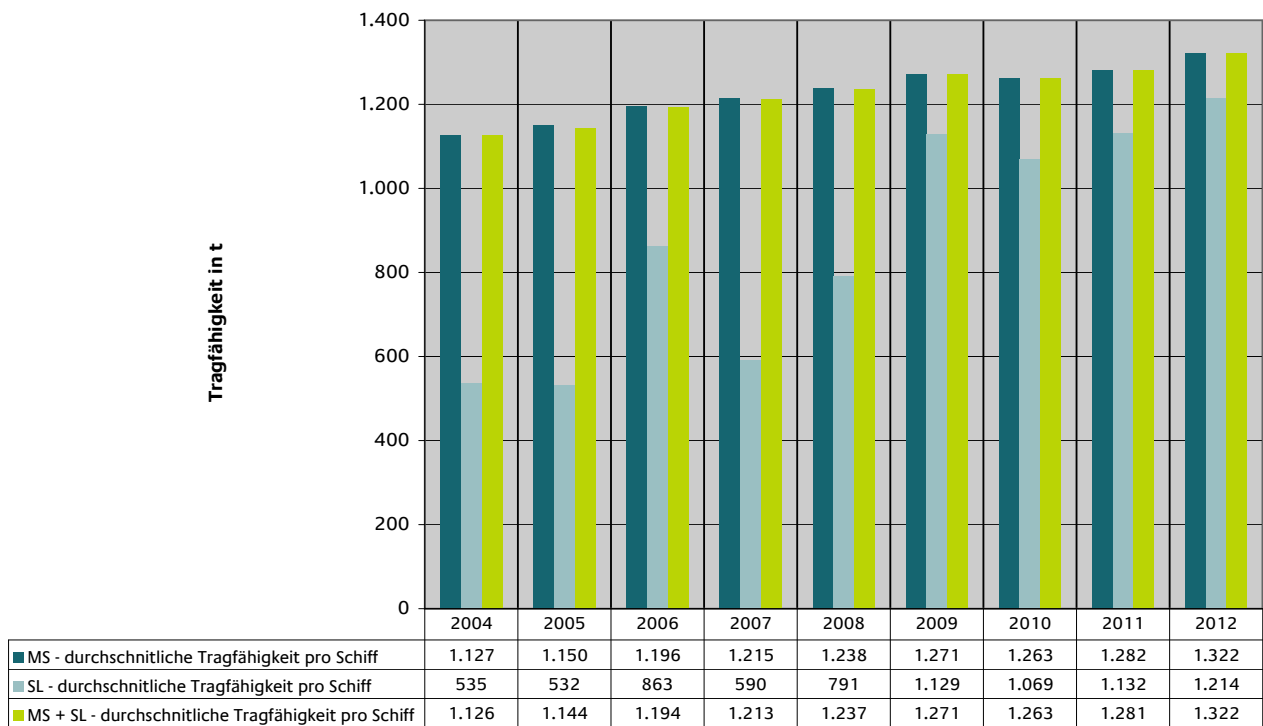
¹ Datengrundlage: Abgabenerhebungsprogramm (ASS) der WSV

Küstenkanal¹

Schleuse Dörpen (Anzahl der Schiffe/Jahr)



Schleuse Dörpen (Durchschnittsschiff)



¹ Datengrundlage: Abgabenerhebungsprogramm (ASS) der WSV

Abkürzungsverzeichnis

ADN	Verordnung über den Transport gefährlicher Güter (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
GDWS	Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt
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
WSV	Wasser- und Schifffahrtsverwaltung

Grafik und Statistik:

Christian Meyer-Mölleringhof

Text- und Bildredaktion:

Renate Schäfer

Fotos:

www.wsv.de: (8 oben; 10; 15; 16; 17; 40; 43)

www.shutterstock.com: (Titel; 8 unten; 27; 28; 29; 41; 44)

Tupungato/shutterstock.com: (22)

www.gvz-e.de : (23)

**Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt
– Außenstelle 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: 2013

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

