

Wir machen Schifffahrt möglich.



WSV.de

Wasser- und
Schifffahrtsverwaltung
des Bundes

Verkehrsbericht 2013

Niederrhein und westdeutsches Kanalnetz



Inhaltsverzeichnis

1. Allgemeines	5
2. Zusammenfassung der Verkehrsstatistik	7
3. Güterverkehr	8
Rhein	10
Wesel-Datteln-Kanal (WDK)	11
Rhein-Herne-Kanal (RHK)	13
Dortmund-Ems-Kanal (DEK)	14
Datteln-Hamm-Kanal (DHK)	15
Küstenkanal	15
4. Containerverkehr	16
Rhein	18
Wesel-Datteln-Kanal (WDK)	19
Rhein-Herne-Kanal (RHK)	19
Dortmund-Ems-Kanal (DEK)	20
Küstenkanal	21
Datteln-Hamm-Kanal (DHK)	21
5. Verkehr und Auslastung der Wasserstraße	22
Rhein	24
Wesel-Datteln-Kanal (WDK)	26
Rhein-Herne-Kanal (RHK)	27
Dortmund-Ems-Kanal (DEK)	28
Datteln-Hamm-Kanal (DHK)	29
Küstenkanal	29
6. Schifffahrt	30
Ordnung des Binnenschiffsverkehrs	30
Störungen im Schiffsverkehr	34
Wirtschaftsfragen der Schifffahrt	36
Anlage 1 Güterverkehr	41
Anlage 2 Container	57
Anlage 3 Anzahl der Schiffe	67
Abkürzungsverzeichnis	81

Der Rhein und die westdeutschen Kanäle



1. Allgemeines

Verkehrliche Entwicklung

Der vorliegende Verkehrsbericht der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt (GDWS) 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 2013“ veröffentlicht. Darüber hinaus stellt das Destatis der Außenstelle West der GDWS 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 2013 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 (Abgabe der Schifffahrt und Statistik) 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.

Die Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs ist oberste Maxime der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung. Dennoch können Störungen im Schiffsverkehr nie ganz ausgeschlossen werden. Diese halten sich aber stark in Grenzen. Immerhin waren die Bundeswasserstraßen dieses Verkehrsberichtes im Jahr 2013 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

Niederrhein und westdeutsches Kanalnetz zählen zu den verkehrsreichsten deutschen Wasserstraßen. Die Berufsschifffahrt überwiegt zahlenmäßig gegenüber der Freizeitschifffahrt. Die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung achtet 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.

Zu den Wasserstraßen ohne Transportfunktion, die für den Wassertourismus besonders prädestiniert sind, zählen im Bereich der GDWS Ast West:

- Schifffahrtsweg Rhein-Kleve
- Griethauser Altrhein
- Ems als Seitenarm des DEK
- Hase
- Ems-Hase-Kanal
- Elisabethfehnkanal.



2. Zusammenfassung der Verkehrsstatistik

Güter- und Containerverkehr, Verkehr und Auslastung der Wasserstraße

Die Transporte in 2013 sind insgesamt leicht angestiegen, wobei sich aber regionale Unterschiede zeigen. Die Gesamtmenge betrug in Jahr 2013 rd. 226,8 Mio. Gütertonnen. Das sind 1,7% mehr Güter als im Jahr 2012. Auffällig waren die Einbrüche im 3. Quartal 2013, wo die Verkehrszahlen wegen mehrwöchiger Streiks der Gewerkschaft ver.di deutlich zurück gingen.

Ab Mitte Mai 2013 kam es in Teilen von Mitteleuropa zu ungewöhnlich lang anhaltenden ergiebigen Niederschlägen. Hochwassermeldungen aus zahlreichen Ländern waren die Folge. In Deutschland führte dies zu großräumigen Ausuferungen. An vielen Pegeln wurden neue Wasserstands- und Abflussrekorde registriert. Betroffen waren die Stromgebiete von Weser, Rhein, Donau und Elbe.

An Donau und Elbe verursachten die Hochwasser die größten Schäden. Hier war auch die Schifffahrt am stärksten eingeschränkt. Mehrere Wochen war der höchste schiffbare Wasserstand (HSW) überschritten und die Schifffahrt eingestellt.

Am Rhein minderten Rückhaltmaßnahmen den Hochwasserscheitel deutlich ab. Und auch der zeitliche Ablauf des Niederschlaggeschehens wirkte sich positiv auf den Niederrhein aus, sodass in diesem Bereich kein größeres Hochwasser eintrat. Daher blieben Niederrhein und damit auch die westdeutschen Kanäle von hochwasserbedingten Einschränkungen im Schiffsverkehr weitgehend verschont.

Der Rhein am Grenzübergang Emmerich bleibt mit seinen 157 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 2013 mit rund 18,6 Mio. Tonnen an der Schleuse Friedrichsfeld ca. 2,1 Mio. Tonnen mehr Güter transportiert als im Vorjahr. Im Vergleich zu den Eingangsschleusen des RHK in Duisburg sind dies rund 5,7 Mio. Tonnen mehr.

Die meisten Schleusen verzeichnen einen leichten Anstieg. Die Werte lagen z. B. auf der Relation WDK und DHK mit + 12% bzw. + 18% deutlich über den Werten von 2012. Eine Ausnahme bildet in diesem Zusammenhang der RHK. Betriebliche Störungen führten zu einem Rückgang von rd. 8%.

Der bundesweite Containerverkehr hat nach den Rekordjahren 2011 und 2012 einen weiteren, wenn auch nur noch sehr leichten Anstieg erfahren (+ 0,7%).

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 2013 die Relation vom Rhein über den WDK zum DEK in Richtung Dortmund. Der Containerverkehr über den RHK in Richtung Dortmund ist dagegen deutlich rückläufig gewesen. Auch hier sind nicht verkehrswirtschaftliche, sondern betriebliche Störungen die Ursache. Die Schleuse Wanne-Eickel musste baubedingt 4 Wochen gesperrt werden.

Der Schiffsverkehr auf den Kanälen wird weiterhin von Einschränkungen in nicht ausgebauten Streckenbereichen beeinflusst. Ausgebaute Bereiche, wie der WDK und Teile des RHK, werden heute mit Schiffseinheiten befahren, die durchschnittlich eine Tragfähigkeit von rund 1 400 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 2011, 2012 und 2013. Hieraus lassen sich Veränderungen im Güterverkehr in den letzten 3 Jahren ablesen.

Nach dem Rückgang der transportierten Gütermengen im Berichtsjahr 2011 (längere Niedrigwasserperiode) haben sich in den letzten beiden Jahren Konsolidierungen im Bereich der transportierten Gütermengen ergeben. Für den Bereich des Rheins (Grenzübergang Emmerich) wurden in den Jahren 2012 und 2013 ein Anstieg von 1% bzw. 1,8% ermittelt.

An den westdeutschen Kanälen zeigt sich dagegen ein uneinheitliches Bild. Insgesamt ist für 2013 ein leichter Anstieg zu verzeichnen, der je nach Wasserstraße aber sehr unterschiedlich ausfällt. Am WDK beträgt der Anstieg zwischen 12% und 16% am DHK 18%.

Am RHK war dagegen ein deutlicher Rückgang von 7–9% zu verzeichnen.

Uneinheitlich ist das Bild am DEK. Während im Bereich Münster ein Plus von 4% ermittelt wurde, gingen die Zahlen im Bereich Bevergern/Bergeshövede um ca. 2% zurück. Eine detaillierte Auswertung zu den einzelnen Wasserstraßen finden Sie auf den folgenden Seiten.



Güterverkehr 2011, 2012 und 2013

Bundeswasserstraße	2011		2012		2013		Veränderung 2011 zu 2012 [%]	Veränderung 2012 zu 2013 [%]
	in Tonnen	Anteil in %	in Tonnen	Anteil in %	in Tonnen	Anteil in %		
Deutschland	221.965.900		223.170.100		226.863.600		0,54%	1,66%
Rhein (Lülsdorf-Orsoy) zu Berg zu Tal Gesamt	146.317.700		150.220.000		152.686.300		2,67%	1,64%
Rhein (Orsoy-NL-Grenze) zu Berg zu Tal Gesamt	155.821.700		157.079.300		159.752.900		0,81%	1,70%
Rhein - Durchgangsverkehr bei Emmerich zu Berg zu Tal Gesamt	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%	106.120.600 50.729.300 156.849.900	67,7% 32,3%	1,05%	1,87%
Wesel-Datteln-Kanal <i>Schleuse Friedrichsfeld</i> vom Rhein zum Rhein Gesamt <i>Schleuse Datteln</i> vom Rhein zum Rhein Gesamt	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%	12.779.629 5.809.065 18.588.694 10.386.595 4.535.968 14.922.563	68,7% 31,3%	-3,70% -7,14% -4,86% -2,85% -10,55% -5,52%	15,22% 7,12% 12,56% 20,30% 7,41% 16,07%
Rhein Herne-Kanal <i>Schleuse Duisburg Meiderich & Ruhrschleuse</i> vom Rhein zum Rhein Gesamt <i>Schleuse Herne-Ost</i> vom Rhein zum Rhein Gesamt	6.327.536 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%	5.572.364 7.288.156 12.860.520 3.091.109 2.367.625 5.458.734	43,3% 56,7%	-8,34% 7,35% 0,13% -4,09% -4,34% -4,20%	-3,92% -8,60% -6,63% -8,88% -8,15% -8,56%
Datteln-Hamm-Kanal Empfang Versand Gesamt	5.153.956 906.261 6.060.217	85,0% 15,0%	5.347.650 712.737 6.060.387	88,2% 11,8%	6.474.631 679.419 7.154.050	90,5% 9,5%	3,76% -21,35% 0,003%	21,07% -4,67% 18,05%
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	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%	539.570 1.031.803 1.571.373 6.095.646 5.613.041 11.708.687 1.980.067 2.026.428 4.006.495 2.967.672 1.448.149 4.415.821	34,3% 65,7%	-4,78% -11,66% -9,14% -7,23% -9,33% -8,27% -9,57% -3,53% -6,61% -7,67% -3,48% -6,33%	-10,42% 6,99% 0,30% 6,25% 2,11% 4,22% -2,19% -2,45% -2,32% 3,80% 3,20% 3,61%
Küstenkanal <i>Schleuse Dörpen</i> von Osten von Westen Gesamt	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%	1.213.478 2.226.887 3.440.365	35,3% 64,7%	-15,28% 2,86% -4,23%	-1,22% -4,12% -3,12%

Tabelle 1: Gütermengen 2011, 2012 und 2013

Rhein

Die mit Abstand größte Gütermenge im Bereich der GDWS Ast West wurde auch im Jahr 2013 auf dem Rhein transportiert. Die besondere Bedeutung des Rheins wird augenfällig, wenn man die Gütermengen in Emmerich mit ca. 157,0 Mio. t mit den Gütermengen der Schleuse Friedrichsfeld, die 2013 mit ca. 18,6 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. 193,5 Mio. t, die 2013 auf dem Rhein und seinen Nebenflüssen transportiert wurden, entfallen fast 159,8 Mio. t auf die Strecke von der Niederländischen Grenze bis Orsoy und 152,7 Mio. t auf den Abschnitt zwischen Orsoy und Lülldorf¹ (siehe Statistisches Bundesamt Fachserie 8 Reihe 4

„Verkehr – Güter; Verkehrsstatistik der Binnenschifffahrt 2013“, 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 Rückgang in 2011, für das Jahr 2012 ein geringer Anstieg von 1,1 % zu verzeichnen war, der sich im letzten Jahr auf 1,8 % erhöhte.

Rhein – Daten des Statistischen Bundesamtes

Emmerich – Gütermengen

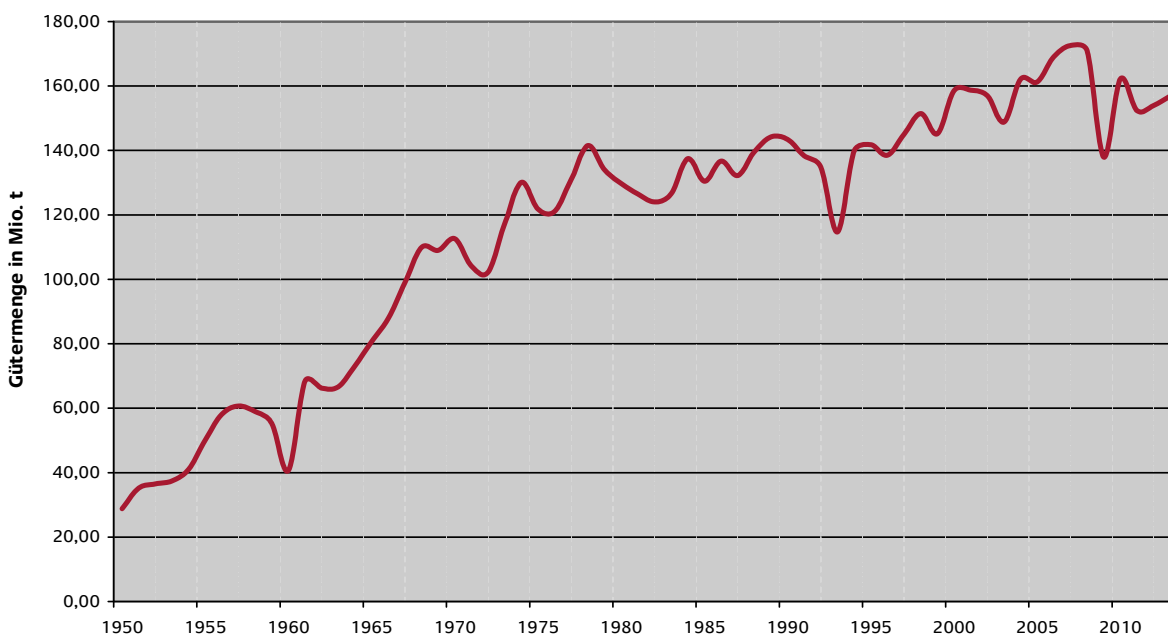


Abbildung 1: Entwicklung der Gütermenge am Grenzübergang Emmerich (1945 bis 2013)

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 2013 an der Schleuse Friedrichsfeld die größte Gütermenge auf dem westdeutschen Kanalnetz bewegt. Mit rund 18,59 Mio. Gütertonnen ist ein starker Anstieg von 12,6% der Gütermenge gegenüber dem Vorjahr zu verzeichnen. Östlich des stark frequentierten Chemiestandorts Marl wurden an der Schleuse Datteln 14,92 Mio. Gütertonnen gezählt. Das sind ca. 16% mehr Güter als im letzten Berichtsjahr.

Bei einer genaueren Betrachtung des Jahres 2013 wird deutlich, dass die Gütertransporte insbesondere im ersten Halbjahr um 1,3 Mio. Tonnen deutlich gestiegen sind. Aber auch im zweiten Halbjahr wurden trotz Streikmaßnahmen und betriebsbedingter Sperrung der Kleinen Schleuse Friedrichsfeld seit November rund 0,7 Mio. Tonnen mehr transportiert als im Vergleichszeitraum des Vorjahres. Dieser deutliche Zuwachs von 2 Mio. Gütertonnen beruht dabei zum größten Teil auf der Zunahme der Kohletransporte ins östliche Ruhrgebiet zu den Kraftwerken in Lünen und Hamm am DHK (+ 1,4 Mio. Tonnen). Und zum anderen hat der WDK den Transitverkehr des RHK's während der 4-wöchigen Sperre der Schleuse Wanne-Eickel aufgefangen.

Für den WDK wurde die Unterteilung des Güterverkehrs nach Güterarten exemplarisch an der Schleuse

Friedrichsfeld aufgezeigt (Anlage 1, Seite 49). In konkreten Zahlen weist die Gütergruppe „feste mineralische Brennstoffe“ mit einem Zuwachs von rund 1 485 000 t (+ 39,2%) die größte Steigerung auf, gefolgt von der Güterart „land- und forstwirtschaftliche Erzeugnisse“ mit einem Plus von 267 000 t (+ 22,9%). Der größte prozentuale Anstieg von rund 39,2% ist bei den „festen mineralischen Brennstoffen“ 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 60% der transportierten Güterarten an der Schleuse Friedrichsfeld aus.

Auch der Güterverkehr nach Flaggenanteilen wurde an der Schleuse Friedrichsfeld exemplarisch aufgezeigt (Anlage 1, Seite 50). Wie am Rhein verteilt sich auch hier der Güterverkehr vorwiegend auf niederländische, deutsche und belgische Schiffe. Im betrachteten Zeitraum von 2002 bis 2013 sind keine auffälligen Veränderungen festzustellen. Der Anteil des Güterverkehrs unter deutscher Flagge liegt 2013 bei 30% und bewegt sich damit in dem Rahmen, der seit 2000 erreicht wurde. Der Anteil des Güterverkehrs auf niederländischen Fahrzeugen ist mit 60% gegenüber dem vergangenen Jahr wieder leicht gestiegen.



Schleusenstatistik ASS – WDK

Schleuse Friedrichsfeld – transportierte Gütertonnen

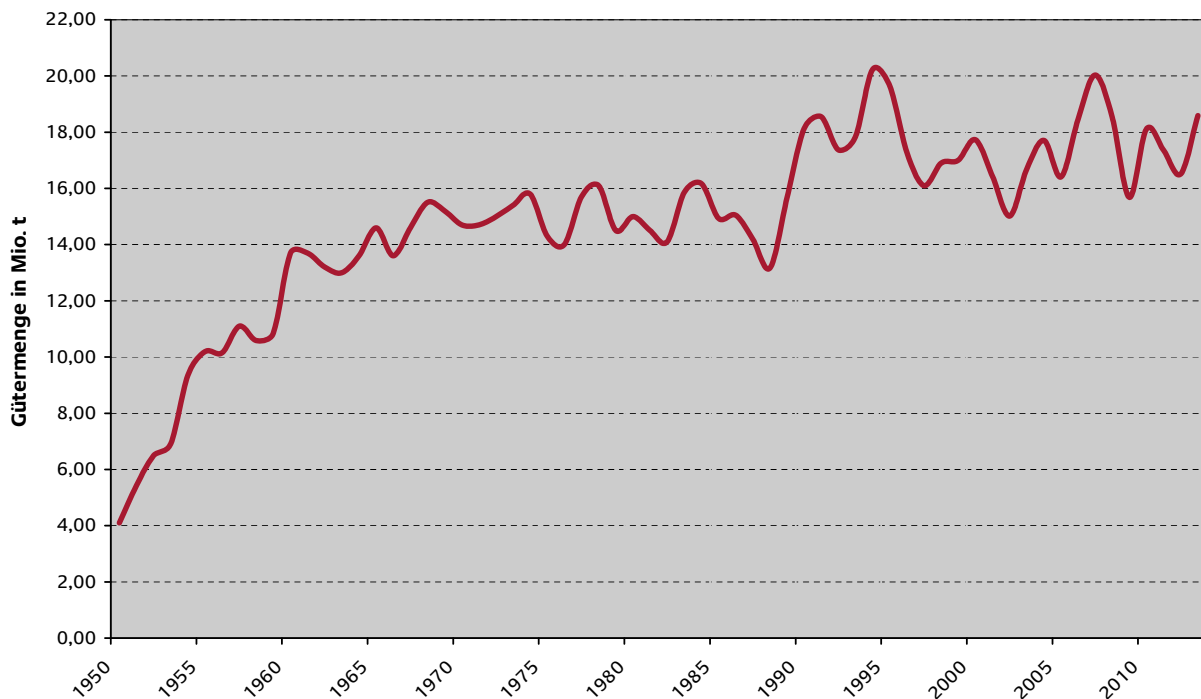


Abbildung 2: Entwicklung der Gütermengen an der Schleuse Friedrichsfeld (1950 bis 2013)

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 war.

2013 zeigt die Kurve nach einem Rückgang im Jahr 2012 wieder deutlich nach oben. Der Güterverkehr an der Schleuse Friedrichsfeld nahm um ca. 2,0 Mio. t gegenüber dem Vorjahr zu.

Rhein-Herne-Kanal (RHK)

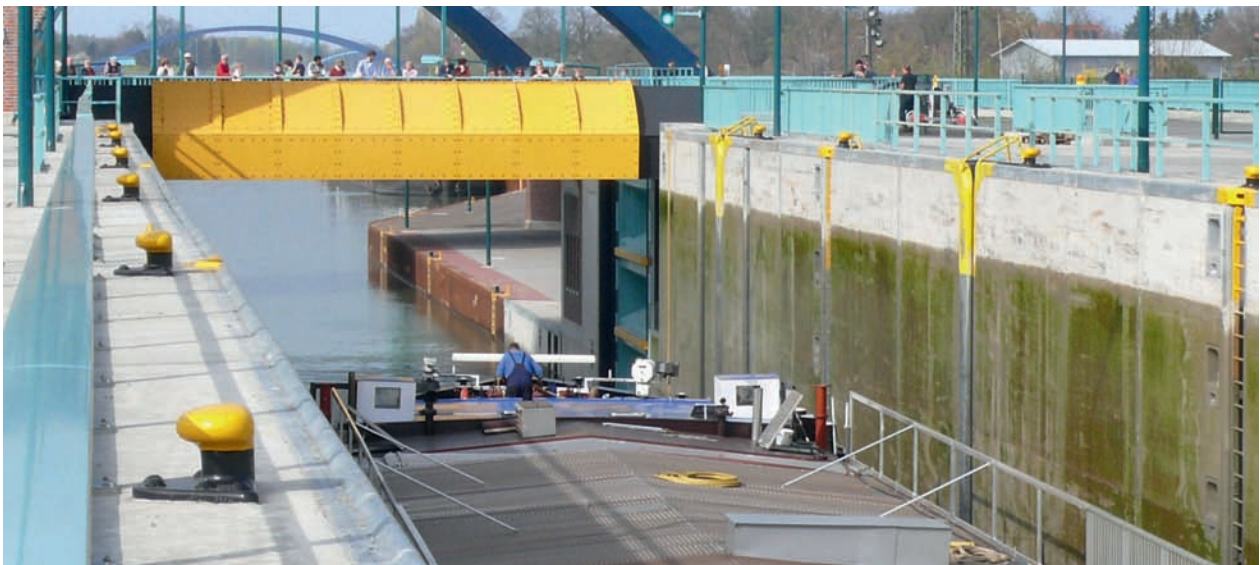
An den Eingangsschleusen zum Rhein-Herne-Kanal, der Schleuse Duisburg Meiderich und der Ruhrschleuse, wurden 2013 insgesamt rund 12,9 Mio. t Güter transportiert. Das ist ein Rückgang um rd. 0,9 Mio. Tonnen (-6,6%) (siehe Tabelle 1, Seite 9).

Die Menge der Güter, die zum Rhein transportiert wurden, betrug 7,3 Mio. t. Dies ist ein Rückgang von rund 8,6% im Vergleich zum Vorjahr. Vom Rhein in den RHK wurden 5,6 Mio. t Güter transportiert. Dies ist ein Rückgang von ca. 3,9%.

An der Schleuse Herne-Ost betrug das gesamte Güteraufkommen ca. 5,5 Mio. t. Das bedeutet nach 2012 einen weiteren Rückgang von rd. 8,5%. Eine Ursache für diesen deutlichen Rückgang am RHK dürfe die Sperrung der Schleuse Wanne-Eickel im September 2013 sein. Die Durchgangsverkehre mussten in dieser Zeit über den WDK geführt werden.



Dortmund-Ems-Kanal (DEK)



Für den Dortmund-Ems-Kanal sind in Anlage 1 ab Seite 54 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 2013 lag der Transport von Gütern nach Dortmund bei rund 1,03 Mio. t und damit etwas höher 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 2013 bei rund 0,54 Mio. t. Das sind im Vergleich zum Jahr 2012 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. 9,0% 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 16).

Für die Ermittlung der Gütermengen auf der Süd-strecke des DEK (Datteln bis Bergeshövede) werden die Daten der Schleuse Münster herangezogen. Hier ist für 2013 ein Anstieg 4,2% gegenüber dem Vorjahr zu verzeichnen. Die Gütermenge liegt bei rund 11,7 Mio. t und damit im Durchschnitt der letzten 10 Jahre.

Entwicklungen im Güterverkehr auf der DEK – Nord-strecke können aus den Zahlen für die Schleusen Bevergern und Herbrum abgelesen werden. 2013 wurden rund 4,0 Mio. t durch die Schleuse Bevergern transportiert. Damit ist ein Rückgang (- 2,3%) im Vergleich zu 2012 zu verzeichnen (siehe Anlage 1, Seite 55).

An der Schleuse Herbrum ist die Tendenz nach dem Rückgang im letzten Jahr wieder leicht steigend. 2013 wurden im Vergleich zum Vorjahr wieder rund 150 000 t (+ 3,6%) mehr Güter im Bereich der DEK-Nord-strecke transportiert.

Datteln-Hamm-Kanal (DHK)

Küstenkanal

In den letzten Jahren lagen die erreichten Gütermengen immer auf einem gleichbleibenden Niveau. Die Kontinuität im Güteraufkommen wird in der Vielfalt der Güter, die auf den DHK transportiert werden, vermutet.

Der deutliche Anstieg der Gütermengen im Jahr 2013 um 7,5 Mio. (+ 18%) ist daher besonders auffällig. Er steht in unmittelbarem Zusammenhang mit dem Kraftwerksbetrieb am DHK.

Ende 2013 ist das Kohlekraftwerk Lünen in Betrieb gegangen. Beim Kraftwerk Hamm läuft zur gleichen Zeit der Probetrieb. Beide Kraftwerke beziehen ihren Kohlebedarf auf dem Wasserweg. Entscheidend für den Anstieg der Gütermengen sind somit die zusätzlichen Kohletransporte von den ARA-Häfen zu den Kraftwerken Lünen und Hamm.

An der Schleuse Dörpen am Küstenkanal wurde im Jahr 2013 mit rund 3,5 Mio. Gütertonnen ein etwas niedriger Wert (- 3,1%) als 2012 erreicht. Im Vergleich zum Spitzenjahr 2007 (siehe Anlage 1, Seite 56) fehlen rund 600 000 Tonnen.



4. Containerverkehr

Eine Übersicht über die Containermengen von 2011 bis 2013 gibt die folgende Tabelle 2.

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 GDWS AS West regional übergreifend die Schifffahrtsabgaben erhebt, dargestellt sind.

Die Zahl der insgesamt in Deutschland auf Schiffen transportierten Container ist nach dem Rekordwert im Jahr 2012 nochmals um 0,7% gestiegen auf rund 2 206,9 Mio. TEU².

Im Kanalgebiet ist die Entwicklung der Containermengen ähnlich wie im Vorjahr. Es gab zum Teil deutliche Anstiege, aber auch rückläufige Entwicklungen. In Anlage 2 auf Seite 58 sind die Containerverkehre auf dem westdeutschen Kanalgebiet grafisch dargestellt. Die größten Containermengen wurden 2013 mit rund 24 000 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 2 670 TEU im Jahr 2013. Diese erfreuliche Entwicklung ist auf den erweiterten Containerterminal im Hafen Dortmund zurückzuführen.

Im Gegenzug ist auf dem RHK in Richtung Dortmund in den letzten beiden Jahren ein deutlicher Rückgang zu verzeichnen. Während 2011 noch rd. 3 600 TEU transportiert wurden, waren es im letzten Jahr nur noch 1 960 TEU. Auch hier spielt die 4-wöchige Sperre der Schleuse Wanne-Eickel die entscheidende Rolle.

Obgleich es im Ruhrgebiet mit seinen zahlreichen Industriestandorten ein hinreichendes Transportaufkommen für Containerschiffe gäbe, verhindern die vielen niedrigen Brücken die Entwicklung des Containerverkehrs. Um wirtschaftlich fahren zu können, müssen sie zumindest 2-lagig beladen sein und durchgängig fahren können.

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



Containerverkehr 2011, 2012 und 2013

Bundeswasserstraße	2011		2012		2013		Veränderung 2011 zu 2012 [%]	Veränderung 2012 zu 2013 [%]
	in TEU	Anteil in %	in TEU	Anteil in %	in TEU	Anteil in %		
Deutschland	2.188.832		2.192.498		2.206.894		0,17%	0,66%
Rhein (Lülsdorf- Orsoy)								
leer	549.433	30,68%	580.208	32,22%	569.961	30,92%	5,60%	-1,77%
beladen	1.241.691	69,32%	1.220.362	67,78%	1.273.155	69,08%	-1,72%	4,33%
Gesamt	1.791.124		1.800.570		1.843.116		0,53%	2,36%
Rhein (Orsoy - NL Grenze)								
leer	593.011	30,51%	625.659	31,84%	616.122	30,73%	5,51%	-1,52%
beladen	1.350.640	69,49%	1.339.432	68,16%	1.388.759	69,27%	-0,83%	3,68%
Gesamt	1.943.651		1.965.091		2.004.881		1,10%	2,02%
Wesel-Datteln-Kanal								
<i>Schleuse Friedrichsfeld</i>								
leer	1.110	52,91%	572	23,53%	692	25,89%	-48,47%	20,98%
beladen	988	47,09%	1.859	76,47%	1.981	74,11%	88,16%	6,56%
Gesamt	2.098		2.431		2.673		15,87%	9,95%
<i>Schleuse Datteln</i>								
leer	1.110	54,09%	556	23,20%	692	25,89%	-49,91%	24,46%
beladen	942	45,91%	1.841	76,80%	1.981	74,11%	95,44%	7,60%
Gesamt	2.052		2.397		2.673		16,81%	11,51%
Rhein Herne-Kanal								
<i>Schleuse Duisburg Meiderich & Ruhrschleuse</i>								
leer	731	20,20%	1.014	39,73%	610	31,12%	38,71%	-39,84%
beladen	2.887	79,80%	1.538	60,27%	1.350	68,88%	-46,73%	-12,22%
Gesamt	3.618		2.552		1.960		-29,46%	-23,20%
<i>Schleuse Herne-Ost</i>								
leer	731	20,20%	1.014	39,73%	610	31,12%	38,71%	-39,84%
beladen	2.887	79,80%	1.538	60,27%	1.350	68,88%	-46,73%	-12,22%
Gesamt	3.618		2.552		1.960		-29,46%	-23,20%
Datteln-Hamm Kanal								
leer	0		0		0			
beladen	0		0		0			
Gesamt	0		0		0			
Dortmund-Ems-Kanal								
<i>Schleuse Henrichenburg</i>								
leer	1.789	32,15%	1.342	28,82%	1.182	26,19%	-24,99%	-11,92%
beladen	3.775	67,85%	3.314	71,18%	3.331	73,81%	-12,21%	0,51%
Gesamt	5.564		4.656		4.513		-16,32%	-3,07%
<i>Schleuse Münster</i>								
leer	52	49,06%	228	77,82%	120	100,00%	338,46%	-47,37%
beladen	54	50,94%	65	22,18%	0	0,00%	20,37%	-100,00%
Gesamt	106		293		120		176,42%	-59,04%
<i>Schleuse Bevergern</i>								
leer	68	43,59%	184	78,63%	120	100,00%	338,46%	-34,78%
beladen	88	56,41%	50	21,37%	0	0,00%	20,37%	-100,00%
Gesamt	156		234		120		176,42%	-48,72%
<i>Schleuse Herbrum</i>								
leer	11.386	46,59%	12.575	50,17%	11.415	47,86%	10,44%	-9,22%
beladen	13.053	53,41%	12.489	49,83%	12.434	52,14%	-4,32%	-0,44%
Gesamt	24.439		25.064		23.849		2,56%	-4,85%
Küstenkanal								
<i>Schleuse Dörpen</i>								
leer	11.386	46,55%	12.759	50,39%	11.535	48,12%	12,06%	-9,59%
beladen	13.073	53,45%	12.559	49,61%	12.434	51,88%	-3,93%	-1,00%
Gesamt	24.459		25.318		23.969		3,51%	-5,33%

Tabelle 2: Containermengen 2011, 2012 und 2013

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 2 Mio. TEU Container befördert. Dies ist ein leichter Anstieg von ca. 2% im Vergleich zum Jahr 2012. Im Abschnitt zwischen Lülsdorf und Orsoy wurden 2013 insgesamt ca. 1,84 Mio. TEU Container transportiert. Dies ist im Vergleich zum Vorjahr ein Anstieg von 2,4%.

Damit liegen die Containertransporte im Jahr 2013 in diesen Abschnitten höher als im bisherigen Rekordjahr 2010.

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 60).

Containertransport auf Binnenschiffen

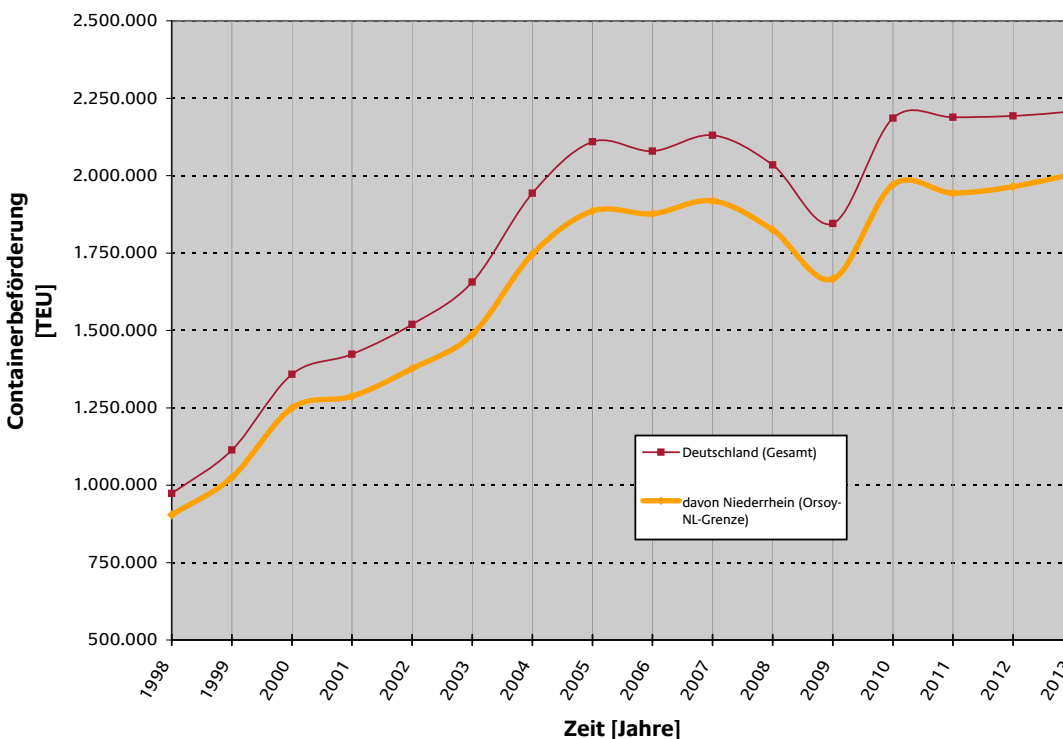


Abbildung 3: Containertransportentwicklung mit Binnenschiffen in Deutschland und auf dem Niederrhein

Wesel-Datteln-Kanal (WDK)

Aus den Daten des Statistischen Bundesamtes ergibt sich für den WDK im Jahr 2013 ein Güteraufkommen in Containern von 54 124 TEU. Dies ist ein Anstieg von rund 10% zum Jahr 2012. Der Empfang von leeren Containern liegt bei 25 081 TEU und der Versand von beladenen Containern bei 29 043 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 2013 ca. 2 670 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 2 670 TEU in 2013 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 2013 rund 1 960 TEU Container die Schleusen in Duisburg und Herne-Ost passiert. Im Vergleich zum letzten Jahr ist dies ein deutlicher Rückgang von rund 23%. Die Transportmenge hat sich somit im Vergleich zum Jahr 2011 fast halbiert.

Ein möglicher Grund könnte in der rund 4-wöchigen Sperrung der Schleuse Wanne-Eickel liegen.

Dortmund-Ems-Kanal (DEK)

An der Schleuse Henrichenburg/Waltrop laufen die Verkehrsströme von RHK und WDK zusammen. Die hier ermittelten Containermengen resultieren aus der verkehrlichen Entwicklung am RHK und WDK. In 2013 sind mit rund 4510 TEU etwas weniger Container transportiert worden als im Vorjahr (siehe Anlage 2, Seite 64). Eine Ursache für diesen Rückgang dürfte auch für den DEK die fast 4-wöchige Sperrung der Schleuse Wanne-Eickel im Herbst gewesen sein. Im Jahr 2013 betrug der Anteil der beladenen Container rund 74%. Sie wurden zum größten Teil vom Rhein kommend zum erweiterten Containerterminal in Dortmund transportiert.

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 2013 rund 120 TEU Container geschleust. Dies sind wieder deutlich weniger Container als im Jahr 2012, und entspricht ungefähr der Menge aus dem Jahr 2011 (siehe Anlage 2, Seite 64).

Im Bereich der DEK-Nordstrecke vom Abzweig Mittellandkanal bis zum Abzweig Küstenkanal sind in 2013 mit 120 TEU ebenfalls deutlich weniger Container gezählt worden (siehe Anlage 2, Seite 65). Im letzten Jahr wurden nur 156 TEU registriert. Damit bleiben die Werte 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. 2013 wurden durch die Schleuse Herbrum 23 849 TEU Container transportiert. Dies sind rund 4,8% weniger als im Jahr 2012. Der Anteil der beladenen Container von Herbrum kommend (zum GVZ Dörpen) ist weiter sehr gering und betrug 2013 nur 157 TEU. 12 277 TEU wurden beladen vom Küstenkanal (GVZ Dörpen) in Richtung Emden geschleust (siehe Anlage 2, Seite 65). Fast die gleiche Anzahl wurde von Norden kommend leer nach Dörpen transportiert. Insgesamt lag der Anteil der leeren Container bei ca. 48%.

Küstenkanal

An der Schleuse Dörpen wurde mit 23 969 TEU annähernd die gleiche Gütmenge gezählt wie in Herbrum. Die fast übereinstimmenden Verkehrszahlen spiegeln die Verkehrsrelation von Emden bis zum GVZ Dörpen wieder. Der größte Teil der beladenen Container (ca. 12 277 TEU) wurde von Osten (überwiegend vom GVZ Dörpen) kommend zum DEK transportiert und rund 10 500 TEU wurden leer aus Richtung Emden kommend zum GVZ Dörpen transportiert. Der Anteil der leeren Container mit 48% entspricht dem Wert von Herbrum (siehe Anlage 2, Seite 66).

Der Anteil der Containerschiffe, die den Küstenkanal bis zur Schleuse Oldenburg passierten, liegt mit rund 3 230 bis 4 500 TEU je Richtung deutlich niedriger (siehe Anlage 2, Seite 59). Auffällig ist aber der deutlich höhere Anteil beladener Container die von Westen durch den Küstenkanal fahren und dann bis zum GVZ Dörpen transportiert werden.

Eine mögliche Ursache könnte die mehr tägige Sperrung der großen Schleusenkammer Bollingerfähr im März 2013 sein.

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 70 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 10% 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 2011 bis 2013.



Schiffsverkehr 2011, 2012 und 2013

Bundeswasserstraße	2011		2012		2013		Veränderung 2011 zu 2012 [%]	Veränderung 2012 zu 2013 [%]
	Anzahl	Anteil in %	Anzahl	Anteil in %	Anzahl	Anteil in %		
Emmerich								
leer	<i>keine Angabe</i>		<i>keine Angabe</i>		<i>keine Angabe</i>			
beladen	98.221		105.076		102.159			
Gesamt	98.221		105.076		102.159		6,98%	-2,78%
Wesel-Datteln-Kanal								
<i>Schleuse Friedrichsfeld</i>								
leer	4.693	23,01%	4.596	24,59%	5.204	25,29%	-2,07%	13,23%
beladen	15.702	76,99%	14.091	75,41%	15.370	74,71%	-10,26%	9,08%
Gesamt	20.395		18.687		20.574		-8,37%	10,10%
<i>Schleuse Datteln</i>								
leer	2.842	18,16%	2.666	18,88%	3.386	20,96%	-6,19%	27,01%
beladen	12.807	81,84%	11.457	81,12%	12.769	79,04%	-10,54%	11,45%
Gesamt	15.649		14.123		16.155		-9,75%	14,39%
Rhein Herne-Kanal								
<i>Schleuse Duisburg Meiderich & Ruhrschleuse</i>								
leer	6.772	37,17%	6.346	37,21%	6.015	38,06%	-6,29%	-5,22%
beladen	11.448	62,83%	10.709	62,79%	9.789	61,94%	-6,46%	-8,59%
Gesamt	18.220		17.055		15.804		-6,39%	-7,34%
<i>Schleuse Herne-Ost</i>								
leer	3.138	33,01%	2.966	33,80%	2.835	34,65%	-5,48%	-4,42%
beladen	6.367	66,99%	5.810	66,20%	5.347	65,35%	-8,75%	-7,97%
Gesamt	9.505		8.776		8.182		-7,67%	-6,77%
Datteln-Hamm-Kanal								
leer	3.146	38,69%	3.011	39,56%	3.616	41,36%	-4,29%	20,09%
beladen	4.985	61,31%	4.600	60,44%	5.127	58,64%	-7,72%	11,46%
Gesamt	8.131		7.611		8.743		-6,40%	14,87%
Dortmund-Ems-Kanal								
<i>Schleuse Henrichenburg</i>								
leer	1.064	41,40%	968	42,83%	873	41,24%	-9,02%	-9,81%
beladen	1.506	58,60%	1.292	57,17%	1.244	58,76%	-14,21%	-3,72%
Gesamt	2.570		2.260		2.117		-12,06%	-6,33%
<i>Schleuse Münster</i>								
leer	2.467	15,95%	2.267	16,33%	2.378	16,34%	-8,11%	4,90%
beladen	13.002	84,05%	11.614	83,67%	12.171	83,66%	-10,68%	4,80%
Gesamt	15.469		13.881		14.549		-10,27%	4,81%
<i>Schleuse Bevergern</i>								
leer	2.098	31,92%	2.155	34,29%	2.277	36,09%	2,72%	5,66%
beladen	4.474	68,08%	4.129	65,71%	4.032	63,91%	-7,71%	-2,35%
Gesamt	6.572		6.284		6.309		-4,38%	0,40%
<i>Schleuse Herbrum</i>								
leer	1.669	27,66%	1.721	29,77%	1.931	31,12%	3,12%	12,20%
beladen	4.366	72,34%	4.060	70,23%	4.274	68,88%	-7,01%	5,27%
Gesamt	6.035		5.781		6.205		-4,21%	7,33%
Küstenkanal								
<i>Schleuse Dörpen</i>								
leer	1.363	27,28%	1.415	29,25%	1.731	34,18%	3,82%	22,33%
beladen	3.634	72,72%	3.423	70,75%	3.333	65,82%	-5,81%	-2,63%
Gesamt	4.997		4.838		5.064		-3,18%	4,67%

Tabelle 3: Schiffsverkehr 2011, 2012 und 2013

Rhein

Während im Jahr 2013 die transportierte Gütermenge am Grenzübergang Emmerich nur um ca. 1,9% anstieg (siehe Tabelle 1), gingen die Schiffszahlen der beladenen Fahrzeuge am Grenzübergang Emmerich um ca. 2,8% gegenüber dem Vorjahr auf 102 159 zurück. (siehe Tabelle 3). Dies bedeutet, dass die durchschnittliche Tragfähigkeit der Schiffe im Jahr 2013 wieder zugenommen hat.

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

Für den Untersuchungszeitraum ist zu beachten, dass die durchschnittliche Wasserführung des Rheins im Jahr 2013 deutlich über dem zehnjährigen Mittelwert lag. Das Mittelwasser im Jahr 2013 war gut 40 cm höher als das langjährige Mittelwasser bezogen auf den Pegel Ruhrort (siehe Abbildung 4). Eine Beschränkung der Abladetiefe auf Grund von Niedrigwasser war in 2013 nicht gegeben. Die Hochwasserwellen im Februar und Anfang Juni führten zu leichten Einschränkungen im Schiffsverkehr oberhalb von Düsseldorf.

Pegel Ruhrort – Wasserstände Kalenderjahr 2013

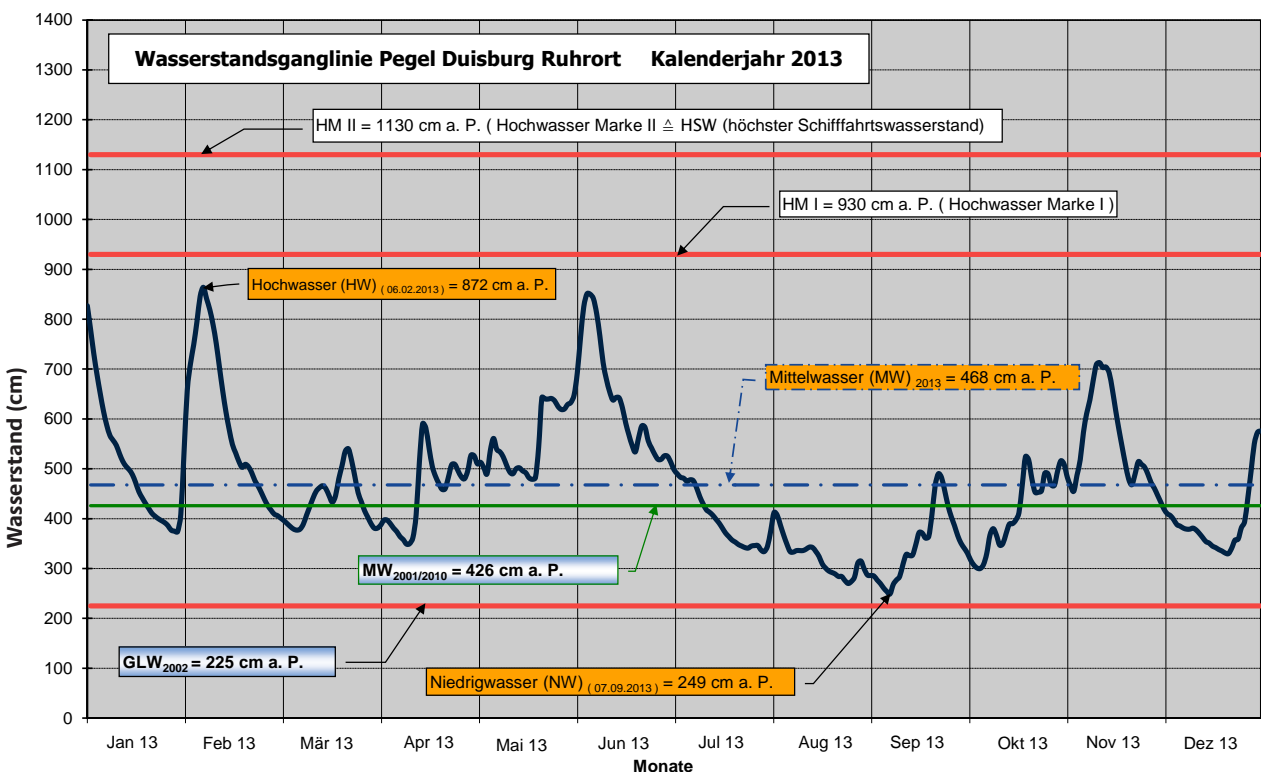


Abbildung 4: Pegelaufzeichnung 2013 am Pegel Duisburg-Ruhrort

Nach den Daten des statistischen Bundesamtes liegt die durchschnittliche Tragfähigkeit der beladenen Schiffe bei ca. 2518 t (siehe Anlage 3, Seite 69). Dieser Wert ist der höchste Wert der letzten Jahre und rd. 50 t über dem Vorjahresniveau.

In diesem Zusammenhang sei nochmals auf das Forschungsprogramm KLIWAS hingewiesen, das im Auftrag des Bundesverkehrsministeriums die Auswirkungen des Klimawandels auf Wasserstraßen und Schifffahrt untersucht und Anpassungsoptionen u. a. für die Bundeswasserstraße Rhein entwickelt hat. Im November 2013 fand in Berlin die dritte und letzte Statuskonferenz zum Forschungsprogramm KLIWAS statt. Fünf Jahre betrug die Laufzeit des Programms, KLIWAS endete zum 31. 12. 2013.

Welche fachlichen Schlussfolgerungen das Bundesverkehrsministerium aus den vorläufigen Forschungsergebnissen zieht, ist in der Broschüre „Die Zukunft von Wasserstraßen und Schifffahrt gestalten – Wie passen wir uns an“ nachzulesen.

Für den Rhein gilt folgende grobe Einschätzung: „Im Flussgebiet des Rheins sind für die Niederschläge in der nahen Zukunft (bis 2050) keine eindeutigen Trends erkennbar. In der fernen Zukunft (bis 2100) können die Niederschläge im Sommer abnehmen und im Winter zunehmen. Die Lufttemperaturen werden steigen. Für die nahe Zukunft (bis 2050) wird hinsichtlich der mittleren Abflüsse bzw. Niedrigwasserabflüsse im hydrologischen Sommer keine klare Änderung und für den Winter eine Zunahme angezeigt. Die Wahl der

Unterhaltungsstrategie besitzt für die nahe Zukunft einen weitaus größeren Einfluss auf die Sohllagenentwicklung und den Sedimenthaushalt als die Änderung aus einer klimabedingt veränderten Abflusscharakteristik des Flusseinzugsgebietes. In der fernen Zukunft (bis 2100) können die mittleren Abflüsse und Niedrigwasserabflüsse in den Sommermonaten allerdings abnehmen mit temporär streckenbezogenen Auswirkungen für die Schifffahrt und die Logistik. Im Winter setzt sich die Tendenz zunehmender mittlerer Abflüsse fort.“

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

Von dem Jahrhunderthochwasser, das von Mai bis Mitte Juni 2013 ibs. an Donau und Elbe zu einer andauernden Überschreitung des höchsten schiffbaren Wasserstands führte, blieb der Niederrhein verschont.

Im Februar und Anfang Juni kam es aufgrund der Hochwassersituation lediglich zu leichten Einschränkungen des Schiffsverkehrs oberhalb von Düsseldorf. 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 rund 60 Stunden, in denen der Rhein wegen Veranstaltungen, Bombenentschärfungen o. ä. nicht befahrbar war. Damit stand der Rhein zu 99,3% des Jahres als Wasserstraße zur Verfügung (siehe Störungen im Schiffsverkehr, Seite 34).

Wesel-Datteln-Kanal (WDK)

Der Wesel-Datteln-Kanal ist der einzige Kanal im westdeutschen Kanalnetz, der auf der gesamten Strecke fast alle Kriterien der Wasserstraßenklasse Vb erfüllt. Damit konnten bereits vor einigen Jahren Großmotorschiffe mit 135 m Länge und 11,45 m Breite bzw. Schubverbände mit 186,50 m Länge und 11,45 m Breite und einer jeweiligen Abladetiefe von 2,80 m den Kanal durchgängig befahren.

Die Anzahl der Schiffe an der Schleuse Friedrichsfeld spiegelt die Entwicklung des Güterverkehrs wieder. So fuhren 2013 rund 20570 Schiffe, das sind rund 10% mehr Schiffe, durch die Schleuse Friedrichsfeld als 2012. Die durchschnittliche Tragfähigkeit der Schiffe auf dem Kanal bleibt zwar hinter derjenigen der Rheinschiffe zurück, aber sie steigt kontinuierlich und lag 2013 bei rund 1 669 t (siehe Anlage 3, Seite 71).

An der Schleuse Datteln wurden 2013 ebenfalls deutlich mehr Schiffe als 2012 gezählt (+ 14,4%). Insgesamt passierten 16 155 Schiffe die Schleuse. Die transportierte Gütermenge stieg im gleichen Zeitraum um ca. 16,1%. Wie bei der Schleuse Friedrichsfeld werden die Schiffseinheiten, die auf dem WDK eingesetzt werden, immer größer. Die durchschnittliche Tragfähigkeit der Schiffe stieg auf 1 562 t an (siehe Anlage 3, Seite 72).

Während der regulären Betriebszeiten der Schleusen war der WDK im Jahr 2013 fast durchgängig befahrbar. Bei Baumaßnahmen war in der Regel nur eine halbseitige Sperrung notwendig gewesen (siehe auch Störungen im Schiffsverkehr, Seite 34).



Rhein-Herne-Kanal (RHK)



Der Rhein-Herne-Kanal ist derzeit nur von km 0,0 bis km 24,53 uneingeschränkt mit einem Großmotorschiff von 110 m Länge, 11,45 m Breite und einer Abladetiefe von 2,80 m befahrbar. Um den Anforderungen des starken Ziel- und Quellverkehrs gerecht zu werden, werden im Einzelfall Sondergenehmigungen erteilt, 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 1 705 t (siehe Anlage 3, Seite 73) sogar etwas größer sind als an der Schleuse Friedrichsfeld mit 1 670 t. Dagegen liegt die

durchschnittliche Tragfähigkeit der Schiffe an der Schleuse Herne-Ost – im nicht ausgebauten Bereich – mit 1 382 t durchschnittlicher Tragfähigkeit deutlich darunter (siehe Anlage 3, Seite 74).

2012 wurden mit 15 804 Fahrzeugen rund 7,3% 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. 8 180 Fahrzeugen rund 6,8% weniger als im Vorjahr.

Im Monat September war die Schleuse Wanne-Eickel aus betrieblichen Gründen für rund 4 Wochen gesperrt, sodass kein Transitverkehr stattfinden konnte. In den übrigen Monaten kam es während der regulären Schleusenbetriebszeiten nur zu kurzfristigen Sperrungen wegen Baumaßnahmen und Veranstaltungen. Havarien behinderten den Schiffsverkehr, führten aber nicht zu Sperrungen (siehe auch Störungen im Schiffsverkehr, Seite 34)

Dortmund-Ems-Kanal (DEK)

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

Auf der Südstrecke des DEK fahren seit Februar 2011 Schiffe mit 110 m Länge, 10,60 m Breite und 2,50 m Abladetiefe. Die Strecke von Datteln bis Bergeshövede wird zurzeit nach den Kriterien der Wasserstraßenklasse Vb ausgebaut. Der Ausbau ist so weit vorangekommen, dass seit dem 1. Juli 2007 moderne Großmotorschiffe mit 110 m Länge, 11,45 m Breite und vorläufig erst mit einer Abladetiefe von 2,50 m per Sondergenehmigung zugelassen werden können.

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

Der Schiffsverkehr auf dem südlichsten Abschnitt des DEK, zwischen Dortmund und Henrichenburg, nahm im Jahr 2013 um weitere 6% 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 1 730 t, während sie 2011 noch bei 1 561 t lag (siehe Anlage 3, Seite 76).

An der Schleuse Münster wurden rund 14 500 Schiffe gezählt. Dies ist ein deutlicher Anstieg um 5% im Ver-

gleich zum Jahr 2012. Diese Änderung stimmt auch mit dem Güteraufkommen überein, der an der Schleuse Münster für 2013 zu beobachten war (+4,2%). Die durchschnittliche Tragfähigkeit pro Schiff liegt bei 1 242 t im Jahr 2013 und ist geringfügig niedriger als 2012 (siehe Anlage 3, Seite 77).

Die durchschnittliche Tragfähigkeit der Motorschiffe an der Schleuse Bevergern ist mit 1 248 t geringfügig größer als in Münster (siehe Anlage 3, Seite 78). Dies liegt wahrscheinlich daran, dass hier Schiffe mit einer höheren Abladetiefe von bis zu 2,70 m fahren dürfen. Mit 6 309 Fahrzeugen lagen hier die Schiffszahlen etwas höher als im vergangenen Jahr.

Auch an der Schleuse Herbrum zeigt sich ein Rückgang von 7,3%. Damit ist der negative Trend der letzten 3 Jahre gestoppt. Die durchschnittliche Tragfähigkeit hat sich im letzten Jahr nur geringfügig geändert und beträgt rund 1 360 t.

Während der regulären Betriebszeiten der Schleusen war der DEK auf seiner Gesamtstrecke im Jahr 2013 in der Summe an insgesamt 14 Tagen gesperrt. Die Sperren waren überwiegend im nördlichen Abschnitt notwendig geworden. Die gesamte Wasserstraße stand der Schifffahrt zu 95% zur Verfügung (siehe auch Störungen im Schiffsverkehr, Seite 34).

Datteln-Hamm-Kanal (DHK)

8 743 Fahrzeuge sind 2013 auf dem DHK gefahren. Damit stieg die Anzahl der Fahrzeuge gegenüber dem Vorjahr um rund 1 100 Schiffe (+ 14,8%). Die transportierte Gütermenge liegt gleichfalls deutlich über dem Wert des vergangenen Jahres. Einen wesentlichen Beitrag hierzu liefern die zusätzlichen Kohletransporte der beiden Kohlekraftwerke in Lünen und Hamm, für die zumeist GMS und SV eingesetzt werden. Die durchschnittliche Tragfähigkeit der Schiffe auf dem DHK zeigt weiterhin steigende Tendenz (siehe Anlage 3, Seite 75).

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 2013 an 4 Tagen gesperrt. Damit stand die Wasserstraße der Schifffahrt zu fast 99% zur Verfügung (siehe auch Störungen im Schiffsverkehr, Seite 34).

Küstenkanal

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

Die Zahlen an der Schleuse Dörpen (5 064 Schiffe) sind im letzten Jahr um ca. 4,2% gestiegen und liegen erstmals wieder höher als im Vorjahr. 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 t genauso hoch wie im letzten Jahr (siehe Anlage 3, Seite 80).

Während der regulären Betriebszeiten der Schleusen war der Küstenkanal im Jahr 2013 nur einmal kurzzeitig (4 Stunden) voll gesperrt. Damit stand die Wasserstraße der Schifffahrt zu 100% zur Verfügung (siehe auch Störungen im Schiffsverkehr, Seite 34).



6. Schiffahrt

Ordnung des Binnenschiffsverkehrs

■ Befähigungswesen

Die Generaldirektion Wasserstraßen und Schiffahrt (GDWS) – Außenstelle West – ist eine von drei Außenstellen, die in Deutschland auf allen Gebieten des Befähigungswesens für die Binnenschiffahrt (**Rheinpatente, Binnenschifferpatente, Radarpatente, besondere Kenntnisse des ADN³**) tätig ist. Die Zahl der beantragten und durchgeführten Rheinpatentprüfungen und die Anzahl der verwalteten Rheinpatente in ihrem Zuständigkeitsbereich liegen erheblich über dem Bundesdurchschnitt. Gleiches gilt für die Befähigungsnachweise über besondere Kenntnisse des ADN.

Die GDWS ASt West hat im Jahr 2013 insgesamt an 66 Tagen (Rhein-/Binnenschifferpatente **40**; Radar **10**; ADN **16 Tagen**) Prüfungen zum Erwerb und zur Erweiterung von Befähigungszeugnissen in der Binnenschiffahrt abgehalten. Zahl und Art der erteilten bzw. erweiterten Zeugnisse sind in Tabelle 4 zusammengestellt.

Die Nachfrage nach Befähigungsnachweisen bewegte sich auch 2013 insgesamt auf einem hohen Niveau, auch wenn die Zahlen bei der Ersterteilung und bei der Erweiterung von Rheinpatenten im Vergleich zum Vorjahr wiederum leicht abgenommen haben.

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. Während im Vorjahr nur wenige Patentbewerber von dieser Möglichkeit Gebrauch gemacht haben, zeigt sich 2013 ein leichter Anstieg. Auch die Zahlen zu den erteilten Binnenschiffer- und Radarpatenten sind im Vergleich zum Vorjahr ansteigend. Während die Zahl der erteilten ADN-Bescheinigungen annähernd gleich geblieben sind.

Anzahl	Art der Befähigungszeugnisse
64	Großes Rheinpatent (Erteilung)
69	Großes Rheinpatent (Erweiterung)
0	Kleines Rheinpatent (Erteilung)
0	Kleines Rheinpatent (Erweiterung)
4	Sportpatent (Erteilung)
3	Sportpatent (Erweiterung)
18	Behördenpatent (Erteilung)
13	Behördenpatente (Erweiterung)
5	Streckenzeugnis
0	Fährführerschein F (Erteilung)
1	Fährführerschein F (Erweiterung)
5	Schifferpatent B
3	Schifferpatent C2
10	Sportschifferzeugnis E
44	Radarpatente
84	ADN-Bescheinigung Basis
6	ADN-Bescheinigung Gase
21	ADN-Bescheinigung Chemie
350	insgesamt

Tabelle 4: Überblick über die erteilten Befähigungszeugnisse

In 2013 wurde in 417 Fällen aufgrund des Nachweises der Tauglichkeit die Gültigkeit von Rhein- und Binnenschifferpatenten verlängert. Ferner wurden 318 ADN-Bescheinigungen verlängert.

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

Erteilte Befähigungszeugnisse

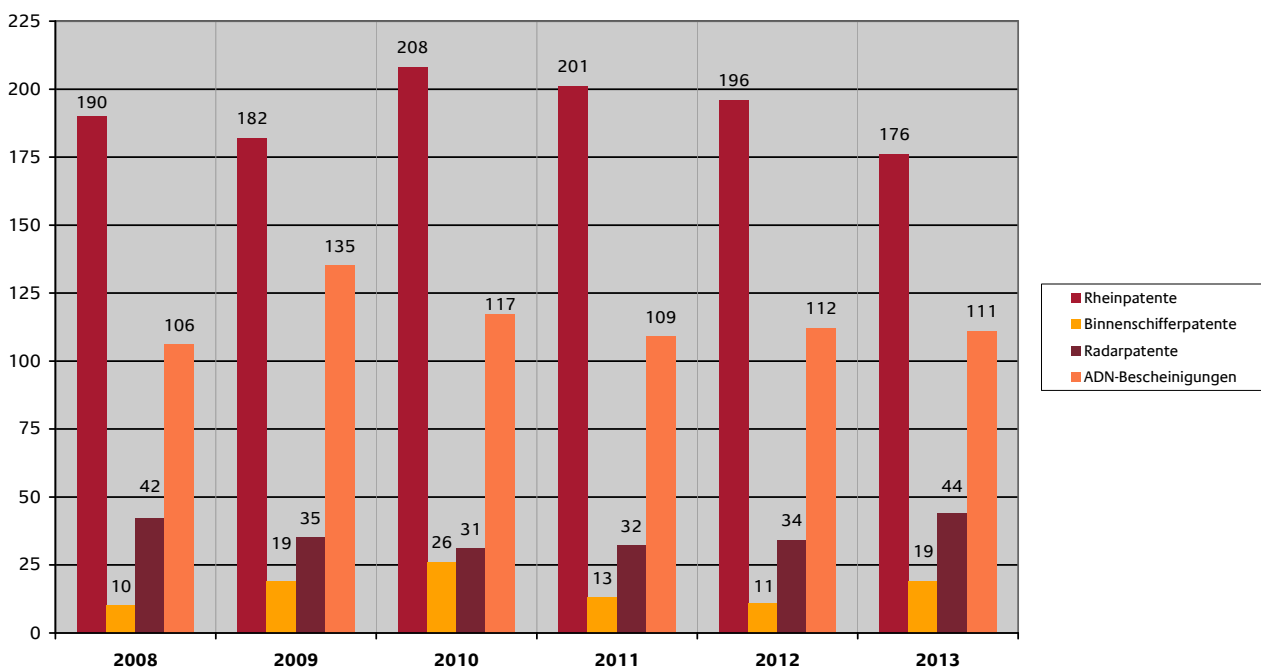


Abbildung 5: Entwicklung der erteilten Befähigungszeugnisse

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 Lehrganganbieter 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 teil-

nehmen. Danach wird die bereits vorliegende Bescheinigung als Sachkundiger in der Fahrgastschifffahrt vom Lehrganganbieter 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 GDWS ASt West bundesweit für die Anerkennung von Basis- und Auffrischungslehrgängen für Sachkundige in der Fahrgastschifffahrt zuständig.

Zu den bislang anerkannten fünf Basislehrgängen und zwei Auffrischungslehrgängen für Sachkundige in der Fahrgastschifffahrt in Deutschland sind 2013 zwei weitere Auffrischungslehrgänge anerkannt worden.

■ Ordnungswidrigkeiten

Die Wachen der Wasserschutzpolizei haben im Berichtsjahr 2013 1 297 (im Vorjahr 1 283) Anzeigen erstattet, die bei der GDWS ASt West als Ordnungswidrigkeiten bearbeitet wurden. 55% der Anzeigen kamen aus dem Rhein- und 45% 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 Binnenschifffahrtsstraßenordnung) nicht geregelt werden können oder zunächst nur versuchsweise zugelassen werden sollen. Ferner sind Erlaubnisse für die Durchführung von sportlichen und anderen Veranstaltungen auf Bundeswasserstraßen erforderlich. Die nachfolgende Tabelle 6 listet die im Jahr 2013 erteilten Erlaubnisse auf:

Anzahl	Art der Erlaubnisse
18	Weiterfahrerlaubnisse/Sondertransporte auf Kanälen (Festlegungen u. Havarien)
48	Weiterfahrerlaubnisse/Sondertransporte auf dem Rhein (Festlegungen u. Havarien)
24	Sonstige Sondertransporte auf den Kanälen
132	Zulassung größerer Abmessungen gem. § 1.06 BinSchStrO ¹ (Einzelerlaubnisse)
45	Zulassung größerer Abmessungen gem. § 1.06 BinSchStrO ¹ (Jahreserlaubnisse)
0	Erlaubnisse für Versuchsfahrten gem. § 11.02 RheinSchPV ² (Verbände)
69	Erlaubnisse für Veranstaltungen auf Kanälen
88	Erlaubnisse für Veranstaltungen auf dem Rhein

Tabelle 6: Auflistung der 2013 erteilten Erlaubnisse

¹ Binnenschifffahrtsstraßen-Ordnung

² Rheinschifffahrtspolizeiverordnung



Störungen im Schiffsverkehr

■ Sperrungen der Wasserstraßen

Für freifließende Flüsse (z. B. Rhein) gibt es im Allgemeinen keine betriebsbedingten Beschränkungen für die Schiffahrt. Nur bei Überschreitung des höchsten schiffbaren Wasserstandes oder bei Veranstaltungen (z. B. Kölner Lichter, Rhein in Flammen o. ä.) wird die Schiffahrt eingestellt. Bei niedrigen Wasserständen 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. 60 h gesperrt. Das bedeutet, dass der Rhein zu 99,3% 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 und RHK kam es auf Grund von Baumaßnahmen z. T. zu kurzzeitigen Vollsperrungen, die die Verfügbarkeit der Wasserstraße eingeschränkt haben.

Wegen der Streikmaßnahmen im Juli und August 2013 war der Schiffsverkehr im westdeutschen Kanalnetz stark eingeschränkt und musste unterbrochen werden. Vom warmen Winter 2013 profitierte auch der Schiffsverkehr. Es gab keine eisbedingten Beeinträchtigungen.

Insgesamt standen die Bundeswasserstraßen Niederrhein und westdeutsche Kanäle zu 95% 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 2013 wurden auf Niederrhein und westdeutschen Kanälen insgesamt 201 Unfälle registriert.

Die Unfallursachen gliedern sich grob in folgende Kategorien:

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

Die meisten Unfälle (142 Unfälle) ereigneten sich 2013 auf dem Rhein. In 50 Fällen waren sie 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. 170 000 liegen) ist diese Zahl aber relativ klein und zeichnet den Rhein als Wasserstraße dennoch als einen der sichersten Verkehrswege aus.

Auf den Kanälen überwiegt die Unfallursache Kollision Schiff/Anlage. Hier sind insbesondere Brücken- oder Schleusenanhaltungen zu nennen. Besonders erschreckend ist die Häufung von folgenschweren Brückenanhaltungen im dicht besiedelten Ruhrgebiet.

Hier kreuzen eine Vielzahl von Straßen- und Eisenbahnbrücken die Kanäle. Diese Brücken erreichen zwar überwiegend eine nach heutigem Ausbaustandard vorgegebene Durchfahrtshöhe von 5,25 m. Große Schiffe müssen aber dennoch ihren Steuerstand rechtzeitig einfahren.

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

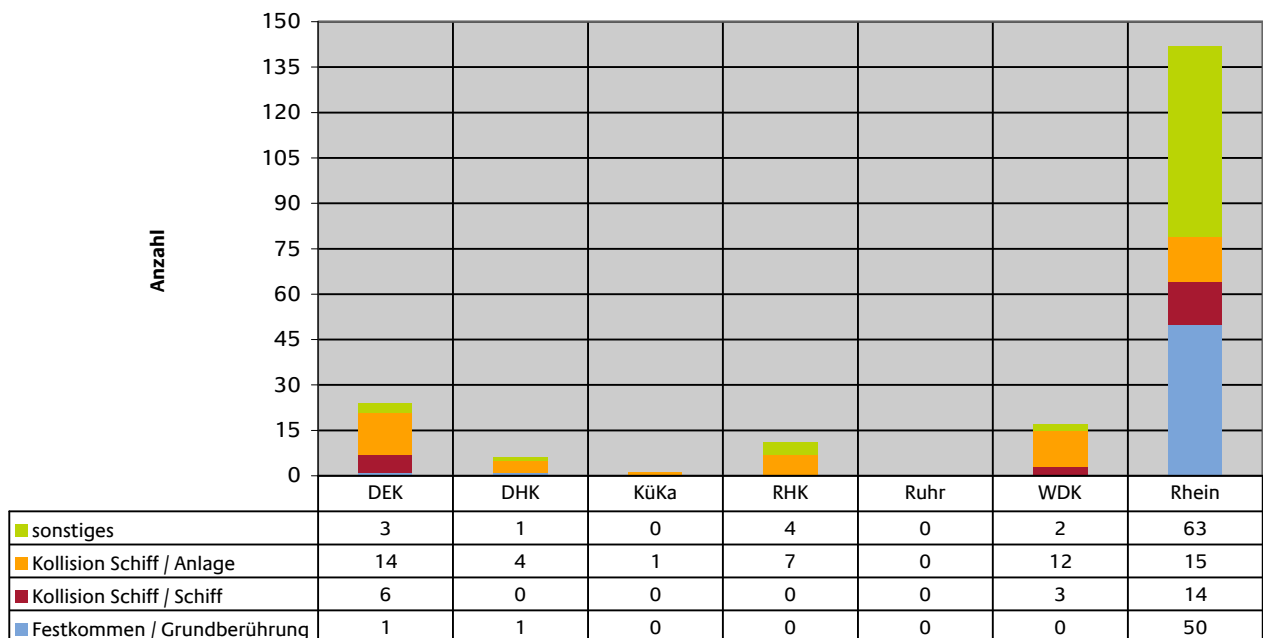


Abbildung 6: Havarien auf Niederrhein und westdeutschen Kanälen

Wirtschaftsfragen der Schiffahrt

■ Förderung von Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs (KV)

Die GDWS ASt 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. 397 Mio. Euro bewilligt worden. Im Jahr 2013 wurden durch die GDWS ASt West Zuwendungen i. H. v. rd. 0,5 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 (VkBl. 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) (https://www.elwis.de/foerderprogramme/kombi_verkehr/index.html) abrufbar.

■ Motorenförderprogramm

Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur setzt sein Motorenförderprogramm mit der Richtlinie vom 21. 12. 2012, in der zuletzt geänderten Fassung vom 21. 11. 2013, über Zuwendungen für die Beschaffung von emissionsärmeren Motoren von Binnenschiffen fort.

Die Fördermittel sollen den Unternehmen als Anreiz dienen, verstärkt in Maßnahmen zur Minderung von Schadstoff-, Lärm-, und Treibhausemissionen in der Binnenschiffahrt zu investieren, um damit die Flotte zu modernisieren und zukunfts- und wettbewerbsfähig zu erhalten.

Gefördert werden demzufolge die Investitionen in emissionsärmere Motoren und emissionsmindernde und kraftstoffsparende Technologien und Maßnahmen.

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

Das Dezernat Schiffahrt der GDWS ASt West führt als Bewilligungsbehörde dieses schon vom April 2007 bis Dezember in anderer Form geltende Motorenförderprogramm für deutsche Binnenschiffahrtsunternehmen auch ab Januar 2013 fort.

Während der gesamten Laufzeit des Motorenförderprogramms bis zum 31. 12. 2013 stellt sich die Umsetzung des Förderprogramms wie folgt dar:

Für in Fahrt befindliche Binnenschiffe:		
Fördervorhaben der Binnenschifffahrt	Geförderte Objekte	
	im Kalenderjahr 2013	in den Kalenderjahren 2007 – 31.12.2013
Emissionsärmere Dieselmotoren		
Hauptantriebsmotor	44	401
Hilfsantriebsmotor	12	65
Schiffsbetriebsmotor	19	238
Lade-/Löschpumpenmotor		6
Emissionsärmere Gasmotoren		
Hauptantriebsmotor		
Hilfsantriebsmotor		
Schiffsbetriebsmotor		
Lade-/Löschpumpenmotor		
Emissionsmindernde Maßnahmen		
Abgasnachbehandlungssysteme:		
a) Oxidationskatalysator (DOC)		
b) Dieselpartikelfilter (DPF)	12	30
c) NOx-Minderungsanlage		
d) Kombination aus a, b und c		
Kraftstoff-Wasser-Emulsionsanlage	2	2
Freigasgenerator	1	1
Kraftstoffsparende Maßnahmen		
Austausch Hinterschiff mit modernem Propeller und Düse	1	1
Austausch Düse	1	1
Maßnahmen der Minderung von Lärmemissionen		
Schallschutzhaube	2	2
Schalldämpfer	4	4
Austausch Hinterschiff mit besser schallgeschützter Wohnung	1	1
Zwischensumme:	99	752

Für den Neubau von Binnenschiffen :		
Fördervorhaben der Binnenschifffahrt	Geförderte Objekte	
	im Kalenderjahr 2013	in den Kalenderjahren 2007 – 31.12.2013
Emissionsärmere Dieselmotoren		
Hauptantriebsmotor	10	77
Hilfsantriebsmotor	4	32
Schiffsbetriebsmotor	9	77
Lade-/Löschpumpenmotor		3
Emissionsärmere Gasmotoren		
Hauptantriebsmotor		
Hilfsantriebsmotor		
Schiffsbetriebsmotor		
Lade-/Löschpumpenmotor		
Emissionsmindernde Maßnahmen		
Abgasnachbehandlungssysteme:		
a) Oxidationskatalysator (DOC)		
b) Dieselpartikelfilter (DPF)		7
c) NOx-Minderungsanlage		
d) Kombination aus a, b und c		
Kraftstoff-Wasser-Emulsionsanlage	1	1
Maßnahmen der Minderung von Lärmemissionen		
Schallschutzhaube		
Schalldämpfer		
Zwischensumme:	24	197
Gesamtsumme:	123	949



■ 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 2013 insgesamt 121 Anträge vor. Davon befanden sich zum Ende des Jahres 95 Ausbildungsverhältnisse in der Förderung. 20 Anträge wurden zurückgezogen.

Für die Gesamtausbildungsdauer mit Beginn der Ausbildung im Jahr 2013 standen 2534000 € 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 25564,59 € pro Ausbildungsverhältnis können jährlich ca. 100 Ausbildungsverhältnisse gefördert werden.

Bis zum Ende des Jahres 2013 wurden seit Beginn der Projektförderung im Jahr 1999 insgesamt 1727 Anträge gestellt, wovon bei 1239 Ausbildungsverhältnissen eine Förderung bewilligt wurde.

■ Weiterbildung (Deutscher Binnenschifffahrtstfonds)

Seit dem 1. November 2003 werden nicht rückzahlbare Zuschüsse für Weiterbildungsmaßnahmen an deutsche Binnenschiffer gewährt. 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 2013 sind 3505 Zuwendungsbescheide mit einer Bewilligungssumme von insgesamt rd. 1275300 € erteilt worden, davon 485 Bescheide im Jahr 2013 mit einer Bewilligungssumme von 200323,52 €.

■ Beihilfen für Schifferkinderheime und Schiffsjungenwohnheime

Das BMVI stellt jährlich Mittel zur Verfügung, die an Schifferkinderheime und Schiffsjungenwohnheime verteilt werden.

Von der zur Verfügung stehenden Summe in Höhe von 80000 € hat die zuständige GDWS Ast West anteilig das Schifferkinderheim Nikolausburg, Duisburg, der Arbeitgeberverband der deutschen Binnenschifffahrt e.V., Duisburg, die Schifferberufsschule Schönebeck/Elbe, das Schifferkinderheim „Luise-Stephanien-Stiftung“ und das Schifferkinderheim Würzburg bedacht.

■ ERP – Existenzgründungskreditprogramm

Im Rahmen des Existenzgründungskreditprogramms wurden im Jahr 2013 6 Anträge zur Förderung von Existenzgründungen begutachtet. Davon wurden zwei Anträge befürwortend an die Kreditanstalt für Wiederaufbau (KfW) weitergeleitet.

Es handelte sich um eine Kreditsumme von insgesamt 2197000 € bei einem Gesamtvolumen der Vorhaben in Höhe von 19166000 €

■ Zugang zum Beruf des Unternehmers im Binnenschifffahrtsgüterverkehr

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

Zuständig für die Erteilung der Erlaubnis ist die Außenstelle West der GDWS (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 Außenstelle zuständig, in deren Bezirk das Unternehmen seinen Sitz hat.

Seit Einführung der Verordnung wurden von der Ast West 602 Anträge bearbeitet und 551 Urkunden ausgestellt (2013: 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 2013 wurde keine Bescheinigung von der Ast. West für derartige Transporte und 1 Ablehnung ausgestellt. (2012: 0).

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

Im Jahr 2013 wurde von der Ast West 1 Bescheinigung gemäss § 35 Abs. 5 GGVSEB ausgestellt. Damit kann der Beförderer nachweisen, dass Containerverkehr auf dem Wasserweg nicht möglich ist (2012: 1).

■ Schifffahrtsabgaben

Im Jahre 2013 wurden durch die GDWS Ast West 31 245 000 € an Schifffahrtsabgaben, Hafen- und Ufergeldern auf den norddeutschen Bundeswasserstraßen im Binnenbereich (= Wasserstraßen im Bereich der Außenstellen West, Nordwest, Mitte und Ost) gegenüber 29 871 000 € im Jahr 2012 vereinnahmt (Mindererlöse von ca. 1 374 000 €). 98,8% der Einnahmen wurde über das Stundungsverfahren mit der Deutschen Verkehrsbank abgewickelt.

Der Anteil der Barzahlung betrug 1,2%.

Jahr	Verkehrsmenge (t)	Verkehrsleistung (t/km)	Schifffahrtsabgaben (1.000 €)
2012	58 102 378	8 548 157 301	29 871
2013	59 621 294	8 906 157 301	31 245

Tabelle 7: Vergleich der Schifffahrtsabgaben von 2012 und 2013

Containerverkehr auf den norddeutschen Wasserstraßen

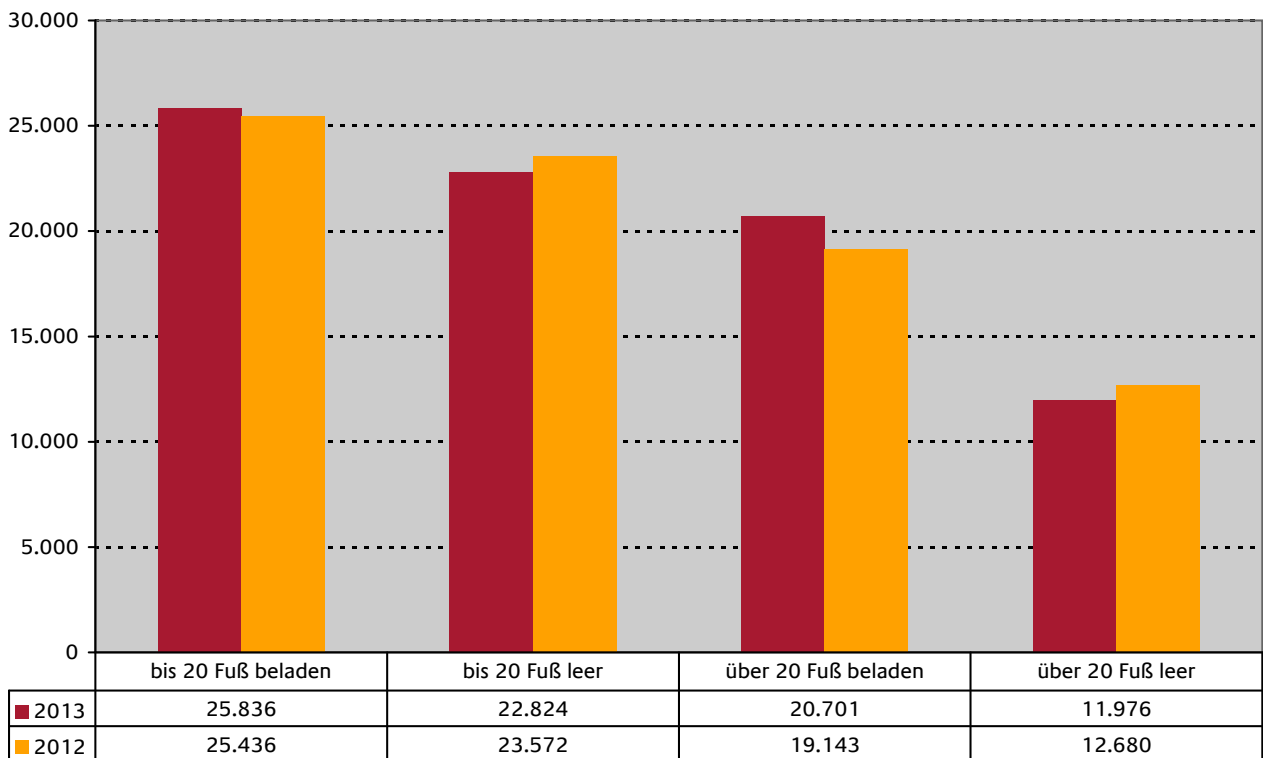


Abbildung 7: Containerverkehr 2012 und 2013

Auf den abgabepflichtigen norddeutschen Bundeswasserstraßen im Binnenbereich wurden in 2013 insgesamt 81 337 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.

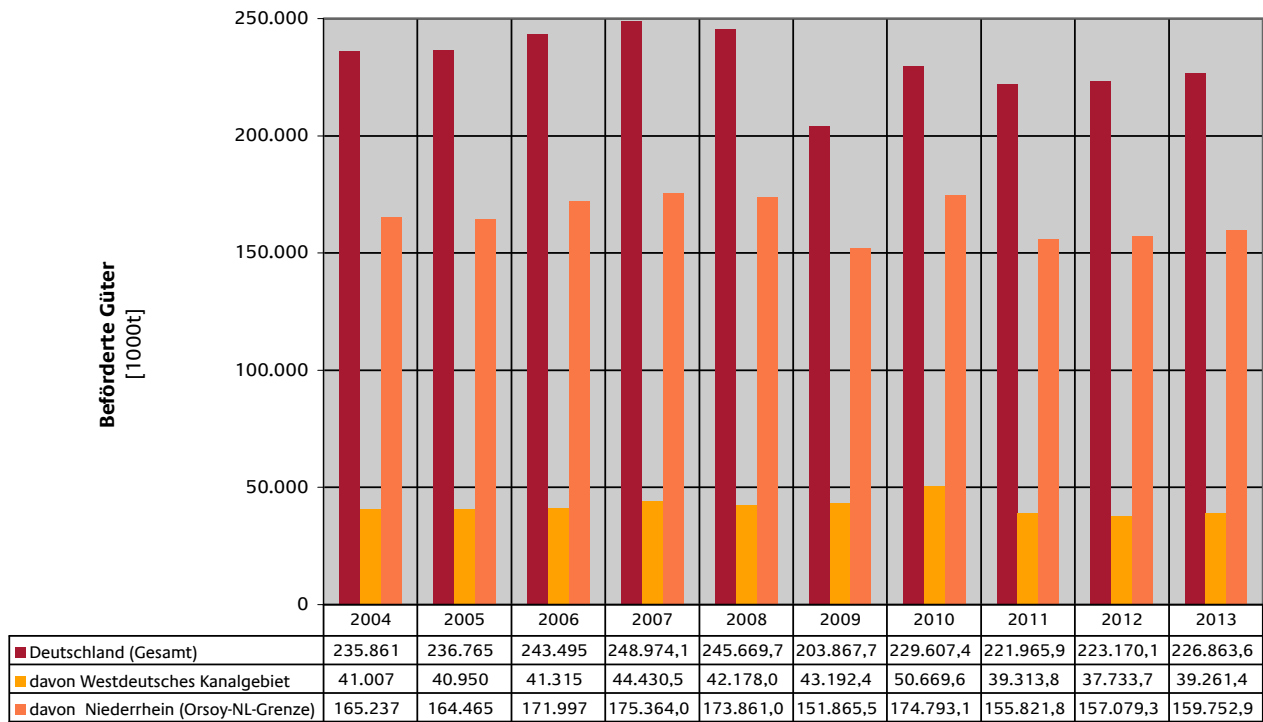
Anlage 1

Güterverkehr

Deutschland (Gesamt)	42
Übersicht GDWS ASt West – Güterverkehr 2013	43
Rhein	44
Übersicht Westdeutsches Kanalgebiet	47
Wesel-Datteln-Kanal	48
Rhein-Herne-Kanal	52
Datteln-Hamm-Kanal	53
Dortmund-Ems-Kanal	54
Küstenkanal	56

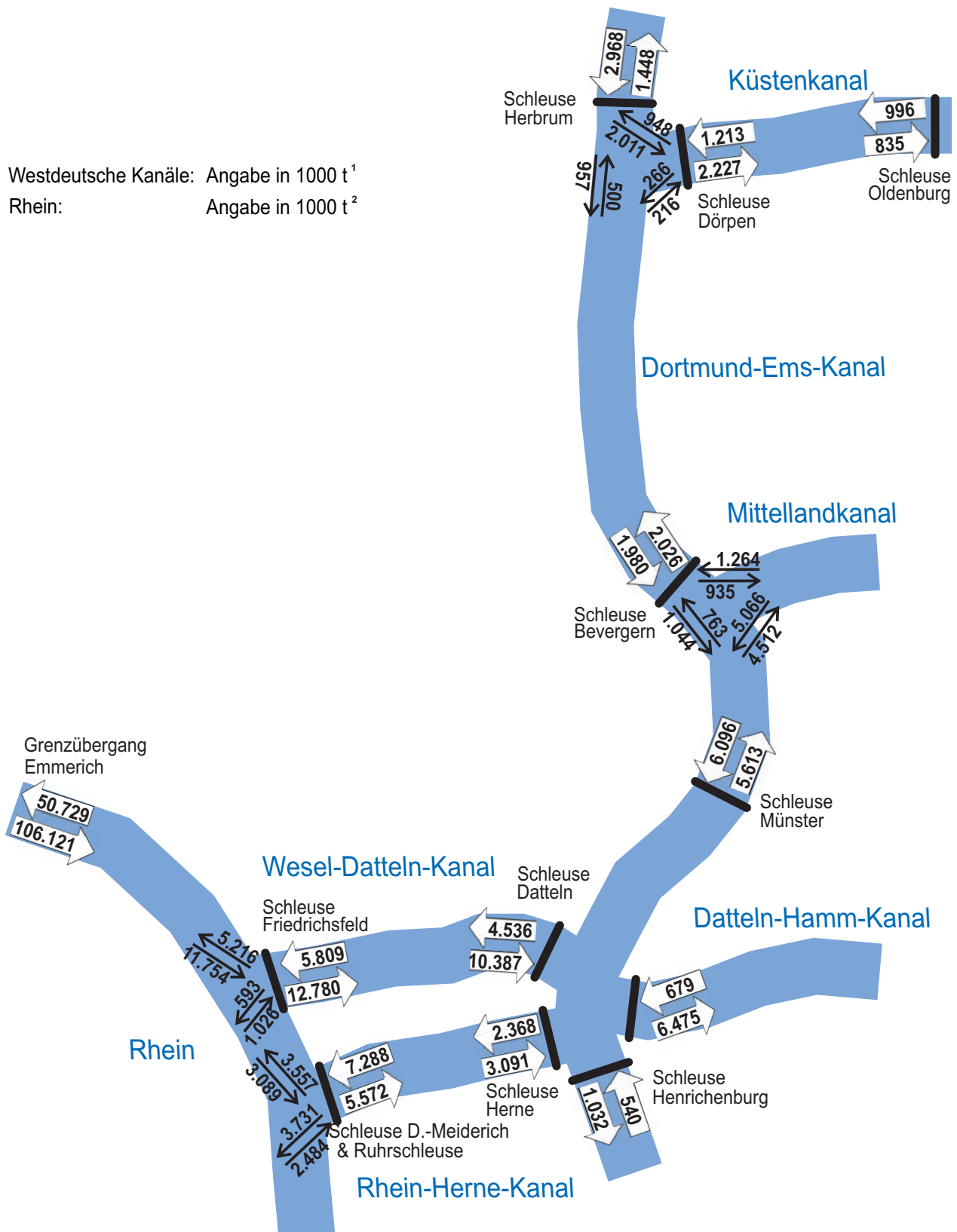
Deutschland (Gesamt)²

Güterbeförderung im gesamten deutschen Wasserstraßennetz



Übersicht GDWS AST West – Güterverkehr 2013

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

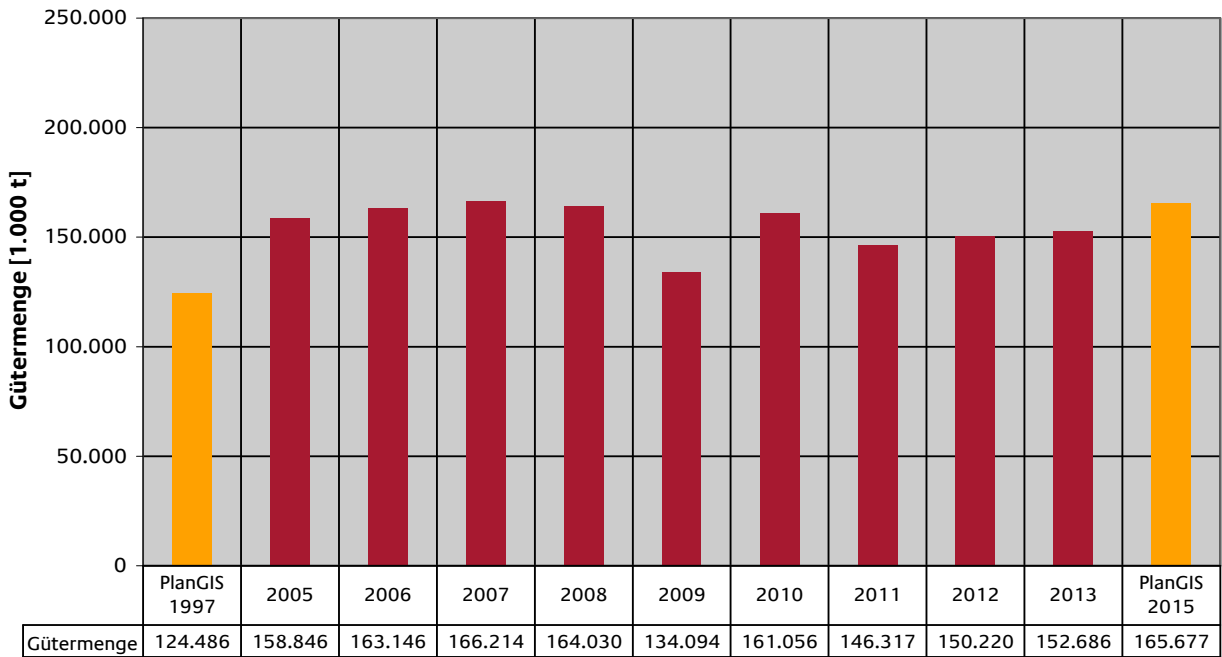


¹ Datengrundlage: Abgabenerhebungsprogramm (ASS) der WSV

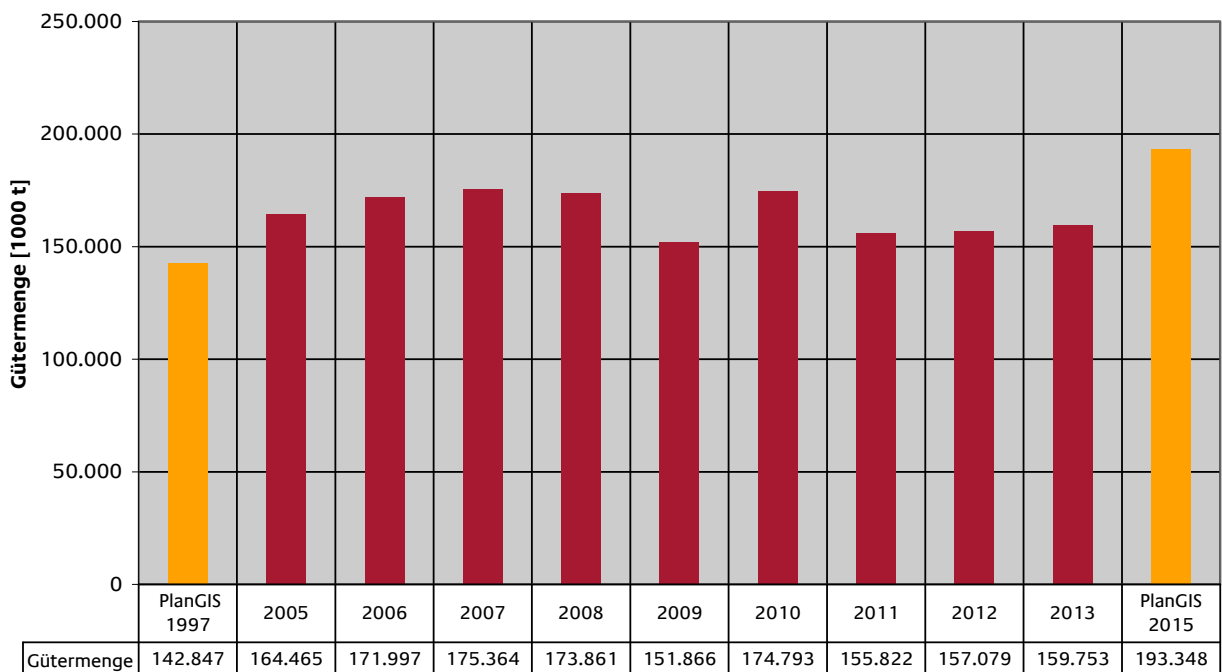
² Datengrundlage: Statistisches Bundesamt

Rhein²

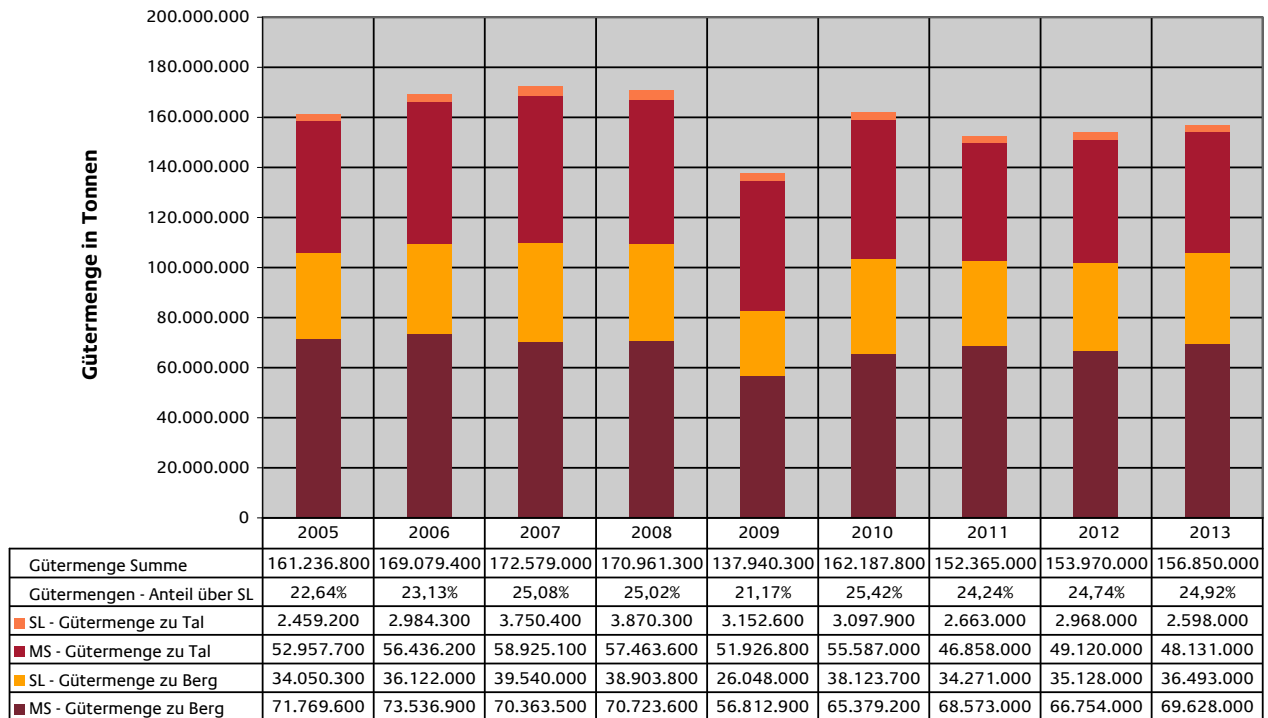
Lülsdorf – Orsoy in Gütertonnen/Jahr und Prognose nach PlanGIS



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



Durchgangsverkehr bei Emmerich



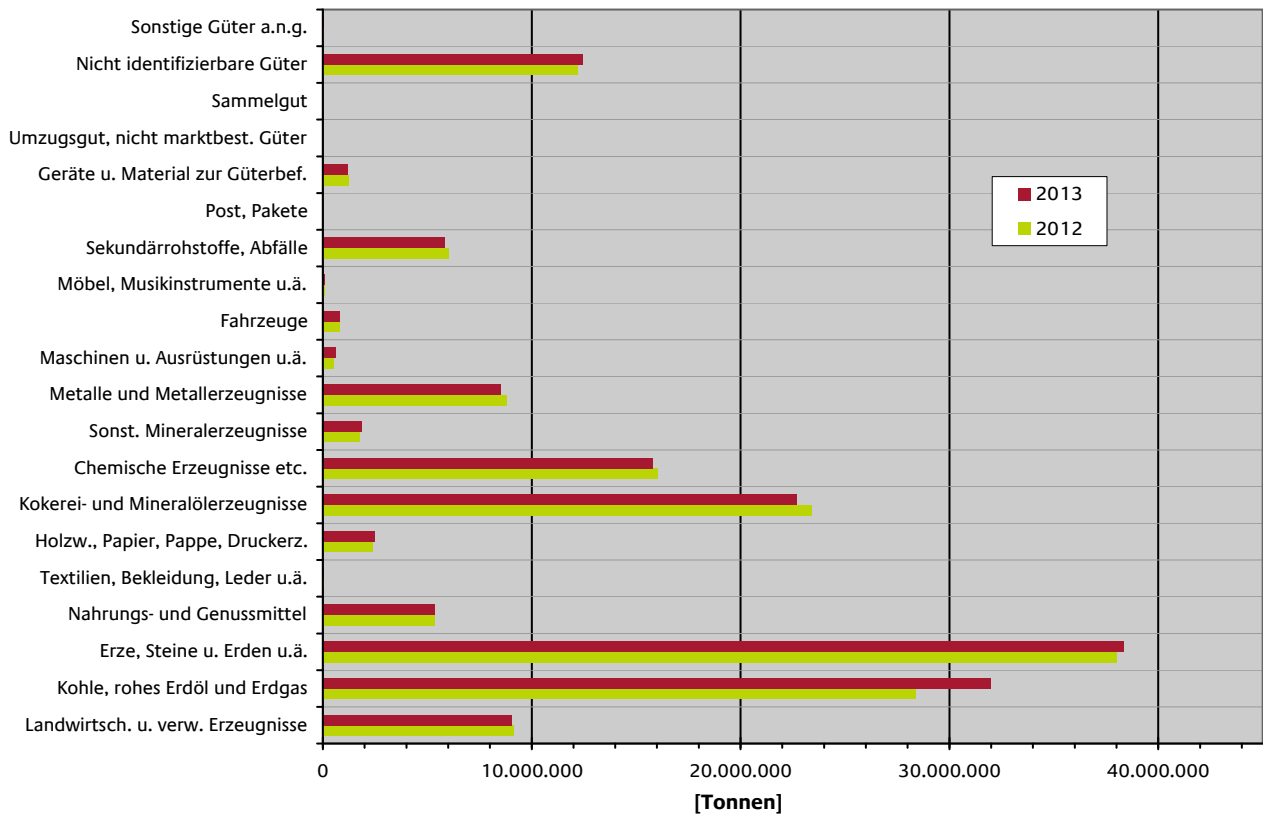
Emmerich (Güterverkehr nach Hauptgüterarten)

Güterart	2012			2013			Veränderung in %
	zu Berg	zu Tal	Gesamt	zu Berg	zu Tal	Gesamt	
Landwirtsch. u. verw. Erzeugnisse	3.357.200	5.749.600	9.106.800	3.547.700	5.494.900	9.042.600	-0,7%
Kohle, rohes Erdöl und Erdgas	28.116.800	279.900	28.396.700	31.723.300	231.000	31.954.300	12,5%
Erze, Steine u. Erden u.ä.	26.608.100	11.403.500	38.011.600	28.222.000	10.098.800	38.320.800	0,8%
Nahrungs- und Genussmittel	2.863.600	2.470.800	5.334.400	2.790.400	2.554.400	5.344.800	0,2%
Textilien, Bekleidung, Leder u.ä.	6.900	7.000	13.900	9.300	7.800	17.100	23,0%
Holzw., Papier, Pappe, Druckerz.	1.746.300	645.100	2.391.400	1.818.600	666.300	2.484.900	3,9%
Kokerei- und Mineralölerzeugnisse	18.236.900	5.158.900	23.395.800	17.333.200	5.363.800	22.697.000	-3,0%
Chemische Erzeugnisse etc.	8.532.200	7.461.900	15.994.100	8.499.800	7.253.500	15.753.300	-1,5%
Sonst. Mineralerzeugnisse	429.300	1.334.700	1.764.000	427.500	1.406.100	1.833.600	3,9%
Metalle und Metallerzeugnisse	4.567.900	4.237.400	8.805.300	4.178.300	4.339.800	8.518.100	-3,3%
Maschinen u. Ausrüstungen u.ä.	133.300	387.800	521.100	140.300	439.900	580.200	11,3%
Fahrzeuge	147.900	618.600	766.500	116.900	682.400	799.300	4,3%
Möbel, Musikinstrumente u.ä.	26.500	35.500	62.000	30.600	32.200	62.800	1,3%
Sekundärrohstoffe, Abfälle	1.495.300	4.492.400	5.987.700	1.465.500	4.358.600	5.824.100	-2,7%
Post, Pakete	0	0	0	0	0	0	0
Geräte u. Material zur Güterbef.	881.900	316.100	1.198.000	918.300	262.100	1.180.400	-1,5%
Umzugsgut, nicht marktbest. Güter	100	600	700	100	1.400	1.500	114,3%
Sammelgut	0	0	0	0	0	0	0
Nicht identifizierbare Güter	4.731.400	7.472.700	12.204.100	4.898.400	7.528.700	12.427.100	1,8%
Sonstige Güter a.n.g.	600	16.000	16.600	400	7.600	8.000	-51,8%
Summe:	101.882.200	52.088.500	153.970.700	106.120.600	50.729.300	156.849.900	1,9%

² Datengrundlage: Statistisches Bundesamt

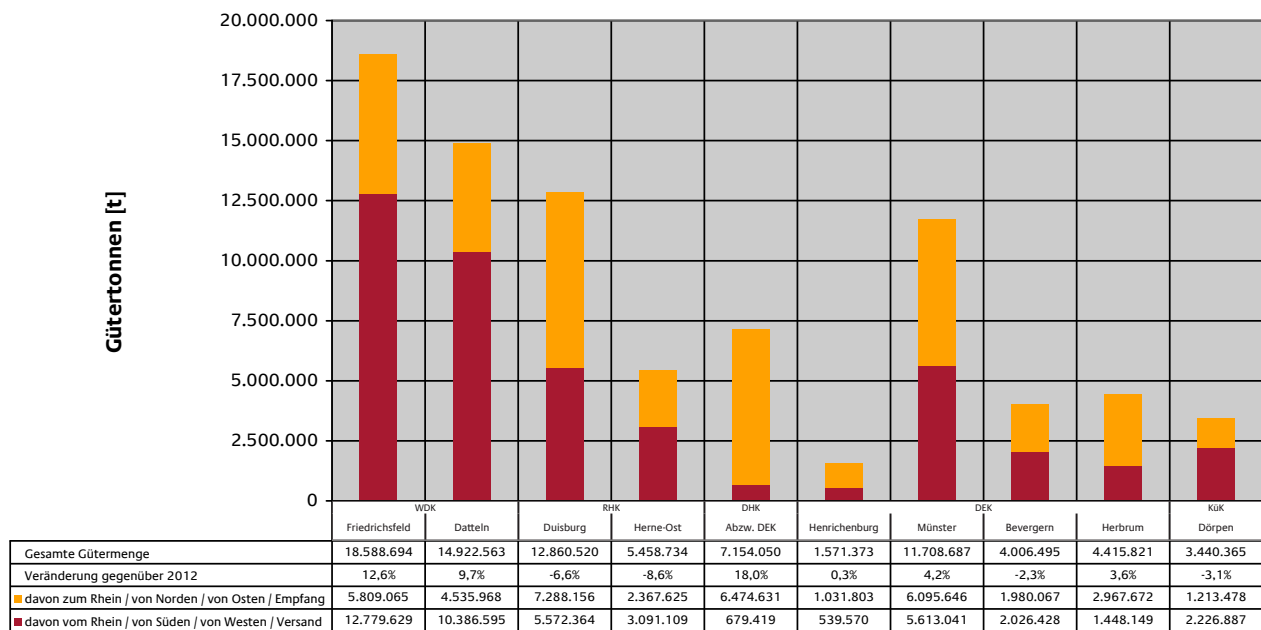
Rhein²

Verkehr nach Hauptgüterarten Grenzübergang Emmerich



Übersicht Westdeutsches Kanalgebiet

Transportierte Gütermengen¹

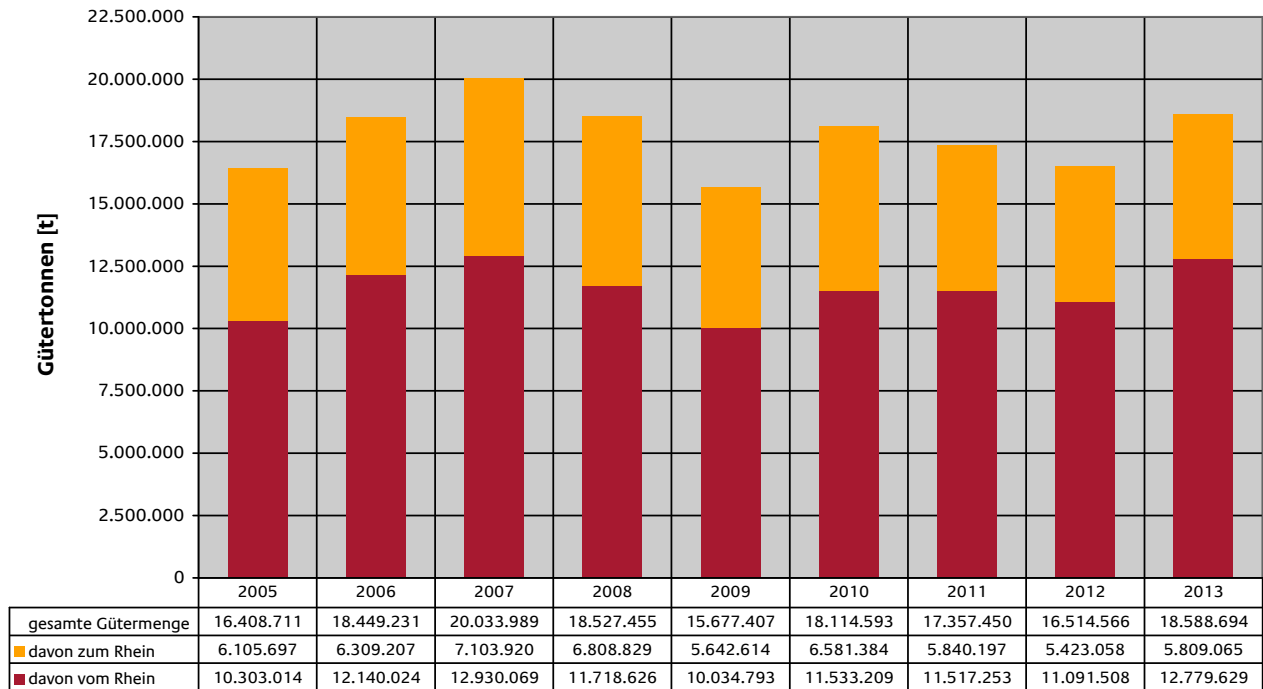


¹ Datengrundlage: Abgabenerhebungsprogramm (ASS) der WSV

² Datengrundlage: Statistisches Bundesamt

Wesel-Datteln-Kanal¹

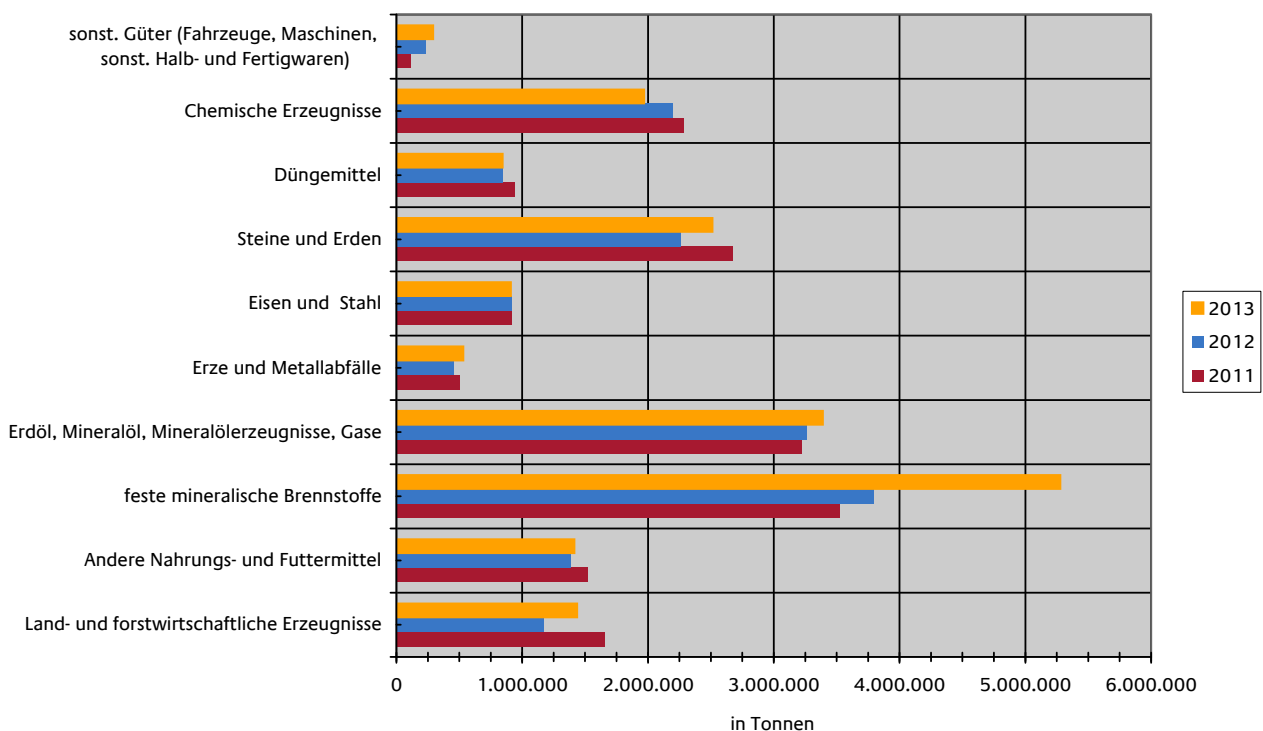
Schleuse Friedrichsfeld (Gütermenge in Tonnen)



Schleuse Friedrichsfeld (Güterverkehr nach Hauptgüterarten)

Güterart	in t			in t			in t			Veränderung in t	Veränderung 2012 zu 2013 in %
	2011			2012			2013				
	vom Rhein	zum Rhein	Gesamt	vom Rhein	zum Rhein	Gesamt	vom Rhein	zum Rhein	Gesamt		
Land- und forstwirtschaftliche Erzeugnisse	288.144	1.367.754	1.655.898	212.024	958.236	1.170.260	240.916	1.196.883	1.437.799	267.539	22,9%
Andere Nahrungs- und Futtermittel	1.220.507	301.289	1.521.796	1.046.034	337.460	1.383.494	1.041.896	373.661	1.415.557	32.063	2,3%
feste mineralische Brennstoffe	3.361.781	159.259	3.521.040	3.630.122	163.080	3.793.202	5.074.250	204.014	5.278.264	1.485.062	39,2%
Erdöl, Mineralöl, Mineralölerzeugnisse, Gase	2.547.385	670.267	3.217.652	2.408.548	849.695	3.258.243	2.509.418	881.312	3.390.730	132.487	4,1%
Erze und Metallabfälle	158.336	346.738	505.074	157.872	294.079	451.951	228.273	304.439	532.712	80.761	17,9%
Eisen und Stahl	446.854	470.271	917.125	333.885	582.584	916.469	414.111	496.522	910.633	-5.836	-0,6%
Steine und Erden	1.380.522	1.294.167	2.674.689	1.306.323	952.025	2.258.348	1.354.787	1.157.710	2.512.497	254.149	11,3%
Düngemittel	735.936	201.992	937.928	634.323	214.762	849.085	651.181	193.413	844.594	-4.491	-0,5%
Chemische Erzeugnisse	1.362.524	925.163	2.287.687	1.277.258	921.042	2.198.300	1.131.095	838.448	1.969.543	-228.757	-10,4%
sonst. Güter (Fahrzeuge, Maschinen, sonst. Halb- und Fertigwaren)	15.264	99.342	114.606	85.119	150.095	235.214	133.702	159.746	293.448	58.234	24,8%
Summe	11.517.253	5.836.242	17.353.495	11.091.508	5.423.058	16.514.566	12.779.629	5.806.148	18.585.777	2.071.211	12,54%

Verkehr nach Hauptgüterarten WDK – Schleuse Friedrichsfeld



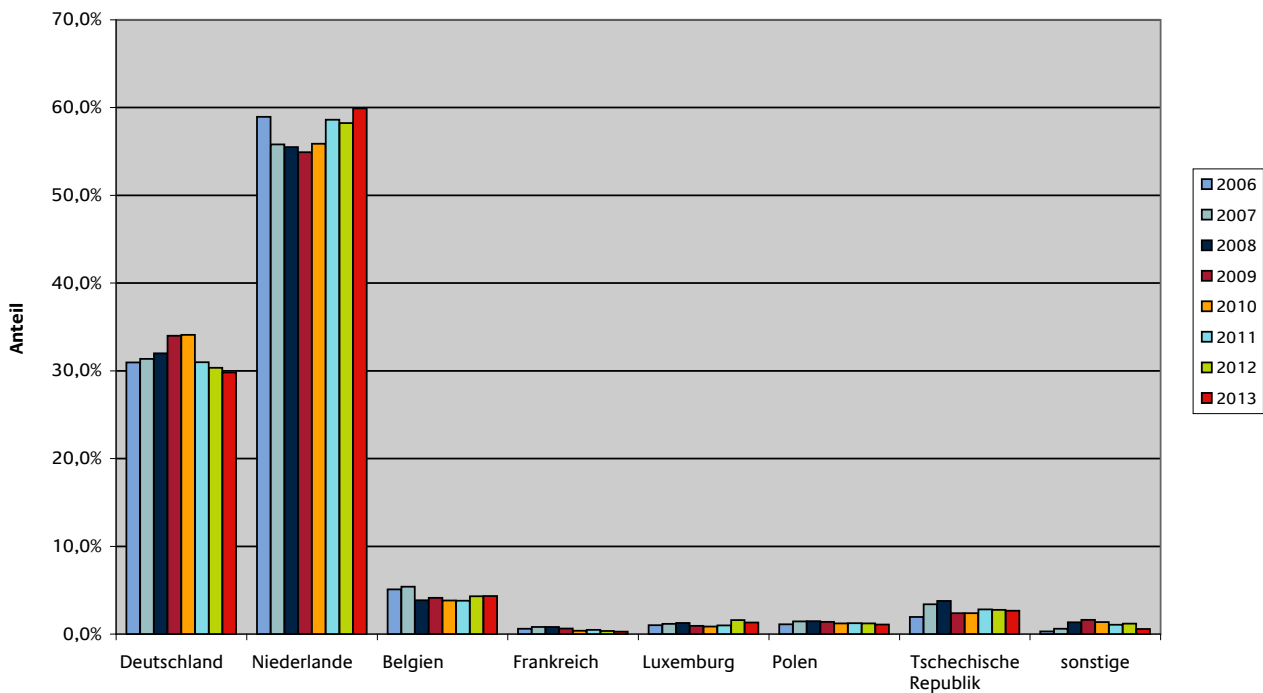
¹ Datengrundlage: Abgabenerhebungsprogramm (ASS) der WSV

Wesel-Datteln-Kanal¹

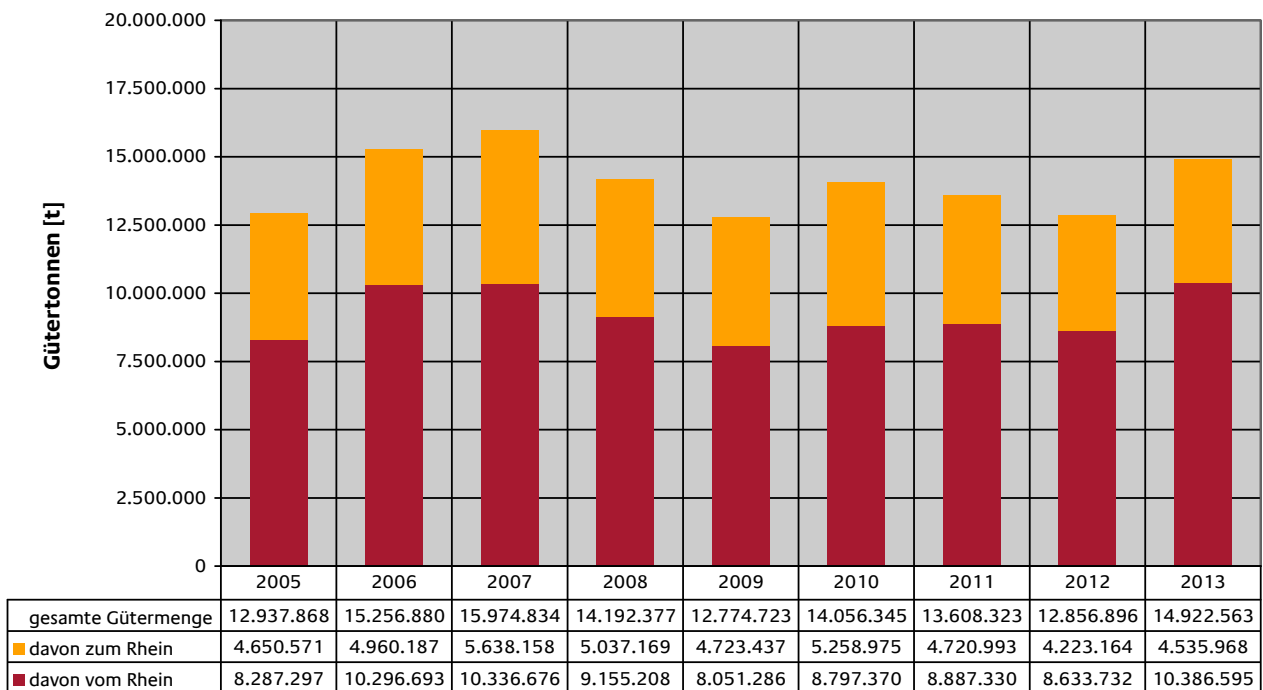
Schleuse Friedrichsfeld (Güterverkehr nach Flaggenanteilen)

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Deutschland	30,9%	31,4%	32,0%	34,0%	34,1%	31,0%	30,3%	29,8%
Niederlande	59,0%	55,8%	55,5%	54,9%	55,9%	58,6%	58,2%	59,9%
Belgien	5,1%	5,4%	3,8%	4,1%	3,8%	3,8%	4,3%	4,3%
Frankreich	0,6%	0,8%	0,8%	0,6%	0,4%	0,5%	0,4%	0,3%
Luxemburg	1,0%	1,2%	1,3%	0,9%	0,9%	1,0%	1,6%	1,3%
Polen	1,1%	1,4%	1,5%	1,4%	1,2%	1,3%	1,2%	1,1%
Tschechische Republik	1,9%	3,4%	3,8%	2,4%	2,4%	2,8%	2,8%	2,7%
sonstige	0,3%	0,6%	1,4%	1,6%	1,4%	1,1%	1,2%	0,6%

Schleuse Friedrichsfeld (Flaggenanteil)



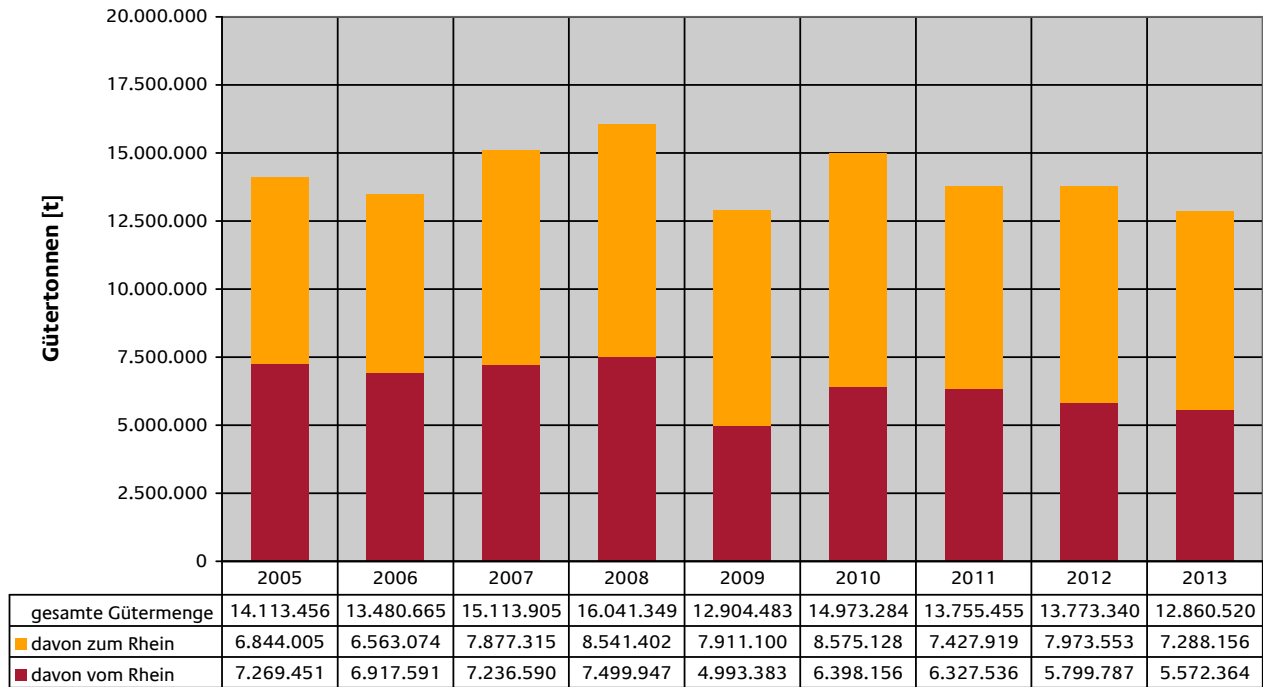
Schleuse Datteln (Gütermenge in Tonnen)



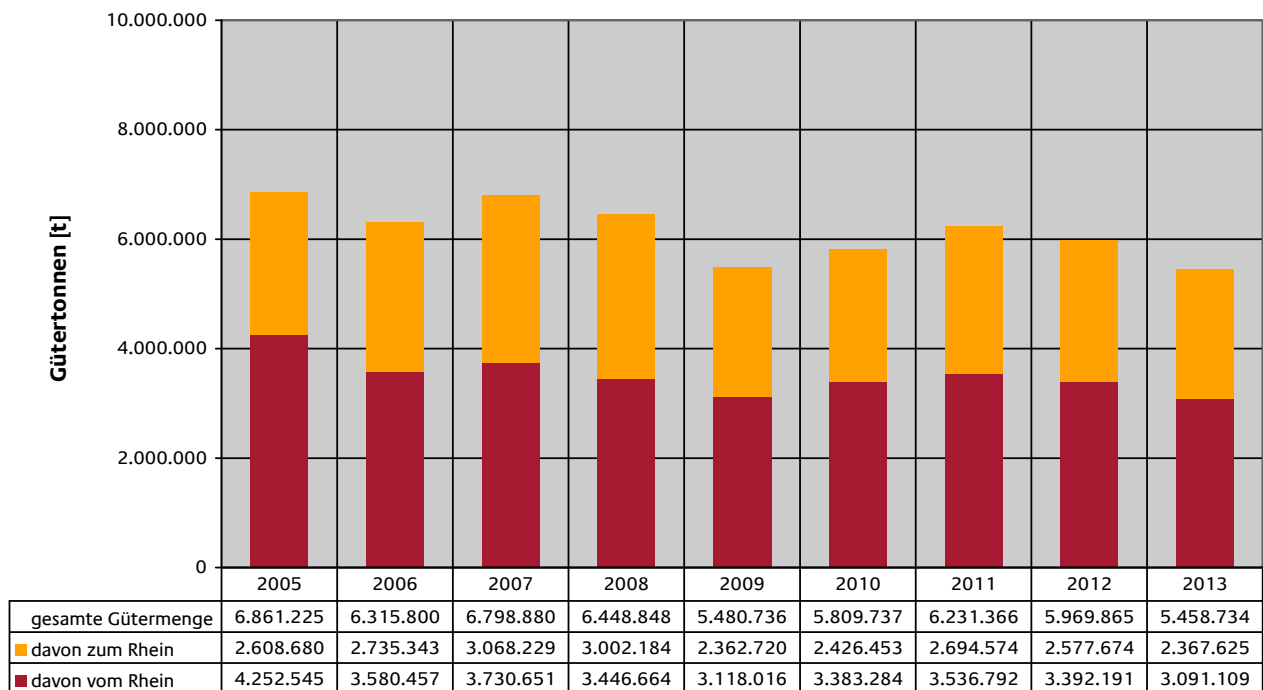
¹ Datengrundlage: Abgabenerhebungsprogramm (ASS) der WSV

Rhein-Herne-Kanal¹

Schleusen Duisburg (Gütermenge in Tonnen)

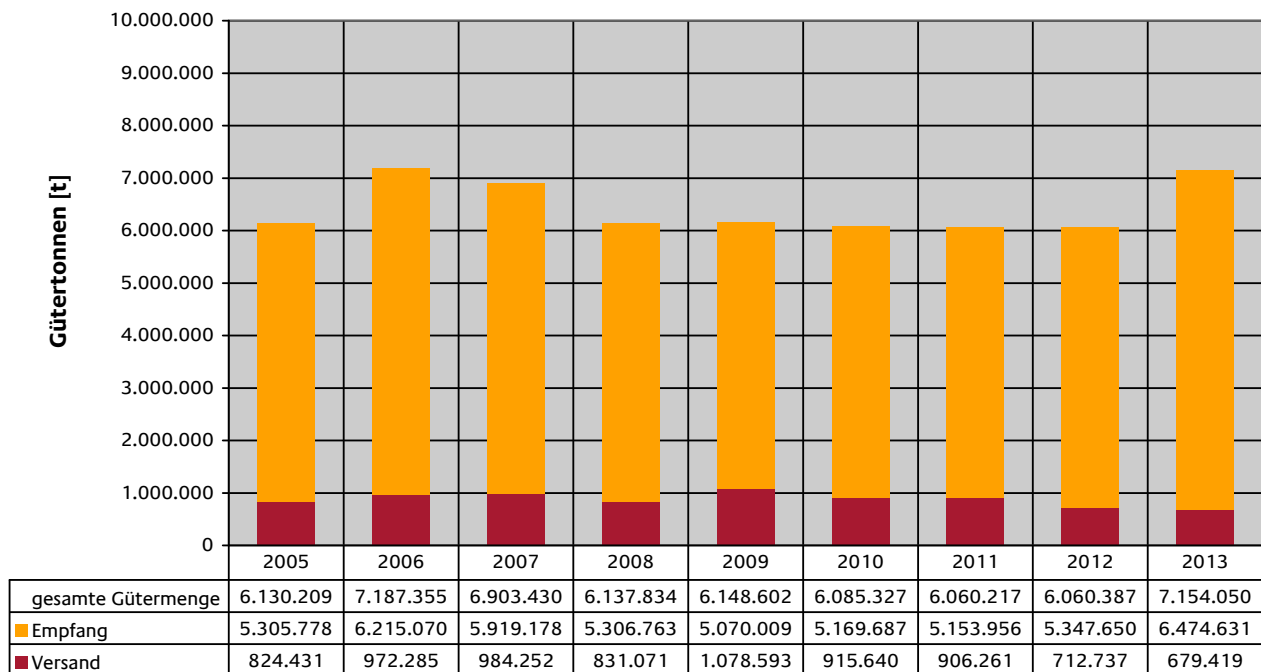


Schleuse Herne-Ost (Gütermenge in Tonnen)



Datteln-Hamm-Kanal¹

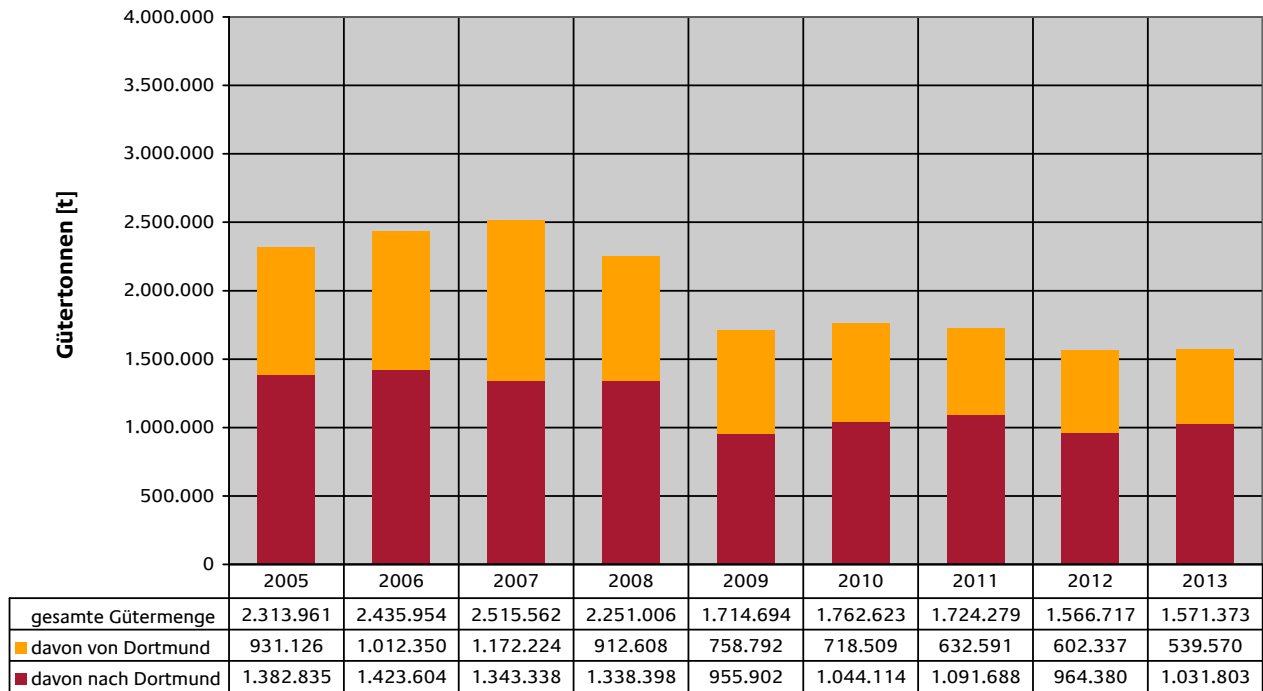
Abzweig vom DEK in den DHK



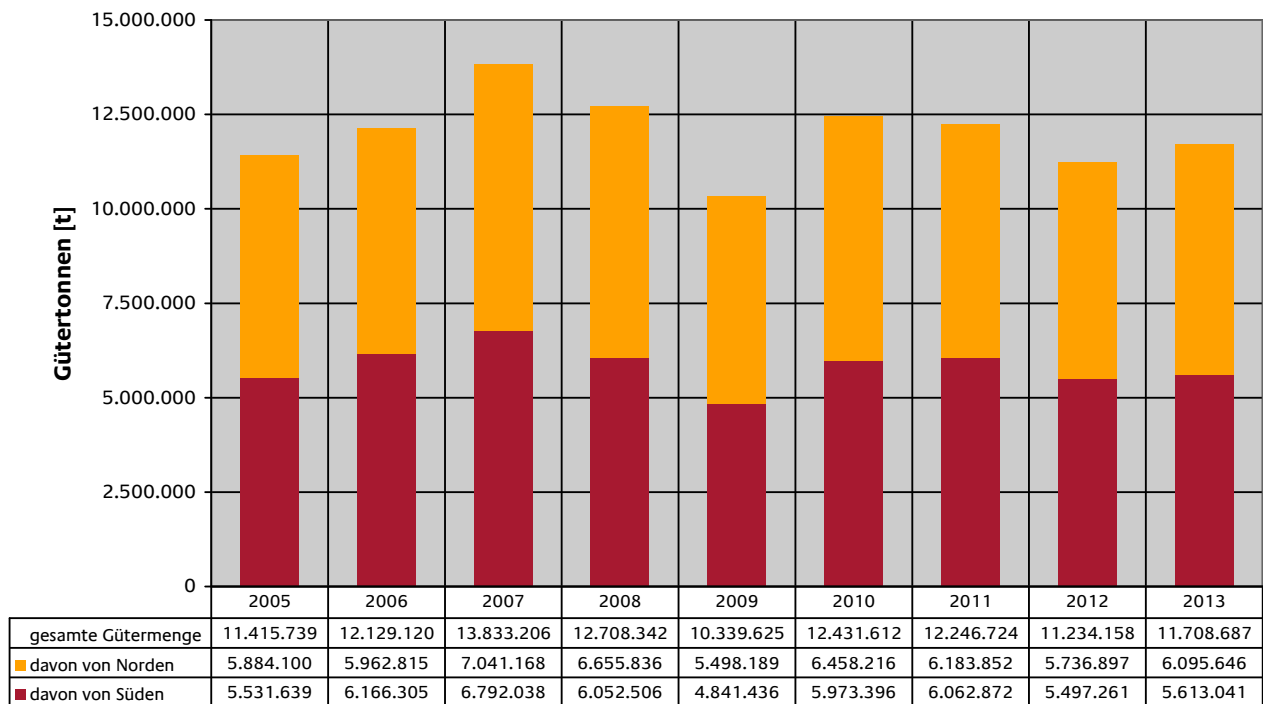
¹ Datengrundlage: Abgabenerhebungsprogramm (ASS) der WSV

Dortmund-Ems-Kanal¹

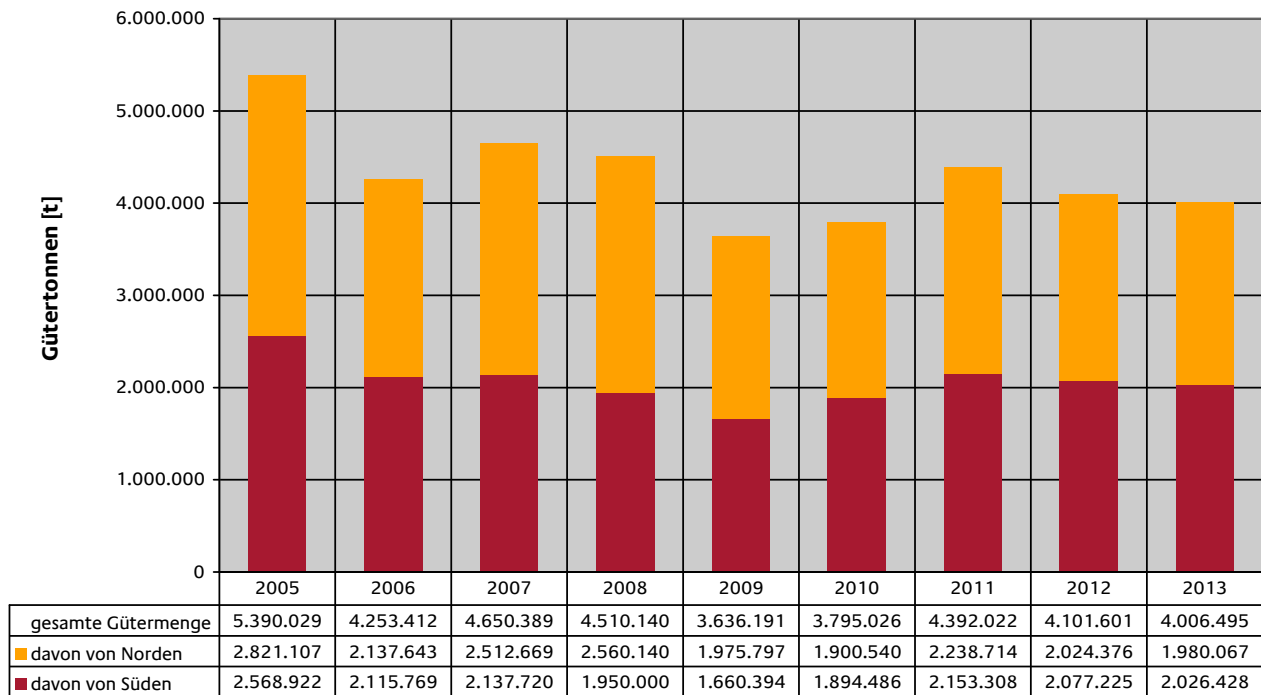
DEK Süd: Schleuse Henrichenburg (Gütermenge in Tonnen)



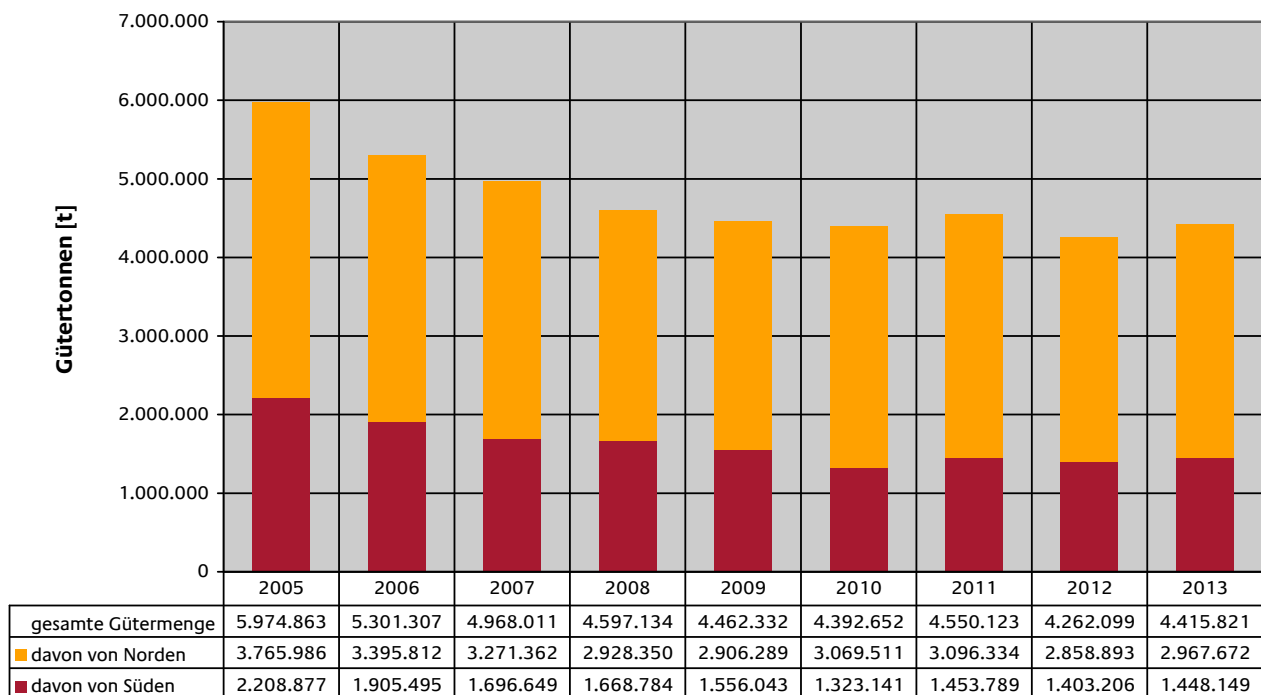
DEK Süd: Schleuse Münster (Gütermenge in Tonnen)



DEK Nord: Schleuse Bevergern (Gütermenge in Tonnen)



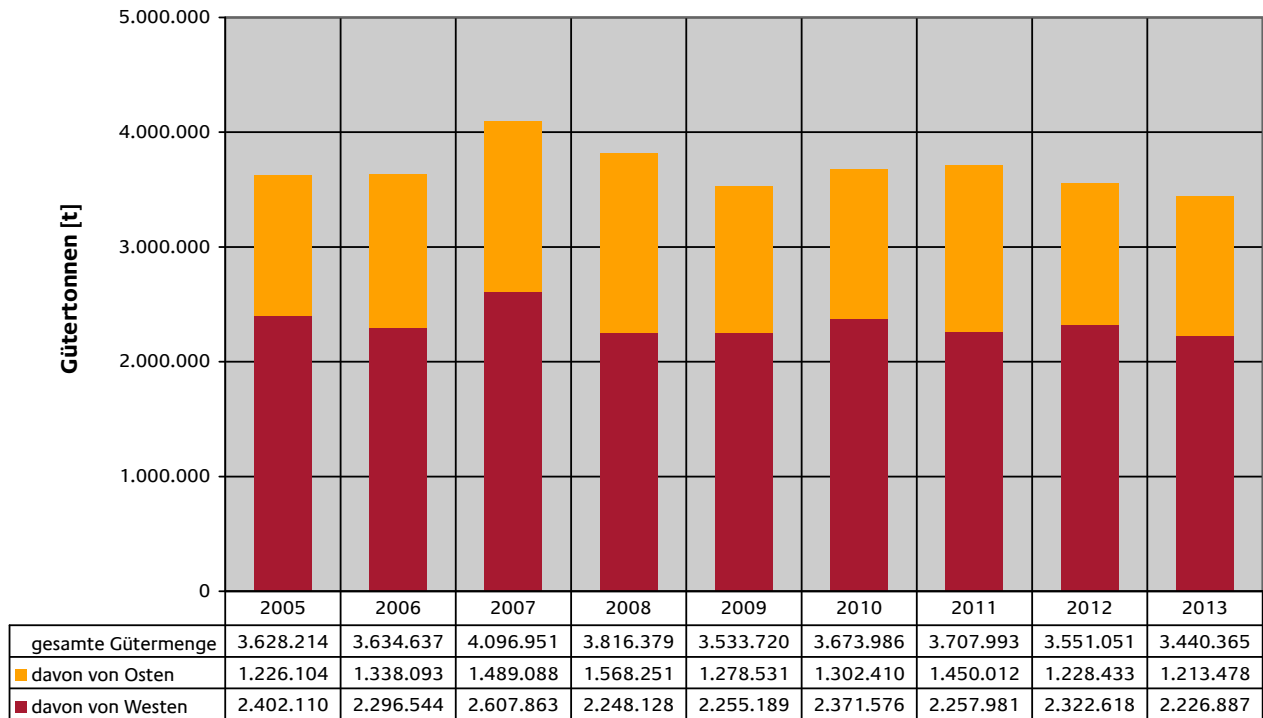
DEK Nord: Schleuse Herbrum (Gütermenge in Tonnen)



¹ Datengrundlage: Abgabenerhebungsprogramm (ASS) der WSV

Küstenkanal¹

Schleuse Dörpen (Gütermenge in Tonnen)



¹ Datengrundlage: Abgabenerhebungsprogramm (ASS) der WSV

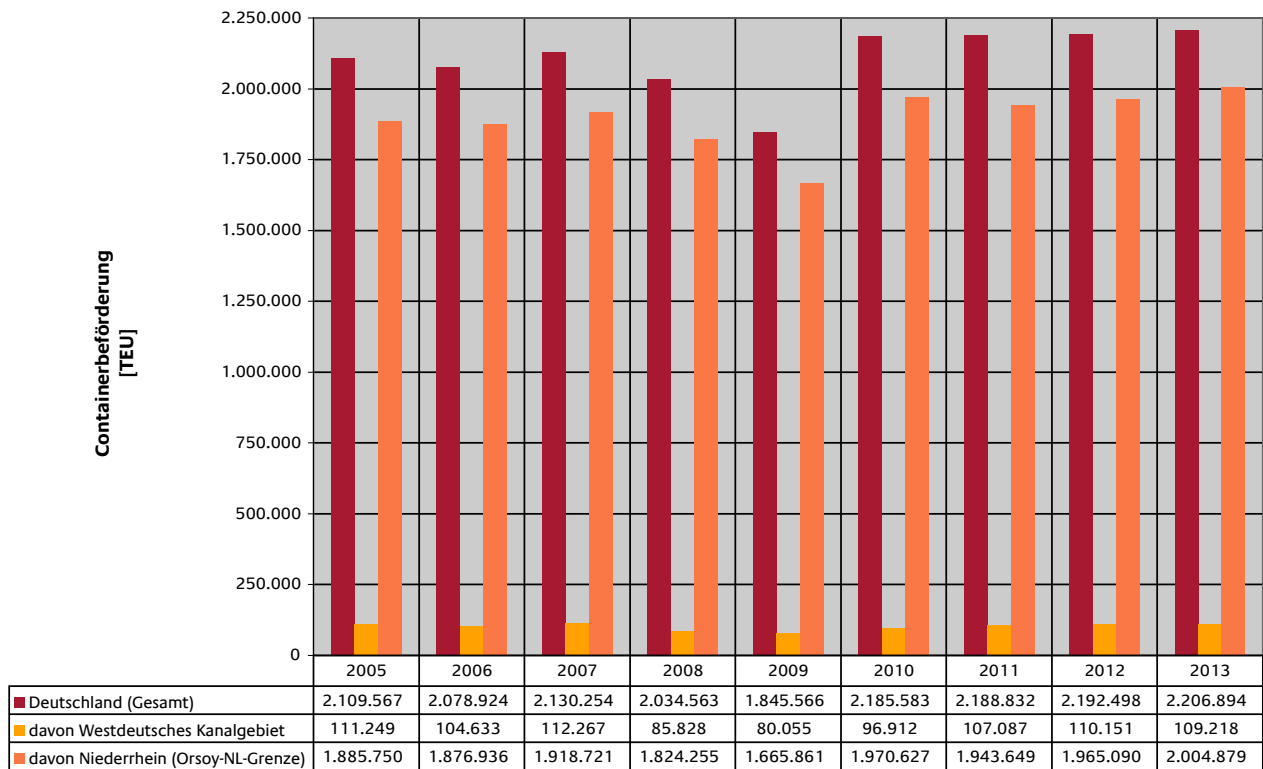
Anlage 2

Container

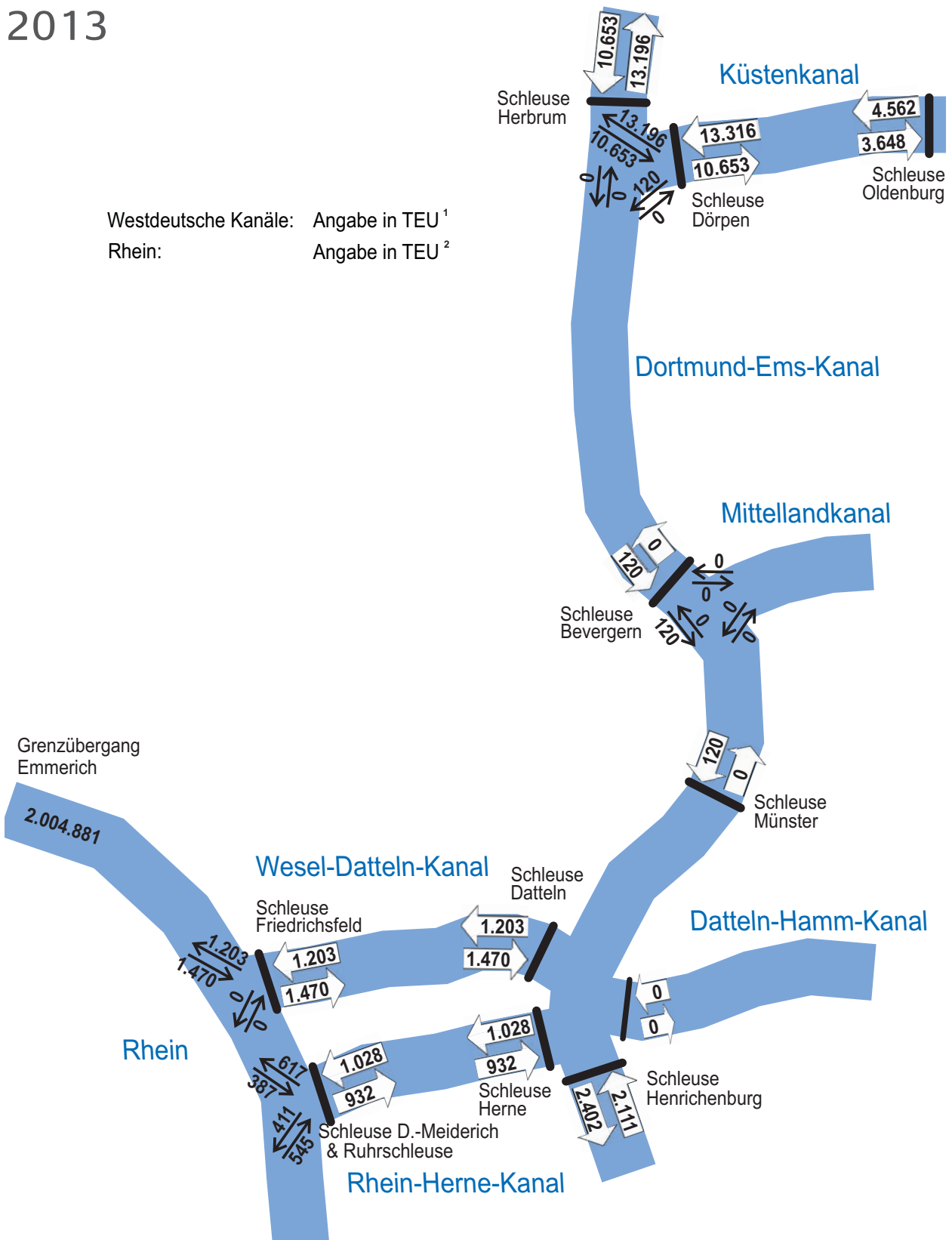
Deutschland (Gesamt).....	58
Übersicht GDWS ASt West – Containerverkehr 2013.....	59
Rhein.....	60
Übersicht Westdeutsches Kanalgebiet	61
Wesel-Datteln-Kanal.....	62
Rhein-Herne-Kanal.....	63
Dortmund-Ems-Kanal.....	64
Küstenkanal.....	66

Deutschland (Gesamt)²

In Containern beförderte Güter im gesamten deutschen Wasserstraßennetz



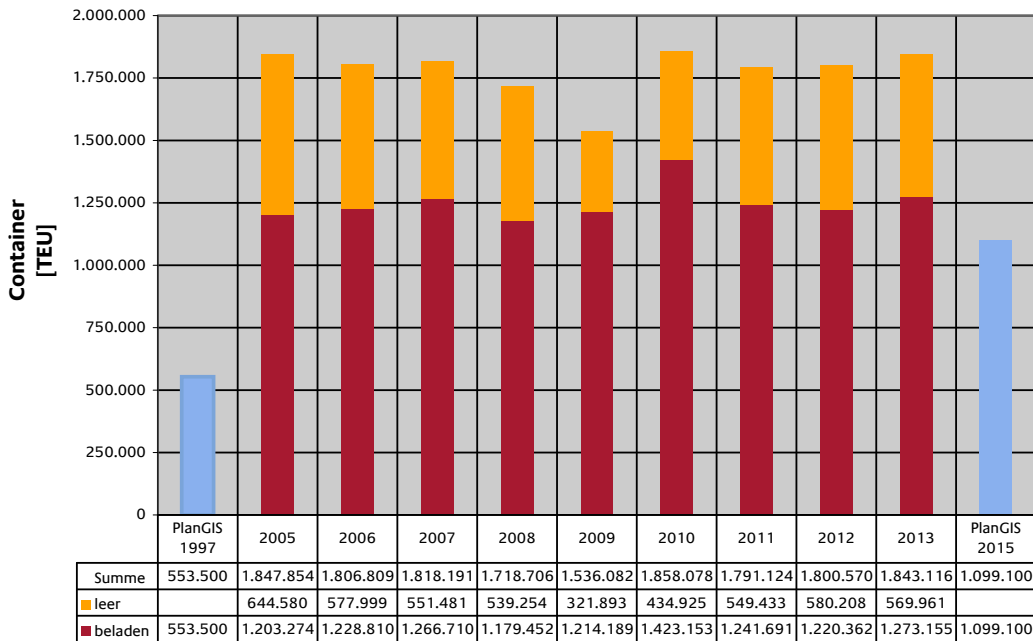
Übersicht GDWS Ast West – Containerverkehr 2013



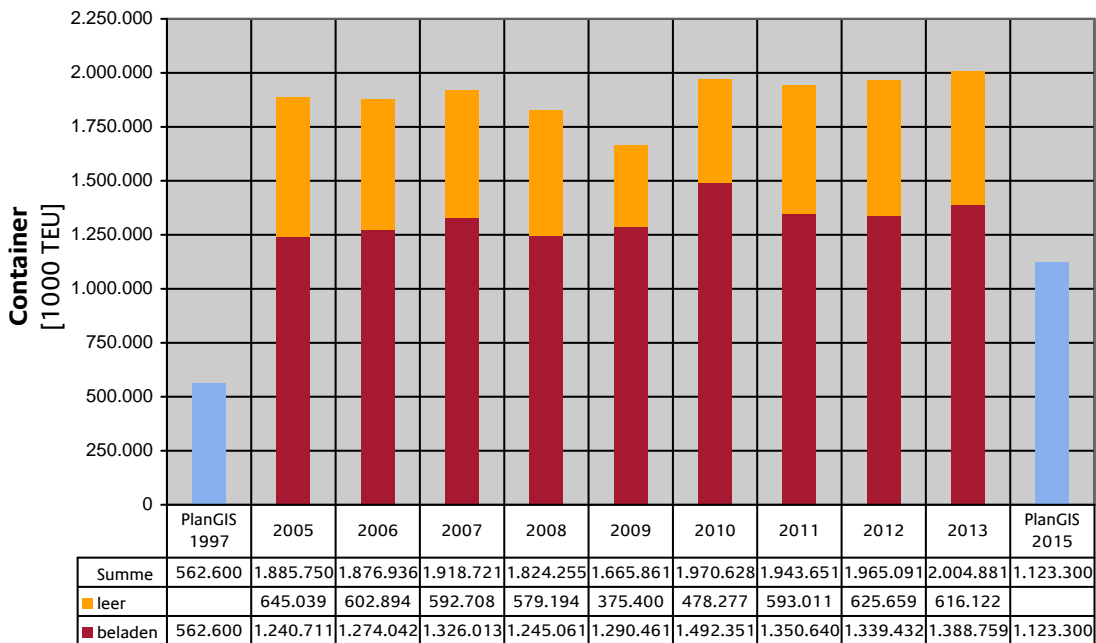
¹ Datengrundlage: Abgabenerhebungsprogramm (ASS) der WSV
² Datengrundlage: Statistisches Bundesamt

Rhein²

Lülsdorf – Orsoy in Gütertonnen/Jahr und Prognose nach PlanGIS

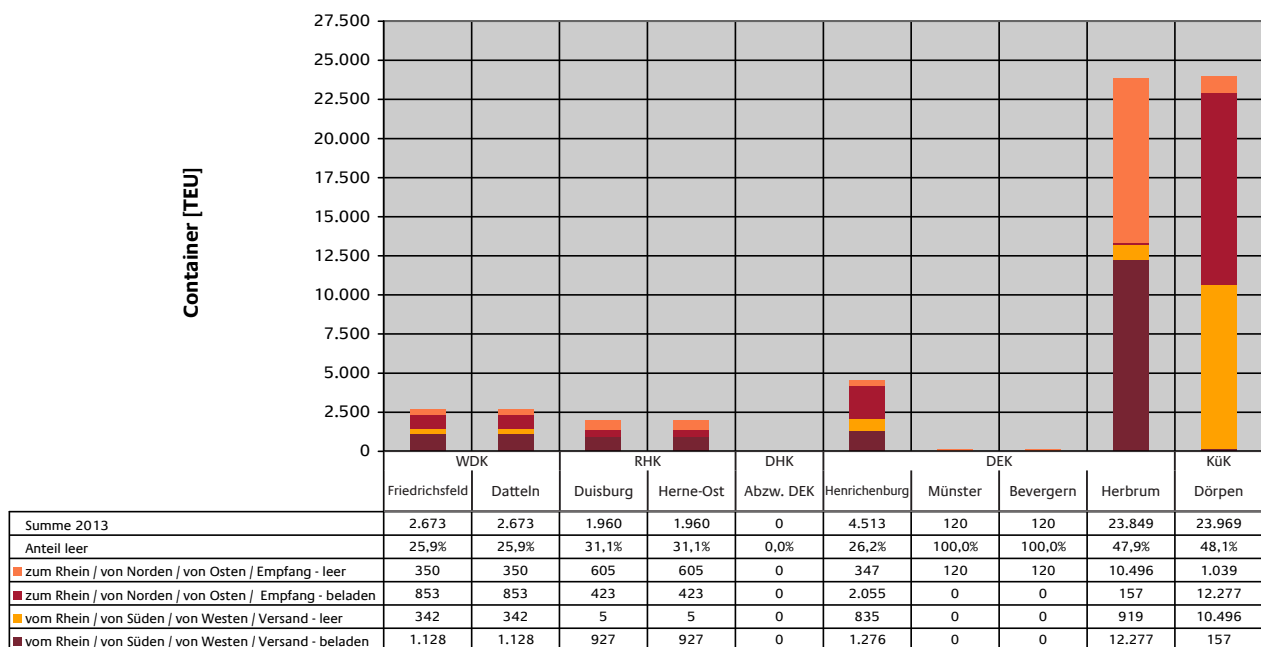


Orsoy – NL-Grenze in Gütertonnen/Jahr und Prognose nach PlanGIS



Übersicht Westdeutsches Kanalgebiet¹

Anzahl der transportierten Container

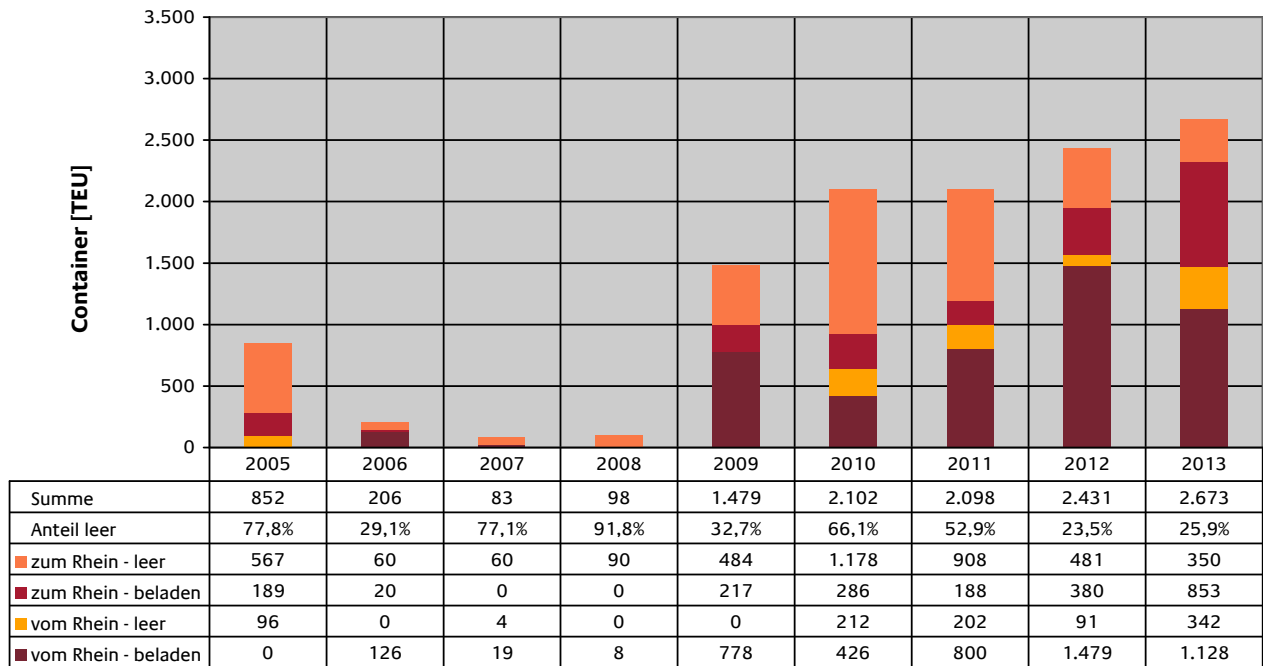


¹ Datengrundlage: Abgabenerhebungsprogramm (ASS) der WSV

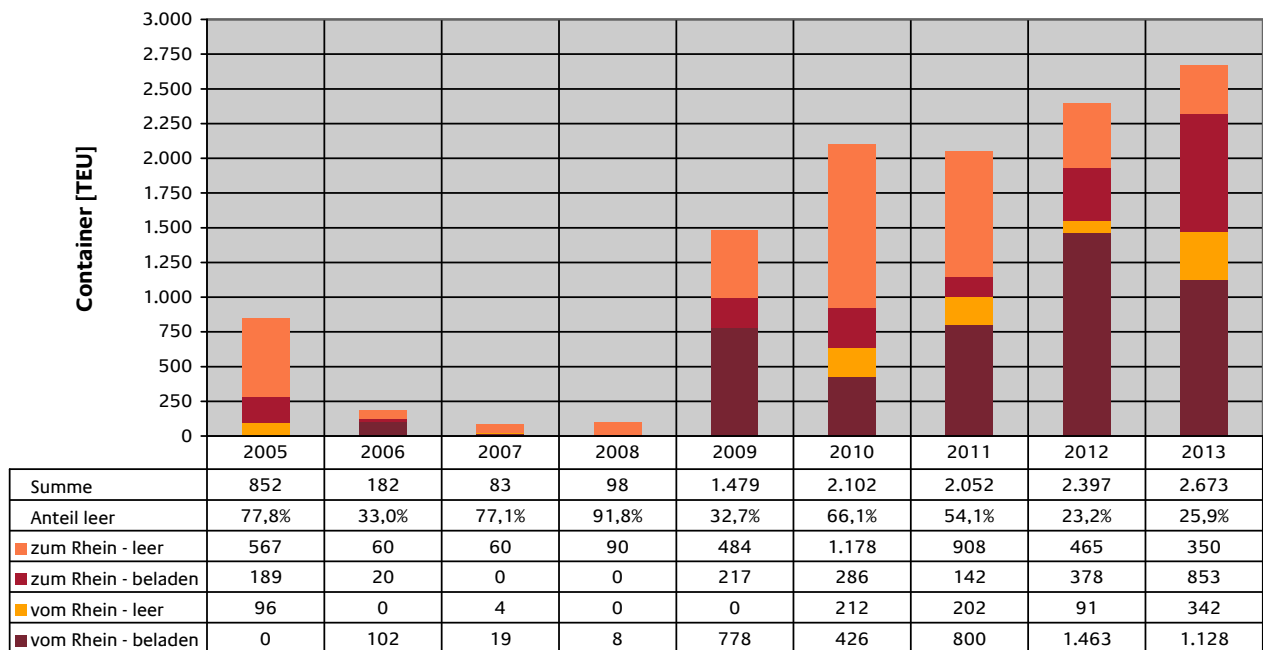
² Datengrundlage: Statistisches Bundesamt

Wesel-Datteln-Kanal¹

Schleuse Friedrichsfeld (Container in TEU)

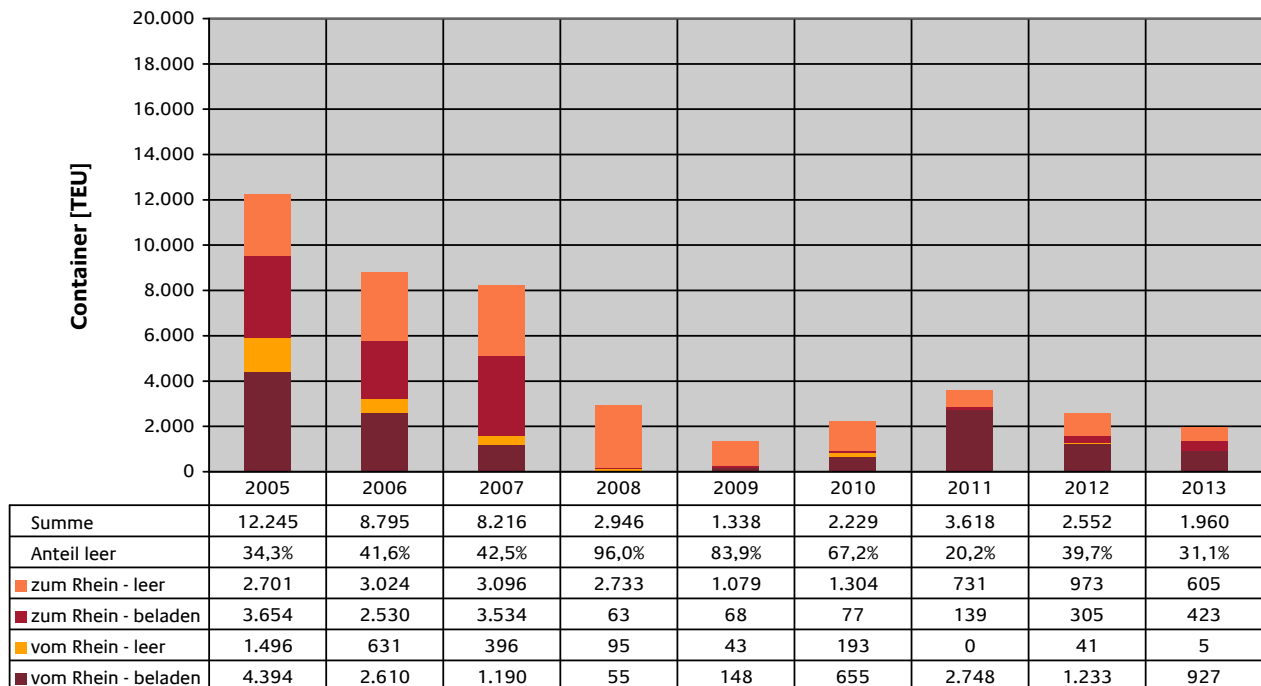


Schleuse Datteln (Container in TEU)

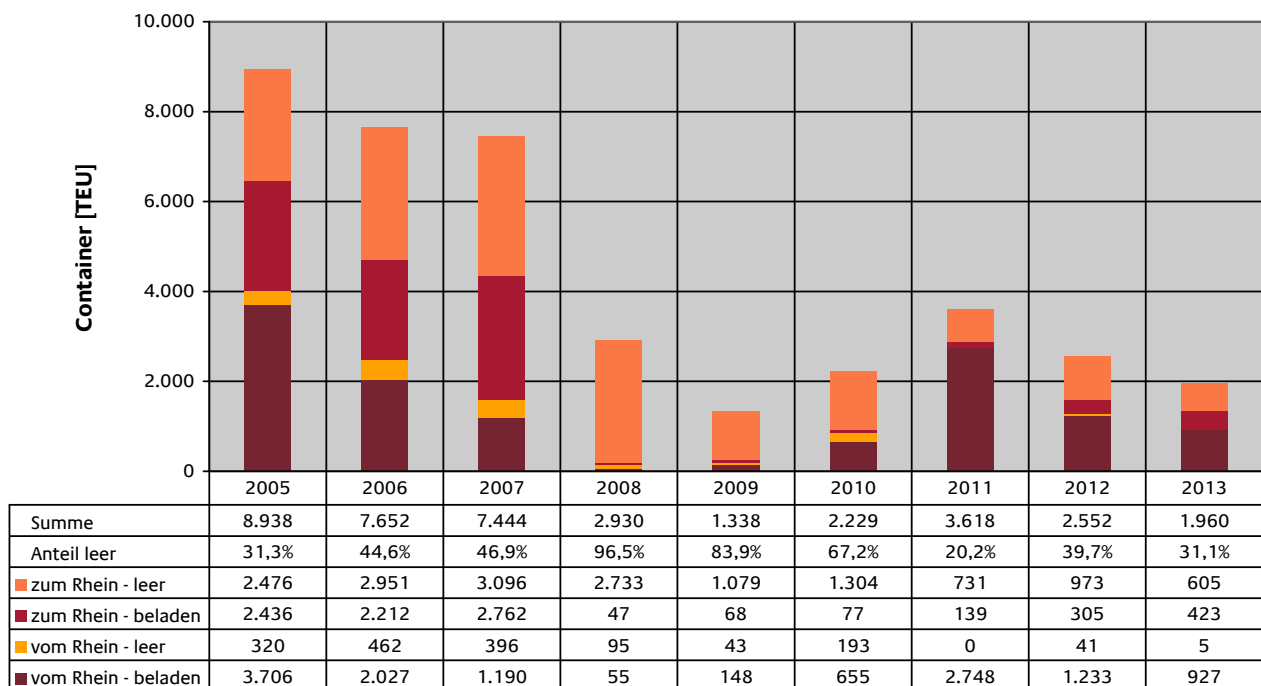


Rhein-Herne-Kanal¹

Schleusen Duisburg (Container in TEU)



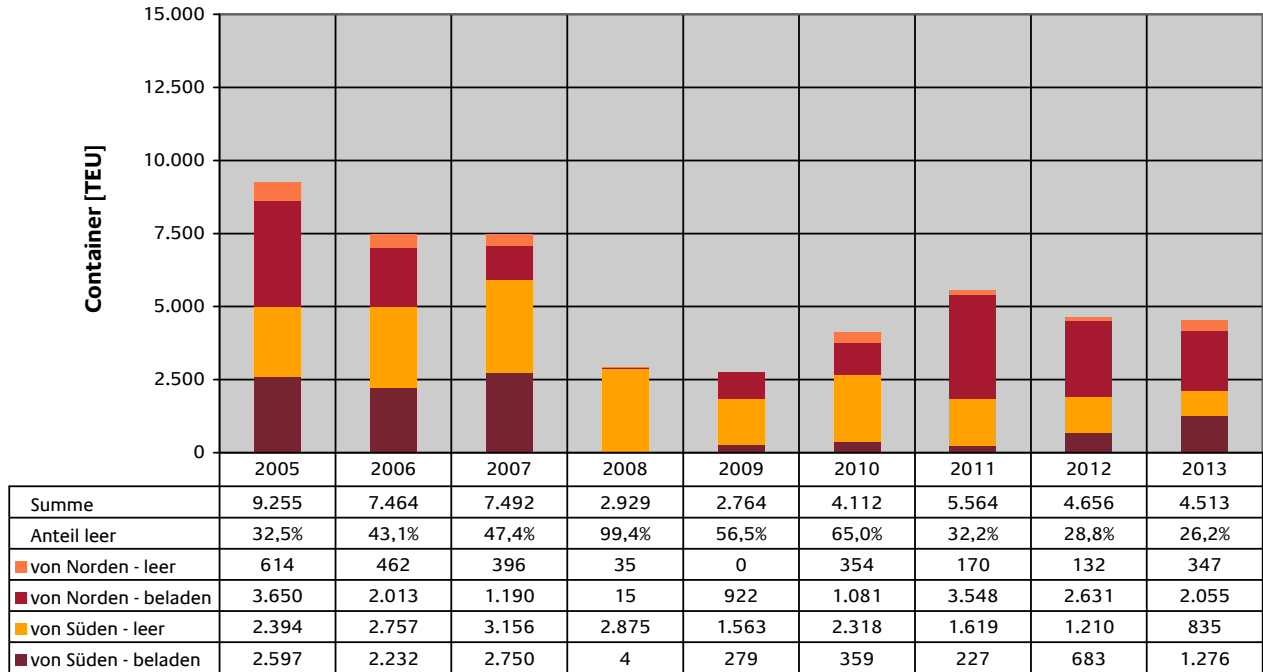
Schleuse Herne-Ost (Container in TEU)



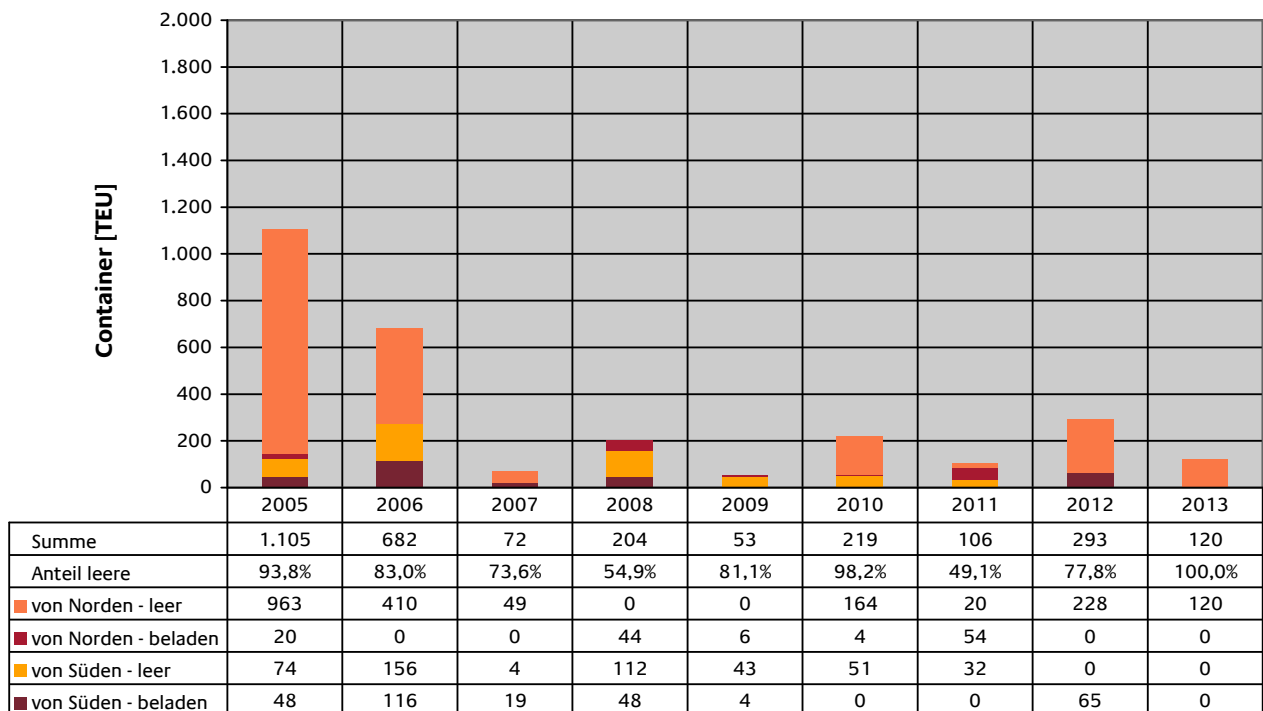
¹ Datengrundlage: Abgabenerhebungsprogramm (ASS) der WSV

Dortmund-Ems-Kanal¹

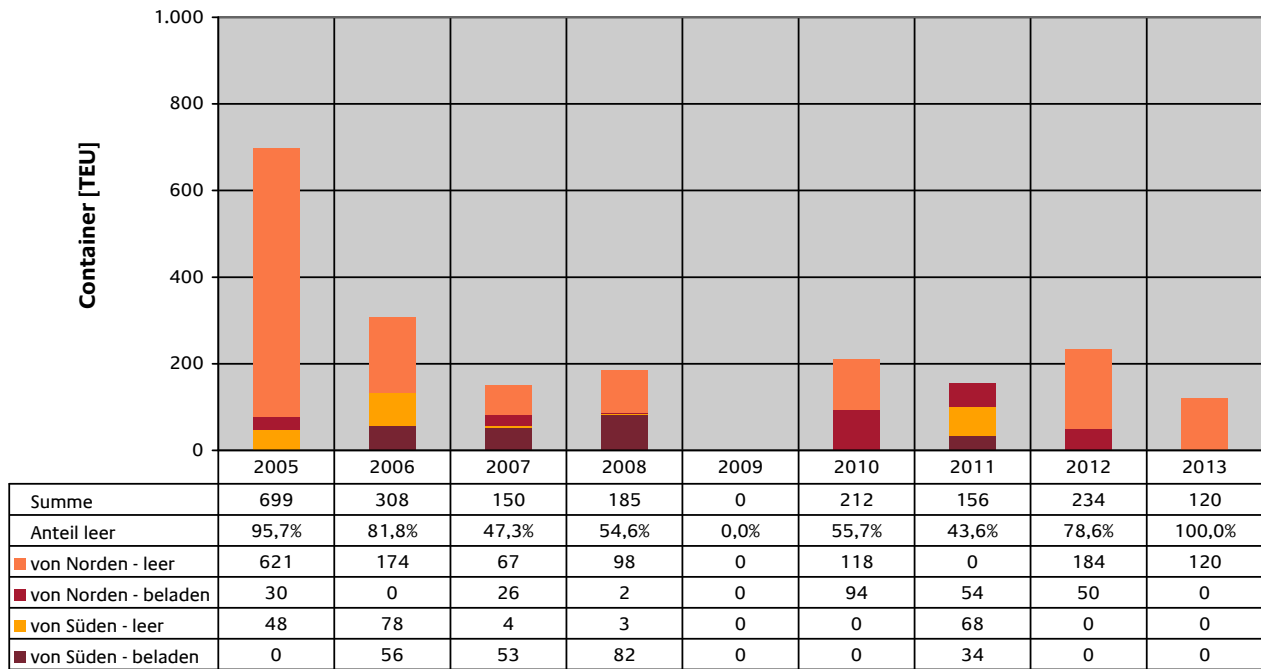
DEK Süd: Schleuse Henrichenburg (Container in TEU)



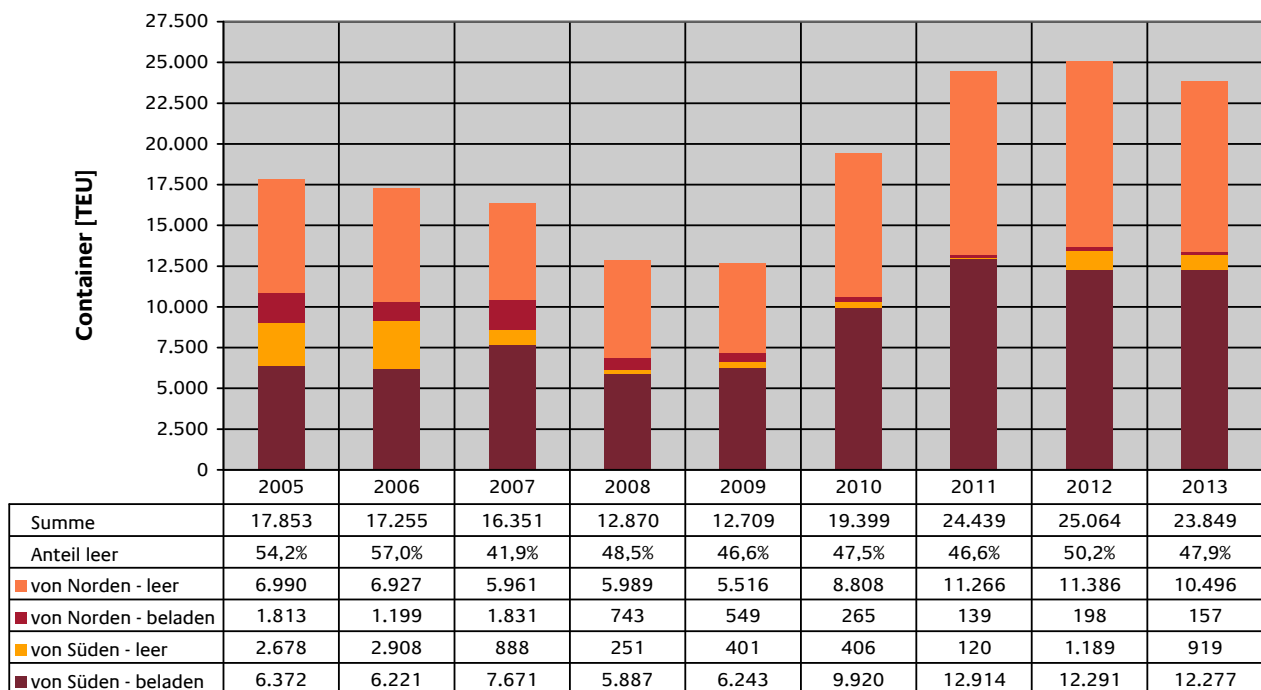
DEK Süd: Schleuse Münster (Container in TEU)



DEK Nord: Schleuse Bevergern (Container in TEU)



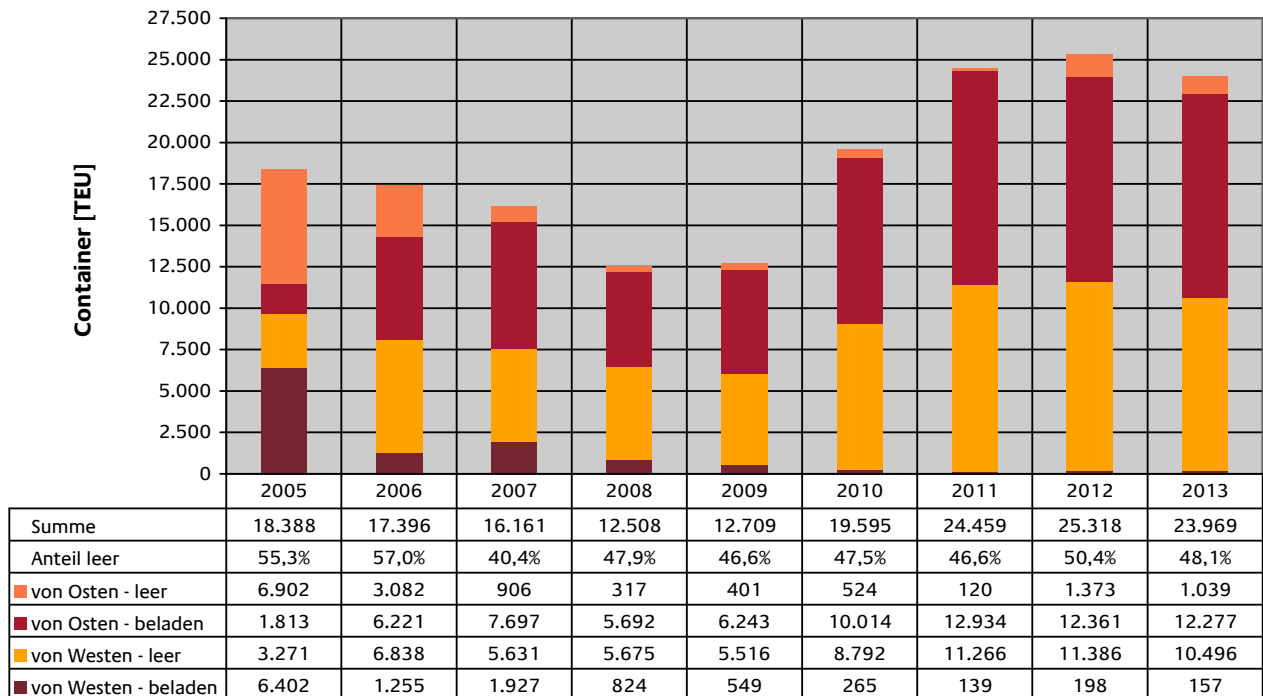
DEK Nord: Schleuse Herbrum (Container in TEU)



¹ Datengrundlage: Abgabenerhebungsprogramm (ASS) der WSV

Küstenkanal¹

Schleuse Dörpen (Container in TEU)



¹ Datengrundlage: Abgabenerhebungsprogramm (ASS) der WSV

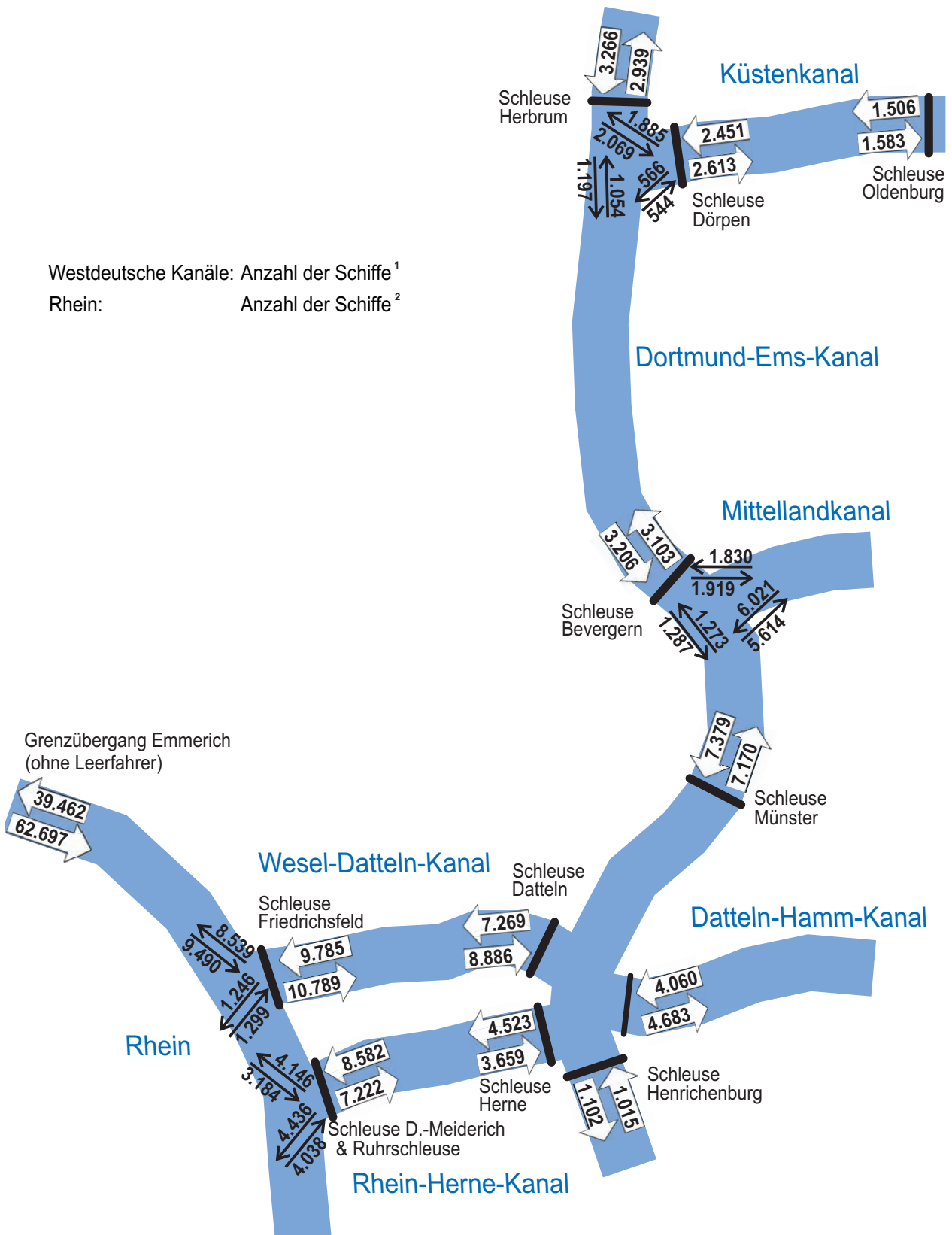
Anlage 3

Anzahl der Schiffe*

Übersicht GDWS ASt West – Schiffsverkehr 2013	68
Rhein	69
Übersicht Westdeutsches Kanalgebiet	70
Wesel-Datteln-Kanal	71
Rhein-Herne-Kanal	73
Datteln-Hamm-Kanal	75
Dortmund-Ems-Kanal	76
Küstenkanal	80

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

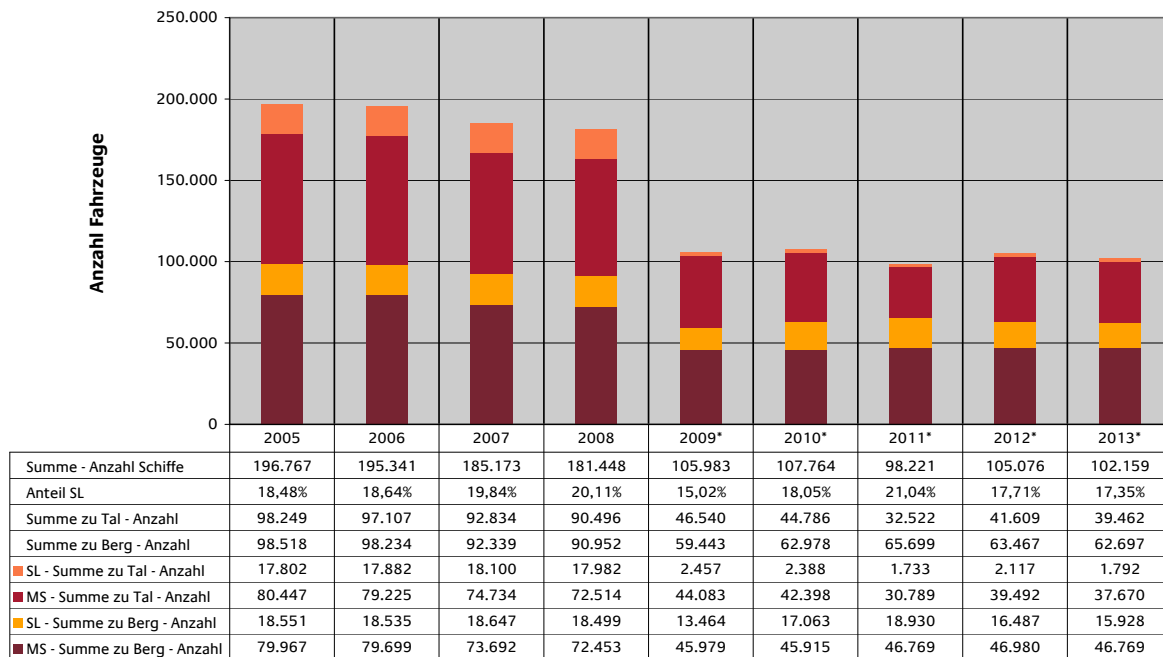
Übersicht GDWS AST West – Schiffsverkehr 2013



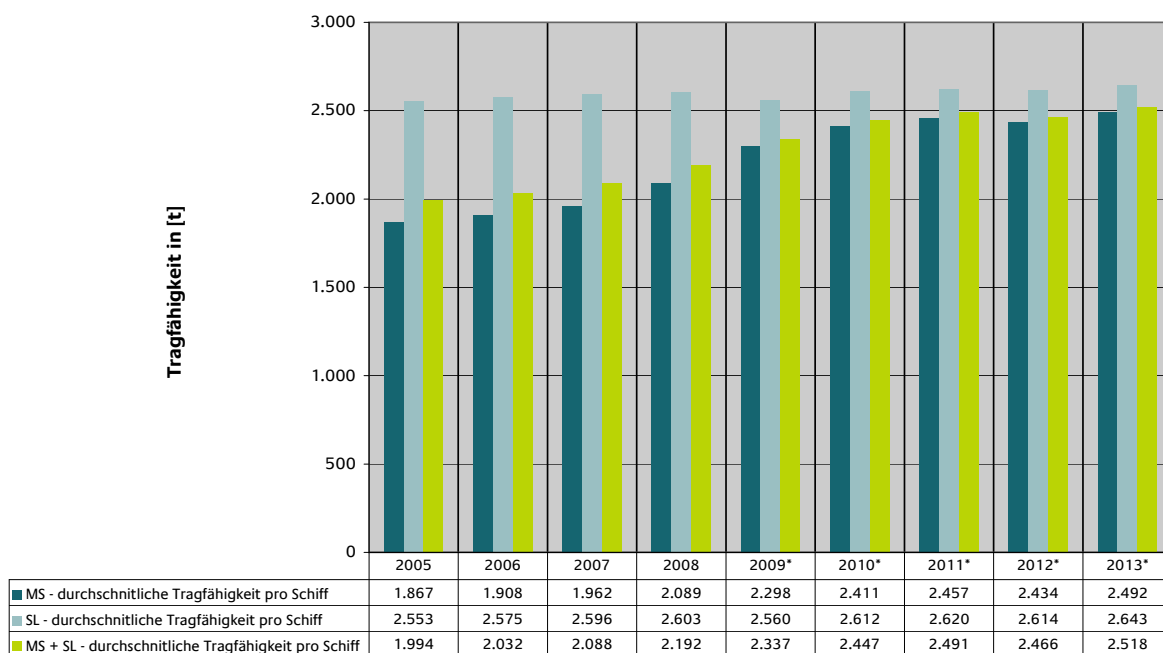
¹ Datengrundlage: Abgabenerhebungsprogramm (ASS) der WSV
² Datengrundlage: Statistisches Bundesamt

Rhein²

Durchgangsverkehr bei Emmerich



Durchschnittliche Schiffsgröße bei Emmerich



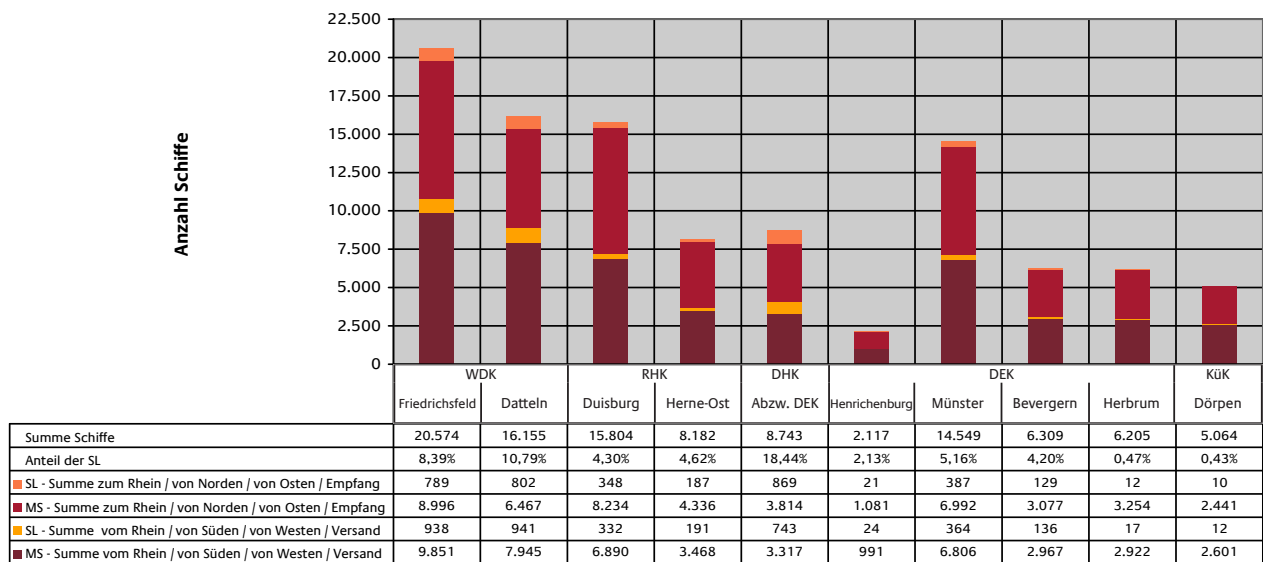
¹ Datengrundlage: Abgabenerhebungsprogramm (ASS) der WSV

² Datengrundlage: Statistisches Bundesamt

* seit 2009 erfasst das statistische Bundesamt nur noch beladene Schiffe

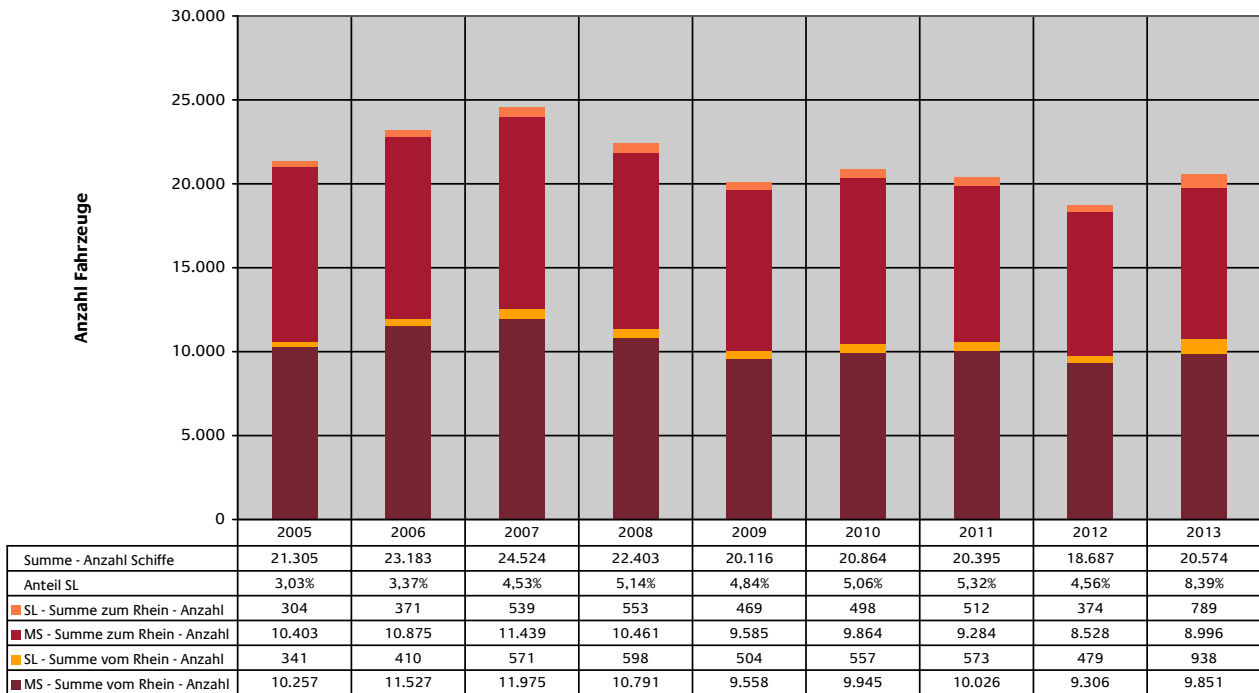
Übersicht Westdeutsches Kanalgebiet¹

Anzahl der Schiffe

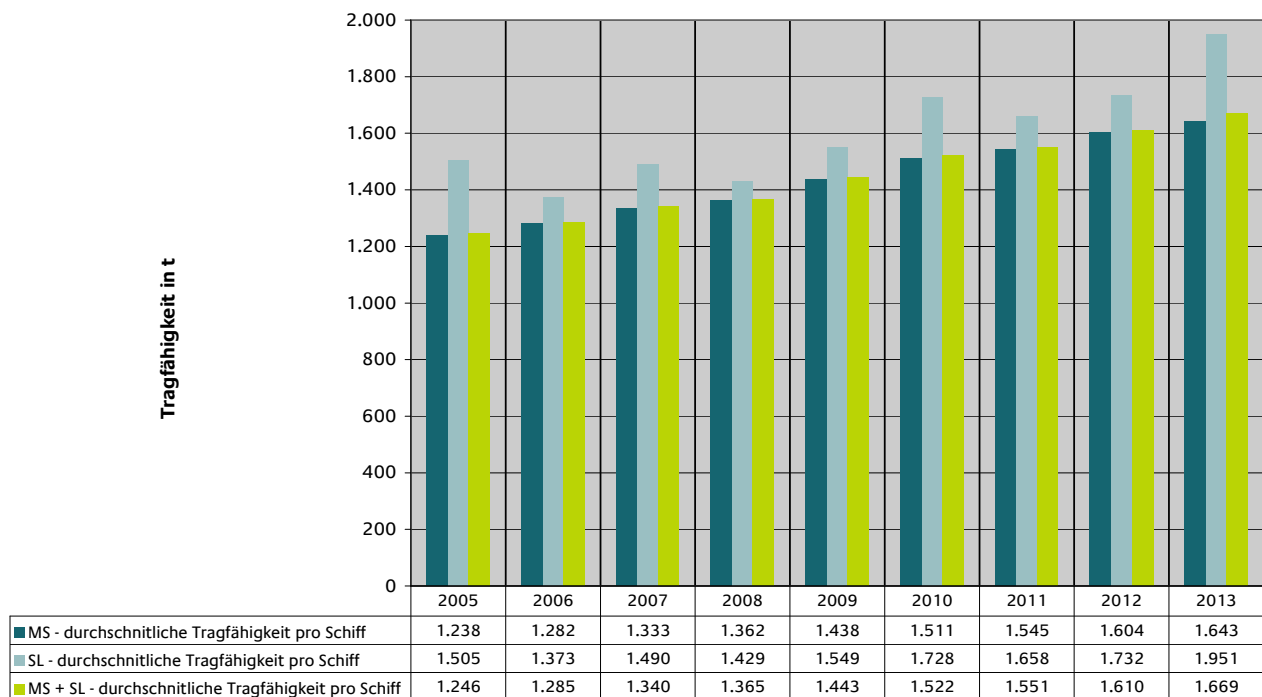


Wesel-Datteln-Kanal¹

Schleuse Friedrichsfeld (Anzahl der Schiffe/Jahr)



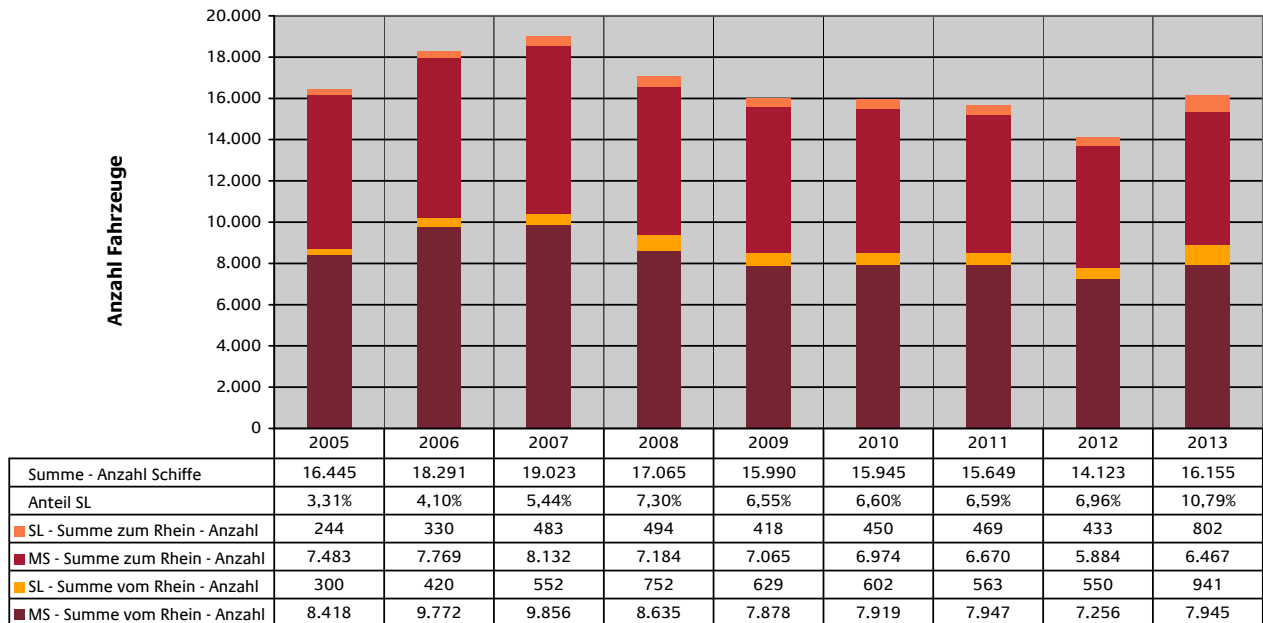
Schleuse Friedrichsfeld (Durchschnittsschiff)



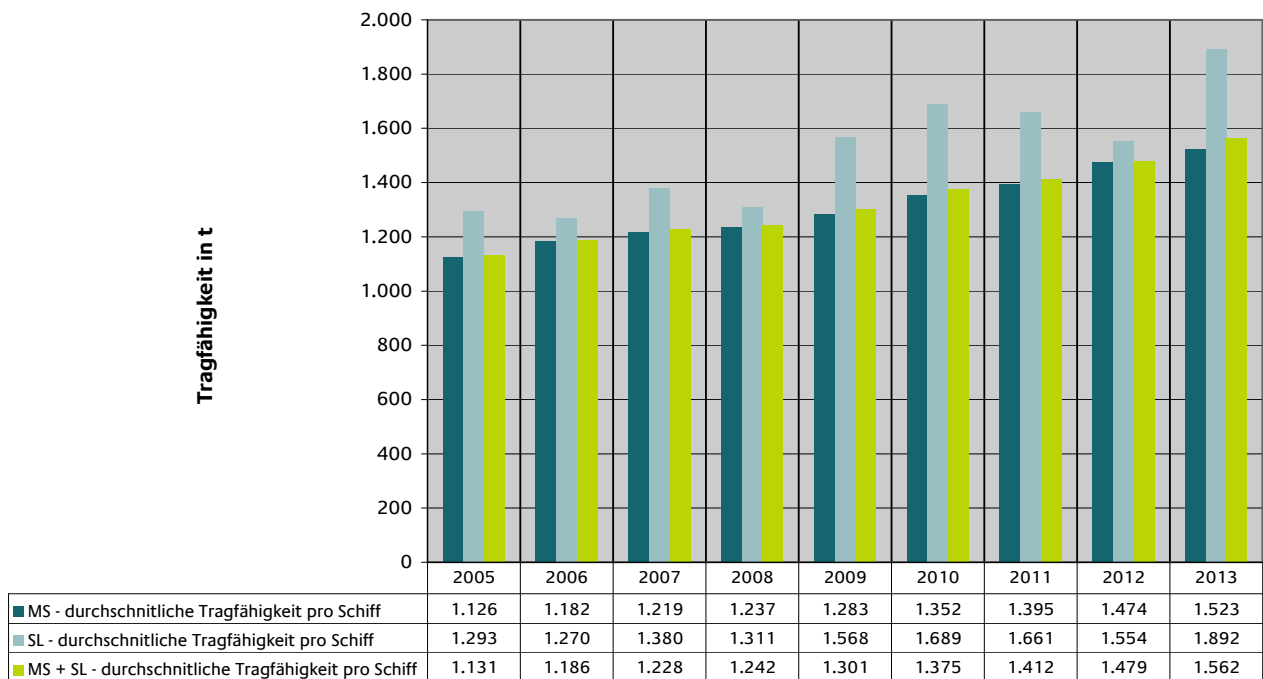
¹ Datengrundlage: Abgabenerhebungsprogramm (ASS) der WSV

Wesel-Datteln-Kanal¹

Schleuse Datteln (Anzahl der Schiffe/Jahr)

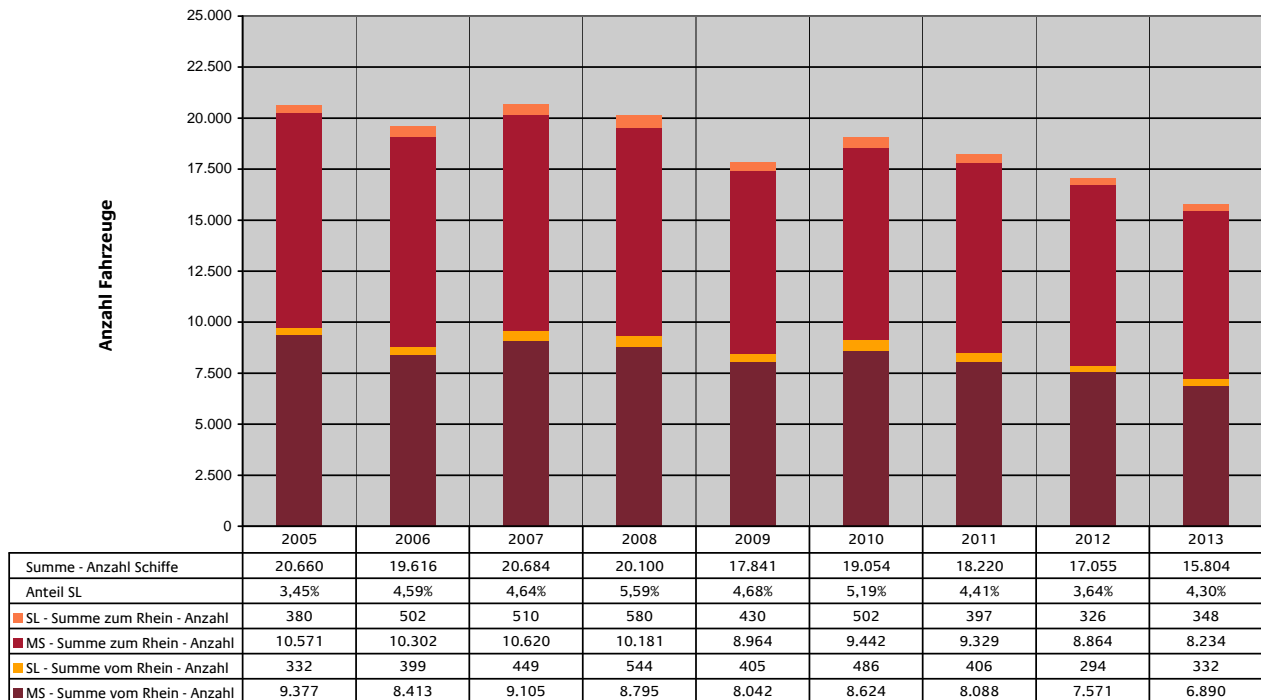


Schleuse Datteln (Durchschnittsschiff)

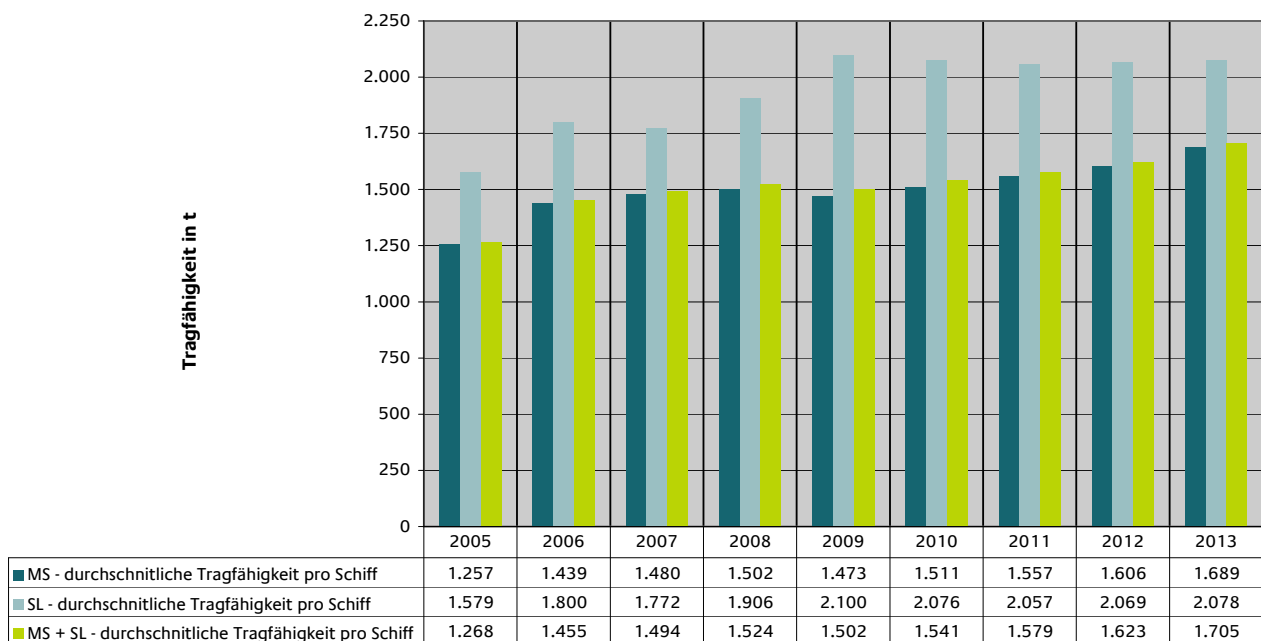


Rhein-Herne-Kanal¹

Schleusen Duisburg (Anzahl der Schiffe/Jahr)



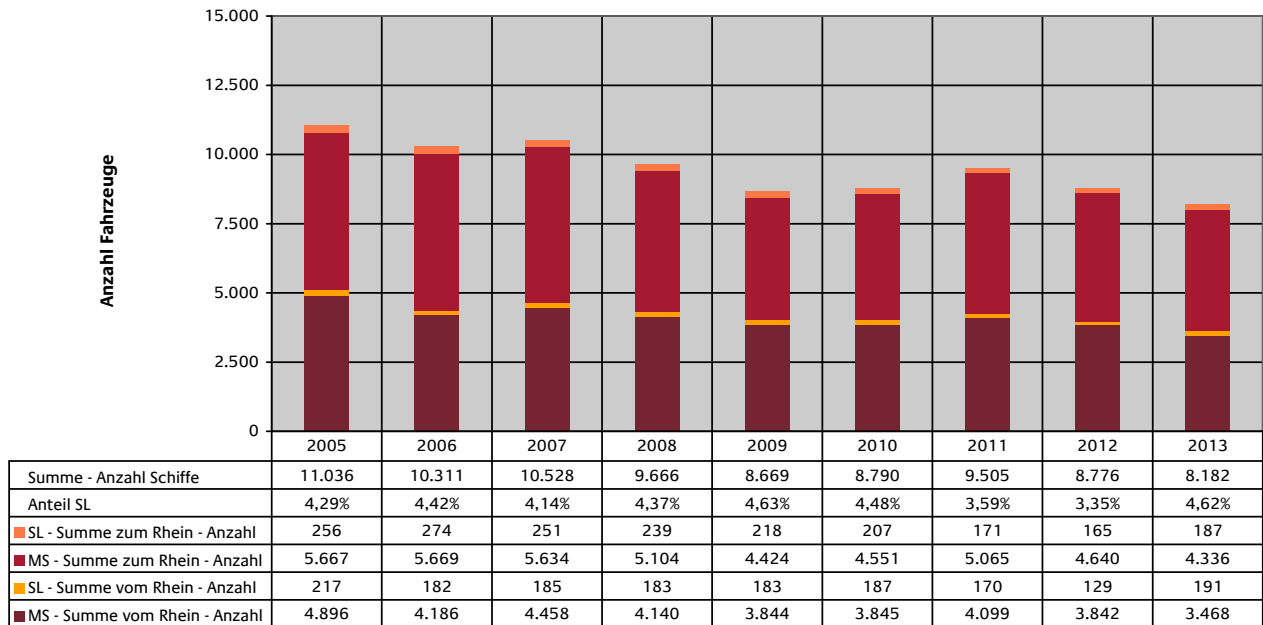
Schleusen Duisburg (Anzahl der Schiffe/Jahr)



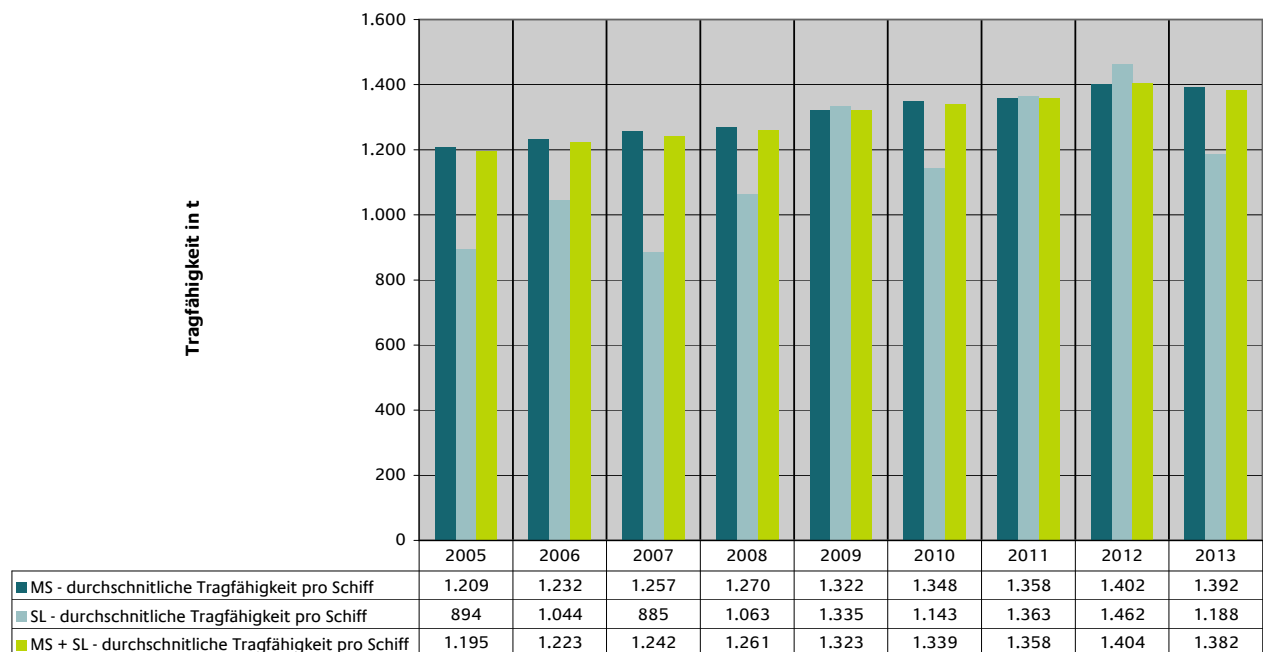
¹ Datengrundlage: Abgabenerhebungsprogramm (ASS) der WSV

Rhein-Herne-Kanal¹

Schleuse Herne-Ost (Anzahl der Schiffe/Jahr)

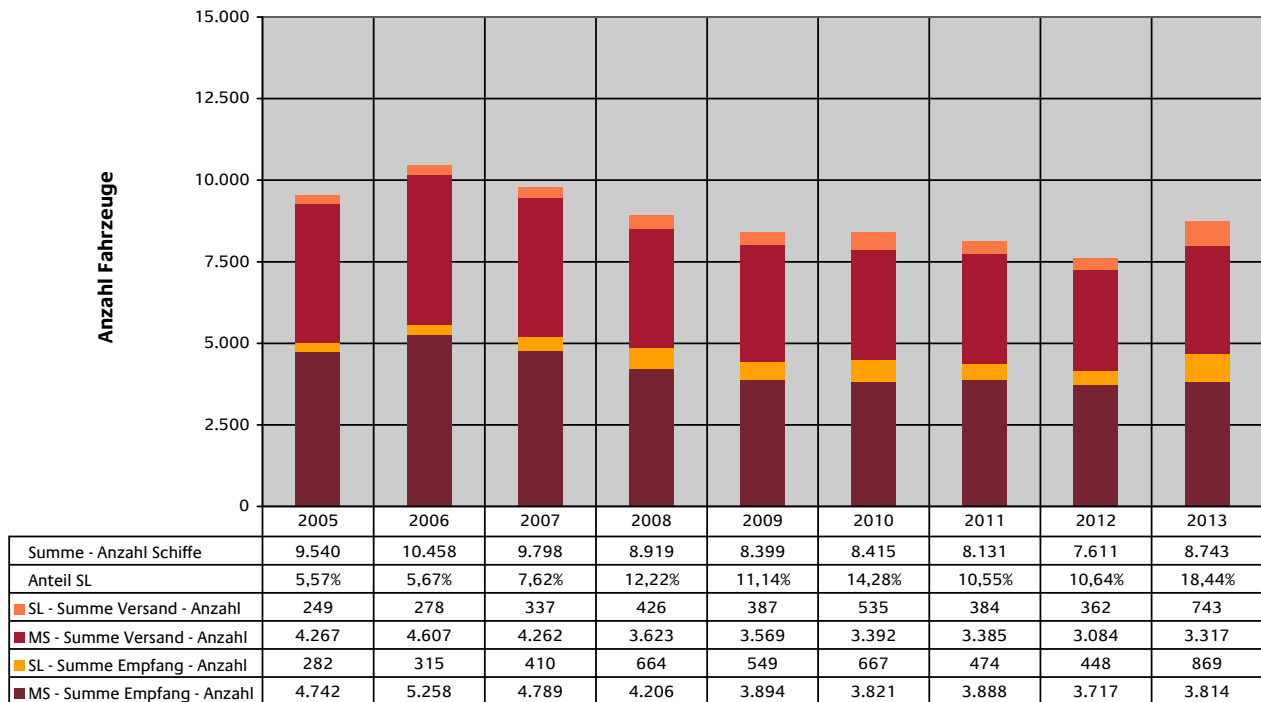


Schleuse Herne-Ost (Durchschnittsschiff)

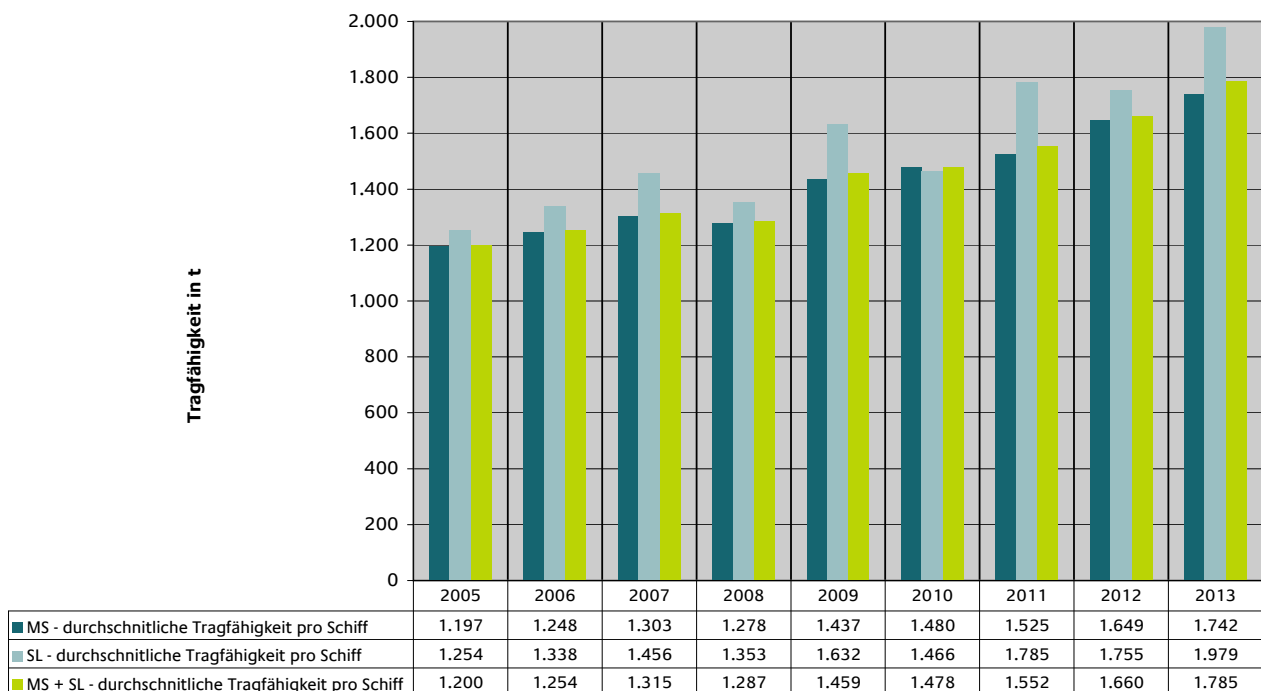


Datteln-Hamm-Kanal¹

Abzweig vom DEK in den DHK (Anzahl der Schiffe)



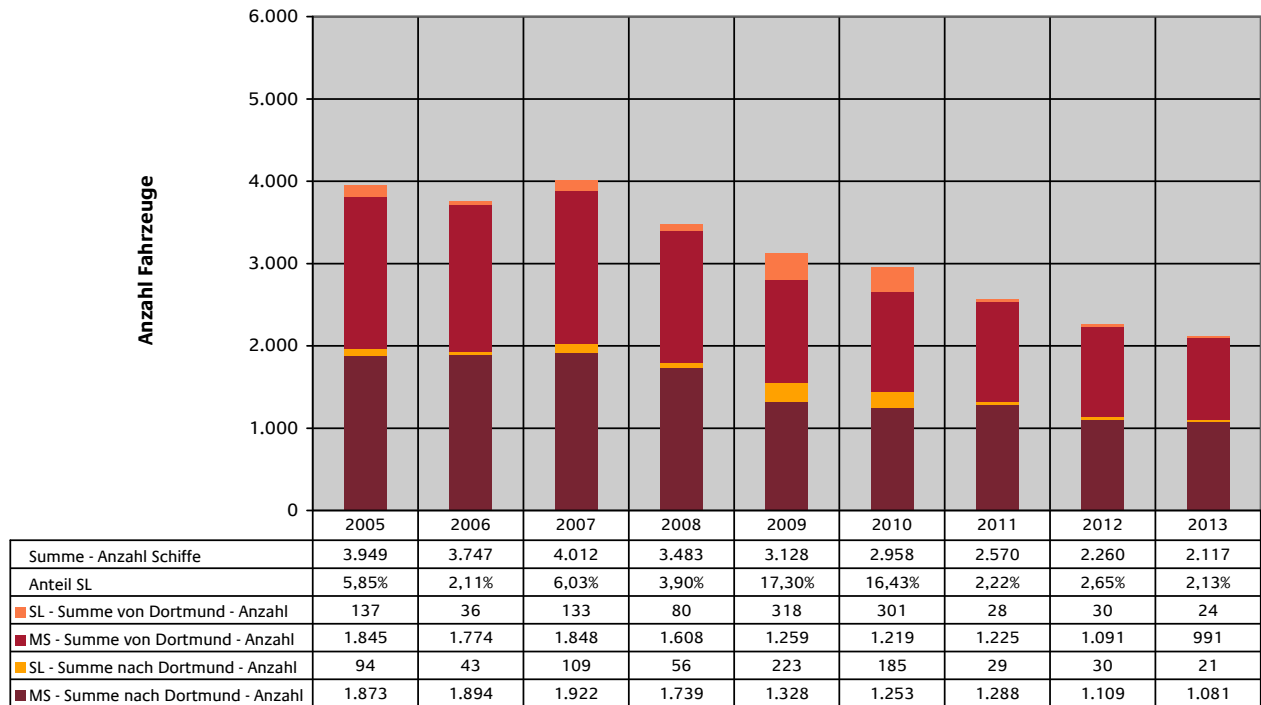
Abzweig vom DEK in den DHK (Durchschnittsschiff)



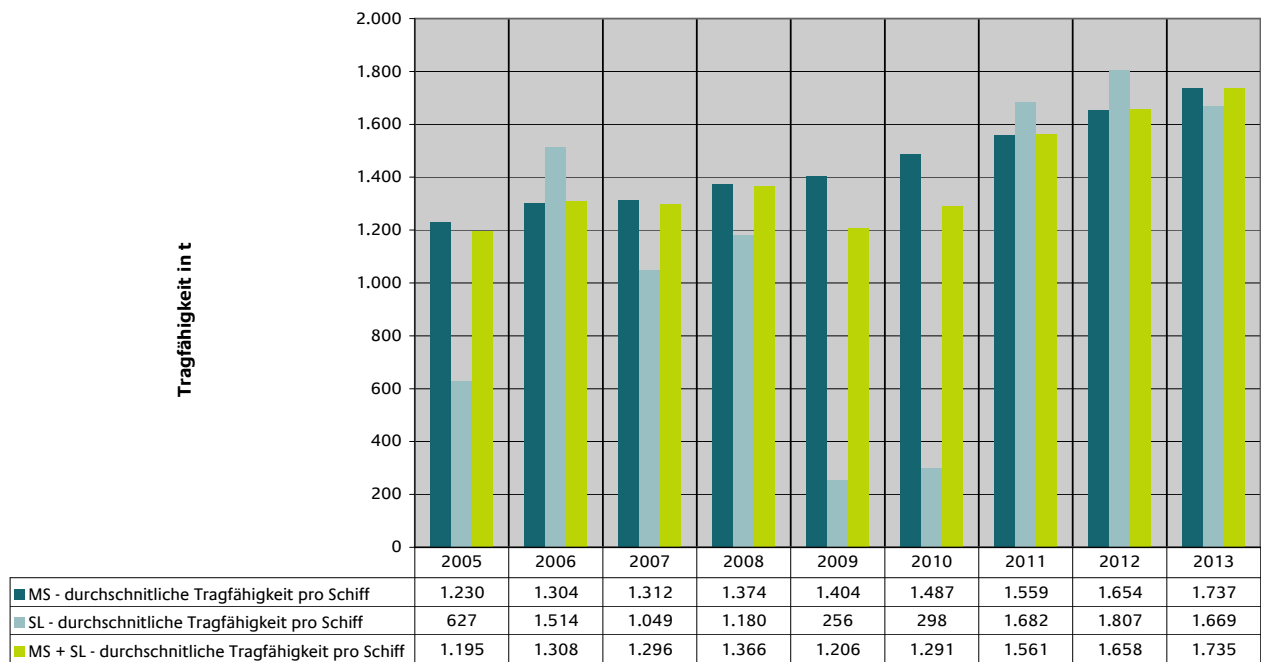
¹ Datengrundlage: Abgabenerhebungsprogramm (ASS) der WSV

Dortmund-Ems-Kanal¹

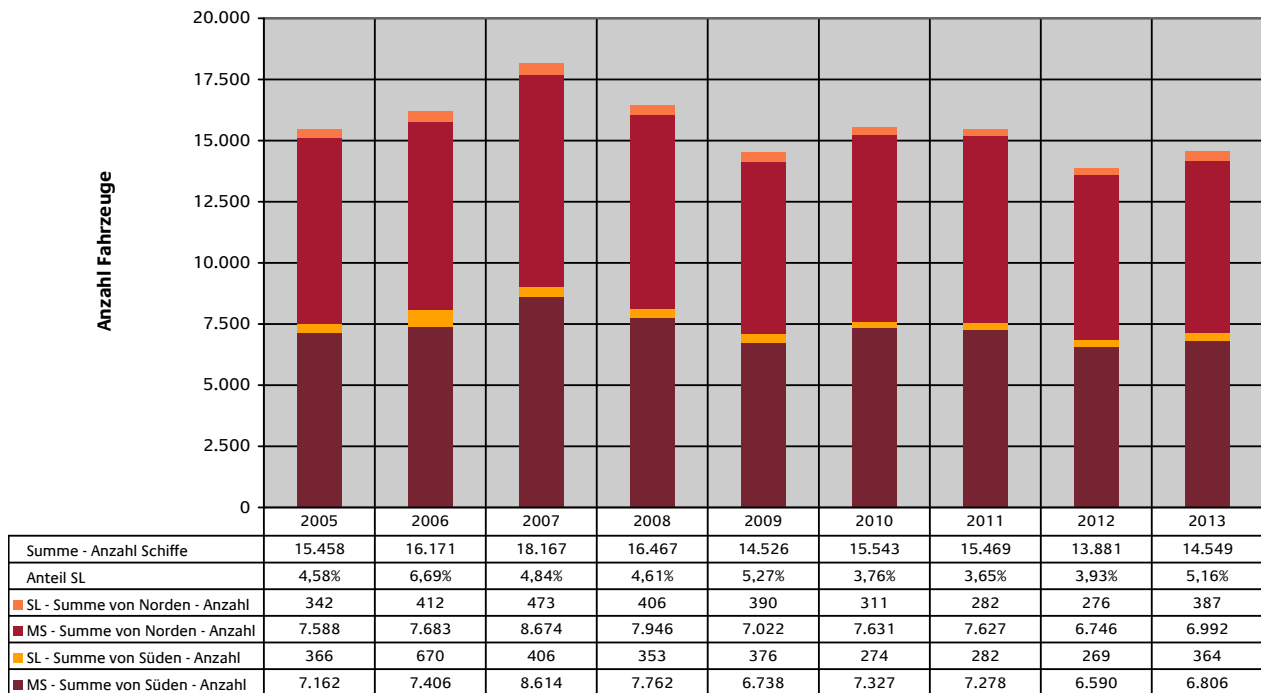
DEK Süd: Schleuse Henrichenburg (Anzahl der Schiffe/Jahr)



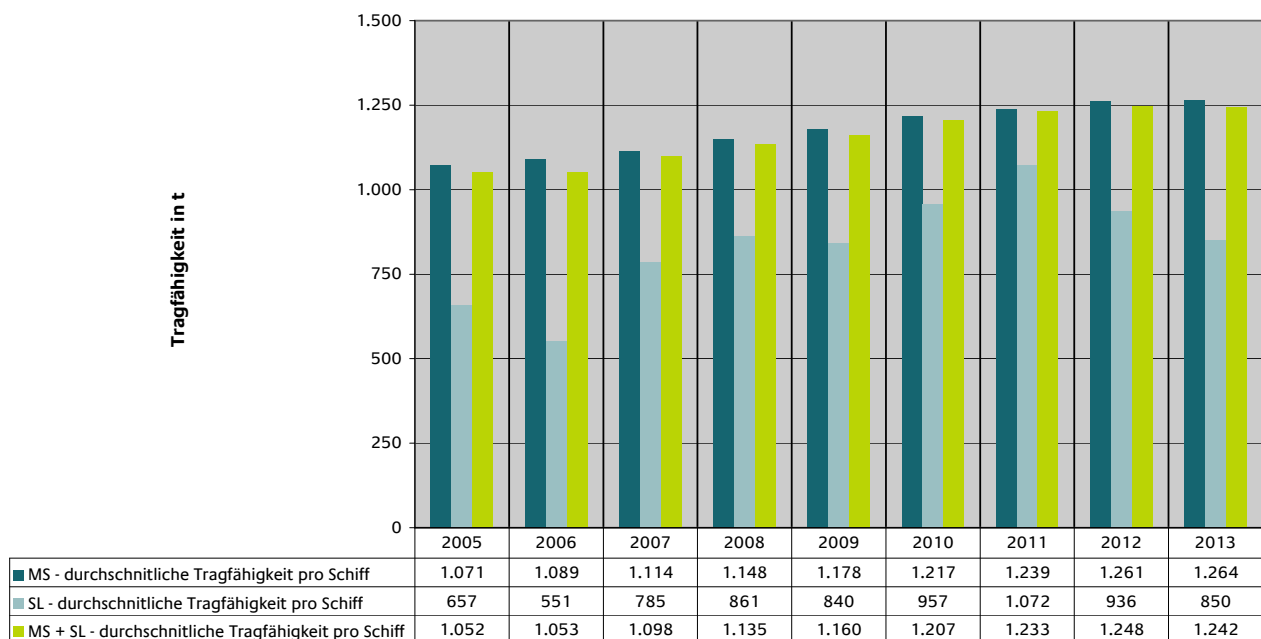
DEK Süd: Schleuse Henrichenburg (Durchschnittsschiff)



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



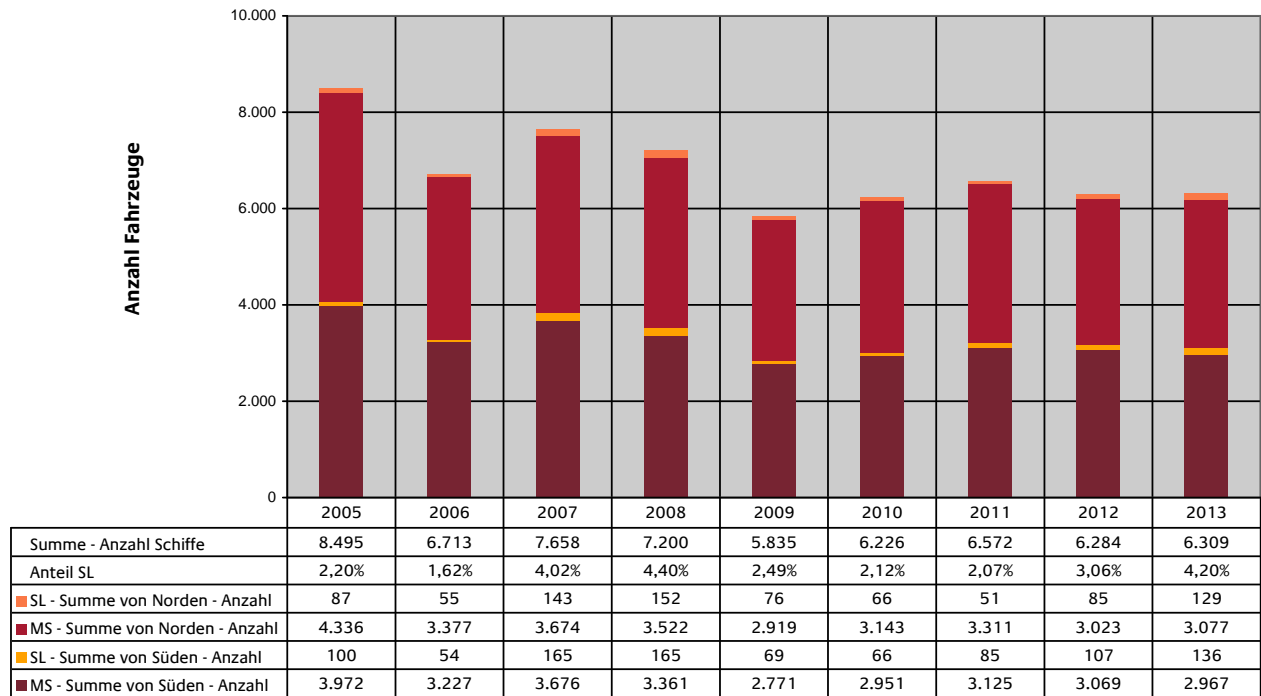
DEK Süd: Schleuse Münster (Durchschnittsschiff)



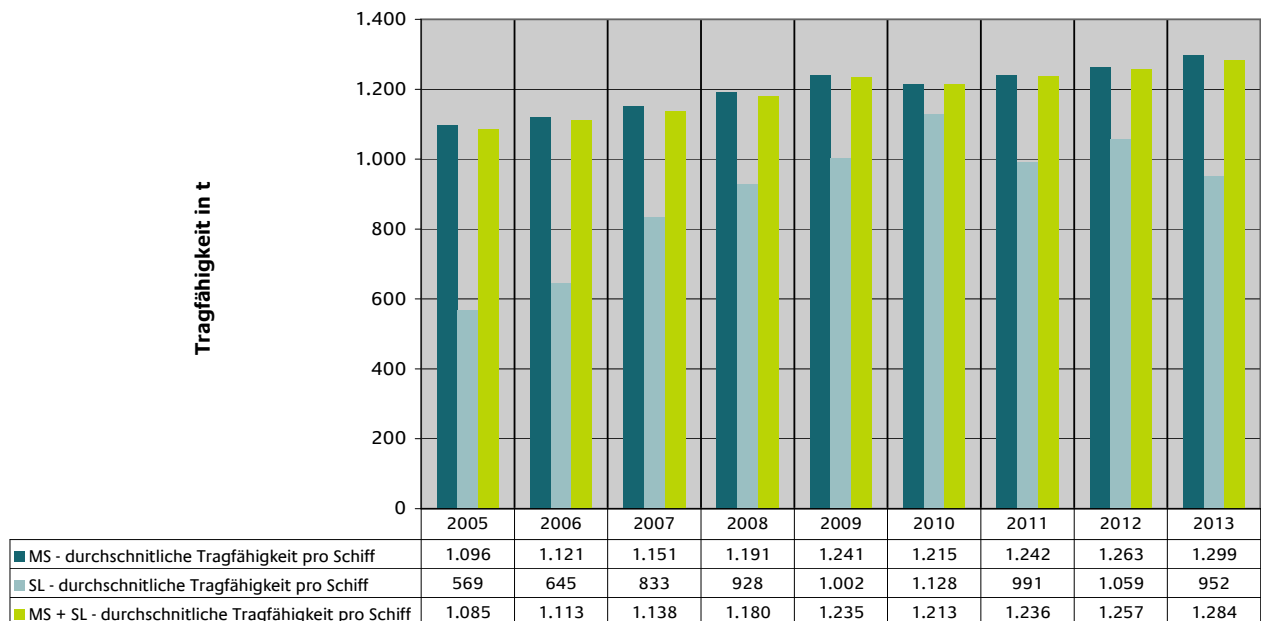
¹ Datengrundlage: Abgabenerhebungsprogramm (ASS) der WSV

Dortmund-Ems-Kanal¹

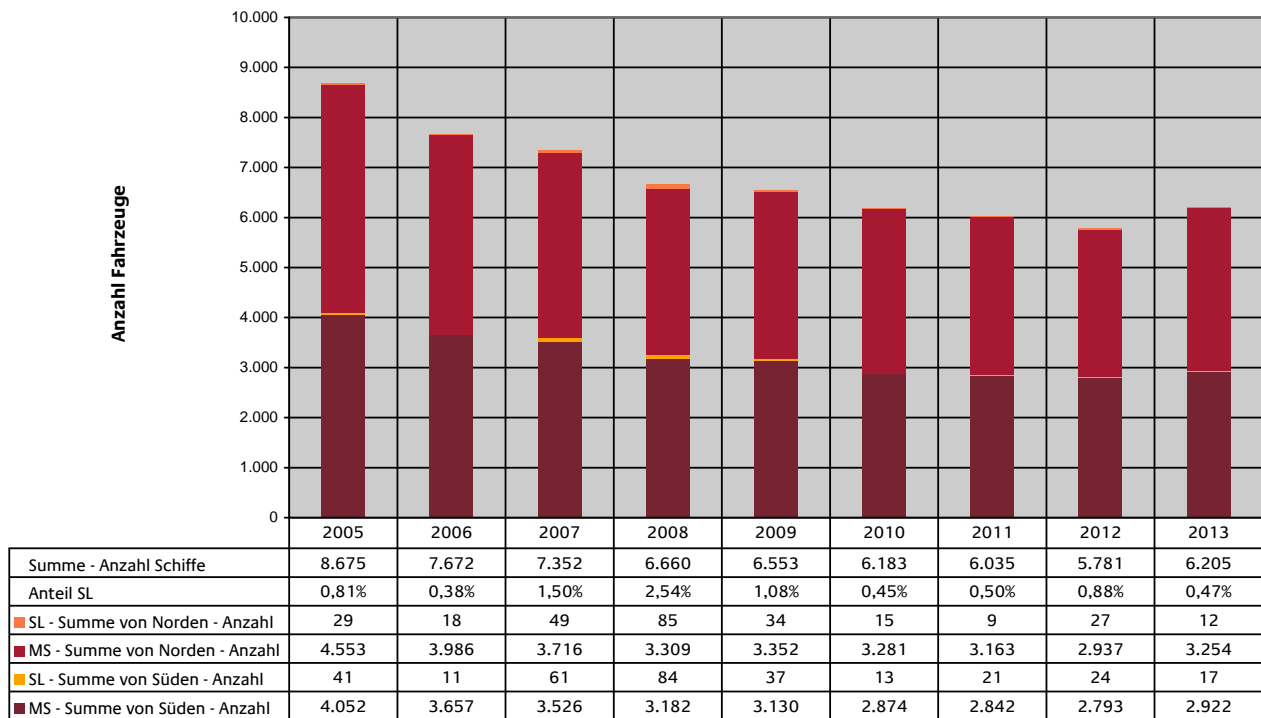
DEK Nord: Schleuse Bevergern (Anzahl der Schiffe/Jahr)



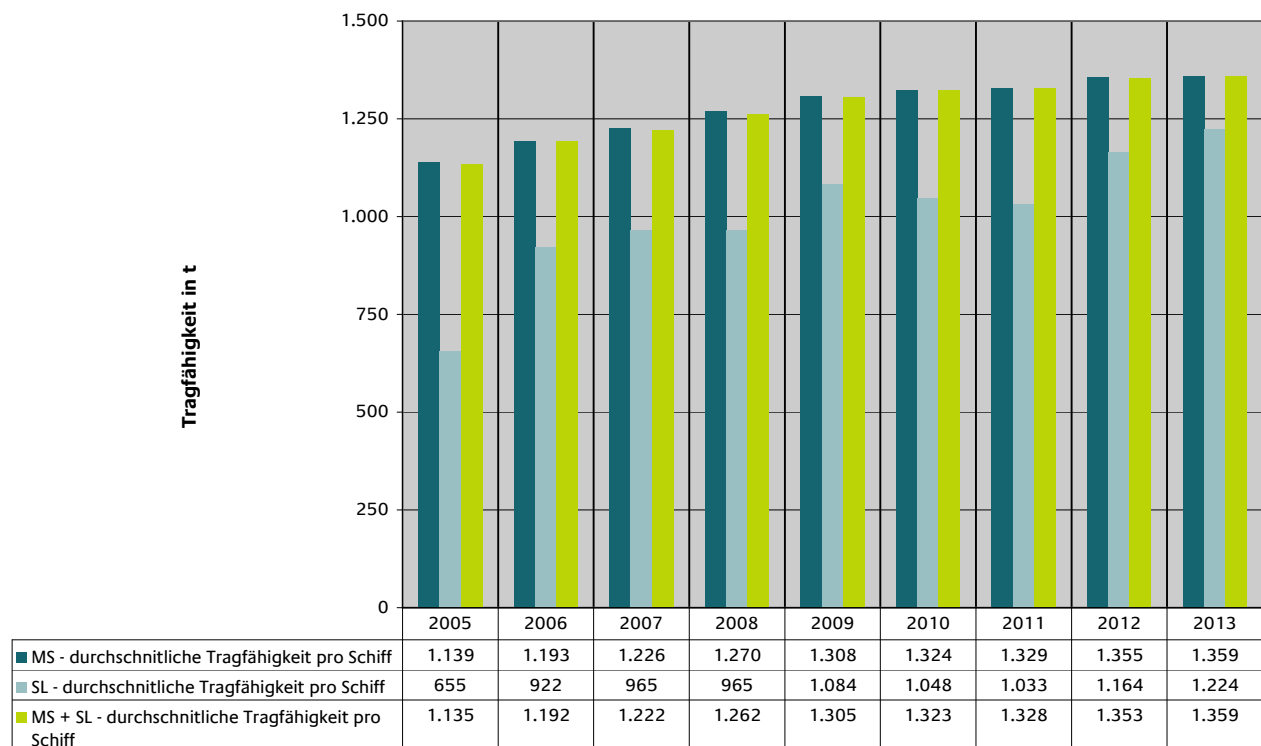
DEK Nord: Schleuse Bevergern (Durchschnittsschiff)



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



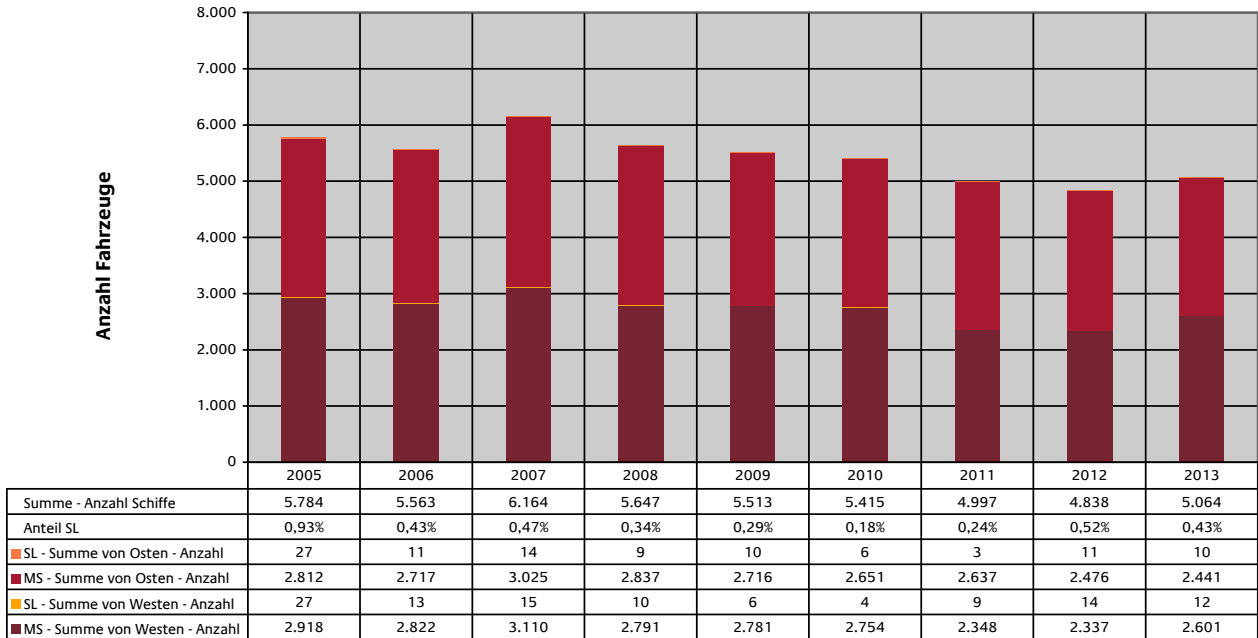
DEK Nord: Schleuse Herbrum (Durchschnittsschiff)



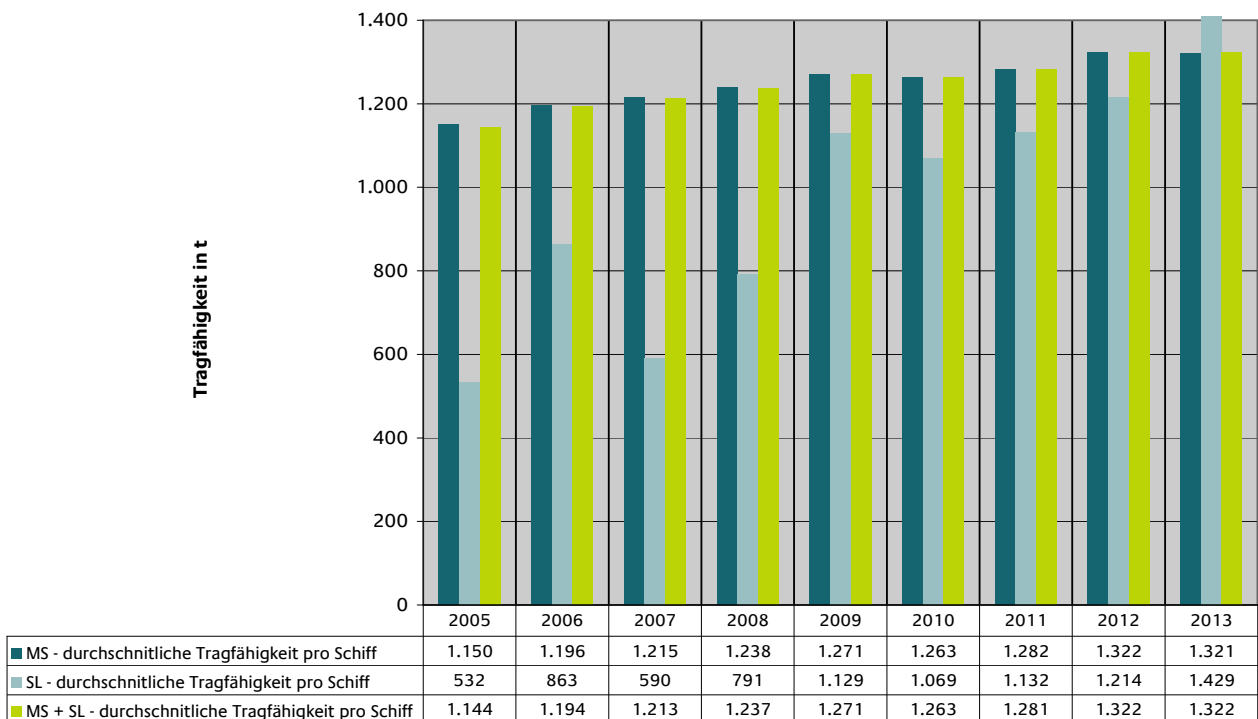
¹ Datengrundlage: Abgabenerhebungsprogramm (ASS) der WSV

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
BMVI	Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
DEK	Dortmund-Ems-Kanal
Destatis	Statistisches Bundesamt
DHK	Datteln-Hamm-Kanal
ERP	Existenzgründungskreditprogramm
ERP	European Recovery Programme
GDWS	Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt
GDWS ASt West	Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt – Außenstelle West
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
WSV	Wasser- und Schifffahrtsverwaltung

Grafik und Statistik:
Christian Meyer-Mölleringhof

Text- und Bildredaktion:
Renate Schäfer

Fotos:
© aeropics.de: S. 27
www.wsv.de: alle übrigen Fotos

**Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt
– Außenstelle West –**

Cheruskerring 11
48147 Münster
Telefon 0251 2708-0
Telefax 0251 2708-115
ast-west.gdws@wsv.bund.de
www.ast-west.gdws.wsv.de

Satz und Druck

Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie
Rostock (BSH)

Informationen

www.wsv.de
Stand: 2014

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

