



Zeitung: Binnenschifffahrt  
Datum: 6 / 2005

## **Die verkehrswirtschaftliche Bedeutung des WDK wächst - Betrachtungen zu Verkehr und Betrieb**

# Zukünftige Entwicklungen am Wesel-Datteln-Kanal

*Von Dipl.-Ing. Michael Heinz  
Ltd. Baudirektor  
Leiter des Dezernates  
Regionales Management  
Wasser- und Schifffahrtsdirektion West,  
Münster*

### **1. Regionale und überregionale Bedeu- tung des WDK**

Wasserstraßen waren und sind im Ruhrgebiet eine der wesentlichsten verkehrlichen Infrastrukturen. Es ist kaum vorstellbar, dass ohne sie die Industrialisierung in den letzten 100 Jahren möglich gewesen wäre; sie haben Wirtschaftswachstum und Warenaustausch sichergestellt. Das dynamische und langandauernde Industriewachstum im Ruhrgebiet gab den Anstoß zum Bau des Wesel-Datteln-Kanal, nachdem bereits ein Viertel Jahrhundert vorher mit dem Bau des Dortmund-Ems-Kanals der Grundstein für die Anbindung der Region an die deutschen Seehäfen geschaffen wurde. Nach dieser Nord-Süd-Verbindung erkannte man sehr bald die Notwendigkeit auch leistungsfähige Wasserstraßen für die West-Ost-Verbindung zwischen dem Rhein mit seinen Mündungshäfen und der Ems, Weser und Elbe anzubieten.

Doch unterscheidet sich der Wesel-Datteln-Kanal hinsichtlich seiner verkehrswirtschaftlichen Bedeutung ganz wesentlich vom Dortmund-Ems-Kanal und vom Rhein-Herne-Kanal. Nicht nur der geografische Verlauf, sondern auch der Zweck ist verschieden. Schon aus der Analyse der historischen Motive zum Bau des neuen Kanals wird deutlich, dass mit dieser Wasserstraßenverbindung die überregionale Komponente im Vordergrund stand. Weniger die unmittelbare Anbindung der örtlichen Industriestandorte, sondern die Vernetzung neuer weiterer Kunden und Abnehmer der Waren standen im Vordergrund der politischen Investitionsentscheidung. Ein weiterer kennzeichnender verkehrswirtschaftlicher Charakter dieser Kanalverbindung war die sich abzeichnende Überlastung des Rhein-Herne-Kanals mit seiner Versorgungsfunktion für das westliche und südliche Ruhrgebiet sowie die wachsende Industrialisierung Ostwestfalens und des niedersächsischen Raums.

Über diese vorrangig überregionale Komponente hinaus wurde mit dem Kanalbau aber auch der Angebotscharakter einer Wasserstraße für die Region spürbar. Für das nördliche Ruhrgebiet ergaben sich neue Produktions- und Beschäftigungseffekte zusätzlich zu der zu diesem Zeitpunkt überwiegend montanbestimmten Industrialisierung im südlichen Ruhrgebiet. Die neu geschaffene Wasserstraßenverbindung hat ganz erheblich zum nachhaltigen Erfolg der Neuansiedlung der chemischen und petro-chemischen Industrie im Raum Marl beigetragen. Daneben konnte zunehmend auch der in den letzten hundert Jahren immer weiter gen Norden gewanderte Kohleabbau von dieser Wasserstraßenverbindung profitieren. Bis heute wird noch ein bedeutender Anteil Kohle im Zechenhafen der Gewerkschaft Auguste Victoria umgeschlagen. Heute ist der Wesel-Datteln-Kanal für die West-Ost-Magistrale vom Rhein nach Berlin wegen seines höchsten



Verkehrsanteils der bedeutendste Abschnitt dieser Verkehrsachse.

### 2. Heutige verfügbare Verkehrsinfrastruktur

Seit Eröffnung ist der Kanalquerschnitt in mehreren Ausbausritten an die wachsenden Schiffsabmessungen angepasst worden. Mit der im Jahr 1989 fertiggestellten Querschnittserweiterung für die Wasserstraßenklasse (WaStrKI) IV b ist der Kanal heute für Großmotorgüterschiffe und Schubverbände mit einer Abladetiefe bis 2,80 m, einer Breite bis 11,40 m und einer Länge bis 185 m nutzbar (entspricht Nutzbarkeit für WaStrKI V b). Mit den zwischen 1964 und 1970 an jeder Kanalstufe errichteten zweiten Schleusen steht dem wachsenden Verkehr eine hohe Schleusungs-

kapazität zur Verfügung; zuvor wurde bereits die Schleuse Friedrichsfeld zwischen 1960 und 1964 um die zweite Schleuse erweitert.

Gleichzeitig mit dem in den achtziger Jahren laufenden Streckenausbau wurde ein Großteil der Brücken auf das Standardmaß für Brückendurchfahrthöhen von 5,25 m über oberen Betriebswasserstand angehoben oder neu errichtet; allerdings konnten damals noch nicht alle Brücken ersetzt werden; derzeit haben 15 von 74 Brücken noch nicht das optimale Soll-Maß von 5,25 m für uneingeschränkten 2-lagigen Containerverkehr. Allerdings werden seit einiger Zeit - und auch in den nächsten Jahren - die Brücken kontinuierlich so ersetzt, dass von Jahr zu Jahr die durchgängig verfügbare Durchfahrthöhe größer wird.

Derzeit lässt der Wesel-Datteln-Kanal die durchgängige Befahrbarkeit bei Normalwasser mit rd. 5,0 m und bei oberem Betriebswasserstand mit rd. 4,70 m zu. Es ist zu erwarten, dass bis zum Jahr 2010 insbesondere die niedrigeren Brücken soweit ersetzt oder angehoben werden, dass durchgängig eine Durchfahrthöhe von 5,0 m bei oberem Betriebswasserstand verfügbar ist. Ein wesentlicher Bestandteil der Kanalbaugeschichte ist nicht nur Umschlags- und nutzungsbezogen mit dem Bergbau verknüpft. Da der Kanal am nördlichen Rand des Ruhrgebietes durch ein Gebiet führt, in dem in den letzten Jahrzehnten verstärkt unterägiger Steinkohleabbau erfolgt, ist kontinuierlich und bei allen Baumaßnahmen die Berücksichtigung von Anpassungs- und Sicherungsmaßnahmen zur Verhütung und zum Ausgleich von Bergschäden erforderlich. Dies bedingt aufwändigere Baukonstruktionen und zeitlich mit dem laufenden Abbau verbundene Anpassungsmaßnahmen. Sie waren aber auch Katalysator für die kontinuierliche Modernisierung und Fortentwicklung der Schleusen und Kanalstrecken.



Ausfahrt eines Tankschiffes aus der Schleuse Friedrichsfeld in Richtung Rhein

### 3. Verkehrliche Ist-Situation und Prognosen

#### 3.1 Bisherige verkehrliche Entwicklung

Ausgehend von dem historischen Baubedarf kann man sich heute die verkehrliche Entwicklung in den letzten 75 Jahren an zwei Kriterien verdeutlichen. Zum einen an den Schleusungszahlen, also an dem Schiffsdurchgang an den sechs Schleusen des Wesel-Datteln-Kanal. Weiterhin



wird der hohe regionale Bedarf - neben den hohen Durchgangszahlen - an den Hafenumschlagzahlen sichtbar. Da die regionalen Umschlagszahlen natürlich auch in die Erfassung des Durchgangsverkehrs einfließen und die volkswirtschaftliche Bedeutung einer Wasserstraße bzw. Wasserstraßenabschnitte gemeinhin an den Durchgangszahlen gemessen wird, stehen bei dieser Betrachtung die Durchgangszahlen und die korrespondierenden transportierten Gütermengen im Vordergrund. Ganz eindrücklich zeigt die historische Entwicklung seit 1930 den rasanten Anstieg des Transportvolumens in den Nachkriegsjahren seit 1945.

Die in beiden Verkehrsrichtungen für 2004 erfassten aktuellen 17,7 Mio. Gütertonnen (GT) und 23.300 die Schleuse Friedrichsfeld passierten Schiffe stellen das aktuelle Verkehrsgeschehen dar. Es wird aber auch ersichtlich, dass im langfristigen Trend leicht ansteigende Transportvolumen von immer weniger Fahrzeugen befördert wird. Dass von den 23.300 durch die Schleuse Friedrichsfeld geschleuten Güterschiffen noch 18.000 Fahrzeuge auch die Schleuse Datteln durchfahren, weist auf die unverändert hohe Transitfunktion des Wesel-Datteln-Kanal in den ostwestfälischen, aber auch niedersächsischen und ostdeutschen Raum hin. Zusätzlich zu diesen geschleuten Güterschiffen gilt es an den Schleusen Friedrichsfeld, Hünxe, Dorsten, Flaesheim, Ahsen und Datteln noch eine Verkehrsmenge von jeweils rd. 1500 sonstigen Fahrzeugen (z.B. Sportboote, Freizeitschiffahrt) zu bewäl-

tigen. Dabei zeigt sich, dass das Ruhrgebiet als früher ausschließlicher Industrieraum zunehmend Attraktivität gewinnt für Freizeitverkehre. Beleg dafür ist neben den Durchgangszahlen die ständig wachsende Neuanlage von Sportboothäfen.

Die regionale Bedeutung dieser Wasserstraßenverbindung zeigt sich an dem Hafenumschlag in der Region. Im Jahr 2004 wurden nach Angaben des statistischen Landesamtes NRW insgesamt 6,2 Mio. Gütertonnen am Wesel-Datteln-Kanal umgeschlagen. Zu dieser dem Wesel-Datteln-Kanal zugerechneten Umschlagsstatistik gehören auch die Häfen Emmelsum und Rhein-Lippe-Hafen, welche am Wesel-Datteln-Kanal zwischen Rheineinmündung und erster Kanalstufe in<sup>^</sup> Friedrichsfeld angesiedelt sind.

### *3.2 Rahmenbedingungen für die künftige Entwicklung des WDK*

Mit dem einigungsbedingten Projekt 17 zum Ausbau der Wasserstraßenverbindung nach Berlin hat die West-Ost-Verbindung vom Rhein über den Wesel-Datteln-Kanal, die Südtrasse des Dortmund-Ems-Kanals und den Mittellandkanal nach Berlin eine wachsende Bedeutung erfahren. Dies drückt sich auch in den Prognosen für den Wesel-Datteln-Kanal aus, welche im Rahmen der Aufstellung des Bundesverkehrswegeplans (BVWP) 2003 erstellt wurden. Ausgangspunkt für das darin prognostizierte Verkehrswachstum waren die verkehrinduzierenden ausbaubedingten Infrastrukturverbesserungen auf der Südstrecke des Dortmund-Ems-Kanals,

Mittellandkanal sowie den Berliner Wasserstraßen.

Bis 2011 bleibt der noch nicht fertiggestellte Vollausbau der Südstrecke des Dortmund-Ems-Kanals der stärkste leistungseinschränkende Engpass für die West-Ost-Magistrale. Erst wenn dieser Streckenabschnitt mit hoch wirtschaftlichen Großmotorgüterschiffen (GMS) und Schubverbänden (SV) mit bis zu 2,80 m voll abgeladen befahren werden kann, werden sich die prognostizierten Verkehrsentwicklungen und -Verlagerungen einstellen.

Das heißt nicht nur, dass sich die prognostizierten Verkehre auf der Südstrecke des Dortmund-Ems-Kanals einstellen werden, sondern auf allen Wasserstraßen (einschließlich Wesel-Datteln-Kanal) dieser Gesamtachse. Daher hat die koordinierte und in einzelnen verkehrswirtschaftlich nutzbaren Zwischenschritten zu vollziehende Fertigstellung der West-Ost-Magistrale besonders hohe Priorität im Vergleich zu allen anderen Ausbaumaßnahmen im deutschen Binnenwasserstraßennetz. Zu dem Angebot der schrittweisen Steigerung der Nutzbarkeiten auf dieser Achse gehört, dass die bisher eingeschränkte Befahrbarkeit ab dem Jahr 2007 durchgehend auf die Befahrbarkeit mit 2,50 m abgeladenen Großmotorschiffen ausgeweitet wird. Wenngleich größere Fahrzeuge früher fahren könnten, ist wegen der eingeschränkten Ablademöglichkeit eine (betriebswirtschaftliche Befahrbarkeit nicht zu erwarten. Durch zügig fertigzustellende bisher noch einschränkende Streckenabschnitte wird ab 2011 die Vollabladung mit 2,80 m für Großmotorgüterschiffe und



Schubverbände verkehrswirtschaftlich voll nutzbar sein.

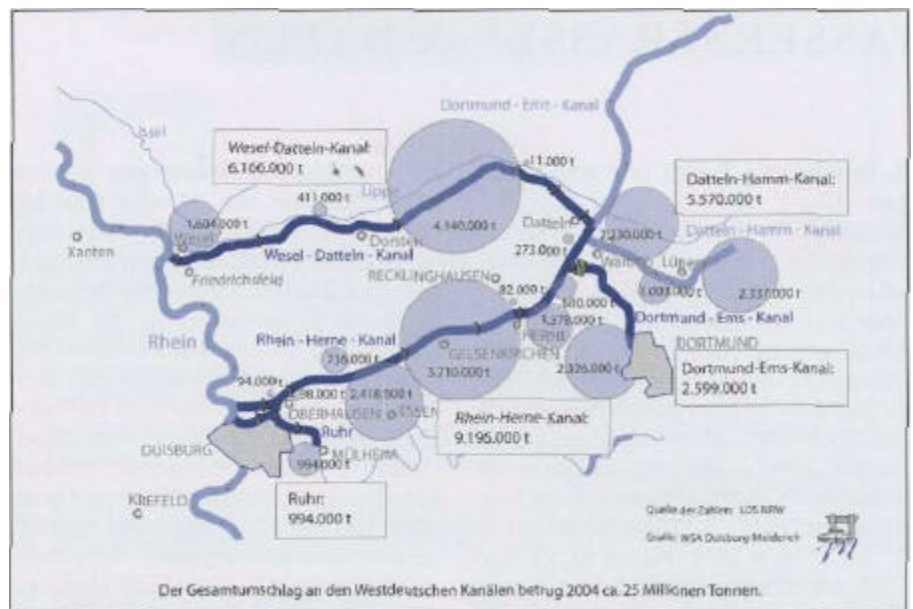
### 4. Schiffseitige Entwicklungen

Zur Beurteilung der künftigen Leistungsfähigkeit von einzelnen Wasserstraßenabschnitten gehören neben der Analyse der regionalen und überregionalen Entwicklungspotenziale (Wirtschaft, Umwelt, Raumplanung) die Betrachtung der schiffseitigen Entwicklung.

Schiffseitig ist festzustellen, dass der im Rückblick bekannte bedeutende Anstieg der mittleren Schiffsgrößen von 1,5 - 2,0 % pro Jahr sich weiter fortsetzen wird.

Dass diese bundesweit festzustellende Entwicklung auch im Bereich der WSD West stattfindet, wurde in den Untersuchungen von PLANCO (1997) gezeigt. Schon diese Darstellung des wachsenden Schiffsbestands zeigt das rasante Ansteigen. Wenn man weiterhin nicht nur den Bestand, sondern die jeweils aktuell fahrende Flotte analysiert, zeigt das Ergebnis eine noch stärkere Tendenz. In diesem Fall nehmen nämlich die kleineren Schiffe unter- und die größeren Schiffe überproportional am Verkehr teil. Dieser Sachverhalt bildet die aktuelle verkehrswirtschaftliche Situation des transportierenden Gewerbes deutlich realistischer ab. Und die in regelmäßigen Abständen durchgeführten Überprüfungen der prognostizierten Flottenstruktur belegen, dass sich diese Entwicklungen eher beschleunigen.

Zusammengefasst ist bei der umfassenden Analyse der Flottenstruktur von besonderer Bedeutung,



- dass der Anteil von Schiffen mit einer Tragfähigkeit über 2000 Tonnen überproportional zunimmt,
- dass für das überlange Großmotorgüterschiff (so genanntes „135-m-Schiff“) mit weit über 3000 Tragfähigkeitstonnen sehr zeitnah ein erheblich höherer Flottenanteil als bisher prognostiziert, zu erwarten ist,
- dass sich im Trend an den Kanälen (und staugeregelten Flüssen) das Verhältnis von Einzelfahrern und Schubverbänden eher zu einem höheren Einzelfahreranteil verschiebt,
- dass sich trotz ertreulich starken Anstiegs der prognostizierten Verkehrsmenge die Anzahl der auf den einzelnen Wasserstraßenabschnitten verkehrenden Schiffe konstant halten oder nur leicht wachsen wird; wesentlicher Grund dafür ist die bedeutsame Flottenstrukturveränderung des Schiffsbestandes durch das Verschwinden kleinerer

Schiffe vom Markt und weitgehende Kompensation durch neuere große Fahrzeuge.

Zusätzlich zu diesen quantitativen Kriterien werden sich auch einige qualitative strukturelle Veränderungen der Schifffahrt einstellen:

- eine Substitution von 2er-Schubverbänden durch Koppelverbände ist vermehrt zu beobachten,
- der Anteil der Fahrzeugtypen am Gesamtbestand wird sich vom eher generellen nutzbaren zum speziell für einen einzelnen Bedarf hergestellten Schiff wandeln.

Neben diesen quantitativen und strukturellen Veränderungen des Schiffsbestandes sind auch bedeutsame technische Entwicklungen direkt am Schiff zu erkennen. Insbesondere bei Neubauten erfährt der Schiffsbestand eine umfassende Modernisierung für einen wirtschaftlicheren aber auch sichereren Schiffsbetrieb. In

# Presse

## Wasser- und Schifffahrtsamt Duisburg-Meiderich



diesem Sektor zeichnen sich deutliche Anpassungen ab wie:

- Höherer Anteil an (leistungsstarkem) Bugstrahlruder
- Doppel-Schraubenantriebe
- Wirkungsvollere Ruderanlagen
- Ausstattung mit Bordkommunikationsmittel (z.B. Radar, Elektronischer Wasserstrassenkarte (ARGO), Nautischer Informationsfunk (NIF), Telefon, Fax, Maildienste, Computer)

### 5. Verkehrliche Trends und Auswirkungen

Besonders für die Ausstattung und den Betrieb der Wasserstraßen werden diese erkennbaren Trends Auswirkungen haben. Aber auch die besonders schnelle Strukturveränderung im Schiffsbestand hin zu den großen und übergroßen Schiffseinheiten bedeutet für die Wasserstraße und die Hafentreiber Umstellungen und Anpassungen. Wenn - wie prognostiziert - der Anteil der Großmotorgüterschiffe mit Tragfähigkeiten ab 2000 TT von derzeit um 10 % auf 17 % in 2015 und auf rd. 25 % in 2025 anwachsen wird, bedarf es Anpassungen an den Liege- und Wendestellen sowie an den Hafen- und Umschlagsanlagen. Im Tankschiffsbereich, welcher am Wesel-Datteln-Kanal einen besonders hohen Verkehrsanteil aufweist, wird dieser Trend noch deutlich ausgeprägter verlaufen.

Eine besondere Herausforderung wird in den nächsten Jahren in der Entwicklung des überlangen Großmotorgüterschiffe mit Schiffslängen zwischen 110m und 135 m liegen. Nachdem die Zentralkommission für die

Rheinschifffahrt (ZKR) 1997 die bis dahin geltende Längenbeschränkung aufgehoben hatte, ging man davon aus, dass sich in den nächsten 10 Jahren der Schiffsbestand auf insgesamt rd. 30 - 40 Schiffe anwachsen würde. Die damals positiven Erwartungen wurden inzwischen deutlich übertroffen; heute ist der Bestand auf rd. 70 Einheiten angewachsen und es wird damit gerechnet, dass sich die Reedereien nahezu bei jedem zweiten Schiffsneubau im Rheinstromgebiet für eine Großmotorgüterschiff länger als 110 m entscheiden werden. Der aktuell verkehrende Schiffsbestand der 135 m-Schiffe zeigt, dass ca. 2/3 des Gesamtbestandes eine kanalgängige Breite von bis zu 11,45 m aufweist und ca. 1/3 mit einer Breite von ca. 12 -17 m ausschließlich für die Rheinfahrt bestimmt ist. Somit ist zu erwarten, dass die Reedereien langfristig mit dem Einsatz auf den westdeutschen Kanälen rechnen. Während am Rhein diese großen Fahrzeuge überwiegend in der Containerfahrt verkehren, ist für die Kanalfahrt besonderes Interesse in der Tankschifffahrt, aber auch im Containerbereich zu erwarten, da dieser Schiffstyp Mehrtransporte bei nahezu im Vergleich zum konventionellen, bis zu 110m langen Großmotorgüterschiff gleichbleibende Betriebskosten ermöglicht. Zumal dieser Schiffstyp Gelegenheit gibt, kapazitätsgewinnende Potenziale im Schiffsbau zu ermöglichen und dabei die auf längere Zeit unveränderbaren Standardabmessungen im Schleusenbau (insbesondere hinsichtlich Breite und Tiefe) an Binnenwasserstraßen erweitert zu nutzen.

Während am Rhein der Containerverkehr jährliche Steigerungsraten von teilweise über 5% pro Jahr ausweist, entwickelt sich der Containerverkehr im angrenzenden westdeutschen Kanalgebiet deutlich differenzierter. Die bisher zusammengefasst am Wesel-Datteln-Kanal erhobene - Zahlen zum Containerverkehr beziehen auch den Umschlag im Hafen Emmelsum und im Rhein-Lippe-Hafen mit ein. Wenn man diesen Umschlag getrennt betrachtet, reduziert sich der durchgehende Verkehr auf unter 1000 TEU pro Jahr.; hier wird deutlich, dass - containerbezogenen - die vorhandenen regionalen (z.B. Raum Marl), aber auch die überregionalen Potenziale noch deutliche Entwicklungsspielräume umfassen.

Ganz anders die Situation am Rhein-Herne-Kanal. Auf diesem Kanalabschnitt geschehen derzeit zwei bemerkenswerte Entwicklungen. Zum einen entwickeln sich die Containermengen deutlich rapider als prognostiziert, wenn man die Gesamtcontaineranzahl betrachtet. Während sich die vorliegenden Prognosen ausschließlich auf beladenen TEUs beziehen, eröffnet zum zweiten offensichtlich die Beförderung von Leercontainern eine neue Marktperspektive; sie zeigt, dass auch das Befördern unbeladener Container für den transportierenden Reeder einen wirtschaftlichen Mehrwert enthalten kann, welcher bisher in den Prognosen und den Erfassungen von Verlagerungseffekten zwischen den Verkehrsträgern kaum statistisch erfasst wurde.



### 6. Der Wesel-Datteln-Kanal bleibt auch in Zukunft leistungsfähig

Die Bedeutung des Wesel-Datteln-Kanal wird wegen überregionalen Funktion weiter anwachsen. Damit er seine wichtige Verbindungsfunktion zwischen dem Rheinstromgebiet und dem west- und norddeutschen Kanalgebiet sicher und leistungsfähig erfüllen kann, bedarf kontinuierlicher Instandhaltungen und Grundinstandsetzungen.

#### 6.1 Schleusenalter und Ersatzinvestitionen

Die Anlagen am Wesel-Datteln-Kanal weisen mit teilweise 75 Jahren ein sehr hohes Alter auf; insbesondere wenn man sich vor Augen führt, dass diese Anlagen zu den meist frequentierten Schleusen im deutschen Wasserstraßennetz gehören. Insbesondere die 225 m langen und 12 m breiten so genannten „großen“ Schleusen verrichten seit Fertigstellung des Kanals im Jahr 1930 ihren Dienst. In den letzten Jahren wurde an den großen Schleusen zwischen 1992/1993 der Stahlwasserbau, die Antriebe und die Steuerungstechnik grundinstandgesetzt und dabei überwiegend ersetzt.

Etwas jünger sind die in den Nachkriegsjahren zwischen 1960 und 1970 an jeder Kanalstufe ergänzten zweiten „kleinen“ Schleusen mit Kammerabmessungen von 110 m Länge und 12 m Breite. Für diese Schleusenanlagen steht in den nächsten Jahren bis 2010 die bereits vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Wohnungswesen (BMVBW) genehmigte umfassende Grund-

instandsetzung der kleinen Schleusen sowie einige kleine Ergänzungen an den großen Schleusen (Stoßbalken, Eisfreihaltungsanlage) bevor. Zu diesen auf 24,1 Mio. € veranschlagten Maßnahmen gehört der Ersatz des Stahlwasserbaus, der Maschinen-, Elektro- und Nachrichtentechnik sowie ergänzende Hochbauten. Mit diesen Erneuerungsmaßnahmen an den Schleusenverschlüssen wird eine Verlängerung der Restnutzungsdauer um weitere 35 Jahre angestrebt und erwartet. Gleichwohl weisen schon heute zunehmende Bauwerkschäden – insbesondere an den großen Schleusen – angesichts der wachsenden verkehrlichen Inanspruchnahme und des hohen Alters auf in den nächsten 10 - 20 Jahren notwendig werdende Erhaltungsmaßnahmen hin. Derzeit wird mit den Untersuchungen begonnen, wann und in welchem Umfang Substanzerhaltungs- oder gar Ersatzmaßnahmen der großen Schleusen erforderlich werden.

**6.2 Weitere betriebliche Entwicklungen** Schon seit vielen Jahren wird der Wesel-Datteln-Kanal im 24-Stunden-Betrieb (außer Samstag- und Sonntag-Nacht) rund um die Uhr an sieben Tagen der Schifffahrt bereitgestellt. Wie an allen schleusenbedienten Wasserstraßen im deutschen Wasserstraßen netz ist auch der Wesel-Datteln-Kanal Gegenstand der bundesweiten Untersuchung zur „Automatisierung und Fernbedienung von Schleusen an Binnenwasserstraßen“ gewesen. In einem gemeinsam für alle Binnenwasserstraßen aufgestellten und vom

Bundesministerium für Verkehr 1998 genehmigten Entwurf wurde für den Wesel-Datteln-Kanal festgelegt, dass die Schleusen Hünxe, Dorsten, Flaesheim, Ahsen und Datteln mit je einem Schleusensteuerstand ausgerüstet werden; während zunächst die Eingangsschleuse Schleuse Friedrichsfeld mit der Hebestelle in ihrer bisherigen Betriebsform verbleiben sollte, wurde zwischenzeitlich entschieden, auch hier einen Zentralsteuerstand anzuordnen. Die Umrüstung der Schleusengruppen auf den vereinbarten Zentralsteuerstand findet in Verbindung mit der bis 2010 laufenden Grundinstandsetzung der kleinen Schleuse statt.

Durch technische aber auch betriebliche Weiterentwicklungen angeregt, wird derzeit untersucht, in wie weit sich insbesondere für den verkehrsärmeren Nacht- oder Wochenendverkehr einige Schleusengruppen betrieblich zusammenfassen lassen. Hierzu gehören auch die Überlegung in welchem Umfang die künftig digital zu erfassenden Schifffahrtsabgaben und die immer notwendiger werdende Verkehrsstatistik in ein neues Verkehrserfassungssystem integriert werden und ob in diesem Raum künftig für wenig bar zahlende Abgabezahler noch eine Abgabenstelle vorzuhalten ist.

### 7. Zusammenfassender Ausblick

Der Wesel-Datteln-Kanal hat für die Zukunft eine bedeutende Perspektive. Auf ihm werden in der West-Ost-Achse auf lange Sicht die meisten Gütermengen zu transportieren sein. Seine

# Presse

## Wasser- und Schifffahrtsamt Duisburg-Meiderich



Transitfunktion wird aber nicht nur an Bedeutung gewinnen für die Regionen Hannover, Magdeburg und Berlin, sondern auch für den Raum Dortmund und Ostwestfalen. Die wachsenden Containerisierungsgrade und die sich schwieriger gestaltenden Kapazitätsverteilungsaufgaben im Hinterland der Rheinmündungshäfen werden dazu führen, auch im Umfeld des Wesel-Datteln-Kanals die Einrichtung von Containerhubs vorzusehen. Wegen der absehbar schon weitgehend durchgängig nutzbaren Brückendurchfahrtshöhe von mindesten 5,0 m ergeben sich für den Durchgangsverkehr gute Entwicklungschancen.

Wenn der Ausbau des Dortmund-Ems-Kanals (Südstrecke) und des Mittelland-Kanals abgeschlossen sein wird und die durchgängige Nutzbarkeit für voll abgeladene Großmotorgüterschiffe gewährleistet ist, wird dem Wesel-Datteln-Kanal eine noch größere strategische Rolle als

Verbindungsglied zwischen den Rhein-Mündungshäfen und dem Weser- und Elbe-Raum zufallen.

Der als Entlastung und Verkürzung gedachte Mitte der 90er-Jahre erwogene Neubau einer Kanalverbindung zwischen dem im niederländischen Bereich vorhandenen Twente-Kanal und der direkten Anbindung an den Mittellandkanal wurde unter Einbeziehung des Wesel-Datteln-Kanals 1994 einer intensiven Wirtschaftlichkeitsberechnung unterzogen. Diese hatte zum Ergebnis, dass der Wesel-Datteln-Kanal auch im Umfeld einer „westeuropäischen Integration“ und einer „Renaissance des Wasserstraßentransporte“ die sensitiv prognostizierten Verkehrsmengen auf längere Sicht aufnehmen kann und sich für eine zusätzliche Kanalverbindung keine ausreichende volkswirtschaftliche Rentabilität darstellten ließ.

Damit die prognostizierten

Verkehre auch künftig sicher, zuverlässig und störungsfrei die sechs Schleusen des Wesel-Datteln-Kanals passieren können, werden insbesondere die kleinen Schleusen in der nächsten 5 Jahren grundinstandgesetzt. Anschließend darf keine Zeit verloren gehen, um in den nächsten 15-20 Jahren auch die heute schon über 75 Jahre alten großen Schleusen umfassend grundinstandzusetzen oder zu erneuern.

### Literaturangaben:

BMVBW; Bundesverkehrswegeplan - Grundlagen für die Zukunft der Mobilität in Deutschland, 2003 PlanGIS (Planco Geographie Information System 2.15), PLANCO Consulting GmbH  
PLANCO Consulting GmbH; Prognose von Flottenstrukturdaten für die Beurteilung von Infrastrukturmaßnahmen an Binnenwasserstraßen, 1997 KrügerK.; Fickenfrerichs.K.: Vom Rhein nach Dortmund in: Zeitschrift für Binnenschifffahrt und Wasserstraßen, Heft 4, 1989  
Heinz, M: Betrieb, Unterhaltung und Ausbau von Flüssen -Strategische und Konzeptionelle Ansätze, Vortrag am 28.9.2000 bei der Bundesanstalt für Wasserbau (unveröffentlicht)



Mit Containern beladenes Großmotorgüterschiff in der Schleuse Dorsten