

## Binnenschifffahrt

Michelle Feist

# Entwicklung der Binnenschifffahrt im Saarland

**Die Binnenschifffahrtsstatistik weist den Güterverkehr auf den Binnenwasserstraßen nach; über den Personenverkehr auf Binnenschiffen sowie den Fährverkehr wird keine Statistik geführt. Die Binnenschifffahrtsstatistik gliedert sich in eine Fortschreibung des Schiffsbestandes der Binnenflotte, die vom Bundesministerium für Verkehr geführt wird, und eine Statistik über Empfang und Versand der Güter in allen Häfen und sonstigen Lösch- und Ladestellen.**

### Vorbemerkungen

Nachdem Frankreich bereits zu Beginn des 19. Jahrhunderts mit dem Rhein-Marne-Kanal eine Schifffahrtsverbindung zwischen Rhein und Seine geschaffen hatte, wurde in einem Staatsvertrag zwischen Preußen und Frankreich der Bau des Saar-Kohle-Kanals vereinbart. In den Jahren 1862 bis 1866 erbaut, stellte er - zusammen mit dem Saarausbau zwischen Saargemünd und Luisenthal - eine für jene Zeit leistungsfähige Verbindung des saarländischen Kohlereviere mit dem Rhein und den französischen Wasserstraßen her. Diese Maßnahme beendete jedoch nicht die Diskussion um einen weiteren Ausbau der unteren Saar und der Mosel. Die Ruhrindustrie als Befürworter und die Saarindustrie als Gegner des Projektes tauschten ihre Positionen, als um die Jahrhundertwende erste Pläne für einen Mittellandkanal entstanden. Da sich die Saarindustrie nun im Wettbewerb gegenüber der Ruhrindustrie benachteiligt fühlte, forderte sie für den Fall, dass der Mittellandkanal gebaut werden sollte, auch den Ausbau von Mosel und Saar. Die preußische Verkehrspolitik räumte jedoch dem Bau des Mittellandkanals Vorrang ein. Durch den Ausbruch des Ersten Weltkrieges war dann aber an eine Realisierung des schon bestehenden Stauregelungsentwurfs für die Saar nicht mehr zu denken<sup>1)</sup>.

In einer Grundsatzentscheidung des Bundeskabinetts vom 11. Februar 1969 wurde beschlossen, für das Saarland einen leistungsfähigen Wasserstraßenanschluss zu schaffen. Am 30. Mai 1973 entschied die Bundesregierung, die Saar von Saarbrücken bis zur Mündung in die Mosel für den Verkehr mit 2-Leichter-Schubverbänden auszubauen. Am 28. Oktober 1987 wurde die Schifffahrtsstraße als "Wasserstraße Klasse Vb" auf der Strecke Konz bis Dillingen eröffnet. Am 15. August

1994 verlängerte sich die freigegebene Strecke flussaufwärts bis nach Lisdorf. Seit dem 5. August 1999 schließlich ist die Saar auf der ganzen Länge durchgängig schiffbar.

Mit dem Ausbau der Saar für die Großschifffahrt und damit dem Anschluss an das europäische Binnen-Wasserstraßennetz war ein wichtiges Ziel saarländischer Strukturpolitik erreicht. Noch heute ist die Wasserstraße der billigste und zugleich umweltfreundlichste Transportweg. Im Vergleich zu anderen Verkehrsträgern verursacht die Binnenschifffahrt nur wenig Lärm und schont die natürlichen Ressourcen.

### 1. Güterverkehr auf saarländischen Binnenwasserstraßen

Obwohl die Saar seit 1988 einen regulären Güterverkehr verzeichnet, liegen keine vergleichbaren Zahlen für die ersten Jahre vor. Aufgrund unterschiedlicher Zuordnung der saarländischen Häfen ist eine verlässliche Zeitreihenbetrachtung deshalb erst seit Mitte der neunziger Jahre möglich.

Ausgehend vom Jahr 1996 entwickelte sich die Anzahl der ankommenden Schiffe in den saarländischen Häfen seither tendenziell rückläufig. Im Jahr 2004 legten 1 665 Schiffe an; das waren 18,7 Prozent weniger als acht Jahre zuvor. Wurden 1996 noch 2,9 Mio. Tonnen an Gütern in den saarländischen Häfen gelöscht, so belief sich die Menge der ankommenden Güter im Jahr 2004 auf 2,2 Mio. Tonnen, also 23,5 Prozent weniger. Eine Ausnahme bildet das Jahr 2000, als 1 972 Schiffe die Häfen anliefen und 14,5 Prozent mehr Güter als im Jahr 1996 mit sich brachten. In diesem Jahr war aufgrund erhöhter Bedarfe der Saarindustrie an "Erzen und Metallabfällen" das Lieferkontingent bei der Bahn erschöpft, so dass der Transport per Schiff erfolgte<sup>2)</sup>.

1) Quelle: Broschüre Hafenebetriebe Saarland GmbH. 2) Nach Auskunft der Hafenebetriebe Saarlouis/Dillingen.

## Schiffsankünfte und -abgänge im Saarland

Jahr	Ankunft <sup>1)</sup>	Abgang <sup>1)</sup>
1996	2 049	1 795
1997	1 838	1 860
1998	1 753	1 744
1999	1 479	1 484
2000	1 972	1 991
2001	1 746	1 760
2002	1 626	1 638
2003	1 485	1 498
2004	1 665	1 662

## Güterverkehr in den saarländischen Häfen

Jahr	Ankunft	Abgang
	in Tsd. Tonnen	
1996	2 937	866
1997	2 661	768
1998	2 829	713
1999	2 539	731
2000	3 363	635
2001	2 460	820
2002	2 053	663
2003	1 713	854
2004	2 246	905

1) Ankünfte bzw. Abgänge von Leerschiffen werden nicht erfasst.

Bei den Ankünften in den Häfen des Saarlandes sind die Binnenschiffe durchschnittlich mit 1 460 Tonnen beladen.

Bei den Schiffsabgängen zeigte sich eine ähnliche Entwicklung wie bei den Ankünften. Während im Jahr 1996 noch 1 795 Binnenschiffe die saarländischen Häfen verließen, waren es 2004 mit 1 662 Schiffen 7,4 Prozent weniger. Das Jahr 2000 stellte mit 1 991 Abgängen den bisherigen Höchstwert dar. Auch die Menge der abtransportierten Güter schwankte von Jahr zu Jahr, doch ist hierbei kein tendenziell fallender Trend im Zeitablauf auszumachen. Im Jahr 2004 übertraf die Abgangsmenge mit 905 Tsd. Tonnen das vergleichbare Ergebnis aus dem Jahr 1996 um 4,5 Prozent. Grundsätzlich ist festzuhalten, dass der Güterversand aus den saarländischen Häfen in jedem Jahr deutlich niedriger als der Empfang war. Im Durchschnitt waren die abgehenden Schiffe mit 450 Tonnen beladen, dies entsprach ca. einem Fünftel des jährlichen Durchschnittswertes der Ladung ankommender Schiffe.

### 1.1 Grenzüberschreitender Güterverkehr

Aus dem Ausland bezog das Saarland im Jahr 1996 auf dem Wasserwege 2,8 Mio. Tonnen an Gütern. Die größte Menge ergab sich bisher im Jahr 2000 mit 3,2 Mio. Tonnen, 2004 kamen noch 2,0 Mio. Tonnen ausländischer Waren im Saarland an.

Der Anteil des grenzüberschreitenden Güterverkehrs am Gesamtverkehr lag bei den Ankünften bis zum Jahr 1999 re-

gelmäßig bei rund 96 Prozent. Seither geht er zurück und beträgt ab dem Jahr 2002 nur noch etwa 90 Prozent.

Beim Versand im Jahr 1996 wurden 615 Tsd. Tonnen ins Ausland verschifft. Der Anteil des grenzüberschreitenden Güterverkehrs am Gesamtverkehr erreichte damit 71 Prozent. Nach einer unterschiedlichen Entwicklung in den Zwischenjahren belief sich diese Quote im Jahr 2004 auf 72 Prozent bei einer Exportmenge von 653 Tsd. Tonnen.

Bis zum Jahr 2003 stellten die Niederlande mit 80 bis 90 Prozent der Ankünfte das größte Herkunftsland für die in saarländischen Häfen gelöschten Güter. Im Jahr 2004 reduzierte sich ihr Anteil auf 65,5 Prozent. Dabei überwogen die Gütergruppen "Erze und Metallabfälle", "Feste mineralische Brennstoffe" sowie "Erdöl, Mineralöl und Mineralölerzeugnisse".

Die zweitstärksten Nutzer der saarländischen Schifffahrtsstraßen Saar und Mosel sind Transportschiffe aus Belgien. Sie kamen zwischen 1996 und 1998 auf einen Lieferanteil von 16 bis 20 Prozent des grenzüberschreitenden Verkehrs, im Jahr 1999 allerdings nur noch auf ca. 9 Prozent. Seit dem Jahr 2000 stieg der Lieferanteil Belgiens wieder stetig an und erreichte im Jahr 2004 mit 699 Tsd. Tonnen eine Lieferquote von 34 Prozent. Die Schiffe aus Belgien waren überwiegend mit den Gütern "Eisen, Stahl, NE-Metall", "Feste mineralische Brennstoffe" sowie "Erdöl, Mineralöl und Mineralölerzeugnisse" beladen.

### Ankünfte - grenzüberschreitender Verkehr

Herkunftsland	1996		1997		1998		1999		2000		2001		2002		2003		2004	
	1 000 t	%	1 000 t	%	1 000 t	%	1 000 t	%	1 000 t	%	1 000 t	%	1 000 t	%	1 000 t	%	1 000 t	%
Niederlande	2 287	80,9	2 148	84,0	2 169	80,2	2 194	90,2	2 826	88,0	1 993	87,0	1 537	81,8	1 247	81,6	1 331	65,5
Belgien	501	17,7	409	16,0	535	19,8	216	8,9	379	11,8	297	13,0	341	18,2	280	18,4	699	34,4
Frankreich	26	0,9	-	-	1	0,0	2	0,1	3	0,1	-	-	-	-	-	-	1	0,1
<b>Grenzüberschreitender Verkehr zusammen</b>	<b>2 828</b>	<b>100</b>	<b>2 557</b>	<b>100</b>	<b>2 705</b>	<b>100</b>	<b>2 433</b>	<b>100</b>	<b>3 211</b>	<b>100</b>	<b>2 291</b>	<b>100</b>	<b>1 878</b>	<b>100</b>	<b>1 527</b>	<b>100</b>	<b>2 031</b>	<b>100</b>

### Abgänge - grenzüberschreitender Verkehr

Empfangsland	1996		1997		1998		1999		2000		2001		2002		2003		2004	
	1 000 t	%	1 000 t	%	1 000 t	%	1 000 t	%	1 000 t	%	1 000 t	%	1 000 t	%	1 000 t	%	1 000 t	%
Niederlande	363	59,0	290	56,4	186	48,9	164	35,7	165	38,2	206	33,6	198	43,8	173	26,9	256	39,2
Belgien	236	38,3	222	43,1	189	49,7	291	63,3	248	57,6	389	63,2	229	50,5	428	66,7	371	56,9
Frankreich	5	0,7	1	0,2	5	1,4	5	1,0	18	4,2	19	3,2	26	5,8	40	6,3	25	3,8
<b>Grenzüberschreitender Verkehr zusammen</b>	<b>615</b>	<b>100</b>	<b>515</b>	<b>100</b>	<b>380</b>	<b>100</b>	<b>459</b>	<b>100</b>	<b>432</b>	<b>100</b>	<b>615</b>	<b>100</b>	<b>453</b>	<b>100</b>	<b>642</b>	<b>100</b>	<b>653</b>	<b>100</b>

Weniger als ein Prozent der Güter, die auf dem Binnenschiffahrtsweg ankommen, erhält das Saarland aus dem Nachbarland Frankreich.

Binnenschiffe, die das Saarland in Richtung Niederlande verlassen, transportieren überwiegend "Eisen, Stahl und NE-Metall" sowie "Steine und Erden".

Es ist festzustellen, dass der Anteil der Niederlande am grenzüberschreitenden Verkehr von 59 Prozent im Jahr 1996 (bei 363 Tsd. Tonnen) auf 33,6 Prozent im Jahr 2001 zurückgegangen ist. Seither schwankt die Versandquote stark und liegt im Jahr 2004 mit 256 Tsd. Tonnen bei einem Anteil von 39,2 Prozent.

Die Schiffsloadungen nach Belgien bestehen zu 90 bis 95 Prozent aus "Eisen, Stahl und NE-Metall". Während im Jahr 1996 die Versandquote bei 236 Tsd. Tonnen noch 38,3 Prozent betrug, erreichte sie im Jahr 2003 mit 66,7 Prozent bei 428 Tsd. Tonnen ihren bisherigen Höchstwert.

Schiffe mit einem Zielhafen in Frankreich transportieren seit dem Jahr 2001 überwiegend das Ladegut "Erze und Metallabfälle".

### 1.2 Verkehr innerhalb Deutschlands auf Binnenwasserstraßen des Saarlandes

Über die innerdeutschen Wasserstraßen erreichen das Saarland vorwiegend Güter aus Nordrhein-Westfalen, Rheinland-Pfalz, Baden-Württemberg und Hessen. Die gesamte Jahresmenge kam bisher lediglich im Jahr 2004 über 200 Tsd. Tonnen hinaus. Der Anteil des innerdeutschen Verkehrs am Gesamtverkehr saarländischer Binnenwasserstraßen lag 1996 bei 3,7 Prozent und stieg seitdem recht gleichmäßig an bis zu rund 10 Prozent in den Jahren 2003 und 2004.

Die Güterlieferungen aus Nordrhein-Westfalen beliefen sich im Jahr 1996 auf 70,6 Tsd. Tonnen und stellten damit 64,6 Prozent der inländischen Ankünfte. Sie erreichten ihre Höchstwerte im Jahr 1999 mit 78,9 Tsd. Tonnen bzw. 74,3 Prozent. In den folgenden Jahren sank ihr Anteil allerdings deutlich ab bis auf rund 30 Prozent.

Eine ähnliche Tendenz weist die Quote der ankommenden Güter aus Rheinland-Pfalz auf.

Stammten bis zum Jahr 1998 noch bis zu einem Viertel der inländischen Güterankünfte auf dem Wasserweg aus Rhein-

### Ankünfte innerdeutscher Lieferungen in saarländischen Häfen

Herkunftsland	1996		1997		1998		1999		2000		2001		2002		2003		2004	
	Tonnen	%	Tonnen	%	Tonnen	%	Tonnen	%	Tonnen	%	Tonnen	%	Tonnen	%	Tonnen	%	Tonnen	%
Baden-Württemberg	1 561	1,4	1 891	1,8	22 775	18,4	4 014	3,8	13 301	8,7	8 737	5,2	3 636	2,1	12 357	6,7	15 553	7,3
Bayern	2 151	2,0	10 159	9,8	8 104	6,5	4 559	4,3	5 358	3,5	4 283	2,5	805	0,5	906	0,5	5 596	2,6
Berlin	1 416	1,3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Brandenburg	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2 014	1,2	-	-	-	-	-	-
Bremen	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Hamburg	-	-	-	-	798	0,6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Hessen	646	0,6	-	-	2 418	1,9	6 939	6,5	21 746	14,3	4 967	2,9	1 867	1,1	5 408	2,9	2 818	1,3
Mecklenburg-Vorpommern	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Niedersachsen	-	-	-	-	-	-	-	-	8 374	5,5	15 966	9,4	3 625	2,1	5 126	2,8	12 008	5,6
Nordrhein-Westfalen	70 608	64,6	63 954	61,7	65 032	52,4	78 903	74,3	68 604	45,1	49 036	29,0	63 341	36,2	49 186	26,5	66 361	30,9
Rheinland-Pfalz	26 366	24,1	27 708	26,7	24 850	20,0	8 820	8,3	6 340	4,2	1 014	0,6	1 693	1,0	24 170	13,0	10 792	5,0
Saarland	6 493	5,9	-	-	-	-	3 010	2,8	20 667	13,6	80 717	47,7	100 098	57,2	88 574	47,7	101 375	47,3
Sachsen	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Sachsen-Anhalt	-	-	-	-	-	-	-	-	5 936	3,9	1 560	0,9	-	-	-	-	-	-
Schleswig-Holstein	-	-	-	-	133	0,1	-	-	1 814	1,2	794	0,5	-	-	-	-	-	-
<b>Innerdeutscher Verkehr zusammen</b>	<b>109 241</b>	<b>100</b>	<b>103 712</b>	<b>100</b>	<b>124 110</b>	<b>100</b>	<b>106 245</b>	<b>100</b>	<b>152 140</b>	<b>100</b>	<b>169 088</b>	<b>100</b>	<b>175 065</b>	<b>100</b>	<b>185 727</b>	<b>100</b>	<b>214 503</b>	<b>100</b>
Anteil innerdeutscher Verkehr am Gesamtverkehr	-	3,7	-	3,9	-	4,4	-	4,2	-	4,5	-	6,9	-	8,5	-	10,8	-	9,6

## Abgänge von saarländischen Häfen mit Zielhäfen innerhalb Deutschlands

Empfangsland	1996		1997		1998		1999		2000		2001		2002		2003		2004	
	Tonnen	%	Tonnen	%	Tonnen	%	Tonnen	%	Tonnen	%	Tonnen	%	Tonnen	%	Tonnen	%	Tonnen	%
Baden-Württemberg	51 477	20,5	71 131	28,2	10 673	3,2	6 533	2,4	22 264	10,9	11 776	5,7	4 814	2,3	2 865	1,4	4 234	1,7
Bayern	1 233	0,5	2 101	0,8	-	-	1 026	0,4	432	0,2	-	-	6 451	3,1	1 647	0,8	-	-
Berlin	1 100	0,4	-	-	167	0,1	265	0,1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Brandenburg	7 238	2,9	-	-	-	-	-	-	557	0,3	-	-	-	-	-	-	-	-
Bremen	-	-	-	-	1 408	0,4	2 833	1,0	2 625	1,3	4 153	2,0	457	0,2	-	-	55	0,0
Hamburg	4 761	1,9	2 945	1,2	1 219	0,4	2 115	0,8	1 227	0,6	-	-	1032	0,5	-	-	52	0,0
Hessen	7 112	2,8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	847	0,4	-	-
Mecklenburg-Vorpommern	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Niedersachsen	-	-	1 049	0,4	903	0,3	-	-	3 104	1,5	2 965	1,4	3 399	1,6	4 375	2,1	4 098	1,6
Nordrhein-Westfalen	176 133	70,3	175 447	69,4	311 515	93,7	253 476	93,3	152 425	74,9	133 456	65,0	96 256	46,0	101 199	47,8	140 889	55,8
Rheinland-Pfalz	-	-	-	-	6 684	2,0	2 579	0,9	-	-	-	-	-	-	695	0,3	-	-
Saarland	981	0,4	-	-	30	0,0	2 979	1,1	20 669	10,2	53 043	25,8	97 012	46,3	100 296	47,3	101 375	40,1
Sachsen	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Sachsen-Anhalt	548	0,2	-	-	-	-	-	-	200	0,1	-	-	-	-	-	-	1 979	0,8
Schleswig-Holstein	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>Innerdeutscher Verkehr zusammen</b>	<b>250 583</b>	<b>100</b>	<b>252 673</b>	<b>100</b>	<b>332 599</b>	<b>100</b>	<b>271 806</b>	<b>100</b>	<b>203 503</b>	<b>100</b>	<b>205 393</b>	<b>100</b>	<b>209 421</b>	<b>100</b>	<b>211 924</b>	<b>100</b>	<b>252 682</b>	<b>100</b>
Anteil innerdeutscher Verkehr am Gesamtverkehr	-	28,9	-	32,9	-	46,6	-	37,2	-	32,0	-	25,0	-	31,6	-	25,0	-	27,9

land-Pfalz, so ging auch hier der Anteil drastisch zurück bis auf 5 Prozent im Jahr 2004.

Die Lieferungen aus den übrigen Bundesländern verlaufen eher unregelmäßig und tragen insgesamt nur wenig zum innerdeutschen Güterverkehr auf saarländischen Wasserstraßen bei.

Eine interessante Entwicklung hat sich dagegen bei der Nutzung der Wasserstraßen für Ankünfte und Versand innerhalb des Saarlandes vollzogen. Seit dem Jahr 1999 sind die Menge und der Anteil der per Schiff transportierten Güter innerhalb des Saarlandes spürbar angestiegen. Mögliche Gründe für diese Zunahme sind darin zu sehen, dass die Saar seit August 1999 auf ihrer ganzen Länge im Saarland durchgängig schiffbar ist, der Güterverkehr zwischen Saarlouis und Völklingen von Lkw bzw. Bahn vermehrt auf Schiffe verlagert wurde und Transportschiffe mit höherer Tragfähigkeit<sup>3)</sup> zum Einsatz kommen. So werden mittlerweile rund 100 Tsd. Tonnen pro Jahr im Güterverkehr zwischen den saarländischen Häfen bewegt, was in etwa der Hälfte der innerdeutschen Lieferungen im Saarland entspricht.

Beim innerdeutschen Güterversand werden Waren in einer jährlichen Größenordnung von 200 bis 300 Tsd. Tonnen aus den saarländischen Häfen verschickt. Die meisten Güter verlassen das Saarland mit dem Ziel Nordrhein-Westfalen. Für dieses Bundesland ergaben sich Spitzenwerte von über 93 Prozent in den Jahren 1998 und 1999, die danach nicht wieder erreicht wurden. Seit dem Jahr 2002 pendelt der nord-

rhein-westfälische Anteilswert nur noch um die 50-Prozent-Marke.

Stark rückläufig ist auch der Versand nach Baden-Württemberg. Von einst 28,2 Prozent im Jahr 1997 schrumpfte die Quote auf unter zwei Prozent in den letzten beiden Jahren.

Gleichzeitig ist der Güterversand per Schiff innerhalb des Saarlandes rasant angestiegen und erreichte im Jahr 2003 mit 100 Tsd. Tonnen den bisher höchsten Versandanteil von 47,3 Prozent.

Mengenmäßig müssen die in saarländischen Häfen ankommenden und abgehenden Tonnagen nicht immer übereinstimmen. So verursachte der Saaraushub im Jahr 2001 keinen Abgang, jedoch Güterzugänge in saarländischen Häfen<sup>4)</sup>.

## 2. Saarhäfen

### 2.1 Hafen Saarlouis-Dillingen

Im Hafen Saarlouis-Dillingen wurden im Jahr 2004 gut 2 Mio. Tonnen Güter gelöscht. Dies entspricht 89 Prozent aller Mengen, die das Saarland in diesem Jahr auf dem Binnenschiffahrtsweg erreichten.

Seit dem Jahr 2000, als im Hafen Saarlouis-Dillingen 3,2 Mio. Tonnen angelandet wurden, gingen die ankommenden Tonnagen kontinuierlich zurück. 2003 erreichten sie mit 1,5 Mio. Tonnen den tiefsten Stand. Dies waren nur noch 52,8 Prozent der Tonnagen des Jahres 1996. Eine spürbare Erholung stellte sich

3) Nach Auskunft der Hafengebiete Saarlouis/Dillingen. 4) Nach Auskunft der Hafengebiete Saarlouis/Dillingen.

### Güterankünfte im Hafen Saarlouis-Dillingen

Güter	1996		1997		1998		1999		2000		2001		2002		2003		2004	
	1 000 t	%	1 000	%	1 000 t	%	1 000 t	%	1 000 t	%	1 000 t	%	1 000 t	%	1 000 t	%	1 000 t	%
<b>Güter insgesamt</b>	<b>2 846,7</b>	<b>100</b>	<b>2 585,4</b>	<b>100</b>	<b>2 762,2</b>	<b>100</b>	<b>2 440,5</b>	<b>100</b>	<b>3 197,8</b>	<b>100</b>	<b>2 256,9</b>	<b>100</b>	<b>1 722,5</b>	<b>100</b>	<b>1 503,0</b>	<b>100</b>	<b>2 002,8</b>	<b>100</b>
darunter																		
Steinkohle, -briketts	647,5	22,7	423,2	16,4	591,1	21,4	491,5	20,1	437,8	13,7	460,1	20,4	583,3	33,9	471,1	31,3	773,6	38,6
Koks	125,2	4,4	31,1	1,2	108,8	3,9	224,2	9,2	240,2	7,5	190,8	8,5	190,3	11,0	174,4	11,6	52,8	2,6
Mineralölerzeugnisse	311,9	11,0	322,9	12,5	361,1	13,1	209,9	8,6	291,8	9,1	329,8	14,6	268,2	15,6	255,3	17,0	258,0	12,9
Eisenerze	1 682,0	59,1	1 718,3	66,5	1 618,0	58,6	1 470,4	60,2	2 179,0	68,1	1 202,7	53,3	630,7	36,6	552,8	36,8	875,4	43,7
Eisen-, Stahlabfälle, Stahlschrott	23,7	0,8	31,4	1,2	32,0	1,2	5,7	0,2	4,3	0,1	7,3	0,3	-	-	0,5	0,0	2,2	0,1
Roheisen, Rohstahl	31,8	1,1	27,1	1,0	22,1	0,8	16,9	0,7	16,4	0,5	18,3	0,8	13,5	0,8	13,1	0,9	9,9	0,5
Stahlhalbzeug	3,0	0,1	-	-	9,3	0,3	2,9	0,1	10,4	0,3	37,4	1,7	8,9	0,5	2,0	0,1	1,3	0,1
Stab- und Formstahl, Draht	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Stahl- und Weißblech, Bandstahl	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,9	0,0	0,4	0,0	-	-	-	-
Sand, Kies, Bims, Ton, Schlacken	8,5	0,3	5,8	0,2	12,1	0,4	9,1	0,4	7,7	0,2	4,7	0,2	3,0	0,2	2,6	0,2	3,5	0,2
Sonstige Steine und Erden	7,7	0,3	20,1	0,8	4,2	0,2	6,0	0,2	8,1	0,3	3,6	0,2	22,6	1,3	29,0	1,9	26,0	1,3
Gips	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Chemische Düngemittel	2,5	0,1	1,0	0,0	1,3	0,0	0,7	0,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Sonstige Güter	2,9	0,1	4,5	0,2	2,2	0,1	3,2	0,1	2,2	0,1	1,3	0,1	1,4	0,1	2,2	0,1	0,1	0,0

im Jahr 2004 ein, als rund 500 Tsd. Tonnen mehr Güter in Saarlouis-Dillingen umgeschlagen wurden. Diese Tonnage entsprach nach Auskunft der Hafenbetriebe Saarlouis/Dillingen 70,3 Prozent der umgeschlagenen Menge des Jahres 1996.

Die wichtigste Warengruppe bei den Ankünften stellen die Eisenerze dar. Sie erreichten ihre größte Tonnage im Jahr 2000 mit fast 2,2 Mio. Tonnen und einem Anteil von über zwei Dritteln. Seitdem ging ihre Menge zunächst deutlich zurück und stieg erst wieder im Jahr 2004 an. Mit 875,4 Tsd. Tonnen

kamen sie zuletzt auf einen Anteil von 43,7 Prozent an der gesamten gelöschten Gütermenge im Hafen Saarlouis-Dillingen. Die Gütergruppe "Steinkohle, -briketts" ist bis zum Jahr 2001 mit einem Anteil von etwa einem Fünftel beteiligt, danach mit einem Drittel. 2004 beläuft sich ihr Aufkommen auf 773,6 Tsd. Tonnen oder 38,6 Prozent.

Im Jahr 2004 wurden vom Hafen Saarlouis-Dillingen 15,5 Prozent mehr Güter verschickt als im Jahr 1996. 99,9 Prozent aller Güter, die das Saarland auf dem Wasserweg verlassen

### Güterabgänge vom Hafen Saarlouis-Dillingen

Güter	1996		1997		1998		1999		2000		2001		2002		2003		2004	
	1 000 t	%	1 000	%	1 000 t	%	1 000 t	%	1 000 t	%	1 000 t	%	1 000 t	%	1 000 t	%	1 000 t	%
<b>Güter insgesamt</b>	<b>783,4</b>	<b>100</b>	<b>720,4</b>	<b>100</b>	<b>692,6</b>	<b>100</b>	<b>692,3</b>	<b>100</b>	<b>592,6</b>	<b>100</b>	<b>804,4</b>	<b>100</b>	<b>643,2</b>	<b>100</b>	<b>849,5</b>	<b>100</b>	<b>905,2</b>	<b>100</b>
darunter																		
Steinkohle, -briketts	61,0	7,8	71,1	9,9	10,7	1,5	13,3	1,9	40,4	6,8	10,6	1,3	5,0	0,8	4,4	0,5	3,4	0,4
Koks	2,1	0,3	15,7	2,2	6,9	1,0	-	-	-	-	-	-	-	-	15,7	1,8	37,3	4,1
Mineralölerzeugnisse	-	-	-	-	-	0,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Eisenerze	-	-	0,9	-	1,8	0,3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Eisen-, Stahlabfälle, Stahlschrott	32,5	4,1	21,6	3,0	40,1	5,8	16,7	2,4	25,8	4,4	74,7	9,3	121,8	18,9	149,3	17,6	159,1	17,6
Roheisen, Rohstahl	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,8	0,1	-	-
Stahlhalbzeug	57,5	7,3	14,4	2,0	8,8	1,3	175,2	25,3	16,4	2,8	52,4	6,5	11,6	1,8	-	-	-	-
Stab- und Formstahl, Draht	4,2	0,5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Stahl- und Weißblech, Bandstahl	602,8	76,9	585,3	81,2	590,2	85,2	458,5	66,2	494,5	83,4	638,4	79,4	480,1	74,6	593,4	69,9	583,3	64,4
Sand, Kies, Bims, Ton, Schlacken	-	-	-	-	20,8	3,0	16,8	2,4	4,1	0,7	11,2	1,4	15,9	2,5	74,9	8,8	116,7	12,9
Sonstige Steine und Erden	4,0	0,5	3,0	0,4	7,1	1,0	6,7	1,0	3,6	0,6	9,6	1,2	0,5	0,1	7,2	0,8	0,0	0,0
Gips	13,4	1,7	2,2	0,3	-	-	-	-	1,5	0,3	5,5	0,7	6,1	0,9	1,9	0,2	-	-
Chemische Düngemittel	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Sonstige Güter	5,9	0,8	6,2	0,9	6,2	0,9	5,1	0,7	6,4	1,1	2,3	0,3	2,3	0,4	1,9	0,2	5,4	0,6

## BEITRÄGE

haben, wurden in diesem Jahr im Hafen Saarlouis-Dillingen umgeschlagen.

Den größten Anteil am Versand macht die Gütergruppe "Stahl- und Weißblech, Bandstahl" aus. Von 1996 bis 2003 dominierte sie die Abgänge mit Anteilen von 70 bis 85 Prozent, ging aber im Jahr 2004 mit 583,3 Tsd. Tonnen auf 64,4 Prozent zurück. "Eisen-, Stahlabfälle, Stahlschrott" folgen mit 159,1 Tsd. Tonnen und 17,6 Prozent auf dem zweiten Platz. Diese Gütergruppe wird seit dem Jahr 2000 in steigenden Tonnagen auf dem Wasserweg versendet.

Aufgrund des Volumens der ankommenden und abgehenden Tonnagen kann der Saarahafen Saarlouis-Dillingen als der mit Abstand bedeutendste Umschlagplatz an der Saar bezeichnet werden.

### 2.2 Hafen Merzig

Im Hafen Merzig werden ca. zwei Prozent der insgesamt ins Saarland ankommenden Güter gelöscht. Eine Ausnahme mit einem Anteil von 7,9 Prozent stellt das Jahr 2002 dar. Damals erhielt der Hafen Merzig einmalig den Zuschlag, die Güter-

#### Güterankünfte im Hafen Merzig

Güter	1996		1997		1998		1999		2000		2001		2002		2003		2004	
	1 000 t	%	1 000	%	1 000 t	%	1 000 t	%	1 000 t	%	1 000 t	%	1 000 t	%	1 000 t	%	1 000 t	%
<b>Güter insgesamt</b>	<b>79,1</b>	<b>100</b>	<b>69,7</b>	<b>100</b>	<b>60,2</b>	<b>100</b>	<b>62,1</b>	<b>100</b>	<b>45,4</b>	<b>100</b>	<b>51,7</b>	<b>100</b>	<b>163,9</b>	<b>100</b>	<b>38,8</b>	<b>100</b>	<b>53,1</b>	<b>100</b>
darunter																		
Steinkohle, -briketts	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	126,6	77,2	-	-	-	-
Koks	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Mineralölerzeugnisse	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Eisenerze	-	-	-	-	-	-	-	-	0,3	0,7	-	-	-	-	-	-	-	-
Eisen-, Stahlabfälle, Stahlschrott	-	-	-	-	1,9	3,2	3,4	5,5	4,1	9,0	2,0	3,9	-	-	-	-	2,3	4,3
Roheisen, Rohstahl	0,6	0,8	-	-	-	-	-	-	0,3	0,7	1,9	3,7	-	-	-	-	-	-
Stahlhalbzeug	5,8	7,3	1,3	1,9	1,5	2,5	15,3	24,6	3,4	7,5	21,2	41,0	20,8	12,7	25,3	65,2	34,5	65,0
Stab- und Formstahl, Draht	6,3	8,0	3,6	5,2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Stahl- und Weißblech, Bandstahl	-	-	0,2	0,3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Sand, Kies, Bims, Ton, Schlacken	54,6	69,0	42,1	60,4	35,1	58,3	30,3	48,8	27,4	60,4	19,7	38,1	15,6	9,5	10,8	27,8	14,6	27,5
Sonstige Steine und Erden	9,5	12,0	20,1	28,8	20,5	34,1	9,7	15,6	8,6	18,9	2,0	3,9	0,9	0,5	1,3	3,4	1,8	3,4
Gips	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Chemische Düngemittel	2,0	2,5	1,1	1,6	1,2	2,0	3,5	5,6	-	-	-	-	-	-	1,4	3,6	-	-
Sonstige Güter	0,3	0,4	1,3	1,9	-	-	-	-	1,2	2,6	4,9	9,5	-	-	-	-	-	-

#### Güterabgänge vom Hafen Merzig

Güter	1996		1997		1998		1999		2000		2001		2002		2003		2004	
	1 000 t	%	1 000	%	1 000 t	%	1 000 t	%	1 000 t	%	1 000 t	%	1 000 t	%	1 000 t	%	1 000 t	%
<b>Güter insgesamt</b>	<b>17,3</b>	<b>100</b>	<b>9,1</b>	<b>100</b>	<b>0,2</b>	<b>100</b>	<b>6,0</b>	<b>100</b>	<b>7,5</b>	<b>100</b>	<b>12,0</b>	<b>100</b>	<b>17,6</b>	<b>100</b>	<b>-</b>	<b>100</b>	<b>-</b>	<b>100</b>
darunter																		
Steinkohle, -briketts	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Koks	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Mineralölerzeugnisse	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Eisenerze	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Eisen-, Stahlabfälle, Stahlschrott	-	-	0,8	8,8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Roheisen, Rohstahl	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Stahlhalbzeug	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Stab- und Formstahl, Draht	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Stahl- und Weißblech, Bandstahl	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Sand, Kies, Bims, Ton, Schlacken	6,9	39,9	-	-	-	-	3,5	58,3	7,5	100	12,0	100,0	16,7	94,9	-	-	-	-
Sonstige Steine und Erden	9,9	57,2	5,0	54,9	-	-	2,5	41,7	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Gips	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Chemische Düngemittel	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Sonstige Güter	0,5	2,9	3,3	36,3	0,2	100	-	-	-	-	-	-	0,9	5,1	-	-	-	-

gruppe "Steinkohle, -briketts" für ein halbes Jahr umzuschlagen<sup>5)</sup>.

Größte Warengruppe im Jahr 2004 war "Stahlhalbezeug" mit einem Anteil von 65 Prozent an den gesamten Ankünften. Gegenüber 2000 hat sich seine Menge von 3,4 Tsd. Tonnen auf 34,5 Tsd. Tonnen verzehnfacht. "Sand, Kies, Bims, Ton und Schlacken" herrschten bis zum Jahr 2000 vor, sind aber von Anfang an rückläufig und beliefen sich im Jahr 2004 noch auf 14,6 Tsd. Tonnen, was einem Anteil an den Güterankünften von 27,5 Prozent entspricht.

Beim Versand erzielte der Hafen Merzig von 1996 bis einschließlich 2002 einen jährlichen Anteil von knapp 2 Prozent, bezogen auf alle saarländischen Güterabgänge. In den letzten beiden Jahren wurden keine Güter mehr aus Merzig verschifft.

### 2.3 Sonstige Häfen

Unter der Bezeichnung "Sonstige Häfen" werden statistisch die Umschlagplätze Völklingen und Perl-Besch erfasst. Der Anteil der Ankünfte im Saarhafen Völklingen und im Moselhafen Perl-Besch an den gesamten Ankünften entwickelte sich

#### Güterankünfte in den Häfen Völklingen und Perl-Besch

Güter	1996		1997		1998		1999		2000		2001		2002		2003		2004	
	1 000 t	%	1 000 t	%	1 000 t	%	1 000 t	%	1 000 t	%	1 000 t	%	1 000 t	%	1 000 t	%	1 000 t	%
<b>Güter insgesamt</b>	<b>10,2</b>	<b>100</b>	<b>6,1</b>	<b>100</b>	<b>6,3</b>	<b>100</b>	<b>36,3</b>	<b>100</b>	<b>120,2</b>	<b>100</b>	<b>151,8</b>	<b>100</b>	<b>167,1</b>	<b>100</b>	<b>171,1</b>	<b>100</b>	<b>189,6</b>	<b>100</b>
darunter																		
Steinkohle, -briketts	1,2	11,8	-	-	-	-	-	-	8,6	7,2	-	-	-	-	-	-	-	-
Koks	2,0	19,6	1,2	19,7	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Mineralölerzeugnisse	4,6	45,1	3,4	55,7	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Eisenerze	-	-	-	-	0,2	3,2	0,8	2,2	5,3	4,4	2,7	1,8	3,6	2,2	3,6	2,1	1,2	0,6
Eisen-, Stahlabfälle, Stahlschrott	-	-	-	-	-	-	25,0	68,9	99,1	82,4	116,6	76,8	144,1	86,2	154,8	90,5	164,4	86,7
Roheisen, Rohstahl	-	-	-	-	5,1	81,0	8,3	22,9	6,7	5,6	13,2	8,7	8,9	5,3	7,6	4,4	3,7	2,0
Stahlhalbezeug	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Stab- und Formstahl, Draht	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Stahl- und Weißblech, Bandstahl	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Sand, Kies, Bims, Ton, Schlacken	-	-	-	-	1,0	15,9	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Sonstige Steine und Erden	-	-	-	-	-	-	0,6	1,7	-	-	17,5	11,5	6,0	3,6	-	-	-	-
Gips	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Chemische Düngemittel	0,5	4,9	1,5	24,6	-	-	0,9	2,5	-	-	1,8	1,2	0,6	0,4	1,3	0,8	2,0	1,1
Sonstige Güter	1,9	18,6	-	-	-	-	0,6	1,7	0,5	0,4	-	-	3,9	2,3	3,8	2,2	18,4	9,7

#### Güterabgänge von den Häfen Völklingen und Perl-Besch

Güter	1996		1997		1998		1999		2000		2001		2002		2003		2004	
	1 000 t	%	1 000 t	%	1 000 t	%	1 000 t	%	1 000 t	%	1 000 t	%	1 000 t	%	1 000 t	%	1 000 t	%
<b>Güter insgesamt</b>	<b>65,0</b>	<b>100</b>	<b>38,0</b>	<b>100</b>	<b>20,2</b>	<b>100</b>	<b>32,6</b>	<b>100</b>	<b>35,1</b>	<b>100</b>	<b>3,5</b>	<b>100</b>	<b>1,8</b>	<b>100</b>	<b>4,5</b>	<b>100</b>	<b>0,2</b>	<b>100</b>
darunter																		
Steinkohle, -briketts	-	-	22,8	60,0	11,2	55,4	3,2	9,8	11,5	32,8	3,5	100,0	-	-	-	-	-	-
Koks	16,2	24,9	0,7	1,8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Mineralölerzeugnisse	3,8	5,8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Eisenerze	0,3	0,5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Eisen-, Stahlabfälle, Stahlschrott	1,3	2,0	9,6	25,3	-	-	1,6	4,9	3,3	9,4	-	-	1,8	100,0	4,5	100,0	-	-
Roheisen, Rohstahl	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Stahlhalbezeug	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Stab- und Formstahl, Draht	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Stahl- und Weißblech, Bandstahl	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Sand, Kies, Bims, Ton, Schlacken	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Sonstige Steine und Erden	34,8	53,5	4,4	11,6	1,6	7,9	2,2	6,7	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Gips	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Chemische Düngemittel	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Sonstige Güter	8,6	13,2	0,7	1,8	7,4	36,6	25,6	78,5	20,3	57,8	-	-	-	-	-	-	0,2	100,0

5) Nach Auskunft der Hafengebiete Saarlouis/Dillingen.

von 0,3 Prozent im Jahr 1996 auf 9,9 Prozent im Jahr 2003, um sich im Jahr 2004 bei 8,4 Prozent einzupendeln.

Bei der Betrachtung dieser beiden Häfen ist zunächst anzumerken, dass ankommende Güter erst seit 1998 im Hafen Völklingen gelöscht werden. In jenem Jahr betrug die angelandete Gütermenge nur 1 000 Tonnen und machte 15,9 Prozent der Anliefermenge beider Häfen aus. In den folgenden Jahren stiegen die angelieferten Gütermengen, die überwiegend aus "Eisen-, Stahlabfällen und Stahlschrott" bestehen, kontinuierlich an und erreichten im Jahr 2004 mit 164,4 Tsd. Tonnen bzw. mit 86,7 Prozent der Gesamtankünfte ihren Höchstwert.

Die Tonnage der ankommenden Güter im Hafen Perl-Besch war von 1997 bis 2003 rückläufig. Im Jahr 2004 wurden jedoch gegenüber dem Vorjahr etwa 10 Tsd. Tonnen oder 4,4 Prozent mehr Güter im Hafen Perl-Besch gelöscht.

Die Bedeutung der beiden Häfen als Umschlagplatz für den Güterversand ist, bezogen auf alle saarländischen Häfen, seit dem Jahr 2001 zunehmend als gering einzustufen. Deckte der Versandanteil im Jahr 2000 noch 5,5 Prozent ab, so belief er sich im Jahr 2004 auf nur noch 0,02 Prozent.

Ergänzend ist hinzuzufügen, dass seit dem Jahr 2002 vom Hafen Perl-Besch aus keine Güter mehr versendet werden.