Wesel-Datteln-Kanal

Schlagwörter: Schifffahrtskanal
Fachsicht(en): Kulturlandschaftspflege
Gemeinde(n): Hünxe
Kreis(e): Wesel
Bundesland: Nordrhein-Westfalen



Bedingt durch die wachsende industrielle Bedeutung des Ruhrgebietes wuchs der Transportbedarf an Massengütern so stark an, dass nur leistungsfähige Wasserstraßen ihn decken konnten. Daher wurden ab Ende des 19. Jahrhunderts Schifffahrtskanäle angelegt, die den Wirtschaftsstandort über Rhein und Ems mit der Nordsee verbinden.

Mit der Fertigstellung des Dortmund-Ems-Kanals im Jahr 1899 entstand zunächst eine Anbindung des Ruhrgebietes an die deutschen Nordseehäfen. 1905 beschloss der preußische Landtag das „Gesetz über die Herstellung und den Ausbau von Wasserstraßen“, welches auch den Ausbau der Lippe einschloss. Statt einer Begradigung des Flusses fiel die Entscheidung auf den Bau eines parallel verlaufenden Lippe-Seitenkanals.

Der östliche Abschnitt des Seitenkanals, der Datteln-Hamm-Kanal, wurde bereits 1914 zusammen mit dem Rhein-Herne-Kanal fertiggestellt. 1915 starteten die Bauarbeiten für den Wesel-Datteln-Kanal, in dessen Rahmen die Lippe sogar an zwei Stellen verlegt werden musste. Die Fertigstellung erfolgte erst im Sommer 1930, da durch den Ersten Weltkrieg und die darauf folgenden Nachkriegswirren die Arbeiten erheblich behindert wurden. Ein Jahr später fand die offizielle Einweihung des neuen Verkehrsweges statt. Seitdem verbindet die 60 Kilometer lange Wasserstraße den Dortmund-Ems-Kanal bei Datteln mit dem Rheinstrom bei Wesel und bietet die kürzeste wassergebundene Verkehrsachse zwischen dem Ruhrgebiet und den niederländischen Nordseehäfen. Davon profitierte nicht nur der immer weiter Richtung Norden gewanderte Kohleabbau, sondern gleichzeitig konnte durch den neuen Verkehrsweg auch der bereits stark frequentierte Rhein-Herne-Kanal entlastet werden.

Insbesondere nach dem Zweiten Weltkrieg stieg das Transportaufkommen auf dem Wesel-Datteln-Kanal rasant an. Aufgrund der wachsenden Schiffsabmessungen musste der Kanalquerschnitt in mehreren Ausbauschritten zwischen 1966 und 1990 verbreitert und vertieft werden. Seit 1989 ist die Wasserstraße nun auch für Großmotorenschiffe und Schubverbände mit einer Breite von bis zu 11,45 Metern, einer Länge von 186,50 Metern und einer Abla-detiefe von 2,80 Metern durchgängig befahrbar.

Der Lippe-Seitenkanal hat somit die ehemalige Funktion der Lippe als Transportweg vollständig übernommen. Trotzdem bleibt der Fluss auch heute noch ungemein wichtig, denn er speist die westdeutschen Kanäle mit dem erforderlichen Zugabewasser und liefert dadurch die Grundlage für die Schifffahrt. Dies ist notwendig, da die Kanäle durch Schleusung, Verdunstung und Versickerung an Wasser verlieren. Hinzu kommt die Entnahme von Brauchwasser für Industrie und Gewerbe.

Mit Hilfe einer ferngesteuerten Wasserverteilungsanlage wird in Hamm Lippewasser im natürlichen Gefälle von der Lippe in den Datteln-Hamm-Kanal geleitet. Dieser wiederum speist den Dortmund-Ems-, Rhein-Herne- und Wesel-Datteln-Kanal. Mindestens zehn Kubikmeter Wasser pro Sekunde müssen allerdings in der Lippe verbleiben. Wenn in trockenen Zeiten die zugelassene Entnahmemenge nicht ausreicht, kann mit Hilfe von Pumpwerken auch Wasser aus Rhein und Ruhr entnommen werden. Sinkt die Wasserführung der Lippe unter zehn Kubikmeter pro Sekunde, wird ihr umgekehrt Wasser aus den Kanälen zugeführt. Auf der Grundlage ständiger Pegelmessungen ist eine rasche Reaktion auf Wasserspiegelschwankungen in allen Kanalabschnitten sowie der Lippe möglich. Der für die Schifffahrt erforderliche Wasserstand kann somit jederzeit gewährleistet werden.

Heute gehört der Wesel-Datteln-Kanal zu den wichtigsten und verkehrsreichsten Schifffahrtskanälen Deutschlands. Mit rund 18,1 Millionen Tonnen wurde an der Schleuse Friedrichsfeld bei Wesel auch 2010 wieder die größte Gütermenge auf dem westdeutschen Kanalnetz bewegt. Darüber hinaus ist er stärker befahren als der Dortmund-Ems- oder der Rhein-Herne-Kanal. Über 21.000 Güterschiffe passierten 2011 die Schleuse Friedrichsfeld und mehr als 17.000 die Schleuse Datteln. Der Wesel-Datteln-Kanal erzeugt dabei nicht nur selbst ein hohes Verkehrsaufkommen, sondern stellt gleichzeitig eine bedeutende Transitstrecke zwischen Dortmund-Ems-Kanal und Rhein dar.

Wesel-Datteln-Kanal

Schlagwörter: Schifffahrtskanal
Fachsicht(en): Kulturlandschaftspflege
Erfassungsmaßstab: i.d.R. 1:5.000 (größer als 1:20.000)
Erfassungsmethoden: keine Angabe
Koordinate WGS84: 51° 38 57,27 N: 6° 47 37,99 O / 51,64924°N: 6,79389°O
Koordinate UTM: 32.347.376,92 m: 5.724.331,90 m
Koordinate Gauss/Krüger: 2.554.990,15 m: 5.724.175,79 m

Empfohlene Zitierweise

Urheberrechtlicher Hinweis: Der hier präsentierte Inhalt ist urheberrechtlich geschützt. Die angezeigten Medien unterliegen möglicherweise zusätzlichen urheberrechtlichen Bedingungen, die an diesen ausgewiesen sind.

Empfohlene Zitierweise: „Wesel-Datteln-Kanal“. In: KuLaDig, Kultur.Landschaft.Digital. URL: https://www.kuladig.de/Objektansicht/O-55796-20121022-5 (Abgerufen: 13. November 2026)

Copyright © **LVR**