

HENRY

Hydraulic Engineering Repository

Ein Service der Bundesanstalt für Wasserbau

Report, Published Version

Wasser- und Schifffahrtsdirektion Süd (Hg.) Verkehr und Güterumschlag auf den Bundeswasserstraßen Main, Main-Donau-Kanal und Donau im Jahre 1979

Zur Verfügung gestellt in Kooperation mit/Provided in Cooperation with:
Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes

Verfügbar unter/Available at: <https://hdl.handle.net/20.500.11970/104996>

Vorgeschlagene Zitierweise/Suggested citation:

Wasser- und Schifffahrtsdirektion Süd (Hg.) (1980): Verkehr und Güterumschlag auf den Bundeswasserstraßen Main, Main-Donau-Kanal und Donau im Jahre 1979. Würzburg: Wasser- und Schifffahrtsdirektion Süd.

Standardnutzungsbedingungen/Terms of Use:

Die Dokumente in HENRY stehen unter der Creative Commons Lizenz CC BY 4.0, sofern keine abweichenden Nutzungsbedingungen getroffen wurden. Damit ist sowohl die kommerzielle Nutzung als auch das Teilen, die Weiterbearbeitung und Speicherung erlaubt. Das Verwenden und das Bearbeiten stehen unter der Bedingung der Namensnennung. Im Einzelfall kann eine restriktivere Lizenz gelten; dann gelten abweichend von den obigen Nutzungsbedingungen die in der dort genannten Lizenz gewährten Nutzungsrechte.

Documents in HENRY are made available under the Creative Commons License CC BY 4.0, if no other license is applicable. Under CC BY 4.0 commercial use and sharing, remixing, transforming, and building upon the material of the work is permitted. In some cases a different, more restrictive license may apply; if applicable the terms of the restrictive license will be binding.

Verwertungsrechte: Alle Rechte vorbehalten

VERKEHR UND GÜTERUMSCHLAG AUF DEN BUNDESWASSERSTRASSEN MAIN,
MAIN-DONAU-KANAL UND DONAU IM JAHRE 1979

Binnenverkehr

Die vier großen Träger des Binnenverkehrs in der Bundesrepublik Deutschland beförderten 1979 rd. 999,5 Mill t Güter und erbrachten dabei eine Verkehrsleistung von rd. 213,9 Mrd tkm.

Während die beförderten Gütermengen und die Verkehrsleistungen der Eisenbahnen, des Straßenverkehrs und der Rohrleitungen 1979 gegenüber dem vorhergehenden Jahr deutlich zunahmen, blieben sie bei der Binnenschifffahrt mit 246,5 Mill t und 51,0 Mrd tkm praktisch unverändert. Dies ist u.a. auf die Streiks in der Stahlindustrie und im Hafen Rotterdam sowie auf die winterlichen Behinderungen - insbesondere in den Kanalstrecken - zurückzuführen.

Tabelle 1 Verteilung des Binnenverkehrs auf die Hauptverkehrsträger
- Gütermenge in Mill t; Verkehrsleistung in Mrd tkm -

Verkehrsträger	Gütermenge			Verkehrsleistung		
	1979	(1978)	+/- %	1979	(1978)	+/- %
Eisenbahnen	371,4	(337,1)	+ 10,2	68,1	(59,5)	+ 14,5
Binnenschiff- fahrt	246,5	(246,3)	+ 0,1	51,0	(51,5)	- 1,0
Straßengüter- fernverkehr	294,0	(286,0)	+ 2,8	78,8	(75,2)	+ 4,8
Rohrleitungen (nur Rohöl)	87,6	(75,7)	+ 15,7	16,0	(13,9)	+ 15,1
Gesamt	999,5	(945,1)	+ 5,8	213,9	(200,1)	+ 6,9

Insgesamt wurden 1979 in Rohrleitungen 141,6 Mill t befördert. Neben den in Tabelle 1 aufgeführten Rohölmengen wurden 7 Mill t Mineralölerzeugnisse und 47 Mill t Erdgas befördert.

Tabelle 2 gibt die Anteile der Hauptverkehrsträger am deutschen Binnenverkehr wieder. Daraus ist zu ersehen, daß sich der Anteil der Binnenschifffahrt gegenüber dem Vorjahr nur geringfügig geändert hat.

Tabelle 2 Anteil der Hauptverkehrsträger am deutschen Binnenverkehr
- in % -

Verkehrsträger	Anteil an der			
	Gütermenge		Verkehrsleistung	
	1979	(1978)	1979	(1978)
Eisenbahnen	35,7	(35,7)	30,5	(29,7)
Binnenschifffahrt	23,2	(26,0)	22,4	(25,7)
Straßengüter- fernverkehr	27,7	(30,3)	34,8	(37,6)
Rohrleitungen	13,4	(8,0)	12,3	(7,0)
Gesamt	100	(100)	100	(100)

Verkehrsaufkommen Main, Main-Donau-Kanal und Donau

Im Unterschied zu den stagnierenden Transportleistungen der Binnenschifffahrt im Bundesgebiet weist der Gesamtverkehr auf Main und Main-Donau-Kanal auch 1979 wieder eine Zunahme von rd. 3 % auf. Auch wenn er damit nicht die Zuwachsrate von 5,5 % des Jahres 1978 erreichte, so ist trotzdem diese Steigerung bemerkenswert. Der Zuwachs 1978 fiel gegenüber 1977 im wesentlichen deshalb so deutlich aus, weil der Wechselverkehr mit dem Rhein durch dessen schwache Wasserführung in den trockenen Sommermonaten 1977 beträchtlich zurückgegangen war. Im Berichtsjahr nahm der Wechselverkehr zwischen Rhein und Main stärker als der interne Verkehr auf Main und Main-Donau-Kanal zu. Dies wurde durch die ausreichende Wasserführung des Rheins von Januar bis August und November bis Dezember 1979 ermöglicht, die eine volle Abladung der Güterschiffe auf den für Main und Main-Donau-Kanal zulässigen Tiefgang zuließ. An der Donau haben sowohl der interne Verkehr als auch der Wechselverkehr erheblich zugenommen. Der Rückgang des internen Verkehrs im Jahre 1978 ist hiermit wieder ausgeglichen.

Tabelle 3 Aufteilung im Wechselverkehr Rhein - Main, grenzüberschreitenden Verkehr Donau und interne Verkehre

- in Mill t -

	1979	(1978)	+/- %
Wechselverkehr mit dem Rhein (Schleuse Kostheim)	18,3	(17,7)	+ 3,4
interner Verkehr	5,1	(5,0)	+ 2,0
Gesamt Main + Main-Donau-Kanal	23,4	(22,7)	+ 3,1
Grenzüberschreitender Verkehr (Schleuse Jochenstein)	3,1	(2,5)	+ 24,0
interner Verkehr	0,4	(0,3)	+ 33,3
Gesamt Donau	3,5	(2,8)	+ 25,0

Unter den verkehrsstärksten Schleusen der Bundesrepublik liegt Kostheim diesmal an der Spitze, wie die folgende Aufstellung zeigt:

Schleuse Kostheim (Main)	18,3 Mill t
Ruhrschleuse/Schleuse I (Rhein-Herne-Kanal)	18,0 " "
Schleuse Friedrichsfeld (Wesel-Datteln-Kanal)	14,5 " "
Schleuse Münster (Dortmund-Ems-Kanal)	13,6 " "

Die Flottenbeteiligung am Verkehr auf dem Main, Main-Donau-Kanal und der Donau zeigt die folgende Aufstellung. Gegenüber dem Vorjahr konnte die deutsche Flotte auf dem Main und dem Main-Donau-Kanal ihren Anteil halten. Er blieb bei 74,9 %, wohingegen der Anteil der Niederlande auf 14,8 % sank und der Anteil der Schweiz auf 7,8 % zunahm. Auf der Donau ging der Anteil der deutschen Flotte weiter zurück. Demgegenüber nahm der Anteil der österreichischen Schiffe deutlich zu. Ungarn schob sich mit 12,2 % auf den 3. Platz und die UdSSR auf den 4. Platz vor.

Tabelle 4 Anteile der Flotten am Verkehr 1979 (1978)

- in % -

Nationalität	Main und Main-Donau-Kanal		Donau	
	1979	(1978)	1979	(1978)
Deutschland	74,9	(74,9)	32,9	(33,6)
Niederlande	14,8	(15,0)	-	-
Schweiz	7,8	(6,9)	-	-
Belgien	2,0	(2,4)	-	-
Großbritannien	-	(0,3)	-	-
Frankreich	0,3	(0,4)	-	-
Luxemburg	-	(0,1)	-	-
Österreich	-	-	39,2	(36,5)
CSSR	-	-	1,8	(2,1)
Ungarn	-	-	12,2	(8,2)
Jugoslawien	-	-	2,3	(3,5)
Rumänien	-	-	4,0	(9,5)
Bulgarien	-	-	3,4	(3,2)
UdSSR	-	-	4,2	(3,4)
DDR	0,1	-	-	-
Polen	0,1	-	-	-
Gesamt	100	(100)	100	(100)

Güterumschlag

Der Güterumschlag in den Häfen an Main und Main-Donau-Kanal stieg 1979 leicht an und erreichte mit einer Zunahme von 2,1 % das durchschnittliche Ergebnis der übrigen Binnenhäfen im Bundesgebiet. Besonders stark stieg der Umschlag im Hafen Regensburg (+ 21,5 %). Hier konnten bereits bis Oktober 1,0 Mill t Erz in der neuen Umschlaganlage aus den vorwiegend vom Hafen Hamburg kommenden Zügen der DB auf Schiffe der I. Donau-Dampfschiffahrt-Gesellschaft und des Bayer. Lloyd umgeladen werden. Auch der Umschlag in den übrigen Häfen und Umschlagstellen an der Donau nahm mit 16,4 % beachtlich zu. Damit konnte das negative Ergebnis des Jahres 1978 wieder ausgeglichen werden.

Tabelle 5 Güterumschlag in den wichtigsten Häfen 1979 (1978)
- in Mill t -

Häfen/Umschlagstellen	1979	(1978)	+/- %
Umschlagstellen unterhalb Frankfurt	1,97	(1,95)	+ 10,3
Frankfurt	4,31	(4,34)	- 0,7
Offenbach	0,86	(0,88)	- 2,3
Hanau	1,54	(1,43)	+ 7,7
Aschaffenburg	0,88	(0,91)	- 3,3
Würzburg	1,10	(1,24)	- 11,3
Schweinfurt	0,47	(0,49)	- 4,1
Bamberg	0,97	(0,99)	- 2,0
Nürnberg	0,57	(0,62)	- 8,1
sonstige Umschlagstellen	15,40	(14,64)	+ 5,2
Umschlag Main + Main-Donau-Kanal	28,07	(27,49)	+ 2,1
Regensburg	3,17	(2,61)	+ 21,5
sonstige Umschlagstellen	0,71	(0,61)	+ 16,4
Umschlag Donau	3,88	(3,22)	+ 20,5
Umschlag Main + Main-Donau-Kanal + Donau	31,95	(30,71)	+ 4,0

Die wichtigsten Güterarten, die in den Häfen am Main, Main-Donau-Kanal und an der Donau umgeschlagen wurden, gibt Tabelle 6 wieder. Am Main und am Main-Donau-Kanal traten keine nennenswerten Verschiebungen ein. Lediglich Düngemittel und Futtermittel kehrten ihre Reihenfolge um. An der Donau tauschten Erze und Eisen sowie Kohle und Erdöl ihre Reihenfolge. Sand und Kies haben Eisen und Stahl vom 2. auf den 3. Platz verdrängt.

Tabelle 6 Anteil der wichtigsten Güterarten am
Gesamtumschlag 1979 (1978)

- in % -

Güterarten	Main und Main-Donau-Kanal		Donau	
		%		%
Sand, Kies, Bimskies, Baustoffe aus Natursteinen, Gips	43,5	(41,7)	17,8	(21,9)
Zement, Zementklinker	3,1	(3,2)	-	(0,3)
Erdöl, Mineralölerzeugnisse	27,8	(28,0)	8,3	(9,1)
Kohle, Koks, Brikett	7,2	(7,4)	9,7	(8,2)
Erze, Metallabfälle	1,2	(1,0)	32,3	(20,8)
Eisen, Stahl, NE-Metalle	1,2	(1,5)	17,2	(25,1)
Chemische Erzeugnisse	5,4	(5,3)	1,5	(1,6)
Schwefel, Schwefelkies	-	-	3,4	(0,3)
Düngemittel	2,9	(3,4)	2,9	(2,7)
Getreide	1,6	(2,0)	0,3	(1,3)
Salze	2,4	(2,3)	0,8	(2,9)
Futtermittel	3,0	(3,2)	3,5	(3,1)
übrige Güter	0,7	(1,0)	2,3	(2,7)
Gesamt	100	%		

Personenschifffahrt

Die Zahl der beförderten Personen stieg auf dem Main als auch auf dem Main-Donau-Kanal und der Donau leicht an.