

# HENRY

Hydraulic Engineering Repository

Ein Service der Bundesanstalt für Wasserbau

---

Report, Published Version

## **Wasser- und Schifffahrtsdirektion Süd (Hg.) Verkehrsbericht 1980 für die Bundeswasserstraßen Main, Main-Donau-Kanal und Donau**

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

---

Verfügbar unter/Available at: <https://hdl.handle.net/20.500.11970/104997>

Vorgeschlagene Zitierweise/Suggested citation:

Wasser- und Schifffahrtsdirektion Süd (Hg.) (1981): Verkehrsbericht 1980 für die Bundeswasserstraßen Main, Main-Donau-Kanal und Donau. 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

Verkehrsbericht 1980

für die

Bundeswasserstraßen

Main, Main-Donau-Kanal und Donau

Binnenverkehr

Nach den vorläufigen Zahlen des Statistischen Bundesamtes beförderten die vier Träger des Binnenverkehrs - Eisenbahnen, Straßengüterfernverkehr, Binnenschifffahrt und Rohrfernleitungen - 1980 im Bundesgebiet insgesamt 999,4 Mio t Güter und erbrachten eine Verkehrsleistung von 216,1 Mrd tkm. Dies bedeutet gegenüber dem Vorjahr nur geringfügig veränderte Transportergebnisse. Für die einzelnen Verkehrsträger gilt: einer nennenswerten Zunahme der beförderten Gütermengen beim Straßengüterfernverkehr stehen fast unveränderte Beförderungsmengen bei den Eisenbahnen und der Binnenschifffahrt gegenüber. Auffallend dabei ist, daß Eisenbahnen und Binnenschifffahrt gleichwohl ihre Verkehrsleistungen steigern konnten. Die genannten Transportergebnisse der Verkehrsträger wurden maßgeblich durch die gedämpfte Wirtschaftskonjunktur beeinflusst. Für die Binnenschifffahrt wirkte sich zudem die ungünstige Konjunktur in der Stahlindustrie nachteilig aus.

Beförderungsmengen und Verkehrsleistungen der Verkehrsträger sind der Tabelle 1, die Anteile der einzelnen Verkehrsträger in % sind der Tabelle 2 zu entnehmen.

Tabelle 1

Verkehrsträger	Gütermenge (Mio t)			Verkehrsleistung (Mrd tkm)		
	1980	(1979)	+/- %	1980	(1979)	Veränderung 1979/1980 %
Eisenbahnen	374,4	(371,4)	+ 0,8	69,8	(68,1)	+ 2,4
Binnenschifffahrt	244,7	(246,5)	- 0,7	52,0	(51,0)	+ 2,0
Straßengüter- fernverkehr	303,4	(294,0)	+ 3,3	81,1	(78,8)	+ 3,0
Rohrfernleitungen (nur Rohöl)	76,9	(87,6)	- 12,0	13,2	(16,0)	- 17,0
Gesamt	999,4	(999,5)	0,0	216,1	(213,9)	+ 1,0

Tabelle 2

Verkehrsträger	Anteile in % an der			
	Gütermenge		Verkehrsleistung	
	1980	(1979)	1980	(1979)
Eisenbahnen	37,5	(35,7)	32,3	(30,5)
Binnenschifffahrt	24,5	(23,2)	24,1	(22,4)
Straßengüter- fernverkehr	30,4	(27,7)	37,5	(34,8)
Rohrleitungen	7,7	(13,4)	6,1	(12,3)
Gesamt	100	(100 )	100	(100 )

Die Anteile der Verkehrsträger an der Gesamtverkehrsleistung sind in ihrer historischen Entwicklung in der Anlage 1 grafisch dargestellt. Sie zeigt, daß der Anteil der Binnenschifffahrt seit Jahrzehnten - bei absolut erheblich gestiegenen Beförderungsmengen und Tonnenkilometerleistungen - gleich geblieben ist. Demgegenüber mußten die Eisenbahnen ihre führende Stellung an den Straßengüterfernverkehr abgeben.

#### Güterverkehr auf Main, Main-Donau-Kanal und Donau

Auf den Bundeswasserstraßen Main, Main-Donau-Kanal und Donau gingen die Beförderungsmengen 1980 gegenüber dem Vorjahr in unterschiedlichem Umfang zurück, wie der Tabelle 3 im einzelnen zu entnehmen ist. Die Gründe hierfür sind unterschiedlich; sie liegen am Main und Main-Donau-Kanal vor allem in der nicht befriedigenden Wirtschaftskonjunktur.

Tabelle 3

Main und Main-Donau-Kanal	1980	(1979)	+/- %
Wechselverkehr mit dem Rhein (Schleusengruppe Kostheim)	17,25	(18,25)	- 5,4
interner Verkehr	4,66	(5,16)	- 9,6
Gesamt	21,91	(23,41)	- 6,4

#### Donau

Grenzüberschreitender Verkehr	3,10	(3,14)	- 1,4
innerdeutscher Verkehr	0,28	(0,40)	- 30,0
Gesamt	3,38	(3,54)	- 4,6

Der Güterverkehr auf Main, Main-Donau-Kanal und Donau ist in Anlage 2 grafisch dargestellt ("Verkehrsband").

Unter den verkehrsmäßig am stärksten belasteten Schleusen im Bundesgebiet liegt die Eingangsschleuse des Mains, Kostheim, wieder an der Spitze, wie Tabelle 4 zeigt:

Tabelle 4

Schleusengruppe Kostheim (Main)	17,3 Mio t (Ladungstonnen)
Ruhrschleuse/Schleuse I (Rhein-Herne-Kanal)	16,1 Mio t (Ladungstonnen)
Schleuse Friedrichsfeld (Wesel-Datteln-Kanal)	15,0 Mio t (Ladungstonnen)
Schleusengruppe Münster (Dortmund-Ems-Kanal)	14,5 Mio t (Ladungstonnen)

Flottenanteile am Verkehr

Die deutsche Binnenflotte konnte auf Main und Main-Donau-Kanal ihre Position gegenüber den ausländischen Flotten leicht verbessern, während sie auf der Donau um 5% zurückfiel. Unter den ausländischen Flotten ergaben sich nur unbedeutende Verschiebungen, wie sich aus Tabelle 5 ergibt:

Tabelle 5

Heimatstaat	Main, Main-Donau-Kanal		Donau	
	1980	(1979)	1980	(1979)
Deutschland	75,4	(74,9)	27,4	(32,9)
Niederlande	14,9	(14,8)	-	-
Schweiz	7,7	(7,8)	-	-
Belgien	1,7	(2,0)	-	-
Großbritannien	-	-	-	-
Frankreich	0,3	(0,3)	-	-
Luxemburg	-	-	-	-
Österreich	-	-	41,2	(39,2)
CSSR	-	-	1,2	(1,8)
Ungarn	-	-	11,8	(12,2)
Jugoslawien	-	-	2,9	(2,3)
Rumänien	-	-	4,9	(4,0)
Bulgarien	-	-	3,6	(3,4)
UdSSR	-	-	7,0	(4,2)
DDR	-	(0,1)	-	-
Polen	-	(0,1)	-	-
<b>Gesamt</b>	<b>100</b>	<b>(100)</b>	<b>100</b>	<b>(100)</b>

Güterumschlag

Entsprechend der Verkehrsentwicklung ging auch der Güterumschlag 1980 in den Häfen und an den Umschlagstellen zurück, und zwar an Main und Main-Donau-Kanal um 6%, an der Donau um 13%. Im einzelnen ergibt sich aus Tabelle 6 folgendes Bild:

Tabelle 6

Main

Mainmündung bis Aschaffenburg	1980	(1979)	Veränderung 1979/1980 in %
Frankfurt	4,04	(4,31)	- 6
Offenbach	0,88	(0,87)	+ 2
Hanau	1,42	(1,54)	- 8
Aschaffenburg	0,81	(0,88)	- 8
sonstige Häfen und Umschlagstellen	6,98	(7,32)	- 5
<b>insgesamt</b>	<b>14,13</b>	<b>(14,92)</b>	<b>- 5</b>

von Aschaffenburg bis Bamberg	1980	(1979)	Veränderung 1979/1980 in %
Würzburg	1,12	(1,10)	+ 2
Schweinfurt	0,48	(0,47)	+ 0,5
sonstige Häfen und Umschlagstellen	8,58	(9,43)	- 9
<b>insgesamt</b>	<b>10,18</b>	<b>(11,00)</b>	<b>- 7</b>
<b>Main insgesamt</b>	<b>24,31</b>	<b>(25,92)</b>	<b>- 6</b>
<u>Main-Donau-Kanal</u>			
Bamberg	0,88	(0,97)	- 9
Nürnberg	0,57	(0,56)	+ 1
sonstige Häfen und Umschlagstellen	0,69	(0,62)	+ 12
<b>Main-Donau-Kanal insgesamt</b>	<b>2,14</b>	<b>(2,15)</b>	<b>- 0,3</b>
<u>Donau</u>			
Regensburg	3,0	(3,17)	- 5
sonstige Häfen und Umschlagstellen	0,40	(0,71)	- 44
<b>Donau insgesamt</b>	<b>3,40</b>	<b>(3,88)</b>	<b>- 13</b>

### Güterarten

Die Anteile der wichtigsten Güterarten in % am Gesamtumschlag am Main und Main-Donau-Kanal und an der Donau sind in Tabelle 7 aufgelistet und zeigen nur auf der Donau aufgrund der Besonderheiten dieses Verkehrs, merkliche Änderungen.

Tabelle 7

Güterarten	Main, Main-Donau-Kanal		Donau		
	1980	% (1979)	1980	%	(1979)
Sand, Kies, Bims und sonstige Baustoffe	42,4	(43,5)	8,9		(17,8)
Zement, Zementklinker	3,2	(3,1)	-		-
Mineralöl, Mineralölerzeugnisse	27,6	(27,8)	6,8		(8,3)
Kohle, Koks	8,4	(7,2)	9,3		(9,7)
Erze, Metallabfälle	1,4	(1,2)	34,8		(32,3)
Eisen und Stahl	0,9	(1,2)	22,1		(17,2)
Chemische Erzeugnisse	5,7	(5,4)	1,8		(1,5)
Schwefel, Schwefelkies	-	-	6,5		(3,4)
Düngemittel	2,6	(2,9)	3,1		(2,9)
Getreide	1,8	(1,6)	1,4		(0,3)
Salze	2,2	(2,4)	-		(0,8)
Futtermittel	3,0	(3,0)	2,8		(3,5)
übrige Güter	0,8	(0,7)	2,5		(2,3)
<b>Gesamt</b>	<b>100</b>	<b>(100)</b>	<b>100</b>		<b>(100)</b>

### Fahrgastschifffahrt

Die Fahrgastschifffahrt auf dem Main und Main-Donau-Kanal hatte eine gute Saison. Auch die Fahrgastschifffahrt auf der Donau kann mit den Ergebnissen zufrieden sein, wobei die Zahl der beförderten Personen gegenüber dem Vorjahr im innerdeutschen Verkehr gleich blieb, im grenzüberschreitenden Verkehr deutlich zunahm.

### Verbesserung der Schifffahrtsverhältnisse durch Baumaßnahmen

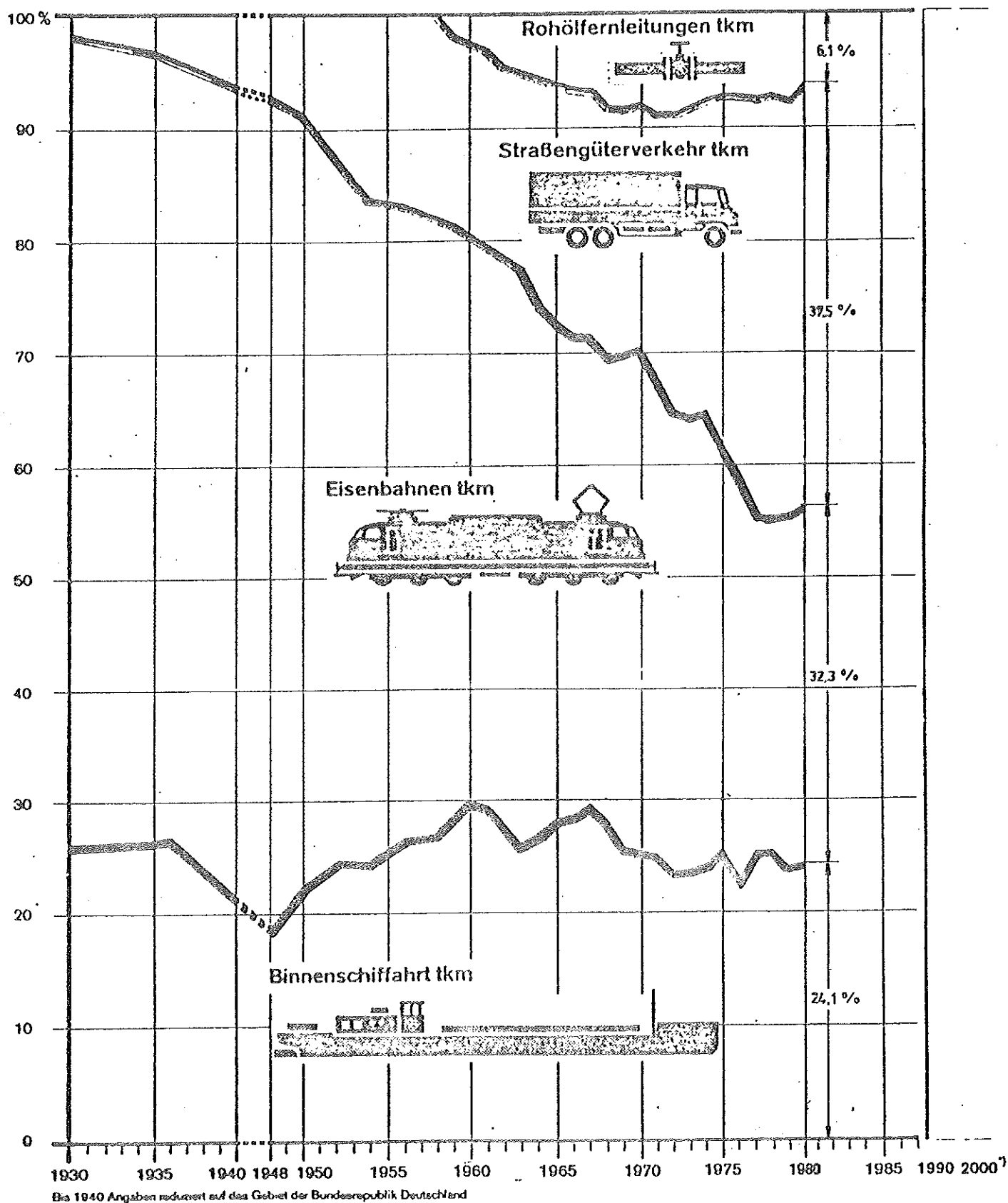
Die Maßnahmen zur Verbesserung der Main-Donau-Wasserstraße konzentrieren sich auf vier Bereiche:

1. Im Zuge der Umkanalisierung des Untermains zwischen Offenbach und Krotzenburg wurde Anfang 1980 die neue Schleuse Mühlheim (ehemals Kesselstadt) in Betrieb genommen. Der Neubau der Staustufe Krotzenburg soll bis 1983 abgeschlossen sein.

Die Fahrrinne auf der Strecke zwischen Kostheim (km 3,03) und dem Westhafen Frankfurt (km 33,2) wurde auf 2,90 m vertieft und die bisherige Beschränkung der Abladetiefe aufgehoben. Die Arbeiten in der Fahrrinne oberhalb von Offenbach schritten soweit fort, daß im April 1981 der Stau der Haltung Offenbach angehoben und der Stau der aufzulassenden Staustufe Mainkur abgesenkt werden konnte. Wehr und Kraftwerk der Staustufe Mainkur werden abgebrochen. Es ist damit zu rechnen, daß bis Mitte 1981 die Abladetiefe von km 33,2 bis km 62 freigegeben werden kann.

2. Die Planungen für den Fahrrinnenausbau zwischen Aschaffenburg und Würzburg sind abgeschlossen. Ein erstes Teilverfahren für die Planfeststellung wurde eingeleitet. Wegen der Kürzung der Haushaltsmittel kann mit dem Fahrrinnenausbau 1981 nicht begonnen werden.
3. Auf der Strecke Nürnberg - Kelheim des Main-Donau-Kanals liefen die Bauarbeiten der RMD im Bereich der Stufen und Haltungen Eibach, Leerstetten, Eckersmühlen, Dietfurt, Riedenburg und Kelheim weiter. Der Bau der Schleuse Eckersmühlen und der Ausbau der Altmühl im Bereich der künftigen Stauhaltung Kelheim wurden begonnen.
4. Im Zuge des Donauausbaus durch die RMD wurde unterhalb von Regensburg an der Staustufe Geisling die Schleuse fertiggestellt und im Juni 1980 in Betrieb genommen. Die Bauarbeiten für Wehr und Kraftwerk sind ange laufen. An der Staustufe Straubing wurden die Bauarbeiten an der Schleuse fortgeführt. Die an der Einfahrt in die Straubinger Schleife zur Verbesserung der Schifffahrtsverhältnisse während der Bauzeit hergestellte Ersatzfahrrinne wurde fertiggestellt und steht der Schifffahrt seit Dezember 1980 zur Verfügung. Der Fahrrinnenausbau der Donau Strecke Kelheim - Regensburg wurde fortgeführt.

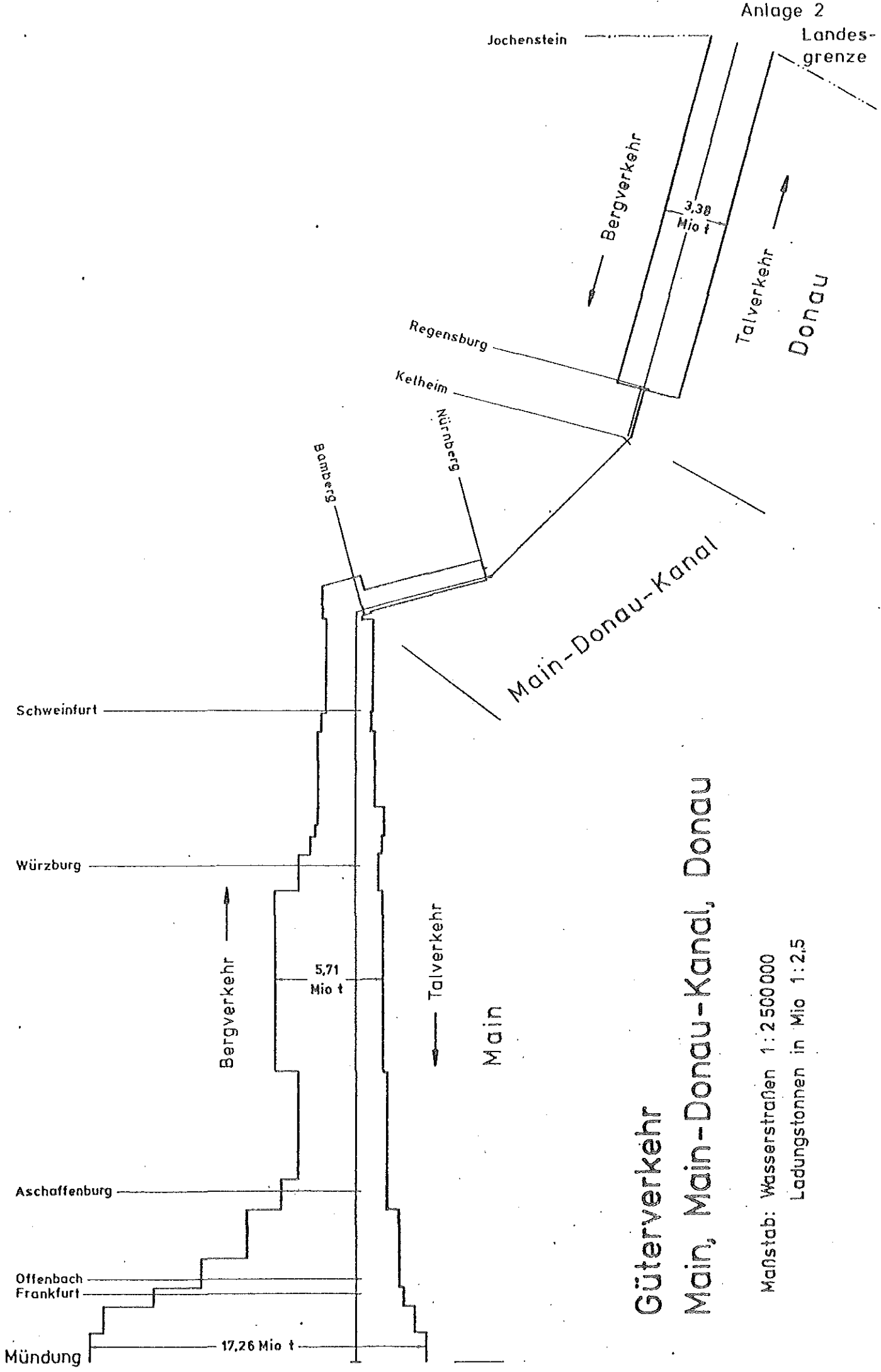
# Anteil der Hauptverkehrsträger am deutschen Binnenverkehr



Bis 1940 Angaben reduziert auf das Gebiet der Bundesrepublik Deutschland

Verkehrsträger	1974		1975		1976		1977		1978		1979		1980		1981		1982		1983	
	Mrd tkm	%	Mrd tkm	%	Mrd tkm	%	Mrd tkm	%	Mrd tkm	%	Mrd tkm	%	Mrd tkm	%	Mrd tkm	%	Mrd tkm	%	Mrd tkm	%
Binnenschifffahrt	51,8	24,4	47,8	25,4	45,8	22,8	49,3	25,8	51,5	25,7	51,0	23,9	52,0	24,1						
Eisenbahn	84,2	40,3	67,8	36,0	72,0	35,9	57,9	30,0	59,5	29,7	68,1	31,8	69,8	32,3						
Str - Güterverkehr	58,5	28,0	59,3	31,8	68,8	34,1	71,5	37,1	73,2	37,8	78,8	36,8	81,1	37,5						
Rohöföerleitungen	13,2	7,3	13,1	7,0	14,5	7,2	14,0	7,3	13,9	7,0	16,0	7,5	13,2	6,1						
	208,8	100	187,6	100	200,3	100	192,7	100	200,1	100	213,9	100	216,1	100						





**Güterverkehr  
Main, Main-Donau-Kanal, Donau**

Maßstab: Wasserstraßen 1:2 500 000  
Ladungstonnen in Mio 1:2.5