

HENRY

Hydraulic Engineering Repository

Ein Service der Bundesanstalt für Wasserbau

Report, Published Version

Wasser- und Schifffahrtsdirektion Süd (Hg.) Verkehrsbericht 1983 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/20.500.11970/105000>

Vorgeschlagene Zitierweise/Suggested citation:

Wasser- und Schifffahrtsdirektion Süd (Hg.) (1984): Verkehrsbericht 1983 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

Wasser- und Schifffahrtsdirektion Süd
A6 - 953/84 I

Stand: 30.07.1984

Verkehrsbericht 1983

für die

Bundeswasserstraßen

Main, Main-Donau-Kanal und Donau

1 BINNENVERKEHR IM BUNDESGBIET

Wie den nunmehr endgültigen Daten des Statistischen Bundesamtes für das Jahr 1983 zu entnehmen ist, nahm der Binnenverkehr im Bundesgebiet 1983 - erstmalig seit 1980 - wieder leicht zu. Hierin drückt sich die verbesserte gesamtwirtschaftliche Lage der Bundesrepublik aus, die zu einer höheren Nachfrage nach Transportleistungen führte. An dem Zuwachs des gesamten Binnenverkehrs hatte die Binnenschifffahrt einen leicht unterdurchschnittlichen Anteil: die beförderte Gütermenge nahm um 0,9 % zu; die Verkehrsleistung nahm allerdings um 0,6 % ab. Der langjährige Trend bei den Verkehrsträgern Eisenbahnen und Straßengüterfernverkehr setzte sich auch 1983 fort: während Beförderungsmenge und Verkehrsleistung der Eisenbahnen rückläufig waren, nahmen sie beim Straßengüterfernverkehr deutlich zu. Dabei überflügelte der Straßengüterfernverkehr die Eisenbahnen erstmalig auch in der Transportmenge, nachdem er in der Verkehrsleistung bereits seit Jahren mit Abstand die Spitzenstellung einnimmt.

Anmerkung: Daß Beförderungsmenge und Verkehrsleistung der Verkehrsträger nicht voll korrespondieren, ergibt sich aus ihren unterschiedlichen mittleren Transportentfernungen. Bemerkenswert ist hierbei insbesondere die Tatsache, daß die mittlere Transportentfernung im Straßengüterfernverkehr erheblich höher liegt als die der Eisenbahnen.

Tabelle 1: Beförderungsmengen und Verkehrsleistungen der Verkehrsträger

Verkehrsträger	Gütermenge (Mio t)			Verkehrsleistung (Mrd tkm)		
	1983	1982	Veränderung 1983/1982	1983	1982	Veränderung 1983/1982
Straßengüterfernverkehr	312,6	295,6	+ 5,7 %	85,1	80,4	+ 5,8 %
Eisenbahnen	296,6	304,2	- 2,5 %	55,0	56,4	- 2,5 %
Binnenschifffahrt	223,9	221,9	+ 0,9 %	49,1	49,4	- 0,6 %
Rohrfernleitungen (nur Rohöl)	55,2	57,0	- 3,2 %	8,8	9,1	- 3,3 %
insgesamt	888,3	878,7	+ 1,1 %	198,0	195,3	+ 1,4 %

Den geschilderten Entwicklungen im Transportaufkommen entsprechend änderten sich auch die Anteile der Verkehrsträger am Binnenverkehr, wie im einzelnen der Tabelle 2 zu entnehmen ist.

Tabelle 2: Anteile der Verkehrsträger am Binnenverkehr

Verkehrsträger	Anteile (in %) an der			
	Gütermenge		Verkehrsleistung	
	1983	1982	1983	1982
Straßengüterfernverkehr	35,2	33,6	43,0	41,2
Eisenbahnen	33,4	34,6	27,8	28,9
Binnenschifffahrt	25,2	25,3	24,8	25,3
Rohrfernleitungen (nur Rohöl)	6,2	6,5	4,4	4,6
Gesamt	100,0	100,0	100,0	100,0

Die Anteile der Verkehrsträger an der Verkehrsleistung in ihrer historischen Entwicklung sind in der Anlage 1 grafisch dargestellt.

2 VERKEHR AUF MAIN, MAIN-DONAU-KANAL UND DONAU

2.1 Beförderte Gütermengen

Das Transportaufkommen der Binnenschifffahrt auf Main und Main-Donau-Kanal war 1983 gegenüber dem Vorjahr praktisch unverändert. Dabei wurde der Zuwachs des Wechselerverkehrs mit dem Rhein ausgeglichen durch einen Rückgang des internen Mainverkehrs. Dieser Verkehrsrückgang war auf eine Verminderung der Baustofftransporte im Main- und Regnitzgebiet zurückzuführen. Hierin spiegelt sich wider, daß die Baukonjunktur in den genannten Gebieten 1983 noch nicht wiederbelebt war.

Der Güterverkehr auf der Donau erfuhr eine merkliche Einbuße. Dabei konnte der erhebliche Rückgang im grenzüberschreitenden Verkehr von dem ansteigenden innerdeutschen Verkehr nicht wettgemacht werden. Hauptgrund für den Rückgang im internationalen Verkehr war die unbefriedigende Beschäftigungs-

lage sowie die Transportdispositionen der österreichischen Eisen- und Stahlindustrie. Darüber hinaus wirkte sich auch das Monate andauernde Niedrigwasser der Donau (als Folge eines extrem trockenen Sommers und Herbstes) nachteilig aus. Im grenzüberschreitenden Verkehr lief der sogenannte Roro-Verkehr mit Bulgarien vielversprechend an und entwickelte sich der Donau-Seeverkehr weiterhin gut. Der ansteigende innerdeutsche Verkehr war auf die Zunahme von Kiestransporten zurückzuführen.

Tabelle 3: Beförderte Gütermengen

	1983 (Mio t)	1982	Veränderung 1983/1982
<u>Main und Main-Donau-Kanal</u>			
- Wechselverkehr mit dem Rhein	16,960	16,763	+ 1,2 %
- interner Verkehr	3,281	3,526	- 6,9 %
insgesamt	20,242	20,289	- 0,2 %
<u>Donau</u>			
- grenzüberschreitender Verkehr	2,059	2,720	- 24,7 %
- innerdeutscher Verkehr	0,595	0,450	+ 32,2 %
insgesamt	2,654	3,170	- 16,7 %

/ Der Güterverkehr auf Main, Main-Donau-Kanal und Donau ist in Anlage 2 als Verkehrsband grafisch dargestellt.

Die Schleuse Kostheim als Eingang zum Main mußte 1983 knapp hinter die Schleuse Duisburg-Meiderich auf Platz 2 der vier Schleusen an Binnenwasserstraßen mit dem meisten Güterverkehr zurücktreten (Tabelle 4).

Tabelle 4: Die verkehrsreichsten Schleusen an den Binnenwasserstraßen im Bundesgebiet

Schleuse	1983 (Mio Ladungstonnen)	1982
Duisburg-Meiderich und Ruhrschleuse Rhein-Herne-Kanal)	17,0	16,5
Kostheim (Main)	17,0	16,8
Friedrichsfeld (Wesel-Datteln-Kanal)	15,9	14,1
Münster (Dortmund-Ems-Kanal)	15,3	15,5

2.2 Güterumschlag in den Häfen und Umschlagstellen

Der Güterumschlag in Häfen und Umschlagstellen an Main, Main-Donau-Kanal und Donau entwickelte sich als Folge veränderter Verkehrsrelationen uneinheitlich. Bemerkenswert sind die erheblichen Zuwächse des Umschlags in den Häfen Frankfurt, Hanau, Nürnberg und Kelheim. Dabei war die hohe Umschlagsleistung in Kelheim überwiegend auf vermehrte Kiestransporte auf der Donau zurückzuführen. Der Umschlagrückgang im Bereich des Main-Donau-Kanals ergab sich aus der Beendigung örtlicher Kiestransporte.

Die Umschlagsleistungen der einzelnen Häfen sind aus Tabelle 5 ersichtlich.

Tabelle 5: Güterumschlag

<u>Main</u>	1983 (Mio t)	1982	Veränderung 1983/1982
<u>Mainmündung bis Aschaffenburg</u> (km 88)			
Frankfurt	4,60	4,25	+ 8,2 %
Offenbach	0,58	0,76	- 23,4 %
Hanau	1,25	1,05	+ 19,2 %
Aschaffenburg	0,79	0,85	- 6,6 %
sonst. Häfen u. Umschlagstellen	6,38	6,66	- 4,1 %
<u>insgesamt</u>	<u>13,60</u>	<u>13,57</u>	<u>+ 0,3 %</u>
<u>oberhalb Aschaffenburg</u> (km 88)			
Würzburg	0,93	1,01	- 7,8 %
Schweinfurt	0,42	0,45	- 7,7 %
sonst. Häfen u. Umschlagstellen	5,97	6,34	- 5,8 %
<u>insgesamt</u>	<u>7,32</u>	<u>7,80</u>	<u>- 6,2 %</u>
<u>Main insgesamt</u>	<u>20,92</u>	<u>21,37</u>	<u>- 2,0 %</u>
<u>Main-Donau-Kanal</u>			
Bamberg	0,84	0,81	+ 3,8 %
Nürnberg	0,76	0,72	+ 4,3 %
sonst. Häfen u. Umschlagstellen	0,67	1,19	- 43,6 %
<u>Main-Donau-Kanal insgesamt</u>	<u>2,27</u>	<u>2,72</u>	<u>- 16,8 %</u>
<u>Donau</u>			
Kelheim	0,33	0,10	+ 241,7 %
Regensburg	1,95	2,60	- 25,1 %
sonst. Häfen u. Umschlagstellen	0,96	0,92	+ 5,1 %
<u>Donau insgesamt</u>	<u>3,24</u>	<u>3,62</u>	<u>- 10,4 %</u>

2.3 Güterumschlag nach Gütern

Die Aufgliederung des Güterumschlags an Main, Main-Donau-Kanal und Donau nach den wichtigsten Gütern ist in Tabelle 6 dargestellt. Für den Main und den Main-Donau-Kanal weist sie nur unwesentliche Verschiebungen gegenüber dem Vorjahr auf. An der Donau ist der Anteil der Steine und Erden gewachsen, der der Kohle und Erze zurückgegangen.

Tabelle 6: Güterumschlag nach Gütern in %

Güter	Main, Main-Donau-Kanal		Donau	
	1983 %	1982 %	1983 %	1982 %
1 Steine und Erden (einschl. Baustoffe)*	40,3	41,0	37,2	28,3
2 Erdöl, Mineralöler- zeugnisse	25,5	26,1	6,4	6,6
3 Kohle, Koks	10,7	10,8	14,1	18,9
4 Eisen und Stahl	1,1	0,9	16,3	16,9
5 Erze, Metallabfälle	1,7	1,2	12,7	16,6
6 Düngemittel	3,4	2,7	5,6	4,2
7 Chem. Erzeugnisse	6,1	5,0	1,7	3,2
8 Zement, Zementklinker	2,9	2,9	-	-
9 Schwefel, Schwefelkies	-	-	0,9	1,2
10 Salze	2,1	2,1	-	-
11 Getreide	1,6	2,1	0,7	-
12 Futtermittel	4,1	3,9	1,4	1,6
13 übrige Güter	0,5	1,3	2,8	2,5
Gesamt	100,0	100,0	100,0	100,0

* ohne Zeilen 8 bis 10

2.4 Anteil der Flaggen an den beförderten Gütern

Die deutsche Binnenflotte mußte auf Main und Main-Donau-Kanal einen Rückgang von 2,8 Prozentpunkten hinnehmen, während sie auf der Donau ihren Anteil um 7,9 Punkte verbessern konnte. Abgesehen vom Rückgang der österreichischen Flotte um 7,2 Prozentpunkte auf der Donau waren die Verschiebungen unter den ausländischen Flotten unwesentlich. Näheres ergibt sich aus der folgenden Tabelle 7:

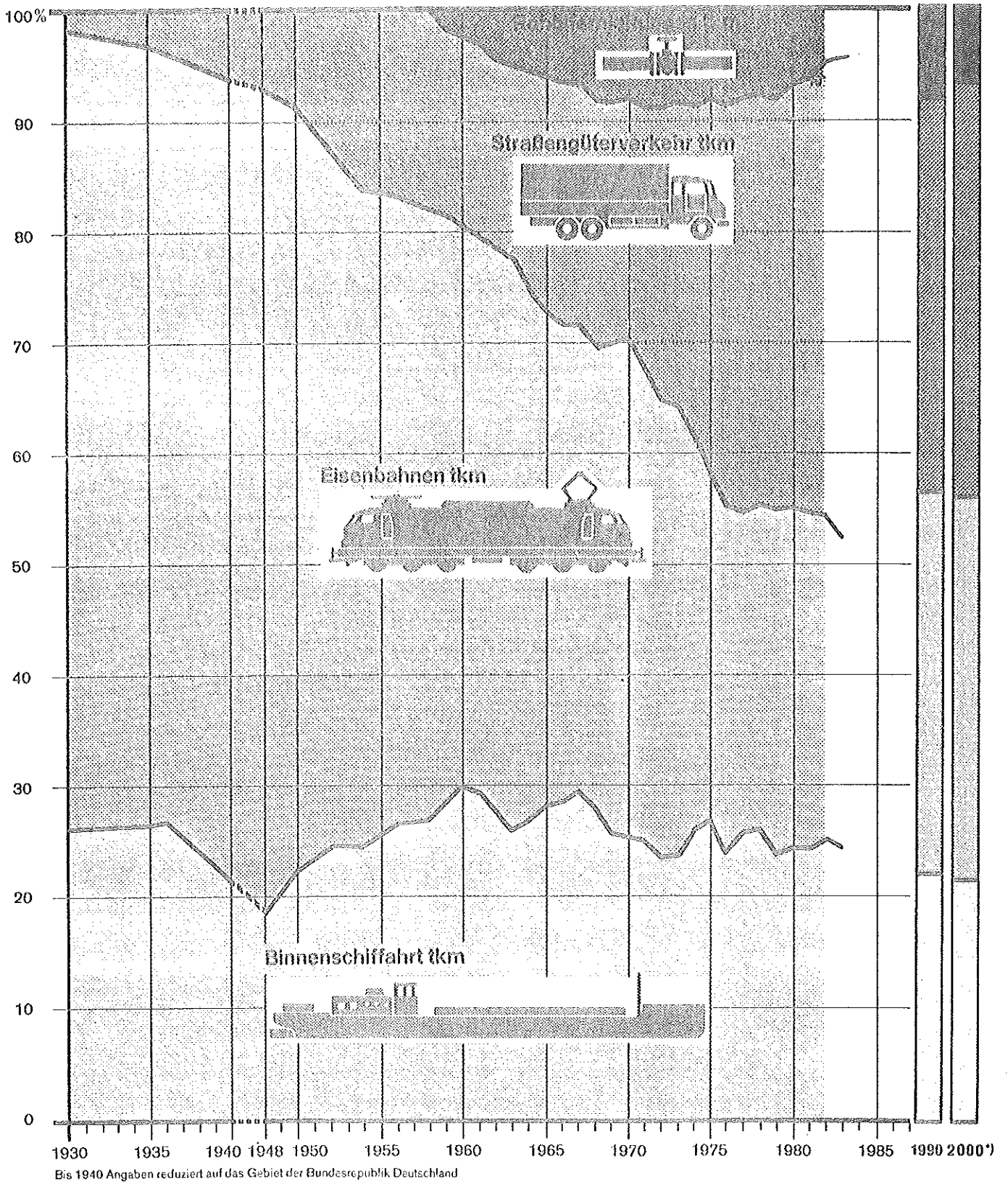
Tabelle 7: Anteil der Flaggen an den beförderten Gütern

Heimatstaat	Main, Main-Donau-Kanal		Donau	
	1983 %	1982 %	1983 %	1982 %
Bundesrepublik Deutschland	70,7	73,2	38,2	30,3
Niederlande	17,3	15,2	-	-
Schweiz	9,6	9,5	-	-
Belgien	2,8	1,9	-	-
Großbritannien	-	-	-	-
Frankreich	0,2	0,2	-	-
Österreich	-	-	30,6	37,8
Tschechoslowakei	-	-	1,1	0,7
Ungarn	-	-	10,2	11,2
Jugoslawien	-	-	8,7	6,9
Rumänien	-	-	4,6	5,6
Bulgarien	-	-	4,7	4,1
Sowjetunion	-	-	1,9	3,4
	100,0	100,0	100,0	100,0

2.5 Fahrgastschifffahrt

Die deutsche Fahrgastschifffahrt konnte auf dem Main und dem Main-Donau-Kanal eine befriedigende Saison verzeichnen, auf der Donau das gute Vorjahresergebnis jedoch nicht ganz erreichen.

Anteil der Hauptverkehrsträger am binnenländischen Güterfernverkehr



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 ¹⁾	51,0	26,1	47,6	26,9	45,8	24,1	49,3	25,7	51,5	26,1	51,0	23,9	51,4	24,4	50,0	24,4	49,4	25,3	49,1	24,8
Eisenbahn ²⁾	69,3	35,4	55,3	31,3	59,4	31,3	55,9	29,1	57,5	29,1	66,3	31,1	64,9	30,8	62,0	30,3	56,4	28,9	55,0	27,8
Str.-Güterfernverkehr ²⁾	58,5	29,9	59,3	33,5	63,6	35,1	71,5	37,2	73,2	37,1	78,7	38,9	80,0	38,0	80,2	39,2	80,4	41,2	85,1	43,0
Rohöfnerleitungen ¹⁾	16,9	8,6	14,6	8,3	16,1	8,5	15,3	8,0	15,3	7,7	17,4	8,1	14,3	6,8	12,6	6,1	9,1	4,6	8,8	4,4
	195,7	100	176,8	100	169,9	100	182,0	100	197,5	100	213,4	100	210,6	100	204,0	100	195,3	100	198,0	100

1) Effektiv-tkm 2) Tarif-tkm 3) Vorläufige Zahlen Quelle: Verkehr in Zahlen

¹⁾ Quelle: Prognose DIW2000

