

HENRY

Hydraulic Engineering Repository

Ein Service der Bundesanstalt für Wasserbau

Report, Published Version

Wasser- und Schifffahrtsdirektion Süd (Hg.) Verkehrsbericht 1985 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/20.500.11970/105003>

Vorgeschlagene Zitierweise/Suggested citation:

Wasser- und Schifffahrtsdirektion Süd (Hg.) (1986): Verkehrsbericht 1985 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 1985

für die

Bundeswasserstraßen

Main, Main-Donau-Kanal und Donau



1 BINNENVERKEHR IM BUNDESGBIET 1)

Den ersten für 1985 verfügbaren statistischen Angaben ist zu entnehmen, daß der Binnenverkehr im Bundesgebiet 1985 leicht zugenommen hat.

Tabelle 1: Beförderungsmengen und Verkehrsleistungen der Verkehrsträger

Verkehrsträger	Gütermenge Mio t		Veränderung (%) 1985/84	Verkehrsleistung Mrd tkm		Veränderung (%) 1985/84
	1985 *)	1984		1985 *)	1984	
Straßengüterfernverkehr	335,5	323,1	+ 3,8	91,9	88,1	+ 4,3
Eisenbahnen (ohne Dienstgut- und Güterkraft- verkehr)	323,9	319,1	+ 1,5	65,0	59,9	+ 8,4
Binnenschifffahrt	223,3	236,5	- 5,6	49,4	52,0	- 5,1
Rohrleitungen (nur Rohöl)	57,4	57,8	- 0,7	8,7	8,4	+ 3,5
insgesamt:	940,1	936,5	+ 0,4	215,0	208,4	+ 3,2

*) vorläufige Zahlen

Der Rückgang der Transporte in den Problembranchen Kohle (- 4,3 %), Baustoffe (- 9 %) sowie bei den Düngemitteln (- 6,4 %) und die Stagnation im Mineralölsektor konnten durch die erfreulichen Auswirkungen der günstigen Konjunktur im Bereich der Ausrüstungsinvestitionen ausgeglichen werden. So nahm das Verkehrsaufkommen deutlich zu bei Erzen und Schrott (+ 5,3 %), bei Eisen, Stahl und NE-Metallen (+ 4,6 %) und bei Fahrzeugen, Maschinen, Halb- und Fertigwaren (+ 5,5 %).

Der Zuwachs des gesamten Binnenverkehrs bei der Gütermenge (+ 0,4 %) und bei der Verkehrsleistung (+ 3,2 %) ging 1985 als Folge extrem ungünstiger Witterung an der Binnenschifffahrt vorbei (- 5,6 % bzw.

1) Quelle: Ifo-Institut für Wirtschaftsforschung, München:
Verkehrskonjunktur, veröffentlicht in:
Wirtschaftskonjunktur 2/1986; eigene Daten

- 5,1 %). Die starken und lang anhaltenden Behinderungen der Binnenschifffahrt durch Eis und Niedrigwasser bewirkten ein Abwandern von Gütern auf andere Verkehrsträger (insbesondere die Eisenbahnen). Hinzu kam der Nachfragerückgang bei Kohle, Mineralölprodukten und vor allem bei den Baustoffen.

Wie erstmals 1984 wuchsen auch 1985 Verkehrsaufkommen und Verkehrsleistung der Eisenbahnen überdurchschnittlich. Der Straßengüterfernverkehr konnte seine Spitzenstellung weiter ausbauen.

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

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	Anteil in % an der			
	Gütermenge		Verkehrsleistung	
	1985 *)	1984	1985 *)	1984
Straßengüterfernverkehr	35,7	34,5	42,7	42,3
Eisenbahnen (ohne Dienstgut- und Güterkraft- verkehr)	34,4	34,0	30,2	28,7
Binnenschifffahrt	23,8	25,3	23,0	25,0
Rohrleitungen (nur Rohöl)	6,1	6,2	4,1	4,0
insgesamt:	100,0	100,0	100,0	100,0

*) vorläufige Zahlen

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

Die Binnenschifffahrt auf dem Main und Main-Donau-Kanal mußte gegenüber 1984 eine Einbuße von 9,0 % hinnehmen. Der Verlust ist in erster Linie auf witterungsbedingte Einflüsse zurückzuführen. Das Defizit, das am Jahresanfang der Schifffahrt infolge Behinderungen durch Eis entstanden war, konnte bis August fast wiederausgeglichen werden; doch führten sehr niedrige Rheinwasserstände von Mitte September bis Jahresende zu erneuter Abwanderung von Transportgütern auf andere Verkehrsträger. Am Main-Donau-Kanal war erstmals seit 1977 ein Rückgang des Verkehrsaufkommens (- 10,5 %) zu verzeichnen.

Auch auf der Donau wirkten sich Eis und Niedrigwasser sehr nachteilig auf die Gütertransporte aus. Hier waren die Einbußen prozentual noch größer als am Main. Begründet liegt der Rückgang u.a. in der Umdisponierung von Transportwegen durch die österreichische Stahlindustrie bei den Massengütern Kohle und Erz sowie im verminderten Transportaufkommen bei den Mineralölprodukten. Auch der innerdeutsche Verkehr meldete wegen der Bauflaute erhebliche Einbußen bei den Sand- und Kiestransporten. Der Ro-Ro-Verkehr mit Bulgarien konnte sein Vorjahresergebnis nicht erreichen.

Tabelle 3: Beförderte Gütermengen

	1985 (Mio t)	1984	Veränderung 1985/84
<u>Main und Main-Donau-Kanal</u>			
- Wechselverkehr mit dem Rhein	15,717	16,963	- 7,3
- interner Verkehr	2,694	3,273	- 17,7
insgesamt	18,411	20,236	- 9,0
<u>Donau</u>			
- grenzüberschreitender Verkehr	2,452	2,764	- 11,3
- innerdeutscher Verkehr	0,434	0,573	- 24,3
insgesamt	2,886	3,337	- 13,5

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

Unter den verkehrsreichsten Schleusen an den Binnenwasserstraßen im Bundesgebiet konnte die Schleusengruppe Kostheim als Eingang zum Main wie im Vorjahr die Spitzenposition halten (Tabelle 4).

Tabelle 4: Die verkehrsreichsten Schleusen an den Binnenwasserstraßen im Bundesgebiet

Schleuse	1985 (Mio Ladungstonnen)	1984
Kostheim (Main)	15,7	17,0
Friedrichsfeld (Wesel-Datteln-Kanal)	14,9	16,2
Duisburg-Meidrich und Ruhrschleuse (Rhein-Herne-Kanal)	14,9	16,0
Münster (Dortmund-Ems-Kanal)	13,8	15,3

2.2 Güterumschlag der Häfen und Umschlagstellen

Die vorstehend unter Ziffer 1 genannten Belastungen bewirkten für den wasserseitigen Güterumschlag aller Häfen und Umschlagstellen an Main, Main-Donau-Kanal und Donau einen Rückgang mit Ausnahme des Hafens Aschaffenburg. Diese Station profitierte als zeitweiliger Kopfhafen von den Behinderungen, denen die Schifffahrt oberstrom zu Jahresanfang durch Eis ausgesetzt war.

Der Umschlag in den wichtigsten Häfen und auf einzelnen Strecken ergibt sich aus Tabelle 5.

Tabelle 5: Güterumschlag

<u>Main</u>	1985 (Mio t)	1984	Veränderung 1985/84
<u>Mainmündung bis Aschaffenburg (km 88)</u>			
Frankfurt	3,51	4,29	- 18,1
Offenbach	0,63	0,63	- 1,4
Hanau	1,13	1,23	- 8,0
Aschaffenburg	1,10	1,01	+ 8,9
sonst. Häfen u. Umschlagstellen	5,81	6,17	- 5,8
insgesamt	12,18	13,33	- 8,6
<u>oberhalb Aschaffenburg (km 88,0 bis km 387,69)</u>			
Würzburg	0,89	0,98	- 8,8
Schweinfurt	0,44	0,46	- 4,1
sonst. Häfen u. Umschlagstellen	5,15	6,18	- 16,7
insgesamt	6,48	7,62	- 14,9
Main insgesamt	18,66	20,95	- 10,9
<u>Main-Donau-Kanal</u>			
Bamberg	0,74	0,81	- 8,9
Nürnberg	0,77	0,80	- 3,3
sonst. Häfen u. Umschlagstellen	0,61	0,76	- 19,3
Main-Donau-Kanal insgesamt	2,12	2,37	- 10,5
<u>Donau</u>			
Kelheim	0,28	0,36	- 23,4
Regensburg	2,22	2,58	- 13,8
sonst. Häfen u. Umschlagstellen	0,80	0,96	- 16,4
Donau insgesamt	3,30	3,90	- 15,4

2.4 Anteil der Flaggen an den beförderten Gütern

Die nachstehende Tabelle 7 zeigt, daß am Main und Main-Donau-Kanal die Binnenflotten der Bundesrepublik Deutschland und der Niederlande ihren Anteil zu Lasten der schweizerischen und belgischen Flotte wenig verbessern konnten. An der Donau mußte die deutsche Flagge einen Rückgang hinnehmen, während Österreich seine Spitzenposition weiter ausbauen konnte.

Tabelle 7: Anteil der Flaggen an den beförderten Gütern

Heimatstaat	Main, Main-Donau-Kanal		Donau	
	1985	% 1984	1985	% 1984
Bundesrepublik Deutschland	71,9	71,2	28,9	32,7
Niederlande	18,0	17,3	-	-
Schweiz	7,2	8,3	-	-
Belgien	2,5	2,8	-	-
Großbritannien	-	-	-	-
Frankreich	0,3	0,3	-	-
Österreich	-	-	36,4	33,3
Tschechoslowakei	-	-	0,7	0,9
Ungarn	-	-	11,1	10,3
Jugoslawien	-	-	10,8	11,3
Rumänien	-	-	6,3	5,6
Bulgarien	-	-	3,3	4,1
Sowjetunion	-	-	2,5	1,8
Sonstige	0,1	0,1	-	-
insgesamt:	100,0	100,0	100,0	100,0

2.5 Fahrgastschifffahrt

Auf Main und Main-Donau-Kanal konnte die heimische Fahrgastschifffahrt die Saison mit sehr befriedigenden Ergebnissen abschließen. Die Fahrten in- und ausländischer Reedereien mit Fahrgastkabinenschiffen waren weiter gut gefragt. Die Fahrgastschifffahrt auf der Donau konnte im inländischen wie im grenzüberschreitenden Verkehr weiter steigende Beförderungszahlen vorweisen.

3 SONSTIGES

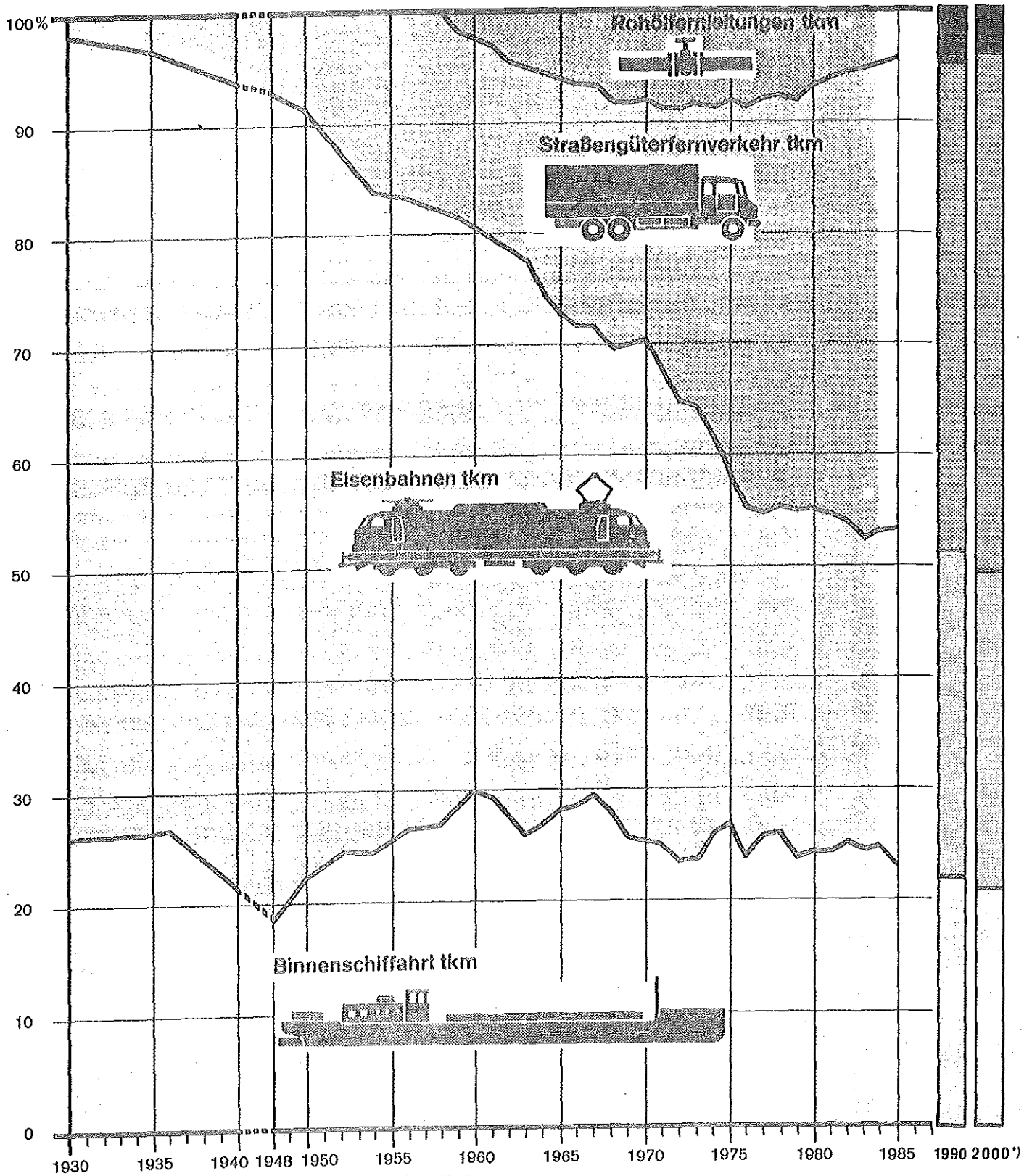
Am 20.11.1985 wurde zwischen der Bundesrepublik Deutschland und Österreich als erstem Donauanliegerstaat ein Vertrag über die Binnenschifffahrt unterzeichnet.

Zur Verbesserung der Leistungsfähigkeit der Wasserstraße dürfen nunmehr auf dem gesamten Main die Schiffsführer die Abladetiefe ihrer Fahrzeuge in eigener Verantwortung bestimmen.

Mit Wirkung vom 27.09.1985 wurde der Main-Donau-Kanal über den Hafen Nürnberg (MDK-km 72,11) hinaus bis MDK-km 94,00 (Unterwasser der Schleuse Eckersmühlen) für die Schifffahrt freigegeben.

Am 21.10.1985 wurde an der Donaustaustufe Geisling mit der Stauerriechung begonnen. Der Vollstau wurde im März 1986 erreicht.

Anteil der Hauptverkehrsträger am binnenländischen Güterfernverkehr



Bis 1940 Angaben reduziert auf das Gebiet der Bundesrepublik Deutschland

Verkehrsträger	1978		1979		1980		1981		1982		1983		1984 ³⁾		1985 ⁴⁾		1986		1987		
	Mrd tkm	%	Mrd tkm	%	Mrd tkm	%	Mrd tkm	%	Mrd tkm	%	Mrd tkm	%	Mrd tkm	%	Mrd tkm	%	Mrd tkm	%	Mrd tkm	%	
Binnenschifffahrt ¹⁾	51,5	28,1	51,0	23,9	51,4	24,4	50,0	24,4	49,4	25,0	49,1	24,5	52,0	24,8	49,4	23,0					
Eisenbahnen ²⁾	57,5	29,1	68,3	31,1	64,9	30,8	62,0	30,3	57,4	29,0	55,9	27,8	58,8	28,5	65,0	30,2					
Str.-Güterfernverkehr ²⁾	73,2	37,1	78,7	36,9	80,0	38,0	80,2	39,2	80,4	40,7	85,1	42,4	88,1	42,0	91,9	42,7					
Rohölföhrleitungen ¹⁾	15,3	7,7	17,4	8,1	14,3	6,8	12,5	6,1	10,5	5,3	10,6	5,3	9,8	4,7	8,7	4,1					
	197,5	100	213,4	100	210,6	100	204,8	100	197,7	100	200,6	100	203,7	100	215,0	100					

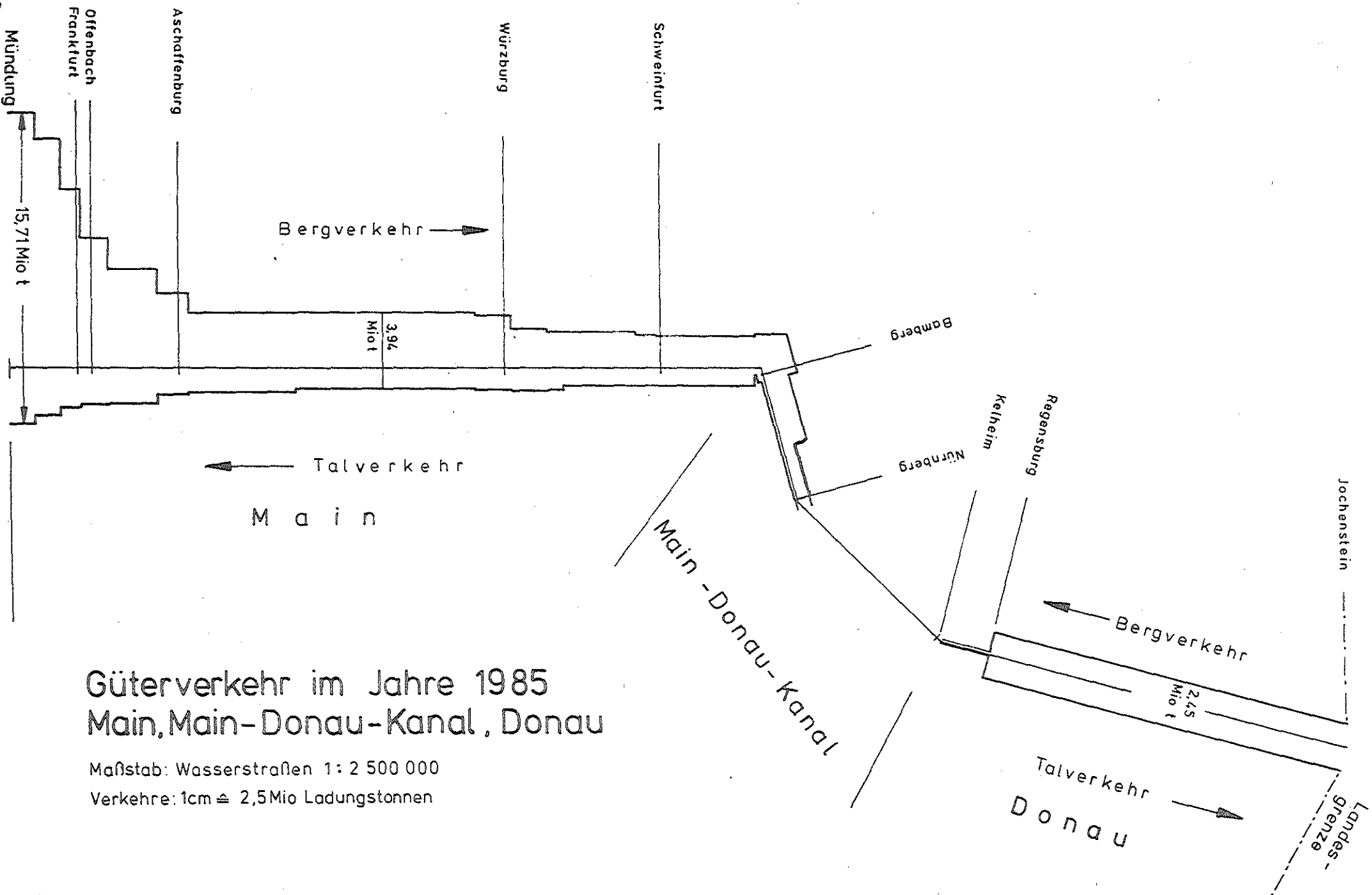
1) Effektiv-tkm 2) Tarif-tkm 3) Vorläufige Zahlen Quelle: Verkehr in Zahlen

4) Vorläufige Zahlen, Quelle: Ifo-Institut für Wirtschaftsforschung, München: Verkehrskonjunktur, in: Wirtschaftskonjunktur 2/1986.

³⁾ Quelle: Prognose Prognos 1983 (ohne Rohölföhrleitungen) Anteil Rohölföhrleitungen geschätzt



VSD Süd/A6
Jan. 86



Güterverkehr im Jahre 1985
Main, Main-Donau-Kanal, Donau

Maßstab: Wasserstraßen 1: 2 500 000
Verkehre: 1cm = 2,5 Mio Ladungstonnen