

HENRY

Hydraulic Engineering Repository

Ein Service der Bundesanstalt für Wasserbau

Report, Published Version

Wasser- und Schifffahrtsdirektion Süd (Hg.) Verkehrsbericht 1986 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/20.500.11970/105004>

Vorgeschlagene Zitierweise/Suggested citation:

Wasser- und Schifffahrtsdirektion Süd (Hg.) (1987): Verkehrsbericht 1986 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 - 322.5/1

Würzburg, den 21.04.1987

Verkehrsbericht 1986

für die

Bundeswasserstraßen

Main, Main-Donau-Kanal und Donau

1 BINNENVERKEHR IM BUNDESGBIET ¹⁾

Wie den ersten für 1986 vorliegenden statistischen Angaben zu entnehmen ist, hat der Binnenverkehr im Bundesgebiet 1986 weiter zugenommen. Mit 1,1 % war die Zunahme sogar stärker als im Vorjahr (0,4 %), ein Ergebnis des insgesamt günstigen Konjunkturverlaufs im abgelaufenen Jahr.

Tabelle 1: Beförderungsmengen und Verkehrsleistungen der Verkehrsträger

Verkehrsträger	Gütermenge			Verkehrsleistung		
	Mio t 1986 ^{*)}	1985	Veränderung (%) 1986/85	Mrd tkm 1986 ^{*)}	1985	Veränderung (%) 1986/85
Straßengüterfernverkehr	349,6	335,7	+ 4,1	95,5	91,6	+ 4,2
Eisenbahnen (ohne Dienstgut- und Güterkraft- verkehr)	310,0	324,4	- 4,4	61,7	64,0	- 3,6
Binnenschifffahrt	230,5	222,4	+ 3,6	53,4	48,2	+ 10,8
Rohrfernleitungen (Rohöl und Mine- ralölprodukte)	59,5	56,8	+ 4,7	8,3	8,7	- 3,9
insgesamt:	949,6	939,3	+ 1,1	218,9	212,5	+ 3,0

*) vorläufige Zahlen

Im gesamten Binnenverkehr führte der strukturbedingte Rückgang der Nachfrage im Montan- und Agrarbereich zu Verlusten bei Kohle (- 4,6 %), Erzen und Schrott (- 6,0 %), Eisen, Stahl und NE-Metallen (- 3,2 %) sowie bei Düngemitteln (- 12,5 %). Diese Einbußen wurden jedoch durch positive Impulse aus der regen Investitionsgüterkonjunktur und aus der Belebung der Bauwirtschaft und des privaten Verbrauchs mehr als ausgeglichen. So zeigen alle anderen Güterhauptgruppen Zunahmen, insbesondere Mineralöl und Mineralölerzeugnisse (+ 5,4 %), Steine, Erden, Baumaterialien (+ 4,7 %) sowie Fahrzeuge, Maschinen, Halb- und Fertigwaren (+ 6,2 %).

1) Quellen: Bundesverkehrsministerium; Prognosebericht zur Verkehrsentwicklung 1987; eigene Daten.

Am Wachstum des gesamten Binnenverkehrs in den Kategorien Gütermenge (+ 1,1 %) und Verkehrsleistungen (+ 3,0 %) konnte die Binnenschifffahrt mit + 3,6 % bzw. + 10,8 % überdurchschnittlich teilhaben. Sie profitierte insgesamt von den hohen Heizölimporten und von der verbesserten Baukonjunktur.

Die Eisenbahnen mußten infolge des Rückgangs im Montanbereich beträchtliche Transporteinkünfte hinnehmen. 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 größer ist 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	
	1986 *)	1985	1986 *)	1985
Straßengüterfernverkehr	36,8	35,7	43,6	43,1
Eisenbahnen (ohne Dienstgut- und Güterkraft- verkehr)	32,6	34,5	28,2	30,1
Binnenschifffahrt	24,3	23,7	24,4	22,7
Rohrfernleitungen (Rohöl und Mine- ralölprodukte)	6,3	6,1	3,8	4,1
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 Main und Main-Donau-Kanal konnte die witterungsbedingten Transportausfälle des Vorjahres mehr als kompensieren und verfehlte mit 19,547 Mio t nur wenig das gute Ergebnis des Jahres 1984 (20,236 Mio t). Im Wechselverkehr mit dem Rhein konnte der eingehende Verkehr eine Zunahme von 8,7 % erzielen, während der abgehende Verkehr mit - 2,2 % leicht rückläufig war. Der interne Verkehr (+ 2,7 %) weist auf eine verbesserte Baukonjunktur hin. Am Main-Donau-Kanal lag die Zuwachsrate mit 15,9 % erheblich über dem Durchschnitt.

Auf der Donau erreichte der Güterverkehr auch 1986 wieder nicht das Vorjahresergebnis. Der Rückgang beruht im grenzüberschreitenden Verkehr im wesentlichen auf Einbußen bei Kohle und Erz. Auch der innerdeutsche Verkehr meldete starke Einbußen (Sand und Kies). Im Ro-Ro-Verkehr wurden hauptsächlich Exportgüter nach Bulgarien für den Iran und den Irak befördert; hier wirkte sich der Golfkrieg hemmend aus.

Tabelle 3: Beförderte Gütermengen

	1986 (Mio t)	1985	Veränderung 1986/85 (%)
<u>Main und Main-Donau-Kanal</u>			
- Wechselverkehr mit dem Rhein	16,782	15,717	+ 6,8
- interner Verkehr	2,765	2,694	+ 2,7
insgesamt	19,547	18,411	+ 6,2
<u>Donau</u>			
- grenzüberschreitender Verkehr	2,281	2,452	- 7,0
- innerdeutscher Verkehr	0,208	0,434	- 52,1
insgesamt	2,489	2,886	- 13,8

...

/ 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 staugeregelten Main wie im Vorjahr die Spitzenposition halten (Tabelle 4).

Tabelle 4: Die verkehrsreichsten Schleusen an den Binnenwasserstraßen im Bundesgebiet

Schleuse	1986 (Mio Ladungstonnen)	1985
Kostheim (Main)	16,8	15,7
Friedrichsfeld (Wesel-Datteln-Kanal)	15,0	14,9
Duisburg-Meiderich und Ruhrschleuse (Rhein-Herne-Kanal)	15,4	14,9
Münster (Dortmund-Ems-Kanal)	13,4	13,8

2.2 Güterumschlag der Häfen und Umschlagstellen

Die vorstehend unter Ziffer 1 beschriebenen Auftriebskräfte bewirkten für den wasserseitigen Güterumschlag aller öffentlichen Häfen an Main und Main-Donau-Kanal in der Regel beachtliche Zuwachsraten. Die durchschnittlich größten Wachstumskräfte traten am Main-Donau-Kanal auf.

Die Häfen und Umschlagstellen der Donau hatten mit Ausnahme des Hafens Deggendorf Umschlagseinbußen zu verkraften. Im Hafen Regensburg wirkte sich besonders die Umdisponierung der österreichischen Stahlindustrie beim Bezug von Kohle und Erz nachteilig aus. Im Hafen Kelheim entfiel der gesamte Sand- und Kiesumschlag. Der Hafen Deggendorf profitierte vom vermehrten Import von Mineralölprodukten.

...

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

Tabelle 5: Güterumschlag

<u>Main</u>	1986 (Mio t)	1985	Veränderung 1986/85 (%)
<u>Mainmündung bis Aschaffenburg</u> (km 88)			
Frankfurt	3,88	3,51	+ 10,5
Offenbach	0,81	0,63	+ 30,3
Hanau	1,26	1,13	+ 11,9
Aschaffenburg	1,36	1,10	+ 23,3
sonst. Häfen u. Umschlagstellen	5,14	5,81	- 11,7
insgesamt	12,45	12,18	+ 2,2
<u>oberhalb Aschaffenburg</u> (km 88,0 bis km 387,69)			
Würzburg	0,98	0,89	+ 9,3
Schweinfurt	0,49	0,44	+ 10,5
sonst. Häfen u. Umschlagstellen	5,59	5,15	+ 8,6
insgesamt	7,06	6,48	+ 8,9
Main insgesamt	19,51	18,66	+ 4,5
<u>Main-Donau-Kanal</u>			
Bamberg	0,77	0,74	+ 4,5
Nürnberg	0,92	0,77	+ 18,5
sonst. Häfen u. Umschlagstellen	0,78	0,61	+ 26,7
Main-Donau-Kanal insgesamt	2,46	2,12	+ 16,0
<u>Donau</u>			
Kelheim	0,19	0,28	- 33,7
Regensburg	1,93	2,22	- 13,4
Deggendorf	0,26	0,23	+ 13,6
sonstige Häfen u. Umschlagstellen	0,32	0,57	- 44,3
Donau insgesamt	2,69	3,30	- 18,6

2.3 Umschlag nach Gütern

Die Aufgliederung des Güterumschlags an Main, Main-Donau-Kanal und Donau nach den wichtigsten Gütern ist in Tabelle 6 dargestellt. An Main und MDK sind hervorzuheben die Zunahmen bei den land- und forstwirtschaftlichen Erzeugnissen, bei Erdöl und Mineralölerzeugnissen sowie - entgegen dem Rückgang im gesamten Binnenverkehr um 12,5 % (Ziff. 1) - bei den Düngemitteln. An der Donau fallen die Verluste bei Kohle und bei Steinen und Erden auf.

Tabelle 6: Güterumschlag (nach Güterarten in %)

lfd. Nr.	Güter	Main, Main-Donau-Kanal		Donau		
		1986	% 1985	1986	%	1985
0	Land-, forstwirtschaftliche und verw. Erzeugnisse	3,5	2,5	0,6		0,9
1	Andere Nahrungs- und Futtermittel	3,8	4,1	1,8		1,0
2	Feste mineralische Brenn- stoffe	11,5	11,7	11,9		14,5
3	Erdöl, Mineralölerzeugnisse	27,0	26,5	15,2		7,8
4	Erze und Metallabfälle	1,9	1,9	17,9		17,8
5	Eisen, Stahl u. NE-Metalle	1,0	1,2	21,8		19,4
6	Steine und Erden (einschl. Baustoffe)	41,5	42,9	20,9		30,3
7	Düngemittel	4,8	2,5	6,1		4,6
8	Chemische Erzeugnisse	4,6	6,5	1,6		1,4
9	Fahrzeuge, Maschinen und bes. Transportgüter	0,3	0,3	2,2		2,3
insgesamt		100,0	100,0	100,0		100,0

...

2.4 Anteil der Flaggen an den beförderten Gütern

Wie die nachstehende Tabelle 7 zeigt, konnten am Main und Main-Donau-Kanal die Binnenflotten der Bundesrepublik Deutschland und der Niederlande ihre Anteile weiter verbessern. An der Donau konnten die österreichische und die deutsche Flagge trotz Einbußen ihre Spitzenpositionen behaupten; Jugoslawien und - wie schon im Vorjahr - Ungarn und die Sowjetunion konnten ihre prozentualen Anteile merklich ausdehnen.

Tabelle 7: Anteil der Flaggen an den beförderten Gütern

Heimatstaat	Main, Main-Donau-Kanal		Donau	
	1986	% 1985	1986	% 1985
Bundesrepublik Deutschland	72,0	71,9	24,0	28,9
Niederlande	18,7	18,0	-	-
Schweiz	6,7	7,2	-	-
Belgien	2,3	2,5	-	-
Großbritannien	-	-	-	-
Frankreich	0,1	0,3	-	-
Österreich	-	-	34,3	36,4
Tschechoslowakei	-	-	0,6	0,7
Ungarn	-	-	12,3	11,1
Jugoslawien	-	-	15,1	10,8
Rumänien	-	-	6,3	6,3
Bulgarien	-	-	3,5	3,3
Sowjetunion	-	-	3,9	2,5
Sonstige	0,1	0,1	-	-
insgesamt:	100,0	100,0	100,0	100,0

...

2.5 Fahrgastschifffahrt

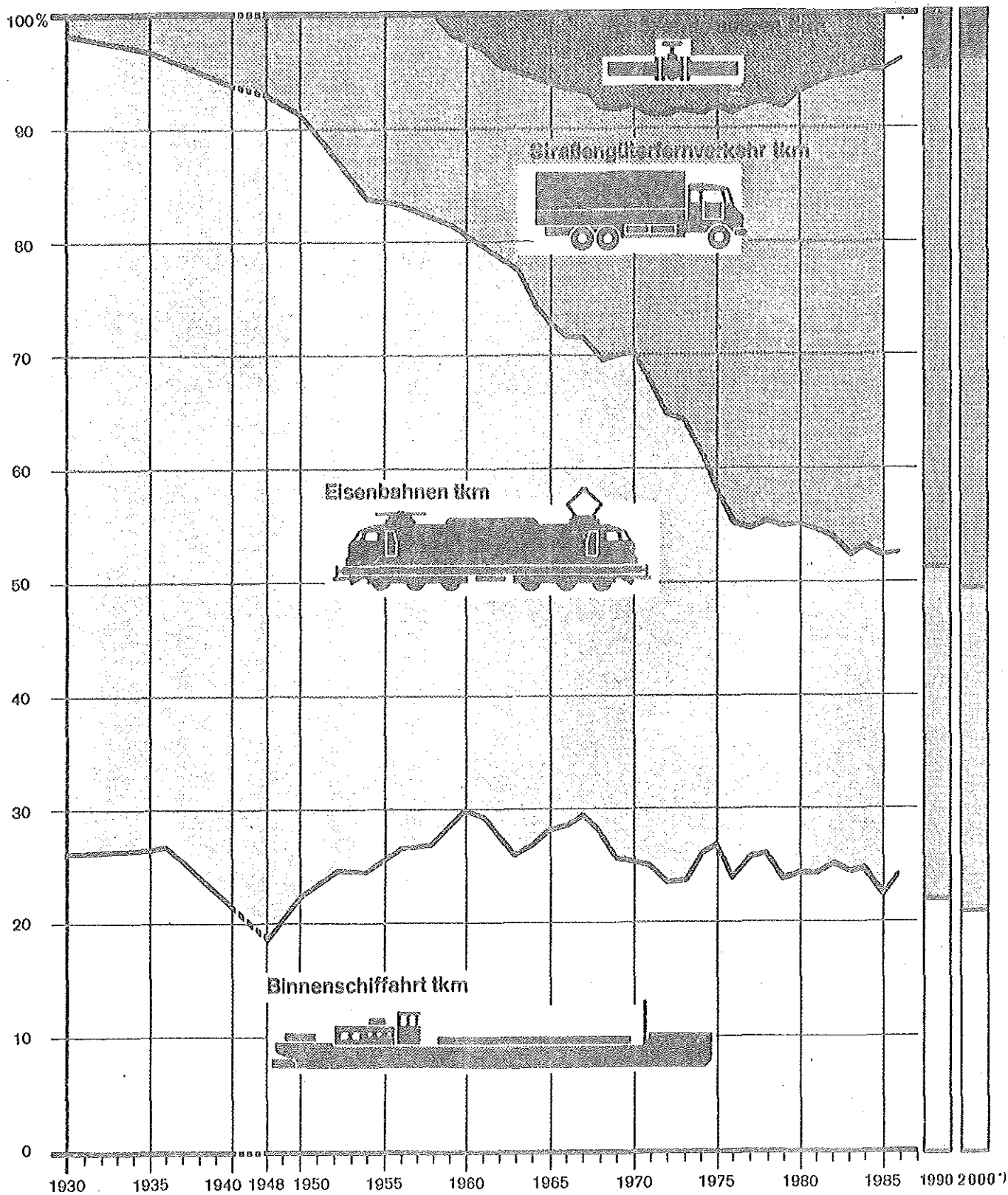
Nach Auskunft einiger Unternehmen konnte die heimische Fahrgastschifffahrt an Main und Main-Donau-Kanal die Saison mit einem guten Ergebnis abschließen.

Auch die Fahrten der Fahrgastkabinenschiffe in- und ausländischer Unternehmen waren weiter gut gefragt. An der Donau konnte die Fahrgastschifffahrt im inländischen wie grenzüberschreitenden Verkehr erneut mehr Personen als im Vorjahr befördern.

3 SONSTIGES

Die Arbeiten zur Vertiefung der Fahrrieme des Mains wurden fortgesetzt. Nachdem die vorgesehene Fahrrinntiefe von 2,90 m zunächst im Abschnitt von km 3,3 (Schleusengruppe Kostheim) bis km 84,0 (Hafen Aschaffenburg) hergestellt worden war, wurde dieses Ziel Ende 1986 auch im Abschnitt von km 84,0 bis km 130,7 (oberhalb Bürgstadt) erreicht.

Anteil der Hauptverkehrsträger am binnenländischen Güterfernverkehr



Bis 1940 Angaben reduziert auf das Gebiet der Bundesrepublik Deutschland

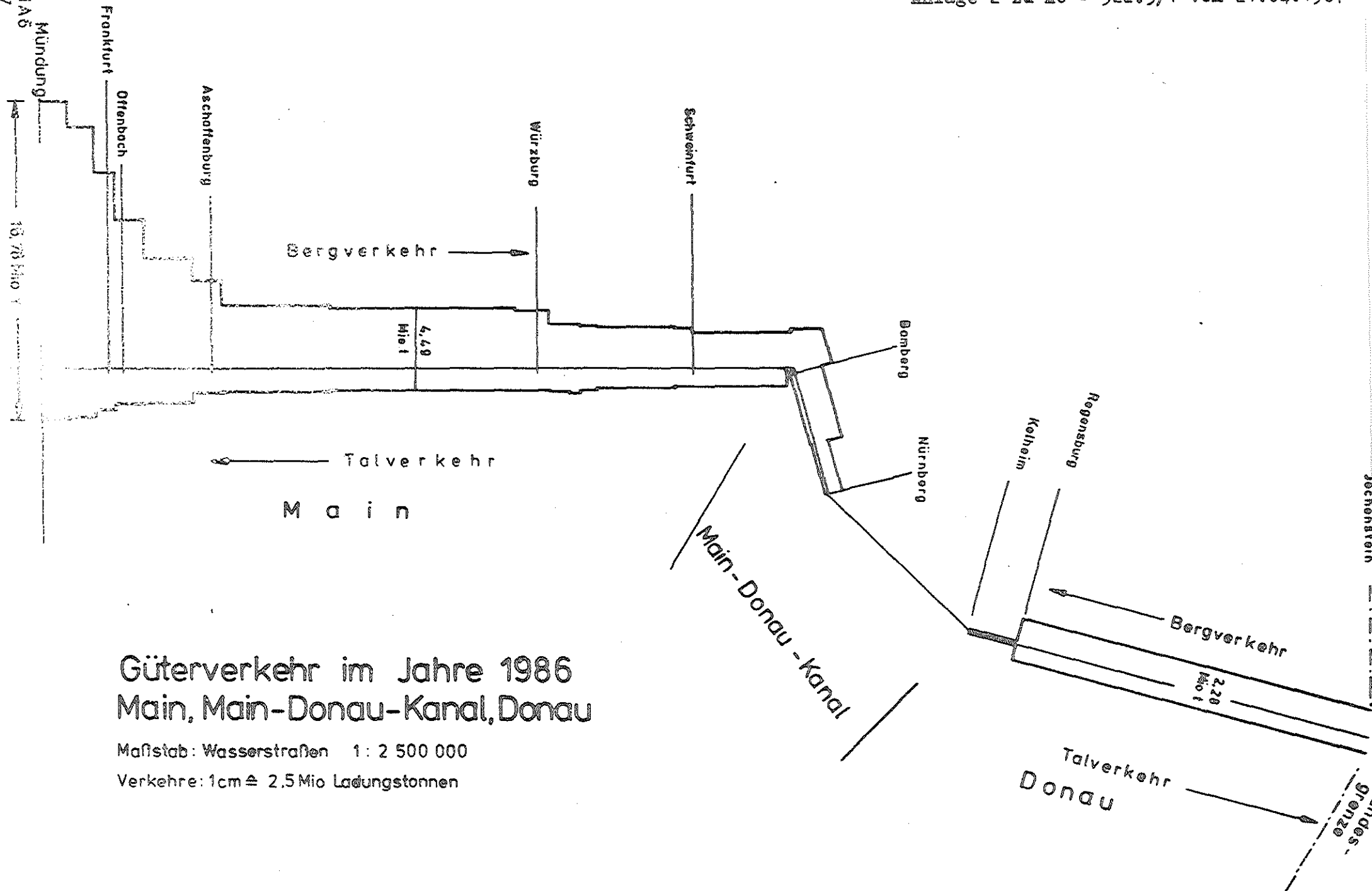
Verkehrsträger	1978		1979		1980		1981		1982		1983		1984		1985 ³⁾		1986 ⁴⁾		1987	
	Mrd tkm	%	Mrd tkm	%	Mrd tkm	%	Mrd tkm	%	Mrd tkm	%	Mrd tkm	%	Mrd tkm	%	Mrd tkm	%	Mrd tkm	%	Mrd tkm	%
Binnenschifffahrt ¹⁾	51,5	28,1	51,0	23,9	51,4	24,4	50,0	24,4	43,4	23,0	43,1	24,5	52,0	24,7	48,2	22,5	53,4	24,4		
Eisenbahnen ²⁾	57,5	29,1	66,3	31,1	64,9	30,8	62,0	30,3	67,4	29,0	56,0	27,9	60,0	28,6	64,0	28,9	61,7	28,2		
Str.-Güterfernverkehr ²⁾	73,2	37,1	78,7	35,9	80,0	38,0	80,2	39,2	80,4	40,7	85,1	42,4	88,1	42,0	91,6	42,8	95,5	43,6		
Rohöföfernleitungen ¹⁾	15,3	7,7	17,4	8,1	14,3	6,8	12,6	6,1	10,5	5,3	10,6	5,3	8,8	4,7	10,4	4,8	8,3	3,8		
	197,5	100	213,4	100	210,6	100	204,8	100	197,7	100	200,8	100	209,9	100	214,2	100	218,9	100		

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

4) Vorläufige Zahlen, Quelle: Bundesverkehrsministerium: Prognosebericht zur Verkehrsentwicklung 1987

¹⁾ Quelle: Prognose Prognos 1983 (ohne Rohöföfernleitungen) Anteil Rohöföfernleitungen geschätzt

WS/D SÜD A 6
Feb. 87



Güterverkehr im Jahre 1986 Main, Main-Donau-Kanal, Donau

Maßstab: Wasserstraßen 1 : 2 500 000

Verkehre: 1cm $\hat{=}$ 2.5 Mio Ladungstonnen