

HENRY

Hydraulic Engineering Repository

Ein Service der Bundesanstalt für Wasserbau

Report, Published Version

Wasser- und Schifffahrtsdirektion Süd (Hg.) Verkehrsbericht 1990 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/20.500.11970/105005>

Vorgeschlagene Zitierweise/Suggested citation:

Wasser- und Schifffahrtsdirektion Süd (Hg.) (1991): Verkehrsbericht 1990 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

3-61

Wasser- und Schifffahrtsdirektion Süd

Würzburg, 08.04.1991

A6 - 322.5/1

Verkehrsbericht 1990
für die
Bundeswasserstraßen
Main, Main-Donau-Kanal und Donau

BE2A6-005-009

1. VERKEHR AUF MAIN, MAIN-DONAU-KANAL UND DONAU

1.1 Beförderte Gütermengen

Die Binnenschifffahrt auf Main und Main-Donau-Kanal (MDK) übertraf mit einer beförderten Menge von 19,735 Mio t um 6,5 % das Ergebnis des Vorjahres. Dabei wuchs der Wechselverkehr mit dem Rhein um 3,8 % und der interne Verkehr um 29,4 %.

Aufgrund der günstigen Konjunktur konnte die Einbuße des Vorjahres wieder ausgeglichen werden.

Der Schiffsverkehr blieb auch 1990 von Eis und Hochwasser verschont; jedoch erlaubte die wechselhafte Rheinwasserführung im Rhein-Main-Wechselverkehr den beladenen Güterschiffen nur eine durchschnittliche Auslastung von 66,9 % (Vorjahr 66,7 %). Hier waren besonders die Zugewinne bei den schiffsaffinen Massengütern wie Kohle (+ 16,7 %), Mineralölprodukten (+ 6,5 %), Düngemitteln (+ 14,2 %) sowie bei den Investitions- und Produktionsgütern (+ 11,9 %) ausschlaggebend. Steine und Erden waren nahezu ausgeglichen (- 0,7 %), während bei Getreide, Nahrungs- und Futtermitteln (- 6,9 %), Erzen und Schrott (- 4,5 %), Eisen und Stahl (- 7,6 %) und chemischen Erzeugnissen (- 16,8 %) Einbußen festzustellen waren. Der beachtliche Zuwachs im internen Main- und MDK-Verkehr (+ 29,4 %) weist auf eine wiedererstartete Baukonjunktur hin.

Der Güterverkehr auf der deutschen Donau erreichte mit 2,901 Mio t ein um 1,1 % besseres Ergebnis als 1989. Im grenzüberschreitenden Verkehr wurde zwar das Vorjahresergebnis um - 3,4 % verfehlt, doch stieg der innerdeutsche Verkehr um 74,1 % kräftig an. Der erhoffte wirtschaftliche Umschwung in den ehemaligen Staatshandelsländern ließ 1990 auf sich warten, so daß die guten Ansätze des Vorjahres nicht wiederholt werden konnten. Die Zunahmen im Verkehr mit der CSFR (+ 2,5 %), mit Jugoslawien (+ 4,6 %) und Bulgarien (+ 1,3 %) reichten nicht aus, die Verluste in den Relationen mit Österreich (- 0,8 %), Ungarn (- 7,0 %), Rumänien (- 26,2 %) und der UdSSR (- 6,9 %) ganz auszugleichen. Im Rückgang des Ro-Ro-Verkehrs mit Bulgarien (- 41,3 %) zeigte die Golfkrise deutliche Spuren.

Im grenzüberschreitenden Verkehr kam es zu erheblichen Änderungen der Güterstruktur. Die überdurchschnittliche Zunahme bei land- und forstwirtschaftlichen Erzeugnissen (+ 449,4 %), Kohle (+ 21,2 %), Eisen, Stahl und NE-Metallen (+ 8,3 %) und chemischen Erzeugnissen (+ 25,8 %) konnte die

Verluste bei Erdöl- und Mineralölprodukten (- 14,8 %), Erzen und Metallabfällen (- 16,5 %), Steinen und Erden (- 13,8 %), Düngemitteln (- 5,1 %) sowie bei Fahrzeugen und Maschinen (- 11,7 %) nicht kompensieren.

Tabelle 1: Beförderte Gütermengen

	1990 (Mio t)	1989	Veränderung 1990/89 (%)
<u>Main und Main-Donau-Kanal</u>			
- Wechselverkehr mit dem Rhein	17,243	16,612	+ 3,8
- interner Verkehr	2,492	1,925	+ 29,4
insgesamt:	19,735	18,537	+ 6,5
<u>Donau</u>			
- grenzüberschreitender Verkehr	2,610	2,703	- 3,4
- innderdeutscher Verkehr	0,291	0,167	+ 74,1
insgesamt:	2,901	2,870	+ 1,1

/ Der Güterverkehr auf Main, Main-Donau-Kanal und Donau ist in Anlage 1 als Verkehrsband grafisch dargestellt.

Von den verkehrsreichsten Schleusen an den Binnenwasserstraßen im Bundesgebiet wurde die Schleusengruppe Kostheim als Eingang zum Main nur von der Schleusengruppe Friedrichsfeld als Übergang zwischen dem Rhein und dem Wesel-Datteln-Kanal übertroffen (Tabelle 2).

Tabelle 2: Die verkehrsreichsten Schleusen an den Binnenwasserstraßen im Bundesgebiet

Schleuse	1990 (Mio Ladungstonnen)	1989
Friedrichsfeld (Wesel-Datteln-Kanal)	18,1	15,7
Kostheim (Main)	17,2	16,6
Koblenz (Mosel)	15,2	16,4
Duisburg-Meiderich und Ruhrschleuse (Rhein-Herne-Kanal)	15,0	15,7
Münster (Dortmund-Ems-Kanal)	14,6	14,8

...

1.2. Güterumschlag der Häfen und Umschlagstellen

Der Güterumschlag in den Häfen und Umschlagstellen an Main, MDK und Donau entwickelte sich als Folge veränderter Verkehrsrelationen uneinheitlich. Am Main wirkte sich die Aufhebung der innerdeutschen Grenze besonders für die Häfen Schweinfurt und Bamberg umschlagsteigernd aus. Am MDK setzte sich auch 1990 der Aufwärtstrend fort. An der Bundeswasserstraße Donau erlitten alle Häfen Einbußen, in denen kein Umschlag des innerdeutschen Verkehrs stattfand.

Tabelle 3: Güterumschlag

<u>Main</u>	1990 (Mio t)	1989	Veränderung 1990/89 (%)
Mainmündung bis Aschaffenburg (km 88,00)			
Frankfurt	4,11	4,05	+ 1,7
Offenbach	0,86	0,72	+ 19,6
Hanau	1,41	1,35	+ 4,6
Aschaffenburg	1,23	0,97	+ 26,1
sonst. Häfen und Umschlagstellen	5,06	5,15	- 1,9
insgesamt:	12,67	12,24	+ 3,5
oberhalb Aschaffenburg (km 88,00 bis 387,69)			
Würzburg	0,77	0,82	- 6,1
Schweinfurt	0,67	0,60	+ 12,0
sonst. Häfen und Umschlagstellen	4,92	4,12	+ 19,4
insgesamt:	6,36	5,54	+ 14,9
Main insgesamt:	19,02	17,77	+ 7,0
<u>Main-Donau-Kanal</u>			
Bamberg	0,87	0,72	+ 20,9
Nürnberg	1,11	1,03	+ 7,7
sonst. Häfen und Umschlagstellen	0,77	0,75	+ 3,0
Main-Donau-Kanal insgesamt:	2,75	2,50	+ 10,1
<u>Donau</u>			
Kelheim	0,36	0,31	+ 13,9
Regensburg	1,89	1,94	- 2,6
Deggendorf	0,34	0,37	- 8,0
sonst. Häfen und Umschlagstellen	0,58	0,39	+ 48,3
Donau insgesamt	3,16	3,01	+ 5,1

Differenzen in den Summen durch Runden der Zahlen

1.3. Umschlag nach Gütern

Die Aufgliederung nach den wichtigsten Gütern ist in Tabelle 4 dargestellt. Am Main und MDK weiteten sich die Werte für Kohle sowie für Steine und Erden einschließlich Baustoffe deutlich aus; die Anteile der land- und forstwirtschaftlichen Erzeugnisse und der chemischen Produkte fielen zurück.

Auch an der Bundeswasserstraße Donau expandierten die Gütersegmente Kohle sowie Steine und Erden einschließlich Baustoffe deutlich, auch Eisen, Stahl und NE-Metalle. Hingegen sind für Erdöl- und Mineralölprodukte sowie für Erze und Metallabfälle Rückgänge zu melden.

Tabelle 4: Güterumschlag (nach Güterarten in %)

1fd. Güter Nr.	Main, Main-Donau-Kanal			Donau	
	1990	%	1989	1990	% 1989
0 Land-, forstwirtschaftliche und verwandte Erzeugnisse	3,0		4,3	1,0	0,2
1 Andere Nahrungs- und Futtermittel	4,4		3,9	5,3	5,5
2 Feste mineralische Brennstoffe	9,7		8,7	11,0	9,5
3 Erdöl, Mineralölerzeugnisse	26,5		27,0	9,1	11,5
4 Erze und Metallabfälle	1,7		2,1	18,5	23,3
5 Eisen, Stahl u. NE-Metalle	0,9		0,9	16,9	16,1
6 Steine und Erden (einschl. Baustoffe)	41,5		40,2	26,4	21,1
7 Düngemittel	7,4		7,0	7,0	7,8
8 Chemische Erzeugnisse	4,1		5,2	1,9	1,6
9 Fahrzeuge, Maschinen und besondere Transportgüter	0,8		0,7	2,9	3,4
Insgesamt:	100,0		100,0	100,0	100,0

...

1.4. Anteil der Flaggen an den beförderten Gütern

Wie die nachstehende Tabelle 5 zeigt, konnte am Main und Main-Donau-Kanal die Binnenflotte der Bundesrepublik Deutschland den Anteil des Vorjahres nicht halten. Die niederländische Flotte dagegen baute ihre Position - wie in den Vorjahren - weiter aus.

An der Donau hingegen verbesserte die deutsche Flotte ihren Anteil um beachtliche 5,4 Prozentpunkte. Dementsprechend mußten die übrigen Anliegerstaaten mit Ausnahme der UdSSR geringfügige Verluste hinnehmen.

Tabelle 5: Anteil der Flaggen an den beförderten Gütern

nach den Erhebungen an den Schleusen Kostheim bzw. Jochenstein

Heimatstaat	Main, Main-Donau-Kanal		Donau		
	1990	% 1989	1990	%	1989
Bundesrepublik Deutschland	68,0	70,7	28,4		23,0
Niederlande	25,5	22,8	-		-
Schweiz	4,1	4,3	-		-
Belgien	1,9	1,8	-		-
Großbritannien	-	-	-		-
Frankreich	0,2	0,2	-		-
Luxemburg	0,1	-	-		-
Österreich	-	-	33,2		34,1
Tschechoslowakei	-	-	1,4		2,1
Ungarn	-	-	11,9		12,4
Jugoslawien	-	-	13,7		14,4
Rumänien	-	-	5,2		7,1
Bulgarien	-	-	5,2		5,9
Sowjetunion	-	-	1,0		1,0
Sonstige	0,1	0,1	-		-
insgesamt:	100,0	100,0	100,0		100,0

Differenzen in den Summen durch Runden der Zahlen

...

5. Fahrgastschifffahrt

Das niederschlagsarme und sonnige Sommer- und Herbstwetter kam der Fahrgastschifffahrt während der Saison entgegen; gleichwohl konnte eine Steigerung der Beförderungszahlen nicht festgestellt werden. Nach Mitteilungen einiger Unternehmen am Main und Main-Donau-Kanal wurde in etwa die Auslastung des Vorjahres erreicht. Auf der 1989 freigegebenen Südstrecke des Main-Donau-Kanals von Riedenburg bis Kelheim (Mündung in die Donau) konnte sich die ortsansässige Fahrgastschifffahrt weiter etablieren und mit steigenden Beförderungszahlen aufwarten.

Dagegen waren auf der Bundeswasserstraße Donau in einigen Fahrbereichen Rückgänge festzustellen. So wurden im innerdeutschen Verkehr 435 012 Personen (Vorjahr 453 519) befördert, auf der nicht zur Bundeswasserstraße gehörenden Strecke Kelheim-Weltenburg 485 249 Fahrgäste (Vorjahr 480 549) gezählt. Im grenzüberschreitenden Verkehr bereisten die Donau 352 466 Personen (Vorjahr 450 620).

6. Sonstiges

Die Binnenschifffahrtsabkommen mit der Tschechoslowakei, mit Ungarn und Bulgarien sind 1990 in Kraft getreten. Entsprechende Abkommen wurden im Berichtsjahr mit Jugoslawien und in Form eines überarbeiteten Neuentwurfes auch mit der Sowjetunion paraphiert. Mit Rumänien wurden die Verhandlungen fortgesetzt.

2. BINNENVERKEHR IN DEUTSCHLAND (ohne Beitrittsgebiet) ¹⁾

Nach ersten verfügbaren statistischen Angaben für 1990 wuchs das Transportvolumen in Westdeutschland um 2,7 % (Vorjahr 3,5 %). Die in Tonnenkilometern gemessene Verkehrsleistung stieg sogar um 3,7 %, so daß die durchschnittliche Transportweite des gesamten Güterverkehrs sich von 236 km im Jahr 1989 auf 239 km erhöhte.

Mit einem Wirtschaftswachstum von real 4,5 % erzielte die Bundesrepublik den stärksten Schub seit 1976, nicht zuletzt durch den Wegfall der innerdeutschen Grenze und den Nachfragesog aus den neuen Bundesländern. Die überaus günstige Konjunktur, insbesondere der transportintensiven Branchen wie der Bau- und Mineralölindustrie, führte zu kräftigen Wachstumsimpulsen. Wie 1988 und 1989 wurden Konjunktur und Transport durch einen milden Winter begünstigt. Mindernd wirkte der geringere Umsatz im Montan- und Düngemittelbereich.

Am wirtschaftlichen Aufschwung partizipierten alle Verkehrsträger mit Ausnahme der Deutschen Bundesbahn, wobei infolge der Mineralölimporte die größte Dynamik die Pipelines zeigten, gefolgt vom Straßengüterfernverkehr.

Tabelle 6: Beförderungsmengen und Verkehrsleistungen der Verkehrsträger
- ohne Beitrittsgebiet -

Verkehrsträger	Gütermenge			Verkehrsleistung		
	Mio t	Veränderung (%)	Mrd tkm	Veränderung (%)	1990/89 *)	
	1990 *)					1989
Straßengüterfernverkehr	436,0	413,6	+ 5,4	119,7	113,4	+ 5,5
Eisenbahnen (ohne Dienstgut- und Güterkraftverkehr)	304,7	307,0	- 0,8	61,4	62,1	- 1,1
Binnenschifffahrt	236,1	234,8	+ 0,6	54,9	54,0	+ 1,6
Mineralölfernleitungen	64,4	58,8	+ 9,5	12,2	9,8	+ 24,5
insgesamt:	1041,2	1014,2	+ 2,7	248,2	239,3	+ 3,7

Differenzen durch Runden der Zahlen

* Vorläufige Zahlen

1) Quellen: - Ifo-Institut für Wirtschaftsforschung:
Verkehrskonjunktur: Tief gespaltene Entwicklung in West- und Ostdeutschland, München 1991
- Bayerische Staatszeitung vom 25.01.1991: Wachstumswellen 1970 bis 1990 (nach Berechnungen des Statistischen Bundesamtes)
- Handelsblatt v. 22.03.1991: Bruttosozialprodukt

Tabelle 7: Das Gütertransportaufkommen in Westdeutschland nach Güterabteilungen

Güterabteilungen	Transportierte Gütermengen *		
	in Millionen Tonnen		Veränderung in %
	1989	1990 **	1990/89 **
0 Land- und forstwirtschaftliche Erzeugnisse	50	52	3,3
1 Nahrungs- und Futtermittel	92	97	5,9
2 Kohle	101	102	0,7
3 Mineralöl und Mineralölerzeugnisse	140	149	6,4
3a Rohöl	60	66	9,2
3b Mineralölerzeugnisse	80	84	4,3
4 Erze, Schrott	87	82	- 6,1
5 Eisen, Stahl und NE-Metalle	99	98	- 1,2
6 Steine und Erden, Baumaterialien	156	161	3,1
7 Düngemittel	17	17	- 1,0
8 Chemische Erzeugnisse	80	80	0,1
9 Gewerbliche Fertigwaren, sonstige Güter	190	202	6,3
Güterfernverkehr	1 014	1 041	2,7

Differenzen durch Runden der Zahlen

* der vier Verkehrsträger der Tabelle 6

** vorläufige Zahlen

Niedrige Wasserstände im Spätsommer und Herbst führten auch 1990 zu Behinderungen in der Binnenschifffahrt. Die konjunkturellen Einbußen im Montanbereich konnten durch günstige Entwicklungen bei anderen schiffsaffinen Gütern wiederausgeglichen werden; gleichwohl blieb der Zuwachs im Beförderungsaufkommen (+ 0,6 %) und in der Verkehrsleistung (+ 1,6 %) hinter dem Durchschnitt von 2,7 % bzw. 3,7 % zurück.

Die Eisenbahnen mußten Einbußen hinnehmen und insbesondere die im Vorjahr erzielten Transportgewinne bei Eisenerzen 1990 wieder zu einem beachtlichen Teil an die Binnenschifffahrt abgeben. Der Straßengüterfernverkehr konnte ein überdurchschnittliches Wachstum in allen Güterabteilungen mit Ausnahme der Mineralölprodukte und Düngemittel aufweisen. Damit unterstrich dieser Verkehrsträger erneut seine Rolle als Wachstumsspitzenreiter.

Den geschilderten Entwicklungen im Transportaufkommen entsprechend änderten sich auch die Anteile der Verkehrsträger am Binnenverkehr, wie im einzelnen der Tabelle 8 zu entnehmen ist.

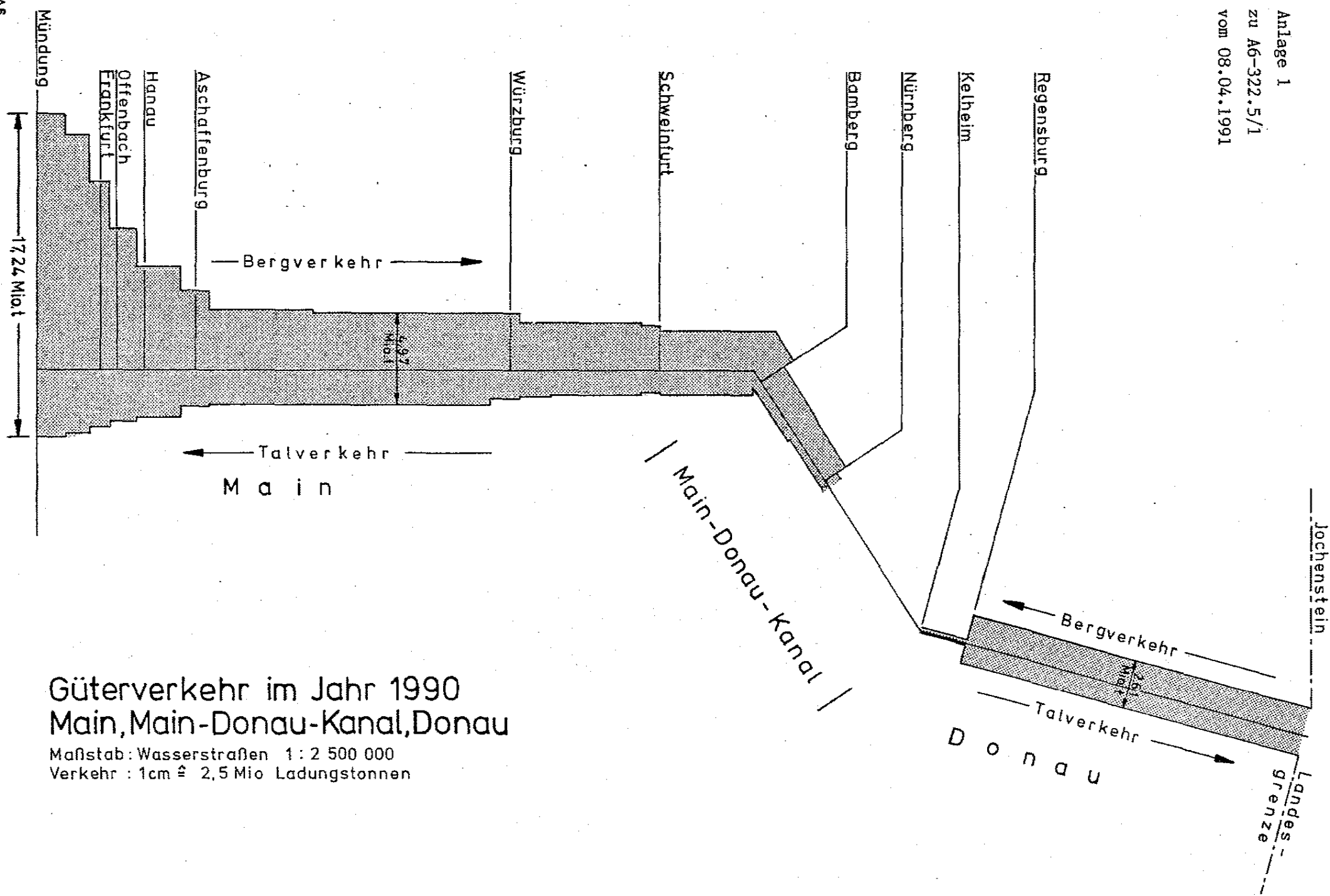
Tabelle 8: Anteile der Verkehrsträger am Binnenverkehr in Westdeutschland

Verkehrsträger	Anteil in % an der			
	Gütermenge		Verkehrsleistung	
	1990 *)	1989	1990 *)	1989
Straßengüterfernverkehr	41,9	40,8	48,2	47,4
Eisenbahnen (ohne Dienstgut- und Güterkraftver- kehr)	29,3	30,3	24,7	25,9
Binnenschifffahrt	22,7	23,1	22,1	22,6
Mineralölfern- leitungen	6,2	5,8	4,9	4,1
insgesamt: **)	100,0	100,0	100,0	100,0

*) Vorläufige Zahlen

***) Differenzen in den Summen durch Runden der Zahlen

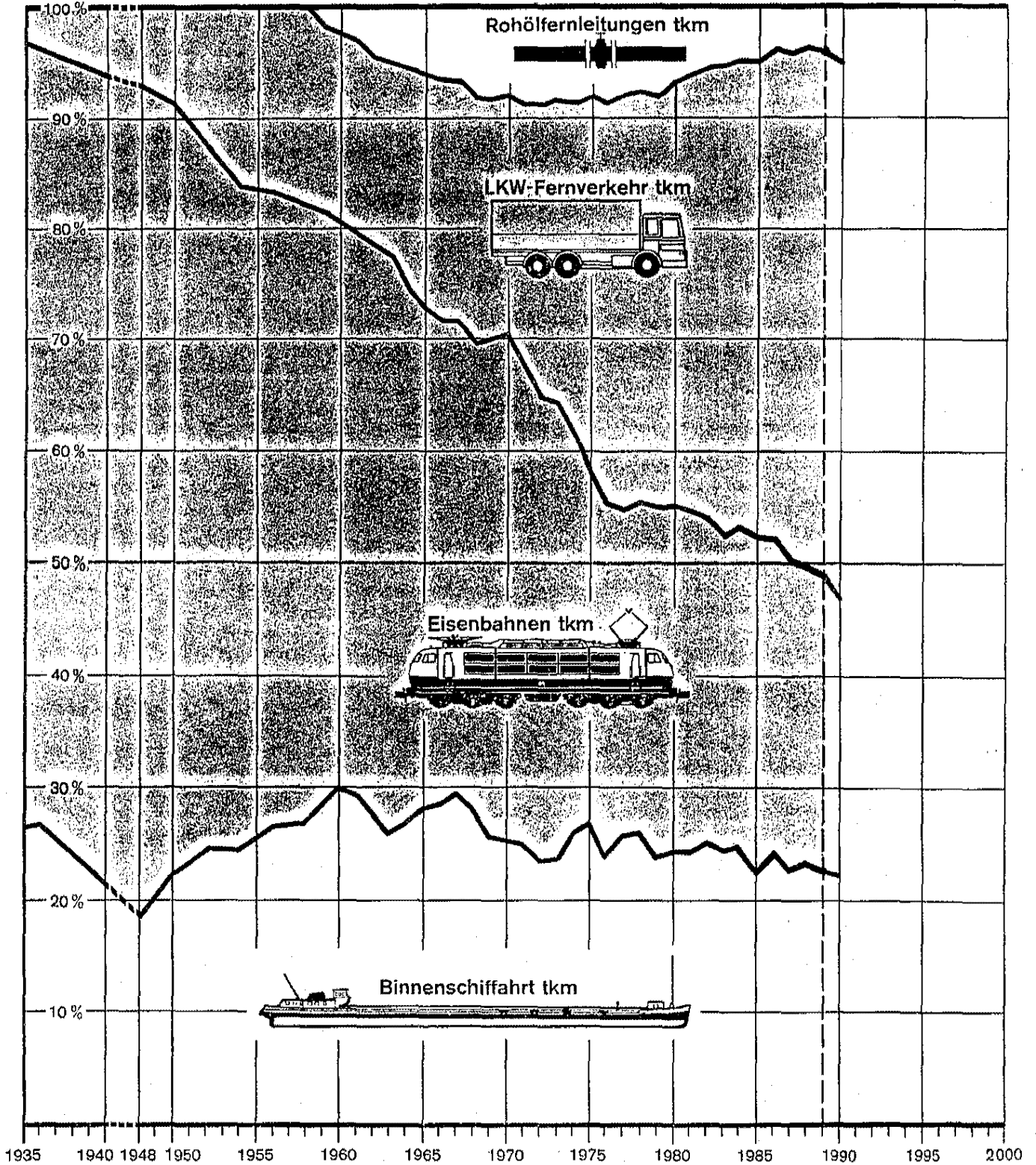
Die Anteile der Verkehrsträger an der Verkehrsleistung in ihrer historischen Entwicklung sind in der Anlage 2 graphisch dargestellt.



Güterverkehr im Jahr 1990
 Main, Main-Donau-Kanal, Donau

Maßstab: Wasserstraßen 1 : 2 500 000
 Verkehr : 1cm $\hat{=}$ 2,5 Mio Ladungstonnen

Anteil der Hauptverkehrsträger am binnenländischen Güterfernverkehr (ohne Beitrittsgebiet)



Bis 1940 Angaben reduziert auf das Gebiet der Bundesrepublik Deutschland

Verkehrsträger	1983		1984		1985		1986		1987		1988		1989 ³⁾		1990 ⁴⁾		1991		1992	
	Mrd tkm	%	Mrd tkm	%	Mrd tkm	%	Mrd tkm	%	Mrd tkm	%	Mrd tkm	%	Mrd tkm	%	Mrd tkm	%	Mrd tkm	%	Mrd tkm	%
Binnenschifffahrt ¹⁾	49,1	24,5	52,0	24,7	48,2	22,5	52,2	24,0	49,7	22,9	52,9	23,3	54,0	22,6	54,9	22,1				
Eisenbahnen ²⁾	50,0	27,9	60,0	28,6	64,0	29,9	61,0	28,0	59,0	27,2	60,0	26,4	62,1	26,0	61,4	24,7				
LKW - Fernverkehr ²⁾	85,1	42,4	88,1	42,0	91,6	42,8	95,9	44,2	99,9	46,0	108,2	46,9	113,4	47,4	119,7	48,2				
Rohöfnerleitungen ¹⁾	10,6	5,3	9,8	4,7	10,4	4,8	8,2	3,8	8,7	4,0	7,9	3,5	9,8	4,1	12,2	4,9				
	200,6	100	209,9	100	214,2	100	217,4	100	217,3	100	227,0	100	239,3	100	248,2	100				

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

4) Vorläufige Zahlen, Quelle: Ifo-Institut