

# HENRY

Hydraulic Engineering Repository

Ein Service der Bundesanstalt für Wasserbau

---

Report, Published Version

## **Wasser- und Schifffahrtsdirektion Süd (Hg.) Verkehrsbericht 1992 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/20.500.11970/105007>

Vorgeschlagene Zitierweise/Suggested citation:

Wasser- und Schifffahrtsdirektion Süd (Hg.) (1993): Verkehrsbericht 1992 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, 13.04.1993

Verkehrsbericht 1992

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

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

Am 25.09.1992 wurde der Main-Donau-Kanal fertiggestellt und durch den Bundesminister für Verkehr, Prof. Dr. Krause, sowie den bayerischen Ministerpräsidenten, Dr. Streibl, an der europäischen Wasserscheide für den Verkehr freigegeben. Der Binnenschiffahrt steht nunmehr von der Nordsee bis zum schwarzen Meer eine durchgehende Binnenwasserstraße von ca. 3 500 km Länge zur Verfügung.

### 1.1 Beförderte Gütermengen

Die Binnenschiffahrt auf dem Main und Main-Donau-Kanal (MDK) übertraf mit einer beförderten Menge von 21,533 Mio t um 5,0 % das Ergebnis des Vorjahres. Dies resultiert aus der Zunahme des Wechselverkehrs mit dem Rhein (+ 2,3 %), wobei der einkommende Verkehr einen Zuwachs von 3,7 % verzeichnete, der auslaufende Verkehr dagegen um 2,4 % rückläufig war. Hier profitierte die Binnenschiffahrt von der Eröffnung des Main-Donau-Kanals, so daß ein bis dahin rückläufiger Trend aufgefangen und schließlich die o. a. Steigerung erzielt wurde. Der interne Verkehr wuchs überproportional um 25,8 %.

Die allgemeine Beruhigung der Konjunktur im Jahre 1992 führte zu einem Rückgang des Verkehrsaufkommens in der Industrieregion am Untermain bis Aschaffenburg. Der kräftige Zuwachs an Mittel- und Obermain von 25,2 % entspricht in etwa der Zunahme im internen Verkehr (+ 25,8 %), was auf eine gesteigerte Bautätigkeit schließen läßt.

Am Main-Donau-Kanal wurde bei den bisher bestehenden Verkehren mit 2,611 Mio t das Vorjahresergebnis um 0,123 Mio t übertroffen, das gute Ergebnis von 1990 nur knapp verfehlt. Durch die Eröffnung des Main-Donau-Kanals konnten in den letzten drei Monaten des Jahres 1992 bereits 0,340 Mio t an neuen Verkehren hinzugewonnen werden.

Durch witterungsbedingte Einflüsse kam es zu keiner Behinderung des Schiffsverkehrs. Die Wasserführung des Rheins war zwar sehr wechselhaft, lag aber im Jahresmittel deutlich über der des Vorjahres, so daß die im Rhein-Main-Wechselverkehr eingesetzten Güterschiffe mit 71,1 % eine um 4,6 Prozentpunkte höhere Auslastung erreichten. Wachstumsfördernd wirkten die Transporte von Massengütern wie Erze und Metallabfälle (+ 52,9 %), chemische Erzeugnisse

...

(+ 20,0 %), Eisen, Stahl, NE-Metalle (+ 17,4 %), Getreide, Nahrungs- und Futtermittel (+ 9,0 %), Kohle (+ 7,2 %) und Mineralölprodukte (+ 3,7 %). Alle anderen Güter erreichten nicht das Vorjahresergebnis; die größten Einbußen verzeichneten Industriegüter (- 41,8 %), Steine und Erden einschließlich Baustoffe (- 6,9 %) sowie Düngemittel (- 1,2 %).

Der Güterverkehr auf der deutschen Donau wurde 1992 ebenfalls von der Eröffnung des Main-Donau-Kanals begünstigt und erreichte mit 2,408 Mio t ein um 0,037 Mio t oder 1,6 % besseres Ergebnis als 1991. Hierbei erzielte der grenzüberschreitende Verkehr mit den Donauanliegerstaaten und der nunmehr mögliche Verkehr in die westlichen Binnenwasserstraßen 2,165 Mio t oder 13,3 % mehr als im Vorjahr. Wachstumshemmend wirkte sich weiterhin der Bürgerkrieg im ehemaligen Jugoslawien aus. Im internen Verkehr auf der Bundeswasserstraße Donau dagegen wurde das gute Vorjahresergebnis verfehlt und 1992 nur 0,243 Mio t erreicht.

In der Güterstruktur waren beachtliche Verschiebungen festzustellen. So erzielten z. B. land- und forstwirtschaftliche Produkte, Erze und Metallabfälle, Nahrungs- und Futtermittel sowie Steine und Erden einschließlich Baustoffe erhebliche Zuwächse. Kohle, Eisen, Stahl, NE-Metalle und chemische Erzeugnisse hatten dagegen große Verluste zu verzeichnen.

Tabelle 1: Beförderte Gütermengen

|                                  | 1992<br>(Mio t) | 1991   | Veränderung<br>1992/91 (%) |
|----------------------------------|-----------------|--------|----------------------------|
| <u>Main und Main-Donau-Kanal</u> |                 |        |                            |
| - Wechselverkehr mit dem Rhein   | 18,583          | 18,165 | + 2,3                      |
| - interner Verkehr               | 2,950           | 2,344  | + 25,8                     |
| insgesamt:                       | 21,533          | 20,509 | + 5,0                      |
| <u>Donau</u>                     |                 |        |                            |
| - grenzüberschreitender Verkehr  | 2,047           | 1,929  | + 6,1                      |
| - interner Verkehr               | 0,243           | 0,459  | - 47,0                     |
| insgesamt:                       | 2,290           | 2,388  | - 4,1                      |

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

Unter den verkehrsreichsten Schleusen an den Binnenwasserstraßen im Bundesgebiet konnte die Schleusengruppe Kostheim als Eingang zum staugeregelten Main die Spitzenposition vor der Schleusengruppe Friedrichsfeld wieder übernehmen (Tabelle 2).

Tabelle 2: Die verkehrsreichsten Schleusen an den Binnenwasserstraßen im Bundesgebiet

| Schleuse  | 1992                | 1991 |
|---|---------------------|------|
|   | (Mio Ladungstonnen) |      |
| Kostheim (Main)   | 18,6                | 18,2 |
| Friedrichsfeld (Wesel-Datteln-Kanal)                    | 17,4                | 18,6 |
| Koblenz (Mosel)   | 15,8                | 15,2 |
| Münster (Dortmund-Ems-Kanal)                            | 13,8                | 14,4 |
| Duisburg-Meiderich und Ruhrschleuse (Rhein-Herne-Kanal) | 15,8                | 13,9 |

### 1.2 Güterumschlag der Häfen und Umschlagstellen

Wie aus nachstehender Tabelle 3 ersichtlich, entwickelte sich der Güterumschlag in den Häfen und Umschlagstellen am Main, MDK und Donau unterschiedlich. Am Main wirkte sich die nachlassende Konjunktur hauptsächlich in den Frankfurter Häfen und in Offenbach aus. Am MDK konnte der Hafen Bamberg das Vorjahresergebnis nicht halten. An der Bundeswasserstraße Donau drückte der Einbruch im internen Verkehr das Gesamtergebnis des Güterumschlages.

Tabelle 3: Güterumschlag

|   | 1992<br>(Mio t) | 1991  | Veränderung<br>1992/91 (%) |
|---|-----------------|-------|----------------------------|
| <u>Main</u>                                     |                 |       |                            |
| Mainmündung bis Aschaffenburg (km 88,00)        |                 |       |                            |
| Frankfurt                                       | 4,06            | 4,49  | - 9,8                      |
| Offenbach                                       | 1,01            | 1,13  | - 10,2                     |
| Hanau   | 1,64            | 1,58  | + 4,0                      |
| Aschaffenburg                                   | 1,27            | 1,22  | + 4,3                      |
| sonst. Häfen und Umschlagstellen                | 6,17            | 5,89  | + 4,7                      |
| insgesamt:                                      | 14,15           | 14,31 | - 1,1                      |
| oberhalb Aschaffenburg<br>(km 88,00 bis 387,69) |                 |       |                            |
|   |                 |       | (5)                        |
| Würzburg  | 0,78            | 0,74  | + 5,7                      |
| Schweinfurt                                     | 0,70            | 0,66  | + 6,0                      |
| sonst. Häfen und Umschlagstellen                | 5,91            | 4,50  | + 31,3                     |
| insgesamt:                                      | 7,38            | 5,89  | + 25,2                     |
| Main insgesamt:                                 | 21,53           | 20,20 | + 6,6                      |
| <u>Main-Donau-Kanal</u>                         |                 |       |                            |
| Bamberg   | 0,92            | 0,95  | - 3,4                      |
| Nürnberg  | 0,89            | 0,79  | + 12,3                     |
| sonst. Häfen und Umschlagstellen                | 0,81            | 0,75  | + 7,8                      |
| Main-Donau-Kanal insgesamt:                     | 2,61            | 2,49  | + 5,0                      |
| <u>Donau</u>                                    |                 |       |                            |
| Kelheim   | 0,37            | 0,34  | + 11,1                     |
| Regensburg                                      | 1,46            | 1,30  | + 12,3                     |
| Deggendorf                                      | 0,25            | 0,27  | - 5,5                      |
| Passau  | 0,17            | 0,10  | + 77,3                     |
| sonst. Häfen und Umschlagstellen                | 0,36            | 0,83  | - 56,3                     |
| Donau insgesamt                                 | 2,61            | 2,83  | - 7,6                      |

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 blieben die Anteile der Güter gegenüber dem Vorjahr etwa gleich.

Dagegen änderte der Güterumschlag an der Bundeswasserstraße Donau teilweise drastisch seine Struktur. Die Veränderungen reichten von plus 10,0 Prozentpunkte bei Erz und Metallabfälle bis minus 16,0 Prozentpunkte bei Steine und Erden; letzteres ist auf die Schrumpfung des internen Donauverkehrs zurückzuführen.

Tabelle 4: Güterumschlag (nach Güterarten in %)

| Nr.        | Güterarten  | Main,<br>Main-Donau-Kanal |        | Donau |        |
|------------|---|---------------------------|--------|-------|--------|
|            |   | 1992                      | % 1991 | 1992  | % 1991 |
| 0          | Land-, forstwirtschaftliche und verwandte Erzeugnisse | 3,7                       | 3,6    | 6,6   | 2,2    |
| 1          | Andere Nahrungs- und Futtermittel                     | 2,7                       | 3,2    | 11,5  | 7,7    |
| 2          | Feste mineralische Brennstoffe                        | 11,8                      | 12,3   | 4,0   | 7,7    |
| 3          | Erdöl, Mineralölerzeugnisse                           | 26,6                      | 27,4   | 11,0  | 10,4   |
| 4          | Erze und Metallabfälle                                | 2,9                       | 2,3    | 18,3  | 8,3    |
| 5          | Eisen, Stahl und NE-Metalle                           | 0,7                       | 0,7    | 12,1  | 13,2   |
| 6          | Steine und Erden (einschl. Baustoffe)                 | 41,7                      | 40,2   | 19,5  | 35,5   |
| 7          | Düngemittel   | 5,5                       | 6,0    | 10,3  | 9,5    |
| 8          | Chemische Erzeugnisse                                 | 3,6                       | 3,6    | 2,1   | 2,0    |
| 9          | Fahrzeuge, Maschinen und besondere Transportgüter     | 0,8                       | 0,7    | 4,6   | 3,5    |
| insgesamt: |   | 100,0                     | 100,0  | 100,0 | 100,0  |

...

#### 1.4 Anteile der Flaggen an den beförderten Gütern

Wie die nachstehende Tabelle 5 zeigt, verlor am Main und Main-Donau-Kanal die Binnenflotte Deutschlands erneut Anteile an den Verkehrstransporten. Beachtliche Zunahmen erzielten Niederländer, Belgier und Schweizer. Von den Donauliegenderstaaten nahmen die Tschechoslowakei, Ungarn sowie vereinzelt Fahrzeuge aus der Ukraine die Möglichkeit wahr, über den Main-Donau-Kanal das Rheinstromgebiet zu erkunden.

Auch an der Donau mußte die deutsche Flotte Anteile abgeben. Überraschend stark drängte die niederländische Flotte nach Eröffnung des Kanals in den Donauroaum und eroberte sich im letzten Quartal noch einen Anteil von 4,9 Prozentpunkten. Auch Belgier, Franzosen und Luxemburger nutzten den neuen Wasserweg.

Tabelle 5: Anteil der Flaggen an den beförderten Gütern nach den Erhebungen an den Schleusen Kostheim bzw. Jochenstein

| Heimatstaat       | Main,<br>Main-Donau-Kanal |   |       | Donau |   |       |
|-------------------|---------------------------|---|-------|-------|---|-------|
|                   | 1992                      | % | 1991  | 1992  | % | 1991  |
| Deutschland       | 58,1                      |   | 62,4  | 29,7  |   | 34,1  |
| Niederlande       | 33,9                      |   | 30,3  | 4,9   |   | -     |
| Schweiz           | 4,5                       |   | 4,1   | -     |   | -     |
| Belgien           | 3,2                       |   | 2,8   | 0,5   |   | -     |
| Großbritannien    | -                         |   | -     | -     |   | -     |
| Frankreich        | 0,2                       |   | 0,1   | -     |   | -     |
| Luxemburg         | 0,2                       |   | 0,2   | 0,1   |   | -     |
| Österreich        | -                         |   | -     | 25,8  |   | 23,5  |
| Tschechoslowakei  | -                         |   | -     | 3,4   |   | 3,3   |
| Ungarn            | -                         |   | -     | 15,3  |   | 14,3  |
| Serbien, Kroatien | -                         |   | -     | 1,3   |   | 9,9   |
| Rumänien          | -                         |   | -     | 8,5   |   | 5,6   |
| Bulgarien         | -                         |   | -     | 8,6   |   | 7,4   |
| GUS               | -                         |   | -     | 1,8   |   | 1,9   |
| Sonstige          | -                         |   | 0,1   | 0,1   |   | -     |
| insgesamt:        | 100,0                     |   | 100,0 | 100,0 |   | 100,0 |

Differenzen in den Summen durch Runden der Zahlen



### 1.5 Fahrgastschiffahrt

Die an der deutschen Donau beheimatete Fahrgastschiffahrt erweiterte ihren Bestand an Fahrgastschiffen um zwei Einheiten, so daß 22 Fahrgastschiffe und ein Fahrgastkabinenschiff mit insgesamt 11 728 Personenplätzen im Einsatz waren. Mit der Eröffnung des Main-Donau-Kanals weiteten die Schweizer Fahrgastschiffsunternehmen mit ihren Kabinenschiffen ihr touristisches Angebot auf die Donau aus und führten Kreuzfahrten zwischen Nürnberg und Wien durch. Im grenzüberschreitenden Verkehr durch die Schleusengruppe Jochenstein wurden rd. 579 000 (Vorjahr 563 000) oder 2,8 % mehr Fahrgäste befördert.

### 2. BINNENLÄNDISCHER GÜTERFERNVERKEHR IN DEUTSCHLAND (ohne Beitrittsgebiet)<sup>1)</sup>

Nach den verfügbaren statistischen Angaben für 1992 nahm der Güterfernverkehr in Westdeutschland um 0,3 % ab (Vorjahr + 4,9 %). Die in Tonnenkilometern gemessene Verkehrsleistung dagegen stieg um 1,0 %, so daß die durchschnittliche Transportweite des gesamten Güterverkehrs sich von 245 km im Jahr 1991 auf 249 km erhöhte.

Aufgrund der ungünstigen Konjunktur schwächte sich das Wirtschaftswachstum auf real 1,5 % ab (Vorjahr 3,7 %).

Trotzdem nahm bei den Hauptverkehrsträgern der Straßengüterfernverkehr um + 4,5 % und die Mineralölföhrleitungen um + 3,0 % zu. Für die Eisenbahnen (- 6,9 %) und die Binnenschiffahrt (- 3,1 %) wirkte sich vor allen der Einbruch im Montanbereich negativ auf die aufkommenstarken Güterbereiche Kohle, Erze und Schrott sowie Eisen, Stahl und NE-Metalle aus. Der Straßengüterfernverkehr profitierte wie schon 1991 von dem weiter gestiegenen Warenaustausch zwischen den neuen und alten Bundesländern und gewann in vielen Branchen im Wettbewerb mit der Schiene.

1) Quellen: - Ifo-Institut für Wirtschaftsforschung:  
Verkehrskonjunktur 1993: Weitere Abschwächung im Westen -  
anhaltende Erholung im Osten, München, Februar 1993  
- Statistisches Bundesamt: Das Bruttosozialprodukt im  
4. Quartal 1992, Bundesanzeiger v. 17.03.1993

Tabelle 6: Das Gütertransportaufkommen in Westdeutschland nach Güterabteilungen

| Güterabteilungen                             | Transportierte Gütermengen *) |          |                  |
|--|-------------------------------|----------|------------------|
|  | in Millionen Tonnen           |          | Veränderung in % |
|  | 1991                          | 1992 **) | 1992/91 **)      |
| 0 Land- und forstwirtschaftliche Erzeugnisse | 57,4                          | 59,5     | + 3,8            |
| 1 Nahrungs- und Futtermittel                 | 108,4                         | 109,2    | + 0,7            |
| 2 Kohle                                      | 102,5                         | 94,7     | - 7,6            |
| 3 Mineralöl und Mineralölerzeugnisse         | 159,7                         | 159,6    | - 0,0            |
| 3a Rohöl                                     | 68,4                          | 70,4     | + 3,0            |
| 3b Mineralölerzeugnisse                      | 91,3                          | 89,2     | - 2,3            |
| 4 Erze, Schrott                              | 81,1                          | 76,1     | - 6,2            |
| 5 Eisen, Stahl und NE-Metalle                | 100,4                         | 96,5     | - 3,9            |
| 6 Steine und Erden, Baumaterialien           | 160,5                         | 162,0    | + 0,9            |
| 7 Düngemittel                                | 16,2                          | 15,9     | - 1,9            |
| 8 Chemische Erzeugnisse                      | 82,1                          | 81,9     | - 0,3            |
| 9 Gewerbliche Fertigwaren, sonstige Güter    | 222,6                         | 231,7    | + 4,1            |
| Güterfernverkehr                             | 1 090,8                       | 1 087,1  | - 0,3            |

Differenzen in den Summen durch Runden der Zahlen

\*) der vier Verkehrsträger der Tabelle 7

\*\*\*) vorläufige Zahlen

Tabelle 7: Beförderungsmengen und Verkehrsleistungen der Verkehrsträger  
- ohne Beitrittsgebiet -

| Verkehrsträger                                      | Gütermenge |        |                 | Verkehrsleistung |       |                 |
|---|------------|--------|-----------------|------------------|-------|-----------------|
|   | Mio t      |        | Veränderung (%) | Mrd tkm          |       | Veränderung (%) |
|   | 1991 *)    | 1992   | 1992/91         | 1991 *)          | 1992  | 1992/91 *)      |
| Straßengüterfernverkehr                             | 492,8      | 515,1  | + 4,5           | 139,0            | 148,7 | + 7,0           |
| Eisenbahnen (ohne Dienstgut- und Güterkraftverkehr) | 303,1      | 282,2  | - 6,9           | 62,4             | 56,5  | - 9,4           |
| Binnenschifffahrt                                   | 227,9      | 220,8  | - 3,1           | 54,1             | 52,6  | - 2,8           |
| Mineralölföhrleitungen                              | 67,0       | 69,0   | + 3,0           | 11,7             | 12,0  | + 1,8           |
| insgesamt:  | 1091,9     | 1088,2 | - 0,3           | 267,6            | 270,2 | + 1,0           |

Differenzen in den Summen durch Runden der Zahlen

\*) vorläufige Zahlen

Während auch 1992 die Wasserstände nicht die optimale Auslastung der Güterschiffe in der Binnenschifffahrt zuließen, war jedoch der Konjunkturerinbruch in der Montanindustrie Hauptursache für den Rückgang des Beförderungsaufkommens, das auf den niedrigsten Stand seit 1967 sank.

Auch die Eisenbahnen mußten einen Einbruch ihres Transportaufkommens hinnehmen, das auf das niedrigste Niveau seit 1953 fiel. Hier wirkten die gleichen Ursachen wie in der Binnenschifffahrt und wurden noch verstärkt durch starke Einbußen auf dem stark umworbene Markt des Kleingutverkehrs.

Der Straßengüterfernverkehr Westdeutschlands konnte erneut seinen Verkehrsanteil ausdehnen. Großen Anteil an dieser Leistungssteigerung hatte der Wechselverkehr zwischen Ost- und Westdeutschland, der mit rd. 64 % am Gesamtwachstum des Straßengüterverkehrs beteiligt war.

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

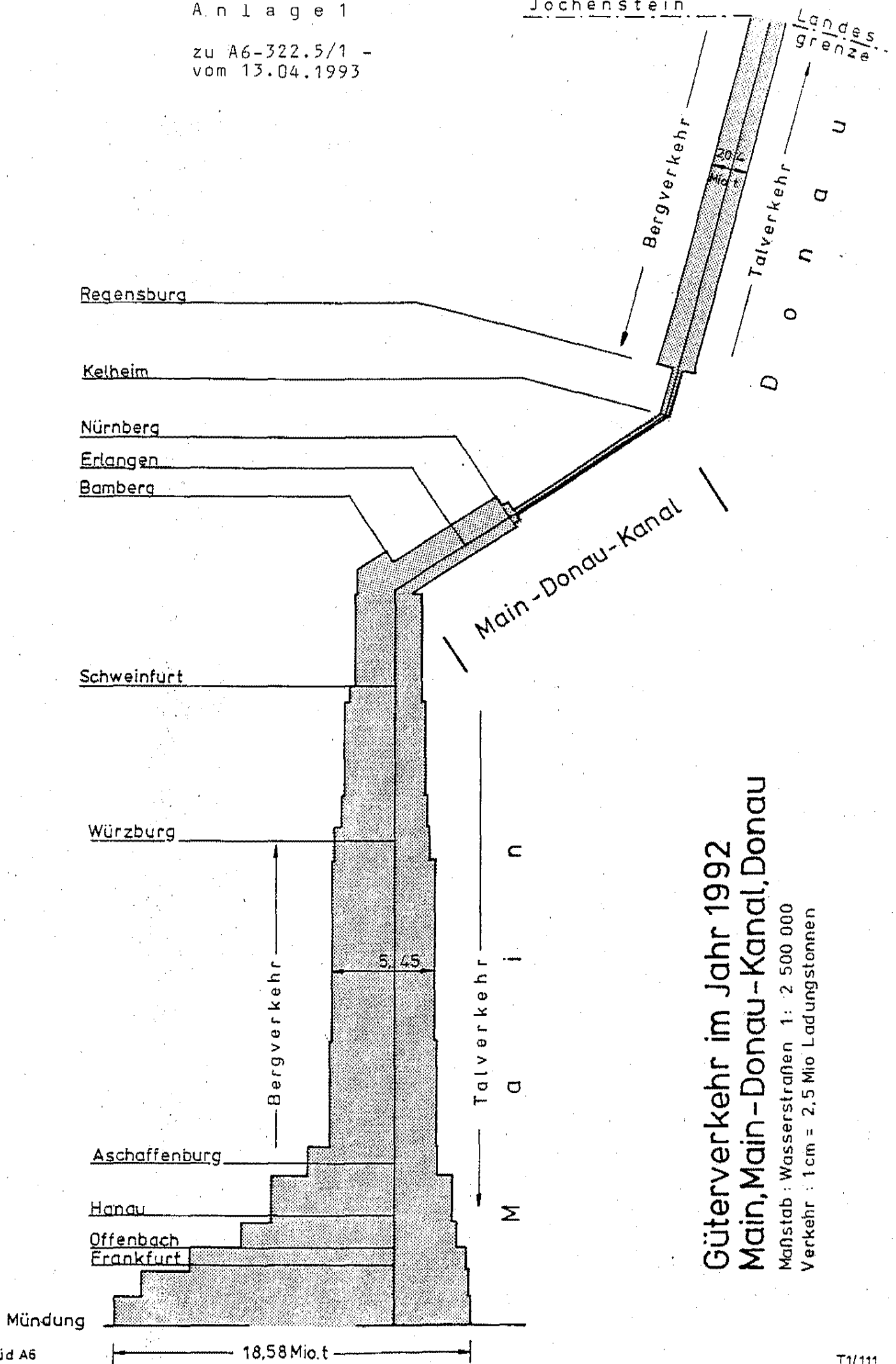
Tabelle 8: Anteile der Verkehrsträger am Binnenverkehr in Westdeutschland

| Verkehrsträger   | Anteil in % an der |       |                  |       |
|--|--------------------|-------|------------------|-------|
|  | Gütermenge         |       | Verkehrsleistung |       |
|  | 1991 *)            | 1992  | 1991 *)          | 1992  |
| Straßengüterfernverkehr  | 45,1               | 47,3  | 51,9             | 55,0  |
| Eisenbahnen<br>(ohne Dienstgut-<br>und Güterkraftver-<br>kehr) | 27,8               | 25,9  | 23,3             | 20,9  |
| Binnenschifffahrt  | 20,9               | 20,3  | 20,2             | 19,5  |
| Mineralölfern-<br>leitungen                                    | 6,1                | 6,3   | 4,4              | 4,5   |
| insgesamt: **)   | 100,0              | 100,0 | 100,0            | 100,0 |

\*) Vorläufige Zahlen

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

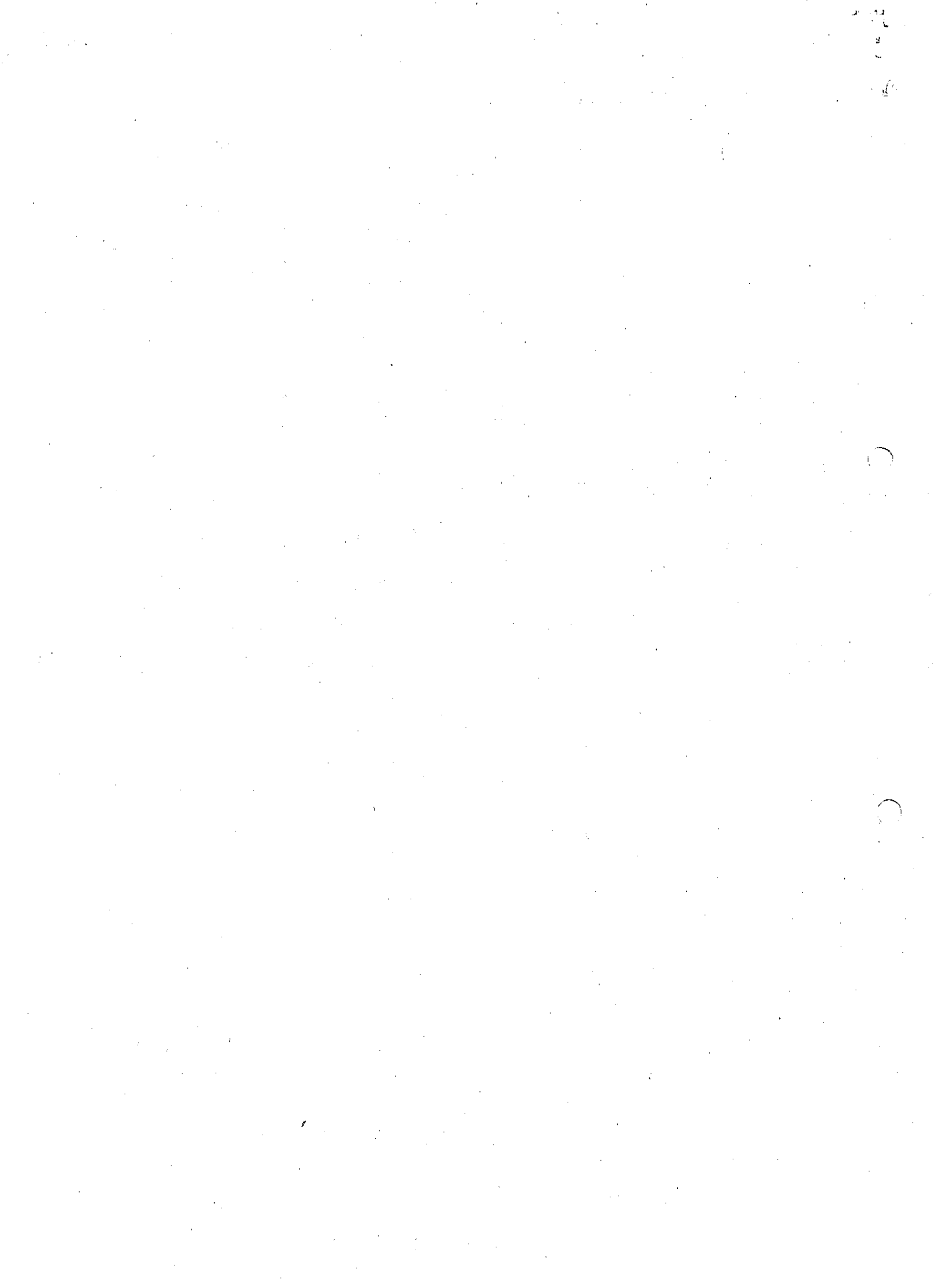
Die Anteile der Verkehrsträger an der Verkehrsleistung in ihrer historischen Entwicklung sind in der Anlage 2 grafisch dargestellt.



**Güterverkehr im Jahr 1992  
Main, Main-Donau-Kanal, Donau**

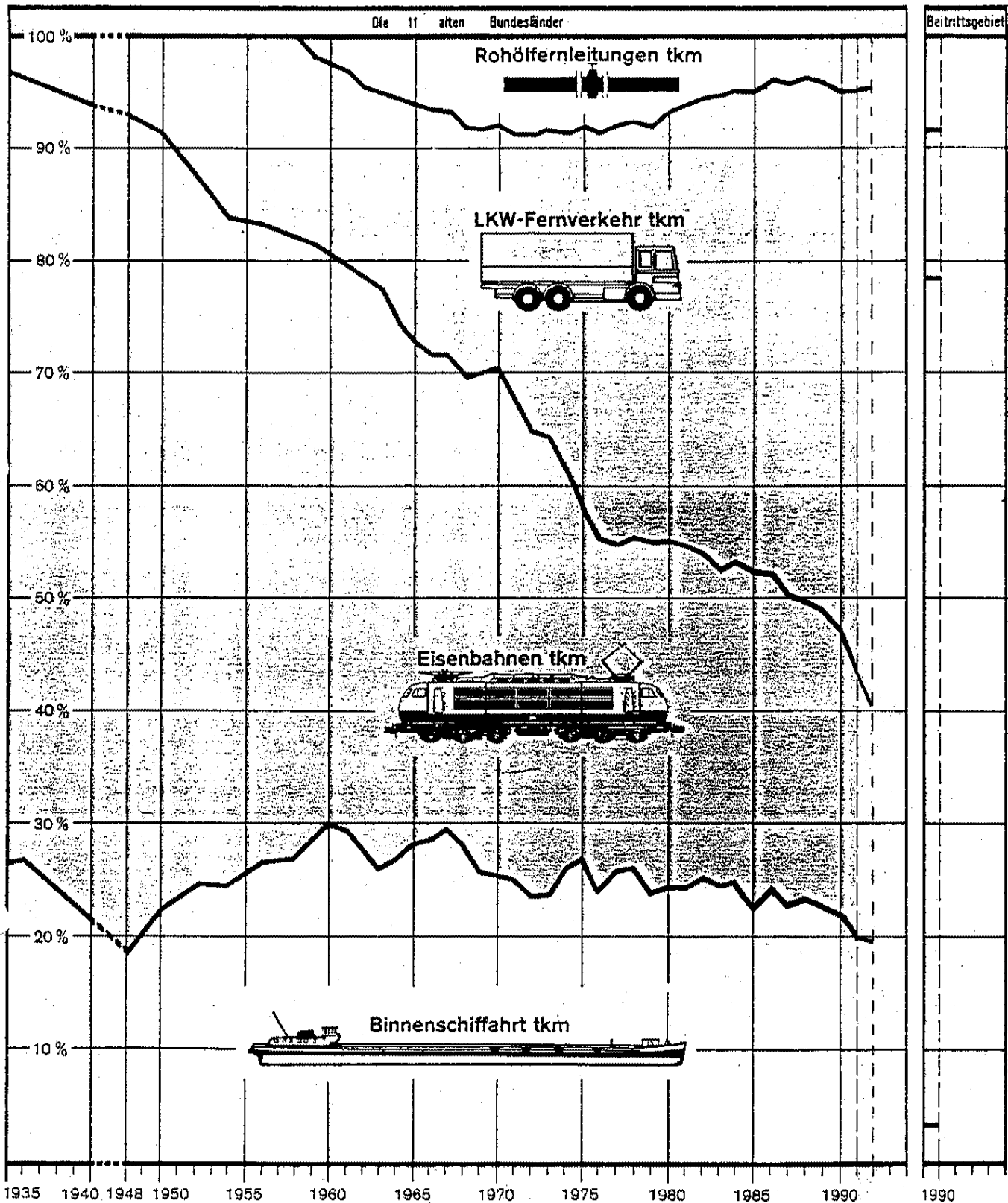
Maßstab : Wasserstraßen 1 : 2 500 000

Verkehr : 1 cm = 2,5 Mio Ladungstonnen



# Anteil der Hauptverkehrsträger am binnenländischen Güterfernverkehr

zu - A6 - 322.5/1 - vom 13.04.1993



Bis 1940 Angaben reduziert auf das Gebiet der Bundesrepublik Deutschland ohne Beitrittsgebiet

| Verkehrsträger                  | 1984    |      | 1985    |      | 1986    |      | 1987    |      | 1988    |      | 1989    |      | 1990    |      | 1991 <sup>3)</sup> |      | 1992 <sup>3)</sup> |      | 1990    |      |
|---------------------------------|---------|------|---------|------|---------|------|---------|------|---------|------|---------|------|---------|------|--------------------|------|--------------------|------|---------|------|
|                                 | Mrd tkm | %    | Mrd tkm | %    | Mrd tkm | %    | Mrd tkm | %    | Mrd tkm | %    | Mrd tkm | %    | Mrd tkm | %    | Mrd tkm            | %    | Mrd tkm            | %    | Mrd tkm | %    |
| Binnenschifffahrt <sup>1)</sup> | 52,0    | 24,7 | 48,2    | 22,5 | 52,2    | 24,0 | 49,7    | 22,9 | 52,9    | 23,3 | 54,0    | 22,6 | 54,8    | 22,0 | 54                 | 19,9 | 52,6               | 19,5 | 1,8     | 3,3  |
| Eisenbahn <sup>2)</sup>         | 60,0    | 28,5 | 64,0    | 29,9 | 61,0    | 28,0 | 59,0    | 27,2 | 60,0    | 26,4 | 62,1    | 26,0 | 62,0    | 24,9 | 63                 | 23,3 | 56,5               | 20,9 | 40,5    | 75,3 |
| LKW - Fernverkehr <sup>2)</sup> | 88,1    | 42,0 | 91,6    | 42,9 | 95,3    | 44,2 | 99,9    | 46,0 | 106,2   | 46,8 | 113,4   | 47,4 | 120,4   | 48,4 | 142                | 52,4 | 148,7              | 55,0 | 7,2     | 13,3 |
| Rohöfnerleitungen <sup>1)</sup> | 9,8     | 4,7  | 10,4    | 4,8  | 8,2     | 3,8  | 8,7     | 4,0  | 7,9     | 3,5  | 9,8     | 4,1  | 11,7    | 4,7  | 12                 | 4,4  | 12,0               | 4,5  | 4,3     | 8,1  |
|                                 | 209,9   | 100  | 214,2   | 100  | 217,4   | 100  | 217,3   | 100  | 227,0   | 100  | 239,3   | 100  | 248,9   | 100  | 271                | 100  | 270,2              | 100  | 53,8    | 100  |

1) Effektivtkm 2) Tariftkm 3) Vorläufige Zahlen Quelle: Verkehr in Zahlen, KBA/StBA

100