

HENRY

Hydraulic Engineering Repository

Ein Service der Bundesanstalt für Wasserbau

Report, Published Version

Wasser- und Schifffahrtsdirektion Süd (Hg.) Verkehrsbericht 1993 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/20.500.11970/105008>

Vorgeschlagene Zitierweise/Suggested citation:

Wasser- und Schifffahrtsdirektion Süd (Hg.) (1994): Verkehrsbericht 1993 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 1993

für die

Bundeswasserstraßen

Main, Main-Donau-Kanal und Donau

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

1.1 Beförderte Gütermengen

Die Binnenschifffahrt auf dem Main und Main-Donau-Kanal (MDK) übertraf mit einer beförderten Menge von 22,573 Mio t um 4,8 % das Ergebnis des Vorjahres. Diese Entwicklung im Jahre 1993 resultiert alleine aus der sehr guten Verkehrsentwicklung auf dem Main-Donau-Kanal. Hier wurde im ersten Kalenderjahr nach der Eröffnung im September 1992 das Gesamtvorjahresergebnis um 2,111 Mio t übertroffen. Im Wechselverkehr mit der Donau wurden 2,434 Mio t Güter befördert.

An der Schleusengruppe Kostheim betrug die Beförderung mit 20,023 Mio t erstmalig mehr als 20 Mio t Güter. Hierbei erzielten der eingehende Verkehr einen Zuwachs von 5,3 % und der ausgehende Verkehr 16,9 %. Der interne Verkehr dagegen verzeichnete mit - 27,0 % einen überproportionalen Rückgang.

Witterungsbedingte Einflüsse durch Eis bzw. Hochwasser führten im Januar an bis zu fünf Tagen und im Dezember an bis zu sieben Tagen abschnittsweise zur Einstellung des Schiffsverkehrs. Die Wasserführung des Rheins war infolge der guten Niederschlagsverteilung im Jahresverlauf sehr ausgeglichen, so daß die Güterschiffe im Rhein-Main-Wechselverkehr mit 72,6 % eine um 1,5 Prozentpunkte bessere Auslastung gegenüber dem Vorjahr erzielten. Wachstumsfördernd wirkten sich die Transporte von Massengütern wie Getreide, Nahrungs- und Futtermittel (+ 35,5 %), Mineralölerzeugnisse (+ 7,9 %), Erze, Metallabfälle (+ 86,6 %), Eisen, Stahl, NE-Metalle (+ 88,0 %), Düngemittel (+ 6,5 %) sowie Industriegüter (+ 30,2 %) aus. Alle anderen Güter blieben hinter dem Vorjahresergebnis zurück. Die größten Einbußen verzeichneten Kohle (- 4,0 %), Steine und Erden (- 11,1 %) und chemische Erzeugnisse (- 6,3 %).

Der Güterverkehr auf der deutschen Donau profitierte ebenfalls von der durchgehenden Verbindung zu den im Westen gelegenen Wasserstraßen und erreichte mit 4,175 Mio t ein um 1,885 Mio t oder 82,5 % besseres Ergebnis gegenüber dem Vorjahr. Der grenzüberschreitende Verkehr an der Schleusengruppe Jochenstein erzielte mit 2,792 Mio t ein um 0,745 Mio t oder 36,4 % höheres Ergebnis. Wie im Vorjahr wirkte sich der Bürgerkrieg im ehemaligen Jugoslawien zusammen mit dem UNO-Embargo auf den Güterverkehr wachstumshemmend aus. Hierdurch kam der Warenaustausch mit den Balkanstaaten Bulgarien und Rumänien sowie mit der Ukraine praktisch zum Erliegen.

Der interne Verkehr auf der Bundeswasserstraße Donau war wie im Vorjahr erneut rückläufig und erreichte 0,174 Mio t.

In der Güterstruktur im grenzüberschreitenden Verkehr durch die Schleusengruppe Jochenstein waren beachtliche Verschiebungen festzustellen. Erhebliche Zuwächse erzielten die Warengruppen "Andere Nahrungs- und Futtermittel" (+ 70,6 %), Erdöl, Mineralölerzeugnisse (+ 40,2 %), Erze, Metallabfälle (+ 20,0 %), Eisen, Stahl, NE-Metalle (+ 46,3 %), Düngemittel (+ 44,3 %) sowie Industriegüter (+ 94,6 %). Land- und forstwirtschaftliche Erzeugnisse (- 47,8 %), Kohle (- 37,6 %), Steine und Erden einschl. Baustoffe (- 12,9 %) und chemische Erzeugnisse (- 41,7 %) hatten dagegen große Verluste zu verzeichnen.

Tabelle 1: Beförderte Gütermengen

	1993	1992	Veränderung 1993/92 (%)	
	(Mio t)			
<u>Main und Main-Donau-Kanal</u>				
- Verkehr Schleusengruppe Kostheim	20,024	18,583	+	7,8
- interner Verkehr Main/MDK	2,155	2,950	-	27,0
- Verkehr Main/MDK - Donau	0,395	0	---	
insgesamt:	22,573	21,533	+	4,8
Verkehr Schleuse Kelheim	2,434	0,362	+	572,4
<u>Donau</u>				
- Verkehr Schleusengruppe Jochenstein	2,792	2,047	+	36,4
- interner Verkehr BWaStr Donau	0,174	0,243	-	28,5
- Verkehr BWaStr Donau - Westl. Wasserstr.	1,210	0	---	
insgesamt:	4,175	2,290	+	82,3

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 weiter festigen (Tabelle 2).

Tabelle 2: Die verkehrsreichsten Schleusen an den Binnenwasserstraßen im Bundesgebiet

Schleuse	1993	1992
	(Mio Ladungstonnen)	
Kostheim (Main)	20,0	18,6
Friedrichsfeld (Wesel-Datteln-Kanal)	17,8	17,4
Koblenz (Mosel)	15,7	15,8
Münster (Dortmund-Ems-Kanal)	14,7	13,8
Duisburg-Meiderich und Ruhrschleuse (Rhein-Herne-Kanal)	14,8	15,8

1.2 Güterumschlag der Häfen und Umschlagstellen

In den Häfen und Umschlagstellen am Main, Main-Donau-Kanal und der Donau wirkte sich die rezessive Entwicklung sehr unterschiedlich aus. So verfehlte der Güterumschlag in der Industrieregion Untermain mit - 3,3 % das gute Vorjahresergebnis nur knapp, wobei die Häfen Frankfurt und Aschaffenburg überdurchschnittliche Verluste verzeichneten.

Am Mittel- und Obermain hatten der Hafen Schweinfurt und die kleineren Häfen und Umschlagstellen mit Einbußen zu kämpfen. Hier wirkte sich in erster Linie der starke Rückgang von Sand- und Kiestransporten negativ aus, was auf einen Rückgang der Bautätigkeit in der Region hinweist.

Am Main-Donau-Kanal hat der Hafen Nürnberg mit dem beachtlichen Zuwachs von 18,6 % einen erheblichen Anteil an der Zunahme des Güterumschlages. Der Hafen Bamberg dagegen konnte sein Vorjahresergebnis nicht halten und seine Position als Versorgungshafen von Südthüringen nicht festigen. An der Donau profitierten vor allem die Häfen Kelheim und Regensburg von der freien Fahrt in die westlichen Wasserstraßen über den Main-Donau-Kanal. In Passau wirkte sich der unterbrochene Travierverkehr im Ro-Ro-Verfahren nach Vidin in Bulgarien, infolge des Jugoslawienkrieges, negativ aus. Weitere Angaben sind der nachstehenden Tabelle 3 zu entnehmen.

Tabelle 3: Güterumschlag

	1993 (Mio t)	1992	Veränderung 1993/92 (%)	
<u>Main</u>				
Mainmündung bis Aschaffenburg (km 88,00)				
Frankfurt	3,55	4,06	-	12,4
Offenbach	1,09	1,01	+	8,0
Hanau	1,72	1,64	+	4,9
Aschaffenburg	1,20	1,27	-	5,4
sonst. Häfen und Umschlagstellen	6,11	6,17	-	0,9
insgesamt:	13,68	14,15	-	3,3
oberhalb Aschaffenburg (km 88,00 bis 387,69)				
Würzburg	0,85	0,78	+	9,0
Schweinfurt	0,67	0,70	-	3,8
sonst. Häfen und Umschlagstellen	4,77	5,91	-	19,3
insgesamt:	6,29	7,38	-	14,8
Main insgesamt:	19,97	21,53	-	7,2
<u>Main-Donau-Kanal</u>				
Bamberg	0,86	0,92	-	6,6
Nürnberg	1,05	0,89	+	18,6
sonst. Häfen und Umschlagstellen	0,83	0,81	+	2,5
Main-Donau-Kanal insgesamt:	2,74	2,61	+	4,9

	1993	1992	Veränderung 1993/92 (%)	
	(Mio t)			
<u>Donau</u>				
Kelheim	0,79	0,37	+	112,6
Regensburg	1,84	1,46	+	26,3
Deggendorf	0,26	0,25	+	2,4
Passau	0,16	0,17	-	9,5
sonst. Häfen und Umschlagstellen	0,25	0,36	-	31,5
Donau insgesamt:	3,29	2,61	+	26,0

Differenzen in den Summen durch Runden der Zahlen

1.3 Umschlag nach Gütern

Die Aufgliederung nach den wichtigsten Güterarten ist in Tabelle 4 dargestellt.

Am Main und MDK hielten sich die Veränderungen gegenüber dem Vorjahr, mit Ausnahme von Mineralölprodukten, Steine und Erden, in Grenzen.

Der Güterumschlag an der Donau hatte seine größten Veränderungen in den Güterabteilungen Andere Nahrungs- und Futtermittel sowie bei Steine und Erden.

Die großen Veränderungen bei Steine und Erden am Main wie an der Donau sind auf den Rückgang des jeweiligen internen Verkehrs zurückzuführen.

Tabelle 4: Güterumschlag (nach Güterarten in %)

Nr.	Güterarten	Main, Main-Donau-Kanal (%)		Donau (%)	
		1993	1992	1993	1992
0	Land-, forstwirtschaftliche und verwandte Erzeugnisse	3,6	3,7	8,0	6,6
1	Andere Nahrungs- und Futtermittel	3,1	2,7	19,1	11,5
2	Feste mineralische Brennstoffe	12,1	11,8	1,2	4,0
3	Erdöl, Mineralölerzeugnisse	29,7	26,6	11,1	11,0
4	Erze und Metallabfälle	4,4	2,9	19,7	18,3
5	Eisen, Stahl und NE-Metalle	0,6	0,7	11,4	12,1
6	Steine und Erden (einschl. Baustoffe)	35,9	41,7	15,1	19,5
7	Düngemittel	6,1	5,5	10,2	10,3
8	Chemische Erzeugnisse	3,4	3,6	1,7	2,1
9	Fahrzeuge, Maschinen und besondere Transportgüter	1,2	0,8	2,5	4,6
	insgesamt	100,0	100,0	100,0	100,0

1.4 Anteile der Flaggen an den beförderten Gütern

Wie nachstehende Tabelle 5 zeigt, mußte am Main und Main-Donau-Kanal die Binnenflotte Deutschlands wie im Vorjahr erneut Anteile von den Verkehrstransporten abgeben. Hiervon profitierten alle am Güterverkehr teilnehmenden Nationen, mit Ausnahme von Frankreich. Die Anteile Österreichs, Ungarns und der Ukraine betragen hier zusammen nur knapp einen Prozentpunkt.

An der Donau konnte die deutsche Binnenflotte ihren Anteil um über 10 Prozentpunkte ausbauen. Die Niederlande und Belgien konnten im ersten Kalenderjahr ihren Anteil auf über 14 Prozentpunkte erhöhen. Dies ging alleine zu Lasten der Donauanliegerstaaten mit Ausnahme der Ukraine.

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

Heimatstaat	Main, Main-Donau-Kanal (%)		Donau (%)	
	1993	1992	1993	1992
Deutschland	55,2	58,1	39,8	29,7
Niederlande	35,3	33,9	10,4	4,9
Schweiz	4,6	4,5	---	---
Belgien	3,6	3,2	4,0	0,5
Großbritannien	---	---	---	---
Frankreich	0,2	0,2	---	---
Luxemburg	0,5	0,2	---	0,1
Österreich	0,4	---	20,2	25,8
Slowakei	---	---	4,5	3,4
Ungarn	0,1	---	11,4	15,3
Serbien, Kroatien	---	---	0,1	1,3
Rumänien	---	---	2,6	8,5
Bulgarien	---	---	2,5	8,6
Ukraine / GUS	0,1	---	3,8	1,8
Sonstige	0,1	---	0,7	0,1
insgesamt:	100,0	100,0	100,0	100,0

Differenzen in den Summen durch Runden der Zahlen

1.5 Fahrgastschifffahrt

Auf der Südstrecke des Main-Donau-Kanals entwickelte sich der Tourismus sehr gut. 1993 passierten die Schleuse Kelheim 1 221 Fahrgast- und Fahrgastkabinenschiffe, welche bei einer geschätzten Auslastung von 30 % rd. 160 000 Personen beförderten.

An der deutschen Donau waren 22 Fahrgastschiffe und ein Fahrgastkabinenschiff beheimatet mit zusammen 11 728 Personenplätzen. Die ausländischen Fahrgastunternehmen mit ihren kanalgängigen Fahrgastkabinenschiffen aus dem Rheinstromgebiet drängten zur Donau mit entsprechend touristischen Angeboten und führten Kreuzfahrten über den Main, Main-Donau-Kanal zur Donau bis nach Wien durch. Im grenzüberschreitenden Verkehr durch die Schleusengruppe Jochenstein wurden rd. 589 000 (Vorjahr 579 000) oder 1,7 % mehr Fahrgäste befördert.

2. BINNENLÄNDISCHER GÜTERFERNVERKEHR IN DER BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND¹⁾

Nach den verfügbaren statistischen Angaben für 1993 ging die Transportmenge des Güterfernverkehrs um rund 4,8 % (Vorjahr - 1,4 %) zurück. Die in Tonnenkilometern gemessene Verkehrsleistung nahm um 2,6 % (Vorjahr + 0,5 %) ab. Jedoch erhöhte sich die durchschnittliche Transportweite des gesamten Güterfernverkehrs auf 250 km (Vorjahr 245 km).

Aufgrund der ausgeprägten Rezession in der Wirtschaft war das Bruttoinlandsprodukt im früheren Bundesgebiet 1993 real um 1,9 % niedriger als 1992.

Als Folge der rezessiven Entwicklung in der Bundesrepublik Deutschland konnte beim Güterfernverkehr von den vier Hauptverkehrsträgern nur bei den Mineralölföhrleitungen ein Wachstum von 0,6 % verbucht werden. Der Straßengüterfernverkehr geriet erstmals nach fast zehnjährigem Mengenwachstum mit - 3,9 % in den konjunkturellen Abwärtstrend. Für die Binnenschifffahrt (- 4,0 %) und die Eisenbahnen (- 7,8 %) führten in erster Linie die Probleme der Eisen- und Stahlindustrie im gesamten Montangüterbereich zu erheblichen Einbußen. Des weiteren führte die Flächenstilllegungspolitik der EG bei den Land- und forstwirtschaftlichen Produkten, insbesondere bei Getreide zu einem Rückgang des Transportaufkommens.

Tabelle 6: Das Gütertransportaufkommen in der Bundesrepublik Deutschland nach Güterabteilungen

Güterabteilungen	Transportierte Gütermengen *)		
	in Millionen Tonnen		Veränderungen in %
	1992	1993 **)	1993/92 **)
0 Land- und forstwirtschaftliche Erzeugnisse	63,2	57,9	- 8,4
1 Nahrungs- und Futtermittel	115,2	111,0	- 3,7
2 Kohle	127,3	114,3	- 10,2
3 Mineralöl und Mineralölerzeugnisse	181,6	178,9	- 1,5
3a Rohöl	82,9	83,3	+ 0,6
3b Mineralölerzeugnisse	98,7	95,6	- 3,1
4 Erze, Schrott	80,9	75,7	- 6,4
5 Eisen, Stahl und NE-Metalle	104,1	97,5	- 6,3
6 Steine und Erden, Baumaterialien	184,0	181,2	- 1,5
7 Düngemittel	19,1	16,8	- 11,8
8 Chemische Erzeugnisse	85,4	80,7	- 5,6
9 Gewerbliche Fertigwaren, sonstige Güter	246,7	235,9	- 4,4
Güterfernverkehr	1 207,4	1 149,9	- 4,8

Differenzen in den Summen durch Runden der Zahlen

*) der vier Verkehrsträger der Tabelle 7

***) vorläufige Zahlen

¹⁾ Quelle: ifo-Institut für Wirtschaftsforschung
Verkehrskonjunktur 1994: Erholung im Güterverkehr
- Bremsspuren im Personenverkehr

Tabelle 7: Beförderungsmengen und Verkehrsleistungen der Verkehrsträger

Verkehrsträger	Gütermenge			Verkehrsleistung		
	Mio t		Veränderung (%)	Mrd tkm		Veränderung (%)
	1992	1993*)		1992	1993*)	
Straßengüterfernverkehr	544,1	522,7	- 3,9	156,1	155,8	- 0,2
Eisenbahnen (ohne Dienstgut- und Güterkraftverkehr)	351,9	324,6	- 7,8	68,4	62,6	- 8,5
Binnenschifffahrt	229,9	220,7	- 4,0	57,2	55,5	- 3,1
Mineralölföhrleitungen	81,5	82,0	+ 0,6	13,9	13,9	+ 0,4
insgesamt:	1 207,4	1 149,9	- 4,8	295,6	287,7	- 2,6

Differenzen in den Summen durch Runden der Zahlen

*) vorläufige Zahlen

Für die Binnenschifffahrt liegen durch die Vollendung des EU-Binnenmarktes für 1993 lediglich rudimentäre statistische Daten vor. So konnte die Erfassung der Warenströme durch den Zoll nur noch eingeschränkt wahrgenommen werden. Im Ganzen gesehen verteilen sich die Verluste auf fast alle Relationen der Gütertransporte, mit Ausnahme von Erdöl und Mineralölprodukten.

Die deutschen Eisenbahnen hatten auch 1993 einen weiteren drastischen Einbruch ihres Transportaufkommens zu verkraften. Diese großen Mengenverluste resultieren mit rd. einem Drittel aus dem Montanbereich und etwa je einem Fünftel bei der Beförderung von land- und forstwirtschaftlichen Produkten sowie bei Düngemitteln.

Auch der Straßengüterfernverkehr konnte seinen seit Jahren anhaltenden Aufwärtstrend nicht fortsetzen. Hier wirkten noch die Substitutionsverluste des Fernverkehrs zu Gunsten des Nahverkehrs durch die Erweiterung des Umkreises der Nahzone von 50 auf 75 km im Mai 1992 nach.

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

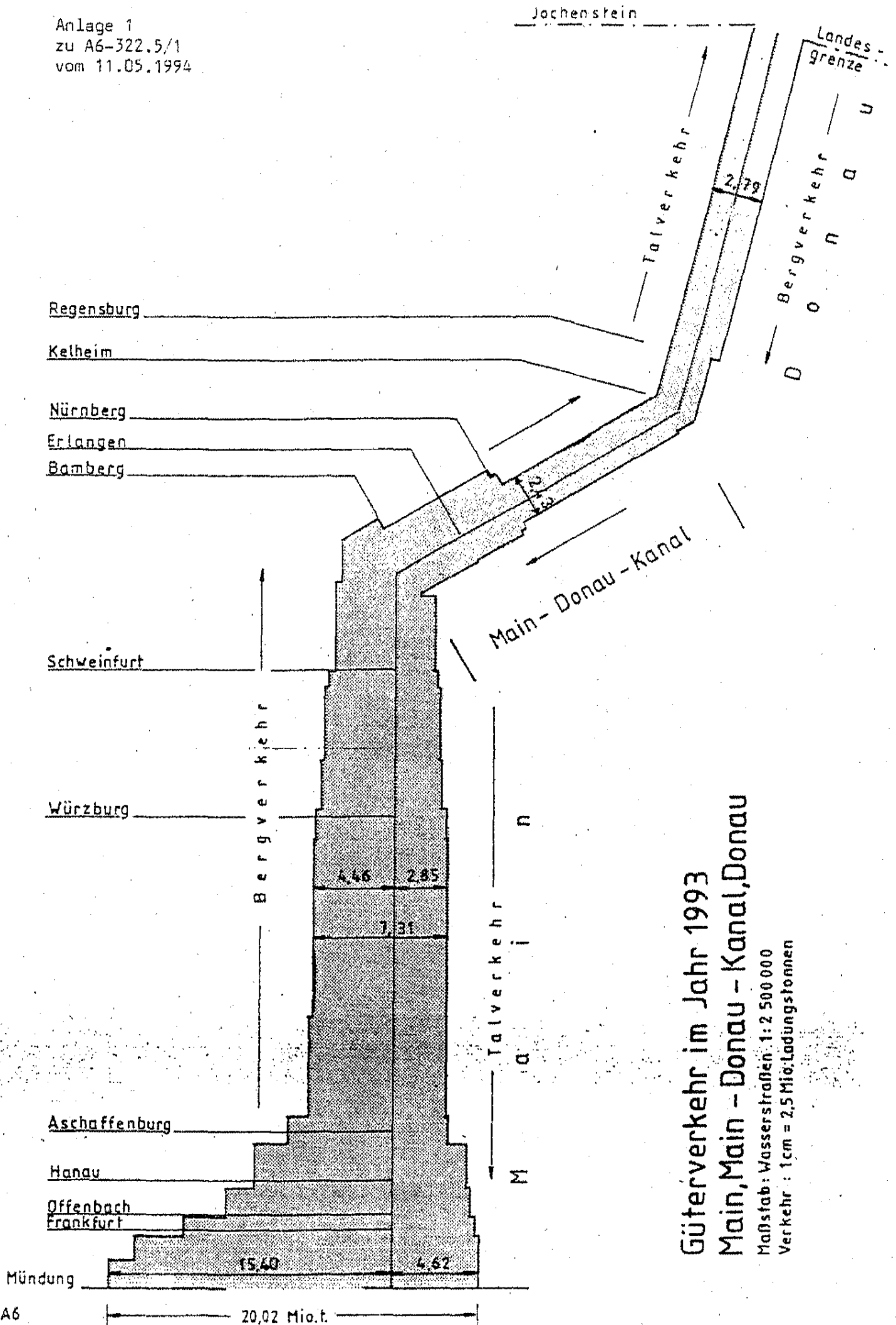
Verkehrsträger	Anteile in % an der			
	Gütermenge		Verkehrsleistung	
	1992	1993*)	1992	1993*)
Straßengüterfernverkehr	45,0	45,5	52,8	54,2
Eisenbahnen (ohne Dienstgut- und Güterkraftverkehr)	29,1	28,2	23,1	21,8
Binnenschifffahrt	19,0	19,2	19,4	19,3
Mineralölföhrleitungen	6,8	7,1	4,7	4,8
insgesamt: **)	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.

Anlage 1
 zu A6-322.5/1
 vom 11.05.1994

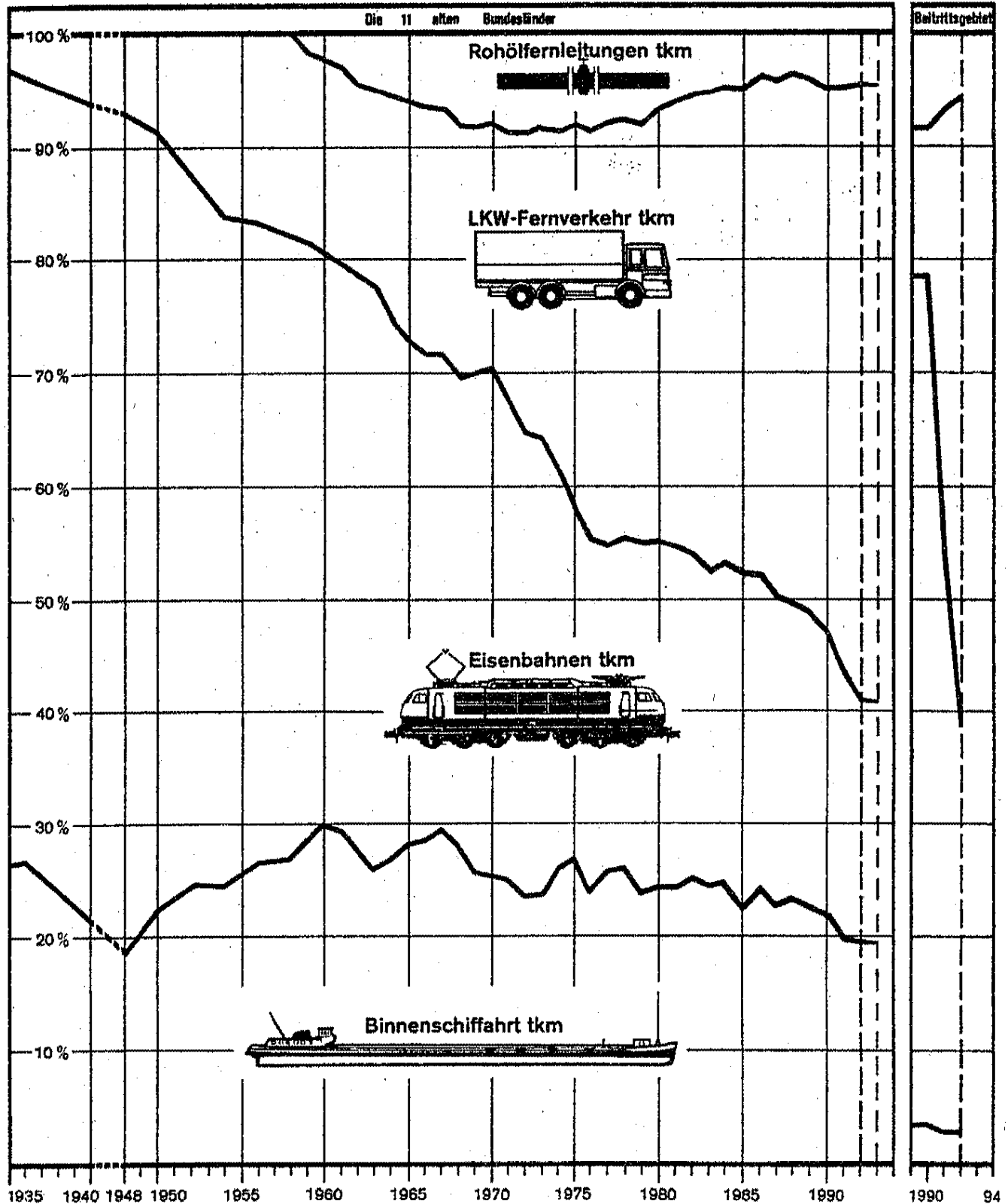


**Güterverkehr im Jahr 1993
 Main, Main - Donau - Kanal, Donau**

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

Anteil der Hauptverkehrsträger am binnenländischen Güterfernverkehr

ZU AG-322.5/1
vom 11.05.1994



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

Verkehrsträger	1985		1986		1987		1988		1989		1990		1991		1992 ³⁾		1993 ³⁾		1992 ³⁾	
	Mrd tkm	%	Mrd tkm	%	Mrd tkm	%	Mrd tkm	%	Mrd tkm	%	Mrd tkm	%	Mrd tkm	%	Mrd tkm	%	Mrd tkm	%	Mrd tkm	%
Binnenschifffahrt ¹⁾	48,2	22,5	52,2	24,0	49,7	22,9	52,9	23,0	54,0	22,5	54,9	22,0	54,3	20,3	52,8	19,5	55,5	19,3	1,0	2,8
Eisenbahn ²⁾	64,0	29,8	61,0	28,0	59,0	27,2	60,0	28,4	62,1	28,0	62,0	24,9	63,0	23,5	56,5	20,8	62,6	21,8	15,0	38,5
LKW - Fernverkehr ²⁾	81,6	42,8	95,9	44,2	99,9	46,0	106,2	46,8	113,4	47,4	120,4	48,4	136,3	50,0	148,7	55,1	155,8	54,2	20,8	53,6
Rohöfnerleitungen ¹⁾	10,4	4,8	8,2	3,8	8,7	4,0	7,9	3,5	8,8	4,1	11,7	4,7	13,5	5,1	12,0	4,4	13,9	4,8	2,1	5,4
	214,2	100	217,4	100	217,3	100	227,0	100	239,3	100	248,9	100	267,1	100	288,8	100	287,7	100	39,0	100

1) Effektiv-tkm 2) Tarif-tkm 3) Vorläufige Zahlen Quelle: Verkehr in Zahlen; KBA/SiBA/ifo-Institut, 1993 Deutschland mit Beitrittsgebiet

Vertrieb: Drucksaachenstelle der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes bei der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Mitte, Postfach 63 07, 30063 Hannover