

HENRY

Hydraulic Engineering Repository

Ein Service der Bundesanstalt für Wasserbau

Report, Published Version

Wasser- und Schifffahrtsdirektion Süd (Hg.) Verkehrsbericht 1994 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/20.500.11970/105009>

Vorgeschlagene Zitierweise/Suggested citation:

Wasser- und Schifffahrtsdirektion Süd (Hg.) (1995): Verkehrsbericht 1994 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

3-611

Wasser- und Schifffahrtsdirektion Süd
A6 - 322.5/1

Würzburg, 09.03.1995
Hausruf: 3 62

Verkehrsbericht 1994
für die
Bundeswasserstraßen
Main, Main-Donau-Kanal und Donau

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

1. BEFÖRDERTE GÜTERMENGEN

1.1 MAIN

Die Binnenschifffahrt auf dem Main übertraf mit einer beförderten Menge von 23,729 Mio t (Vorjahr 22,279 Mio t) um 6,5 % das Vorjahresergebnis. Diese Zunahme resultiert im wesentlichen aus der Besserung der wirtschaftlichen Lage, die zu einem verstärkten Verkehrsaufkommen führte. Im Wechselverkehr mit dem Rhein betrug an der Schleusengruppe Kostheim die Güterbeförderung 21,614 Mio t (Vorjahr 20,024 Mio t) oder + 7,9 %. Hierbei nahm der eingehende Verkehr um 4,9 %, der ausgehende Verkehr um 17,9 % zu. Im internen Mainverkehr wurde das Vorjahresergebnis um 12,8 % verfehlt. Der Verkehr zwischen Main und Main-Donau-Kanal einerseits und Donau andererseits zeigte nach dem guten Vorjahresergebnis weiter eine erfreuliche Entwicklung von + 19,6 %.

Durch ergiebige Niederschläge verursachte Hochwasser führten im Januar und Mai an zwei bzw. fünf Tagen abschnittsweise zur Einstellung des Schiffsverkehrs. Ein größeres dringend notwendiges Reparaturprogramm an verschiedenen Schleusenanlagen führte zu einer Schifffahrtssperre vom 05. bis zum 15.10.1994 oberhalb von Aschaffenburg.

Die Rheinwasserstände waren im Jahresverlauf gut, so daß die im Rhein-Main-Wechselverkehr eingesetzten Güterschiffe mit 73,1 % eine um 0,5 Prozentpunkte bessere Auslastung als im Vorjahr erzielten. Wachstumsfördernd wirkten sich die Transporte von Massengütern wie Getreide, Nahrungs- und Futtermittel (+ 24,4 %), Kohle (+ 13,3 %), Eisen, Stahl, NE-Metalle (+ 35,9 %), Steine und Erden (+ 6,5 %), Düngemittel (+ 24,4 %), Chem. Erzeugnisse (+ 11,4 %), sowie Industriegüter (+ 63,0 %) aus. Die Mineralölzeugnisse stagnierten. Lediglich bei den Erztransporten (- 20,3 %) ist ein Rückgang festzustellen. Hier wirkt sich der verstärkte Bezug der österreichischen Stahlindustrie im Transitverkehr mit den Eisenbahnen von den Niederlanden aus.

1.2 MAIN-DONAU-KANAL

Der Güterverkehr auf dem Main-Donau-Kanal (MDK) entwickelte sich auch im zweiten Kalenderjahr nach seiner Fertigstellung überdurchschnittlich gut. So wurden 1994 insgesamt 6,217 Mio t (Vorjahr 5,065 Mio t) oder + 22,7 % erreicht, davon im Wechselverkehr mit der Donau an der Schleuse Kelheim 3,334 Mio t (Vorjahr 2,434 Mio t) oder + 37,0 %. Auch der Gütertausch zwischen Stationen am MDK und der Donau erzielte einen Zuwachs von 6,0 %. Im internen MDK-Verkehr brachte die Ausbeutung der Sandfänge an Schleusen eine erhebliche Steigerung.

1.3 DONAU

Der Güterverkehr auf der deutschen Donau profitierte wie im Vorjahr von der durchgehenden Verbindung zu den im Westen gelegenen Wasserstraßen und erreichte mit 5,435 Mio t ein um 1,260 Mio t oder + 30,2 % besseres Ergebnis als im Vorjahr. Der grenzüberschreitende Verkehr an der Schleusengruppe Jochenstein wuchs auf 3,750 Mio t um 0,958 Mio t oder + 34,3 %. Hier wirkte sich wie im Vorjahr der Bürgerkrieg im ehemaligen Jugoslawien zusammen mit dem UN-Embargo auf den Güterverkehr wachstumshemmend aus. Der Warenaustausch mit Bulgarien, Rumänien und der Ukraine fand nur in sehr geringem Umfang statt. Der interne Verkehr auf der Bundeswasserstraße Donau war wie im Vorjahr rückläufig und erreichte 0,129 Mio t oder - 25,7 %. Der Warenaustausch zwischen der Bundeswasserstraße Donau und den Wasserstraßen im Westen entwickelte sich dagegen sehr gut und erreichte mit 1,556 Mio t (Vorjahr 1,210 Mio t) oder + 28,7 % ein beachtliches Ergebnis.

Tabelle 1: Beförderte Gütermengen ¹⁾

Bundeswasserstraßen	1994	1993	Veränderung in %
	Mio t		
1. MAIN			
- Verkehr Schleusengruppe Kostheim	21,614	20,024	+ 7,9
- Interner Mainverkehr	1,566	1,796	- 12,8
- Verkehr Main - MDK/Donau	0,549	0,459	+ 19,6
Gesamtverkehr Main	23,729	22,279	+ 6,5
<u>nachrichtlich:</u>			
- Schleuse Obernau	8,425	7,448	+ 13,1
2. MAIN-DONAU-KANAL			
- Verkehr Schleuse Viereth	5,734	4,781	+ 19,9
- Interner MDK-Verkehr	0,185	0,003	+ 6295,7
- Verkehr MDK - Donau	0,298	0,281	+ 6,0
Gesamtverkehr Main-Donau-Kanal	6,217	5,065	+ 22,7
<u>nachrichtlich:</u>			
- Verkehr Schleuse Kelheim	3,334	2,434	+ 37,0
3. DONAU			
- Verkehr Schleusegruppe Jochenstein	3,750	2,792	+ 34,3
- Interner Verkehr BWStr Donau	0,129	0,174	- 25,7
- Verkehr BWStr Donau - Westl. Wasserstraßen	1,556	1,210	+ 28,7
Gesamtverkehr Donau	5,435	4,175	+ 30,2
<u>nachrichtlich:</u>			
- Schleuse Regensburg	3,315	2,243	+ 47,8

¹⁾ Differenzen durch Runden der Zahlen; dieser Hinweis gilt auch für alle folgenden Tabellen.

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 wie im Vorjahr behaupten (Tabelle 2).

Tabelle 2: Die verkehrsreichsten Schleusen an den Binnenwasserstraßen im Bundesgebiet

Schleuse	1994	1993
	Mio Ladungstonnen	
Kostheim (Main)	21,6	20,0
Friedrichsfeld (Wesel-Datteln-Kanal)	20,2	17,8
Datteln (Wesel-Datteln-Kanal)	16,5	14,9
Koblenz (Mosel)	15,6	15,7
Münster (Dortmund-Ems-Kanal)	14,4	14,7
Duisburg-Meiderich und Ruhrschleuse (Rhein-Herne-Kanal)	14,5	14,8

2. GÜTERUMSCHLAG DER HÄFEN UND UMSCHLAGSTELLEN

2.1 MAIN

Der Güterumschlag in den Häfen am Main verlief sehr unterschiedlich und überstieg insgesamt im Jahresergebnis mit + 0,7 % geringfügig das Vorjahresergebnis. Die Häfen in der Industrieregion am Untermain schlugen in der Summe zwar 1,9 % mehr um als im Vorjahr; dieser Zuwachs resultiert jedoch in erster Linie aus der überdurchschnittlichen Zuwachsrate des Hafens Hanau und der "sonstigen Häfen". Alle anderen öffentlichen Häfen schlossen mit beachtlichen Verlusten ab. Am Mittel- und Obermain konnte nur der Hafen Schweinfurt seine Umschlagsleistungen erheblich steigern, während der Hafen Würzburg und die sonstigen Häfen und Umschlagstellen teilweise hohe Verluste verkraften mußten, wie nachstehende Tabelle 3 zeigt.

Tabelle 3: Güterumschlag am Main

Häfen, Umschlagstellen	1994	1993	Veränderung
	Mio t		%
MAIN			
Mainmündung bis Aschaffenburg (km 88,00)			
Frankfurt	3,36	3,55	- 5,4
Offenbach	0,91	1,09	- 16,7
Hanau	2,02	1,72	+ 17,1
Aschaffenburg	1,12	1,20	- 7,3
sonst. Häfen und Umschlagstellen	6,54	6,11	+ 7,0
insgesamt:	13,95	13,68	+ 1,9
oberhalb Aschaffenburg (km 88,00 bis 387,69)			
Würzburg	0,79	0,85	- 6,2
Schweinfurt	0,79	0,67	+ 17,9
sonst. Häfen und Umschlagstellen	4,57	4,77	- 4,2
insgesamt:	6,15	6,29	- 2,1
Main insgesamt:	20,10	19,97	+ 0,7

2.2 MAIN-DONAU-KANAL

Infolge der durchgehenden Verbindung zur Donau profitierten alle Häfen und Umschlagstellen am Main-Donau-Kanal von dem verstärkten Verkehrsaufkommen. Der Güterumschlag entwickelte sich hier überaus positiv. Alle Häfen konnten mit einer Zunahme der Umschlagsleistungen abschließen. Der große Zuwachs bei den sonstigen Umschlagstellen resultiert hauptsächlich aus der Ausbeutung der Sand- und Kiesfänge an Schleusen auf der nördlichen MDK-Strecke.

Tabelle 4: Güterumschlag am Main-Donau-Kanal

Häfen, Umschlagstellen	1994	1993	Veränderung	
	Mio t		%	
<u>Main-Donau-Kanal</u>				
Bamberg	0,95	0,86	+	10,9
Erlangen	0,17	0,20 0,16	+	5,2
Fürth	0,15	0,12	+	22,7
Nürnberg	1,14	1,05	-	8,3
sonst. Häfen und Umschlagstellen	0,81	0,55	-	47,9
Main-Donau-Kanal insgesamt:	3,22	2,74	+	17,5

2.3 DONAU

Die Verbindung der Donau mit dem westlichen Wasserstraßensystem führte die Häfen an der Bundeswasserstraße Donau aus der Isolation, so daß die Auswirkungen des Krieges im ehemaligen Jugoslawien mehr als kompensiert werden konnten. Nicht nur von den bisher gewachsenen Umschlägen profitierten insbesondere die Häfen Kelheim und Regensburg, sondern auch von den beachtlichen Leichterungen und Schiffsumschlägen infolge der niedrigen Wasserführung auf der nichtstaugeregelten Strecke zwischen Straubing und Vilshofen. Dies ist auch Ausdruck des zunehmenden Warenaustausches zwischen den Stromsystemen des Rheins und der Donau.

Tabelle 5: Güterumschlag an der Bundeswasserstraße Donau

Häfen, Umschlagstellen	1994	1993	Veränderung	
	Mio t		%	
<u>Donau</u>				
Kelheim	1,04	0,79	+	31,4
Regensburg	2,01	1,84	+	9,5
Deggendorf	0,28	0,26	+	8,9
Passau	0,16	0,16	+	3,7
sonst. Häfen und Umschlagstellen	0,23	0,25	-	4,6
Donau insgesamt.	3,73	3,29	+	13,4

3. UMSCHLAG NACH GÜTERN

Die Aufgliederung nach den wichtigsten Güterarten ist in Tabelle 6 dargestellt.

Am MAIN kam es beim Güterumschlag gegenüber dem Vorjahr zu einigen Verschiebungen. Beim Umschlag von Kohlen, Düngemitteln und chemischen Erzeugnissen waren Zuwächse zu verzeichnen, während bei Erzen und Metallabfällen sowie Steine und Erden beachtliche prozentuale Rückgänge festzustellen waren.

Am MAIN-DONAU-KANAL erreichte der Güterumschlag mit + 17,5 % ein sehr gutes Ergebnis. Der Rückgang des Erzumschlages am MDK ist u. a. damit zu erklären, daß das Gewerbe dazu überging, das Erz immer öfter durchzutransportieren, ohne es unterwegs zwischenzulagern. Entsprechend verringerte sich der Erzumschlag im gebrochenen Schiffsverkehr, insbesondere in MDK-Häfen.

An der DONAU profitierten die Häfen von der beachtlichen Verkehrszunahme über den Main-Donau-Kanal. Mit Ausnahme von Erdöl, Mineralölerzeugnissen (- 2,4 Prozentpunkte) sowie Erzen und Metallabfällen (- 7,7 Prozentpunkte) konnten bei allen anderen Güterarten Umschlagsteigerungen in der Tonnage festgestellt werden.

Tabelle 6: Güterumschlag (nach Güterarten in %)

GV Nr.	Güterarten	Main		MDK		Donau	
		1994	1993	1994	1993	1994	1993
0	Land-, forstwirtschaftliche und verwandte Erzeugnisse	3,2	3,3	7,3	6,1	9,5	8,0
1	Andere Nahrungs- und Futtermittel	2,6	2,6	7,8	7,2	21,6	19,1
2	Feste mineralische Brennstoffe	11,6	10,6	21,9	23,6	1,2	1,2
3	Erdöl, Mineralölerzeugnisse	33,0	33,2	1,9	2,8	8,7	11,1
4	Erze und Metallabfälle	2,5	3,2	6,6	12,7	12,0	19,7
5	Eisen, Stahl und NE-Metalle	0,5	0,5	1,7	1,4	15,2	11,4
6	Steine und Erden (einschl. Baustoffe)	34,9	36,4	39,6	32,5	14,6	15,1
7	Düngemittel	6,1	5,4	11,8	11,5	12,9	10,7
8	Chemische Erzeugnisse	4,3	3,7	0,4	1,1	1,7	1,7
9	Fahrzeuge, Maschinen und besondere Transportgüter	1,2	1,2	1,0	1,1	2,6	2,5
	insgesamt	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00

4. ANTEILE DER FLAGGEN AN DEN BEFÖRDERTEN GÜTERN

Wie nachstehende Tabelle 7 zeigt, mußte am MAIN die Binnenflotte Deutschlands wie im Vorjahr erneut Anteile von Verkehrstransporten abgeben. Hiervon profitierten hauptsächlich die Beneluxstaaten, aber auch Österreich und Ungarn.

Auch auf dem MAIN-DONAU-KANAL konnte die deutsche Binnenflotte das Vorjahresergebnis nicht halten. Sie war wie die niederländische Flotte um 1,3 Prozentpunkte weniger beteiligt, während die Flotten Belgiens, der Slowakei und Ungarns zulegten.

Auf der Bundeswasserstraße DONAU konnten die unter deutscher Flagge fahrenden Binnenschiffe ihren Anteil verbessern; die niederländische und die belgische Flotte konnte höhere Zuwächse verzeichnen. Von den Donauanliegerstaaten profitierten sonst nur die slowakische und die ungarische Flotte. Alle anderen Staaten verzeichneten teilweise herbe Verluste, wie Österreich mit minus 6,1 Prozentpunkten.

Tabelle 7: Anteil der Flaggen an den beförderten Gütern nach den Erhebungen an den Schleusen Kostheim, Kelheim und Jochenstein

Flaggen	Main (%)		Main-Donau-Kanal (%)		Donau (%)	
	1994	1993	1994	1993	1994	1993
Deutschland	50,7	55,2	44,5	45,8	40,4	39,8
Niederlande	39,1	35,3	34,5	35,8	13,3	10,4
Schweiz	4,2	4,6	0,2	0,1	0,2	---
Belgien	4,1	3,6	10,0	8,2	5,5	4,0
Großbritannien	---	---	---	---	---	---
Frankreich	0,1	0,2	0,1	0,3	---	---
Luxemburg	0,8	0,5	0,5	0,9	---	---
Österreich	0,7	0,4	6,0	6,1	14,1	20,2
Slowakei	0,1	---	1,3	0,2	8,8	4,5
Ungarn	0,2	0,1	2,6	0,9	12,8	11,4
Serbien, Kroatien	0,0	---	---	---	0,2	0,1
Rumänien	---	---	---	---	2,0	2,6
Bulgarien	---	---	---	---	1,0	2,5
Ukraine/GUS	0,0	0,1	0,1	0,3	1,3	3,8
Sonstige	0,0	0,1	0,1	1,3	0,3	0,7
insgesamt:	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00

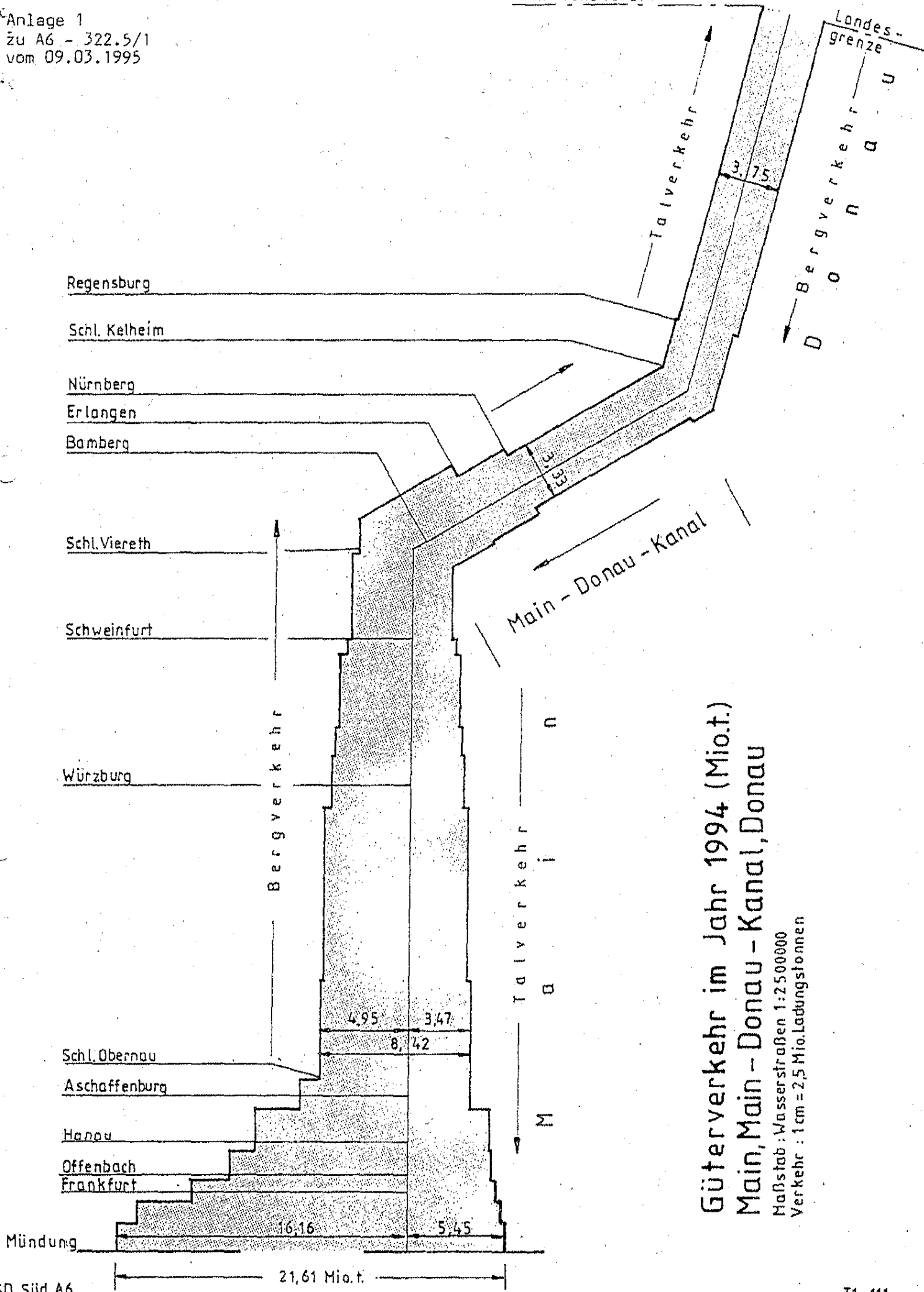
5. FAHRGASTSCHIFFFAHRT

Die Fahrgastschiffahrt entwickelte sich am MAIN in ihren regionalen Bereichen wie Frankfurt, Miltenberg, Wertheim und Würzburg gut. Die ortsansässigen Unternehmen konnten mit Wachstumszahlen abschließen. Urlaubsreisen mit Fahrgastkabinenschiffen wurden in erster Linie von ausländischen Reedereien vom Rhein über Main und MDK zur Donau (und umgehend) als touristische Attraktionen angeboten und durchgeführt.

Auf dem MAIN-DONAU-KANAL, besonders auf der Südstrecke, entwickelte sich der Personentourismus bei Tagesausflugsfahrten sowie mit Kabinenschiffen überdurchschnittlich gut. So passierten 1994 die Schleusen Kelheim 2038 Fahrgast- und Fahrgastkabinenschiffe (Vorjahr 1222), welche bei einer geschätzten Auslastung von 30 % rd. 250 000 Personen beförderten. Ortsansässige Unternehmen nahmen 1994 zwei neue Fahrgastschiffe mit zusammen 1000 Personenplätzen in Betrieb.

An der deutschen DONAU waren 23 Fahrgastschiffe und ein Fahrgastkabinenschiff beheimatet mit zusammen 12 204 Personenplätzen. Über Main und MDK führten ausländische wie auch deutsche Unternehmen mit kanalgängigen Fahrgastkabinenschiffen mit einer großen Palette von touristischen Angeboten Kreuzfahrten bis Wien und Budapest durch. Im grenzüberschreitenden Verkehr an der Schleuse Jochenstein wurden rd. 605 000 (Vorjahr 589 000) oder 2,7 % mehr Fahrgäste befördert.

Anlage 1
 zu A6 - 322.5/1
 vom 09.03.1995



Güterverkehr im Jahr 1994 (Mio.t.)
 Main, Main - Donau - Kanal, Donau

Maßstab : Wasserstraßen 1:250000
 Verkehr : 1cm = 2,5 Mio. Ladungstonnen