

# HENRY

Hydraulic Engineering Repository

Ein Service der Bundesanstalt für Wasserbau

---

Report, Published Version

## **Wasser- und Schifffahrtsdirektion Süd (Hg.) Verkehrsbericht 1995 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/20.500.11970/105010>

Vorgeschlagene Zitierweise/Suggested citation:

Wasser- und Schifffahrtsdirektion Süd (Hg.) (1996): Verkehrsbericht 1995 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, 04.03.1996  
Hausruf: 3 62

**V e r k e h r s b e r i c h t 1 9 9 5**  
**f ü r d i e**  
**B u n d e s w a s s e r s t r a ß e n**  
**M a i n , M a i n - D o n a u - K a n a l u n d D o n a u**

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

## 1. BEFÖRDERTE GÜTERMENGEN

### 1.1 MAIN

Die Binnenschifffahrt auf dem Main übertraf mit 23,915 Mio t (Vorjahr 23,729 Mio t) um 0,8 % das Vorjahresergebnis. Diese Zunahme resultiert in erster Linie aus dem verstärkten Verkehrsaufkommen des Durchgangsverkehrs zwischen Rhein und Donau (+ 26,3 %). Im Wechselverkehr mit dem Rhein betrug an der Schleusengruppe Kostheim die Güterbeförderung 21,700 Mio t (Vorjahr 21,614 Mio t) oder + 0,4 %. Der einkommende Verkehr erreichte die gleiche Größe wie im Vorjahr, der ausgehende Verkehr nahm um 1,6 % zu. Im internen Mainverkehr wurde das Vorjahresergebnis um 12,1 % übertroffen. Der Verkehr zwischen Main einerseits und Main-Donau-Kanal und Donau andererseits konnte das gute Vorjahresergebnis nicht halten und war um 16,3 % rückläufig.

Ergiebige Niederschläge verbunden mit rascher Schneeschmelze führten im Januar, Februar und Dezember an 14 bzw. 3 Tagen zur Einstellung des Schiffsverkehrs. Auch ruhte die Schifffahrt wegen dringend notwendiger Reparaturen an verschiedenen Schleusen zwischen Faulbach (Ma-km 147,0) und Viereth (Ma-km 380,7) vom 07. bis zum 12. Oktober.

Die Wasserführung des Rheins war im Jahresverlauf gut, erreichte jedoch nicht ganz die des Vorjahres. Die im Rhein-Main-Wechselverkehr eingesetzten Güterschiffe erzielten mit 71,4 % eine um 1,7 Prozentpunkte niedrigere Auslastung als im Vorjahr. Der geringe Güterzuwachs resultierte hauptsächlich aus der Zunahme der schiffsaffinen Massengüter wie Getreide, Nahrungs- und Futtermittel (+ 3,3 %), Kohle (+ 3,6 %), Erze und Metallabfälle (+ 22,9 %), Eisen, Stahl und NE-Metalle (+ 13,2 %) sowie Industriegüter (+ 14,0 %). In der Güterhauptgruppe Steine und Erden stagnierte das Beförderungsaufkommen, während bei Erdöl, Mineralölzeugnissen (- 7,0 %), Düngemitteln (- 2,9 %) und chemischen Erzeugnissen (- 3,2 %) ein Rückgang zu verzeichnen ist.

### 1.2 MAIN-DONAU-KANAL (MDK)

Der Verkehr auf dem Main-Donau-Kanal profitierte auch in diesem Jahr von dem weiterhin im Wachstum begriffenen Warenaustausch zwischen dem Rhein und der Donau (+ 26,3 %). So wurden 1995 insgesamt 6,666 Mio t (Vorjahr 6,217 Mio t) oder + 7,2 % erreicht, davon im Wechselverkehr mit der Donau an der Schleuse Kelheim 4,076 Mio t (Vorjahr 3,334 Mio t) oder + 22,3 %. Auch der Gütertransport zwischen MDK und Donau erzielte einen Zuwachs (+ 30,0 %). Im internen MDK-Verkehr wurden 1995 nur geringe Transporte durchgeführt.

Infolge Überschreitung des Höchsten Schifffahrtswasserstandes war der Schiffsverkehr auf der Nordstrecke zwischen der Mündung in den Main und der Schleuse Hausen (MDK-km 33,0) an bis zu zehn Tagen eingestellt. Notwendige Instandsetzungsarbeiten führten an neun Schleusen zwischen Bamberg und Dietfurt zu einer Schifffahrtssperre vom 09. bis zum 12. Oktober.

### 1.3 DONAU

Der Güterverkehr auf der deutschen Donau entwickelte sich infolge der Verbindung zu den westlichen Wasserstraßen sehr gut und erreichte mit 6,702 Mio t (Vorjahr 5,435 Mio t) ein um 1,267 Mio t oder 23,3 % besseres Ergebnis als im Vorjahr. Der grenzüberschreitende Verkehr an der Schleusengruppe Jochenstein wuchs auf 4,891 Mio t um 1,141 Mio t oder 30,4 %. Der Güterverkehr zu und von den Balkanstaaten litt auch dieses Jahr unter den

kriegerischen Handlungen im ehemaligen Jugoslawien. Trotz des Friedensabkommens und der Aufhebung des UN-Embargos gegen Ende des Jahres kam es nur sporadisch zu einem Warenaustausch, da Serbien noch mit Abgaben die Durchfahrt behindert. Der interne Verkehr auf der Bundeswasserstraße Donau entwickelte sich überaus positiv und erreichte 0,261 Mio t oder + 102,0 %. Der Warenaustausch zwischen der Bundeswasserstraße Donau und den Wasserstraßen im Westen war hingegen leicht rückläufig und erreichte 1,550 Mio t (Vorjahr 1,556 Mio t) oder - 0,4 %.

Witterungsbedingte Ereignisse führten im Januar und Februar an sieben Tagen, im Juni an bis zu fünf Tagen und im September und Oktober an drei Tagen abschnittsweise wegen Überschreiten des Höchsten Schifffahrtswasserstandes zur Einstellung des Schiffsverkehrs.

Tabelle 1: Beförderte Gütermengen <sup>1)</sup>

Bundeswasserstraßen (BWStr)	1995		1994		Veränderung in %
	Mio t				
<b>1. MAIN</b>					
- Verkehr Schleusengruppe Kostheim	21,700		21,614		+ 0,4
- Interner Mainverkehr	1,756		1,566		+ 12,1
- Verkehr Main - MDK/Donau	0,460		0,549		- 16,3
Gesamtverkehr Main	23,915		23,729		+ 0,8
<u>nachrichtlich:</u>					
- Verkehr Schleuse Obernau	8,907		8,425		+ 5,7
<b>2. MAIN-DONAU-KANAL</b>					
- Verkehr Schleuse Viereth	6,278		5,734		+ 9,5
- Interner MDK-Verkehr	0,001		0,185		- 99,7
- Verkehr MDK - Donau	0,387		0,298		+ 30,0
Gesamtverkehr Main-Donau-Kanal	6,666		6,217		+ 7,2
<u>nachrichtlich:</u>					
- Verkehr Schleuse Kelheim	4,076		3,334		+ 22,3
<b>3. DONAU</b>					
- Verkehr Schleusengruppe Jochenstein	4,891		3,750		+ 30,4
- Interner Verkehr BWStr Donau	0,261		0,129		+ 102,0
- Verkehr BWStr Donau - Westl. Wasserstraßen	1,550		1,556		- 0,4
Gesamtverkehr Donau	6,702		5,435		+ 23,3
<u>nachrichtlich:</u>					
- Verkehr Schleuse Regensburg	4,114		3,315		+ 24,1

<sup>1)</sup> 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 (Wesel-Datteln-Kanal) weiter ausbauen (Tabelle 2).

Tabelle 2: Die verkehrsreichsten Schleusen an den Binnenwasserstraßen im Bundesgebiet

Schleuse	1995	1994
	Mio Ladungstonnen	
Kostheim (Main)	21,7	21,6
Friedrichsfeld (Wesel-Datteln-Kanal)	19,6	20,2
Datteln (Wesel-Datteln-Kanal)	16,2	16,5
Koblenz (Mosel)	15,4	15,6
Münster (Dortmund-Ems-Kanal)	14,9	14,4
Duisburg-Meiderich und Ruhrschleuse (Rhein-Herne-Kanal)	14,8	14,5

## 2. GÜTERUMSCHLAG DER HÄFEN UND UMSCHLAGSTELLEN

### 2.1 MAIN

In den Häfen am Main entwickelte sich der Güterumschlag regional sehr unterschiedlich und lag insgesamt mit 1,6 % unter dem Vorjahresergebnis. Beachtlich sind hierbei die Umschlagsverluste der Industrieregion am Untermain mit - 3,2 %, wobei in den einzelnen Häfen erhebliche Schwankungen zu verzeichnen waren. Am Mittel- und Obermain konnten die öffentlichen Häfen in Würzburg und Schweinfurt die Vorjahresergebnisse nicht erreichen, die kleineren Häfen und Umschlagstellen jedoch einen überdurchschnittlichen Zuwachs erzielen, wie nachstehende Tabelle 3 zeigt.

Tabelle 3: Güterumschlag am Main

Häfen, Umschlagstellen	1995	1994	Veränderung %
	Mio t		
<b>MAIN</b>			
Mainmündung bis Aschaffenburg (km 88,00)			
Frankfurt	3,58	3,36	+ 6,7
Offenbach	0,80	0,91	- 12,2
Hanau	2,22	2,02	+ 9,9
Aschaffenburg	1,12	1,12	+ 0,0
sonst. Häfen und Umschlagstellen	5,78	6,54	- 11,6
insgesamt:	13,50	13,95	- 3,2
oberhalb Aschaffenburg (km 88,00 bis 387,69)			
Würzburg	0,77	0,79	- 2,9
Schweinfurt	0,76	0,79	- 4,3
sonst. Häfen und Umschlagstellen	4,75	4,57	+ 4,0
insgesamt:	6,28	6,15	+ 2,0
<b>Main insgesamt:</b>	<b>19,78</b>	<b>20,10</b>	<b>- 1,6</b>

## 2.2 MAIN-DONAU-KANAL

Der rückläufige Trend des Güterumschlages am Main setzte sich auch in den Häfen des Main-Donau-Kanals fort. Bis auf die kleineren Häfen in Erlangen und Fürth mußten alle anderen Häfen Abstriche im Wasserumschlag hinnehmen.

Tabelle 4: Güterumschlag am Main-Donau-Kanal

Häfen, Umschlagstellen	1995	1994	Veränderung	
	Mio t		%	
<u>Main-Donau-Kanal</u>				
Bamberg	0,84	0,95	-	11,6
Erlangen	0,20	0,17	+	17,4
Fürth	0,20	0,15	+	31,6
Nürnberg	1,11	1,14	-	2,6
sonst. Häfen und Umschlagstellen	0,60	0,81	-	25,6
<b>Main-Donau-Kanal insgesamt:</b>	<b>2,95</b>	<b>3,22</b>	-	<b>8,4</b>

## 2.3 DONAU

Die Häfen an der Bundeswasserstraße Donau zeigten in ihren Umschlagsleistungen sehr unterschiedliche Ergebnisse. So mußte der größte bayerische Hafen in Regensburg einen leichten Rückgang von 1,7 % und der Hafen Passau durch die im Spätjahr vorgenommene Einstellung der Ro-Ro-Linie Passau-Budapest einen Verlust von 40,1 % verkraften. Der Hafen Kelheim entwickelte sich auf Grund seiner prädestinierten Lage am oberen Ende der Donau zum zweitgrößten Hafen in Bayern. In den Häfen machte sich der Wegfall des UN-Embargos gegen Restjugoslawien noch nicht bemerkbar, da Verkehre bis zum Schwarzen Meer weiter durch Durchfahrgebühren der Serben behindert werden.

Tabelle 5: Güterumschlag an der Bundeswasserstraße Donau

Häfen, Umschlagstellen	1995	1994	Veränderung	
	Mio t		%	
<u>Donau</u>				
Kelheim	1,21	1,04	+	16,0
Regensburg	1,98	2,01	-	1,7
Deggendorf	0,38	0,28	+	35,1
Passau	0,10	0,16	-	40,1
sonst. Häfen und Umschlagstellen	0,63	0,23	+	170,1
<b>Donau insgesamt:</b>	<b>4,30</b>	<b>3,73</b>	+	<b>15,1</b>

### 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 beachtlichen Verschiebungen. Beim Umschlag von Kohlen, Steinen und Erden, Düngemitteln und sonstigen Gütern waren Zuwächse zu verzeichnen, während bei allen anderen Güterabteilungen teilweise starke Rückgänge festzustellen sind.

Am MAIN-DONAU-KANAL erreichten die Umschlagsleistungen nicht ganz das gute Vorjahresergebnis. In den einzelnen Güterabteilungen wurden erhebliche Schwankungen festgestellt, welche sich von + 5,2 Prozentpunkten bei Erzen und Metallabfällen bis - 8,5 Prozentpunkten bei Steinen und Erden erstreckten.

An der DONAU profitierten die Häfen wie im Vorjahr von der beachtlichen Verkehrszunahme über den Main-Donau-Kanal. Auffallend ist hier der Rückgang des Erzumschlages (- 7,1 Prozentpunkte) und die starke Zunahme bei Steinen und Erden (+ 9,0 Prozentpunkte), während es bei den übrigen Güterarten nur zu geringfügigen Verschiebungen kam.

Tabelle 6: Güterumschlag (nach Güterarten in %)

GV Nr.	Güterarten	Main		MDK		Donau	
		1995	1994	1995	1994	1995	1994
0	Länd-, forstwirtschaftliche und verwandte Erzeugnisse	2,6	3,2	5,8	7,3	11,4	9,5
1	Andere Nahrungs- und Futtermittel	2,4	2,6	8,1	7,8	20,5	21,6
2	Feste mineralische Brennstoffe	12,7	11,6	23,5	21,9	0,7	1,2
3	Erdöl, Mineralölerzeugnisse	30,8	33,0	3,9	1,9	9,5	8,7
4	Erze und Metallabfälle	2,3	2,5	11,8	6,6	4,9	12,0
5	Eisen, Stahl und NE-Metalle	0,5	0,5	2,0	1,7	13,2	15,2
6	Steine und Erden (einschl. Baustoffe)	36,7	34,9	31,1	39,6	23,6	14,6
7	Düngemittel	6,7	6,1	12,3	11,8	12,5	12,9
8	Chemische Erzeugnisse	3,9	4,3	0,7	0,4	2,3	1,7
9	Fahrzeuge, Maschinen und besondere Transportgüter	1,5	1,2	0,9	1,0	1,3	2,6
	<b>insgesamt</b>	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, konnte am MAIN die Binnenflotte Deutschlands gegenüber dem Vorjahr geringe Anteile von Verkehrstransporten zurückgewinnen, der Zugewinn der niederländischen Flotte war jedoch wesentlich höher. Diese Zunahmen gingen zu Lasten der Flotten Belgiens, der Schweiz und Österreichs.

Auch auf dem MAIN-DONAU-KANAL konnte die deutsche Binnenschifffahrt das Vorjahresergebnis um 2,1 Prozentpunkte übertreffen. Zuwächse verzeichneten auch die niederländische Flotte mit 1,3 Prozentpunkten und die Flotte Luxemburgs mit 0,3 Prozentpunkten. Alle anderen am Güterverkehr beteiligten Nationen mußten Einbußen hinnehmen oder hatten einen stagnierenden Anteil.

Auf der Bundeswasserstraße DONAU konnte von den westlichen Nationen die niederländische und die luxemburgische Flotte ihren Anteil weiter ausbauen, während die Flotten Deutschlands, der Schweiz und Belgiens Rückschläge verkraften mußten. Von den Donauanliegerstaaten profitierten neben der slowakischen Flotte noch Fahrzeuge aus der Ukraine. Alle anderen Donauflotten konnten ihr Vorjahresergebnis in etwa halten.

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 (%)	
	1995	1994	1995	1994	1995	1994
Deutschland	51,1	50,7	46,6	44,5	39,3	40,4
Niederlande	39,7	39,1	35,8	34,5	17,0	13,3
Schweiz	3,4	4,2	0,2	0,2	0,1	0,2
Belgien	3,7	4,1	7,7	10,0	4,1	5,5
Frankreich	0,2	0,1	0,2	0,1	0,0	---
Luxemburg	1,2	0,8	0,8	0,5	0,4	---
Österreich	0,4	0,7	4,9	6,0	11,3	14,1
Slowakei	0,1	0,1	1,2	1,3	10,8	8,8
Ungarn	0,2	0,2	2,5	2,6	12,7	12,8
Serbien, Kroatien	---	---	0,0	---	0,1	0,2
Rumänien	---	---	0,0	---	1,4	2,0
Bulgarien	---	---	---	---	0,9	1,0
Ukraine/GUS	---	0,0	---	0,1	1,8	1,3
Sonstige	---	0,0	---	0,1	---	0,3
<b>insgesamt:</b>	<b>100,00</b>	<b>100,00</b>	<b>100,00</b>	<b>100,00</b>	<b>100,00</b>	<b>100,00</b>

## 5. FAHRGASTSCHIFFFAHRT

Die Fahrgastschiffahrt am MAIN erreichte in ihren regionalen Bereichen infolge witterungsbedingter Einflüsse im Früh- und Spätjahr nicht die Beförderungszahlen des Vorjahres. Die Reisen mit Fahrgastkabinenschiffen wurden von deutschen und ausländischen Reedereien vermehrt im Wechselverkehr zwischen Rhein und Donau durchgeführt.

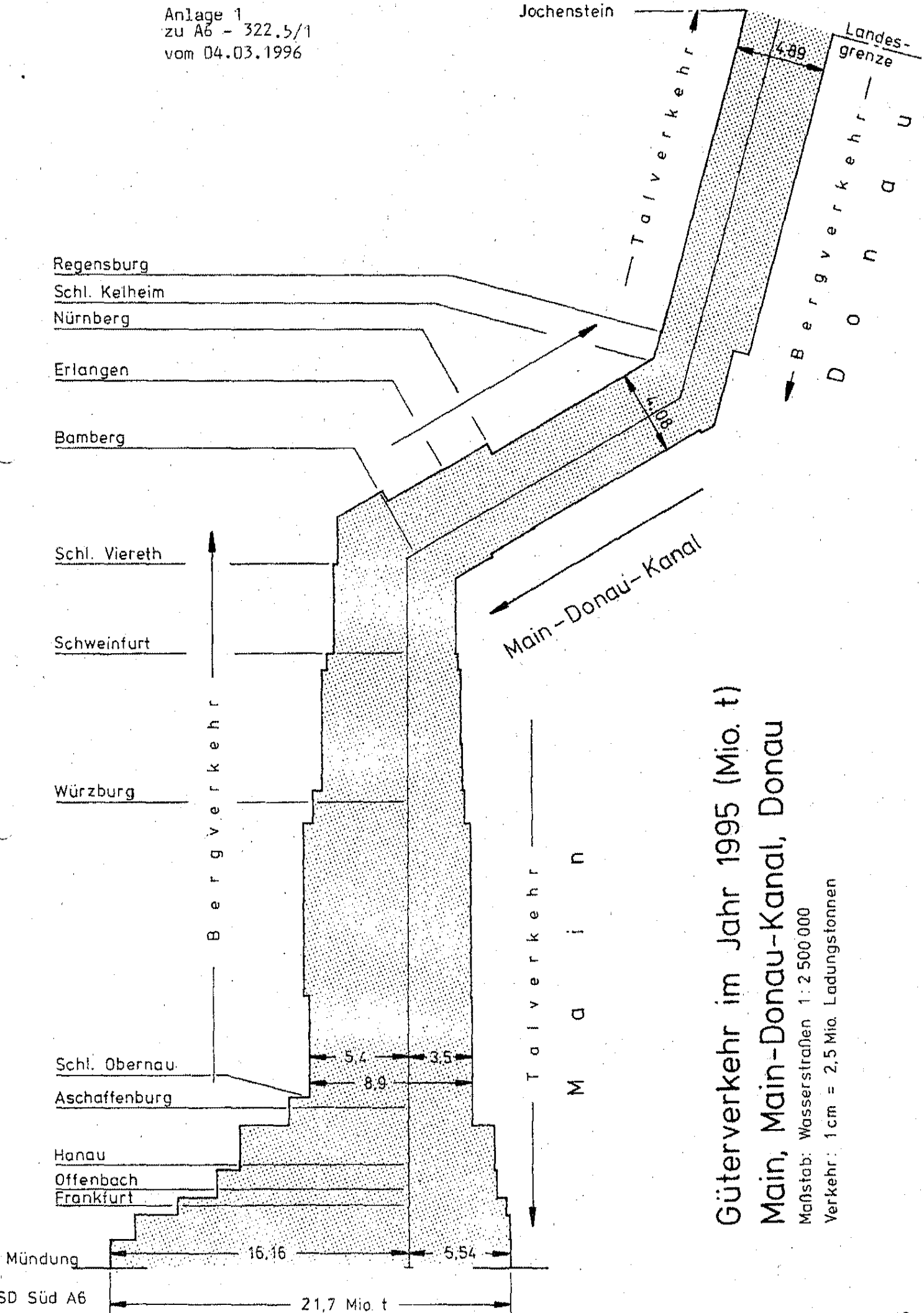
Auf dem MAIN-DONAU-KANAL verzeichneten die ortsansässige Fahrgastschiffahrt im Tagesausflugsgeschäft infolge ungünstiger Witterung im Frühjahr und eines verregneten Septembers Einbußen von ca. 10 % in der Personenbeförderung. Bei den Kreuzfahrten mit Fahrgastkabinenschiffen hingegen konnte gegenüber dem Vorjahr eine Steigerung von rd. 30 % der Schiffsbewegungen festgestellt werden.



Auf der deutschen DONAU waren 23 Fahrgastschiffe und zwei Fahrgastkabinenschiffe beheimatet mit zusammen 12 518 Personenplätzen. Deutsche und ausländische Unternehmen boten mit ihren kanalgängigen Fahrgastkabinenschiffen eine Vielzahl von Kreuzfahrten bis nach Budapest an. Im grenzüberschreitenden Verkehr an der Schleusengruppe Jochenstein wurden rund 495 000 (Vorjahr 605 000) oder 18,2 % weniger Fahrgäste befördert. Im Tagesausflug lag der Rückgang bei den einzelnen Firmen sogar bei - 25 % gegenüber dem Vorjahr.

Anlage 1  
 zu A6 - 322.5/1  
 vom 04.03.1996

Jochenstein



Güterverkehr im Jahr 1995 (Mio. t)  
 Main, Main-Donau-Kanal, Donau

Maßstab: Wasserstraßen 1 : 2 500 000

Verkehr: 1 cm = 2,5 Mio. Ladungstonnen