

HENRY

Hydraulic Engineering Repository

Ein Service der Bundesanstalt für Wasserbau

Report, Published Version

Wasser- und Schifffahrtsdirektion Süd (Hg.) Verkehrsbericht 1996 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/20.500.11970/105011>

Vorgeschlagene Zitierweise/Suggested citation:

Wasser- und Schifffahrtsdirektion Süd (Hg.) (1997): Verkehrsbericht 1996 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, 14.03.1997
Hausruf: 3 62
Präs-001.doc

Verkehrsbericht 1996
für die
Bundeswasserstraßen
Main, Main-Donau-Kanal und Donau

VERKEHR AUF MAIN, MAIN-DONAU-KANAL UND DONAU

1 BEFÖRDERTE GÜTERMENGEN

1.1 MAIN

Das Beförderungsaufkommen der Binnenschifffahrt auf dem Main sank um 1,6 % auf 23,525 Mio t (Vorjahr 23,915 Mio t). Dieser Rückgang hat verschiedene Ursachen. So ist der Durchgangsverkehr zwischen Rhein und Donau um 7,7 % und der interne Mainverkehr um 42,9 % zurückgegangen. Der Rhein-Main-Wechselverkehr an der Schleusengruppe Kostheim konnte dagegen das gute Vorjahresergebnis noch übertreffen und erreichte 22,056 Mio t (Vorjahr 21,700 Mio t) oder + 1,6 %. Hier wirkte sich besonders die positive Entwicklung der Industrieregion am Untermain bis Aschaffenburg aus. Am Mittel- und Obermain hingegen führte die stark abfallende Baukonjunktur zu hohen Transportverlusten im lokalen Verkehr.

Die Eisblockade am Main-Donau-Kanal von 47 Tagen im Frühjahr, dringend notwendige Reparaturarbeiten an verschiedenen Schleusen zwischen Krotzenburg (Ma-km 63,8) und Knetzgau (Ma-km 359,7) vom 19. bis 24. Oktober und der Wintereinbruch am Jahresende mit Einstellung der Schifffahrt ab dem 30.12. von Obernau bis Viereth führten zu Transportverlagerungen auf andere Verkehrsträger.

Die Wasserführung des Rheins war gegenüber dem Vorjahr niedriger und im Jahresverlauf sehr wechselhaft. Die im Rhein-Main-Wechselverkehr eingesetzten Güterschiffe erreichten mit 66,9 % eine um 4,5 Prozentpunkte geringere Auslastung als im Vorjahr. Der geringe Güterzuwachs an der Schleusengruppe Kostheim resultiert aus der Zunahme von Kohle (+ 17,2 %), Erdöl, Mineralölerzeugnissen (+ 3,5 %), Chemische Erzeugnisse (+ 10,5 %) sowie Industriegüter (+ 14,6 %). In allen anderen Güterhauptgruppen wie Getreide, Nahrungs- und Futtermittel (- 14,7 %), Erze und Metallabfälle (- 1,1 %), Eisen, Stahl und NE-Metalle (- 20,3 %), Steine und Erden (- 1,5 %) und Düngemittel (- 2,0 %) war ein Rückgang zu verzeichnen.

1.2 MAIN-DONAU-KANAL (MDK)

Auf dem Main-Donau-Kanal war die Binnenschifffahrt durch andauernde Wintertemperaturen in den ersten Monaten an 47 Tagen und am Jahresende an 2 Tagen an der Durchfahrt gehindert. So wurden 1996 insgesamt 6,144 Mio t (Vorjahr 6,666 Mio t) oder - 7,8 % weniger Güter befördert, davon im Wechselverkehr mit der Donau an der Schleuse Kelheim 3,796 Mio t (Vorjahr 4,076 Mio t) oder - 6,9 %. Dagegen entwickelte sich der Gütertransport zwischen MDK und Donau mit einem Zuwachs von 17,4 % bemerkenswert gut. Im internen MDK-Verkehr wurden nur geringe Transporte durchgeführt.

Infolge der Vereisung des Kanals und der nach Südosten freien Durchfahrt auf der Donau kam es im Durchgangsverkehr zu beachtlichen Verschiebungen in den Verkehrsrelationen. Die österreichische Stahlindustrie und ungarische Verladere haben ihre traditionellen Verkehrswege Richtung Schwarzes Meer wieder aufgenommen und den Bezug von Rohstoffen bzw. Sonnenblumenkerne und Raps im Abgang wieder auf dem offenen Donauweg transportiert.

1.3 DONAU

Der Güterverkehr auf der deutschen Donau konnte das gute Vorjahresergebnis nicht halten und erreichte mit 6,020 Mio t (Vorjahr 6,702 Mio t) ein um 0,682 Mio t oder - 10,2 % geringeres Ergebnis. Der grenzüberschreitende Verkehr an der Schleusengruppe Jochenstein ging um 0,283 Mio t oder 5,8 % zurück und erreichte 4,608 Mio t. Nach dem auf der Donau im ehemaligen Jugoslawien die freie Durchfahrt wieder hergestellt wurde, erzielte der Warenaustausch mit

den Balkanstaaten für den Anfang einen erfreulichen Aufschwung. Der Wechselverkehr mit Serbien erreichte 0,1 Mio t, Rumänien 0,3 Mio t und Bulgarien 0,2 Mio t. Hier bleibt abzuwarten, wie sich die wirtschaftliche Lage in diesen Ländern entwickelt. Der Wechselverkehr mit der Slowakei stagnierte, während mit Österreich (- 7,6 %) und Ungarn (- 24,5 %) die veränderten Verkehrsrelationen über den Donauweg Wirkung zeigten. Auch im Güterverkehr zwischen der Bundeswasserstraße Donau und den Wasserstraßen im Westen war ein deutlicher Rückgang festzustellen, er erreichte mit 1,303 Mio t (Vorjahr 1,550 Mio t) ein um 0,247 Mio t oder - 16,0 % schlechteres Ergebnis. Der interne Verkehr auf der Bundeswasserstraße Donau erreichte 0,109 Mio t oder - 58,1 %.

Witterungsbedingte Ereignisse behinderten im Frühjahr den Schiffsverkehr gepaart mit der Eisblockade am Main-Donau-Kanal. Der Wintereinbruch am Jahresende führte zur Einstellung des Schiffsverkehrs zwischen Jochenstein und Kelheim ab dem 29.12. in den Nachmittagsstunden. Notwendige Reparaturarbeiten an den Schleusen Straubing (Do-km 2 334,1) und Bad Abbach (Do-km 2 397,2) zwangen hier vom 19. bis 28.10. zur Einstellung des Schiffsverkehrs.

Tabelle 1: Beförderte Gütermengen ⁷⁾

Bundeswasserstraßen (BWStr)	1996 Mio t	1995 Mio t	Veränderung in %
1. MAIN			
- Verkehr Schleusengruppe Kostheim	22,056	21,700	+ 1,6
- Interner Mainverkehr	1,003	1,756	- 42,9
- Verkehr Main - MDK/Donau	0,466	0,460	+ 1,3
Gesamtverkehr Main	23,525	23,915	- 1,6
<u>nachrichtlich:</u>			
- Verkehr Schleuse Obernau	8,291	8,907	- 6,9
2. MAIN-DONAU-KANAL			
- Verkehr Schleuse Viereth	5,684	6,278	- 9,5
- Interner MDK-Verkehr	0,006	0,001	+ 869,5
- Verkehr MDK - Donau	0,454	0,387	+ 17,4
Gesamtverkehr Main-Donau-Kanal	6,144	6,666	- 7,8
<u>nachrichtlich:</u>			
- Verkehr Schleuse Kelheim	3,796	4,076	- 6,9
3. DONAU			
- Verkehr Schleusengruppe Jochenstein	4,608	4,891	- 5,8
- Interner Verkehr BWStr Donau	0,109	0,261	- 58,1
- Verkehr BWStr Donau - Westl. Wasserstraßen	1,303	1,550	- 16,0
Gesamtverkehr Donau	6,030	6,702	- 10,2
<u>nachrichtlich:</u>			
- Verkehr Schleuse Regensburg	3,907	4,114	- 5,1

⁷⁾ Differenz 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	1996	1995
	Mio Ladungstonnen	
Kostheim (Main)	22,1	21,7
Friedrichsfeld (Wesel-Datteln-Kanal)	17,3	19,6
Duisburg-Meiderich und Ruhrschleuse (Rhein-Herne-Kanal)	15,3	14,8
Datteln (Wesel-Datteln-Kanal)	14,6	16,2
Koblenz (Mosel)	14,7	15,4
Münster (Dortmund-Ems-Kanal)	12,4	14,9

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. Einen beachtlichen Aufwärtstrend verzeichnete die Industrieregion am Untermain mit + 9,5 %. Wobei die einzelnen Häfen mit sehr unterschiedlichen Ergebnissen abschlossen. Am Mittel- und Obermain konnte nur der Hafen Würzburg einen deutlichen Zuwachs erzielen während in Schweinfurt und den kleineren Häfen und Umschlagstellen das Vorjahresergebnis nicht erreicht wurde. Der besorgniserregende Einbruch in den sonst. Häfen und Umschlagstellen steht im mittelbaren Zusammenhang mit der rapide nachlassenden Baukonjunktur, wie nachstehende Tabelle 3 zeigt.

Tabelle 3: Güterumschlag am Main

Häfen, Umschlagstellen	1996 Mio t	1995 Mio t	Veränderung in %	
MAIN				
Mainmündung bis Aschaffenburg (km 88,00)				
Frankfurt	3,80	3,58	+	6,1
Offenbach	0,72	0,80	-	9,9
Hanau	2,74	2,22	+	25,6
Aschaffenburg	1,38	1,12	+	24,0
sonst. Häfen und Umschlagstellen	6,13	5,78	+	6,0
insgesamt:	14,78	13,50	+	9,5
oberhalb Aschaffenburg (km 88,00 bis 387,69)				
Würzburg	0,85	0,77	+	10,6
Schweinfurt	0,74	0,76	-	2,0
sonst. Häfen und Umschlagstellen	3,08	4,75	-	35,1
insgesamt:	4,68	6,28	-	25,5
Main insgesamt:	19,46	19,78	-	1,6

2.2 MAIN-DONAU-KANAL

Der allgemeine negative Trend setzte sich auch in den Häfen am Main-Donau-Kanal fort. Bis auf den Hafen Bamberg, der von der langen Eisblockade profitierte und den kleineren Umschlagstellen mußten alle öffentlichen Häfen z. T. herbe Umschlagsverluste hinnehmen.

Tabelle 4: Güterumschlag am Main-Donau-Kanal

Häfen, Umschlagstellen	1996 Mio t	1995 Mio t	Veränderung in %	
MAIN-DONAU-KANAL				
Bamberg	0,87	0,84	+	3,9
Erlangen	0,10	0,20	-	49,9
Fürth	0,14	0,20	-	30,9
Nürnberg	1,03	1,11	-	7,6
sonst. Häfen und Umschlagstellen	0,62	0,60	+	3,3
Main-Donau-Kanal insgesamt:	2,76	2,95	-	6,5

2.3 DONAU

Der Gesamtumschlag auf der Bundeswasserstraße Donau war mit einem überdurchschnittlichen Rückgang von - 16 % belastet. In den einzelnen Häfen erreichten die Umschlagsleistungen sehr unterschiedliche Ergebnisse. So konnte der Hafen Regensburg trotz 4,8 % Rückgang seine Spitzenposition in Bayern halten, der im Vorjahr auf die zweite Position vorgerückte Hafen Kelheim rutschte durch einen Umschlagsrückgang von 17,7 % auf den vierten Platz ab. Mit dem Hafen Straubing-Sand nahm am 28.06.1996 ein weiterer Wettbewerber um die Gunst des Güterumschlags seinen Betrieb auf.

Tabelle 5: Güterumschlag an den Bundeswasserstraße Donau

Häfen, Umschlagstellen	1996 Mio t	1995 Mio t	Veränderung in %	
DONAU				
Kelheim	0,99	1,21	-	17,7
Regensburg	1,89	1,98	-	4,8
Straubing-Sand (Eröffnung am 28.06.1996)	0,02	---		---
Deggendorf	0,37	0,38	-	3,16
Passau	0,07	0,10	-	33,1
sonst. Häfen und Umschlagstellen	0,28	0,63	-	56,4
	3,61	4,30	-	16,0

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. Hier wirken sich besonders die lange Winterzeit und der starke Rückgang in der Baubranche aus. Beim Umschlag von land- und forstwirtschaftlichen Produkten, Kohlen, Erdöl und Mineralölerzeugnissen, Schrott, Düngemitteln und chemische Erzeugnissen waren Zuwächse zu verzeichnen, während bei allen anderen Güterabteilungen teilweise starke Rückgänge festzustellen sind.

Am MAIN-DONAU-KANAL waren in den Umschlagsleistungen nach einzelnen Güterabteilungen erhebliche Schwankungen festzustellen. Sie erstreckte sich von + 18,6 % bei den hochwertigen Industriegütern - 52,3 % bei chemischen Erzeugnissen.

An der DONAU wurde ein überdurchschnittlicher Rückgang in den Umschlagsleistungen festgestellt. Dies resultiert hauptsächlich aus den Verkehrsverlagerungen durch den offenen Donauweg nach Südosten. So konnten Zuwächse nur bei Kohlen, Erze und Schrott und wie am Main-Donau-Kanal an hochwertigen Industriegütern festgestellt werden, während es bei den übrigen Güterarten teilweise zu erheblichen Verschiebungen kam.

Tabelle 6: Güterumschlag (nach Güterarten in %)

GV Nr.	Güterarten	Main		MDK		Donau	
		1996	1995	1996	1995	1996	1995
0	Land-, forstwirtschaftliche und verwandte Erzeugnisse	3,0	2,6	5,6	5,8	6,7	11,4
1	Andere Nahrungs- und Futtermittel	2,1	2,4	6,0	8,1	24,6	20,5
2	Feste mineralische Brennstoffe	17,0	12,7	22,3	23,5	1,1	0,7
3	Erdöl, Mineralölerzeugnisse	32,7	30,8	4,2	3,9	8,6	9,5
4	Erze und Metallabfälle	2,5	2,3	13,6	11,8	7,1	4,9
5	Eisen, Stahl und NE-Metalle	0,3	0,5	1,3	2,0	14,7	13,2
6	Steine u. Erden (einschl. Baustoffe)	29,4	36,7	35,9	31,1	19,1	23,6
7	Düngemittel	7,1	6,7	9,7	12,3	12,9	12,5
8	Chemische Erzeugnisse	4,4	3,9	0,3	0,7	2,4	2,3
9	Fahrzeuge, Maschinen und besondere Transportgüter	1,4	1,5	1,1	0,9	2,8	1,3
	insgesamt	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00

4. ANTEILE DER FLAGGEN AN DEN BEFÖRDERTEN GÜTERN

Wie aus nachstehender Tabelle 7 ersichtlich, sind die Marktanteile der deutschen Binnenschifffahrt weiter geschrumpft.

Am MAIN erhöhten sich die Anteile von Verkehrstransporten zu Gunsten der Flotten aus den Niederlanden, Belgien und der Schweiz aus dem Rheinregime sowie Ungarn als Donauanlieger.

Auch auf dem MAIN-DONAU-KANAL kam es zu beachtlichen Verschiebungen in der Flottenstruktur. Neben den schon erwähnten Einbußen der Binnenflotte Deutschlands mußten hier auch die Niederlande und Luxemburg leichte Verluste wegstecken. Die Flotten der Donauanliegerstaaten konnten wiederum leichte Anteilzuwächse erzielen.

Auf der Bundeswasserstraße DONAU verzeichnete die deutsche Flotte mit 3,2 Prozentpunkten den größten Anteilsverlust, während die westlichen Flotten ihre Anteile weiter ausbauten. Von den Donauanliegerstaaten konnten die Flotten der Balkanstaaten gute Zuwächse erzielen, welche zu Lasten der Flotten aus Österreich und Ungarn gingen. Die slowakische Flotte hielt das Vorjahresergebnis.

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 (%)	
	1996	1995	1996	1995	1996	1995
Deutschland	50,3	51,1	44,9	46,6	36,1	39,3
Niederlande	40,0	39,7	35,3	35,8	17,7	17,0
Schweiz	3,6	3,4	0,9	0,2	0,7	0,1
Belgien	4,6	3,7	8,8	7,7	5,2	4,1
Frankreich	0,1	0,2	0,2	0,2	0,1	0,0
Luxemburg	0,8	1,2	0,5	0,8	0,3	0,4
Österreich	0,2	0,4	5,0	4,9	9,2	11,3
Slowakei	0,1	0,1	1,6	1,2	10,9	10,8
Ungarn	0,3	0,2	2,7	2,5	11,9	12,7
Serbien, Kroatien	---	---	---	---	1,2	0,1
Rumänien	---	---	0,0	0,0	2,7	1,4
Bulgarien	---	---	---	---	3,1	0,9
Ukraine/GUS	---	---	0,1	---	1,0	1,8
Sonstige	---	---	---	---	---	---
insgesamt:	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00

5. FAHRGASTSCHIFFFAHRT

Die Fahrgastschifffahrt am MAIN erzielte in ihren regionalen Bereichen nicht das Vorjahresergebnis. Hier machte sich das nicht gerade optimale Wetter im Saisonverlauf sowie auch die schwächere Kaufkraft in den Familien bemerkbar. Die Reisen mit Fahrgastkabinenschiffen dagegen hatten zwischen Rhein und Donau weiter einen ungebremsen Zuspruch.

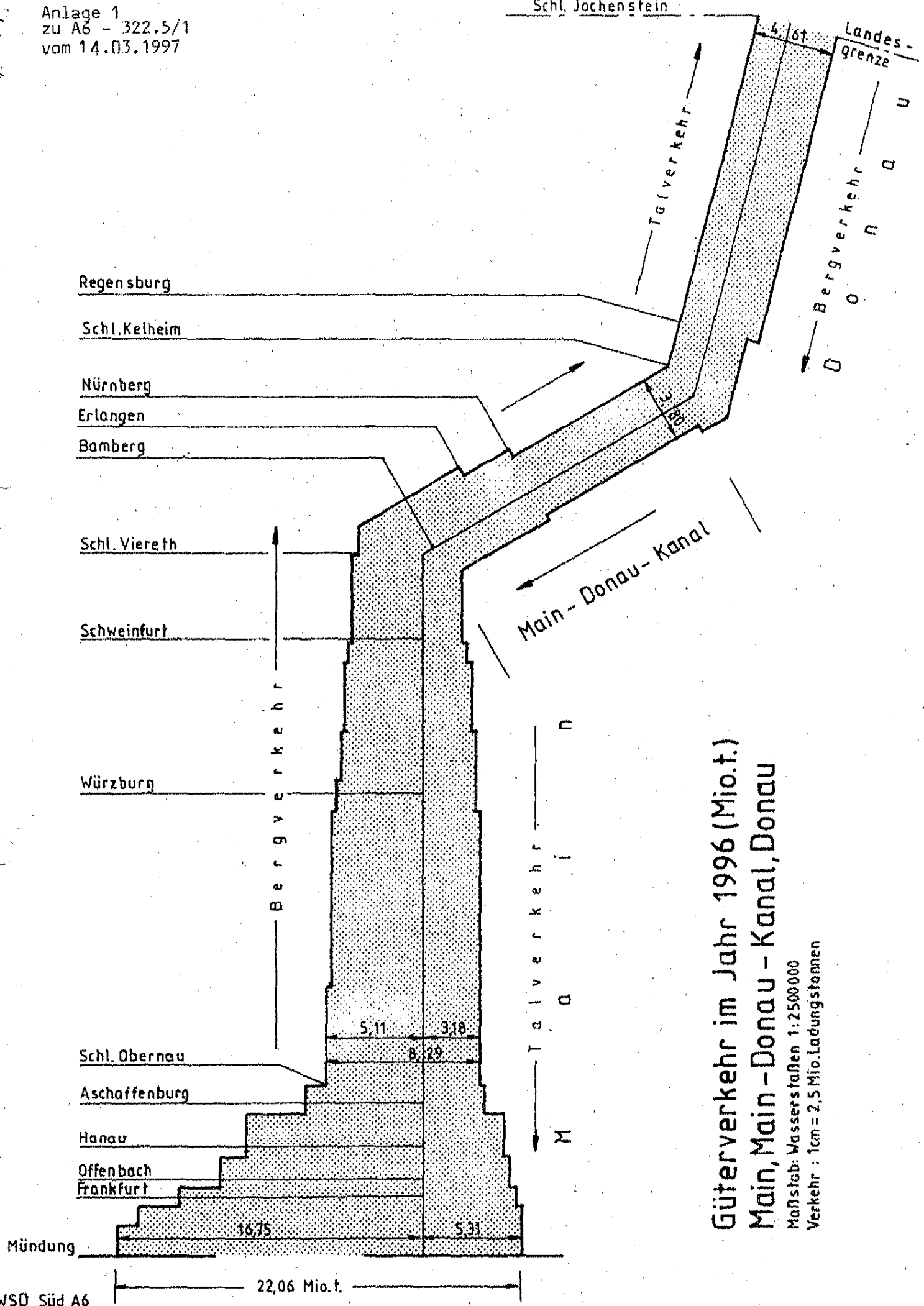
Auf dem MAIN-DONAU-KANAL hatte die Fahrgastschifffahrt im Tagesausflugsverkehr herbe Verluste zu beklagen, was sich bei einzelnen Unternehmen bis zu - 20 % auswirkte. Dagegen war auch hier bei den Kreuzfahrten mit Fahrgastkabinenschiffen über den Main-Donau-Kanal eine deutliche Steigerung festzustellen. An Schiffsbewegungen wurden im Tagesausflugsverkehr ein Minus von rd. 16 %, bei den Fahrgastkabinenschiffen eine Zunahme von rd. 5 % gegenüber dem Vorjahr festgestellt.

Auf der deutschen DONAU waren 22 Fahrgastschiffe und zwei Fahrgastkabinenschiffe beheimatet mit zusammen 11 261 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 rd. 446 000 (Vorjahr 495 000) oder - 10,0 % weniger Fahrgäste befördert.

Anlage 1
 zu A6 - 322.5/1
 vom 14.03.1997

Schl. Jochenstein

Landesgrenze



Güterverkehr im Jahr 1996 (Mio.t.)
 Main, Main - Donau - Kanal, Donau

Maßstab: Wasserstraßen 1:2500000
 Verkehr: 1cm = 2,5 Mio. Ladungstonnen