

**Deutscher Kanal-
und
Schiffahrtsverein
Rhein-Main-Donau**

65

Mitteilungsblätter



**Mitteilungsblätter
Mai 1990
Nummer 65**

**Deutscher Kanal-
und Schiffsverein
Rhein-Main-Donau e.V.
Nürnberg
Geschäftsstelle:
Karl-Schönleben-Str. 65
8500 Nürnberg 50
Telefon: 09 11 / 8 55 09**



Schifffahrt auf der Donau

Auch für die deutsche Binnenschifffahrt wird die Bedeutung der Donau in Zukunft zunehmen. Dafür sprechen gleichermaßen die Fertigstellung des Main-Donau-Kanals 1992 und die politischen und wirtschaftlichen Umwälzungen in den südosteuropäischen Ländern. Marktwirtschaftliche Formen des Wirtschaftens und geöffnete Grenzen führen sicher zu höherem Verkehrsaufkommen.

Aber auch das Wirtschaftswachstum bringt entsprechende Steigerungsraten des Verkehrs, denen bei Straße und teilweise auch Schiene schon bald limitierte und nicht beliebig ausbaubare Kapazitäten gegenüberstehen. Ganz zu schweigen von Erfordernissen des Umweltschutzes entlang den schon heute stark belasteten Transitstrecken.

So wird die Main-Donau-Wasserstraße noch in diesem Jahrhundert zu einer notwendigen Alternative. Vor diesem Hintergrund bietet der Beitrag von Adolf-Philipp Seif und Monika Götz „Schifffahrt auf der Donau“ einen guten Überblick über die völkerrechtlichen und verkehrswirtschaftlichen Verhältnisse dieser Schifffahrtsstraße.

Von besonderem Interesse sind dabei die Ausführungen über den Güterverkehr der acht Donauländer und den Umschlag in den zehn wichtigsten Donauhäfen, aber auch den Stand der Donauflotte und die Fahrgastschifffahrt.

Ein weiterer Artikel von Dr. Gerhard Fleskes widmet sich der Ordnung der Schifffahrt auf der deutschen Donau. Dabei wird auch auf den Transport gefährdender Güter mit dem Binnenschiff eingegangen.

Im zweiten Teil dieses Mitteilungsblattes wird mit freundlicher Genehmigung der Wasser- und Schifffahrsdirektion Süd der Verkehrsbericht 1989 für die Bundeswasserstraßen Main, Main-Donau-Kanal und Donau veröffentlicht. Mit seinen Angaben zu den beförderten Gütermengen, dem Güterumschlag der Häfen und Umschlagstellen, dem Umschlag nach Gütern, dem Anteil der Flaggen an den beförderten Gütern und zur Fahrgastschifffahrt ist dieser Bericht so aufschlußreich, daß er regelmäßig in der ersten Jahreshälfte in ein Mitteilungsblatt des Kanalvereins aufgenommen wird.

Als weiteren Bericht von der Wasser- und Schifffahrsdirektion Süd bringt dieses Mitteilungsblatt „Binnenverkehr im Bundesgebiet“ mit einer grafischen Darstellung „Anteil der Hauptverkehrsträger am binnenländischen Güterfernverkehr“. Diese Grafik zeigt eine Zunahme des Lkw-Fernverkehrs gerade in den letzten beiden Jahrzehnten, wie sie auf den heute schon überlasteten Transitrouten sicher nicht beliebig in die Zukunft fortgeschrieben werden kann.

Vor diesem Hintergrund werden in nicht zu ferner Zukunft manche ehemalige Kanalgegner, sofern seinerzeit ihr Anliegen wirklich der Umwelt- und Landschaftsschutz war und nicht etwa ideologische Aversionen gegen Großprojekte oder gar noch diffusere Motive, für einen funktionsfähigen Main-Donau-Kanal noch dankbar sein.

Die Redaktion

Schifffahrt auf der Donau

von Baudirektor Adolf-Philipp Seif, Verwaltungsangestellte Monika Götz, Wasser- und Schifffahrtsdirektion Süd, Würzburg

Der sich derzeit vollziehende Umbruch in Osteuropa lenkt das Interesse der Öffentlichkeit verstärkt auf diese Region. Dies sei Anlaß, die Schifffahrt auf der Donau, auch jenseits unserer Grenzen, insbesondere in verkehrswirtschaftlicher Hinsicht kurz zu betrachten.

1. Die Belgrader Akte

Nach dem Zweiten Weltkrieg¹⁾ wurden die Schifffahrtsverhältnisse auf der Donau unter der Führung der Sowjetunion durch den Abschluß der eingangs erwähnten Konvention neu geregelt. Vertragsstaaten der Konvention sind die Sowjetunion, die Ukrainische Sozialistische Sowjetrepublik, Rumänien, Bulgarien, Jugoslawien, Ungarn und die Tschechoslowakei²⁾. Mit Wirkung vom 7. Januar 1960 trat Österreich nachträglich bei. Seither ist die Bundesrepublik Deutschland der einzige Uferstaat, der die auf dem Uferstaatenprinzip konzipierte Akte noch nicht unterzeichnet hat.

Die Signatarstaaten waren bei dem Beschluß, die Konvention abzuschließen, von dem Wunsche geleitet, „die freie Schifffahrt auf der Donau gemäß den Interessen und den Souveränitätsrechten der Donaustaaten zu sichern sowie die wirtschaftlichen und kulturellen Beziehungen der Donaustaaten untereinander und mit den anderen Staaten zu festigen“.

Nach Artikel 1 der Konvention ist die Schifffahrt auf der Donau für die Angehörigen, die Handelsschiffe und die Waren aller Staaten auf der Grundlage der Gleichstellung bezüglich der Hafen- und Schifffahrtsgebühren und der Bedingungen für die Handelsschifffahrt frei und offen.

Die Staaten haben ihre Donauabschnitte in schiffbarem Zustand zu erhalten sowie die hierfür und für die Verbesserung der Schifffahrtsverhältnisse notwendigen Arbeiten durchzuführen. Sie dürfen die Schifffahrt auf

den Fahrinnen der Donau weder behindern noch stören (Artikel 3 der Konvention).

Unter anderem zur Überwachung der Durchführung der Bestimmungen der Konvention wurde die Donaukommission gebildet. Sie besteht aus je einem Vertreter der Sowjetunion, Rumäniens, Bulgariens, Jugoslawiens, Ungarns und der Tschechoslowakei sowie, ab 1960, einem Vertreter Österreichs (Artikel 5 und 8 der Konvention).

Die Bundesrepublik Deutschland entsendet im Interesse der Schifffahrt seit 1957 Vertreter des Bundesverkehrsministeriums als Beobachter in die Kommission. Den bevorstehenden offiziellen Verhandlungen über den Beitritt der Bundesrepublik Deutschland geht ein entsprechender Beschluß des Bundeskabinetts vom Dezember 1987 voraus.

Die Kommission trat zum ersten Mal 1949 in Galatz (Rumänien) zusammen; seit 1954 hat sie ihren Sitz in Budapest.

Ihre Beschlüsse binden die Bundesrepublik Deutschland als Nichtmitglied nicht; dennoch prüft sie von Fall zu Fall, ob und inwieweit sie berücksichtigt werden können.

Die Aufgaben der Kommission können zusammenfassend dahingehend umrissen werden, daß sie das Ziel verfolgt, die Schifffahrtsbedingungen auf der Donau in technischer, nautischer und administrativer Hinsicht zu erhalten und zu verbessern. Schifffahrtsverträge, Festsetzung von Frachttarifen und andere Angelegenheiten des Schifffahrtsgewerbes sowie der verladenden und beziehenden Wirtschaft liegen außerhalb ihrer Zuständigkeit³⁾.

2. Zweiseitige Binnenschifffahrtsverträge

Die Bundesrepublik Deutschland hat insbesondere im Hinblick auf die Fertigstellung des Main-Donau-Kanals im Jahre 1992 als Bin-

deglied zum Rheinstromgebiet allen Donauanliegerstaaten den Abschluß zweiseitiger Binnenschiffahrtsverträge angeboten. Gegenstand dieser Abkommen sind die Schiffahrtsrechte auf der deutschen Donau zwischen Kelheim und der Grenze zu Österreich, auf den übrigen deutschen Binnenwasserstraßen sowie auf den Binnenwasserstraßen der anderen Seite.

Vor Inkrafttreten dieser Abkommen ist das Befahren der Donau zwischen Regensburg und Kelheim für ausländische Schiffe erlaubnis- und abgabepflichtig, während auf dem deutschen Abschnitt unterhalb Regensburg die internationale Schifffahrt auf der Grundlage der Gegenseitigkeit zugelassen und abgabefrei ist.

Da außer Österreich alle übrigen Donaustaaten Staatshandelsländer waren oder noch sind, wird mit den Abkommen unter anderem das Ziel verfolgt, daß auch bei unterschiedlichen Wirtschaftssystemen die deutsche Binnenschifffahrt eine faire Chance zur angemessenen Beteiligung am wechselseitigen Verkehr erhält. Wesentliche Punkte dieser Abkommen sind:

- Für den Wechselverkehr – das ist die Beförderung von Personen und/oder Gütern zwischen einer Station des einen Staates und einer Station des anderen Staates – werden wirtschaftlich auskömmliche Frachten und eine Ladungsaufteilung im Verhältnis 50:50 festgelegt.
- Der Transitverkehr – das ist die Beförderung von Personen und/oder Gütern mit einem Schiff des einen Staates durch das Gebiet des anderen Staates, ohne daß dabei hier Personen zu- oder aussteigen bzw. Güter geladen oder gelöscht werden – wird auf der Grundlage von Absprachen geregelt.
- Der innerstaatliche Verkehr bleibt den Schiffen des jeweiligen Staates vorbehalten

und ist deshalb den Schiffen des anderen Staates nur aufgrund einer besonderen Erlaubnis gestattet; dies entspricht Artikel 1 Satz 2 Belgrader Akte.

- Erlaubnispflichtig ist auch die Beförderung auf Schiffen eines Staates zwischen einer Station des anderen Staates und einer Station eines dritten Staates oder umgekehrt (Drittlandverkehr).
- Aus Vertretern der Regierungen, der Binnenschifffahrt und der Verlader beider Seiten wird ein Gemischter Ausschuß gebildet, der beauftragt ist, die Einhaltung der Festlegungen zu kontrollieren und das Abkommen wirksam in die Praxis umzusetzen⁴).

Der Stand der Abkommen mit den einzelnen Donauanliegerstaaten stellt sich derzeit so dar:

- Der Vertrag mit Österreich ist am 1. August 1987 in Kraft getreten.
- Die Verträge mit der Tschechoslowakei und Ungarn wurden im Januar 1988 von den Verkehrsministern unterzeichnet. Sie sind inzwischen ratifiziert. Der Vertrag mit der Tschechoslowakei wird demnächst, der mit Ungarn voraussichtlich zum 1. August 1990 in Kraft treten. In vorläufiger Anwendung der Verträge brauchen Schiffe dieser beiden Staaten für die Strecke Regensburg – Kelheim keine Fahrerlaubnis mehr; für sie ist die Strecke (wie für deutsche und österreichische Schiffe) abgabefrei.
- Der Vertrag mit Bulgarien wurde am 4. Juli 1989 in Bonn unterzeichnet. Bulgarische Schiffe brauchen ebenfalls für die Strecke Regensburg – Kelheim keine Fahrerlaubnis mehr und auch keine Schifffahrtsabgaben mehr zu entrichten.
- Mit der Sowjetunion wurde das Binnenschifffahrtsabkommen am 27. Oktober

1986 in Moskau paraphiert. Es wird voraussichtlich in nächster Zeit unterzeichnet werden.

- Mit Jugoslawien wurden im Mai 1987 in Belgrad Vorverhandlungen geführt. Die zuständigen Stellen in Jugoslawien haben aufgrund dieser Vorverhandlungen der Aufnahme von offiziellen Vertragsverhandlungen zugestimmt.
- Mit Rumänien fand eine erste Verhandlungsrunde statt. Die Fortsetzung der Gespräche wird für 1990 erwartet⁶⁾.

3. Güterschifffahrt

Flotte

Während die Bundesrepublik Deutschland und Österreich auf der Donau den Weg von der Schleppschifffahrt im Rahmen von Umstrukturierungen zu schiebenden Selbstfahrern – wie im Rheinstromgebiet – beschritten, gingen und gehen die anderen sechs Donaustaaten unmittelbar von der Schleppschifffahrt zur Schubschifffahrt über. Auf der unteren und mittleren Donau verkehren Schubverbände bis zu 20 000 t Ladung. Der Stand der Flotte am 31. Dezember 1988 ist in Tabelle 1 dargestellt⁶⁾.

Verkehr

Vor dem Zweiten Weltkrieg betrug das auf der Donau beförderte Güteraufkommen noch 7 Mio t, 1950 bereits knapp 10 Mio t. Bis 1988 erreichte es 83 Mio t. Dabei transportierte die Donauschifffahrt bei weitem noch nicht so viel wie die Rheinschifffahrt, die 1988 auf dem deutschen Rhein 197,8 Mio t beförderte. Die auf der Donau von den Flotten der acht Donaustaaten erbrachten Verkehrsleistungen stiegen von 1950 bis 1988 von insgesamt 4,3 Mrd tkm auf insgesamt 31,9 Mrd tkm. Von

dieser Gesamtleistung entfielen 1988 (in Klammern die Angaben für 1950) auf die Schiffe

der Sowjetunion	35,9% (35,8%)
Rumäniens	15,4% (15,4%)
Jugoslawiens	12,4% (18,3%)
der Tschechoslowakei	10,9% (9,4%)
Österreichs	9,7% (4,2%)
Ungarns	7,4% (11,7%)
Bulgariens	7,4% (3,6%)
und der Bundesrepublik Deutschland	0,9% (1,6%)

Von der Verkehrsleistung 1988 von 31,9 Mrd tkm wurden insgesamt 23,0 Mrd tkm oder 72,1% von der Schubschifffahrt erbracht; 1976 betrug dieser Anteil 48,5%. Dagegen wurden 1986 an der deutsch-niederländischen Grenze nur 20% aller Ladungstonnen auf Schubverbänden transportiert⁷⁾.

Zum weiteren Vergleich sei erwähnt, daß die gesamte Binnenschifffahrt innerhalb der Bundesrepublik Deutschland 1988 eine Verkehrsleistung von 52,9 Mrd tkm erzielte.

An Gütern wurden 1988 von den acht Donauländern vor allem Eisenerz und Schrott, Metalle und feste Brennstoffe über die Donauschifffahrt ein- und ausgeführt. Im innerstaatlichen Verkehr wurden insbesondere Sand und Kies, Eisenerz und Schrott sowie Kalk, Zement und andere Baustoffe befördert.

Betrachtet man den auf der Donau 1988 abgewickelten Güterverkehr der acht Donauländer untereinander und mit anderen Ländern, so steht an der Spitze der Versandländer die

Sowjetunion	mit 14,3 Mio t vor
Rumänien	mit 3,0 Mio t,
der Tschechoslowakei	mit 2,2 Mio t
Ungarn	mit 2,1 Mio t
Österreich	mit 1,7 Mio t
Jugoslawien	mit 1,4 Mio t
Bulgarien	mit 1,0 Mio t
und der Bundesrepublik Deutschland	mit 0,2 Mio t.

Tabelle 1: Stand der Donauflotte am 31. 12. 1988

Staat	Schleppschiffe				Güter- und Tankschiffe mit eigenem Antrieb				Güter- und Tankschiffe ohne eigenen Antrieb				Summe	
	Anzahl	Motorleistung		Anzahl	Tragfähigkeit in Tonnen		insgesamt	durchschnittlich	Anzahl	Tragfähigkeit in Tonnen		Anzahl	Tragfähigkeit in Tonnen	Motorleistung in kW
		insgesamt	durchschnittlich		insgesamt	durchschnittlich				insgesamt	durchschnittlich			
Sowjetunion	81	120 333	1 486	82	296 275	3 613	204 542	2 494	886	991 748	1 119	1 049	1 288 023	324 875
Rumänien	397	194 419	490	109	37 191	341	23 866	219	1 534	1 547 384	1 009	2 040	1 584 575	218 285
Bulgarien	23	25 872	1 125	-	-	-	-	-	198	294 031	1 485	221	294 031	25 872
Jugoslawien	284	89 415	315	83	67 558	814	29 551	356	792	684 272	864	1 159	751 830	118 966
Ungarn	84	45 683	544	59	29 708	504	8 569	145	306	307 289	1 004	449	336 997	54 252
Tschechoslowakei	43	39 644	922	12	23 718	1 977	13 702	1 142	254	345 719	1 361	309	369 437	53 346
Österreich	23	13 730	597	39	45 485	1 166	31 286	802	181	218 085	1 205	243	263 570	45 016
Bundesrepublik Deutschland	17	3 035	179	25	14 157	566	10 812	432	26	33 583	1 292	68	47 740	13 847
Summe	952	532 131	559	409	514 092	1 257	322 328	788	4 177	4 422 111	1 059	5 538	4 936 203	854 459

Dagegen rangiert unter den Empfangsländern in diesem Güterverkehr (in Klammern ist das jeweils erste Exportland angegeben)

Rumänien

mit 10,4 Mio t

(darunter 9,3 Mio t aus Nichtdonauländern über das Schwarze Meer) vor

der Sowjetunion

mit 6,5 Mio t

(darunter 2,4 Mio t aus Nichtdonauländer über das Schwarze Meer),

Österreich

mit 5,5 Mio t

(darunter 2,4 Mio t aus der Sowjetunion),

Bulgarien

mit 3,4 Mio t

(darunter 3,3 Mio t aus der Sowjetunion),

Jugoslawien

mit 3,1 Mio t

(darunter 2,2 Mio t aus der Sowjetunion),

der Tschechoslowakei

mit 2,1 Mio t

(darunter 1,6 Mio t aus der Sowjetunion),

Ungarn

mit 1,8 Mio t

(darunter 1,7 Mio t aus der Sowjetunion) und

der Bundesrepublik Deutschland

mit 1,3 Mio t

(darunter 0,4 Mio t aus Ungarn).

Für den innerstaatlichen Verkehr ergibt sich diese Reihenfolge:

Rumänien	22,0 Mio t
Jugoslawien	11,0 Mio t
Sowjetunion	6,9 Mio t
Tschechoslowakei	6,2 Mio t
Ungarn	5,5 Mio t
Bulgarien	0,8 Mio t
Österreich	0,6 Mio t
Bundesrepublik Deutschland	0,2 Mio t ⁹⁾

Umschlag

Die Summe des Umschlages aller Donauhäfen 1988 ist in Tabelle 2 nach Gütergruppen aufgegliedert.

Zu den Donauhäfen mit einem Umschlag von mindesten 3 Mio t im Jahre 1988 zählen (in Klammern jeweils die größte Gütergruppe aus der Gliederung nach Tabelle 2)

Galatz (= Galati, R)

15,7 Mio t (darunter 7,6 Mio t Eisenerze und Schrott, überwiegend als Import)

Reni (SU)

12,8 Mio t (darunter 4,3 Mio t Eisenerze und Schrott, überwiegend als Export)

Ismail (SU)

9,5 Mio t (darunter 5,4 Mio t Eisenerze und Schrott, überwiegend als Export)

Budapest (H)

7,1 Mio t (darunter 5,9 Mio t Sand und Kies, überwiegend innerstaatlich)

Preßburg (= Bratislava, CS)

6,9 Mio t (darunter 4,5 Mio t Sand und Kies, innerstaatlich ankommend)

Ust-Dunaisk (SU)

6,1 Mio t (darunter 3,2 Mio t aus Spezialtransporten, hauptsächlich als Import und Export)

Linz (A)

5,3 Mio t (darunter 2,1 Mio t Eisenerze und Schrott als Import)

Mohács-Baja (H)

3,8 Mio t (darunter 3,5 Mio t Sand und Kies, innerstaatlich)

Komorn (= Komárno, CS)

3,5 Mio t (darunter 1,7 Mio t Sand und Kies, innerstaatlich ankommend⁹⁾).

4. Fahrgastschifffahrt

Die Donau ist nicht nur ein bedeutender Gütertransportweg; sie ist mit den kulturellen und landschaftlichen Sehenswürdigkeiten an ihren Ufern auch Anziehungspunkt für Erho-

lungssuchende und Touristen. Auf der oberen Donau floriert der Touristenverkehr.

Auf der mittleren und unteren Donau sind Gruppenreisen im internationalen Fahrgastverkehr zahlreich. Von besonderer Attraktion sind hierbei die Fahrten durch das Eiserner-

Tabelle 2: Umschlag 1988 in den Donauhäfen nach Gütern (in 1000 t)

Gütergruppen	abgehend			ankommend			Summe	
	Summe	davon:		Summe	davon:		in %	
		Export	inner-staatl. Verkehr		Import	inner-staatl. Verkehr		
1. Getreide	1 022,6	841,7	180,9	1 205,9	843,9	362,0	2 228,5	1,6
2. Frische Früchte und frisches Gemüse	6,7	6,7	-	66,1	66,1	-	72,8	0,1
3. Andere Lebensmittel, Getränke, Tabak	351,7	321,6	30,1	328,0	188,0	140,0	679,7	0,5
4. Öle, Fette, Ölfrüchte	146,3	146,3	-	18,1	18,1	-	164,4	0,1
5. Holz, Kork	1 588,7	1 293,9	294,8	836,0	465,8	370,2	2 424,7	1,7
6. Dünger	678,1	524,0	154,1	1 553,8	1 457,5	96,3	2 231,9	1,6
7. Sand und Kies	17 157,3	80,8	17 076,5	23 400,5	129,9	23 270,6	40 557,8	28,8
8. Eisenerze, Schrott	12 630,7	6 822,4	5 808,3	25 143,5	15 105,5	10 038,0	37 774,2	26,8
9. Erze ohne Eisenerze	138,4	136,4	2,0	1 086,3	1 076,3	10,0	1 224,7	0,9
10. Andere Rohstoffe	2 112,8	2 104,8	8,0	259,1	48,7	210,4	2 371,9	1,7
11. Feste Brennstoffe	2 925,1	2 673,6	251,5	5 742,3	5 504,7	237,6	8 667,4	6,2
12. Rohöl	1 096,7	906,0	190,7	1 136,1	945,4	190,7	2 232,8	1,6
13. Mineralölzeugnisse, Gas	1 996,3	494,3	1 502,0	1 936,8	637,8	1 299,0	3 933,1	2,8
14. Teer, Kohle- und Erdgas-derivate	47,4	-	47,4	49,4	2,0	47,4	96,8	0,1
15. Chemische Produkte	1 081,7	1 081,7	-	1 169,1	958,8	210,3	2 250,8	1,6
16. Kalk, Zement, andere Baustoffe	9 882,7	186,3	9 696,4	6 069,5	375,1	5 694,4	15 952,2	11,3
17. Metalle	7 502,4	7 213,3	289,1	4 783,7	4 484,5	299,2	12 286,1	8,7
18. Fertigwaren aus Metall	64,9	63,4	1,5	380,2	375,7	4,5	445,1	0,3
19. Maschinen, Transportmittel	414,6	414,5	0,1	408,8	408,8	-	823,4	0,6
20. Andere Fertigwaren	556,8	527,5	29,3	490,2	443,6	46,6	1 047,0	0,7
21. Spezialtransporte	1 643,0	1 073,4	569,6	1 656,1	1 129,8	526,3	3 299,1	2,3
Summe	63 044,9	26 912,6	36 132,3	77 719,5	34 666,0	43 053,5	140 764,4	100,0

Tor. In Jugoslawien, Bulgarien und Rumänien stellt die regelmäßige Fahrgastschiffahrt, auch soweit sie die Grenzen überschreitet, ein wichtiges Transportmittel für die breite Bevölkerung dar. Der Touristenverkehr tritt demgegenüber zurück. An der unteren Donau und im Mündungsgebiet ist die Schiffahrt sogar das hauptsächlich öffentliche Verkehrsmittel für die Anwohner.

Die Flotte ist in Tabelle 3, ihre Verkehrsleistung im Jahre 1988 in der Grafik Seite 11 dargestellt¹⁰).

5. Ausblick

Seit der Unterzeichnung der Belgrader Akte 1948 ist die Leistungsfähigkeit der Donau als Verkehrsader Südosteuropas auf vielen Ge-

bieten gestiegen, unter anderem durch den Ausbau der Staustufen sowie durch die Erweiterung und Modernisierung der Flotte und ihres Betriebes. Der politische Umbruch und die damit verbundenen Wirtschaftsreformen in den ehemaligen Staatshandelsländern bieten günstige Voraussetzungen für die Entwicklung des Binnenschiffsverkehrs auf der Donau. Im Jahre 1989 konnte im grenzüberschreitenden Verkehr auf der deutschen Donau bereits eine Steigerung von 5,6% erreicht werden, die unter anderem aus der Zunahme des Verkehrs mit Ungarn (+ 15,6%), Jugoslawien (+ 12,8%), Rumänien (+ 22,3%) und der Sowjetunion (+ 59,7%) resultierte⁴).

Anfang der 90er Jahre wird die Donau über den Main-Donau-Kanal mit dem Rheinstromgebiet verbunden sein. Die Industrie, die Reeder und die Häfen beider Stromgebiete stellen

Tabelle 3: Fahrgastschiffe und Fahrgastschiffahrtlinien auf der Donau im Jahre 1988.

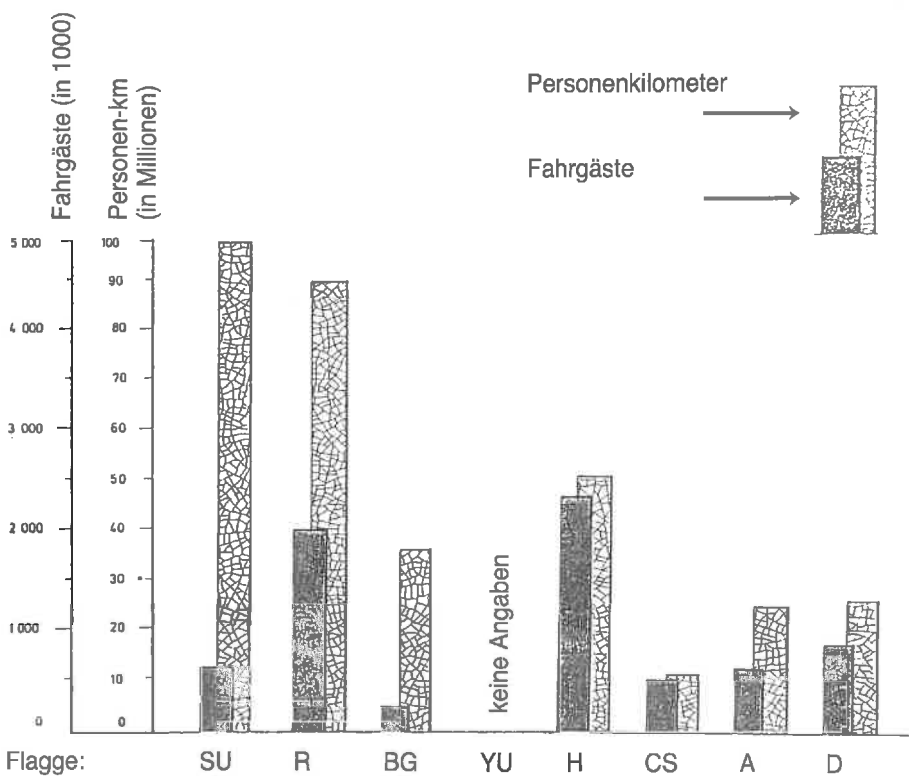
Flagge	Anzahl der Fahrgastschiffe	Anzahl der Fahrgastplätze	Anzahl der Fahrgastschiffahrtlinien		
			innerstaatlich	grenzüberschreitend	Summe
Sowjetunion	23	3 137	3	3	6
Rumänien	32	4 494	14	-	14
Bulgarien	10	1 059	3	2	5
Jugoslawien*	-	-	-	-	-
Ungarn	42	7 951	10	2	12
Tschechoslowakei	11	1 838	2	3	5
Österreich	11	7 654	9	6	15
Bundesrepublik Deutschland	19	8 743	4	2	6
Summe*	148	34 876	45	18	63

* für YU liegen keine Angaben vor

sich seit geraumer Zeit auf die neuen Möglichkeiten ein. Hinzu kommt fast gleichzeitig, mit Beginn des Jahres 1993, eine weitgehende Liberalisierung des Marktes innerhalb der EG; auch die damit verbundenen Chancen werden

den Verkehr im Rhein- und Donaugebiet beleben. Viele Völker Europas, in Ost und West, sehen diesen beiden historischen Ereignissen der nahen Zukunft mit großer Spannung entgegen.

Grafik: Anzahl der beförderten Personen und der geleisteten Personenkilometer 1988.



Anmerkungen und Quellen

- 1) Zur Vorgeschichte der Belgrader Akte von 1948 siehe Sengpiel: Der Main-Donau-Kanal, im Mitteilungsblatt Nr. 57 des Deutschen Kanal- und Schiffsvereins Rhein-Main-Donau, Nürnberg, März 1988, auch abgedruckt in Zeitschrift für Binnenschifffahrt und Wasserstraßen Nr. 4 vom Juli 1988 (1) und Seif: 30 Jahre Belgrader Schiffsakte, in Zeitschrift für Binnenschifffahrt und Wasserstraßen Nr. 5/78 (2).
- 2) Zur Geographie des Donaoraumes vergleiche die Karte in (1).
- 3) Näheres zur Konvention und zur Kommission vergleiche (1), (2).
- 4) Näheres zu den Verträgen siehe (1).
- 5) Näheres zu den Verträgen siehe (1).
- 6) Näheres zur Donauflotte in (2) und in Donaukommission: Annuaire statistique de la Commission du Danube pour 1988, Budapest 1990 (3) sowie in Wasser- und Schifffahrtsdirektion Süd: Verkehrsbericht 1989 für die Bundeswasserstraßen Main, Main-Donau-Kanal und Donau vom 19. März 1990 (4).
- 7) Wasser- und Schifffahrtsdirektion West: Information über Bundeswasserstraßen und Schifffahrt, Münster 1987 (5).
- 8) Näheres zum Verkehr in (2), (3) und Der Bundesminister für Verkehr: Bundeswasserstraßen und Schifffahrt 1988, Bonn 1989 (6); Zum Verkehr auf der deutschen Donau, dem Main-Donau-Kanal und dem Main 1989 vergleiche (4).
- 9) Näheres zum Umschlag in (3), (4).
- 10) Näheres zur Fahrgastschifffahrt in (3) und Abschnitt 6 in Helmut Betz: Die Schifffahrt auf der oberen Donau, abgedruckt in Schifffahrt und Technik 10/84 (7).

Die Ordnung der Schifffahrt auf der Bundeswasserstraße Donau

von Regierungsdirektor Dr. Gerhard Fleskes, Wasser- und Schifffahrtsdirektion Süd, Würzburg

Für die Ordnung der Schifffahrt auf der Bundeswasserstraße Donau, die von Kelheim (Donau-km 2414,700) bis zur deutsch-österreichischen Grenze bei Jochenstein reicht, ist die Wasser- und Schifffahrtsdirektion Süd in Würzburg mit dem ihr nachgeordneten Wasser- und Schifffahrtsamt Regensburg zuständig.

Zur Ordnung der Schifffahrt gehört vor allem die Schifffahrtspolizei; diese ist im Gesetz über die Aufgaben des Bundes auf dem Gebiet der Binnenschifffahrt (BinSchAufgabenG, Fassung vom 04. 08. 1986, BGBl. I S. 1270; hier § 1, Abs. 1 Nr. 2) definiert als

- die Abwehr von Gefahren für die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs (= engerer Begriff der Schifffahrtspolizei) und
- die Verhütung von der Schifffahrt ausgehender Gefahren (= erweiterter Begriff der Schifffahrtspolizei; dieser umfaßt insbesondere auch Maßnahmen für den Umweltschutz).

Zur Schifffahrtspolizei gehört vor allem die Verkehrsregelung; die Verkehrsregeln sind in erster Linie in der Donauschifffahrtspolizei-Verordnung vom 18. 03. 1970 (BGBl. I S. 297), zuletzt geändert durch Verordnung vom 19. 02. 1985 (BGBl. I S. 387) enthalten.

Der Erste Teil der Donauschifffahrtspolizei-Verordnung enthält Begriffe und Regelungen, die in allen Donaustaaten gleich sind. Der Zweite Teil enthält Sonderbestimmungen nur für die deutsche Donau, zum Beispiel Verkehrsregelungen für bestimmte Streckenabschnitte. Die acht Anlagen zur Donauschifffahrtspolizei-Verordnung haben ebenfalls in allen Donaustaaten gleichen Inhalt; sie enthalten Nationalitätskennzeichen der Schiffe (Anlage 1 der Verordnung), Form und Gestaltung der Einsenkungsmarken und Tiefgangsanzeiger (Anlage 2 der Verordnung), Tag- und Nachtbezeichnungen der Fahr-

zeuge, wie Lichter, Tafeln, Flaggen und Notzeichen (Anlage 3 der Verordnung), Definitionen gefährlicher Güter (Anlagen 4 und 5 der Verordnung), Schallzeichen (Anlage 6 der Verordnung), Schifffahrtszeichen für die Verkehrsregelung (Anlage 7 der Verordnung) und Fahrwasserzeichen (Anlage 8 der Verordnung).

Der erweiterte Begriff der Schifffahrtspolizei betrifft Abwehr schädlicher Einwirkungen auf die Umwelt, soweit sie von der Schifffahrt ausgehen, zum Beispiel Lärm, Abgase, Ölverlust und andere schädliche Emissionen. Für den Bereich der Donau fehlt es hierzu noch an genauen Rechtsgrundlagen; so gibt es zum Beispiel keine Grenzwerte für Lärmemissionen. Dies hängt mit dem internationalen Charakter der Donauschifffahrt zusammen; alle Donaustaaten müssen sich noch auf einheitliche Regelungen einigen. Insoweit sind Maßnahmen der Schifffahrtspolizeibehörde erst bei Nachweis einer konkreten Gefahr rechtlich zulässig.

Ein besonders wichtiges Kapitel der Schifffahrtspolizei betrifft die Beförderung gefährlicher Güter auf der Donau. Zu den gefährlichen Gütern im Sinne des Verkehrsrechts gehören solche, die feuergefährlich, ätzend, explosiv oder radioaktiv sind. Die feuergefährlichen Güter sind in Anlage 4 zur Donauschifffahrtspolizei-Verordnung definiert; ein dafür maßgeblicher Wert ist der Flammpunkt (100° Celsius und weniger). Bei den explosionsgefährlichen Gütern spielen die Beförderungsmengen eine wichtige Rolle (Anlage 5 der Verordnung).

Daneben werden Güter befördert, die zwar nicht gefährlich im Sinne des Transportrechts sind, wohl aber schädliche Auswirkungen auf das Flußwasser haben, sogenannte wassergefährdende Stoffe; hierzu gehören zum Beispiel Heizöl (mit niedrigem Flammpunkt) und gewisse Düngemittel. Für die Volkswirtschaft

sind Transporte dieser Güter, vor allem Mineralölprodukte und chemische Erzeugnisse, unerlässlich. Aus Sicherheitsgründen ist der Transport auf dem Wasserweg zu empfehlen. Während es für den Rhein und die anderen Bundeswasserstraßen hinsichtlich der Beförderung gefährlicher Güter mit Binnenschiffen erschöpfende Regelungen gibt, nämlich die Gefahrgutverordnung-Binnenschiffahrt (Fassung vom 30. 06. 1977, BGBl. I S. 1119; zuletzt geändert durch Verordnung vom 16. 03. 1989, BGBl. I S. 489), die auf einem entsprechenden internationalen Abkommen der Rheinuferstaaten beruht (dem sogenannten ADN), fehlt für die internationale Donauschiffahrt noch eine derartige umfassende Regelung. Eine solche Regelung (ADN-Donau) ist jedoch in Vorbereitung; bis zu ihrem Inkrafttreten werden noch einige Jahre vergehen. Bis dahin müssen die schiffahrtspolizeilichen Maßnahmen auf Verhütung konkreter Gefahren bedacht sein; in diesem Zusammenhang wird der Zustand in- und ausländischer Schiffe, die gefährliche Güter befördern, sorgfältig beobachtet, dies betrifft in erster Linie die Tankschiffe. Bei schwerwiegenden Mängeln wird Weiterfahrt untersagt oder nur mit Auflagen gestattet.

Die wiederholt angeregte Ausdehnung der Gefahrgutverordnung Binnenschiffahrt auf die Bundeswasserstraße Donau ist aus politischen Gründen nicht zu verwirklichen, da dies den grenzüberschreitenden Verkehr mit anderen Donauländern berühren würde.

Im übrigen gilt für den internationalen Donauverkehr, daß Papiere für Schiffe und Besatzungen in allen Donaustaaten gegenseitig anerkannt werden. Die Bundesrepublik Deutschland hat aber die Regierungen der anderen Donaustaaten durch zwei Verbalnoten 1984 und 1989 darauf hingewiesen, daß für das Befahren der deutschen Donaustrecke insbesondere Tankschiffe einen gewissen Mindest-

sicherheitsstandard haben müssen. Daraufhin konnte in der Tat festgestellt werden, daß der technische Zustand der ausländischen Tankschiffe insgesamt besser geworden ist.

Es sei noch bemerkt, daß Schiffe, die von der Donau in den Main-Donau-Kanal einfahren, ein Binnenschiffsattest oder ein Rheinattest haben müssen. Dies bedeutet, diese Schiffe müssen den Bestimmungen über Bau und Ausrüstung entsprechen, die auf den deutschen Binnenwasserstraßen des Rheinstromgebietes gelten. Diese stellen erheblich strengere Anforderungen als die zur Zeit auf der Donau geltenden Regelungen.

Weiterhin gehört zur Schifffahrtspolizei das Patentwesen. Patent ist ein Sammelbegriff für die persönlichen Befähigungszeugnisse in der Binnenschiffahrt. Zum Patentwesen gehört die Durchführung der Patentprüfung; Einzelheiten sind in der Binnenschifferpatentverordnung vom 07. 01. 1981 (BGBl. I S. 1333; letzte Änderung vom 13. 04. 1988, BGBl. I S. 1747) geregelt. Die Einführung eines Radarpatentes auf der Donau sowie zusätzliche Qualifikationsnachweise für die Beförderung gefährlicher Güter, wie auf den anderen deutschen Wasserstraßen seit diesem Jahr vorgeschrieben, werden erwogen. Die Sportbootführerscheine (für den Binnenbereich gemäß Verordnung vom 22. 03. 1989, BGBl. I S. 536) werden von den Wassersportverbänden erteilt, die gemäß § 3a Binnenschiffahrtsgesetz mit dieser hoheitlichen Aufgabe betraut wurden; sie unterstehen dabei der Rechts- und Fachaufsicht der Verwaltung.

Als Sonderstelle besteht beim Wasser- und Schifffahrtsamt eine Schiffsuntersuchungskommission (die ihren Aufgaben nach dem TÜV im Kraftfahrzeugwesen vergleichbar ist). Bei Schiffsneubauten, bei Umbauten, in gewissen Zeitabständen und bei Erweiterung des Fahrtgebietes eines Schiffes (zum Beispiel wenn ein Donauschiff auch den Main-

Donau-Kanal befahren soll) prüft die Schiffsuntersuchungskommission den ordnungsgemäßen Bauzustand und die Ausrüstung des Schiffes und stellt die vorgeschriebenen Schiffspapiere (Schiffszeugnis oder Attest, evtl. gewisse Zusatzpapiere für die Eignung zur Beförderung gefährlicher Güter) aus.

Verkehrssicherheit des Schiffes und Arbeitssicherheit an Bord (für letzteres ist die Binnenschiffahrts-Berufsgenossenschaft zuständig) decken sich nicht, jedoch überschneiden sich vielfach. Daher ist auf diesem Gebiet vertrauensvolle Zusammenarbeit mit den Fachleuten der Berufsgenossenschaft wichtig. Auch mit der Klassifikationsgesellschaft Germanischer Lloyd besteht bei der Schiffsuntersuchung eine enge Zusammenarbeit.

Als weitere Sonderstelle besteht beim Wasser- und Schiffsamt Regensburg ein Schiffseichamt. Dieses wird bei Neubauten und Umbauten tätig und erfüllt die Aufgaben der Schiffseichung und Schiffsvermessung. Die schiffahrtspolizeilichen Vollzugsaufgaben

werden auf der deutschen Donau von der bayerischen Wasserschutzpolizei wahrgenommen, und zwar auf Grund einer zwischen dem Bund und dem Freistaat Bayern abgeschlossenen Verwaltungsvereinbarung. Die Wasserschutzpolizei, die auch noch andere Aufgaben hat (allgemeine Polizeiaufgaben, Fahndungen nach Personen und Sachen, Aufgaben im Zusammenhang mit der Gewässerreinigung) überwacht den Schiffsverkehr und besondere Veranstaltungen, führt die gebotenen Kontrollen (insbesondere der Papiere für Schiff und Besatzung) durch, ist bei Unfällen als erstes zur Stelle, und berichtet jeden Monat zusammenfassend an die Wasser- und Schiffsamtsdirektion. An der Bundeswasserstraße Donau gibt es drei Wasserschutzpolizeistationen, nämlich in Regensburg, Deggendorf und Passau, die eng mit den Stellen der Wasser- und Schiffsamtsverwaltung des Bundes (Wasser- und Schiffsamt Regensburg und nachgeordnete Außenbezirke) zusammenarbeiten.

Verkehrsbericht 1989 für die Bundeswasserstraßen Main, Main-Donau-Kanal und Donau

Verkehr auf Main, Main-Donau-Kanal und Donau

1. Beförderte Gütermenge

Die Binnenschifffahrt auf Main und Main-Donau-Kanal blieb mit einer beförderten Menge von 18,537 Mio t um 5,7% hinter dem Vorjahresergebnis zurück. Dabei ergab der Wechselverkehr mit dem Rhein einen Rückgang von 3,4%, während der interne Verkehr um 21,5% zurückging (Tabelle 1).

Diese Einbußen trotz hervorragender Konjunktur und eisfreier Fahrt in den Wintermonaten sind vor allem mit den geringeren Auslastungsmöglichkeiten der Schiffe infolge niedrigerer und wechselhafter Rheinwasserführungen zu erklären; so waren die beladenen Güterschiffe im Rhein-Main-Wechsel-

verkehr durchschnittlich nur mit 66,7% ausgelastet gegenüber 73,3% im Jahre 1988. Die erheblichen Verluste bei den schiffsaffinen Güterhauptgruppen Kohle (– Leerraum 19,8%) und Mineralölprodukte (– 11,3%), aber auch bei Erzen und Schrott (– 8,6%), Eisen und Stahl (– 3,0%) sowie bei den Investitionsgütern (– 6,4%) konnten durch die Zunahmen bei den land- und forstwirtschaftlichen Produkten, insbesondere Getreide (+ 29,0%), Düngemitteln (+ 17,7%), Steinen und Erden (+ 4,6%) sowie bei den chemischen Erzeugnissen (+ 2,4%) nicht wettgemacht werden. Der Güterverkehr auf der deutschen Donau weitete sich wie in den beiden Vorjahren auf 2,870 Mio t aus und erzielte gegenüber 1988

Tabelle 1: Beförderte Gütermengen

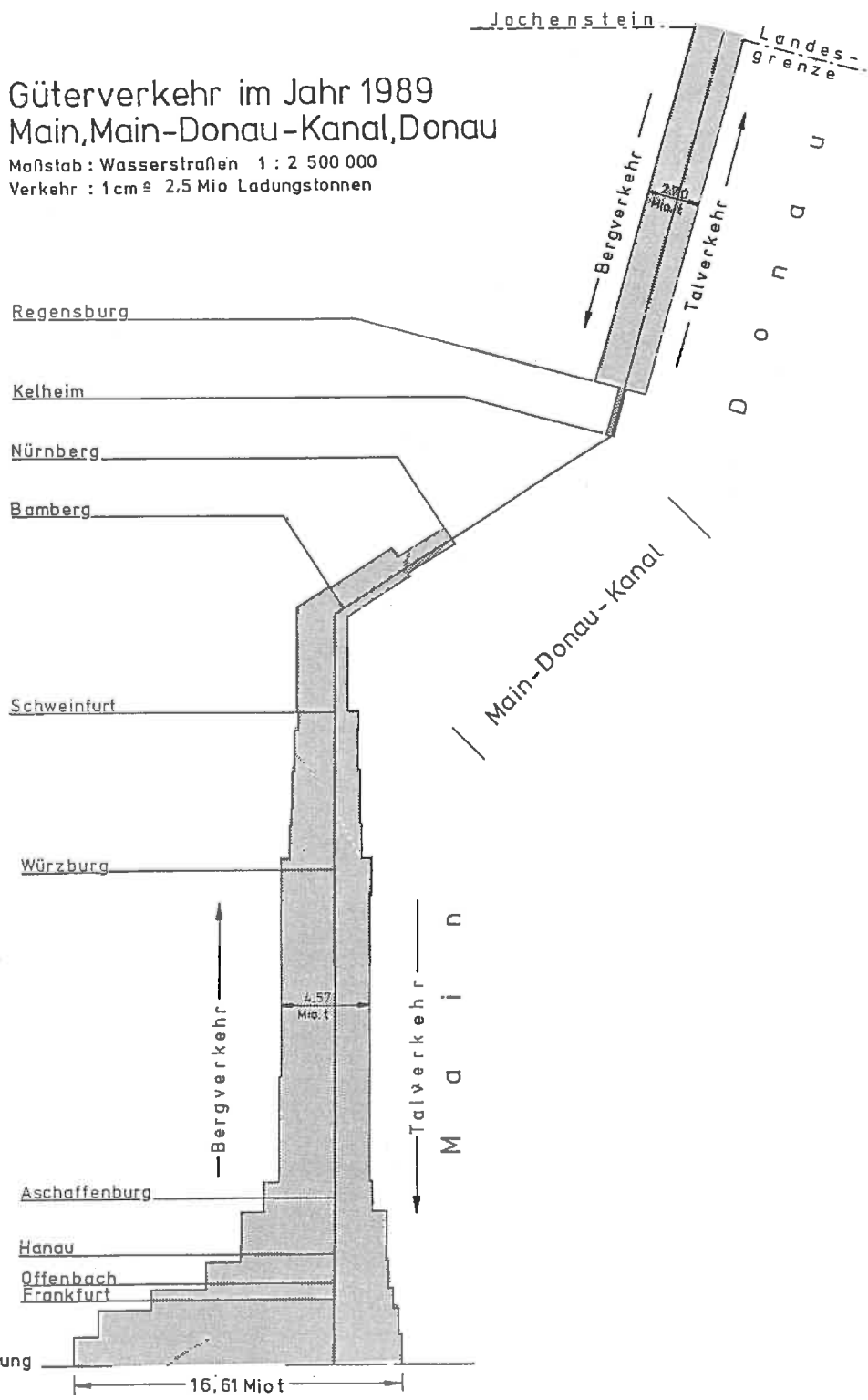
	1989	1988	Veränderung
	(Mio t)		1989/88 (%)
<u>Main und Main-Donau-Kanal</u>			
– Wechselverkehr mit dem Rhein	16,612	17,202	– 3,4
– interner Verkehr	1,925	2,454	– 21,5
insgesamt:	18,537	19,656	– 5,7
<u>Donau</u>			
– grenzüberschreitender Verkehr	2,703	2,560	+ 5,6
– innerdeutscher Verkehr	0,167	0,213	– 21,5
insgesamt:	2,870	2,773	+ 3,5

Tabelle 2: Die verkehrsreichsten Schleusen an den Binnenwasserstraßen im Bundesgebiet

Schleuse	1989	1988
	(Mio Ladungstonnen)	
Kostheim (Main)	16,6	17,2
Koblenz (Mosel)	16,4	14,5
Duisburg-Meiderich und Ruhrschleuse (Rhein-Herne-Kanal)	15,7	15,8
Friedrichsfeld (Wesel-Datteln-Kanal)	15,7	13,2
Münster (Dortmund-Ems-Kanal)	14,8	13,8

Güterverkehr im Jahr 1989 Main, Main-Donau-Kanal, Donau

Maßstab : Wasserstraßen 1 : 2 500 000
Verkehr : 1 cm $\hat{=}$ 2,5 Mio Ladungstonnen



einen Zuwachs von 3,5%. Die Zunahme geht zurück auf den grenzüberschreitenden Verkehr (+ 5,6%), während der innerdeutsche Verkehr um 21,5% abnahm. Die robuste binnenländische Konjunktur zusammen mit den

langsam greifenden Wirtschaftsreformen der ehemaligen Staatshandelsländer ergaben überdurchschnittliche Zunahmen im Verkehr mit Ungarn (+ 15,6%), Jugoslawien (+ 12,8%), Rumänien (+ 22,3%) und der UdSSR

Tabelle 3: Güterumschlag der Häfen und Umschlagstellen

<u>Main</u>	1989 (Mio t)	1988	Veränderung 1989/88 (%)
<u>Mainmündung bis Aschaffenburg</u> (km 88,0)			
Frankfurt	4,05	4,03	+ 0,5
Offenbach	0,72	0,72	- 0,0
Hanau	1,35	1,24	+ 8,5
Aschaffenburg	0,97	1,21	- 19,6
sonst. Häfen und Umschlagstellen	5,15	5,52	- 6,7
insgesamt:	12,24	12,72	- 3,8
<u>Oberhalb Aschaffenburg</u> (km 88,00 bis 387,69)			
Würzburg	0,82	0,86	- 4,3
Schweinfurt	0,60	0,50	+ 20,0
sonst. Häfen und Umschlagstellen	4,12	4,05	+ 1,6
insgesamt:	5,54	5,41	+ 2,4
Main insgesamt:	17,77	18,13	- 2,0
<u>Main-Donau-Kanal</u>			
Bamberg	0,72	0,72	- 0,8
Nürnberg	1,03	1,05	- 1,8
sonst. Häfen und Umschlagstellen	0,75	1,63	- 54,1
Main-Donau-Kanal insgesamt:	2,50	3,40	- 26,6
<u>Donau</u>			
Kelheim	0,31	0,18	+ 75,6
Regensburg	1,94	1,94	+ 0,1
Deggendorf	0,37	0,31	+ 18,8
sonst. Häfen und Umschlagstellen	0,39	0,55	- 28,5
Donau insgesamt:	3,01	2,97	+ 1,3

(+ 59,7%), während der Verkehr mit Österreich um 2,3%, der CSSR um 31,7% und Bulgarien um 8,6% zurückblieb. Der Ro-Ro-Verkehr mit Bulgarien verfehlte mit - 1,8% nur knapp das gute Vorjahresergebnis. Die überdurchschnittlichen Zunahmen bei den Güterhauptgruppen Nahrungs- und Futtermittel, Erze und Metallabfälle, Eisen einschließlich Stahl und NE-Metalle, Steine und Erden, Düngemittel, chemische Erzeugnisse und Investitionsgüter wurden durch den Rückgang bei den land- und forstwirtschaftlichen Erzeugnissen, Kohle sowie Erdöl und Mineralölzeugnissen abgeschwächt.

Der Güterverkehr auf Main, Main-Donau-Kanal und Donau ist auf Seite 17 als Verkehrsverband grafisch dargestellt.

Unter den verkehrsreichsten Schleusen an den Binnenwasserstraßen im Bundesgebiet

konnte die Schleusengruppe Kostheim als Eingang zum Main ihre Spitzenposition knapp behaupten (Tabelle 2).

2. Güterumschlag der Häfen und Umschlagstellen

Der Güterumschlag am Main ist um 2,0% zurückgegangen. Der wesentlich stärkere Verlust von 26,6% am Main-Donau-Kanal erklärt sich daraus, daß die als Hochwasserfolgen 1988 angefallenen Sand- und Kiesbaggerungen aus den Sandfängen der Schleusen Bamberg und Hausen 1989 ausblieben.

Die deutschen Donauhäfen profitierten von dem erhöhten Verkehrsaufkommen im grenzüberschreitenden Verkehr. Unter ihnen meldeten die Häfen Kelheim (+ 75,6%), Deggen-dorf (+ 18,8%) und Passau (+22,0%) den stärksten Anstieg (Tabelle 3).

Tabelle 4: Güterumschlag nach Gütern in %

Lfd. Nr.	Güter	Main, Main-Donau-Kanal		Donau	
		1989	% 1988	1989	% 1988
0	Land-, forstwirtschaftliche und verwandte Erzeugnisse	4,3	3,0	0,2	0,3
1	Andere Nahrungs- und Futtermittel	3,9	3,8	5,5	4,2
2	Feste mineralische Brennstoffe	8,7	9,7	9,5	13,7
3	Erdöl, Mineralölzeugnisse	27,0	28,1	11,5	13,6
4	Erze und Metallabfälle	2,1	2,0	23,3	19,9
5	Eisen, Stahl u. NE-Metalle	0,9	0,8	16,1	13,9
6	Steine und Erden (einschl. Baustoffe)	40,2	41,7	21,1	23,2
7	Düngemittel	7,0	5,6	7,8	6,5
8	Chemische Erzeugnisse	5,2	4,7	1,6	1,5
9	Fahrzeuge, Maschinen und besondere Transportgüter	0,7	0,6	3,4	3,2
	insgesamt:	100,0	100,0	100,0	100,0

3. Umschlag nach Gütern

Die Aufgliederung des Güterumschlags nach den wichtigsten Gütern ist in Tabelle 4 dargestellt. Am Main und Main-Donau-Kanal weiteten sich die Anteile der land- und forstwirtschaftlichen Erzeugnisse sowie der Düngemittel aus, während die Sektoren Kohle, Erdöl und Benzin sowie Steine und Erden zurückgingen.

Auch an der Donau erreichten Kohle sowie Erdöl und Mineralölzeugnisse die größten Einbußen, während die Anteile Erze und Metallabfälle sowie Eisen, Stahl und Nichteisenmetalle sich deutlich ausweiten konnten.

4. Anteil der Flaggen an den beförderten Gütern

Wie die nachstehende Tabelle 5 zeigt, konnte am Main und Main-Donau-Kanal die Binnenflotte der Bundesrepublik Deutschland ihren Anteil um 1,2 Prozentpunkte ausweiten. Auch die niederländische Flotte konnte ihre Position – wie in den Vorjahren – weiter ausbauen.

An der Donau konnten die deutsche und die österreichische Flotte ihre prozentualen Vorjahresanteile nicht halten. Unter den übrigen Anliegerstaaten gelang es Ungarn und Jugoslawien, mit einem Zuwachs von 2,5 bzw. 2,0% Prozentpunkten ihre Marktanteile am stärksten zu erweitern.

Tabelle 5: Anteil der Flaggen an den beförderten Gütern

Heimatstaat	Main, Main-Donau-Kanal		Donau		
	1989	%	1989	%	1988
Bundesrepublik Deutschland	70,7	69,5	23,0		26,8
Niederlande	22,8	22,4	–		–
Schweiz	4,3	5,6	–		–
Belgien	1,8	2,2	–		–
Großbritannien	–	–	–		–
Frankreich	0,2	0,2	–		–
Österreich	–	–	34,1		35,0
Tschechoslowakai	–	–	2,1		2,1
Ungarn	–	–	12,4		9,9
Jugoslawien	–	–	14,4		12,4
Rumänien	–	–	7,1		6,7
Bulgarien	–	–	5,9		5,5
Sowjetunion	–	–	1,0		1,6
Sonstige	0,1	0,1	–		–
insgesamt:	100,0	100,0	100,0		100,0

5. Fahrgastschifffahrt

Wie im Vorjahr konnte die Fahrgastschifffahrt infolge der sehr günstigen Witterung während der Saison das Jahr mit steigenden Beförderungszahlen abschließen.

Dies gilt nach Mitteilungen einiger Unternehmen auch für das Gewerbe an Main und Main-Donau-Kanal. Die Donauflotte profitierte erstmals vom Kanal mit der Verkehrsfreigabe der

Altmühl von Riedenburg bis zu ihrer Mündung in die Donau bei Kelheim.

Auf der Bundeswasserstraße Donau wurden im innerdeutschen Verkehr 453 519 Personen (Vorjahr: 390 467) befördert, auf der nicht zur Bundeswasserstraße gehörenden Strecke Kelheim–Weltenburg 480 549 Fahrgäste (Vorjahr: 436 406). Im grenzüberschreitenden Verkehr bereisten die Donau 450 620 Personen (Vorjahr: 408 663).

Binnenverkehr im Bundesgebiet¹⁾

Nach ersten verfügbaren statistischen Angaben für 1989 wuchs das Transportvolumen des Binnenverkehrs im Bundesgebiet um 3,5% (Vorjahr: 5,2%). Die in Tonnenkilometern gemessene Verkehrsleistung stieg sogar um 6,3% (Tabelle 1), so daß die mittlere Transportweite des gesamten Güterfernverkehrs sich von 222 km im Vorjahr deutlich auf 240 km erhöhte.

Mit einem Wirtschaftswachstum von real 4,0% erzielte die Bundesrepublik den stärksten Schub seit 1979. Die weiter günstige Konjunktur, insbesondere der transportintensiven Branchen wie der Bau- und Montanindustrie, führte zu kräftigen Wachstumsimpulsen. Wie 1988 wurden Konjunktur und Transport durch einen milden Winter begünstigt. Kontraktiv wirkten die geringen Verkaufsmengen im Mineralöl- und Düngemittelbereich.

Die größte Dynamik unter den Verkehrsarten entwickelten die Transitverkehre, die bei Eisenbahn, Lastkraftwagen und Binnenschiff durchweg auf zweistellige Zuwachsraten kamen. Der Transit hat erstmals 1989 die Marke von 40 Mio t überschritten und damit mehr als 8% des gesamten grenzüberschreitenden Güterverkehrs erreicht. Die grenzüberschreitenden Gütertransporte mit Start und Ziel in der Bundesrepublik nahmen um 4,7% zu und waren damit wesentlich stärker als der Inlandfernverkehr, dessen Zuwachsrate nur auf 1,8% kam. Im gesamten Binnenverkehrsvolumen erzielten die Güterabteilungen folgende Veränderungsraten gegenüber dem Vorjahr:

- Steine und Erden, Baumaterialien + 7,6%
- Gewerbliche Fertigwaren, sonstige Güter + 6,5%

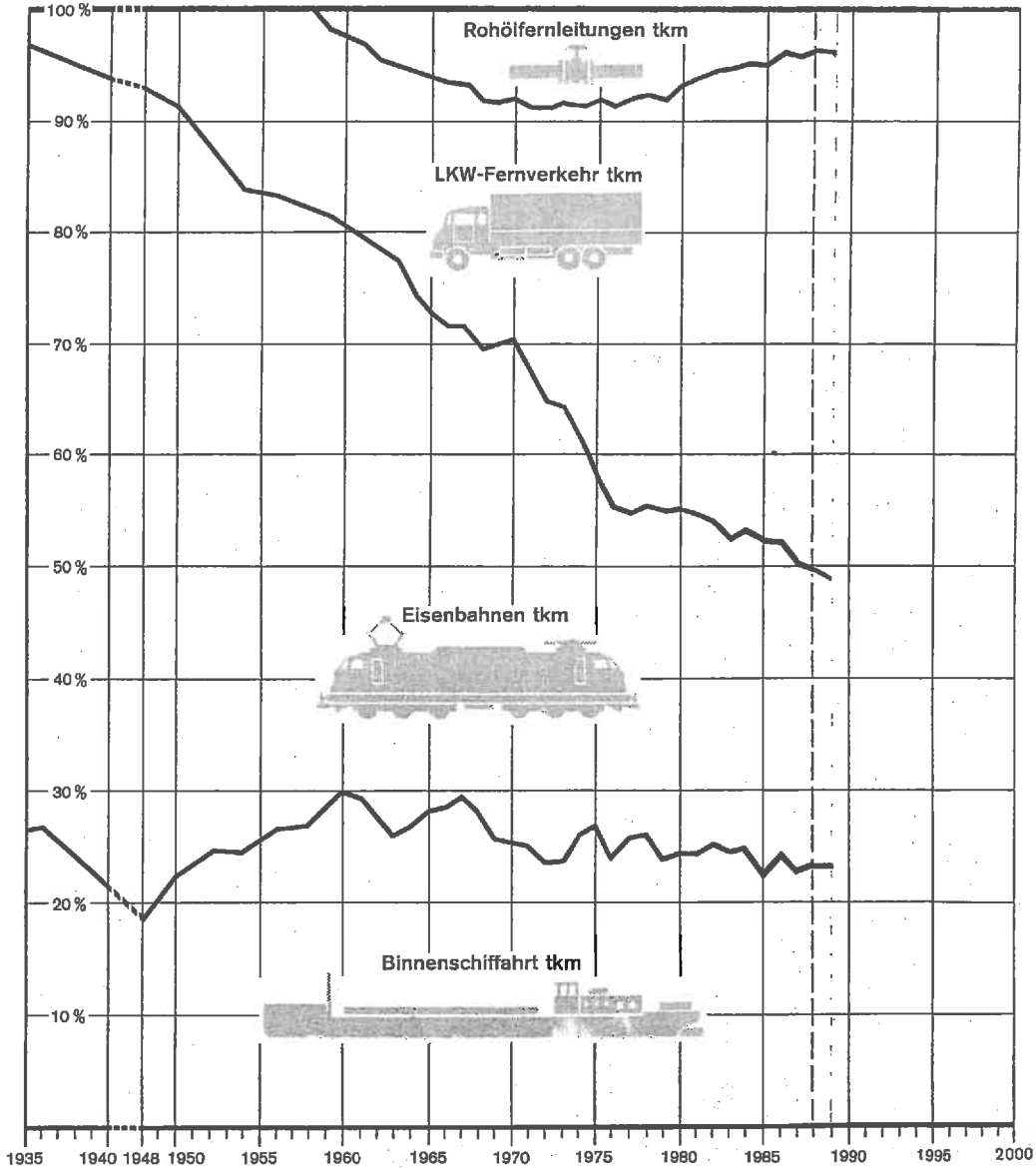
Tabelle 1: Beförderungsmengen und Verkehrsleistungen der Verkehrsträger

Verkehrsträger	Gütermenge			Verkehrsleistung		
	Mio t		Veränderung (%)	Mrd tkm		Veränderung (%)
	1989*)	1988	1989/88	1989*)	1988	1989/89*)
Straßengüterfernverkehr	415,0	390,5	+ 6,3	113,7	106,3	+ 7,1
Eisenbahnen (ohne Dienstgut- und Güterkraftverkehr)	307,3	302,2	+ 1,7	62,1	60,0	+ 3,4
Binnenschifffahrt	239,4	233,3	+ 2,6	55,8	52,9	+ 5,6
Mineralölfornleitungen	58,7	60,3	- 2,6	9,7	7,9	+ 23,9
insgesamt:	1020,4	986,3	+ 3,5	241,3	227,1	+ 6,3

*) Vorläufige Zahlen

¹⁾ Quellen: – Ifo-Institut für Wirtschaftsforschung, München: Wirtschaftskonjunktur 2/90; – Statistisches Bundesamt: Das Bruttosozialprodukt im Jahre 1989, abgedruckt im Bundesanzeiger vom 18. 01. 1990

Anteil der Hauptverkehrsträger am binnenländischen Güterfernverkehr



Bis 1940 Angaben reduziert auf das Gebiet der Bundesrepublik Deutschland

Verkehrsträger	1983		1984		1985		1986		1987		1988 ³⁾		1989 ³⁾		1990		1991		1992		
	Mrd tkm	%	Mrd tkm	%	Mrd tkm	%	Mrd tkm	%	Mrd tkm	%	Mrd tkm	%	Mrd tkm	%	Mrd tkm	%	Mrd tkm	%	Mrd tkm	%	
Binnenschifffahrt ¹⁾	49,1	24,5	52,0	24,7	48,2	22,5	52,2	24,0	49,7	22,9	52,9	23,3	55,8	23,1							
Eisenbahnen ²⁾	56,0	27,9	60,0	28,5	64,0	29,9	61,0	28,0	59,0	27,2	59,9	26,4	62,1	25,7							
LKW - Fernverkehr ²⁾	85,1	42,4	88,1	42,0	81,6	42,8	93,9	44,2	88,9	46,0	106,2	48,8	113,7	47,1							
Rohöfnerleitungen ¹⁾	10,8	5,3	9,8	4,7	10,4	4,8	8,2	3,8	8,7	4,0	7,9	3,5	9,7	4,0							
	200,8	100	209,9	100	214,2	100	217,4	100	217,3	100	228,9	100	241,3	100							

1) Effektiv-tkm 2) Tarif-tkm 3) Vorläufige Zahlen Quelle: Verkehr in Zahlen

– Land- und forstwirtschaftliche Produkte	+ 6,1%
– Eisen, Stahl und NE-Metalle	+ 5,2%
– Chemische Erzeugnisse	+ 4,3%
– Andere Nahrungs- u. Futtermittel	+ 2,8%
– Erze, Schrott	+ 2,6%
– Feste mineralische Brennstoffe	+ 0,6%
– Düngemittel	– 2,4%
– Rohöl und Mineralölerzeugnisse	– 3,3%

Trotz erheblich niedriger Rheinwasserstände konnten die Binnenschiffahrtstransporte weiter wachsen, allerdings mit + 2,6% in der Gütermenge und + 5,6% in der Verkehrsleistung etwas weniger stark als der gesamte Binnenverkehr.

Auch die Eisenbahnen mußten sich – wie bereits im Vorjahr – mit einem unterdurchschnittlichen Wachstum zufriedengeben. Der Straßengüterfernverkehr hingegen konnte

wiederum seine Spitzenstellung weiter kräftig ausbauen, vor allem zu Lasten der Eisenbahnen. Die Anteile der Verkehrsträger an der Verkehrsleistung in ihrer historischen Entwicklung zeigt die Grafik „Anteil der Hauptverkehrsträger am binnenländischen Güterfernverkehr“.

Daß Beförderungsmenge und Verkehrsleistung der Verkehrsträger nicht voll korrespondieren, ergibt sich bekanntlich aus ihren unterschiedlichen mittleren Transportentfernungen. Bemerkenswert ist hierbei, daß die mittlere Transportentfernung im Straßengüterfernverkehr größer ist als die der Eisenbahnen.

Den geschilderten Entwicklungen im Transportaufkommen entsprechend änderten sich auch die Anteile der Verkehrsträger am Binnenverkehr, wie im einzelnen der Tabelle 2 zu entnehmen ist.

Tabelle 2: Anteile der Verkehrsträger am Binnenverkehr

Verkehrsträger	Anteil in % an der			
	Gütermenge		Verkehrsleistung	
	1989*)	1988	1989*)	1988
Straßengüterfernverkehr	40,7	40,0	47,1	46,8
Eisenbahnen (ohne Dienstgut- und Güterkraftverkehr)	30,1	30,6	25,7	26,4
Binnenschiffahrt	23,5	23,7	23,1	23,3
Mineralölfornleitungen	5,8	6,1	4,0	3,5
insgesamt:	100,0	100,0	100,0	100,0

*) Vorläufige Zahlen