Deutscher Kanal-
und
Schiffahrtsverein
Rhein-Main-Donau

53/54-1

Mitteilungsblätter

Mitteilungsblätter
November 1986
Nummer 53/54-Teil 1

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

Häfen an der Main-Donau-Wasserstraße

Die Bedeutung einer Wasserstraße wird entscheidend von den an ihr gelegenen Häfen und Umschlagstellen bestimmt. Denn die Qualität der Häfen und Länden sowie das über sie an die Schiffahrtsstraße angebundene Hinterland sind maßgebend für das Frachtaufkommen der Binnenschiffahrt. Dabei kommt es sowohl auf den Umschlag an, den die Verkehrsdrehscheibe Hafen für das über sie versorgte Einzugsgebiet leistet, als auch auf das Verkehrsaufkommen, das die unmittelbar im Hafen- oder Ländenbereich angesiedelten Industriebetriebe induzieren.

Der Deutsche Kanal- und Schiffahrtsverein Rhein-Main-Donau e. V. berichtet in seinen Mitteilungsblättern deshalb auch immer wieder über Häfen und Umschlagstellen an der Main-Donau-Wasserstraße. So wurde eine zusammenfassende Darstellung der Häfen am Main-Donau-Kanal im Jahr 1975 mit dem Mitteilungsblatt Nr. 18 gegeben.

Nunmehr unternimmt es der Kanalverein, einen Überblick über die im Bereich der Wasser- und Schiffahrtsdirektion Süd an Main, Main-Donau-Kanal und der Donau bis Passau gelegenen Häfen und Umschlagstellen zu vermitteln. Wegen der Fülle des Materials geschieht dies in den Teilen 1 und 2 des Mitteilungsblattes Nr. 53/54.

In Teil 1 des Mitteilungsblattes Nr. 53/54 wird zunächst ein Gesamtüberblick über die am Main gelegenen Häfen und Umschlagstellen geboten. Dieser wird durch eine Übersichtskarte der Main-Donau-Wasserstraße ergänzt. Jeweils gesonderte Beiträge werden im ersten Teil den öffentlichen Häfen Frankfurt a. M., Offenbach, Hanau, Aschaffenburg, Würzburg und Schweinfurt gewidmet.

Außerdem wird eine nach Güterarten gegliederte Statistik der auf dem Main umgeschlagenen Güter wiedergegeben.

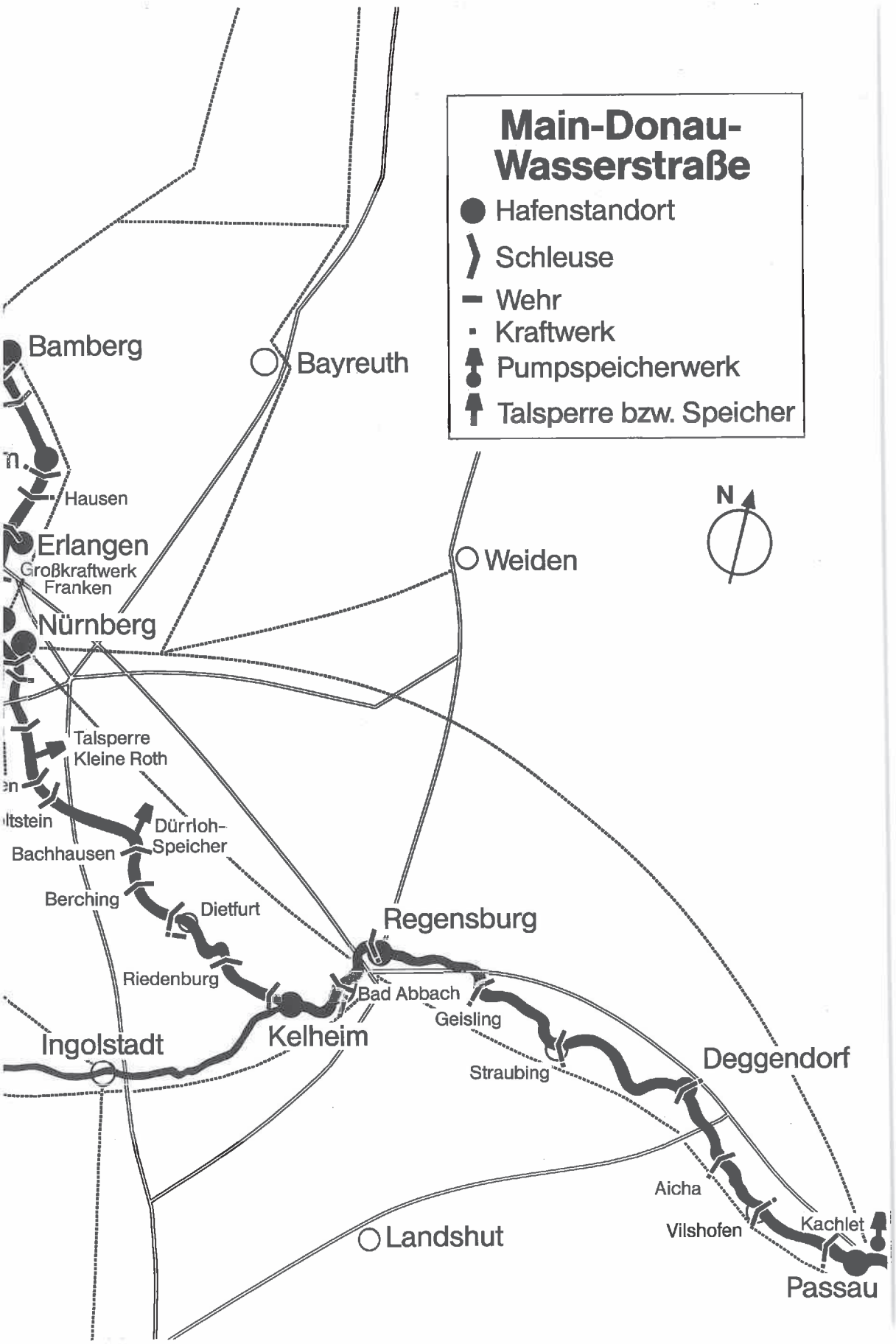
Im zweiten Teil des Mitteilungsblattes Nr. 53/54 werden beginnend mit Bamberg, die Häfen am Main-Donau-Kanal und an der Donau bis Passau dargestellt. Damit bieten wir den Lesern unserer Mitteilungsblätter einen Überblick, der sonst nicht ohne Schwierigkeiten herzustellen ist.

Die Berichte über die einzelnen Häfen wurden von den jeweiligen Hafenverwaltungen verfaßt, wobei durchaus unterschiedliche Schwerpunkte und Akzente gesetzt wurden. Doch spiegeln sich dadurch gerade Vielfalt und auch Verschiedenheit der jeweiligen örtlichen Gegebenheiten wider.

Für diese Unterstützung dankt der Deutsche Kanal- und Schiffahrtsverein den Verwaltungen der Häfen und Länden, insbesondere aber auch der Wasser- und Schiffahrtsdirektion Süd in Würzburg.

Die Redaktion

Frankfurt
Hanau
Mainz
Offenbach
Kleinostheim
Pumpspeicherwerk
Langenprozelten
Aschaffenburg
Steinbach
Harrbach
Schweinfurt
Obernau
Ottendorf
Darmstadt
Wallstadt
Himmelstadt
Garstadt
Rothenfels
Knetzgau
Klingenberg
Faulbach
Lengfurt
Erlabrunn
Volkach
Wippfeld
Heubach
Würzburg
Freudenberg
Eichel
Randersacker
Gerlachshausen
Dettelbach
Gossmannsdorf
Kitzingen
Marktbreit
Heidelberg
Heilbronn
Ansbach
Stuttgart
Aalen
Heidenheim
Donauwörth
Ulm
Augsburg


Main-Donau-Wasserstraße
Hafenstandort
Schleuse
Wehr
Kraftwerk
Pumpspeicherwerk
Talsperre bzw. Speicher
N
Bamberg
Bayreuth
Hausen
Erlangen
Großkraftwerk Franken
Nürnberg
Weiden
Talsperre Kleine Roth
Dürrloh-Speicher
Bachhausen
Berching
Dietfurt
Regensburg
Riedenburg
Bad Abbach
Geisling
Kelheim
Ingolstadt
Straubing
Deggendorf
Aicha
Vilshofen
Kachlet
Landshut
Passau

Die Häfen und Umschlagstellen am Main

Erläuterungen zum Verzeichnis der Häfen und Umschlagstellen am Main:

zu Spalte 2: Es ist unterschieden zwischen Hafen (H) und Umschlagstelle (USt). Die Benennung Hafen (H) ist verwendet, wenn die Anlage durch Bauwerke von der Wasserstraße getrennt ist oder wenn für Anlagen ohne Trennung durch Bauwerke von der Wasserstraße eine „Hafenordnung" oder ähnliches existiert. Alle Anlagen, für die keine der beiden Bedingungen zutrifft, sind als Umschlagstellen (USt) bezeichnet.

zu Spalte 3: Die km-Angabe für den Hafen oder die Umschlagstelle entspricht der km-Angabe, die in der öffentlich-rechtlichen Genehmigung und im Nutzungsvertrag der Wasser- und Schiffahrtsverwaltung festgelegt ist.

zu Spalte 4: Eigentümer ist der Grundstückseigentümer, auf dessen Flächen die Umschlaganlage errichtet und der Betrieb durchgeführt wird. Die Mitbenutzung von bundeseigenem Ufer bleibt außer Betracht.

zu Spalte 5: Betreiber ist derjenige, dem die Wasser- und Schiffahrtsverwaltung für die Umschlaganlage eine öffentlich-rechtliche Genehmigung erteilt und einen Nutzungsvertrag abgeschlossen hat.

Gemeinde (Gemarkung)	Hafen (H) Umschlag-stelle (USt)	Ma-km re = rechts li = links	Eigentümer	Betreiber
1	2	3	4	5
Wiesbaden (Kostheim)	H	1,57 re	Bundesrepublik Deutschland (Bundeswasserstraßenverwaltung)	Bundeswasserstraßenverwaltung mit 2 Umschlagplätzen/ Apura GmbH & Co., Mainz-Kostheim
Rüsselsheim	H (Fluß)	7,68–8,13 li	Adam Opel AG, Rüsselsheim	Adam Opel AG, Rüsselsheim
Flörsheim	H	9,05 re	Deutsche Shell AG, Hamburg	Deutsche Shell AG, Hamburg
	H	9,05 re	Stadt Flörsheim	Stadt Flörsheim
Raunheim	H	13,70 li	Caltex Deutschland GmbH, Raunheim	Caltex Deutschland GmbH, Raunheim
Hattersheim	USt	16,54–16,70 re	Stadt Hattersheim	Josef Schindling, Hattersheim
	USt	16,70–16,82 re	Stadt Hattersheim	Ferrostaal GmbH, Hattersheim

Gemeinde (Gemarkung)	Hafen (H) Umschlag-stelle (USt)	Ma-km re = rechts li = links	Eigentümer	Betreiber
1	2	3	4	5
Kelsterbach	USt	18,03–18,20 li	Bundesrepublik Deutschland (Bundeswasserstraßen-verwaltung)	Gebr. Willersinn KG, Kelsterbach
	H	18,87 li	Hydranten-Betriebs-Gesellschaft Flughafen, Frankfurt	Hydranten-Betriebs-Gesellschaft Flughafen, Frankfurt
	H	18,87 li	Enka AG, Kelsterbach	Enka AG, Kelsterbach
Frankfurt (Höchst)	H (Fluß)	22,07–24,25 re	Hoechst AG, Frankfurt Werk Höchst	Hoechst AG, Frankfurt Werk Höchst
Kelsterbach	H	22,13 li	Hoechst AG, Frankfurt Werk Höchst	Hoechst AG, Frankfurt Werk Höchst
Frankfurt (Höchst)	USt	24,29–24,45 re	Main-Kraftwerke AG, Frankfurt	Main-Kraftwerke AG, Frankfurt
Frankfurt (Griesheim)	USt	27,70–27,80 re	Hoechst AG, Frankfurt, Werk Griesheim	Hoechst AG, Frankfurt, Werk Griesheim
	USt	28,08–28,22 re	Hoechst AG, Frankfurt, Werk Griesheim	Hoechst AG, Frankfurt, Werk Griesheim
	USt	28,29–28,40 re	Hoechst AG, Frankfurt, Werk Griesheim	Hoechst AG, Frankfurt, Werk Griesheim
Frankfurt	H (Fluß)	31,00–32,19 re	Hafenbetriebe der Stadt Frankfurt	Hafenbetriebe der Stadt Frankfurt
	H (Fluß)	32,76–33,00 re	Hafenbetriebe der Stadt Frankfurt	Hafenbetriebe der Stadt Frankfurt
	H	33,04 re	Hafenbetriebe der Stadt Frankfurt	Hafenbetriebe der Stadt Frankfurt
	H (Fluß)	36,18–37,08 re	Hafenbetriebe der Stadt Frankfurt	Hafenbetriebe der Stadt Frankfurt
	H	37,20 re	Hafenbetriebe der Stadt Frankfurt	Hafenbetriebe der Stadt Frankfurt
Offenbach	H	39,57 li	Stadtwerke Offenbach	Stadtwerke Offenbach Abt. Hafen

Gemeinde (Gemarkung)	Hafen (H) Umschlag-stelle (USt)	Ma-km re = rechts li = links	Eigentümer	Betreiber
1	2	3	4	5
Frankfurt	H	39,65 re	Hafenbetriebe der Stadt Frankfurt	Hafenbetriebe der Stadt Frankfurt
	H	39,98 re	Hafenbetriebe der Stadt Frankfurt	Hafenbetriebe der Stadt Frankfurt
Offenbach	USt	42,47–42,57 li	Hoechst AG, Offenbach Werk Offenbach	Hoechst AG, Offenbach Werk Offenbach
	USt	42,80–42,91 li	Hoechst AG, Offenbach Werk Offenbach	Hoechst AG, Offenbach Werk Offenbach
Frankfurt (Fechenheim)	H	45,36 re	Cassella AG, Frankfurt	Cassella AG, Frankfurt
Hanau	H (Fluß)	56,40–56,66 re	Stadtwerke Hanau	Stadtwerke Hanau, Abt. Hafen
	H	56,72 re	Stadtwerke Hanau	Stadtwerke Hanau, Abt. Hafen
	H (Fluß)	56,78–57,60 re	Stadtwerke Hanau	Stadtwerke Hanau, Abt. Hafen
Hanau (Großauheim)	USt	59,35–59,50 re	Raiffeisen-Kraftfutter-werk Hanau GmbH, Kassel	Raiffeisen-Kraftfutter-werk Hanau GmbH, Kassel
Großkrotzen-burg	H	61,25 re	Bundesrepublik Deutschland (Bundesfinanzverwaltung)	Bundesfinanzverwaltung (OFD Frankfurt)
	H	61,90 re	Preußen-Elektra, Hannover	Preußen-Elektra, Kraftwerk Staudinger, Großkrotzenburg
Karlstein	USt	67,84–68,10 re	RWE AG, Essen	RWE AG, Werk Karlstein, Karlstein
Mainhausen (Mainflingen)	USt	76,10–76,34 li	Basalt AG, Linz a. Rhein	Basalt AG, Werk Main-hausen, Mainhausen
Kleinostheim	USt	79,69–79,81 re	PAM Mineralöl GmbH, Aschaffenburg	PAM Mineralöl GmbH, Aschaffenburg
Stockstadt	H	82,10 li	Freistaat Bayern	Hafenverwaltung Aschaffenburg

Gemeinde (Gemarkung)	Hafen (H) Umschlag-stelle (USt)	Ma-km re = rechts li = links	Eigentümer	Betreiber
1	2	3	4	5
Aschaffenburg	H	83,31 li	Freistaat Bayern	Hafenverwaltung Aschaffenburg
	H	90,95 li	Bundesrepublik Deutschland (Bundeswasserstraßen-verwaltung)	Stahl- und Maschinenbau Aschaffenburg GmbH, Aschaffenburg
Niedernberg	USt	97,70–97,78 li	Miltenberger Industriewerk P. & B. Weber, Miltenberg	P. & B. Weber Kieswerk Niedernberg
Elsenfeld	USt	104,76–104,82 re	BayWa München Zweigstelle Elsenfeld	BayWa München Zweigstelle Elsenfeld
Erlenbach	USt	105,35–106,24 re	Enka AG, Werk Obernburg, Obernburg	Enka AG, Werk Obernburg, Obernburg
	H	107,35 re	Bundesrepublik Deutschland (Bundeswasserstraßen-verwaltung)	Bundeswasserstraßen-verwaltung
Bürgstadt	USt	128,60–128,88 li	Miltenberger Industriewerk P. & B. Weber, Miltenberg	P. & B. Weber Kieswerk Bürgstadt
Collenberg	USt	130,77–130,97 re	Miltenberger Industriewerk P. & B. Weber, Miltenberg	P. & B. Weber Kieswerk Kirschfurt, Collenberg
Faulbach	USt	149,00–149,50 re	Miltenberger Industriewerk P. & B. Weber, Miltenberg	P. & B. Weber Kieswerk Faulbach
Hasloch	H	150,90 re	Bundesrepublik Deutschland (Bundeswasserstraßen-verwaltung)	Bundeswasserstraßen-verwaltung
Wertheim (Bestenheid)	H (Fluß)	151,00–151,30 li	Zweckverband Mainhafen, Wertheim	Rhenus/WTAG, Wertheim
	USt	153,65–153,73 li	Bad. Landwirtschaftl. Zentralgenossenschaft, Karlsruhe	Bad. Landwirtschaftl. Zentralgenossenschaft, Karlsruhe
	H	153,87 li	Bundesrepublik Deutschland (Bundeswasserstraßen-verwaltung)	Bundeswasserstraßen-verwaltung

Gemeinde (Gemarkung)	Hafen (H) Umschlag-stelle (USt)	Ma-km re = rechts li = links	Eigentümer	Betreiber
1	2	3	4	5
Triefenstein (Lengfurt)	USt	172,63–173,03 li	Portland Zementwerk Heidelberg AG, Leinen	Portland Zementwerk Heidelberg AG, Werk Lengfurt, Triefenstein
Triefenstein (Trennfeld)	USt	173,28 re	Carl Götz GmbH, Neu-Ulm	Carl Götz GmbH, Werk Trennfeld, Triefenstein
Rothenfels	USt	186,34–186,60 re	Bundesrepublik Deutschland (Bundeswasserstraßen-verwaltung)	Fa. Heichemer & Staab GmbH, Lohr
Lohr	USt	197,95–198,01 re	Stadt Lohr	Stadt Lohr
Neuendorf	USt	205,47–205,55 re	Betonwerk Neuendorf GmbH & Co., Neuendorf	Betonwerk Neuendorf GmbH & Co., Neuendorf
Gemünden	H	210,40 re	Bundesrepublik Deutschland (Bundeswasserstraßen-verwaltung)	Bundeswasserstraßen-verwaltung
Karlstadt	USt	226,62–226,87 re	E. Schwenk, Zementwerk GmbH, Karlstadt	E. Schwenk, Zementwerk GmbH, Karlstadt
	H	227,12 re	E. Schwenk, Zementwerk GmbH, Karlstadt	E. Schwenk, Zementwerk GmbH, Karlstadt
Veitshöchheim	USt	245,30–245,39 re	Veit Dennert KG, Baustoffbetriebe, Schlüsselfeld	Veit Dennert KG, Baustoffbetriebe, Schlüsselfeld
Würzburg	H (Fluß)	245,83–247,47 re	Würzburger Hafen GmbH Würzburg	Würzburger Hafen GmbH Würzburg
	H	247,90 re	Würzburger Hafen GmbH Würzburg	Würzburger Hafen GmbH Würzburg
	USt	249,15 re	Lenz-Ziegler-Reifenscheid, Sand- und Kiesbaggerei, Kitzingen	Lenz-Ziegler-Reifenscheid, Sand- und Kiesbaggerei, Kitzingen
	USt	249,23 re	Hans Kleider, Würzburg	Hans Kleider, Würzburg
	H	250,90 re	Würzburger Hafen GmbH Würzburg	Würzburger Hafen GmbH Würzburg

Gemeinde (Gemarkung)	Hafen (H) Umschlag-stelle (USt)	Ma-km re = rechts li = links	Eigentümer	Betreiber
1	2	3	4	5
Randersacker	USt	256,66–256,93 re	Beuschlein, Transport-beton-Schotterwerk, Würzburg	Beuschlein, Transport-beton-Schotterwerk, Würzburg
Würzburg (Heidingsfeld)	USt	259,17–259,35 li	Albin Ruppert, Kies- und Schotterwerk, Würzburg	Albin Ruppert, Kies- und Schotterwerk, Würzburg
	USt	259,38–259,61 li	Ready-Mix, Bims- und Betonsteinwerk GmbH	Ready-Mix, Bims- und Betonsteinwerk GmbH
Winterhausen	USt	263,74–263,93 li	Max Wolf KG, Sand- und Kiesbaggerei, Winterhausen	Max Wolf KG, Sand- und Kiesbaggerei, Winterhausen
	USt	266,22–266,38 li	Erwin Schäfer, Sand- und Kiesbaggerei, Winterhausen	Erwin Schäfer, Sand- und Kiesbaggerei, Winterhausen
Ochsenfurt (Goßmanns-dorf)	USt	268,48–268,95 li	Ruppert, Betonwerk GmbH & Co. KG, Ochsenfurt	Ruppert, Betonwerk GmbH & Co. KG, Ochsenfurt
Ochsenfurt	H	270,46–271,04 li	Stadt Ochsenfurt	Stadt Ochsenfurt
	USt	271,43–271,49 li	Zuckerfabrik Franken GmbH, Ochsenfurt	Zuckerfabrik Franken GmbH, Ochsenfurt
Marktbreit	USt	274,92–275,12 li	Fa. May Werke GmbH Co., Erftstadt	
	USt	275,82–276,07 li	Betonwerke Weber GmbH, Marktbreit	Betonwerke Weber GmbH, Marktbreit
	H (Fluß)	276,07-276,96 li	Stadt Marktbreit	Stadt Marktbreit
Segnitz	USt	276,405–276,480 re	Bundesrepublik Deutschland (Bundeswasserstraßen-verwaltung)	Richard Wüffert OHG
Marktbreit	USt	276,85 li	Fa. Gebr. Knauf Westd. Gipsw., Iphofen	Stadt Marktbreit
Marktbreit	USt	279,06 li	Wüffert OHG, Marktbreit	Wüffert OHG, Marktbreit

Gemeinde (Gemarkung)	Hafen (H) Umschlag-stelle (USt)	Ma-km re = rechts li = links	Eigentümer	Betreiber
1	2	3	4	5
Kitzingen	H	283,58 re	Bundesrepublik Deutschland (Bundeswasserstraßen-verwaltung)	Bundeswasserstraßen-verwaltung mit 1 Umschlagplatz Urban Schüssler, Spedition, Würzburg
	H (Fluß)	284,33–285,07 re	Stadt Kitzingen	Stadt Kitzingen
Kitzingen (Hohenfeld)	USt	285,235–285,40 li	Fa. Gebr. Knauf Westd. Gipsw., Iphofen	Fa. Gebr. Knauf Westd. Gipsw., Iphofen
Kitzingen (Hohenfeld)	USt	285,40–285,52 li	Nikolaus Kaufer KG, Spedition, Würzburg	Nikolaus Kaufer KG, Spedition, Würzburg
Mainstockheim	USt	290,47 re	Gde. Mainstockheim	Lenz-Ziegler-Reifenscheid, Sand- und Kiesbaggerei, Kitzingen
Dettelbach	H	296,08 re	Bayer. Fulgurit-Werke GmbH, Dettelbach	Bayer. Fulgurit-Werke GmbH, Dettelbach
Schwarzach, Sommerach, Volkach	Schleusen-kanal Gerlachs-hausen	300,80–304,22 li + re	Bundesrepublik Deutschland (Bundeswasserstraßen-verwaltung)	Bundeswasserstraßen-verwaltung
Sommerach	USt	301,75 li	Gde. Sommerach	Lenz-Ziegler-Reifenscheid, Sand- und Kiesbaggerei, Kitzingen
Volkach	H	305,20–305,51 li	Stadt Volkach	Stadt Volkach
Volkach (Astheim)	USt	305,75–305,97 re	Lenz-Ziegler-Reifenscheid, Sand- und Kiesbaggerei, Kitzingen	Lenz-Ziegler-Reifenscheid, Sand- und Kiesbaggerei, Kitzingen
Nordheim	USt	306,10 li	Gde. Nordheim	Lenz-Ziegler-Reifenscheid, Sand- und Kiesbaggerei, Kitzingen
Wipfeld	USt	317,17–317,23 re	Bundesrepublik Deutschland (Bundeswasserstraßen-verwaltung)	Gde. Wipfeld
Grafen-rheinfeld	H	324,47 li	Bayernwerk AG, München	Kernkraftwerk Grafenrheinfeld

Gemeinde (Gemarkung)	Hafen (H) Umschlag-stelle (USt)	Ma-km re = rechts li = links	Eigentümer	Betreiber
1	2	3	4	5
Schweinfurt	H	330,40 li	Stadt Schweinfurt	Stadt Schweinfurt
	USt	332,78–333,08 re	Stadt Schweinfurt	Sand- und Kiesbaggerei Blum & Co. KG, Schweinfurt
	USt	332,90–332,97 li	Cramer'sche Mühle KG, Schweinfurt	Cramer'sche Mühle KG, Schweinfurt
Grettstadt (Unter-euerheim)	USt	343,18 re	Gde. Grettstadt	Sand- und Kiesbaggerei Blum & Co. KG, Schweinfurt
Theres (Untertheres)	USt	347,88–348,00 re	Gebr. Knauf, Westdeutsche Gipswerke, Iphofen	Gebr. Knauf, Westdeutsche Gipswerke, Iphofen
Haßfurt	H	355,55 re	Bundesrepublik Deutschland (Bundeswasserstraßen-verwaltung)	Bundeswasserstraßen-verwaltung mit 2 Umschlagplätzen Stadt Haßfurt
Sand	USt	362,20 li	Gde. Sand/Kümmel, Kieswerk, Sand	Kümmel, Kieswerk, Sand
Zeil	USt	362,65–362,82 re	Bundesrepublik Deutschland (Bundeswasserstraßen-verwaltung)	Zuckerfabrik Franken GmbH, Zeil
Zeil (Ziegelanger)	USt	364,17 li	Gde. Zeil	Sand- und Kieswerk Blum & Co. KG, Schweinfurt
Eltmann (Limbach)	USt	366,63 re	Kümmel, Kieswerk, Sand	Kümmel, Kieswerk, Sand
Eltmann (Eschenbach)	USt	371,79 re	Gde. Eltmann	Rudolf Hauck, Eltmann
Eltmann	USt	373,50 re	Moenus, Sand und Kies GmbH & Co. KG, Bamberg	Moenus, Sand und Kies GmbH & Co. KG, Bamberg
Oberhaid (Staffelbach)	USt	376,74 li	Gde. Oberhaid	MKS-Eppig GmbH & Co. KG, Trunstadt

Gemeinde (Gemarkung)	Hafen (H) Umschlag-stelle (USt)	Ma-km re = rechts li = links	Eigentümer	Betreiber
1	2	3	4	5
Viereth (Trunstadt)	USt	377,77 re	Gde. Viereth	Bamberger Sand- und Kiesbaggerei, Bamberg
Viereth	USt	381,66–381,86 li	Veit Dennert KG, Baustoffbetriebe, Schlüsselfeld	Veit Dennert KG, Baustoffbetriebe, Schlüsselfeld
Bischberg	USt	382,56 re	Gde. Bischberg	Veit Dennert KG, Baustoffbetriebe, Schlüsselfeld
Hallstadt (Dörfleins)	USt	385,52 re	Bamberger Sand- und Kiesbaggerei, Bamberg	Bamberger Sand- und Kiesbaggerei, Bamberg

Hafenbetriebe der Stadt Frankfurt a. M.

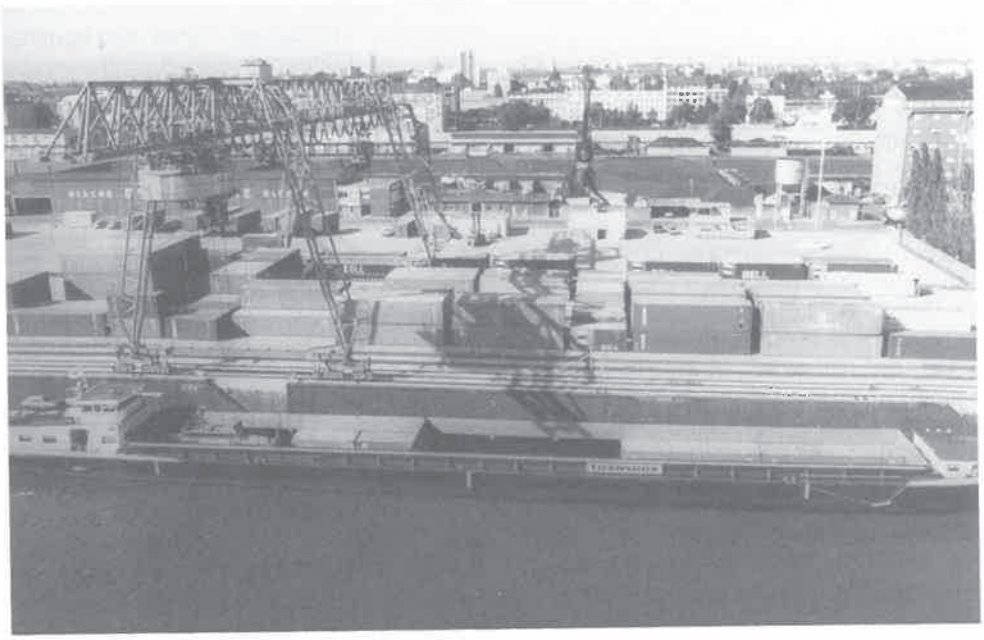
von Dipl.-Ing. Hellmut Einwächter, Direktor der Hafenbetriebe Frankfurt a. M.

Am 16. Oktober 1986 feierte die Stadt Frankfurt a. M. das 100jährige Bestehen des Frankfurter Westhafens verbunden mit einem dreitägigen Hafenfest, zu welchem über 120 000 Besucher kamen.

Die Geschichte Frankfurts als Hafenstadt reicht allerdings viel weiter als einhundert Jahre zurück. Der prominenteste „Mainschiffer" aus längst vergangenen Zeiten dürfte wohl Karl der Große gewesen sein. Die Chronik berichtet, daß er den Main schon im Jahr 790 befahren hat. In den folgenden Jahrhunderten entwickelte sich ein reger Schiffsverkehr auf dem Main. Historische Dokumente zeigen, daß das Hafengeschehen sich im Bereich des Fahrtores in der Nähe des Frankfurter Römerberges abspielte. Bereits 1105 pendelten „Marktschiffe" zwischen Mainz und Frankfurt, im 14. Jahrhundert verkehrten auf der Strecke täglich zwei Schiffe. Später fuhren die „Marktschiffe" bis nach Bamberg, zeitweilig sogar im wöchentlichen Turnus zwischen Frankfurt und Heilbronn.

Die Stadt Frankfurt erhielt das Privileg des „Stapelrechts", das heißt, sie konnte verlangen, daß alle Schiffe, die mainauf- oder -abwärts durch das Stadtgebiet fuhren, anhalten mußten, um ihre beförderten Waren erst der Bevölkerung dieser Stadt anzubieten. Das war zwar von Nutzen für Frankfurts Bevölkerung, aber ein großes Hindernis für den freien Schiffsverkehr mit Gütern.

Die Großschiffahrt jedoch begann im Frankfurter Raum am 16. Oktober 1886. An diesem



 Hafen Frankfurt: Container-Terminal, Osthafen.

Tag wurde der Frankfurter Westfafen und die durch den Ausbau des Untermains entstandene neue Wasserstraße in gemeinsamen Feierlichkeiten eingeweiht.
Vorausgegangen war schon 1848 eine erste Übereinkunft zwischen den Ländern Hessen, Bayern, Nassau und der Freien Stadt Frankfurt über die Verbesserung des Fahrwassers für die Schiffahrt auf dem Main, zunächst ohne Staustufen. Interessant ist, daß – sozusagen als Vorstufe einer Rhein-Donau-Verbindung – als erstes Projekt eine Verbindung Frankfurts mit dem Rhein ein Main-Seitenkanal geplant wurde. Wirtschaftliche Schwierigkeiten verhinderten aber den Bau.

1883 trafen dann die Länder Preußen, Bayern, Baden und Hessen ein Abkommen über die Mainkanalisierung von der Mündung bis Frankfurt mit den Staustufen Kostheim, Flörsheim und Kriftel, Hoechst und Frankfurt-Niederrad.
Zuvor hatte schon im Jahr 1878 – als Bedingung für den Ausbau des Mains – die Stadt Frankfurt den Bau des neuen Hafens beschlossen.
Durch diese neue Wasserstraße und den Hafen konnten alle auf dem Rhein verkehrenden Schiffe und Schleppzüge Frankfurt erreichen. Die Stadt wurde so zum weitesten nach Osten vorgeschobenen „Rheinhafen".
Der Güterumschlag im Westhafen begann am 18. Oktober 1886 mit 25 Wagenladungen Gerste, die mit einem Eisenbahnzug vom Obermain kamen und in ein Schiff umgeschlagen wurden. Der neue Hafen nahm dann vor dem Hintergrund der verkehrsgünstigen Lage Frankfurts, des in diesem Raum konzentrierten Handels und der schon vorhandenen Industrie einen starken Aufschwung. In weniger als zwanzig Jahren verzehnfachte sich das Transportaufkommen auf dem Main; 1905 lag es bei 1,6 Mio t. Nach dieser rasanten Entwicklung mußte ein neues Hafengebiet im östlichen Teil Frankfurts erschlossen werden. 1912 wurden die beiden „Unterhafenbecken" als erster Bauabschnitt des neuen „Osthafens" eingeweiht.
Ein weiterer Hafen kam 1928 durch Eingemeindung hinzu, der Flußhafen im westlichen Stadtteil Höchst, der seit 1912 am Mainufer bestand. Er war bis 1984 in Betrieb.
Seine Aufgaben hat inzwischen Frankfurts jüngster Hafen übernommen, der von 1962 bis 1968 errichtete „Flußhafen Gutleuthof".

Westhafen – Flußhafen Gutleuthof

Der Westhafen erfüllt auch ein Jahrhundert später noch immer seine Funktion beim Umschlag von Massengütern, wie Sand, Kies, Getreide oder Kohle. Zugleich ist der Hafen ein bedeutender Lagerbetrieb. Als Teppichhandels- und Lagerzentrum ist er nach dem Hamburger Hafen die Nummer Zwei in der Bundesrepublik. Speditionen und Lagereibetriebe, Handelsfirmen und der hafeneigene Lagerhausbetrieb organisieren den gesamten Umschlag zahlreicher Handelsgüter. Güter müssen zwischengelagert, die „Transportkette" zwischen Hafen und Empfänger geschlossen werden – je nach Bedarf per Binnenschiff, Bahn oder Lkw. Die Lagerhäuser, die zusammen mit dem Westhafen vor einhundert Jahren entstanden, zum Teil durch Kriegseinwirkungen zerstört und wiederaufgebaut, sind ein Beispiel für vorausschauende Planung, obwohl sich die Lagergüter im Laufe der Zeit änderten. Die „Lagerfunktion" eines Hafens wird weiterhin mit gutem wirtschaftlichem Ergebnis erfüllt.
Neu erbaut wurde ein großer Kohlesilo für Schiffs- und Bahnanlieferung. Ein Teil der Kohle für das städtische Kraftwerk rollt seitdem mit Ganzzügen über die Hafenbahn. Wiederum ein Beweis für die Aufgabe eines Binnenhafens, dem Benutzer Alternativen im

Wettbewerb der Verkehrsträger zu ermöglichen.
Mit seiner günstigen zentralen Lage und hervorragenden Anbindung an die verschiedenen Verkehrswege sollte sich der Westhafen als Umschlagplatz für Massengüter und als Lager- und Verteilerzentrum für vielfältiges Handelsgut auch zukünftig weiter behaupten, auch wenn seit Jahren immer wieder Stimmen laut werden, Teile des Westhafens „dem Wohnen am Wasser" zu widmen.
Abgesehen davon, daß in anderen Hafengebieten für eine Umsiedlung von Firmen kein gleichwertiger Platz vorhanden ist, würden Abriß, Umsiedlung und Entschädigung des „Eigenbetrieb Hafen" und die Einnahmeverluste für die Stadt die Vorlaufkosten für das „Wohnen am Wasser" in schwindelnde Höhen treiben.
Der hohe Nachkriegsbedarf an Wasserumschlagsgrundstücken bewog die Wirtschaftsförderung der Stadt Frankfurt zum Bau des Flußhafens Gutleuthof in den Jahren 1962 bis 1968. In der Hafenanlage befinden sich moderne Lager- und Umschlagbetriebe für Baustoffe, Eisen, Stahl, Düngemittel, Papier und andere Handelsgüter. Ein Zubringer verbindet den Hafen „Gutleuthof" wie den „Westhafen" direkt mit der Autobahn.

Osthafen

Zwei Häfen in einem, daß ist der Frankfurter Osthafen. Der flußaufwärts gelegene „Oberhafen" mit zwei Hafenbecken, ist als Mine-

17 Hafen Frankfurt: Mineralölumschlag, Osthafen – Oberhafen.

ralölzentrum weit über die Grenzen der Stadt hinaus von Bedeutung. Hier werden Mineralöle aller Kategorien mit optimalem Sicherheitsstandard umgeschlagen und gelagert. Die bedeutendsten Mineralölfirmen haben sich im Oberhafen angesiedelt.
Im „Unterhafen" gehen dagegen vor allem Massengüter über die Kaimauern, wie Kohle, Baustoffe, Eisen, Stahl, Metall, Schrott, Düngemittel und Getreide. An den Hafenbecken haben auch Industriebetriebe ihren Sitz.
Der Osthafen war das Ergebnis der raschen Wirtschaftsentwicklung in Frankfurt. Schon zu Beginn dieses Jahrhunderts erwiesen sich der Westhafen und die Kohleumschlagplätze auf der gegenüberliegenden Mainseite als zu klein. So wurde mit der Planung und dem Bau eines neuen großen Hafen- und Industriegebietes im Osten der Stadt begonnen, dem „Osthafen".
Die zwei großen Becken des Unterhafens wurden schon 1912 in Betrieb genommen. Der Ausbau des Oberhafens zog sich über Jahrzehnte von 1923 bis 1965 hin. Er blieb immer wieder stecken – im Ersten Weltkrieg oder in der schwierigen wirtschaftlichen Lage der 20er Jahre und auch nach 1945.

Neben dem öffentlichen Hafen ist es für die „Hafenstadt" Frankfurt von erheblicher Bedeutung, daß auch ihre Industrie, vor allem die Hoechst AG, große eigene Werkhäfen mit bedeutendem Umschlag betreibt.

Städtische Hafenbahn

Die Funktion Frankfurts städtischer Hafenbahn hat sich gewandelt. Einst war sie alleiniges Bindeglied zwischen Hafen und Empfänger der umgeschlagenen Waren, heute übernehmen Lastkraftwagen die „Feinverteilung" im Stadt- und Nahbereich. Überflüssig ist die Hafenbahn, die nach wie vor den Ost- und Westhafen verbindet, deshalb nicht. Ihr Netz durchzieht alle Hafenteile und erschließt auch angrenzende Industriegebiete.
Die Betriebe aus diesem Bereich und in den Häfen mit dem Streckennetz der Bundesbahn zu verknüpfen, ist heute die wichtigste Aufgabe der Hafenbahn. Dieser „Übergabeverkehr" zwischen Bundesbahn und Hafenbahn macht 90% ihres Verkehrsaufkommens aus. Die Hafenbahn übernimmt dabei die Waggons der Bundesbahn und leitet sie an die Anlieger des städtischen Hafenbahnnetzes

Entwicklung des Schiffsumschlags der Frankfurter Häfen

Güter in Tonnen	1955	1965	1975	1985
Kies/Sand	598 216	1 145 169	1 683 537	1 741 514
Mineralöle	476 151	1 875 617	1 874 855	1 069 459
Stein- und Braunkohlen	1 416 073	1 168 252	374 751	226 454
Eisenschrott	70 053	83 152	155 241	202 066
Eisen/Stahl	146 846	173 957	151 464	69 881
Nahrungs- und Genußmittel	228 856	204 788	134 941	95 782
Davon Getreide	(159 986)	(143 643)	(100 913)	(79 976)
Baustoffe	170 213	326 894	73 109	27 124
Chemikalien/Dünger	37 577	67 346	100 185	69 946
Sonstige Güter	31 315	45 965	12 739	16 642
	3 255 300	5 091 140	4 560 822	3 518 868

19 Hafen Frankfurt: Westhafen.

weiter – und umgekehrt. Hafenbahn und Bundesbahn arbeiten dabei eng zusammen, um flexibel den differenzierten Marktbedürfnissen der Kunden zu genügen.
Das Verkehrsaufkommen der Hafenbahn schwankte, Überschüsse erwirtschaftet die Hafenbahn auch heute nicht. Doch ist sie nicht wegzudenken aus dem Hafengeschehen, denn ein „Großverkehrszentrum Binnenhafen" wäre ohne Gleisanschluß nur unvollständig.

Aufteilung des Hafenbahnverkehrs nach Warengruppen

Güter	1985 Tonnen	Prozent
Mineralöle	68 125	10,8
Kohlen	28 710	4,6
Chemische Erzeugnisse	105 784	16,9
Eisen/Stahl	69 769	11,1
Obst und Gemüse	62 957	10,0
Schrott	83 630	13,3
Getreide/Lebensmittel	32 374	5,2
Verschiedenes	137 531	21,9
Baustoffe/Mineralien	38 778	6,2
	627 658	100,0

Hafenbetriebe der Stadt

Die Hafenbetriebe der Stadt stellen das Gelände für die Ansiedlung der Firmen, die Umschlagufer, das Schienen- und das Straßennetz zur Verfügung. Sie betreiben Lagerhäuser, Krananlagen und wickeln Bahnverkehr ab.
Sie sind ein Dienstleistungsbetrieb für die Firmen, die in oder um den Hafen angesiedelt sind. 500 Firmen haben ihren Standort im Hafen und an der Hafenbahn. Für 4600 Menschen ist der Hafen Arbeitsplatz.
Die Hafenbetriebe Frankfurt werden als Eigenbetrieb der Stadt Frankfurt am Main gemäß Eigenbetriebsgesetz des Landes Hessen nach kaufmännischen Gesichtspunkten geführt. Innerhalb des Magistrates der Stadt vertritt der zuständige Dezernent die Hafenbetriebe. Unter Vorsitz des Dezernenten nimmt die Betriebskommission ihre Aufgaben nach dem hessischen Eigentriebesgesetz wahr.
Der Hafendirektion unterstehen die Bereiche Wirtschaft und Verwaltung, Hafen- und Lagerhausbetrieb, Bau- und Maschinentechnik sowie Hafenbahnverkehr und -betrieb.

Ansiedlungsbedingungen

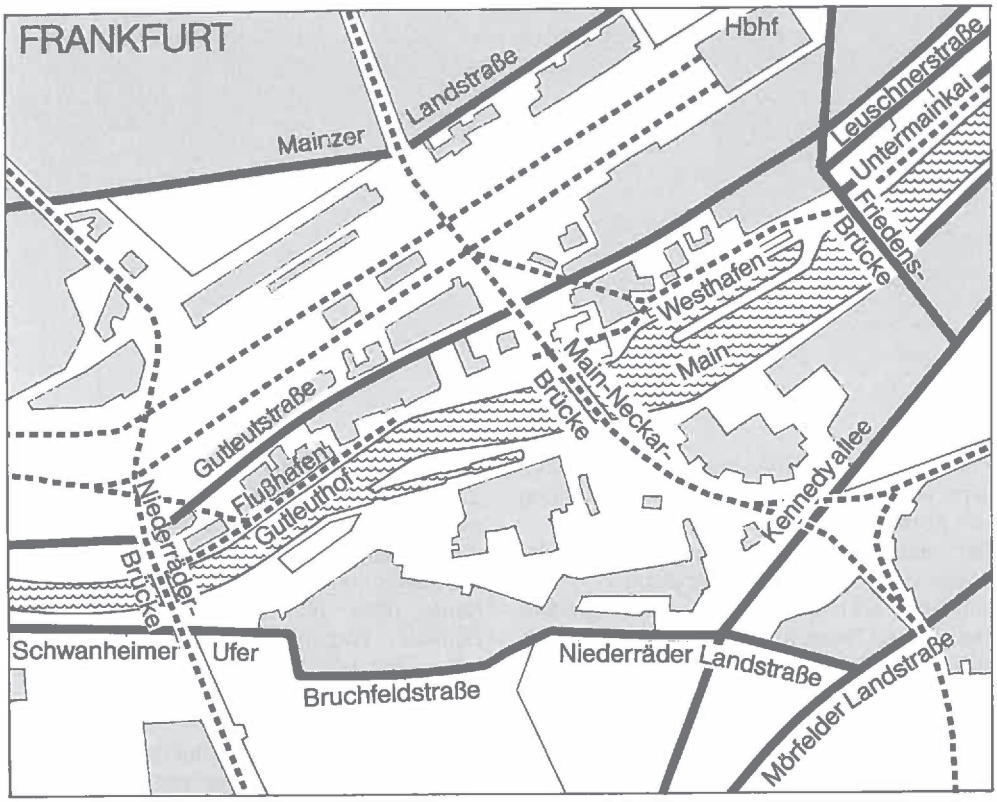
Eine teuere Infrastruktur ist nötig, um die Verknüpfung zwischen Wasser, Schiene und Straße herzustellen, die der Wirtschaft die jeweils günstigste Kombination in der Transportkette ermöglicht. Durch entsprechende Ansiedlungsbedingungen wird verhindert, daß ein Betrieb sozusagen aus Zufall dort ansiedelt, ohne am Hafengeschehen teilzunehmen. Deshalb wird den Anliegern eine Garantieverpflichtung für Bahn- und Schiffsverkehr abverlangt. Sie müssen einen Mindestumschlag zusichern, ohne den die technische und wirtschaftliche Entwicklung des Hafens in Frage gestellt wäre. Wer seinen Güterverkehr nur auf der Straße abwickelt, braucht den Hafenstandort nicht.

Zukunftsaspekte

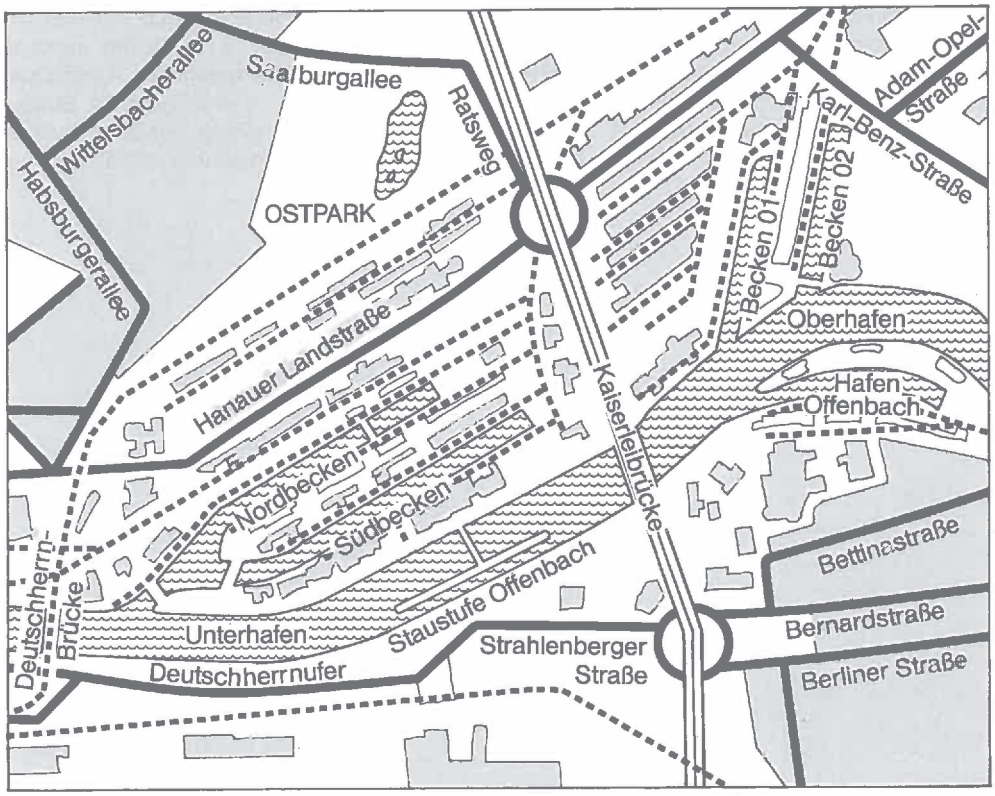
Flexibel sein, sich neuen Anforderungen stellen, gehört zum Hafenleben. In seiner langen, traditionsreichen Geschichte hat sich der Frankfurter Hafen als einer der bedeutendsten öffentlichen Binnenhäfen der Bundesrepublik immer wieder strukturellen und wirtschaftlichen Entwicklungen anpassen müssen.

Frankfurts Häfen haben neue Märkte im Containerverkehr und bei der Wiederverwertung von Abfallstoffen erschlossen.
Der Hafen bietet die Voraussetzung für solche Umweltaufgaben. Recycling lohnt sich nur, wenn sich die Lager- und Transportkosten für den Rohstoff Abfall in Grenzen halten und große Ladekapazitäten zur Verfügung stehen, wie sie Bahn und Binnenschiff anbieten. Mit einem neuen Terminal im Osthafen werden die Frankfurter Hafenbetriebe dem Zukunftsmarkt des Containerverkehrs gerecht. Der Terminal bietet „Full service" mit regelmäßigen Abfahrten von und zu den Rheinmündungshäfen.
Die Containerbeförderung auf Binnenwasserstraßen zeigt überdurchschnittliche Zuwachsraten. Die Vorteile liegen auf der Hand: Optimaler Schutz der Sendung und nahezu anpassungsfähig an jedes „logistische Konzept".

Es hat auch bei den Frankfurter Häfen seine Zeit gebraucht, bis sich der Containertransport auf dem Wasser durchgesetzt hatte. Bei den großen, in den Seehäfen ankommenden Containermengen ist der An- und Abtransport heute ohne Binnenschiffahrt kaum noch denkbar. Wichtigste Partner sind Binnenhäfen mit leistungsfähigen Containerterminals, wie sie auch der Frankfurter Hafen seit wenigen Monaten besitzt.
Die Binnenschiffahrt als einer der Partner des Hafens wird so auch unter veränderten Wirtschafts- und Verkehrsbedingungen ihren Rang behalten. Das energiesparende und preisgünstige Binnenschiff und mit ihm der Binnenhafen werden – vor allem auch im Hinblick auf die bevorstehende Liberalisierung des Verkehrs – eher noch an Bedeutung gewinnen. An dieser positiven Zukunft wollen auch die Frankfurter Häfen teilnehmen.



Westhafen und Flußhafen Gutleuthof



Osthafen: Oberhafen, Unterhafen

Hafen:	Frankfurter Häfen zwischen Main-km 31,0 und 40,2	
Eigentümer:	Stadt Frankfurt	
Verwaltung/Betriebsorganisation:	Hafenbetriebe der Stadt Frankfurt a. M. Westhafen Bau 9, D-6000 Frankfurt a. M. 1 Eigenbetrieb der Stadt Frankfurt	
Hafenleitung:	Direktor Dipl.-Ing. Hellmut Einwächter	
Schiffsgüterumschlag (t) Eisenbahngüterumschlag (t) Sonstiger Umschlag (t) Umschlag insgesamt (t)	siehe Tabelle im Text	
Wichtigste Umschlagsgüter: im Schiffsverkehr	Kies/Sand Mineralöle Stein- und Braunkohle Eisenschrott Eisen/Stahl Nahrungs- und Genußmittel Baustoffe Chemikalien/Dünger Sonstige Güter	
Hafengebiet: Fläche insgesamt		1 718 000 m²
	davon Hafenbecken	282 900 m²
	davon Osthafen	235 000 m²
	davon Westhafen	47 800 m²
Ausgebaute Uferlänge:	innerhalb der Häfen	11 200 m
Lagerkapazitäten: (Freilager, gedeckte Lager – z. B. Hallen, Silos, Tanklagerraum)	Schwergutumschlagplatz/Freilagerflächen	670 000 m²
	gedeckte Lagerflächen	218 000 m²
	Silos/Bunker	81 500 t
	Tankräume	150 000 m³
Umschlaganlagen:	Krane für Massen- und Stückgut bis 10 t Tragfähigkeit Container-Brücke bis 35 t Tragfähigkeit Verladeanlagen für Flüssiggüter/Flüssiggas/Getreide und Futtermittel/Sackverladeanlagen	
Industriebetriebe im Hafengebiet:	500 Firmen haben Hafenanschluß	
Eisenbahn:	Hafeneisenbahn – Bahn des nichtöffentlichen Verkehrs	
Hafenbahnhof – mit Stellwerk:	modernes Drucktastenstellwerk	
Betriebsführung:	Hafenbetriebe der Stadt Frankfurt	

Empfangsstationen und Tarifstationen:	Frankfurt (Main)-Osthafen Frankfurt (Main)-Westhafen
Überörtliche Straßenverbindungen:	Anschluß an Rhein-Main-Flughafen Anschluß an Autobahnen A 5, A 3
Einzugsbereich des Hafens:	Großraum Frankfurt a. M. – etwa 50% Frankfurt a. M., 50% Umland
Container-Terminal:	Service-Zentrum für den Containerverkehr mit Schiff/Bahn/Lkw

Hafen der Stadtwerke Offenbach GmbH

von Dipl.-Ing. Michael Budig, Betriebsleiter der Hafenbetriebe Offenbach a. M.

Schon lange bevor sich die den wirtschaftlichen Erfordernissen gegenüber sehr aufgeschlossene Verwaltung der aufblühenden Industriestadt Offenbach am Main um das Jahr 1896 entschloß, einen Hafen zu bauen, war das Offenbacher Mainufer am Schloß ein rege benutzter Anlege- und Umschlagplatz für die Mainschiffahrt. Als im Zuge der Verkehrsentwicklung die Mainkanalisierung bis zur sogenannten „Mainkur" oberhalb Fechenheim durchgeführt wurde, plante man zunächst in Offenbach einen Schutz- und Winterhafen für die Mainschiffahrt. Eine vorausschauende und entschlußfreudige Stadt-

 Offenbacher Mainhafen.

verwaltung sorgte jedoch im Interesse der Förderung von Wirtschaft und Verkehr dafür, daß der geplante Hafen gleichzeitig als Handelshafen ausgebaut wurde.
Bereits in den Jahren 1896 bis 1900 wurde das erforderliche nichtstädtische Gelände, teilweise im Enteignungsverfahren, erworben. Nach zweijähriger Bauzeit konnte der Hafen Offenbach am Main am 15. September 1902 eröffnet werden. Das Hafenbecken erhielt eine Ausdehnung von 61 370 m². Mit einer Länge von 770 m, einer Breite von 65 m und einer Tiefe von 4,50 m wurde es für Schiffe bis 1600 t berechnet.
Während das zwischen dem Hafenbecken und dem angrenzenden Stadthof liegende ca. 80 m breite Lagerplatzgelände bereits beim Bau des Hafens hochwasserfrei aufgefüllt wurde, verblieb das zwischen dem Hafenbecken und dem Main liegende Gelände – die sogenannte Hafenhalbinsel – auf seiner ursprünglichen Höhe. Dies führte in den folgenden Jahren dazu, daß bei Hochwasser das gesamte Inselgelände überflutet wurde.
Für die Be- und Entladung der Schiffe und Waggons standen vier Verladebrücken und zwei Vollportalkräne mit je 4 t Tragkraft zur Verfügung. Die Landverbindung zwischen dem Hafen und dem damaligen Reichsbahnnetz wurde durch den Bau einer stadteigenen Hafenbahn hergestellt. Die Inbetriebnahme der über 9 km langen Gleisanlage erfolgte wenige Monate nach der Eröffnung des Hafens, am 9. Dezember 1902. Ebenfalls zur hafenmäßigen Nutzung erschlossen wurde das östlich der Mainbrücke Offenbach-Fechenheim liegende ca. 1,7 km lange Mainvorgelände. Die vier Dampfkräne und ein Handkran von je 4 t Tragkraft wurden kurz nach dem Ersten Weltkrieg wegen Unrentabilität außer Dienst gestellt und verschrottet.
Bis zum Jahre 1924 war der Offenbacher Hafen Endhafen. Von hier aus wurden Güter aller Art auf Waggons umgeladen und auf dem Landwege teilweise bis nach Bayern transportiert. Mit der Eröffnung der beiden Mainhäfen Hanau und Aschaffenburg im Jahre 1924 verlor der Hafen Offenbach dadurch etwas an Bedeutung, weil ein Teil der für das östlich von Offenbach liegende Gebiet bestimmten Güter nunmehr in einem der beiden neuen Häfen umgeschlagen wurde.
Ein weiterer Rückgang des Umschlages lag in der steigenden Elektrifizierung der im Stadt- und Landkreis ansässigen Industrie, in der Stillegung des Offenbacher Gaswerkes und der fortschreitenden Kanalisierung des Mains begründet. Auch der Erste Weltkrieg und die nachfolgende Wirtschaftskrise trugen erheblich dazu bei, daß der Güterumschlag bis 1932 immer mehr zurückging.
Von 1933 an steigerte sich der Umschlag von Jahr zu Jahr, bis er 1938, dem letzten Friedensjahr vor dem Zweiten Weltkrieg, 160 688 t erreichte. Allerdings hatte der Umschlag im Jahr 1913, dem Jahr vor dem Ersten Weltkrieg, bereits einmal 334 277 t betragen.
Auch die Hafenbahn erlebte, ebenso wie der Hafenbetrieb, Höhen und Tiefen. Während die Hafenbahn im Jahr 1913 insgesamt 194 182 t Güter aller Art transportierte, betrug der Gütertransport im Jahr 1932 nur noch 36 000 t. Aber bald konnte wieder ein Aufschwung verzeichnet werden, und der Hafenbahnverkehr stieg bis zum Jahr 1938 auf 141 000 t.
Hatte der Erste Weltkrieg keinerlei Spuren an den Hafen- und Bahnanlagen hinterlassen, so waren die Kriegseinwirkungen während des Zweiten Weltkriegs um so verheerender. Bei Bombenangriffen auf Offenbach am 20. März 1943 und 18. März 1944 wurden die Verladebrücken, der Portalkran, die Hafenmeisterei, die Hafenbetriebswerkstatt, der

Lokomotivschuppen und zwei Lagerhallen völlig zerstört und die beiden Dampflokomotiven sowie ein Portalkran durch Brandbomben teilweise beschädigt. Die Kaimauer wurde durch Bombentreffer in einer Länge von über 80 m bis zur Pfahlgründung aufgerissen. Tiefe Bombentrichter hatten die Gleisanlage der Hafenbahn an mehreren Stellen unterbrochen. Da außerdem die vom Krieg verschont gebliebenen Verladeeinrichtungen und übrigen Anlagen des Hafens durch den jahrelangen Unterhaltsverzug überholungsbedürftig waren, zeigte der Offenbacher Hafen nach Ende des Zweiten Weltkriegs ein Bild kaum zu schildernder Trostlosigkeit.

Trotz der Material- und Personalschwierigkeiten und vielen Hindernissen der Nachkriegszeit wurde schon bald mit dem Wiederaufbau begonnen. Daß der Güterumschlag mit den nach Kriegsende noch zur Verfügung stehenden, zum Teil beschädigten Betriebseinrichtungen wieder aufgenommen werden konnte, lag nicht zuletzt an dem großen Fleiß und dem Arbeitswillen der zu ihren früheren Arbeitsplätzen zurückgekehrten Mitarbeiter.

Um die frühere Umschlagskapazität des Hafens wieder zu erreichen, wurde für die im Krieg zerstörte 4-Tonnen-Verladebrücke bei der Firma Demag AG in Duisburg eine Verladebrücke mit einer Tragkraft von 5 t bestellt und im Oktober 1949 in Betrieb genommen. Die übrigen Verladebrücken wurden modernisiert und der Portalkran wieder instand gesetzt. Durch diese Maßnahmen wurde nicht nur die frühere Umschlagskapazität des Hafens wieder erreicht, sondern wesentlich erhöht.

Mit der Beseitigung der Kriegsschäden und der Wiederverpachtung der Lagerplätze kehrte allmählich wieder Leben in das nach dem Krieg vorübergehend still gewordene Hafengebiet ein. Wenn auch 1945 nur 1250 t Güter umgeschlagen wurden, so war doch wieder ein bescheidener Anfang gemacht worden. Bereits 1950 betrug der Güterumschlag im Hafen 130 200 t. Die Hafenbahn beförderte im gleichen Zeitraum 174 860 t. Dieses für einen Hafen deutliche Mißverhältnis zwischen Schiff und Bahn lag zum Teil an dem damaligen erheblichen Mangel an Schiffsraum und zum anderen daran, daß die meisten Lagerplatzfirmen in den ersten Nachkriegsjahren keine geschlossenen Schiffsladungen erhalten konnten. Obwohl sich der Güterumschlag von Jahr zu Jahr steigerte, erreichte er bis 1954 mit 158 800 t doch nur etwa die Hälfte der Umschlagshöhe von 1913. Der Gütertransport auf der Hafenbahn betrug 1954 152 511 t.

Um weitere Firmen ansiedeln und den Umschlag erheblich steigern zu können, wurde in den Jahren 1949 bis 1953 die bis zu 98% nicht genutzte Hafeninsel hochwasserfrei aufgefüllt und an sieben Tanklagerfirmen vermietet. Durch diese Maßnahme konnten zu dem bereits seit der Eröffnung des Hafens vermieteten 70 400 m² großen Lagerplatzgelände noch weitere 80 000 m² Gelände vermietet werden.

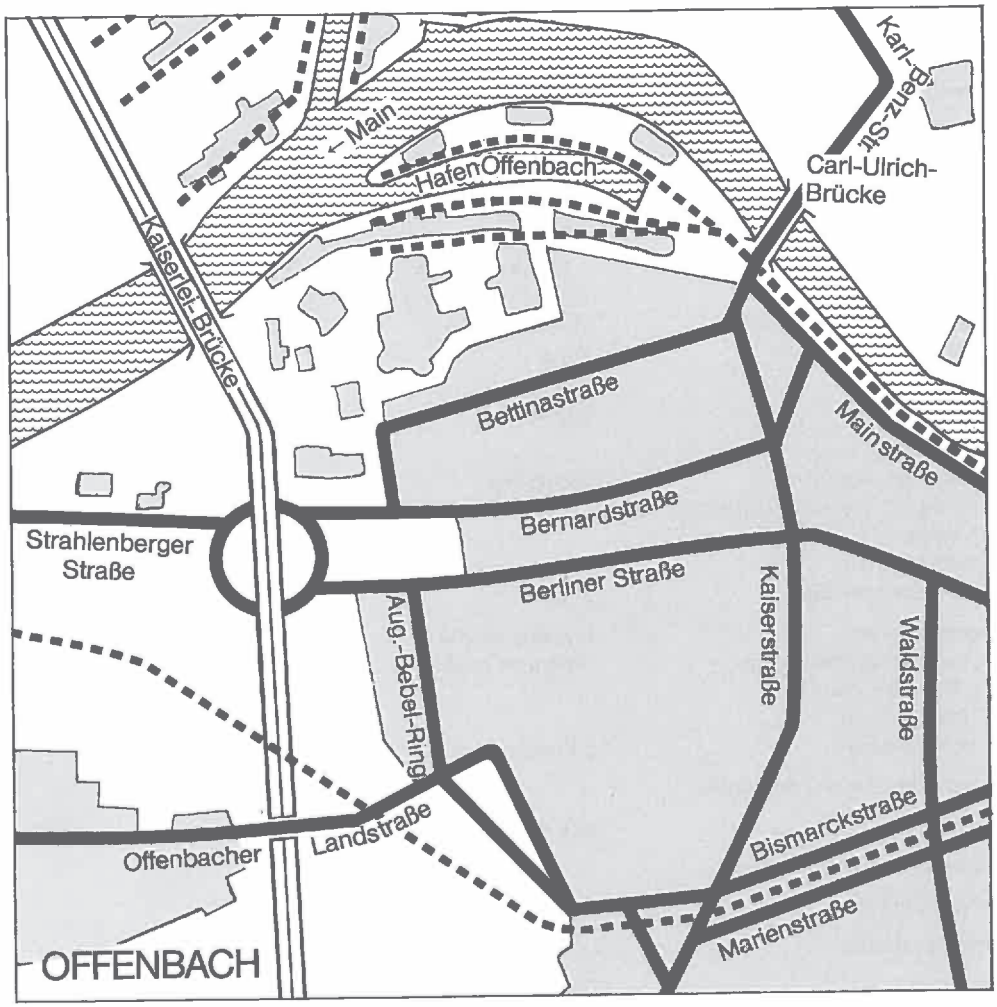
Der Schiffsumschlag erhöhte sich unter anderem dadurch von 158 800 t im Jahr 1954 auf 1132 740 t im Jahr 1968.

Während vor dem Ausbau der Hafeninsel die festen Brennstoffe mit ca. 65% an der Spitze aller Umschlaggüter gelegen hatten, kamen die flüssigen Brenn- und Treibstoffe an die erste Stelle. Von den im Hafen umgeschlagenen bzw. gelagerten Gütern entfielen 1968 auf

Mineralöle	73,0%	(Benzin, Dieselöl, Heizöl, Bitumen)
Kohlen	12,5%	(Steinkohle, Briketts, Koks)
Baustoffe	10,0%	(Sand, Kies, Zement)
Chemikalien	4,5%	(Methanol, Paraxylol)

Um die Betriebs- und Unterhaltskosten zu senken, wurden in den folgenden Jahren zum Teil wesentliche Betriebsverbesserungen durchgeführt. So wurde unter anderem die starke Verschlammung der Hafeneinfahrt durch Verlängerung der Hafenmole und Verengung der Hafeneinfahrt von 80 m auf 30 m fast völlig beseitigt. Auch auf dem Bahnsektor konnten die Betriebskosten durch Umstellung des Lokbetriebes von Dampf auf Diesel erheblich gesenkt werden. Die Anzahl der Kranbrücken wurde dem Bedarf angepaßt. Seit 1982 sind nur noch zwei Anlagen im Betrieb. In den Folgejahren konnte der Gesamtumschlag auf 1 484 000 t im Jahr 1973 gesteigert werden.
Mit der Ölkrise begann das Schiffsgüteraufkommen allerdings zurückzugehen. 1978 belief es sich auf rund eine Million Tonnen. Die weitere Entwicklung in den letzten Jahren ist der tabellarischen Aufstellung zu entnehmen. Der weitere Rückgang ist vorrangig durch die gesunkene Nachfrage auf dem Mineralölsektor gekennzeichnet. Dies führte schließlich in den letzten Jahren sogar zur Stillegung von drei Lagern im Ölhafen.

Erheblich strengere Auflagen im Bereich der Sicherheit und des Umweltschutzes ließen größere Projekte wie die Lagerung von Methanol im Ölhafen aus Wirtschaftlichkeitsgründen scheitern.
Trotz der erschwerten Rahmenbedingungen sind gegenwärtig positive Trends für den Offenbacher Mainhafen erkennbar. Die verbliebenen Firmen im Ölhafen verzeichnen zum Teil starke Umschlagssteigerungen. Im Bereich der Feststoffe hat der Schrottumschlag, insbesondere Edelmetallschrott, an Bedeutung gewonnen.
Die nähere Zukunft des Hafens Offenbach wird eine weitere Anpassung an veränderte Marktbedingungen mit sich bringen. Ob durch gezielte Maßnahmen eine wesentliche Steigerung des Umschlags erreicht werden kann, ist Gegenstand aktueller Untersuchungen. Angesichts des Alters des Hafens und seiner Anlagen sind größere Investitionsmaßnahmen sorgfältig zu prüfen.
Der Offenbacher Mainhafen wird unabhängig von diesen Überlegungen auch zukünftig ein wichtiger Wirtschaftsfaktor für die Stadt Offenbach und das Umland sein.


Main
Hafen Offenbach
Kaiserlei-Brücke
Carl-Ulrich-Brücke
Karl-Benz-Str.
Bettinastraße
Mainstraße
Bernardstraße
Strahlenberger Straße
Berliner Straße
Aug.-Bebel-Ring
Kaiserstraße
Waldstraße
Landstraße
Offenbacher
Bismarckstraße
Marienstraße
OFFENBACH

Hafen:	Offenbach am Main
Eigentümer:	Stadtwerke Offenbach GmbH
Verwaltung/Betriebsorganisation:	Stadtwerke Offenbach GmbH, Versorgungs- u. Verkehrsbetriebe
Hafenleitung:	Michael Budig

Verkehrsleistung:	1976	1982	1983	1984	1985
Schiffsgüterumschlag (t)	1 011 535	797 410	641 569	705 902	695 941
Eisenbahngüterumschlag (t)	67 233	89 140	99 645	45 319	45 456
Sonstiger Umschlag (t)	215 264	207 985	184 376	157 322	155 116
Umschlag insgesamt (t)	1 294 032	1 094 535	925 590	908 543	896 513

Wichtigste Umschlagsgüter im Schiffsverkehr:	Mineralölprodukte Kohle Schrott Baustoffe
Hafengebiet:	
Fläche insgesamt	260 000 m²
Fläche mit direktem Wasserumschlag	150 000 m²
Sonstige Ansiedlungsflächen	–
Vorratsflächen	–
Ausgebaute Uferlänge:	1 700 m
Lagerkapazitäten (Freilager, gedeckte Lager – z. B. Hallen, Silos, Tanklagerraum)	Freilager 70 000 m² Tankraum 140 000 m³
Umschlaganlagen:	2 Kranbrücken
Industriebetriebe im Hafengebiet:	–
Eisenbahn:	Hafenbahn
Hafenbahnhof – mit Stellwerk:	–
Betriebsführung:	selbst
Empfangsstation:	Offenbach a. M.
Tarifstation:	Offenbach a. M.
Überörtliche Straßenverbindungen:	Autobahn Frankfurter Kreuz
Einzugsbereich des Hafens:	Rhein-Main-Gebiet, Südhessen

Mainhafen Hanau

von Franz Grün, Abteilungsleiter der Abteilung Mainhafen der Stadtwerke Hanau GmbH

Die Lage der Stadt Hanau am Main und am Schnittpunkt wichtiger Bahnlinien von Ost nach West sowie von Nord nach Süd führte bereits Ende des vergangenen Jahrhunderts zu Überlegungen hinsichtlich des Baues eines neuen, leistungsfähigen Hafens. Auftrieb erhielten diese Erwägungen, als sich die Fortführung der Mainkanalisierung über Frankfurt hinaus bis Aschaffenburg abzeichnete. Damit eröffnete sich die Möglichkeit, das bei der Rheinschiffahrt übliche 1000-Tonnen-Schiff bis nach Hanau zu führen.

Erste Pläne für einen neuen Hafen unterhalb der Steinheimer Brücke, also in der Nähe des bereits vorhandenen Hafens, lagen bereits 1891 vor. Bis zum Jahr 1912 dauerte es jedoch, bis nach mehreren Änderungsvorschlägen das Projekt für einen Hafenbau an dem heutigen Standort von den zuständigen Behörden genehmigt wurde. Die neue von den städtischen Organen beschlossene Planung beruhte auf der Überlegung, daß eine modernen Anforderungen entsprechende Anlage mit ausreichendem Erweiterungsgelände und Bahnanschluß nur oberhalb der Mainbrücke zu verwirklichen wäre. Zur Ausführung des Projektes kam es durch den Ausbruch des Ersten Weltkrieges allerdings zunächst nicht.

Aufgrund der hohen Arbeitslosigkeit nach Kriegsende entschloß sich die Stadtverordnetenversammlung, den Hafenneubau als

31 Hafen Hanau: Hafenbecken – Nordufer.

Notstandsmaßnahme durchzuführen. Nachdem die Zusagen der Reichs- und der Preußischen Staatsregierung auf Gewährung von Zuschüssen aus Mitteln der „produktiven Erwerbslosen-Fürsorge" vorlagen, wurde im Juni 1921 mit den Arbeiten begonnen. Im Oktober 1924 konnte dann der Hafen seiner Bestimmung übergeben werden.

In knapp 3½-jähriger Bauzeit entstand ein 950 m langes Hafenbecken mit einer Breite von 64 m und einer Wassertiefe von 2,70 m, das einen Sicherheitshafen von 350 m Länge, 40 m Breite und 4,40 m Wassertiefe einschloß. Darüber hinaus wurde auch das östliche Mainufer auf einer Länge von ca. 800 m zur Be- und Entladung von Schiffen erschlossen. Insgesamt beträgt die Länge des befestigten Ufers rund 2,7 km.

Während die wasserbaulichen und die Bahnanlagen des Hafens im Auftrage der Stadt errichtet wurden, entstanden die Umschlagseinrichtungen, wie Kräne, Silos und Lagerhäuser auf Initiative der Anliegerfirmen.

Aufgrund der äußerst verkehrsgünstigen Lage bot die Besiedlung des Hafens keinerlei Schwierigkeiten. Schon ein Jahr vor der Inbetriebnahme hatten rund 80% der Kaifläche und die Hälfte des für gewerbliche Zwecke nutzbaren Geländes Käufer gefunden, ohne daß dafür eine besondere Werbung betrieben worden war.

Es gab daher wohl auch kaum große Anlaufschwierigkeiten. Bereits im zweiten Jahr nach der Betriebsaufnahme betrug der Güterumschlag 130 000 t. Den höchsten Umschlag bis zum Ende des Zweiten Weltkrieges brachte das Jahr 1936 mit 441 000 t. Wichtigste Umschlagsgüter waren damals Kohle, Kali, Getreide, Basalt, andere Baustoffe und Holz.

Am 31. März 1937 ging der Hafenbetrieb von der Stadtverwaltung auf die Stadtwerke Hanau – damals ein Eigenbetrieb, heute eine Eigengesellschaft (GmbH) – über.

Bei der fast völligen Zerstörung der Stadt Hanau im Zweiten Weltkrieg blieb auch der Mainhafen nicht verschont. An den Hafenanlagen entstanden umfangreiche Schäden. Unmittelbar nach Kriegsende setzten die Wiederaufbauarbeiten ein, soweit es unter den damaligen Verhältnissen bei völlig unzureichender Versorgung mit allen lebensnotwendigen Gütern und sonstigem Material möglich war. Schon im Jahr 1948 konnte wieder ein Jahresumschlag von über 200 000 t im Schiffsverkehr erzielt und im Jahr 1951 das höchste Vorkriegsergebnis erreicht werden.

Auch in der Folgezeit hielt die stetige Aufwärtsentwicklung an. Die Umschlagsleistungen wuchsen von 300 000 t im Jahr 1950 auf 1 639 000 t im Jahr 1970 an. Dies ist eine Steigerung um etwa das 5,5-fache. Der bisher höchste Umschlag wurde 1973 mit rund 1,7 Mio t erzielt.

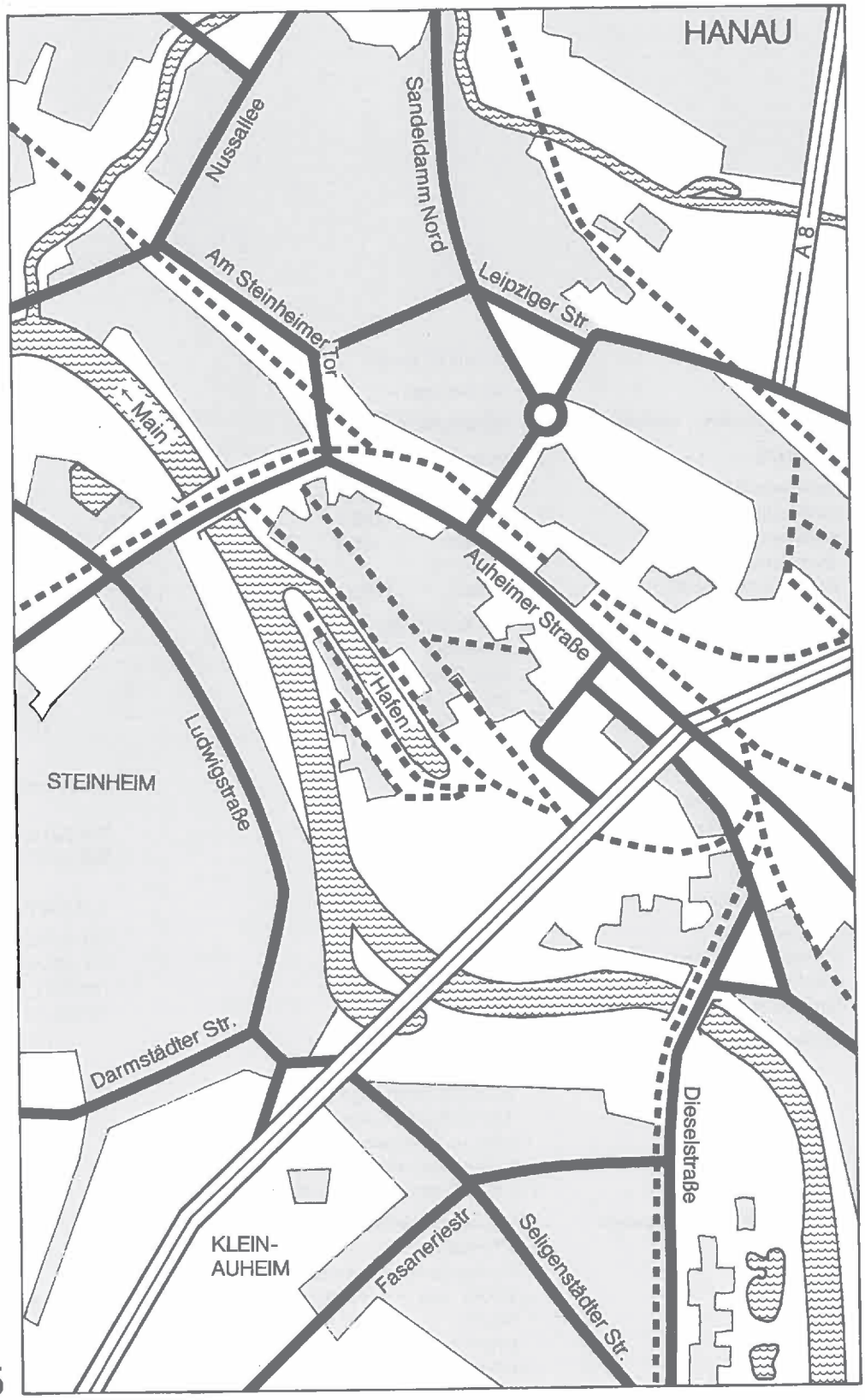
Im Jahr 1960 gelang es, zwei Mineralölfirmen anzusiedeln, die entsprechende Lagerbehälter und Umschlagseinrichtungen erstellten. Mineralöle wurden damit zu einem neuen Umschlagsgut, das in nicht geringem Umfang zur Steigerung der Leistungen des Hafens beitrug.

Den weitaus stärksten Anteil am vermehrten Güteraufkommen haben heute Baustoffe, insbesondere Kies, gefolgt von Kali und Mineralölen. Während sich die umgeschlagenen Getreidemengen im Vergleich zur Vorkriegszeit kaum veränderten, trat bei Kohle ein erheblicher Rückgang ein. Der Holzumschlag beschränkt sich heute auf importierte Edelhölzer. Ganz entfallen ist die Verladung von Grubenholz.

Entsprechend der allgemeinen wirtschaftlichen Situation weist auch der Güterumschlag im Hanauer Hafen in den letzten

Jahren einen Rückgang auf und liegt zur Zeit bei rund 1,2 Mio t.
Im Zuge von Straßenbaumaßnahmen ergab sich 1969 die Notwendigkeit zur Verlegung der bisherigen Verbindungsstrecke der Hafenbahn mit der Bundesbahn. Dabei wurde im Rahmen des Sonderprogramms der Bundesregierung zur Förderung des kombinierten Verkehrs und des Gleisanschlußverkehrs, das einer wirtschaftlicheren Verkehrsbedienung durch verbesserte Zusammenarbeit zwischen den Unternehmen des Schienen- und Straßenverkehrs sowie der Spedition diente, eine neue Rangieranlage mit ausreichend bemessenen Aufstellgleisen gebaut und gleichzeitig die Möglichkeit zum Anschluß weiteren Gewerbe- bzw. Industriegeländes an die Hafenbahn geschaffen. Mit dieser Maßnahme vergrößerte sich die Gleislänge von bisher zehn auf rund 14,7 km.
Der Bahnumschlag ist vom Höchstwert der Vorkriegszeit mit 262 000 t auf 545 000 t im Jahr 1968 angewachsen. In der Zwischenzeit ist er allerdings wieder auf rund 520 000 t zurückgegangen. Er konnte also mit der Entwicklung des Schiffsumschlages nicht schritthalten.
Der Ausbau des Mains zur Großschiffahrtsstraße, besonders die Tieferlegung der Fahrwassertiefe, diktierte dem Hafen Hanau die Notwendigkeit einer Tieferlegung. Mit einem Aufwand von rund 6 Mio DM wurde die Anpassung an die Fahrwasserverhältnisse des Mains durchgeführt. In Verbindung damit zeigte sich die Notwendigkeit zur generellen Sanierung der Ufer.
Der Hafen hat heute eine Ausbautiefe von 3,40 m im Hafenbecken und 3,30 m an den Parallelhäfen am Fluß. Die freigegebenen Wasser- und Fahrrinnentiefen betragen 2,90 m. Eingeschränkte Tiefen sind vorhanden im Flußhafen „Kohlenhafen" von Ma-km 56,40 bis Ma-km 56,45 = 2,70 m und im Hafenbecken „Nordufer" im hinteren Hafenteil auf eine Länge von 280 m = 2,50 m.
Das Ufer entlang des Hafenbecken-Nordufers steht auf einer Pfahlgründung. Darauf ruhen zum Teil eine senkrechte Ufermauer als Schwergewichtsmauer, jedoch zum größten Teil ein Kranholm zum Aufnehmen der wasserseitigen Kranbahn. Vor dem Kranholm ist eine gepflasterte Böschung mit einer Neigung 1:1 angebracht, die auf einer bis zur Hafensohle reichenden Schüttsteinböschung mit einer Neigung 1:1,5 ruht. Die erforderliche Tieferlegung von + 96,27 m ü. NN auf + 95,57 m ü. NN, also um 70 cm, gewährleistete im Bereich der Ufermauer nicht die statisch ausreichende Standfestigkeit der Pfahlgründung, und im Bereich des Kranholmes die Standfestigkeit der vorgesetzten gepflasterten Böschung. Deshalb wurden hier auf eine Länge von rund 720 m Spundbohlen gerammt. So entstand auf eine Länge von 195 m eine Ufermauer mit im Abstand von 1 m vorgesetzter Spundwand mit Reibpfählen zum Schutze der steilen Ufermauer, die bis + 104 m ü. NN ansteigt. Vor dem Kranholm entstand ein teilgeböschtes Ufer auf eine Länge von 530 m. Die Spundwand des teilgeböschten Ufers wurde auf + 100,00 m ü. NN angelegt, bei einem hydrostatischen Stau von + 98,97 m ü. NN. Da im hinteren Hafenteil nur wenig umgeschlagen wird, aber auch in Kenntnis der schlechten Untergrundverhältnisse durch den Verlauf einer Felsader, mußten zum Teil Lockerungssprengungen erfolgen.
Alle übrigen Ufer im Hafenbecken und an den am Fluß gelegenen Parallelhäfen bestehen aus einem vermörtelten Steinwurf. Das Ufer der Hafenbecken-Südseite wurde teilweise mit vorgesetzten Dalben ausgestattet. Die Neigung der vermörtelten Schüttsteinbö-

schung beträgt an den Flußhäfen 1:1,5, an der Südseite des Hafenbeckens 1:2. Der ehemalige Sicherheitshafen wurde im Rahmen der Baumaßnahmen aufgehoben und eine Schüttsteinböschung in einer Neigung von 1:3 hergestellt. Zur Verfestigung des oberen Böschungsabschlusses wurde im gesamten Hafenbereich eine Betonberme hergestellt.
Damit hat der Hafen dem Wasserstraßenausbau Rechnung getragen und die Einbeziehung in die Großschiffahrtsstraße ermöglicht.
Der Hafen Hanau hat besonders günstige Verkehrsverbindungen zu Schiene und Straße. Die Hafenanschlußbahn ist an den in unmittelbarer Nähe gelegenen Bahnhof Hanau-Hbf. angeschlossen. Zum Straßennetz besteht durch die unmittelbare Abfahrt am Hafen Hanau ebenfalls eine direkte Anbindung an die Bundesautobahnen A 5/E 4, A 45 und A 66, sowie die Bundesstraßen B 8 – 40 – 43 und 45.
Dank der äußerst zentralen und guten Verkehrslage und seiner leistungsfähigen Unternehmen ist der Hafen Hanau ein wichtiger Umschlagplatz und ein beachtlicher Wirtschaftsfaktor für die Stadt Hanau.
Insgesamt gesehen bietet der Mainhafen Hanau das Bild eines gut florierenden Hafens, dessen erhebliche Investition der letzten Jahre von der Schiffahrt gut aufgenommen wurde und der sich damit der Zukunftsentwicklung im Hinblick auf die Main-Donau-Verbindung gestellt hat.


HANAU
Nussallee
Sandeldamm Nord
Am Steinheimer Tor
Leipziger Str.
A 8
← Main
Auheimer Straße
Hafen
STEINHEIM
Ludwigstraße
Darmstädter Str.
Dieselstraße
KLEIN-
AUHEIM
Fasaneriestr.
Seligenstädter Str.

Hafen:	Mainhafen Hanau				
Eigentümer:	Stadt Hanau				
Verwaltung/Betriebsorganisation:	Stadtwerke Hanau GmbH				
Hafenleitung:	Prokurist Wilhelm Baumann				
Verkehrsleistung in T/t:	1976	1982	1983	1984	1985
Schiffsgüterumschlag	1 521,1	1 095,3	1 321,7	1 231,6	1 139,3
Eisenbahngüterumschlag	435,2	436,8	566,8	494,5	517,9
Sonstiger Umschlag	–	–	–	–	–
Umschlag insgesamt	1 956,3	1 532,1	1 888,5	1 726,1	1 657,2
Wichtigste Umschlagsgüter im Schiffsverkehr in T/t:	Kali, Düngemittel				573,0
	Mineralöle				233,0
	Kies, Baustoffe				121,0
	Getreide, Futtermittel				115,0
	Feste Brennstoffe				51,0
Hafengebiet:					
Fläche insgesamt					310 000 m²
Fläche mit direktem Wasserumschlag	–				
Sonstige Ansiedlungsflächen	Industriegebiet				325 000 m²
	Gewerbe- u. Mischgebiet				950 000 m²
Vorratsflächen	–				
Ausgebaute Uferlänge:					2 800 m
Lagerkapazitäten: (Freilager, gedeckte Lager – z. B. Hallen, Silos, Tanklagerraum)	Freilagerfläche				100 000 m²
	Lagerhausfläche				21 000 m²
	Siloraum				42 700 t
	Tankraum				78 000 m³
Umschlaganlagen:	gespundete Ufermauer				194 m
	gespundete Steilufer				532 m
	befestigte Böschungen				2 081 m
	8 firmeneigene Krane bis 12 t Tragfähigkeit				
	4 Be- u. Entladeanschlüsse für flüssige Brennstoffe				
	5 Verladeeinrichtungen f. Getreide				
	2 Bandförderanlagen für Kali und Kies				
Industriebetriebe im Hafengebiet:	3 Speditionsbetriebe				
	2 Tanklager				
	1 Lager für feste Brennstoffe				
	5 Kies und Frischbeton verarbeitende bzw. vertreibende Firmen				
	1 Rußfabrik				
	1 Futtermittelwerk				

Eisenbahn:	Hafenanschlußbahn – Gleislänge 14 km
Hafenbahnhof – mit Stellwerk:	Anschlußbahnhof Hanau-Hbf.
Betriebsführung:	Stadtwerke Hanau GmbH
Empfangsstation:	Hanau-Hbf., Anschluß Hafen
Tarifstation:	Hanau-Hbf.
Überörtliche Straßenverbindungen:	Autobahnen: A 3/E 5, Bundesstraßen: B 8, B 40, B 43, B 45
Einzugsbereich des Hafens:	Friedberg/Gießen – Kassel – Fulda – Würzburg – Wertheim – Darmstadt

Der Hafen Aschaffenburg

von Dipl.-Ing. Frank Hundertmark, Leiter der technischen Abteilung der Hafenverwaltung Aschaffenburg

Die Stadt Aschaffenburg mit ungefähr 60 000 Einwohnern liegt zwischen Frankfurt und Würzburg nahe der bayerisch-hessischen Grenze am bayerischen Untermain dort, wo sich der Main aus der Umklammerung durch den Spessart im Norden und den Odenwald im Süden löst. Während sich die Wohnbereiche der landschaftlich reizvoll gelegenen Stadt bis zu den bewaldeten Ausläufern des Spessarts hinaufschmiegen, ist der alte Stadtkern auf vorgeschichtlichen Siedlungsresten nur knapp außerhalb des vom Limes umschlossenen seinerzeitigen römischen Einflußbereiches errichtet. Er liegt auf dem steilen rechten Flußufer, dessen Buntsandsteinformationen den Main zu einer scharfen Kehrtwendung zwingen. Die Handelsschiffahrt auf dem Untermain ist bereits aus dem 12. Jahrhundert belegt. Doch erst im Jahr 1892 wurde der alte Floß- und Handelshafen eröffnet.

Im Norden berührt die Autobahn A 3, Frankfurt–Nürnberg–München, die Stadt. Im Westen führt die Autobahn A 45 vom Seligenstädter Dreieck über das Gambacher Kreuz bei Gießen und Wetzlar einerseits über Hagen ins Ruhrgebiet und andererseits über Kassel und Hannover nach Norden. Im Stadtkern kreuzen sich die Bundesstraßen B 8 und B 26, während im Westen die autobahnähnlich ausgebaute B 469 vom Autobahnanschluß Stockstadt nach Amorbach und Miltenberg führt. Die Stadt liegt nur ungefähr 50 Autobahnkilometer vom Flughafen Rhein-Main entfernt. Aschaffenburg ist der Eisenbahnknotenpunkt der Hauptstrecken Frankfurt-Würzburg, Aschaffenburg-Darmstadt und Aschaffenburg-Miltenberg-Ulm.

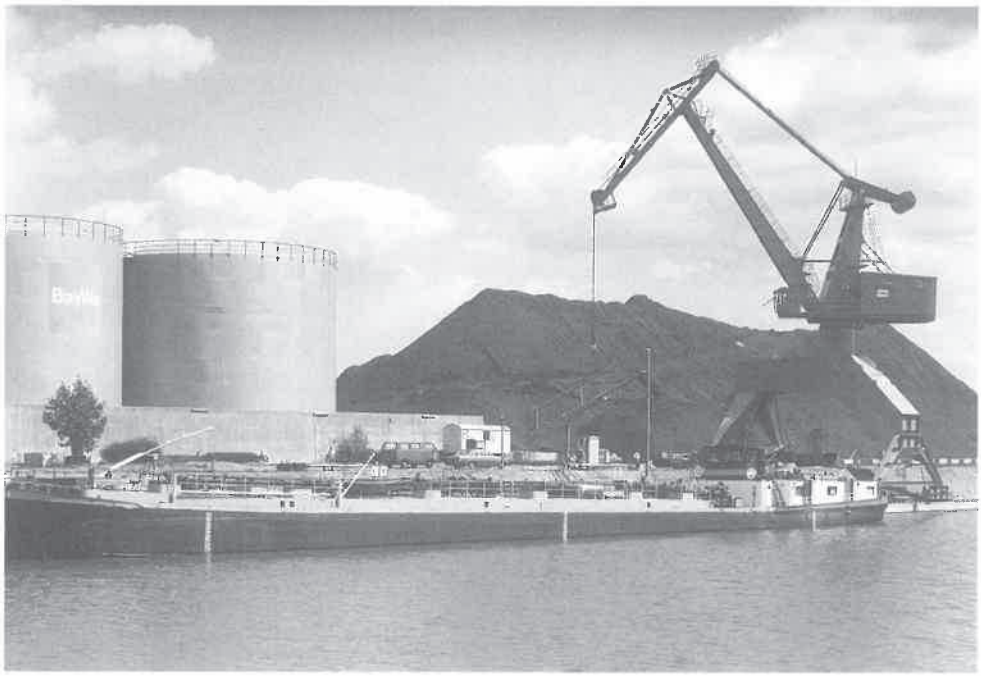
Gleichzeitig mit der Fortführung der Kanalisierung des Mains flußaufwärts von Frankfurt in Richtung Aschaffenburg im Jahr 1914 wurde auch der Bau des Hafens Aschaffenburg südwestlich des alten Stadtkerns am linken Flußufer bei Fluß-km 83,31 (von der Mündung her gerechnet) begonnen. Die gebrochenen Ufer der Hafenbecken wurden im Unterwasserbereich bis zur 1 m breiten Berme, die etwa 50 cm über dem hydrostatischen Stau verläuft, mit einer senkrechten aufgelösten Stahlbetonmauer und oberhalb der Berme mit einer Böschung der Neigung 1:1 mit Buntsandsteinpflaster befestigt. Das Nordufer des Längsbeckens erhielt auf 475 m Länge eine senkrechte Ufermauer bis zur vollen Höhe der Betriebsebene. Die Ufer wurden mit Leitern, Treppen, Pollern, Halteringen und der wasserseitigen Kranschiene auf der Berme bzw. der Betriebsebene ausgestattet. Mit dem gewonnenen Aushubmaterial ist die Betriebsebene auf 2,30 m über hydrostatischem Stau (normaler Wasserstand) hergestellt worden. Gebaut wurde zunächst das Hafenlängsbecken sowie dessen Fortsetzung, das Hafenbecken I und das Hafenbecken II, das vom Längsbecken abzweigt und parallel zum Becken I verläuft. Das Hafenlängsbecken beginnt am Wendebecken, das über eine kurze Hafeneinfahrt mit dem offenen Main verbunden ist. Geplant war ursprünglich, zu den tatsächlich hergestellten Hafenbecken spiegelsymetrisch zwei weitere Becken und außerdem einen kleineren Petroleumhafen zu bauen. Doch wurde dieses Erweiterungsvorhaben nach dem Zweiten Weltkrieg endgültig aufgegeben, da die Uferlänge ausreicht. Der Hafen Aschaffenburg konnte außerhalb des bebauten Stadtgebietes westlich des Stadtteils Leider praktisch ohne räumliche Einengung durch vorhandene Bauten großzügig geplant werden. So war es möglich, eine übersichtliche und weitläufige Anlage zu errichten, die auch den heutigen Anforderungen genügt.

Mit der Inbetriebnahme des Hafens Aschaffenburg im November 1921 verlor der alte Floßhafen, für den es keine Erweiterungs-

möglichkeit gab, mehr und mehr an Bedeutung für die Wirtschaft. Er fand als Sportboothafen unmittelbar am alten Stadtkern gelegen eine neue Funktion und erfreut sich als solcher großer Beliebtheit.
Indessen entwickelte sich der neue Handelshafen zu einem bedeutenden Wirtschaftsfaktor am bayerischen Untermain. An seinen Kais gründeten namhafte Handels- und Produktionsfirmen sowie Speditionen eigene Niederlassungen, um die Verbindung des Schienenweges mit der Wasserstraße an einem Ort, der über große freie Flächen verfügt, für ihre Interessen zu nutzen. Der Hafen versorgte aber nicht nur die Bevölkerung und die örtliche Industrie der Stadt Aschaffenburg und ihrer Umgebung mit Brennstoff, land- und forstwirtschaftlichen Produkten, Baustoff, Stahl, Düngemitteln usw., sondern insbesondere im südostdeutschen Raum die damalige Reichsbahn mit Kohle. Die Kohle erreichte Aschaffenburg mit dem Schiff, wurde hier auf Bahnwaggons umgeschlagen und dann auf dem Schienenweg zu den einzelnen Verbraucherzentren transportiert.
Zur Bewältigung dieser Umschlagsaufgabe standen dem Hafen schon in den ersten Jahren seines Bestehens etwa 20 Elektrokrane mit einer Tragfähigkeit von 4 bis 5 t zur Verfügung. Die Krane werden ungefähr je zur Hälfte von der Hafenverwaltung und den hier angesiedelten Firmen betrieben. Die Lei-

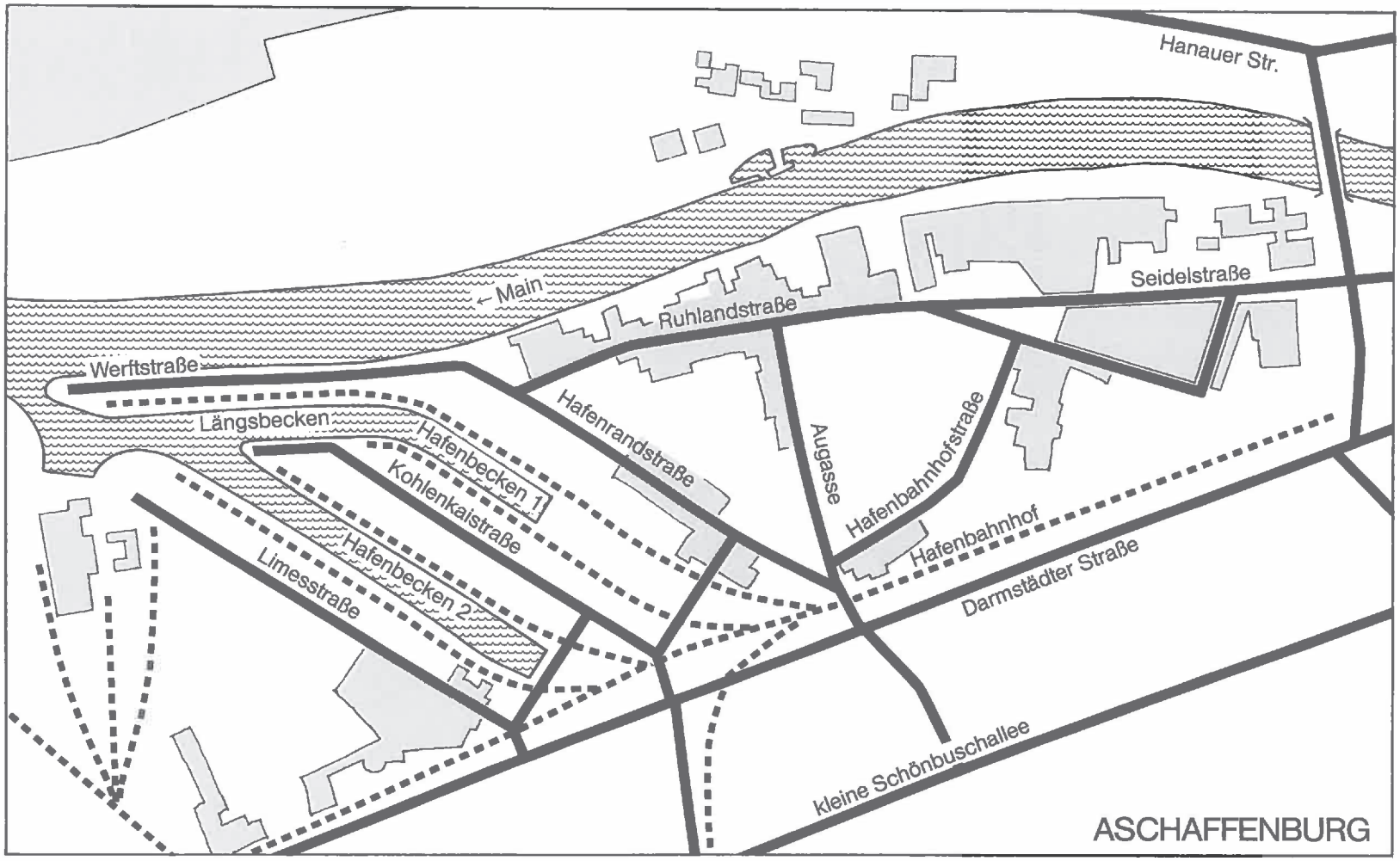
39 Hafen Aschaffenburg.

stungsfähigkeit der im Hafen eingesetzten Krane hat sich im Laufe der Zeit erhöht. So hebt der größte Kran, den die Hafenverwaltung zur Zeit betreibt, 40 t. Er wurde im Jahr 1986 errichtet.
Außer dem Umschlag im Bereich der hafeneigenen Krane im Regiebetrieb gehört heute zu den technischen Aufgaben der Hafenverwaltung der Betrieb der Hafenbahn als Bahn des öffentlichen Verkehrs mit drei funkferngesteuerten Lokomotiven und 30 km Betriebsgleis, aber auch die Stromversorgung, die Wasserver- und -entsorgung, die Unterhaltung, die Erneuerung und der Ausbau der hafeneigenen Verkehrseinrichtungen und sonstigen Anlagen wird von ihr durchgeführt.
Außerdem betreibt die Hafenverwaltung ein Lagerhaus für Stückgut sowie Getreide mit einer Lagerkapazität von 10 000 t mit den dazu gehörenden Einrichtungen für Annahme, Bearbeitung und Abgabe über Waagen an Schiff, Bahnwaggon oder Lkw.
Eine der wichtigsten Aufgaben der Hafenverwaltung Aschaffenburg ist die Grundstücksverwaltung, die durch gezielte Vergabe der zu besiedelnden Flächen in Erbpacht oder als Mietgrundstück eine ständige Belebung des wirtschaftlichen Geschehens im Hafen gewährleisten soll und die freiwerdenden Flächen leistungsfähigen Firmen nach Möglichkeit so anbietet, daß das Spektrum der Aktivitäten im Hafen erweitert wird.



Hafen Aschaffenburg.

Durch die Weiterführung der Mainkanalisierung bereits in den zwanziger Jahren und die Einrichtung weiterer Häfen flußaufwärts von Aschaffenburg verlor der Hafen seine günstige Lage als Endhafen. So büßte der Hafen Aschaffenburg schon bald einen Großteil des Umschlags für die Kohleversorgung des bayerischen Raumes ein.
Einen Ausgleich für den verlorengegangenen Umschlag brachte die Ansiedlung eines großen Kohlekraftwerkes der Bayernwerk AG im Hafen Anfang der fünfziger Jahre. In den Jahren 1970 und 1971 konnte die von der Wasser- und Schiffahrtsverwaltung nicht mehr benötigte Schleuse Stockstadt übernommen werden, die zu einer Umschlagstelle umgebaut wurde. Dort führt die Hafenverwaltung seither den Wasserumschlag unter anderem für ein bedeutendes Industrieunternehmen der Papierproduktion durch. Als neue große Aufgabe sieht die Hafenverwaltung die Einrichtung eines Umschlagplatzes für den kombinierten Verkehr am bayerischen Untermain. So ist die Hafenverwaltung ständig bemüht, durch Ausdehnen ihrer Aktivitäten und durch Anpassung an die künftigen Erfordernisse von Wirtschaft, Handel und Verkehr diesen einen attraktiven Standort zu bieten und damit letztlich dazu beizutragen, die Arbeitsplätze der Bevölkerung Aschaffenburgs und seiner weiteren Umgebung aber auch aller im Hafen Beschäftigten zu sichern.


Hanauer Str.
Main
Seidelstraße
Ruhlandstraße
Werftstraße
Längsbecken
Hafenbecken 1
Hafenrandstraße
Augasse
Hafenbahnhofstraße
Kohlenkaistraße
Hafenbahnhof
Hafenbecken 2
Limesstraße
Darmstädter Straße
kleine Schönbuschallee
ASCHAFFENBURG

Hafen:	Aschaffenburg mit Umschlagstelle Stockstadt Main-km 83,31 li
Eigentümer:	Freistaat Bayern
Verwaltung/Betriebsorganisation:	Hafenverwaltung Aschaffenburg der Bayerischen Landeshafenverwaltung, 8750 Aschaffenburg, Hafenbahnhofstr. 27, als Staatsbetrieb
Hafenleitung:	Dr.-Ing. Hermann Schwaderer

Verkehrsleistung:

	1976	1982	1983	1984	1985
Schiffsgüterumschlag (t)	948 847	847 118	791 377	1 011 667	1 101 275
Eisenbahngüterumschlag (t)	485 526	411 223	362 663	444 309	398 274
Sonstiger Umschlag (Lkw) (t)	950 870	986 174	1 042 440	1 311 069	1 099 067
Umschlag insgesamt (t)	2 385 243	2 244 515	2 196 480	2 767 045	2 598 616

Wichtigste Umschlagsgüter im Schiffsverkehr:

landwirtschaftliche/forstwirtschaftliche Erzeugnisse	0,67%
Futtermittel	0,41%
feste Brennstoffe	48,58%
Heizöl	24,62%
Erze und Metalle	3,47%
Steine und Erden	0,88%
Düngemittel	12,79%
chemische Erzeugnisse	0,32%
Fahrzeuge/Maschinen	8,26%
	100,00%

Hafengebiet:

Fläche insgesamt	1 513 200 m²
Fläche mit direktem Wasserumschlag	190 200 m²
Sonstige Ansiedlungsflächen	990 700 m²
Vorratsflächen	155 800 m²

Ausgebaute Uferlänge:	3 030 m
Lagerkapazitäten: (Freilager, gedeckte Lager – z. B. Hallen, Silos, Tanklagerraum)	
gedeckte Lagerflächen	71 328 m²
Getreidesilos	750 t
Schüttböden für Getreide	13 580 t
Tankanlagen für Heizöl	49 774 m²
Tankanlagen für Flüssiggas	350 m²
Aschesilos	1 600 m²
Umschlaganlagen:	
Portalkrane 4–5 t	7 Stück
Wippdrehkran 40 t	1 Stück
Brückenkrane 4–12 t	9 Stück
Dieselkran 5–10 t	2 Stück

Industriebetriebe im Hafengebiet:	Bayernwerk AG, Papierwerke Waldhof-Aschaffenburg, Bavaria Schiffahrts- u. Sped. AG, Haniel Handel, Raab Karcher, Rhenus WTAG, Viktoria Transport, Viktoria Schäfer GmbH u. Co. KG, Winschermann GmbH, BayWa, C. u. A. Brenninkmeyer, Colas Bau-Chemie, Klöckner KG, PAM Flügas, Stinnes Trefz, Suffel KG, TEGO Metall- u. Schrott, Gesellschaft zur Beseitigung von Sondermüll und weitere 35 Handels- u. Industriebetriebe
Eisenbahn:	Gleislänge 30,661 km und 86 Weichen
Hafenbahnhof – mit Stellwerk:	mit 2 Stellwerken
Betriebsführung:	Hafenbahn
Empfangsstation:	Aschaffenburg-Hafen
Tarifstation:	Aschaffenburg Nilkheim
Überörtliche Straßenverbindungen:	Autobahnen: A 3, A 45 Bundesstraßen: B 8, B 26, B 469
Einzugsbereich des Hafens:	Der Bereich, der durch die Linie Main-Taunus-Kreis, Fulda, Grabfeldgau, Tauberbischofsheim, Oberpfalz, Karlsruhe, Worms eingeschlossen wird

Die Häfen von Würzburg

von Dipl.-Betriebswirt Egon Kitz, Hafendirektor Würzburger Hafen GmbH

Würzburg und der Main sind in der über 1200 Jahre alten Geschichte der Stadt eng miteinander verbunden. Die Entwicklung der Stadt hängt deswegen sehr stark mit der wirtschaftlichen Nutzung des Flusses zusammen, die Würzburg bis heute zu einem wichtigen Standort und Knotenpunkt an Wasser, Eisenbahn und Straße werden ließ.

Unabhängig von der kulturellen Bedeutung Würzburgs, verbunden mit den weltbekannten Denkmälern wie Festung Marienberg und Residenz, den Namen wie Tilmann Riemenschneider, Balthasar Neumann, Tiepolo und Mozart, darf nicht vergessen werden, welche oberzentrale Bedeutung Würzburg als bedeutendes Handels-, Gewerbe-, Dienstleistungs-, Schul- und Verwaltungszentrum für ganz Unterfranken hat. Hierbei kommt den drei Würzburger Häfen (Alter Hafen, Neuer Hafen und Flußhafen) für den gesamten Wirtschaftsraum Mainfranken ein großer Stellenwert zu, dessen Grundlage die verkehrsgeographisch günstige Lage des Hafenplatzes Würzburg ist.

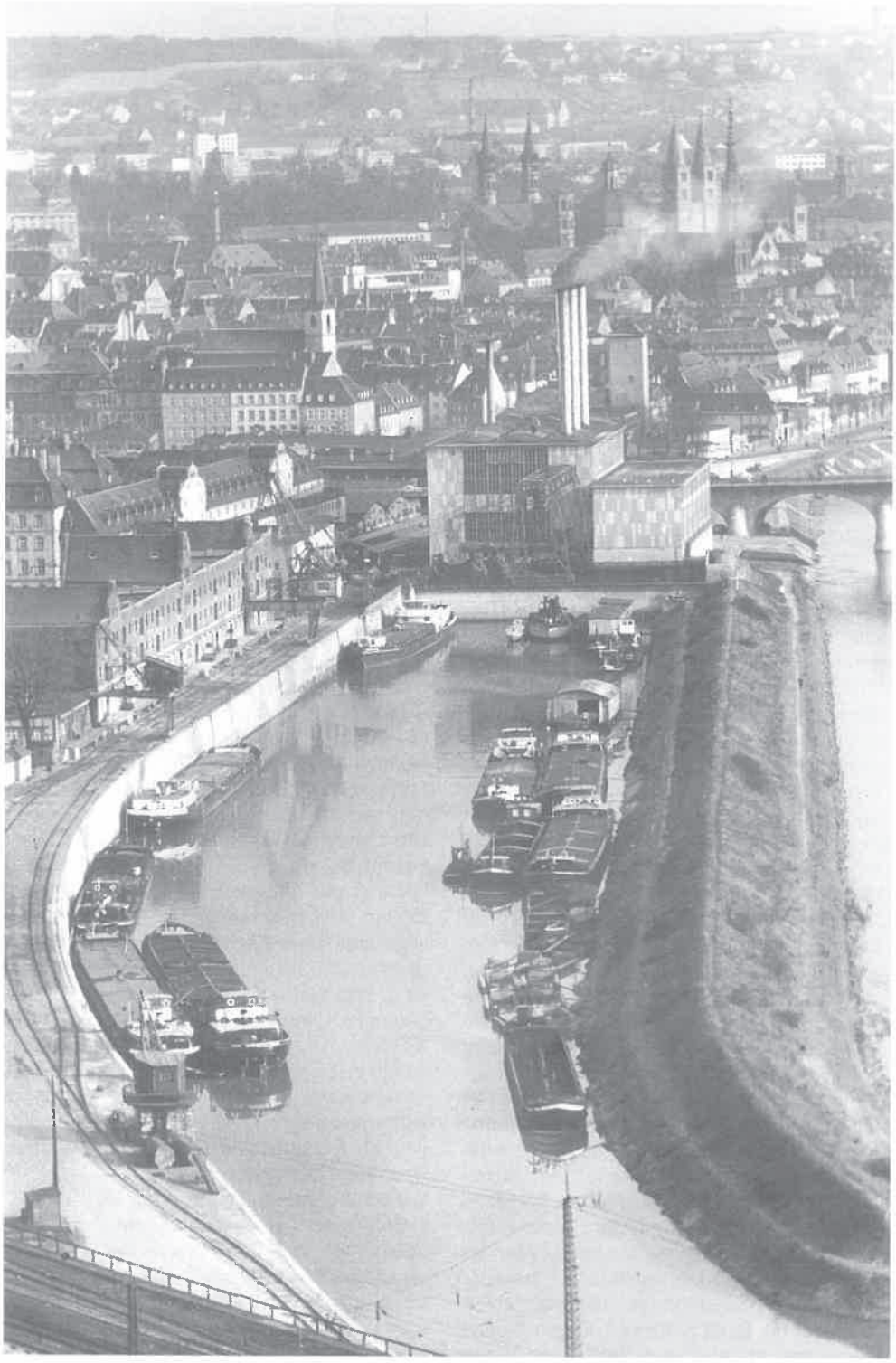
Der Schiffsgüterumschlag von 56 000 t im letzten Kriegsjahr 1945 und über 1,2 Mio t im Jahr 1950, bis zum Rekordergebnis von 2 Mio t im Jahr 1953 spiegelt die stürmische Entwicklung der ehemaligen Städtischen Lagerhausbetriebe (Alter Hafen) wider, die im Jahr 1904 gegründet wurden.

Seit Hinzukommen des Neuen Hafens im Jahr 1940 verlagerte sich der Schwerpunkt des Hafenumschlags dorthin. Trotz des Ausbaus der Großschiffahrtsstraße über Würzburg hinaus (1954) sank auch in der Folgezeit die Bedeutung des Würzburger Hafens nicht, wenngleich auch manche Verkehrseinbußen hingenommen werden mußten. Die Voraussetzungen für vermehrten Güterumschlag schuf aber die Stadt Würzburg, indem sie das Hafengebiet ständig vergrößerte und durch infrastrukturelle Maßnahmen Voraussetzungen schaffte, neue Gewerbestandorte zu erschließen. Darüber hinaus wurden rund 17 km Gleise mit nahezu 100 Weichen, Schranken und modernen Signaleinrichtungen, sowie ein eigenes Kanal- und Straßennetz errichtet.

Im Sommer 1954 hatte Würzburg mit dem Ausbau der Großschiffahrtsstraße seine Funktion als Kopfhafen verloren. Dieser Wechsel, sowie die Folgen tariflicher Maßnahmen, wie Seehafen-Ausnahmetarife und deutsch-österreichische Seehafen-Umschlagstarife, ließen die Verkehrsergebnisse zunächst absinken.

Dennoch fand der Hafenplatz Würzburg großes Interesse bei Neuansiedlern. Unter Aufwendung hoher Finanzmittel entstand 1956 unterhalb des Neuen Hafens ein Hafenerweiterungsgebiet mit rund 13 ha Landfläche und 1,5 km Uferstrecke, der sogenannte Flußhafen. Durch Abbaggerung des Ufers, stellenweise bis zu 30 m, gleichzeitige Felsmeißelung der Flußsohle auf 163,00 ü. NN und der Anlage einer vor der Auffüllung 0,80 m über hydrostatischem Wasserspiegel liegenden Vorflutfläche, konnten nicht nur der gleiche Durchflußquerschnitt, sondern auch eine schiffbare Tiefe von 2,75 m auf die gesamte Länge dieses Flußhafens erzielt werden. Dieses Hafenerweiterungsgebiet diente insbesondere zur Errichtung von Mineralölgroßtanklagern und Silobauten, für die zum damaligen Zeitpunkt aufgrund steigenden Energie- und Rohstoffbedarfs hohe Nachfrage bestand.

Waren Würzburgs Häfen noch bis zum Jahr 1956 in einem erheblichen Maße Übergangshäfen, hatten sie sich im Laufe der 60er Jahre durch geschickte Ansiedlungs- und Standortpolitik von reinen Verkehrs- und Umschlagshäfen zu Industriehäfen entwickelt. Insofern kam ihnen damit eine volkswirtschaftlich und kommunalpolitisch wesentlich größere

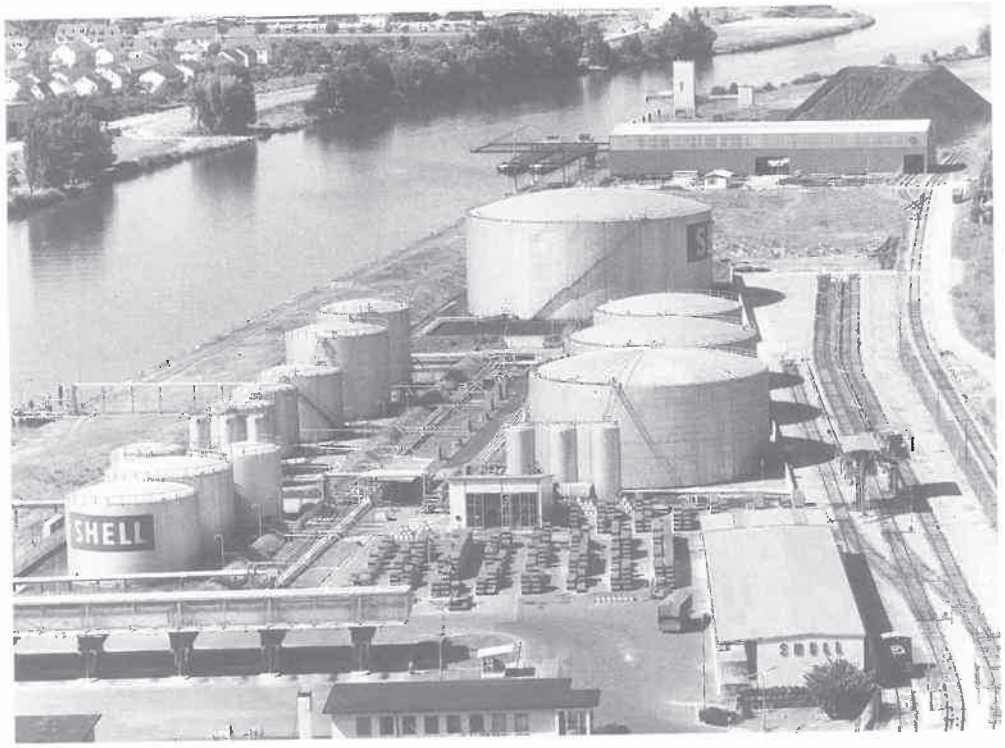


Alter Hafen Würzburg.

Neuer Hafen Würzburg.

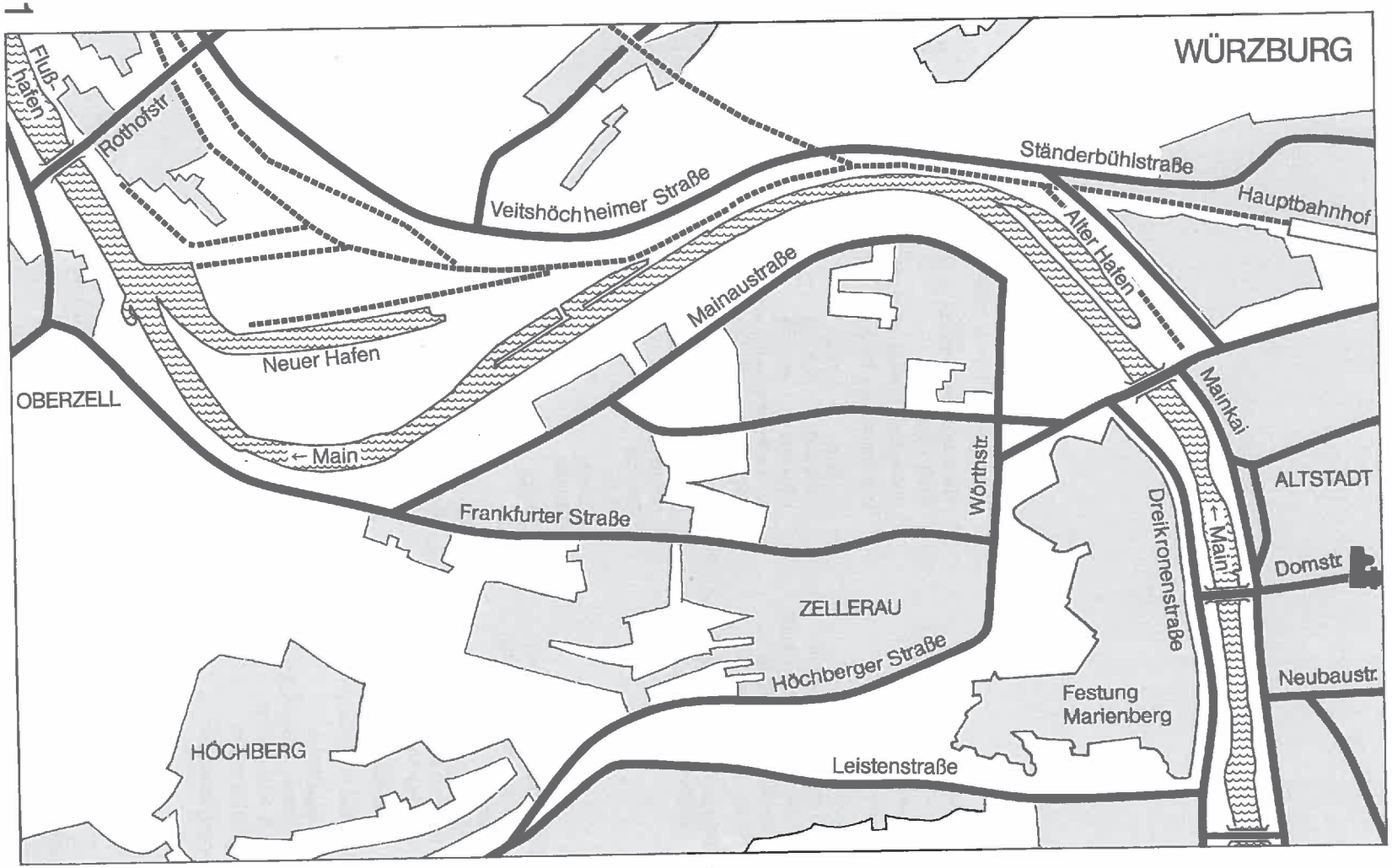
Bedeutung zu, da ab diesem Zeitpunkt für Würzburg ein steigendes Wirtschaftspotential, Erhöhung des kommunalen Steuerabkommens und positive Einflüsse auf dem Arbeitsmarkt, in Gang gesetzt wurden.
Unter den bedeutenden Mainhäfen ist Würzburg der einzige kommunale Hafen, das heißt eine in mittelbar städtischem Eigentum stehende privatrechtliche Gesellschaft und gleichzeitig Tochtergesellschaft des kommunalen Konzerns Würzburger Versorgungs- und Verkehrsbetriebe (WVV). Sie ist somit gesellschafts- und steuerrechtlich eingegliederter Teil eines kommunalen Querverbund-Unternehmens. Die technische Leitung obliegt der Gesellschaft selbst, während die Verwaltung und verkehrswirtschaftlichen Fragestellungen von der Konzernobergesellschaft WVV wahrgenommen werden. Ein Aufsichtsratsgremium, bestehend aus Mitgliedern des Stadtrates, überwacht nach den Vorschriften des GmbH- bzw. Aktiengesetzes die Geschäftsführung.
Diese Konstellation läßt einen hohen Grad an Flexibilität im Zusammenspiel zwischen kommunaler Wirtschaftspolitik und -förderung sowie Standortpolitik zu. Die räumliche Verknüpfung des Hafenplatzes Würzburg als gleichzeitiger Standort eines modernen Heizkraftwerkes stellt mit dem stetig steigenden Umschlag von Kraftwerkskohle einen nicht unwesentlichen Bestandteil des Schiffsgüteraufkommens, insbesondere im Alten Hafen Würzburg, dar.
Heute ist der Hafenplatz Würzburg mit seinen drei Häfen das größte geschlossene Gewerbegebiet der Stadt Würzburg. Die vorgesehene Tieferlegung der Schiffahrtsrinne, die bis zum Jahr 1992 abgeschlossen sein soll, gibt zur Hoffnung Anlaß, daß in Zukunft größere Schiffseinheiten den Hafenplatz Würzburg erreichen können. Dies hat zur Folge, daß die Würzburger Hafen GmbH durch Tieferlegungsmaßnahmen im Neuen Hafen und im Flußhafen diesen Anforderungen im investiven Bereich Rechnung tragen muß. Transportkostenvorteile, die sich durch das mögliche Laden und Löschen größerer Schiffseinheiten ergeben, sollen langfristig Umschlagsmengen in den Würzburger Häfen halten und den Industriestandort Würzburg begünstigen. Hier kommt der Würzburger Hafen GmbH auf dem Gebiet der Schaffung infrastruktureller Voraussetzungen zum kostengünstigen Umschlag von Massengütern zukünftig eine wesentliche Aufgabe zu.
Mit der Fertigstellung der Main-Donau-Wasserstraße verbindet sich die Hoffnung auf den vermehrten Umschlag von Transitgütern bei gleichzeitiger Belebung des internationalen Güteraustausches, vor allem auch unter dem Gesichtspunkt, daß Würzburg zu nahezu 85% Empfangshafen ist. Durch eine abgestimmte Tarifpolitik wird versucht – soweit in begrenztem Maße möglich – Güterströme nicht gegen die Interessen eines bestimmten Verkehrsträgers zu lenken, sondern das Gleichgewicht zwischen den Verkehrsträgern Binnenschiff, Eisenbahn und Lkw zu fördern. Wenngleich heute rund 80% des gesamten Güteraufkommens im Güterbahnhof Würzburg über die Gleise der Würzburger Hafen GmbH umgeschlagen werden und das Verhältnis zwischen Schiffs- und Bahngüterumschlag ca. 45:55% beträgt, dürften investive Maßnahmen zugunsten der Binnenschiffahrt (Tieferlegung Main-Donau-Kanal) zu einer Stabilisierung dieses Kräfteverhältnisses führen.
Diesem Zweck dient auch das Beschreiten neuer Wege in der Zusammenarbeit zwischen Hafenverwaltung und der in Würzburg ansässigen Reedereien in Form der Gründung einer eigenen Gesellschaft, der Würzburger Reederei GmbH, an der die Würzburger Hafen GmbH mit 50% beteiligt ist.

Diese, im Jahr 1985 neugegründete Gesellschaft, hat in erster Linie die Aufgabe, Schiffsgütertransporte für die in Würzburg ansässigen Reedereien zu halten und Transportmengen hierfür auszubauen. Damit besteht auch die Möglichkeit, neben der reinen Umschlagsfunktion, mittelbar der Würzburger Hafen GmbH neue Aufgaben zu übertragen.
Mit dieser Konstruktion änderte sich das bisherige Verständis der Würzburger Hafen GmbH, mehr als nur Umschlagseinrichtung und Mittler zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern zu sein und nunmehr auch unmittelbar in die Bereiche Transport, Lagerung, Bewirtschaftung und Disposition aktiv einzugreifen.
Mit nahezu 90 ha eigener Fläche, die im wesentlichen auf Mietbasis oder im Erbbaurecht vergeben ist, ist die Würzburger Hafen GmbH in der Lage, aktive Grundstücks- und Wirtschaftspolitik für die Stadt Würzburg zu betreiben. Darüber hinaus wird angestrebt, für die sich im Eigentum der Stadt Würzburg befindlichen Gleisanlagen Betriebsführungsaufgaben zu übernehmen.
Im Rahmen der Tieferlegungsmaßnahme der Wasser- und Schiffahrtsdirektion Süd des



49 Flußhafen Würzburg.

Mains wird als Ausgleichsmaßnahme für notwendige Uferzurücknahmen zwischen Ma-km 248,200 und 248,923 auf einer großen zusammenhängenden Fläche von ca. 4 ha eine Vielzahl von Öko-System-Typen geschaffen. Hierdurch werden nicht nur Uferflächenverluste im Rahmen der Uferzurücknahmen ausgeglichen, sondern es sollen zusätzlich solche Lebensräume entstehen, die durch intensive Landnutzung eine anhaltende Rückgangstendenz aufweisen. Mit der Fertigstellung der Tieferlegungsmaßnahme zwischen der Stauhaltung Erlabrunn und Würzburg wird damit im Bereich des Neuen Hafens Würzburg das größte zusammenhängende Mainbiotop zwischen Quelle und Mündung entstehen. Auf der von der Würzburger Hafen GmbH bereitgestellten Fläche sollen durch die Schaffung stark im Rückgang begriffener Biotoptypen mit nach pflanzensoziologischen Gesichtspunkten ausgewählten Pflanzen potentielle Lebensräume, insbesondere für bedrohte Arten, geschaffen werden. Diese Maßnahme ist als ein wertvoller Beitrag zu bewerten, der die Erfordernisse zeitgemäßer Binnenschiffahrt mit naturschützerischen Belangen in Einklang bringt.


WÜRZBURG
Fluß-
hafen
Rothofstr
Veitshöchheimer Straße
Ständerbühlstraße
Hauptbahnhof
Alter Hafen
Mainaustraße
Neuer Hafen
OBERZELL
← Main
Mainkai
ALTSTADT
Wörthstr.
Dreikronenstraße
← Main
Domstr.
Frankfurter Straße
ZELLERAU
Höchberger Straße
Festung
Marienberg
Neubaustr.
HÖCHBERG
Leistenstraße

Hafen:	Main-km 245,85 – 250,93 re Würzburger Hafen GmbH Bahnhofstraße 12–18, 8700 Würzburg				
Gesellschafter:	Würzburger Versorgungs- u. Verkehrs-GmbH				74%
	Stadt Würzburg				26%
Betriebsorganisation:	Kommunale Eigengesellschaft				
Hafenleitung:	Dipl.-Betriebswirt Egon Kitz, Werkdirektor				
Verkehrsleistung:	1976	1982	1983	1984	1985
Schiffsgüterumschlag (t)	1 074 940	1 005 984	939 543	984 157	907 545
Eisenbahngüterumschlag (t)	1 004 166	917 928	916 752	912 496	950 198
Sonstiger Umschlag (t)	für Lkw-Verkehr liegen keine Zahlen vor				
Umschlag insgesamt (t)	2 079 106	1 923 912	1 856 295	1 896 653	1 857 743
Wichtigste Umschlagsgüter im Schiffsverkehr:	Heizöl				13,7%
	Futtermittel				31,1%
	Baumaterial				19,9%
	Getreide				11,3%
	Kohle				11,5%
	Dünger				9,3%
	Schrott				3,0%
Schiffsgüterumschlag 1985 (an- u. abgemeldete Schiffe)	2 932				
Hafengebiet:					
Fläche insgesamt	871 000 m²				
Fläche mit direktem Wasserumschlag	350 000 m²				
Sonstige Ansiedlungsflächen	190 000 m²				
Vorratsflächen:	–				
Ausgebaute Uferlänge:	2 760 m				
Lagerkapazitäten: (Freilager, gedeckte Lager – z. B. Hallen, Silos, Tanklagerraum)	Freilagerfläche				250 000 m²
	gedeckte Lagerfläche				51 600 m²
	Silos				139 500 t
	Tankräume				109 000 m²
Umschlaganlagen:	10 Krananlagen bis 5 t Tragfähigkeit 5 Krananlagen über 5–10 t Tragffähigkeit 3 Mobilkrane bis 15 t 6 Verladeanlagen für Flüssiggüter 7 Verladeanlagen für Getreide u. Futtermittel 5 Förderbandanlagen, 6 Sackverladeanlagen				
Industriebetriebe im Hafengebiet:	3 Futtermittelbetriebe 3 Fertigbetonwerke				

Eisenbahn:	Gleislänge 16,8 km
Waggonverschiebungen 1985:	20 311
Hafenbahnhof – mit Stellwerk:	
Betriebsführung:	Deutsche Bundesbahn
Empfangsstation:	Würzburg
Tarifstation:	Würzburg
Überörtliche Straßenverbindungen:	Autobahnen: A 3, A 7, A 81 Bundesstraßen: B 8, B 13, B 19, B 27
Einzugsbereich des Hafens:	überwiegend Nordbayern, Futtermittel bis ins Allgäu

Hafen und Lände Schweinfurt

von Dr. Konrad Feneberg, Werkleiter der Stadtwerke Schweinfurt

In Schweinfurt hat die Binnenschiffahrt Tradition. Erste Aufzeichnungen über Gütertransport auf dem Main stammen aus dem Jahr 1480. Regelmäßige Schiffahrt ist ab 1751 feststellbar. Schweinfurter Kauf- und Handelsleute beförderten lokale Kommissionsgüter per Schiff von Berg zu Tal. Der Gütertransport zu Tal war zu dieser Zeit bis Frankfurt möglich und wurde 1837 bis Köln erweitert. Der Güterumschlag betrug damals ca. 4000 t jährlich. Die als großes Ereignis gefeierte Dampfschiffahrt krankte von Anfang an daran, daß der Main, der damals noch sehr wenig reguliert war, einer starken Versandung ausgesetzt war. So fuhren die Schiffe fast täglich auf entstandene Untiefen, was erhebliche Verzögerungen mit sich brachte. Es war nur logisch, daß nach Eröffnung der Bahnlinien der Personen- und Güterverkehr sich der Eisenbahn zuwandte. Erst mit der Einführung der Kettenschleppschiffahrt, der Kanalisierung des Untermains und dem Bau von Staustufen wurde die Mainschiffahrt neu belebt.

Als der Güterumschlag 1905 ca. 12 000 t erreichte, haben sich alle mit der Schiffahrt und dem Bau von Umschlagsanlagen zuständigen Stellen in Schweinfurt damit befaßt und entsprechende Untersuchungen wegen des Neubaus von Länden angestellt. Klarheit über den Bau herrschte dann 1908, drei Jahre vor Verlegung der Mainkette. Nach den damaligen Überlegungen kam man zu der Entscheidung, in Schweinfurt drei Umschlagsanlagen zu errichten und zwar eine Hochkaianlage, eine Tiefkaianlage und eine Floßausschleiflände. Die im Jahr 1910/1911 gebauten Anlagen hatten eine sehr unterschiedliche Entwicklung:

Die Hochkaianlage mit Gleisanschluß und einem elektrischen Portalkran wurde kaum genutzt. Die Gründe hierfür waren, daß das Hafenbecken von Straßenfahrzeugen kaum angefahren werden konnte und die Schiffahrt wegen der dort herrschenden Strömungsverhältnisse sehr stark behindert und gefährdet war. Das Holzumschlagsgeschäft an der Floßlände hatte in den früheren Jahren, etwa bis zu Beginn des Zweiten Weltkrieges, eine beachtliche Bedeutung. Auch nach dem Zweiten Weltkrieg konnten nochmals kurz nennenswerte Umsätze erzielt werden. Einige Jahre später kam dort der Umschlag dann ganz zum Erliegen. Die Tiefkaianlage dagegen hat sich beachtlich entwickelt. Der Umschlag betrug 1938 116 000 t, 1950 125 000 t und erreichte 1953 rund 200 000 t. Damit war die Kapazität von Betrieb, Lände und Straße erreicht. Zur weiteren Entfaltung wären unmittelbarer Gleisanschluß, besserer Straßenanschluß und Krananlagen notwendig gewesen. Beschränkte Platzverhältnisse ließen dies nicht zu. Zur Zeit ist für die Tiefkaianlage durch Umschlag von Sand und Kies in Höhe von rund 150 000 t/Jahr die bestmögliche Nutzung gegeben.

Aus dieser Erkenntnis und auch wegen der fortschreitenden Arbeiten am Bau der Main-Donau-Wasserstraße wurden 1954 und 1958 von der Industrie- und Handelskammer und der Stadt Schweinfurt Erhebungen durchgeführt, ob Bedürfnis für die Errichtung eines Hafens besteht. Diese Ergebnisse brachten Umschlagserwartungen von rund 300 000 t/Jahr. Als Umschlagsgüter waren Baustoffe, Kohle, Schrott, landwirtschaftliche Erzeugnisse und Mineralöle ermittelt worden. Nachdem die Notwendigkeit feststand, wurde sofort mit der Vorplanung begonnen. Von entscheidender Bedeutung war, auf welcher Seite des Mains der Hafen errichtet werden soll. Aufgrund der Gutachten hat der Stadtrat 1959 beschlossen, den Hafen auf die Südseite des Mains zu bauen.

Mit dem Bau des Hafens auf der linken oder südlichen Mainseite, allgemein als „Sprung

55 Hafen Schweinfurt.

über den Main" bezeichnet, wurde für die Stadt eine neue Entwicklungsphase eingeleitet. Die ehemalige Freie Reichsstadt Schweinfurt lag seit ihrer Gründung am rechten Mainufer. Das der Stadt gegenüberliegende Gebiet war Hochwasserabflußgebiet des Mains. Das war auch der Grund, warum seit Bestehen der Stadt dieses Gebiet für jegliche Bebauung gemieden wurde. Die Kanalisierung des Mains und die Schüttung eines Hochwasserdammes ermöglichten die Hochwasserfreilegung. Durch weitere umfangreiche Baumaßnahmen wurde ein ca. 200 ha großes Industrie- und Gewerbegebiet geschaffen. Wegen des hohen Grundwasserstandes mußte das Gelände aufgefüllt werden. Auch fehlte für die Kanalisation ein natürliches Gefälle, so daß Pumpwerke erforderlich waren. Für die Erschließung wurden einschließlich der vom Bund gebauten Mainbrücken rund 100 Mio DM aufgewendet. Heute sind alle nutzbaren Flächen vergeben. In Schweinfurt Süd haben sich zwischenzeitlich ca. 90 Betriebe mit rund 7 500 Beschäftigten angesiedelt.

Der erste Schritt zur Verwirklichung dieser großzügigen Maßnahme wurde 1961 mit Beginn der Bauarbeiten für den städtischen Hafen getan. Über den Hafen und dessen Bau geben nachstehende Daten eine Übersicht.

Februar 1961 Baubeginn
30. Mai 1962 Flutung des Hafenbeckens
04. Juni 1963 Beginn des Umschlagbetriebs
04. Oktober 1963 Einweihung des Hafens

Der Hafen hat zwei Funktionen:

Güterumschlag
Schutzhafen

Gesamtfläche des Hafengebietes:	280 000 m²
davon	
Pachtflächen	168 100 m²
firmeneigene Flächen	32 400 m²
Wasserfläche	41 400 m²
Kai und Böschungen	17 000 m²
Gleisflächen	17 300 m²
sonstige Betriebsflächen	3 800 m²

Ausbildung des Hafenbeckens:

Länge der Kaimauer	495 m
Länge der Umschlagböschung	390 m
Wassertiefen	
Normalbecken	3,20 m
Tiefbecken	4,40 m
Tiefstbecken	4,65 m
Hinterstellbecken	1,80 m

Gleisanlagen:

Gleislänge	2 700 m
Zahl der Weichen	7 Stück
Krangleise	492 m

Umschlaggeräte:

2 Peiner Doppellenker-Wippkrane
Tragkraft:

Hakenbetrieb	6 000 bis 10 000 kg
Greiferbetrieb	6 000 kg

Ausladung:
16 m bis 10 000 kg
25 m bis 6 000 kg

Erzielte Bauleistungen:

Erdbewegungen	463 000 m³
Betonarbeiten	16 000 m³

Herstellungs- bzw. Anschaffungskosten:

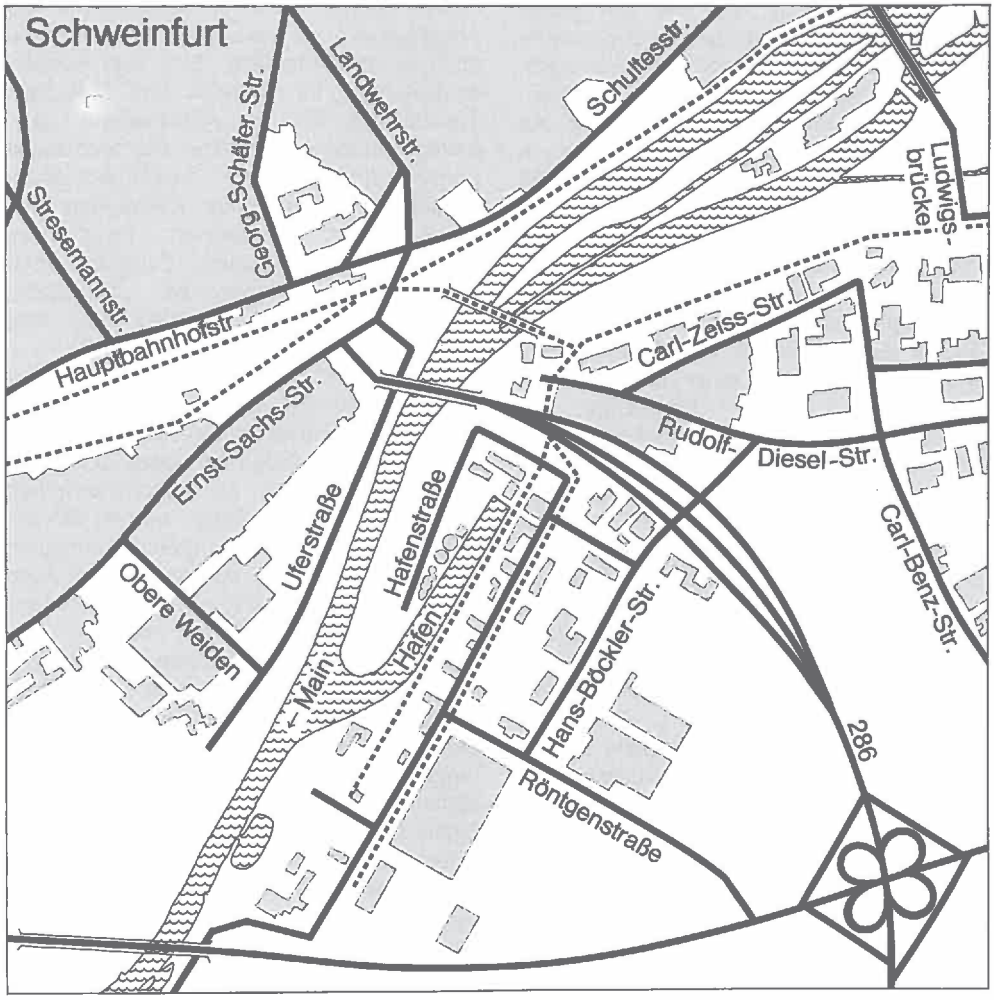
rund 10 Mio DM

Die Betriebsführung liegt bei den Stadtwerken – Eigenbetrieb der Stadt Schweinfurt. Hauptsächlich werden umgeschlagen: Sand, Kies, Baustoffe, Mineralöl, landwirtschaftliche Güter, Kohle und Schrott. An den Schweinfurter Hafenanlagen wurden in der Zeit von 1963 bis einschließlich 1985 11 631 396 t umgeschlagen. Der Transport erfolgte in 33 854 Schiffen. Auch der den Ansiedlern und Nebenanschließern zur Verfügung stehende Gleisanschluß hat sich positiv entwickelt. Seit seiner Eröffnung im Oktober 1963 wurden bis einschließlich 1985 46 574 Waggons mit einer Beförderungsmenge von 1 145 977 t abgefertigt. Der Betrieb erfolgt durch die Deutsche Bundesbahn.

Der Hafen bewirkt mittel- und unmittelbar infolge der möglich gewordenen Frachtsenkungen eine wesentliche Standortverbesserung und damit eine Stärkung der Schweinfurter Wirtschaft. Die Anbindung des Hafens an die Fernverkehrsstraßen und an das Netz der Deutschen Bundesbahn ist als sehr gut zu beurteilen. Als Güterumschlagplatz für die drei Verkehrsträger konzipiert, können die Binnenschiffahrt, der Straßenverkehr und die Bundesbahn durch die vorhandenen Umschlagseinrichtungen bedient werden. Dadurch erhalten die Hafenansiedler und die übrigen Verlader im Schweinfurter Raum die Möglichkeit, je nach Tarif und Marktsituation das wirtschaftlichste Verkehrsmittel zu wählen.

Be- und Entladen von Schiffen, Umschlag und Lagerung, Transporte mit Bahn und Lastkraftwagen erfordern die Tätigkeit vielfältiger Dienstleistungsunternehmen. Der Hafenbetrieb stellt für den Umschlag zwei moderne Doppelwippdrehkrane mit Kranführer und das Anschlußgleis zur Verfügung. Private Sauganlagen für Mineralöle, Ent- und Beladeeinrichtungen für Getreide und Braumalz, Tankbehälter, Silos und verschiedene Transporteinrichtungen ergänzen das technische Angebot. Am Hafen bzw. an der Lände angesiedelt sind bedeutende Baustoffbetriebe, Großtanklager, Speditionen, Reedereien, Stahlhandelsunternehmen, Schrottverarbeitungsbetriebe, Betonwerke, Malzfabrik, Getreidelager, Landmaschinenhandel und Lebensmittelgroßhandel.

Nach wie vor sind die Verlader massenhafter Güter am Wasser-, Bahn- und Straßenverkehr gleichermaßen interessiert. Aus der Erkenntnis, daß die künftig notwendigen Verkehrsleistungen nur im Zusammenwirken aller Verkehrsträger erbracht werden können, ist die Frage der Bedeutung der Binnenhäfen für die Zukunft positiv zu beantworten. Auch ist die Aufgabenstellung eines Binnenhafens nicht nur, den ansässigen Industrie- und Gewerbebetrieben frachtgünstige Transportmöglichkeiten zu bieten, sondern darüber hinaus anziehend für die Ansiedlung neuer Betriebe zu wirken. Wirtschaftliche Veränderungen wie Verlagerung von Absatzmärkten, strukturelle Maßnahmen und konjunkturelle Einflüsse werden immer wieder Ergebnisschwankungen verursachen. Neue Impulse werden von der Fertigstellung des Main-Donau-Kanals erwartet. Durch die dann zur Verfügung stehende durchgehende Rhein-Main-Donau-Wasserstraße zwischen Nordsee und Schwarzem Meer wird die Binnenschiffahrt an Bedeutung gewinnen. Es besteht die Hoffnung, daß auch der Hafen Schweinfurt davon positiv beeinflußt wird.


Schweinfurt
Landwehrstr.
Schultesstr.
Georg-Schäfer-Str.
Stresemannstr.
Ludwigs-
brücke
Hauptbahnhofstr.
Carl-Zeiss-Str.
Ernst-Sachs-Str.
Rudolf-
Diesel-Str.
Uferstraße
Hafenstraße
Hafen
Obere Weiden
Carl-Benz-Str.
Main
Hans-Böckler-Str.
286
Röntgenstraße

Hafen:	Schweinfurt Main-km 330,41 li
Lände:	Schweinfurt Main-km 332,78 bis 333,08 re
Eigentümer:	Stadt Scheinfurt
Verwaltung/Betriebsorganisation:	Stadtwerke Schweinfurt – Hafenbetrieb Bodelschwinghstraße 1, 8720 Schweinfurt Betriebsstätte: Hafenstraße 20
Werkleitung:	Direktor Dipl.-Ing. Dr. Konrad Feneberg

Verkehrsleistung:	1976	1982	1983	1984	1985
Schiffsgüterumschlag (t)	437 573	437 609	406 586	443 750	460 799
Eisenbahngüterumschlag (t)	65 192	74 264	70 775	80 007	76 909
Sonstiger Umschlag (Lkw) (t)	–	–	–	–	–
Umschlag insgesamt (t)	502 765	511 873	477 261	523 757	537 708

Wichtigste Umschlagsgüter im Schiffsverkehr:	
Sand und Kies	57,2%
Benzin, Gas und Heizöl	25,3%
Landwirtschaftliche Güter und Produkte	7,5%
Kohlen	4,5%
Baustoffe	3,4%
Schrott, Stahl, Eisen	1,5%
Sonstiges	0,6%

Hafengebiet:	
Fläche insgesamt	280 000 m²
Fläche mit direktem Wasserumschlag:	68 000 m²
Sonstige Ansiedlungsflächen	100 000 m²
Ausgebaute Uferlänge:	Hafen 880 m – Lände 250 m
Lagerkapazitäten (Freilager, gedeckte Lager – z. B. Hallen, Silos, Tanklagerraum)	Freilager 63 000 m² Hallen 18 000 m² Tankraum 35 000 m³ Silos 16 000 m³
Umschlaganlagen:	2 Doppellenker-Wippkrane – 10 t 1 E-Kran 3 t und 2 Mobilkrane 3 t – firmeneigen 1 Verladebrücke – firmeneigen 2 Löscheinrichtungen für Mineralöl – firmeneigen 1 Lösch- und Ladeanlage für Getreide – firmeneigen
Industriebetriebe im Hafengebiet:	Malzfabrik Betonsteinwerk Transportbetonwerk Kieswasch- und -sortierwerk
Eisenbahn:	Gleislänge 4,3 km und 9 Weichen

Hafenbahnhof – mit Stellwerk:	–
Betriebsführung:	Deutsche Bundesbahn
Empfangsstation:	Schweinfurt-Hafen
Tarifstation:	Schweinfurt-Hauptbahnhof
Überörtliche Straßenverbindungen:	Autobahnen: A 7 Würzburg-Kassel über B 26a, A 3 Würzburg-Nürnberg über B 286, A 70 Richtung Bamberg Bundesstraßen: B 19, B 26, B 26a, B 286, B 303
Einzugsbereich des Hafens:	Nordost-Unterfranken

Güterumschlag in den Häfen und an den Umschlagstellen am Main im Jahr 1985

– Bereich der Wasser- und Schiffahrtsdirektion Süd –

Güterumschlag in den Häfen und an den Umschlagstellen im Jahr 1985 am Main*

(Angaben in Tonnen)

Hafen bzw. Umschlagstelle	Güterverkehr	Getreide	Pflanzliche, tierische und textile Rohstoffe	Sonstiges Holz Kork	Zucker Melasse	Getränke Genußmittel u. a. Nahrungsmittel	Erzeugnisse aus Getreide Obst und Gemüse	Futtermittel, z.B. Kleie Ölkuchen Heu Stroh	Ölsaat Ölfrüc Öle u Fett (ohn Speis fette
		01	04, 09	05	11	12, 13, 14	16	17	18
Frankfurter Häfen	Abg.	35 768	–	–	–	–	–	11 824	–
	Ank.	46 503	209	–	–	–	–	1 341	–
	insg.	82 271	209	–	–	–	–	13 165	–
Hafen Offenbach	Abg.	–	–	–	–	–	–	–	–
	Ank.	–	–	–	–	–	–	–	–
	insg.	–	–	–	–	–	–	–	–
Hafen Hanau	Abg.	45 198	–	–	–	–	–	1 048	–
	Ank.	21 282	–	13 237	–	–	–	54 172	–
	insg.	66 480	–	13 237	–	–	–	55 220	–
Hafen Aschaffenburg	Abg.	14 040	–	–	–	–	–	200	891
	Ank.	1 723	–	9 066	–	–	–	19 474	–
	insg.	15 763	–	9 066	–	–	–	19 674	891
Kleinere Häfen und Umschlagstellen bis Main-km 88,00	Abg.	–	–	–	–	21	–	–	–
	Ank.	1 891	308	–	–	–	–	17 755	80
	insg.	1 891	308	–	–	21	–	17 755	80
Würzburger Häfen	Abg.	80 434	–	–	–	–	–	–	20 387
	Ank.	17 935	–	–	–	–	–	258 389	402
	insg.	98 369	–	–	–	–	–	258 389	20 789
Hafen Schweinfurt	Abg.	5 650	–	–	–	–	1 766	–	3 368
	Ank.	1 968	–	–	–	–	–	3 122	–
	insg.	7 618	–	–	–	–	1 766	3 122	3 368
Kl. Häfen und Umschlagstellen von Main-km 88,00 bis Regnitzmündung (bis einschl. Main-km 387,69)	Abg.	150 472	–	–	1 401	–	1 760	53 617	14 050
	Ank.	10 107	–	–	–	–	–	24 264	–
	insg.	160 579	–	–	1 401	–	1 760	77 881	14 050
Main	insg.	432 971	517	22 303	1 401	21	3 526	445 206	39 178

* Im Bereich der Wasser- und Schiffahrtsdirektion Süd

ein- hle, ein- len- ketts	Braun- kohle, Braun- kohlen- briketts, Torf	Stein- kohlen- und Braun- kohlen- koks	Benzin Gasöl Dieselöl Heizöl Petroleum rohes Erdöl	Erdgas Raffinerie- gas und verwandte Gase	Schmier- öle, Schmier- fette, Bitumen u. ä., Petrol- koks	Eisen- erze	NE-Metall- erze und Abfälle, z.B. Bauxit, Mangan- und Kupfer- erze	Schrott und Ab- fälle von Eisen u. Stahl, Schlacken z.V. Schwe- felkies- abbrände	Roheisen Rohstahl und Stahl- halbzeug	Stab- und Formstahl, z.B. Draht, Knüppel, Bleche, Rohre	NE-Metalle und NE-Metall- halbzeug
21	22	23	31, 32	33	34	41	45	46	51, 52	53, 54, 55	56
–	–	–	1 461	–	–	–	–	149 759	–	599	–
21 066	2 905	970	1 069 145	–	299	–	6 993	47 656	–	68 854	701
21 066	2 905	970	1 070 606	–	299	–	6 993	197 415	–	69 453	701
–	–	–	279	–	–	–	–	32 431	–	–	–
49 340	1 403	–	538 539	–	–	–	–	–	–	–	–
49 340	1 403	–	538 818	–	–	–	–	32 431	–	–	–
6 368	–	–	835	–	–	–	–	–	704	–	–
44 217	–	688	232 536	–	–	–	313	–	2 158	–	–
50 585	–	688	233 371	–	–	–	313	–	2 862	–	–
6 308	–	–	700	–	–	–	–	28 402	–	1 990	–
83 755	2 153	3 244	300 841	–	–	–	–	6 410	11 106	791	–
90 063	2 153	3 244	301 541	–	–	–	–	34 812	11 106	2 781	–
–	–	–	368 699	38 372	–	–	–	7 768	–	2 827	–
34 145	–	–	2 338 467	–	43 440	–	5 755	–	–	65 223	–
34 145	–	–	2 707 166	38 372	43 440	–	5 755	7 768	–	68 050	–
259	–	–	–	–	–	–	–	27 342	–	–	–
90 728	13 398	471	123 569	–	–	–	–	591	–	61	–
90 987	13 398	471	123 569	–	–	–	–	27 933	–	61	–
133	–	–	–	–	–	–	–	3 809	–	–	–
7 788	–	–	119 194	–	–	–	–	1 069	–	–	–
7 921	–	–	119 194	–	–	–	–	4 878	–	–	–
2 207	–	–	–	–	–	–	–	640	–	–	–
45 303	–	4 273	170 371	–	38 289	–	–	47 836	2 870	1 215	–
47 510	–	4 273	170 371	–	38 289	–	–	48 476	2 870	1 215	–
891 617	19 859	9 646	5 264 636	38 372	82 028	–	13 061	353 713	16 838	141 560	701

Fortsetzung auf Seite 64

Güterumschlag in den Häfen und an den Umschlagstellen im Jahr 1985 am Main*

(Angaben in Tonnen)

Fortsetzung von Seite 63

Hafen bzw. Umschlagstelle	Güterverkehr	Sand Kies Bimskies Ton Schlacken und Aschen n.z.V.	Salz (Stein- und Salinensalz)	Schwefelkies, Schwefel	Sonstige Steine u. Erden, z.B. Steinschotter, Gipssteine Splitt Asphaltgestein, Kreide	Zement u. Kalk einschl. Zementklinker	Gips	Baustoffe aus Natursteinen, aus Bims, Gips, Schamott, Glas, Glaswaren u. a.	Düngemitte
		61	62	62	63	64	65	69, 95	71,72
Frankfurter Häfen	Abg.	980	–	–	2 346	–	–	5 679	47
	Ank.	1 641 667	–	–	125 185	–	–	1 545	51 22
	insg.	1 642 647	–	–	127 531	–	–	7 224	51 69
Hafen Offenbach	Abg.	3 458	–	–	–	–	–	–	–
	Ank.	–	–	–	–	–	–	–	–
	insg.	3 458	–	–	–	–	–	–	–
Hafen Hanau	Abg.	6 701	–	–	126 158	–	–	–	–
	Ank.	115 205	–	–	12 723	–	–	569	93 819
	insg.	121 906	–	–	138 881	–	–	569	93 819
Hafen Aschaffenburg	Abg.	12 180	–	–	19 621	–	2 745	–	1 612
	Ank.	49 888	–	–	40 539	–	–	2 286	4 689
	insg.	62 068	–	–	60 160	–	2 745	2 286	6 301
Kleinere Häfen und Umschlagstellen bis Main-km 88,00	Abg.	21470	–	–	–	–	–	–	11425
	Ank.	586 333	545 205	–	–	–	500	86	–
	insg.	607 803	545 205	–	–	–	500	86	11 425
Würzburger Häfen	Abg.	–	–	–	–	–	–	–	–
	Ank.	174 365	–	–	927	–	–	3 748	79 629
	insg.	174 365	–	–	927	–	–	3 748	79 629
Hafen Schweinfurt	Abg.	890	–	–	–	–	–	–	–
	Ank.	254 775	–	–	–	–	–	10 331	28 969
	insg.	255 665	–	–	–	–	–	10 331	28 969
Kl. Häfen und Umschlagstellen von Main-km 88,00 bis Regnitzmündung (bis einschl. Main-km 387,69)	Abg.	2 160 060	–	–	396 829	229 925	–	8 775	–
	Ank.	1 573 375	–	–	37 445	–	–	10 316	74 845
	insg.	3 733 435	–	–	434 274	229 925	–	19 091	74 845
Main	insg.	6 601 347	545 205	–	761 773	229 925	3 245	43 335	346 687

* Im Bereich der Wasser- und Schiffahrtsdirektion Süd

·mische ·ugnisse, z. B. hwefel- säure, onlauge, asch- u. nigungs- mittel	Benzol Teer Pech u. ä.	Zellstoff und Altpapier	Fahrzeuge landwirt- schaftliche Maschinen	Maschinen Motore u. elektro- technische Erzeugnisse, z. B. Kabel	Waren aus Eisen, Blech und Metall, z. B. Bau- konstruk- tionen	Bekleidung Textilien Leder- waren	Sonstige Halb- u. Fertig- waren, z. B. Papier Pappe Möbel	Stückgut Leergut u. sonst. nicht einzu- gruppierende Güter	insgesamt
, 82, 89	83	84	91, 92	93	94	96	97	99	
1 204	–	–	–	73	–	–	–	–	210 163
10 114	–	431	–	–	414	–	6 868	17	3 304 112
11 318	–	431	–	73	414	–	6 868	17	3 514 275
–	–	–	–	–	–	–	–	11	36 179
–	–	–	–	–	–	–	–	–	589 282
–	–	–	–	–	–	–	–	11	625 461
346 132	–	–	–	1 710	–	–	–	–	534 854
–	–	251	–	–	–	–	–	919	592 089
346 132	–	251	–	1 710	–	–	–	919	1 126 943
1 944	–	–	–	–	94	–	–	–	90 727
7 441	–	66 864	–	284	94	–	–	–	1 010 648
9 385	–	66 864	–	284	188	–	–	–	1 101 375
473 548	–	–	2 539	13 696	50	–	–	762	941 156
313 655	5 076	425	49	590	16	–	100	12 392	4 871 512
787 203	5 076	425	2 588	14 286	66	–	100	13 154	5 812 668
–	–	–	–	1 568	–	–	–	–	129 990
–	–	–	–	7	46	–	–	200	764 466
–	–	–	–	1 575	46	–	–	200	894 456
–	–	–	–	32	–	–	–	–	15 648
–	–	–	–	–	–	–	–	–	427 216
–	–	–	–	32	–	–	–	–	442 864
–	–	–	18	1 237	654	–	–	–	3 021 645
82 548	–	–	–	1 071	12	–	–	–	2 124 140
82 548	–	–	18	2 308	666	–	–	–	5 145 785
236 586	5 076	67 971	2 606	20 268	1 380	–	6 968	14 301	18 663 827

Herausgeber: Deutscher Kanal- und Schiffahrtsverein Rhein-Main-Donau e.V., Nürnberg
Fotos: Hafenverwaltung Frankfurt a. M. – Foto Wegemann, Offenbach – Kreisbildstelle Hanau – Hafenverwaltung Aschaffenburg – Würzburger Hafen GmbH – Stadtwerke Schweinfurt/Hafenbetrieb

Druck und Lithos: Verlagsdruckerei Schmidt GmbH, Neustadt/Aisch
ISSN 0177-1795