

IHK fordern den Ausbau der Schleusen, um die Zukunftsfähigkeit der Binnenschifffahrt auf der Mosel zu sichern

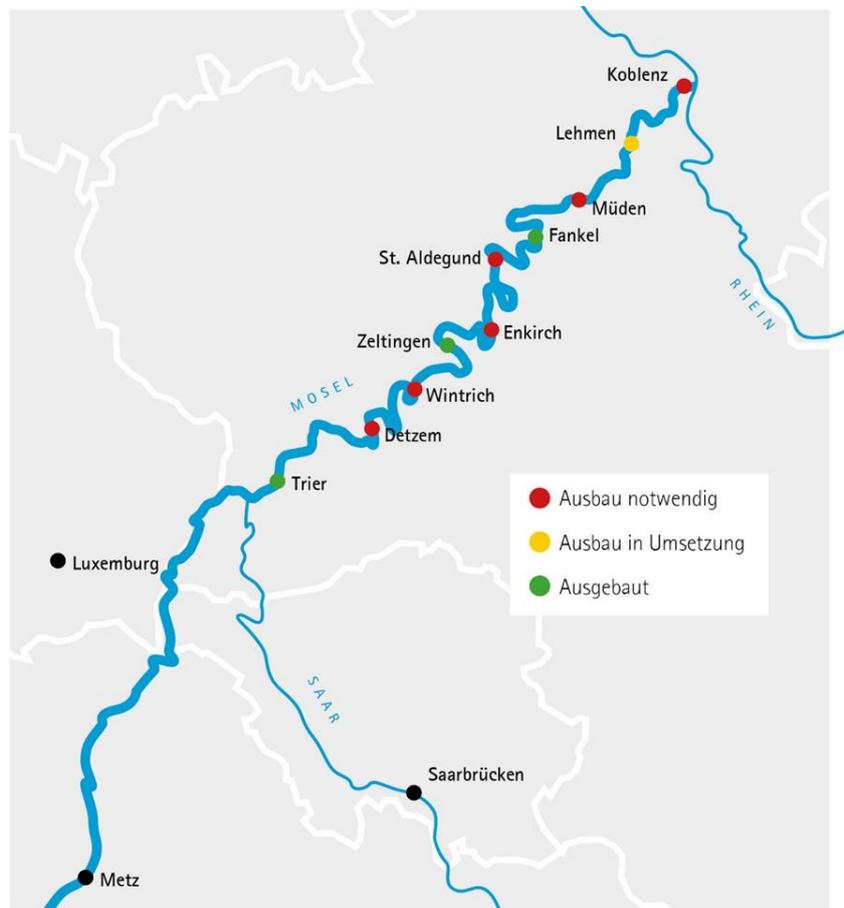
Die Mosel mit ihren zehn Schleusenkammern auf deutschem Gebiet, ursprünglich für ein jährliches Transportvolumen von etwa 10 Millionen Tonnen ausgelegt, zählt zu den bedeutendsten Wasserstraßen Deutschlands. Durch ihren Verlauf verbindet die Mosel die Wirtschaftsregionen Lothringen, Luxemburg, Saarland, Trier und Koblenz mit dem Rhein. Im zehnjährigen Mittel wurden auf der Mosel rund 10 Millionen Tonnen pro Jahr transportiert. Damit ersetzen die Binnenschiffe die Transportleistung von über 250.000 LKW. Durch den Schiffsverkehr werden Straßen entlastet und Emissionen reduziert. Hauptsächlich werden auf der Mosel Massengüter wie Erze, Metallabfälle, Eisen, Stahl, NE-Metalle, land- und forstwirtschaftliche Erzeugnisse, Steine, Erden, Baustoffe sowie Mineralölerzeugnisse und mineralische Brennstoffe transportiert. Dazu kommt der Containerverkehr.

Die transportierten Güterarten zeigen die hohe Bedeutung der Mosel als Verkehrsweg für die rohstoffintensive Industrie, die Energiewirtschaft und die Nahrungsmittelindustrie. Damit ist die Mosel eine der bedeutendsten Schifffahrtsstraßen für die deutsche Wirtschaft, insbesondere für Industrien, die auf regelmäßigen und kostengünstigen Transport von Roh- und Brennstoffen sowie Erzeugnissen mit Sondermaßen und hohen Gewichten angewiesen sind. Dazu kommt die Fahrgastschifffahrt.

Auf der Mosel stellen die Einkammerschleusen einen zunehmenden Engpass und Unsicherheitsfaktor für die Fracht- und Personenschifffahrt dar. Aufgrund ihres Alters von über 60 Jahren besteht ein erhöhtes Risiko für Ausfälle. Eine weitere Gefährdung stellen zudem Schadensereignisse dar, wie zuletzt im Dezember 2024 an der Schleuse in Müden. Infolge eines Unfalls am Schleusentor kam der gesamte Schiffsverkehr auf der Mosel und der Saar vollständig zum Erliegen. Die wirtschaftlichen Schäden für die regionale Industrie im Saarland und in Rheinland-Pfalz waren erheblich. Um ähnliche oder noch größere Risiken in Zukunft zu vermeiden, ist es dringend notwendig, die Erweiterung aller zehn deutschen Moselschleusen um eine zweite, zeitgemäß dimensionierte Kammer zu beschleunigen.

Denn nur durch den Ausbau kann die Leistungsfähigkeit der Europäischen Wasserstraße Mosel nachhaltig erhalten bleiben. Neben den bereits ausgebauten Schleusen Zeltingen, Fankel und Trier muss auch die Erweiterung der verbleibenden sieben Schleusen zwischen Trier und Koblenz

zünftig vorangetrieben werden. Für Lehmen besteht nach vielen Verzögerungen inzwischen Baurecht; die Bauarbeiten kommen jedoch nur schleppend voran.



Aktueller Stand des Ausbaus der zehn Moselschleusen in Deutschland

Die Industrie- und Handelskammern (IHK) Trier, Saarland und Koblenz fordern vor diesem Hintergrund:

- Die Betriebssicherheit bei Schadensereignissen ist durch die ständige Verfügbarkeit von Ersatzteilen, wie beispielsweise Torrohlingen für die verschiedenen Moselschleusentypen, sicherzustellen.
- Die Bauarbeiten für die seit Jahren planfestgestellte zweite Kammer in Lehmen und die Planungen der übrigen Anlagen sind zu beschleunigen.
- Zusätzliche personelle und finanzielle Ressourcen sind bereitzustellen, um den Ausbau der fehlenden zweiten Schleusenkammern effizient voranzutreiben und bis spätestens 2040 abzuschließen. Zudem sind die erforderlichen Finanzmittel überjährig und unabhängig von Legislaturperioden verbindlich bereitzustellen.
- Der Ausbau der Moselschleusen ist prioritär zu behandeln. Der Moselschleusenausbau ist hierzu auch im Bundesverkehrswege- und Mobilitätsplan 2040 als Projekt mit vordringlichem Bedarf einzustufen, um rechtzeitig vor der bauartbedingten Grunderneuerung der alten Kammern mit längeren Sperrzeiten eine zweite Kammer zu errichten.