

Bundesverband der Deutschen
Binnenschifffahrt e.V. (BDB)
Dammstraße 26, 47119 Duisburg
Ansprechpartner:
Jens Schwanen
Tel. (02 03) 8 00 06-60
Fax (02 03) 8 00 06-65
Internet: www.Binnenschiff.de
E-Mail: presse@Binnenschiff.de

11. Dezember 2024

Monatelange Sperrung der Bundeswasserstraße Mosel

Stark verzögerter Bau der zweiten Schleusenammern rächt sich jetzt

Die Mosel ist, nachdem ein Güterschiff am 8. Dezember ein Tor der Schleuse Müden infolge einer Anfahrung schwer beschädigt hat, nicht mehr durchgängig für den Schiffsverkehr passierbar. Etwa 70 Schiffe liegen derzeit fest und können den Fluss nicht weiter in Richtung Rhein befahren. Betroffen sind dabei nicht nur Güterschiffe, sondern auch einige Flusskreuzfahrtschiffe, die nun durch die Nichterreichbarkeit des Rheins an ihrer Weiterfahrt in Richtung Niederlande und Österreich gehindert sind.

„Der Unfall an der Schleuse Müden ist ein unvorhersehbares und sehr bedauerliches Ereignis. Dass der Fluss nun aber vorerst gar nicht mehr passierbar ist, hätte vermieden werden können, nämlich indem die seit Jahrzehnten beschlossene Erweiterung der Mosel-Schleusen um jeweils eine zweite Kammer zügig vom Bund umgesetzt worden wäre“, erklärt BDB-Geschäftsführer Jens Schwanen.

Bisher verfügen lediglich drei Schleusenstandorte, nämlich Zeltingen, Fankel und Trier, über zwei von der gewerblichen Binnenschifffahrt nutzbare Schleusenammern. An sieben weiteren Schleusen, Koblenz, Lehmen, Müden, St. Aldegund, Enkirch, Wintrich und Detzem, steht noch keine zweite Kammer zur Verfügung – obwohl diese Ausbaumaßnahmen bereits seit über 20 Jahren als „Vorhaben des vordringlichen Bedarfs“ in den Bundesverkehrswegeplänen und Ausbaugesetzen des Bundes genannt werden. Allein die Bauarbeiten an der Schleuse Lehmen, die als nächstes planmäßig ausgebaut werden soll, dauern voraussichtlich bis zum Jahr 2031 und werden frühestens Mitte kommenden Jahres beginnen.

„Hier zeigt sich wieder einmal, dass Planung, Genehmigung und Umsetzung von wichtigen, volkswirtschaftlich sinnvollen Wasserstraßenprojekten viel zu lange dauern, selbst auf einer international bedeutenden Wasserstraße wie der Mosel. Wir erwarten von der Bundesregierung, dass endlich ein Umdenken stattfindet und wichtige Ausbaumaßnahmen an den Bundeswasserstraßen mit Top-Priorität umgesetzt werden“, so Schwanen.

Ein Ein-Kammer-Schleusenbetrieb birgt bei immer älter und störanfälliger werdenden Bauwerken stets die Gefahr, dass ein technisches Problem oder ein externes Ereignis eintritt, das eine Vollsperrung und eine Nichtpassierbarkeit der gesamten Wasserstraße verursacht.

Die Mitarbeiter des zuständigen Wasserstraßen- und Schifffahrtsamtes Mosel-Saar-Lahn suchen derzeit nach Lösungen, wie die Schiffe schnellstmöglich „abgeschleust“ werden können, aber auch, wie die betroffenen Schiffsbesatzungen versorgt werden können.

„Wir setzen große Hoffnung darauf, dass die Fachleute im Krisenstab des WSA vor Ort gute und pragmatische Lösungen finden, um die Situation auf der Mosel schnellstmöglich zu entschärfen. Das würde auch unmittelbar den Binnenschifffahrern helfen, die zurzeit an der Mosel festliegen, keine neuen Frachtaufträge annehmen können und dadurch zunehmend in große wirtschaftliche Schwierigkeiten geraten werden“, so Schwanen.

Hintergrund:

Auf der Mosel wurden im Jahr 2023 rund 6 Mio. t Güter transportiert, vor allem Erze und Metallabfälle, Eisen und Stahl, Mineralölerzeugnisse, feste Brennstoffe, Steine, Erden und Baustoffe sowie auch landwirtschaftliche Erzeugnisse. Die Wasserstraße gehört zu den meistbefahrenen in Europa und spielt eine bedeutende Rolle für den internationalen Güterverkehr und die Versorgung der Bevölkerung und der Stahlindustrie, z.B. der Dillinger Hütte, in der Region.

Bildunterschrift:

Die Schleuse Müden wurde durch den Unfall schwer beschädigt. Da hier nur eine Kammer zur Verfügung steht, führt dies dazu, dass die Mosel nicht mehr durchgängig schiffbar ist.

Das Copyright des Fotos liegt beim WSA Mosel-Saar-Lahn

Über den BDB e.V.:

Der 1974 gegründete Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt e.V. (BDB) setzt sich für die verkehrs- und gewerbepolitischen Interessen der Unternehmer in der Güter- und Fahrgastschifffahrt gegenüber Politik, Verwaltung und sonstigen Institutionen ein. Der Verband mit Sitz in Duisburg und Repräsentanz in Berlin vertritt seine Mitglieder außerdem in sämtlichen arbeits- und sozialrechtlichen sowie bildungspolitischen Angelegenheiten und ist Tarifvertragspartner der Gewerkschaft Verdi. Er ist Gründungsmitglied des Europäischen Schifffahrtsverbandes EBU. Mitglieder des BDB sind Reedereien, Genossenschaften und Partikuliere, nationale und internationale See- und Binnenhäfen, wissenschaftliche Einrichtungen, Verbände sowie gewerbenahe Dienstleistungsunternehmen. Mit dem Schulschiff „Rhein“ betreibt der BDB eine europaweit einzigartige Aus- und Weiterbildungseinrichtung für das Schifffahrts- und Hafengewerbe.