



CONSEIL PARLEMENTAIRE INTERREGIONAL  
INTERREGIONALER PARLAMENTARIER-RAT

Saarland - Lorraine - Luxembourg - Rheinland-Pfalz -  
Région Wallonne - Communauté Française de Belgique -  
Deutschsprachige Gemeinschaft Belgiens

23, rue du Marché-aux-Herbes, L-1728 Luxembourg Tél : (352) 466966-1 Fax : (352) 466966-209

---

**EMPFEHLUNG zum**

**Weiteren Ausbau der Mosel**

**als moderner Wasserstraße für den Schiffsverkehr der Zukunft**

1. Für die Wettbewerbsfähigkeit der Großregion als Wirtschaftsraum und für die nachhaltige Entwicklung von Lebensqualität und Wohlstand ist eine gut ausgebaute Verkehrsinfrastruktur unverzichtbar.
2. Deswegen hält der IPR den zügigen Ausbau der Mosel als zentraler Wasserstraße der Großregion für dringend erforderlich.
3. Der am 27. Oktober 1956, fünf Monate vor den Verträgen zur Gründung der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft, unterzeichnete deutsch-französisch-luxemburgische Vertrag über die Schiffbarmachung der Mosel hat deren Nutzung als Großschifffahrtsstraße begründet.
4. Bei ihrer Freigabe im Jahr 1964, ausgelegt für eine Gütermenge von rund 10 Mio. Tonnen, liegt das Transportaufkommen heute bei rund 16 Mio. Tonnen.
5. Der IPR ruft in Erinnerung, dass das am 22. Oktober 1997 in Manderen stattgefundenene Dritte Gipfeltreffen der Großregion die „Verkehrs- und Kommunikationsstrukturen im Dienste der Entwicklung der Wirtschaft und Beschäftigung in der Großregion“ thematisiert und dabei die Entwicklung des Verkehrs auf der Mosel als Bestandteil einer Nord-Süd-Schiene, die die Nordseehäfen mit den Häfen am Mittelmeer verbindet und als „Beitrag zur Entlastung des Straßen- und Schienenverkehrs“ auf dieser Achse hervorgehoben und die Projekte Seine-Maas, Seine-Est und Saône-Mosel als Güterverkehrsverbindungen und Teile eines transeuropäischen Verkehrsnetzes gesehen hat.
6. Der IPR erinnert weiter daran, dass das Zukunftsbild 2020 des Jahres 2003 die Zielvorgabe der Binnenschifffahrtsverbindung zwischen Nordsee und Mittelmeer wiederholt und die Chance der Ankoppelung des Ballungsraumes Paris an die Rheinschiene noch einmal betont hat und dass der Abschlussbericht des Wirtschafts- und Sozialausschusses der Großregion für den Zeitraum 2006/2007 insbesondere die zügige Realisierung des mit Zeltlingen, Fankel und Trier auf den Weg gebrachten Bauprogramms der notwendigen zweiten Schleusenammern begrüßt hat.

7. Der IPR unterstreicht die Dringlichkeit der zügigen Fortführung dieses Programms, um die Funktionsfähigkeit der Mosel als Wasserstraße der Zukunft weiter zu verbessern, die durch eine Reihe von Defiziten beeinträchtigt wird:
  - unzureichende Kapazitäten der alten Schleusenammern mit lediglich 170 Metern Nutzlänge, hohem altersbedingtem Unterhaltungsaufwand bei wachsender Störanfälligkeit mit der Folge von 8- bis 10-tägigen durchschnittliche Sperrungen pro Jahr,
  - Wartezeiten von ca. 9 Stunden pro Fahrzeug und Umlauf im Mittel und von bis zu 15 Stunden in den Sommermonaten von Koblenz bis Dillingen (Saarland) zu Lasten vor allem der luxemburgischen, lothringischen und saarländischen Kraftwerks- und Stahlstandorte,
  - drohende Verschärfung der Engpässe angesichts der absehbaren Einstellung des Steinkohlebergbaus an der Saar mit der Konsequenz des Imports von rund 2 Mio. Tonnen Steinkohle auf dem Wasserweg (Zunahme des Verkehrs auf der Mosel um bis ca. 13 %),
  - genereller Trend zu längeren und breiteren Schiffseinheiten und steigender Anteil von Schiffseinheiten mit Tragfähigkeiten von über 1.500 Tonnen, entsprechend erforderliche Anpassungen von Schleusenabmessungen und Liegeplätzen in den unteren und oberen Vorhäfen der Schleusen,
  - wachsendes Aufkommen der (prioritär geschleusten) Personen- und Fahrgastschiffahrt.
8. Der IPR begrüßt deswegen die begonnenen bzw. auf dem Weg befindlichen Bauten zweiter Schleusenammern in Fankel, Zeltingen und Trier und die Einstellung der weiteren Schleusen (Lehmen, Müden, St. Aldegund, Enkirch, Wintrich und Detzem) in den Bundesverkehrswegeplan als vordringlichen Bedarf.
9. Der IPR kann nicht akzeptieren, dass trotz konsolidierter Finanzplanung (390 Mio. € Investitionssumme) die Nachrüstungen mit zweiten Schleusenammern aus Mangel an Fachpersonal (Ingenieuren) lediglich in Abständen von zwei bis zweieinhalb Jahren vorgenommen werden können und sich demnach noch bis etwa 2030 hinziehen sollen, und setzt sich mit Nachdruck dafür ein, dass das noch weiter erforderliche Personalkontingent umgehend dem WSA Trier zugewiesen wird und dass die dafür auszubringenden Stellen so dotiert sind, dass sie für die erforderlichen qualifizierten Bewerberinnen und Bewerber ausreichend attraktiv sind.
10. Bezüglich des Systems der Vorschleusung appelliert der IPR an die deutsch-französisch-luxemburgische Moselkommission, unter Einbeziehung der Schifffahrtsverbände zu überprüfen, ob die derzeitige Regelung, die mit Berücksichtigung der Interessen aller an der Moselschifffahrt Beteiligten getroffen wurde, weiter zu verbessern ist..
11. Der IPR wertet den weiteren Ausbau und die zügige Ertüchtigung der Mosel als Großschifffahrtsstraße im Herzen Europas insbesondere auch als Beitrag zum nachhaltigen, ökologischen Wirtschaften und als Beitrag zum Klimaschutz.

Er verweist dabei auf die zentralen Aussagen des am 1. April dieses Jahres vorgelegten Weißbuchs der Europäischen Kommission „Anpassung an den Klimawandel – Ein europäischer Aktionsrahmen“ [KOM (2009) 147 endg.].

Dabei geht es nicht mehr nur um den Klimaschutz, sondern bereits um Anpassungsmaßnahmen an die bereits irreversiblen Folgen des Klimawandels, mit denen „die Menschheit (...) noch mindestens 50 Jahre lang“ zu kämpfen haben wird (1).

Ausdrücklich bezieht die Kommission ihre - bereits aus der Defensive heraus entwickelte - Strategie auf die Politikbereiche „Verkehr, regionale Entwicklung, Industrie, Tourismus und Energie“ (2.1).

12. Deswegen verweist der IPR zur Begründung der Dringlichkeit seiner Empfehlung auf den Vergleich der konkurrierenden Verkehrsträger hinsichtlich des Energieverbrauchs und des CO<sub>2</sub>-Ausstoßes, den die PLANCO Consulting GmbH, Essen, und die Bundesanstalt für Gewässerkunde, Koblenz, im November 2007 im Auftrag der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung der Bundesrepublik Deutschland, vertreten durch die Wasser- und Schifffahrtsdirektion Ost, veröffentlicht hat.

Aus diesem Vergleich geht hervor, dass die Binnenschifffahrt auf allen wissenschaftlich untersuchten Relationen sowohl im Massengut- als auch im Containertransport volkswirtschaftlich der bei weitem günstigste Verkehrsträger ist: ihre volkswirtschaftlichen Gesamtkosten liegen durchschnittlich 52,1 % unter denen der Last- und Sattelzüge und 32,7 % unter denen des Eisenbahngüterverkehrs [für die sog. lange Rheinrelation – von Rotterdam nach Basel – liegt der Kostenvorteil bei minus 64,5 % (Last- und Sattelzüge), auf der Relation Rotterdam-Duisburg bei minus 51,1 % (Bahn)]. Beim zentralen Indikator des Energieverbrauchs und CO<sub>2</sub>-ausstoßes verbraucht das Binnenschiff im Massentransport 67 % weniger als der LKW und 35 % weniger als die Bahn [für den Containertransport: minus 52 % (LKW) bzw. minus 38 % (Bahn)].

Der Interregionale Parlamentarierrat richtet diese Empfehlung an:

- die Regierung des Großherzogtums Luxemburg
- die Regierung der Französischen Gemeinschaft Belgiens
- die Regierung der Deutschsprachigen Gemeinschaft Belgiens
- die Regierung der Wallonischen Region
- die Landesregierung von Rheinland-Pfalz
- die Landesregierung des Saarlandes
- den Präfekten der Région Lorraine
- den Conseil Régional de Lorraine
- das Sekretariat der (deutsch-französisch-luxemburgischen) Moselkommission

Luxemburg, den 15. Mai 2009