

Mehr Verkehr drängt auf die Wasserstraße

Sabine Schwadorf, Oliver Haustein-Teßmer

Die Mosel gehört zu einem der meistbefahrenen Flüsse Deutschlands. Und es sollen weitere Güter von der Straße aufs Wasser verlagert werden. Doch um dies umzusetzen, sieht das Bundesverkehrsministerium keinen finanziellen Spielraum mehr: Der Ausbau der zweiten Moselschleusen liegt auf Eis.

Trier. Wer die großen Erdbewegungen an der Trierer Schleuse sieht, kann sich kaum vorstellen, dass dies von Mitte 2013 an eine der größten Bau ruinen im Land werden könnte. Denn dann sind die Bauarbeiten für die Vorhäfen einer zweiten Schleuse abgeschlossen. Nur: Die zweite Schleuse wird es nach dem Willen von Verkehrsminister Peter Ramsauer (CSU) nicht geben. Genauso wenig wie die übrigen sieben ausstehenden Projekte zwischen Koblenz und Trier (siehe Extra). Denn dafür sieht der Minister keinen finanziellen Spielraum mehr. "Nach heutigem Kenntnisstand ist eine Fertigstellung des Gesamtprojektes bis 2030 wie ursprünglich geplant nicht mehr realistisch", heißt es von Seiten des Ministeriums. Der Bau der zweiten Schleusenammer Trier und der restlichen sieben Kammern sei daher "zurückgestellt". Andere, "kurz- bzw. mittelfristig erforderliche" Projekte hätten gegenüber den Moselschleusen nun "Vorrang".

Aussagen, die nicht nur die Verkehrsminister von Rheinland-Pfalz und dem Saarland, Roger Lewentz und Heiko Maas (beide SPD) auf den Plan rufen. "Bundesverkehrsminister Peter Ramsauer koppelt die Region Trier zunehmend vom Verkehr ab", kritisiert der Bundestagsabgeordnete Manfred Nink (SPD). Es sei ja "nicht tragisch", wenn man den Zeitplan nicht einhalten könne. Das Vorhaben aber generell einzustellen, hält Nink für fatal. Schon heute sind die Schleusen überlastet. Experten befürchten schon beim Ausfall einer Anlage Stillstand auf der Mosel. Denn die Wasserstraße ist zunehmend gefragt. Allein durch das Ende des Kohlebergbaus im Saarland brauchen die dortigen drei Kraftwerke rund 3,7 Millionen Tonnen mehr Kohleimporte pro Jahr über die Mosel. In Frankreich denkt man darüber nach, die Flüsse zwischen Nordsee und Mittelmeer mit einem durchgängigen Kanal zu verbinden und die Mosel dabei mit ins Boot zu nehmen.

Folglich drängen Gremien wie die Moselkommission der Anrainerstaaten und das Interregionale Parlament der Großregion auf den Ausbau der Mosel. Und um den Bund bei der Personalnot zu entlasten, haben Rheinland-Pfalz, das Saarland und Luxemburg gar gemeinsam die Finanzierung von vier zusätzlichen Ingenieursstellen zugesagt. Doch Ramsauers Ministerium lehnt dies "wegen der angespannten Haushaltslage als derzeit nicht zweckmäßig" ab. Die Landesminister setzen nun auf die Beratungen zum neuen Bundesverkehrswegeplan 2015. Dort soll der Schleusenbau nicht nur in höchster Priorität eingestuft, sondern auch das Geld bereitgestellt werden.

Meinung

Zeit für die Wende

Es wäre Wahnsinn, wenn Bundesverkehrsminister Peter Ramsauer (CSU) den Ausbau der Mosel für die Schifffahrt streichen würde. Die Erweiterung mit zweiten Schleusen zwischen Trier und Koblenz gehört zwingend in den Bundesverkehrswegeplan, der bis 2015 überarbeitet wird. Der Plan soll die Mobilität in Deutschland zukunftssicher gestalten. Dabei muss die Mosel als die nach Rhein und Main bedeutendste deutsche Wasserstraße eine herausragende Rolle spielen. Denn wie bei der Energiewende ist ein Umdenken notwendig. Bei steigenden Dieselpreisen - die Ressource Öl wird knapper - kosten Gütertransporte per Lastwagen und auch mit der Bahn vergleichsweise mehr als mit Frachtschiffen auf Flüssen. Binnenschifffahrt ist also zugleich umweltfreundlicher. Unternehmen in der Region, im Saarland sowie in Frankreich und Luxemburg sind außerdem auf die Mosel als günstigen Transportweg angewiesen. Es könnten sogar mehr Güter auf der Mosel transportiert werden; der Trierer Hafen zum Beispiel hat Kapazitäten und investierte in einen neuen Verlade-Kai. Auch der Bund muss Geld in die Hand nehmen, um den Umbau des Verkehrsnetzes voranzubringen. Lächerlich und

Verschwendung von Steuergeld wäre es, mittendrin aufzugeben. An der Trierer Schleuse ließe sich dann nur ein neuer Vorhafen bestaunen - und ein schicker Radweg rund um eine Bauruine. Deshalb muss die rot-grüne rheinland-pfälzische Landesregierung jetzt ernsthaft mit Ramsauer und Co. über die Bedeutung der Mosel für die Verkehrswende diskutieren. ohf@volksfreund.de

Extra

In den 1950er und 1960er Jahre wurden zwischen Koblenz und Trier **zehn Schleusen** gebaut. Sie waren auf einen Transport von jährlich zehn Millionen Gütertonnen ausgerichtet. Bereits 1974 war die Auslastung erreicht. Seitdem steigt das Güteraufkommen stetig. Inzwischen werden jährlich bis zu 16 Millionen Tonnen Kohle, Produkte aus der Land- und Forstwirtschaft sowie Eisen, Erz und Schrott auf der Mosel transportiert. Der Transport wird weiter zunehmen - bis auf geschätzt 15 Millionen Tonnen im Jahr 2015. Damit gehört die Mosel zu einer der am stärksten ausgelasteten Wasserstraßen in Deutschland. Seit 2006 erfolgt der Ausbau der Wasserstraße mit einer zweiten Schleuse an allen zehn bisherigen Kammern. Ziel des insgesamt rund 400 Millionen Euro teuren Projektes war die Fertigstellung 2030. Zwei der zehn Schleusen sind bislang für 100 Millionen Euro gebaut. In Zeltingen ist die neue zweite Schleuse bereits in Betrieb, in Fankel wird Ende des Jahres der Probelauf aufgenommen. Beide Standorte wurden vorrangig wegen der 4000 Freizeitschiffe von jährlich insgesamt 18 000 Schiffen ausgebaut. Denn Fahrgastschiffe haben beim Schleusen wegen fester Fahrpläne Vorrang. sas