

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Benedikt Oster und Astrid Schmitt (SPD)

und

Antwort

des Ministeriums des Innern, für Sport und Infrastruktur

Ausbau der Moselschleusen

Die **Kleine Anfrage 1919** vom 24. September 2013 hat folgenden Wortlaut:

Die zweite Schleusenammer in Fankel wurde am 28. August 2013 in Betrieb genommen.

Die Mosel als wichtige europäische Wasserstraße muss leistungsfähig und den heutigen Anforderungen technisch gewachsen bleiben, deshalb ist ein weiterer Ausbau der restlichen Moselschleusen von Trier bis Koblenz zwingend notwendig.

In diesem Zusammenhang fragen wir die Landesregierung:

1. Wie bewertet die Landesregierung den Ausbau der zweiten Schleusenammer und die damit verbundenen Verbesserungen für die Wasserwirtschaft?
2. Welche Auswirkungen hat der bisherige Ausbau für die Transportzeiten von Gütern auf der Mosel zwischen Koblenz und Trier?
3. Besteht ein Baurecht für weitere Schleusenammern auf der Mosel?
4. Wie hoch ist das Investitionsvolumen für den weiteren Ausbau der restlichen Moselschleusen?
5. Wann ist mit weiteren Bundesmitteln für den Ausbau der restlichen Moselschleusen zu rechnen?

Das **Ministerium des Innern, für Sport und Infrastruktur** hat die Kleine Anfrage namens der Landesregierung mit Schreiben vom 15. Oktober 2013 wie folgt beantwortet:

Zu Frage 1:

Der Ausbau und die Unterhaltung der Bundeswasserstraße Mosel und somit auch der Schleusen ist Pflichtaufgabe des Bundes. Mit dem Beginn des Probebetriebs der zweiten Schleusenammer in Fankel wurde nach der Schleuse in Zeltingen ein zweiter bedeutender Meilenstein beim notwendigen Ausbau der Moselschleusen insgesamt erreicht. Die Ausstattung aller zehn deutschen Schleusen mit je einer zweiten Schleusenammer ist nicht nur für die Wirtschaftsregion Rheinland-Pfalz, sondern auch für das Saarland, für Luxemburg und die angrenzenden Industriestandorte in Frankreich von besonderer Bedeutung. Erkennbar wird dies an der Tatsache, dass das Schleusensystem beim Ausbau der Mosel zur Großschifffahrtsstraße in den 1960er Jahren auf eine jährliche Gütertransportmenge von zehn Mio. Tonnen ausgelegt wurde. Tatsächlich werden heute bis zu 16 Mio. Tonnen Güter auf der Mosel zwischen den europäischen Industriezentren im Raum Saar-Lor-Lux und dem Ruhrgebiet sowie den Nordseehäfen bewegt. Alle Prognosen sagen weitere Steigerungen voraus. Für diese Transportmengen reicht die derzeitige Kapazität nicht aus. Für Güterschiffe heutigen Zuschnitts, insbesondere für große Schubverbände, sind die Schleusenammern zu klein bemessen. Die zusätzlichen und längeren Schleusenammern in Zeltingen und Fankel, die besonders intensiv von Fahrgastschiffen genutzt werden, sind daher bedeutsame, aber auch nur erste Schritte, um für die Moselschifffahrt die Flaschenhälse an den Schleusen insgesamt zu beseitigen.

Zu Frage 2:

Vor dem Beginn des Schleusenausbaus kam es infolge des Verkehrsaufkommens an den Schleusen insbesondere für die Güterschifffahrt zu häufigen und langen Wartezeiten. Bei einer Fahrt von Dillingen nach Koblenz konnten für die Güterschifffahrt Wartezeiten an den Schleusen von insgesamt bis zu 15 Stunden auflaufen. Die zusätzlichen Schleusenammern in Zeltingen und Fankel bringen der Schifffahrt an der Mittelmosele daher eine deutliche Entlastung. Das gilt insbesondere für die Fahrgastschifffahrt, die ge-

b. w.

rade in diesem touristisch hoch bedeutsamen Flussabschnitt auf zügiges Schleusen ohne Wartezeiten angewiesen ist und die durch ihr Vorschleusungsrecht für Güterschiffe in der Vergangenheit sehr häufig lange Wartezeiten verursachte. Außerhalb der Saison der Fahrgastschifffahrt werden die neuen Schleusenammern daher auch für die Güterschifffahrt auf diesem Moselabschnitt eine deutliche Entspannung bewirken.

Zu Frage 3:

Im Frühjahr 2012 wurde mit der Schleusenerweiterung in Trier begonnen. Nach Auskunft der Außenstelle Mainz der Generaldirektion der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV) sollen die Vorhäfen voraussichtlich noch in diesem Jahr fertiggestellt sein. Den Bau der eigentlichen Schleusenammern konnte die WSV – nicht zuletzt auf nachhaltiges Drängen der Landesregierung – nach Zuweisung zusätzlicher Mittel aus dem „Infrastrukturbeschleunigungsprogramm (IBP) II“ im Dezember freigeben. Die Baumaßnahmen hat das zuständige Wasser- und Schifffahrtsamt Trier daraufhin ausgeschrieben. Die Arbeiten sollen noch in diesem Jahr begonnen werden und im Jahr 2016 abgeschlossen sein.

Für den Ausbau der Schleuse in Lehmen hat die WSV im Januar 2013 das erforderliche Planfeststellungsverfahren in die Wege geleitet; dieses soll nach den Planungen der WSV im Laufe des kommenden Jahres abgeschlossen und damit Baurecht für die zweite Schleusenammern geschaffen werden.

Zu Frage 4:

Nach Angaben der WSV verursacht der Ausbau einer Schleuse mit einer zweiten Schleusenammern jeweils Kosten von ca. 50 Mio. Euro. Einschließlich der angelaufenen Arbeiten in Trier errechnet sich daraus ein noch ausstehendes Investitionsvolumen von insgesamt ca. 400 Mio. Euro.

Zu Frage 5:

In verschiedenen Äußerungen hat das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung für die noch ausstehenden Ausbaumaßnahmen an den Moselschleusen eine Zeitdauer bis zum Jahr 2035 genannt. Nach Angaben der WSV entspricht diese Dauer dem internen „Investitions- und Maßnahmenplan Mosel“ des Bundesverkehrsministeriums. Im Rahmen dieses Plans sollen für den Moselausbau jährlich 20 Mio. Euro in Aussicht gestellt bzw. beim Bundesminister der Finanzen beantragt werden.

Die Landesregierung hat gemeinsam mit der saarländischen Landesregierung einem Zeitplan bis 2035 widersprochen und mehrfach nachdrücklich, zuletzt in den Anmeldungen zum Bundesverkehrswegeplan, einen wesentlich beschleunigten Ausbau der Moselschleusen gefordert.

In Vertretung:
Heike Raab
Staatssekretärin