



Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau  
Postfach 3269 | 55022 Mainz

Vorsitzenden des Ausschusses für  
Wirtschaft und Verkehr  
Herrn Andreas Rahm, MdL  
Landtag Rheinland-Pfalz  
55116 Mainz

LANDTAG  
Rheinland-Pfalz  
**18/6980**  
VORLAGE

**DIE MINISTERIN**  
**Daniela Schmitt**  
Stiftsstraße 9  
55116 Mainz  
Telefon 06131 16-2202  
Telefax 06131 16-4438  
poststelle@mwwlw.rlp.de  
www.mwwlw.rlp.de

14. Februar 2025

**Sitzung des Ausschusses für Wirtschaft und Verkehr am 16. Januar 2025**

- TOP 1 a) Unfall Mosel-Schleuse Müden: Ursache, Folgen und Maßnahmen  
Antrag der Fraktion der CDU nach § 76 Abs. 2 GOLT – Vorlage 18/6671
- TOP 1 b) Beschädigtes Schleusentor bei Müden - Mosel für Schiffsverkehr gesperrt  
Antrag der Fraktionen der SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP nach § 76 Abs. 2 GOLT –  
Vorlage 18/6674

Sehr geehrter Herr Vorsitzender,

entsprechend der Zusage in der Sitzung des Ausschusses für Wirtschaft und Verkehr am 16. Januar 2025 erhalten Sie zu vorgenannten Tagesordnungspunkten den beigefügten Sprechvermerk; der Vortrag erfolgte an einigen Stellen in freier Form.

Mit freundlichen Grüßen

Daniela Schmitt

## **Sprechvermerk**

### **Sitzung des Ausschusses für Wirtschaft und Verkehr am 16. Januar 2025**

TOP 1 a) Unfall Mosel-Schleuse Müden: Ursache, Folgen und Maßnahmen

Antrag der Fraktion der CDU nach § 76 Abs. 2 GOLT

- Vorlage 18/6671 -

TOP 1 b) Beschädigtes Schleusentor bei Müden - Mosel für Schiffsverkehr gesperrt

Antrag der Fraktionen der SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP nach § 76 Abs. 2 GOLT

- Vorlage 18/6674 -

Anrede,

am 8. Dezember 2024 hat ein Frachtschiff an der Moselschleuse Müden im Unterwasser das Schleusentor angefahren und irreparabel beschädigt.

Der genaue Unfallhergang und die Unglücksursache sind aktuell noch Gegenstand gutachterlicher Untersuchungen, sowie polizeilicher und staatsanwaltlicher Ermittlungen.

Bezüglich etwaiger Schutzmaßnahmen an den Schleusen hat die Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt Folgendes mitgeteilt, ich zitiere:

„Innerhalb der Schleusen befinden sich Stoßschutzeinrichtungen vor den Toren.

Diese schützen Tor und Schiff bei möglichen Anfahrungen innerhalb der Schleusenkammer.

Eine Anfahrung eines Schleusentores von einem im Vorhafen fahrenden Schiff, außerhalb der Schleusenkammer, ist äußerst unwahrscheinlich. Vergleichbare Beispiele liegen uns nicht vor. Bauliche Schutzmaßnahmen sind hier nicht vorgesehen und im Rahmen digitaler Möglichkeiten nicht zweckmäßig. Letztendlich bleibt die Ermittlung der Unfallursache abzuwarten.“

Anrede,

ich möchte an dieser Stelle allen Beschäftigten der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV) meinen großen Respekt zollen.

Mit herausragendem Engagement haben sie im Vier-Schicht-Betrieb alles dafür getan, um den an der Mosel feststehenden Binnenschiffen mit Notschleusungen den Zugang zum Rhein zu ermöglichen.

Ich konnte mir bereits bei zwei Terminen vor Ort von der Lage selbst ein Bild machen. Unmittelbar nach dem Unglück habe ich am 13. Dezember gemeinsam mit Herrn Ministerpräsident Schweitzer und dem saarländischen Wirtschaftsminister Herrn Barke die Schleuse besucht. Außerdem habe mich bei einem Ortstermin in Müden am 8. Januar 2025 von den Fortschritten vor Ort überzeugt und mich bei der Gelegenheit persönlich bei den Beschäftigten für ihren großartigen Einsatz bedankt.

Anrede,

die Mosel und die Saar mit ihren Häfen sind unverzichtbare Teile globaler Warenströme.

Sie vernetzen die Industriezentren im Saarland, in Lothringen, in Luxemburg und der Region Trier mit den Seehäfen in den Niederlanden und Belgien.

Rund 7,7 Millionen Tonnen Güter wurden im Jahr 2023 auf der Mosel transportiert, insbesondere Erze, Kohle, Mineralölprodukte, Metallabfälle, land- und forstwirtschaftliche Produkte sowie Container.

Nicht zu vergessen ist auch die rege Fahrgastschiffahrt auf der Mosel.

Der Ausfall der Moselschleuse Müden und damit die längerfristige Sperrung der Binnenschiffahrt auf der Mosel hat daher unmittelbare und mittelbare Auswirkungen auf die Wirtschaft in der ganzen Großregion.

Die verladende Wirtschaft und die Logistikbranche müssen vorübergehend den Transport von Waren und Rohstoffen auf die Schiene und die Straße verlagern.

Der trimodal aufgestellte Binnenhafen Trier spielt als Logistikportal für die Wirtschaft in der Region dabei eine besondere Rolle.

Mit dem Landeshafen Trier haben wir einen leistungsfähigen Hafen, der gut an die Schiene angebunden ist.

Der Hafen Trier leistet seinen Beitrag, dass durch die Schifffahrtssperre die finanziellen Folgen für die Wirtschaft und die Menschen der Region so gering wie möglich ausfallen.

Die im Hafen ansässigen Umschlagsunternehmen haben sehr schnell konkrete Konzepte erstellt, um Logistikketten neu zu organisieren.

Immerhin muss die Transportkapazität von jedem ausbleibenden Binnenschiff aktuell durch rund 150 LKW oder mehrere Güterzüge ersetzt werden.

Wir haben uns daher umgehend beim Bundesverkehrsministerium dafür eingesetzt, dass die zusätzlich erforderlichen Schienengüterverkehre in der Region in der Abwicklung priorisiert werden.

Flankierend hierzu sind durch das Land Rheinland-Pfalz Ausnahmeregelungen beim LKW-Fahrverbot an Sonn- und Feiertagen sowie bevorzugte Prüfungen bei der Genehmigung von Großraum- und Schwerlasttransporten veranlasst worden.

Entgegen erster Befürchtungen sind die baulichen Schäden an der Schleuse überschaubar, so dass voraussichtlich bereits in gut zwei Wochen der Schleusenbetrieb wieder anlaufen kann.

Die wirtschaftlichen Auswirkungen der Havarie sind für einzelne Unternehmen gewiss gravierend, in der

Gesamtschau für Rheinland-Pfalz aber überschaubar.

Eine seriöse Schätzung wirtschaftlicher Schäden ist zum heutigen Zeitpunkt nicht möglich.

Anrede,

langfristig kann die Verkehrssituation auf der Mosel nur durch die Ausstattung aller Moselschleusen mit einer zweiten Schleusenkammer verbessert werden.

Der Ausbau der Moselschleusen konnte zwar seit 2003 erfolgreich im vordringlichen Bedarf im Bundesverkehrswegeplans platziert werden, die bisherigen Fortschritte des Ausbaus an den zehn deutschen Moselschleusen sind aber zweifellos unbefriedigend.

Wesentliche Hindernisse für eine zügigere Realisierung aller Schleusenprojekte sind neben ausreichenden Finanzmitteln im Bundeshauhalt nach wie vor eingeschränkte personelle Ressourcen der WSV für die Schleusenplanungen.

Anrede,

aktuell erfolgt die Überprüfung der im Bundesverkehrswegeplan 2030 aufgenommenen Projekte.

Vom Ergebnis wird es abhängig sein, ob der zukünftige Bundesverkehrswege- und Mobilitätsplan (BVMP) 2040 zu mehr Klarheit über die zeitlichen Perspektiven für den weiteren Ausbau der Moselschleusen führen wird.

Des Weiteren bleibt es angesichts knapper Personalressourcen und der finanziellen Enge im Bundeshaushalt abzuwarten, wie sich die zukünftige Bundesregierung zur Binnenschifffahrt und den Bundeswasserstraßen sowie zu den Bundesverkehrswegen insgesamt positioniert.

Das Land Rheinland-Pfalz wird sich auch weiterhin trotz ungünstiger personeller und finanzieller Rahmenbedingungen im Bundeshaushalt für den zügigen Ausbau der Moselschleusen einsetzen.

Vielen Dank!