



Pressemitteilung

Rhein-Niedrigwasser beeinflusst Güterzahlen auf der Mosel

Mitteilung Nr. 01 / 2019 vom 22.03.2019

Fast die Hälfte des Jahres 2018 hatte die Schifffahrt auf der Mosel mit äußeren Einschränkungen zu kämpfen. Dies spiegelt sich auch in den Güterzahlen wider, welche auf ein Jahrestief von 9 Mio. Gütertonnen gefallen sind. Dies ist ein Rückgang von 17% gegenüber dem Vorjahr.

Wasserstraßen- und
Schifffahrtsamt Trier
Pacelliufer 16
54290 Trier

Zentrale: 0651 / 3609 0
Telefax: 0651 / 3009 155
www.wsa-trier.de

Mathias Münch
Telefon: 0651 / 3609 330
mathias.muench@wsv.bund.de

Wasserstraßen- und
Schifffahrtsamt Koblenz
Schartwiesenweg 4
56070 Koblenz

Zentrale: 0261 / 9819 0
Telefax: 0261 / 9819 3155
www.wsa-koblenz.de

Tobias Schmidt
Telefon: 0261 / 9819 3300
tobias.schmidt@wsv.bund.de

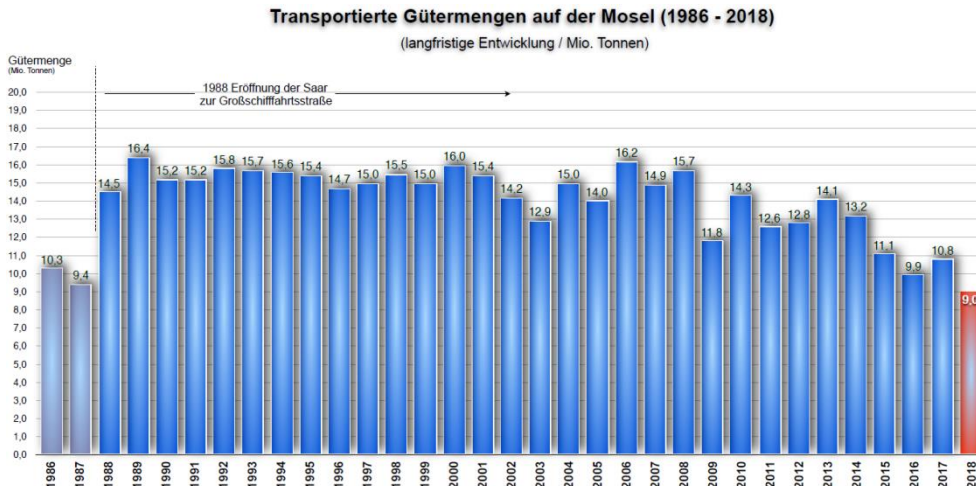


Abb.: Entwicklung Güterverkehr auf der Mosel

Stärkster Faktor für den Rückgang sind die über 150 Tage Niedrigwasser am Rhein. Der Rhein-Wasserstand am Pegel Koblenz unterschritt in dieser Zeit deutlich die 1,30 m Marke, wodurch Schiffe einen Tiefgang von 3,00 m nicht mehr erreichen konnten. Zwar wird auf der Mosel eine 3,00 m Fahrrinntiefe ganzjährig garantiert, Schiffe vom Rhein auf die Mosel fahrend (oder umgekehrt) könnten diese Tiefe dann jedoch nicht voll ausnutzen.

Transportierte Gütermengen auf der Mosel 2018

(monatliche Gütermenge in Tonnen / Ganglinie Pegel Koblenz(Rhein))

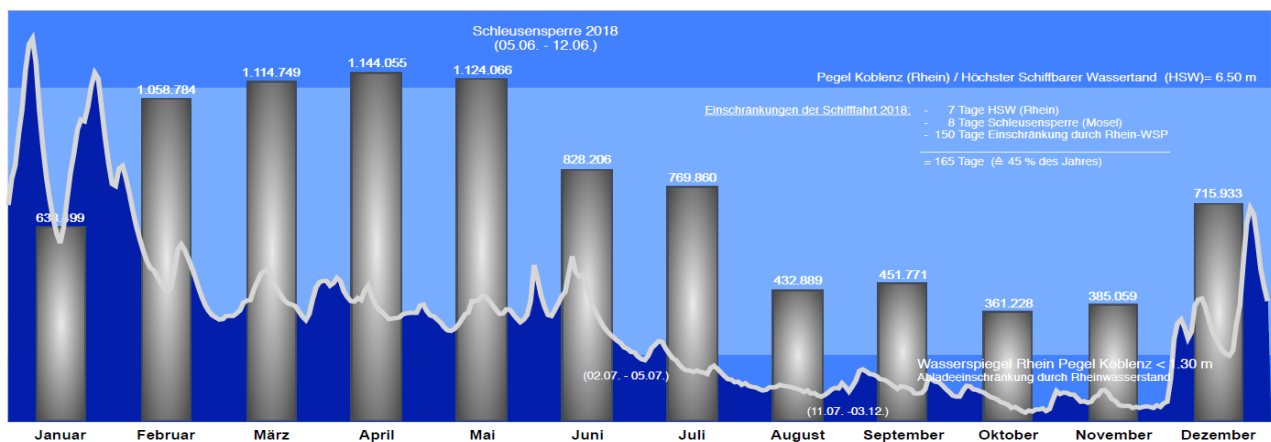


Abb.: Einfluss der Rheinwasserstände auf den Gütertransport auf der Mosel

Auch die tatsächlich auf der Mosel gefahrenen Güterschiffe sind gegenüber dem Vorjahr um knapp 6% auf 6168 Güterfahrzeuge gefallen. Dies liegt am sogenannten Kleinwasserzuschlag, welcher bei Niedrigwasser auf dem Rhein gezahlt wird. Das hat die Auswirkung, dass sich Fahrten auf dem Rhein mehr rechnen, als das Einbiegen auf die Mosel, da hier der Kleinwasserzuschlag nicht gezahlt wird.

Im Hinblick auf den Gesamttransport ist der starke Rückgang über eine Million Gütertonnen im Bereich der Braun- und Steinkohle auffällig. Diese Güter werden größtenteils zu Berg transportiert. Auch der Transport von der Mosel auf die Saar ist in einer ähnlichen Höhe zurückgegangen. Die Schließung des Kohlekraftwerkes in Ens Dorf, welches seine Ressourcen überwiegend über die Wasserstraßen bezog, hat wahrscheinlich einen wesentlichen Anteil am Rückgang.

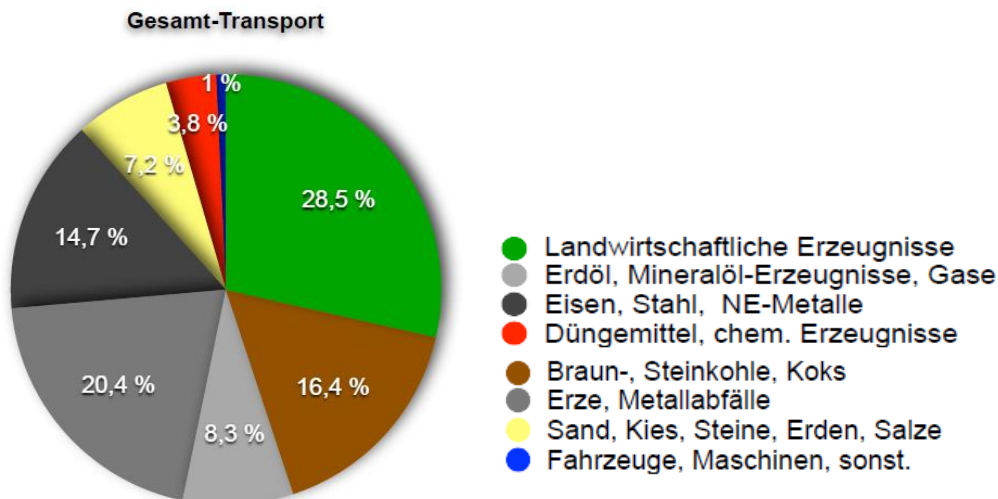


Abb.: anteilmäßige Verteilung der transportierten Güterarten

Wie die Jahre zuvor wurden die mit über 28,5% am Gesamttransport zu Buche schlagenden landwirtschaftlichen Erzeugnisse überwiegend zu Tal transportiert. Mit einem Transportanteil von knapp über 20% lagen im Jahr 2018 erstmalig die Erze und Metallabfälle vor den Erzeugnissen aus der Montanindustrie (16,4 %) auf dem zweiten Platz beim Gesamttransport auf der Mosel. Beide Transportarten werden überwiegend zu Berg transportiert.

Etwas weniger spürbar waren die Einschränkungen in nicht ganz so ausgeprägter Weise beim Containertransport. So war hier erstmalig ein leichter Rückgang zu verzeichnen. Dieser betrug gegenüber dem Vorjahr knapp 6% mit 14.692 transportierten Containern, bedeutet aber immer noch den zweithöchsten Jahreswert seit Ausbau der Mosel an transportierten Container. Dies entspricht, unter Berücksichtigung der verschiedenen Längen der einzelnen Container, 19.696 TEU.

Ein Zuwachs von fast 20% war jedoch bei der Fahrgastkabinenschiffahrt auf über 971 geschleuste Kabinenschiffe an der Schleuse Zeltingen zu verzeichnen. Die Mosel wird im Bereich der Flusskreuzfahrtschiffe immer attraktiver und sorgt für regen Betrieb an den Schleusen. Hier ist in der Zukunft weiterhin mit Zuwächsen zu rechnen. Insgesamt wurden in Zeltingen knapp 4000-mal Schiffe der sogenannten „Weißen Flotte“ (Fahrgastkabinen- und Fahrgasttagesschiffe) geschleust.

Die bereits fertiggestellten 2. Schleusenammern in Fankel und Zeltingen reduzieren die Wartezeiten der Schiffe an den hochfrequentierten Schleusen erheblich. Mit denen im Bau befindlichen 2. Schleusenammern in Trier und Lehmen sollen dort gleichfalls die Wartezeiten reduziert werden. Im Hinblick auf die immer älter und dadurch anfälliger werdenden Bauwerke ist der Bau der zweiten Schleusenammern auf der Mosel von höchster Priorität.