

Die Verantwortung
gegenüber der Schifffahrt
verpflichtet uns zu Umsicht,
Weitsicht und Tatkraft.





INHALTSVERZEICHNIS

- 1 Die Moselkommission**
- 1.1 Profil
 - 1.2 Historie
 - 1.3 Zielsetzungen
 - 1.4 Rechtliche Grundlagen
 - 1.5 Ausschüsse
 - 1.6 Ständiges Sekretariat
 - 1.7 Kooperationen
 - 1.8 Öffentlichkeitsarbeit
 - 1.9 Serviceleistungen im Netz
-
- 2 Die Mosel – Großschifffahrtsstraße**
- 2.1 Geographische Aspekte
 - 2.2 Nationale Administrationen
 - 2.3 Stauanlagen
 - 2.4 Bauweise
 - 2.5 Kammern
 - 2.6 Schleusensperren
 - 2.7 Sperrungen außer Plan
 - 2.8 Hydrologie und Pegel
-
- 3 Wirtschaftliche Aspekte**
- 3.1 Wirtschaftsraum Mosel
 - 3.2 Tourismus
 - 3.3 Verkehrsentwicklung
 - 3.4 Schiffstypen auf der Mosel
 - 3.5 Gütertransport nach Ländern
 - 3.6 Projekte der Zukunft
 - 3.7 Häfen an der Mosel
 - 3.8 geplante Mosel-Containerlinie
 - 3.9 A.R.A.-Häfen
-
- 4 Binnenschiff und Umwelt**
- 4.1 Lebensraum Mosel
 - 4.2 CDNI-Übereinkommen
 - 4.3 Kraftwerke entlang der Mosel
 - 4.4 Verkehrsträger im Vergleich
-
- 5 Diverses**
- 5.1 wichtige Verkehrszeichen
 - 5.2 Facts & Figures

1

Die Moselkommission

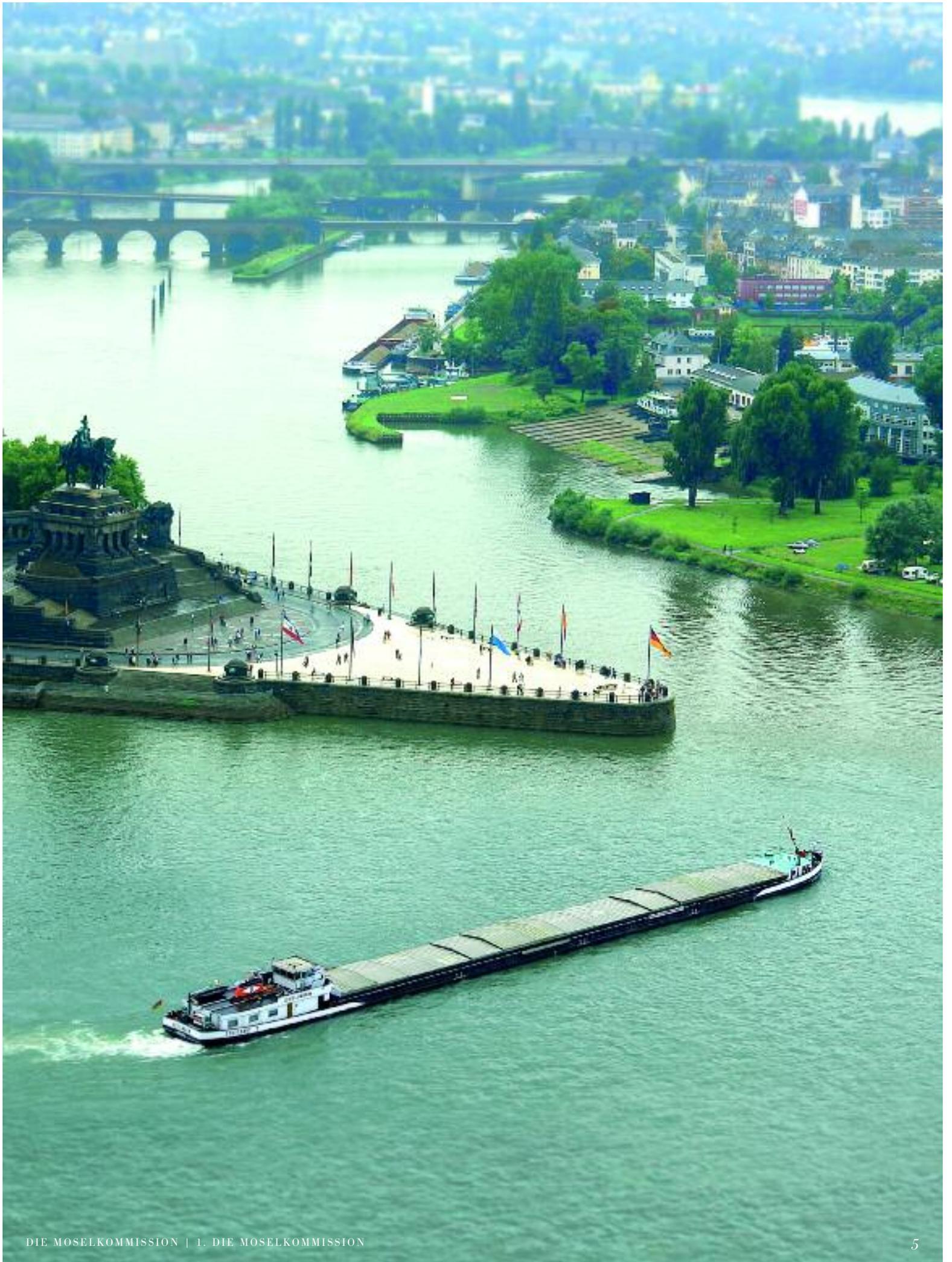


Ausgehend von ihrer Quelle am französischen Col de Bussang durchquert die Mosel Frankreich, Luxemburg und Deutschland bis sie bei Koblenz in den Rhein mündet.

1.1

Dem Fluss dienen. Das Profil

Drei Staaten durchquert die Mosel auf ihrer 520 Kilometer langen Reise. Drei Länder, die Anspruch darauf erheben, das wirtschaftliche Potential eines fließenden Gewässers zu nutzen. Berechtigterweise. Das macht Wasser kostbar. Auch das der Mosel. So war es zu Zeiten der Römer, so ist es heute. Das bedeutet Verantwortung und bringt die Verpflichtung zu Frieden und Freundschaft mit sich, wenn es darum geht, die Interessen seines Landes zu vertreten. Nur gemeinsam lässt sich wirkliche Fürsorge wahrnehmen. In diesem Sinne vereint die Moselkommission die drei Staaten Deutschland, Frankreich und Luxemburg und trägt im Geist Europas Sorge dafür, die Mosel als leistungsfähige Wasserstraße zu erhalten und sie stetig zu verbessern. Wir dienen dem Fluss. So ist es und so soll es bleiben.



1.2

Neubeginn war möglich!

Historie

Es waren keine einfachen Zeiten nach dem Ende des 2. Weltkrieges. Es hatte daher ausgesprochen großes politisches Gewicht, dass der Vertrag zur Schiffbarmachung der Mosel – gemeinhin auch als „Moselvertrag“ bekannt – gerade einmal elf Jahre danach von den drei Anrainerstaaten Deutschland, Frankreich und Luxemburg unterschrieben wurde. Ausschlaggebend waren – wie auch schon in den Jahren und Jahrzehnten davor – die wirtschaftlichen Interessen aller drei, die mit dem Ausbau der Mosel zur Großschiffahrtsstraße verbunden waren. Aber – und das ist nicht minder bedeutend, diese Vertragsunterzeichnung war auch ein Zeichen der Versöhnung, der Freundschaft und der Absicht, Vergangenes hinter sich zu lassen und einen Neubeginn zu wagen. Die Verhandlungen, die zum Vertragsabschluss am 27. Oktober 1956 führten, wurden umsichtig und mit viel Diplomatie geführt. Ein Umstand, der vielen Beteiligten und vor allem offenem Denken, Großmut und staatsmännischer Weitsicht zu verdanken war.



Deutsche Mosel

Kondominium (deutsch-luxemburgische Mosel)

Französische Mosel



Ein historischer Moment in unserer Geschichte:

Am 27. Oktober 1956 unterzeichnen Christian Pineau, französischer Außenminister, Heinrich von Brentano, sein deutscher Amtskollege, und Joseph Bech, Präsident der Regierung Luxemburgs und Außenminister seines Landes, den „Vertrag über die Schiffbarmachung der Mosel“.

1.3

Wir haben eine Aufgabe. Die Zielsetzungen

Die Moselkommission sieht es als ihre wichtigste Aufgabe, die Interessen der Schifffahrt auf der Mosel zu vertreten. Dazu gehören natürlich die Schiffer und Reedereien, aber auch Einrichtungen wie die Häfen der gesamten Großregion Saar-Lor-Lux. Regelwerke, wie z.B. die Moselschifffahrtspolizeiverordnung oder der Abgabentarif Mosel schaffen den Rahmen. Diese Vorschriften und Regeln werden von der Moselkommission den aktuellen Erfordernissen angepasst – regelmäßig! Das geschieht in der Absicht, die Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs zu gewährleisten und ebenso unter dem Aspekt, der Moselschifffahrt günstige Rahmenbedingungen zur Verfügung zu stellen. Sind bauliche Veränderungen geplant, ist auch die Moselkommission gefragt. Welche Vorteile bringt eine Brückenanhebung, wie ist der Bau der 2. Schleusenkammern an allen deutschen Moselstufen im Hinblick auf die Schifffahrt zu bewerten? Diese und andere Fragen werden dann in unserer Institution thematisiert und auch mit den entsprechenden Fachbehörden diskutiert. Dienstleister und privilegierter Ansprechpartner für die Schifffahrt zu sein – das ist unsere Aufgabe.



1.4

Unser Miteinander ist gut geregelt. Rechtliche Grundlagen

Das Vorhaben, die Interessen dreier Staaten unter einen Hut zu bringen, bedurfte selbstverständlich auch einer rechtlichen Grundlage. Das geschah mit Unterzeichnung des Moselvertrages am 27. Oktober 1956. Anderthalb Jahre, bevor die Großschifffahrtsstraße Mosel fertiggestellt wurde, fand unsere konstituierende Sitzung statt: am 21. Dezember 1962. Seither treten wir zweimal im Jahr zu einer ordentlichen Sitzung zusammen. Dann entsendet jeder unserer drei Mitgliedstaaten zwei ständige Delegierte, bis zu zwei weitere Stellvertreter können hinzu kommen. Zudem ist die Benennung von Sachverständigen möglich. Einmal im Jahr steht die Wahl des Präsidenten unserer Kommission an. Die Regelung sieht vor, dass dieser Vorsitz jedem unserer drei Staaten in alphabetischer Reihenfolge zufällt: Deutschland, Frankreich, Luxemburg. Anstehende Themen werden erörtert, die durch unsere Fachausschüsse vorbereitet werden. Alle Beschlüsse, die wir auf diesen Plenarsitzungen fassen, bedürfen der Einstimmigkeit. Die Stimmen der Delegierten stehen für die Staaten, die sie vertreten. Insofern sind diese gebunden, die von der Kommission beschlossenen Regelungen ihren Vorschriften entsprechend in Kraft zu setzen und zu veröffentlichen. So gelingt das gute Miteinander auf Dauer. Es schließt auch die Regelung in punkto Kosten für unseren Haushalt ein: Jeder trägt ein Drittel.

1.5

Auf den Punkt kommen! Die Ausschüsse

Es ist wichtig, dass unsere Sitzungen gut vorbereitet sind. Denn zweimal im Jahr heißt es, konsequent und zielgerichtet eine beachtliche Anzahl von Beschlüssen zu fassen. Die Vorarbeit leisten unsere verschiedenen Ausschüsse. Sie bereiten die anstehenden Themen fachkundig und sorgfältig auf. Das ermöglicht der Moselkommission, gemeinsam Entscheidungen zu treffen.

Unser **Rechtsausschuss** prüft alle rechtlichen Belange, so z.B. wenn es um den Moselvertrag geht.

Unser **Technischer Ausschuss** kümmert sich um geplante Bauvorhaben auf der Mosel. Sein Augenmerk liegt darauf, ob diese mit den Interessen der Schifffahrt vereinbar sind. Aktuell steht die Verdoppelung der Schleusen auf dem deutschen Moselabschnitt an. Mittelfristig ist es z.B. ein Projekt wie die Saône-Mosel-Saône-Rhein-Verbindung, das neben seiner Erörterung durch den französischen Staat Gegenstand der Diskussion im Technischen Ausschuss ist. Auch die Festlegung der jährlichen Schleusensperrzeiten ist seine Angelegenheit.

Die Vorschriften, die die Sicherheit und Leichtigkeit der Schifffahrt auf der Mosel gewährleisten, werden vom **Ausschuss für Schifffahrtspolizei und Fahrwasserbezeichnung** erarbeitet. Verankert sind diese Vorschriften in der Moselschifffahrtspolizeiverordnung.

Der **Ausschuss für Schifffahrtsabgaben** bereitet, wie der Name schon sagt, die Modalitäten vor, die für die Erhebung der Schifffahrtsabgaben erforderlich sind. Auch und stets im Hinblick darauf, Anreize für die Nutzung der Wasserstraße Mosel zu schaffen.



Wichtig zu erwähnen ist auch unser **Berufungsausschuss**, der aus mindestens einem Richter pro Mitgliedsstaat besteht. Dieser Ausschuss kann zum Zug kommen, wenn Rechtsmittel gegen Entscheidungen der nationalen Moselschifffahrtsgerichte in Straf- und Zivilsachen eingelegt werden sollen. Der Berufungsausschuss tritt dann an die Stelle der Berufungsgerichte auf nationaler Ebene.

Macht es die Situation erforderlich, rufen wir auch sogenannte **gemischte Ausschüsse** ins Leben, in denen der Sachverstand z.B. des Technischen Ausschusses und des Rechtsausschusses gemeinsam gefragt ist, um eine fundiertere Entscheidung treffen zu können.

Handelt es sich um ein Thema, das fachspezifisches Wissen erfordert, bilden wir Arbeitsgruppen. Dazu laden die drei Anrainerstaaten entsprechende Experten zum Austausch und zur Diskussion ein. Auf Initiative des Technischen Ausschusses entstand z.B. die Arbeitsgruppe „**Abflussmanagement**“, die Arbeitsgruppe „**Moderne Informationsaustauschdienste und -systeme/MIB-MOVES**“ wurde vom Ausschuss für Schifffahrtspolizei und Fahrwasserbezeichnung ins Leben gerufen.

1.6

Präsenz ist gefordert! Das ständige Sekretariat

Unser Sekretariat in Trier sorgt für reibungslose Kommunikation und Koordination zwischen den drei Mitgliedsstaaten. Ohne es wäre das gute Funktionieren der Institution Moselkommission undenkbar. Die vollständige Vor- und Nachbereitung unserer Sitzungen ist dabei nur ein Baustein unter vielen ebenso wie die Übersetzung aller Dokumente in die beiden Amtssprachen Deutsch und Französisch. Das Sekretariat ist zentrale Anlaufstelle für die Delegierten und Sachverständigen der Moselkommission, es ist Ansprechpartner für die Nutzer der Wasserstraße und es sorgt durch eine Vielzahl zielgerichteter Aktivitäten dafür, dass die Institution zu einer lebendigen Einrichtung wird. Auf der einen Seite die enge Kontaktpflege und Zusammenarbeit mit nationalen Verwaltungen und anderen zwischenstaatlichen Institutionen, auf der anderen Seite immer mit einem Ohr am Puls des Geschehens – bei den wirtschaftlichen Akteuren, der Transportwirtschaft, den Schifffahrtsverbänden und der Schifffahrt. Das macht die Arbeit unseres Sekretariats so wertvoll. Und erweist sich als unverzichtbar für eine praxisnahe und moderne Dienstleistung im Sinne der Schifffahrt.



Zentralkommission für die Rheinschifffahrt



1.7

Was verbindet. Kooperationen

Die Attraktivität der Binnenschifffahrt zu erhöhen, die Mosel als moderne und leistungsfähige Wasserstraße zu erhalten und sie stetig zu optimieren, in jeder Hinsicht, dazu dienen auch Informationsaustausch und Kooperationen, wie beispielsweise diejenige mit der ZKR (Zentralkommission für die Rheinschifffahrt). Da sie als Flusskommission für den Rhein das gleiche Ziel wie wir verfolgt, orientieren wir uns in erheblichem Maße an deren Regelwerken. Rhein und Mosel verbinden sich bei Koblenz am Deutschen Eck. Es liegt also nah, in gemeinsamen Bestrebungen z.B. die geltenden Bestimmungen und Verordnungen für die Nutzer zu vereinheitlichen.

Eine weitere Kooperationsvereinbarung besteht mit den IKSMS (Internationale Kommissionen zum Schutze der Mosel und der Saar). Enger Kontakt wird zur UNECE (Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa) und Organisationen und Programmen der EU (Europäische Union) wie z.B. „Eurostat“ bzw. „Platina“ gepflegt – wichtige Verbindungen, die dem Wohl der Wasserstraße Mosel dienen und vom Sekretariat mit Weitsicht und auf partnerschaftliche Weise wahrgenommen werden.



1.8

Vernetzen. Öffentlichkeitsarbeit

Öffentlichkeitsarbeit ist auch für uns als Institution unerlässlich. Dreh- und Angelpunkt ist das Sekretariat. Seine aktive Teilnahme an Kongressen und anderen Veranstaltungen des Schifffahrtsgewerbes, die Teilnahme an Arbeitstreffen der Wasser- und Schifffahrtsämter, die Kontakte zur verladenden Wirtschaft ... – so gelingt es zum einen, die Moselkommission in den Blickpunkt aller Beteiligten zu rücken, als die dienstleistende Institution, die sie ist, zum anderen schärft sich durch den engen Kontakt der Blick für Wünsche und Anregungen, die aus dem praktischen Alltag der Schifffahrt entstehen. Neben der Herausgabe eigener Pressemitteilungen zählt auch die Beobachtung und Dokumentation der Tages- und Fachpresse zur Öffentlichkeitsarbeit der Kommission, am Ende eines Jahres zusammengefasst in der „Presserundschau“. Die Erarbeitung des Jahres- und Verkehrsberichts der Moselkommission übernimmt ebenfalls das Sekretariat und die Herausgabe informativer und publikumsfreundlicher Flyer und Broschüren runden das Spektrum der Öffentlichkeitsarbeit in gelungener Weise ab.

1.9

Per Mausklick im Bilde. Serviceleistungen im Netz



Es ist nicht nur das Wörterbuch oder das Lexikon, es sind nicht nur die schifffahrtsspezifischen Redewendungen in mehreren Sprachen, die aktuelle Moselschifffahrtspolizeiverordnung oder die Schleusensperzeiten, die die Nutzer der Wasserstraße Mosel auf die Internetseite der Moselkommission führen. Es ist vor allem das kürzlich installierte interaktive Avis-Tool, direkt auf der Startseite zu finden. Was es so besonders macht: Durch einen Klick auf die Moselgrafik werden aktuelle Verkehrsmeldungen zu jeder Schleuse, jeder Brücke und jedem Ort angezeigt. Die Informationen über anstehende Bagger- oder Bauarbeiten, eine Ruderregatta oder ein Feuerwerk auf dem Wasser ermöglichen den Schiffern noch einmal eine präzisere und effektivere Planung ihrer Reiseroute. Sie wissen es zu schätzen! Als weitere Serviceleistung stehen wichtige Passagen im Webportal bereits in englischer Sprache zur Verfügung.

2

Die Mosel - Großschiffahrtsstraße

2.1

Woher sie kommt, wohin sie geht. Geografische Aspekte

730 Meter über dem Meeresspiegel entspringt die Moselquelle am Col de Bussang in den französischen Vogesen. 520 Kilometer lang ist ihre Reise vom Ursprung bis zu ihrer Mündung in den Rhein am Deutschen Eck in Koblenz. Als größter Nebenfluss des Rheins verfügt sie selbst über zahlreiche Zuflüsse, von denen diese sechs zu den größten gehören: Meurthe, Seille, Madon, Orne, Sauer und Saar. Ihr gesamtes Einzugsgebiet umfasst so über 28.286 km².

Die längste Strecke durchquert sie in Frankreich: 278 Kilometer. 206 Kilometer sind es in Deutschland und 36 Kilometer fließt sie durch das deutsch-luxemburgische Kondominium. Weit ausholende ruhige Bögen bestimmen ihre Reise durch Frankreich bis hin zum luxemburgischen Mertert. Kurz hinter Trier darf man über zahlreiche Mäander, steile Talflanken und viele unterschiedliche Terrassenhöhen staunen. Der Grund: Ab Schweich tritt die Mosel

in das Rheinische Schiefergebirge, in das sie sich teilweise bis zu 300 Meter tief hineingegraben hat. 400 Millionen Jahre alt sind diese Gesteinsschichten, die den Fluss in Schlingen zwingen. Beeindruckend bleibt es bis heute!

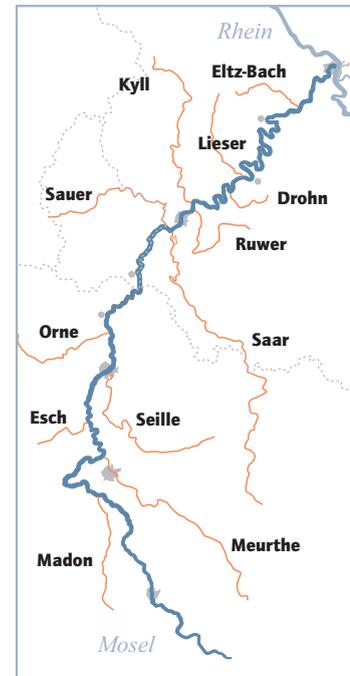
2.2

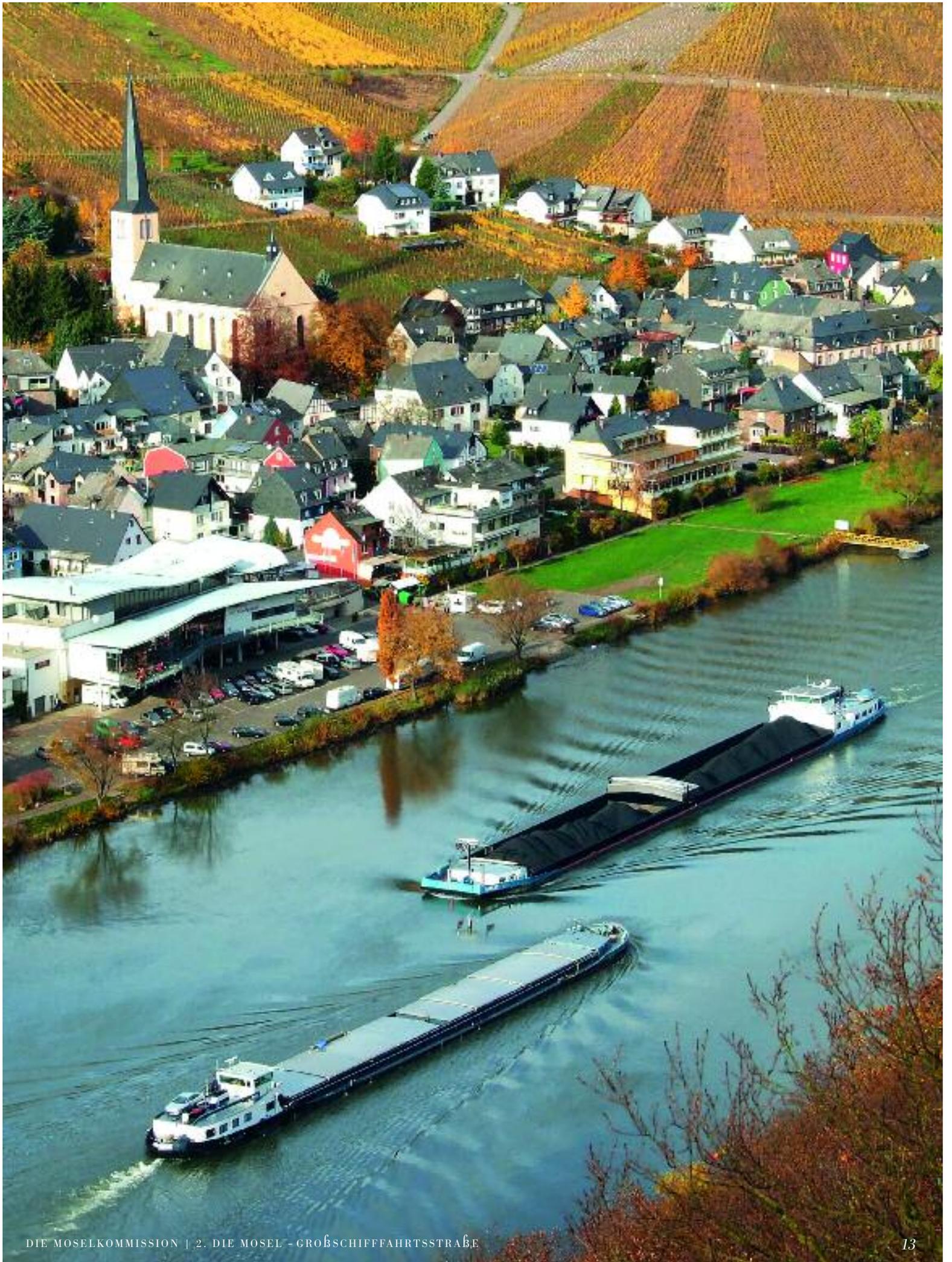
So gelingt Verantwortung. Die nationalen Administrationen

Die Mosel als Großschiffahrtsstraße auf einem sicheren, hohen Niveau zu halten und weiter auszubauen und zu verbessern, erfordert Arbeit. Stete und praktische Arbeit vor Ort. Jedes Land kümmert sich daher erst einmal um seinen Abschnitt. Die Aufgaben sind dabei in der Regel die gleichen: Sie sind zuständig für den Betrieb, die Unterhaltung, Instandhaltung und Erneuerung der Wasserstraße Mosel und das schließt all ihre Schiffahrtsanlagen und Bauwerke mit ein: die Wehre und Schleusen, die Schutzhäfen, Pumpwerke, Brücken etc.

Das tägliche Tun sieht – administrativ gesprochen – den „Erhalt der Leichtigkeit und Sicherheit des Schiffsverkehrs“ vor. Konkret heißt das: Schiffahrtszeichen werden gesetzt und kontrolliert, die Wassertiefe wird regelmäßig überprüft, Hindernisse werden gekennzeichnet und so schnell wie möglich beseitigt – denn der Schifffahrt ist eine Fahrrinnentiefe von drei Metern und eine Fahrrinnenbreite

von mindestens 40 Metern garantiert. Zur Aufgabe gehört ebenfalls, Anlagen Dritter, wie Brücken, Anlegestellen, Ufermauern etc. zu genehmigen und in der Folge zu kontrollieren. Pegel werden an strategisch günstigen und wichtigen Stellen betrieben, ein Wasserstands-, Hochwasser- und Eismelddienst stehen bereit und sind die Winter so streng, dass Eis die Mosel bedeckt, so wird dieses durch sogenannte „Eisbrecher“ aufgebrochen und zum Abfluss gebracht.





2.3

28. Die Stauanlagen

Erst durch die Errichtung von Staustufen war es möglich, die Mosel in den Stand einer leistungsfähigen und modernen Großschiffahrtsstraße zu versetzen. Die Anlagen der 1. Generation wurden alle in den 60er Jahren des letzten Jahrhunderts fertiggestellt. Insgesamt sind es 28 Staustufen, die die Großschiffahrt heute auf 394 Moselkilometern ermöglicht. 10 im deutschen Abschnitt, 2 im Kondominiumsbereich und 16 auf französischem Gebiet. Insgesamt überwinden sie einen Höhenunterschied von 161 Metern. Dabei beträgt die niedrigste Fallhöhe 2,70 Meter bei Pompey-Frouard und die höchste 9,00 Meter bei Detzem. Bis auf diese Staustufe und diejenige bei Koenigsmacker sind alle Anlagen so angeordnet, dass Schleuse, Wehr

und Kraftwerk unmittelbar nebeneinander im bzw. am Fluss liegen. Die genannten Ausnahmen sind der geografisch schwierigeren Lage zu verdanken, die eine Trennung von Schleusen- und Wehranlage erforderlich machte. Die Stauhaltungen sind im Mittel 20 Kilometer lang. Jeweils ausschlaggebend für den Standort waren mehrere Aspekte: die Lage der umgebenden Ortschaften, der Flussverlauf an dieser Stelle und ganz sicher auch das Ziel, durch den Bau der Anlagen so wenig wie möglich in die schöne Mosellandschaft einzugreifen.



Entlang der Mosel finden sich unterschiedliche Wehrtypen. Sind sie in Frankreich, wie in der Mitte und rechts zu sehen, mit Klappen und Segmentverschlüssen ausgestattet, so herrscht an der übrigen Mosel das Sektorwehr vor.

2.4

Bewährt. Ihre Bauweise

Der Aufbau der Anlagen folgt jeweils dem gleichen Prinzip: Sie besteht aus einer Schiffschleuse, meistens einer zusätzlichen Bootschleuse für kleinere Schiffe, einem Wehr, einer Fischaufstiegsanlage, einem Kraftwerk und – ebenfalls an manchen Anlagen zu finden – einer sogenannten Bootsgasse oder Kanurutsche, bei denen der Höhenunterschied wie auf einer mit Wasser gespeisten Rutschbahn überwunden wird.

Die Wehranlage, die Schleuse und Kraftwerk verbindet, besitzt unter Wasser einen Kontrollgang. Er ermöglicht den Zugang zu den einzelnen Wehrfeldern, auch „Sektoren“ genannt, und kann eine Länge von bis zu 130 Metern erreichen.

Die Wehre gehören zum Teil verschiedenen Typen an und variieren entlang der Mosel ebenfalls in ihrer Breite. So findet man in Frankreich bei den Wehren Klappen und Segmentverschlüsse, im deutsch-luxemburgischen und auch im deutschen Abschnitt entschied man sich für Sektorwehre – ein Wehrtyp, der eine niedrige Bauweise begünstigt und sich harmonisch in die Landschaft fügt. Unterhalb der Saar- und Saueremündung besteht ein Wehr aus drei Wehrfeldern mit einer Länge von jeweils 40 Metern, oberhalb nur noch aus zwei Wehrfeldern. Das ist der geringeren Wasserführung der Mosel an diesen Stellen zu verdanken.

An der Staustufe Koblenz sind noch 2 Wehrfelder mit einem Walzenwehr zu sehen.

2.5

Generation 1 + 2. Die Kammern

Die Schleusenkammern dieser 1. Generation haben einheitlich eine nutzbare Länge von 170 Metern und eine Breite von 12 Metern. So kann ein modernes Gütermotorschiff darin geschleust werden oder aber mehrere kleine Schiffe zugleich. Da z.B. Schubverbände mit bis zu zwei Schubleichtern heute eine Länge von 172,50 Metern erreichen, werden sie unter Ausnutzung von 2 Metern Platzreserve und unter besonderen Sicherheitsvorkehrungen geschleust.

Dieser Trend zu immer größeren Schiffen und auch das steigende Verkehrsaufkommen auf der Mosel haben schlussendlich dazu geführt, dass der Bau einer 2. und größeren Schleusenkammer an allen deutschen Moselstautufen seit 2003 als vordringlicher Bedarf im Bundesverkehrswegeplan eingestuft ist. Die Schleusenkammern dieser 2. Generation haben eine Länge von 210 Metern und eine Breite von 12,50 Metern. Eine davon ist bereits in Betrieb, die 2. Schleuse Zeltingen, Fankel geht im Jahr 2012 in den Probebetrieb und die dritte, in Trier, steht kurz vor Beginn der Bauphase.

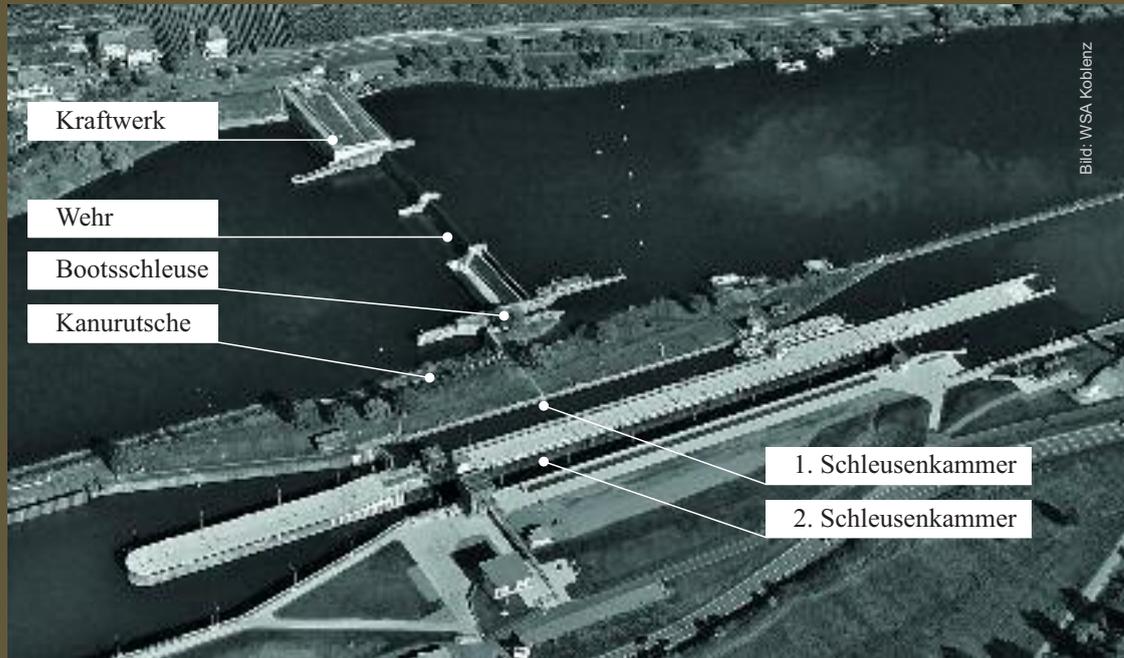


Bild: WSA Koblenz

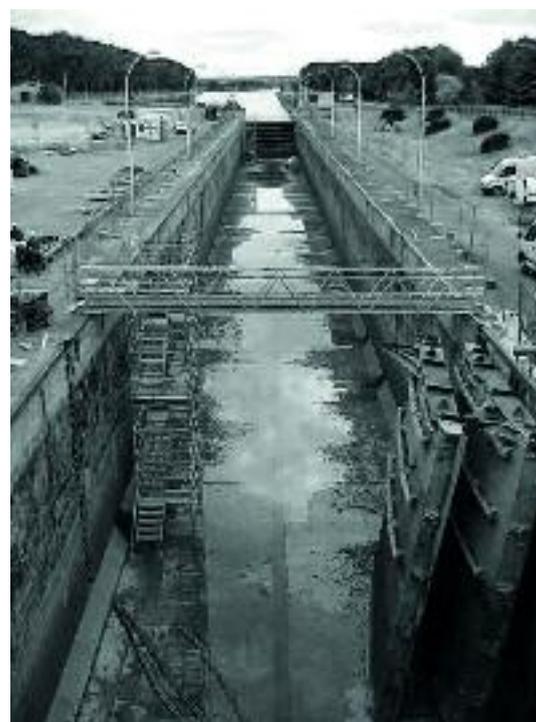
Größenvergleich der Schleusenkammern



2.6

Da ist die Zeit knapp. Schleusensperren

Fast ein halbes Jahrhundert im Einsatz, nahezu täglich im Betrieb ... Um die Sicherheit für die Nutzer der Wasserstraße zu erhalten, ist es erforderlich, alle Schleusen einmal im Jahr einer großen baulichen Unterhaltung, Instandsetzung und technischen Prüfung zu unterziehen. Das geschieht während der offiziellen Schleusensperrzeit. Diese wird von uns, genauer gesagt, von unserem Technischen Ausschuss erarbeitet. Diese Termine, die man selbstverständlich auch auf der Internetseite der Moselkommission einsehen kann, stehen auf Jahre im Voraus fest. Das gewährleistet der gewerblichen und auch der Freizeitschifffahrt größtmögliche Planungssicherheit. In der Regel beträgt die Schleusensperrzeit auf dem deutschen und luxemburgischen Abschnitt acht Tage, auf dem französischen Abschnitt nimmt sie zehn Tage in Anspruch. Eine äußerst kurze Zeit! Entsprechend schnell, präzise und gut muss gearbeitet werden. Mitunter werden die Schleusen komplett trockengelegt, falls erforderlich, werden Ober- oder Untertor getauscht, Anlagenteile werden repariert, Risse geschlossen, Fugen erneuert, um die Schleuse so zügig wie möglich wieder funktionstüchtig zu machen. Der durchgängige Schiffsverkehr auf der Mosel ruht während dieser Zeit. Zumindest im Moment. Mit dem Bau jeder 2. Schleusenammer rückt jedoch die Vision eines ganzjährigen Schiffsverkehrs auf dem deutschen Abschnitt ein Stück näher.



Die Schleusensperren 2012 - 2019 (zur Wartung und Instandhaltung)

	<i>Deutschland Luxemburg</i>	<i>Frankreich</i>
2012	12. - 19. Juni	11. - 20. Juni
2013	04. - 11. Juni	03. - 12. Juni
2014	20. - 27. Mai	19. - 28. Mai
2015	09. - 16. Juni	08. - 17. Juni
2016	31. Mai - 07. Juni	30. Mai - 08. Juni
2017	16. - 23. Mai	15. - 24. Mai
2018	05. - 12. Juni	04. - 13. Juni
2019	21. - 28. Mai	20. - 29. Mai

2.7

Unvorhergesehenes passiert. Sperrungen außer Plan

Die regulären Sperrzeiten sind auf Jahre voraus festgelegt. Das ist die eine, die sichere Seite. Aber auch auf Nicht-Planbares muss man so gut es geht vorbereitet sein. Hochwasser, Streiks, Havarien, aber auch Veranstaltungen – all das kann dazu führen, dass die Schleusen oder Abschnitte der Wasserstraße gesperrt werden müssen. Auch unvorhergesehene und unaufschiebbare Reparaturarbeiten gehören dazu. In jedem dieser Fälle setzen die zuständigen Schifffahrtsverwaltungen alles daran, die Wasserstraße schnellstmöglich wieder freizugeben.

Sperrungen an der Mosel 2011 (Verteilung Mosel gesamt)

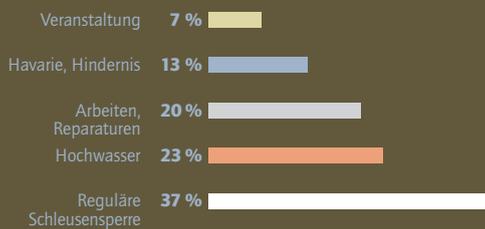


Bild: WSA

Quellen:

Die Auswertung der schifffahrtspolizeilichen Anordnungen durch das Sekretariat der Moselkommission basiert auf folgenden Quellen:

- WSA Koblenz / WSA Trier (Wasser- und Schifffahrtsämter Koblenz und Trier)
- ELWIS (elektronischer Wasserstraßen-Informationsservice)
- VNF Nancy (Voies navigables de France Nancy)
- SN Grevenmacher (Service de la Navigation Grevenmacher)

2.8

Wissen, wie viel Wasser fließt. Hydrologie und Pegel

Die Wassermengen, die die Mosel führt, ändern sich ständig. Das ist normal. Sie werden unmittelbar von Niederschlägen und Temperaturen beeinflusst. Wie viel Regen ist gefallen? Wann beginnt der Schnee zu schmelzen und wird, fachmännisch gesprochen, abflusswirksam? Wichtig ist es, diese Veränderungen im Auge zu behalten. Dazu dienen entlang der Mosel 7 Pegel im französischen, 4 im luxemburgischen und 26 Pegel im deutschen Bereich. Sie erfassen laufend den aktuellen Wasserstand des Flusses. Diese Daten werden ausgewertet und sind in verschiedenster Hinsicht von Bedeutung. Sie ermöglichen bspw. die Bestimmung der zur Verfügung stehenden Fahrrinntiefe, die wiederum ausschlaggebend ist für die Abladetiefe der Schiffe und die Durchfahrtshöhe unter Brücken. Auch für die Vorhersagbarkeit von Hochwasserereignissen spielen die Pegel eine

bedeutende Rolle. Gerade auf der Mosel und besonders im engen Moseltal um Trier steigt das Wasser bei extremen Niederschlagsereignissen sehr rasch und steil an. Für die Moselanwohner gehört der Blick auf ihren Pegel seit jeher zum Alltag. Für sie steht zudem das Hochwassermeldezentrum des Landes Rheinland-Pfalz bereit. Über den Nautischen Informationsdienst (NIF) wird die Schifffahrt kontinuierlich über die für sie wichtigen Pegelstände in Kenntnis gesetzt. Sind die Winter derart streng, dass sich Eis auf der Mosel bildet, so werden über den Eismeldedienst Informationen zur Eisdicke, Art des Eises und die betroffenen Stellen im sogenannten Eislage-Bericht unter www.elwis.de eingestellt. Falls erforderlich, wird die Eisdecke über die Eisbrecher der Wasser- und Schifffahrtsämter von Koblenz moselaufwärts aufgebrochen.

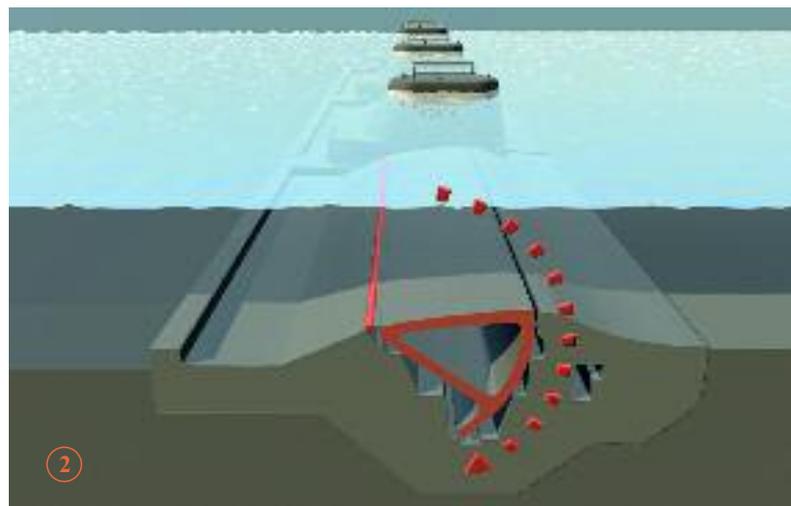
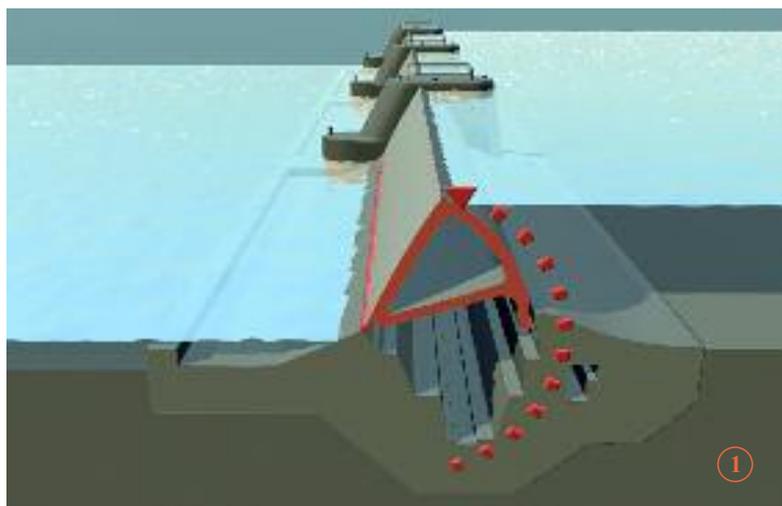


Abb. 1: Sektorwehr bei normalem Abfluss. Mit Hilfe des Sektorwehrs lässt sich die Abflussmenge steuern. Die Sektoren werden um die in der Zeichnung eingefärbte Achse gedreht.

Abb. 2: Sektorwehr bei Hochwasser: Die Sektoren werden ganz herunter gefahren, so ist der größtmögliche Abfluss gewährleistet.

Bild links: Mithilfe eines Peilschiffes wird die Fahrrinntiefe bestimmt.

Bild Mitte und rechts: Bei Hochwasser wird die Wehrsteuerung von der Zentralwarte der Kraftwerke (RWE) an den örtlichen Schleusen- und Wehrbedienstet – hier Fankel – abgegeben.



Bild: WSA Trier



Bild: WSA Trier



Abflussmengen oberhalb der Saueramündung in m³/sek.

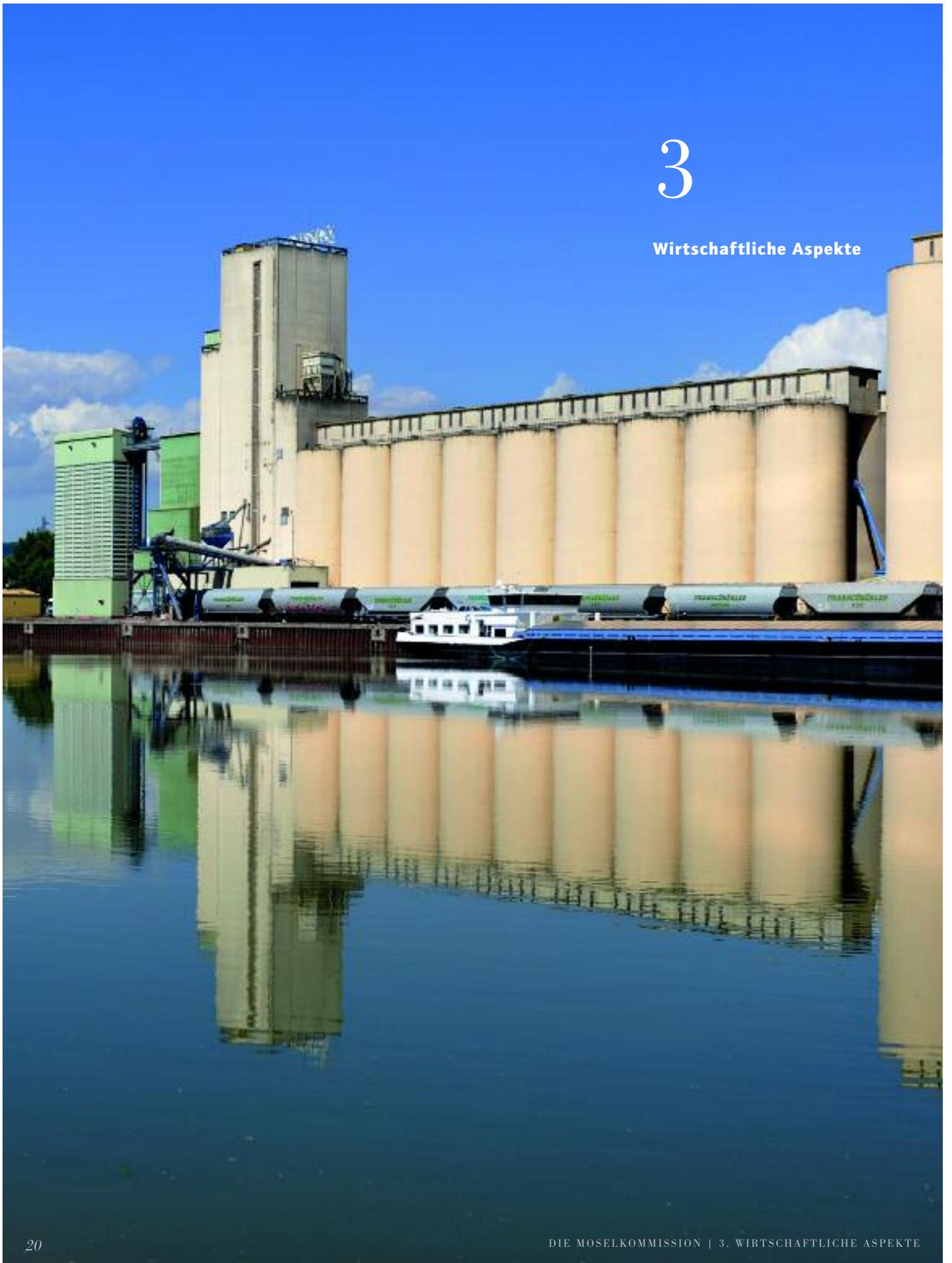


Abflussmengen unterhalb der Saarmündung in m³/sek.



3

Wirtschaftliche Aspekte



3.1

Gut, dass sie da ist. Wirtschaftsraum Mosel

Ein Fluss. 520 Kilometer. Drei Länder. Und damit ein Wirtschaftsfaktor von außerordentlich hoher Bedeutung. Ob es die Klassifizierung der Mosel als Wasserstraße von internationaler Bedeutung ist (die Mosel zählt zu den meistbefahrenen Wasserstraßen Europas) oder die touristische Bedeutung der Landschaft – die Erschließung der wirtschaftlichen Möglichkeiten des Moselstroms bringt Arbeit für Zig-Tausende von Menschen. So tragen u.a. eine Werksansiedlung des weltgrößten Stahlproduzenten sowie Unternehmen vieler anderer wasseraffiner Industriezweige dazu bei, Arbeitsplätze entlang der gesamten Wasserstraße zu schaffen. Das luxemburgische Agrarzentrum mit bisher einzigem Standort in Colmar-Berg wird in absehbarer Zukunft ein weiteres Standbein im saarländischen Perl errichten. Grund: die kostengünstige und leistungsfähige Anbindung an die Wasserstraße Mosel. Ob die Beschäftigten der Wasser- und Schifffahrtsämter aller drei Länder, die Wirtschaftszweige, Hafenbetriebe, der Tourismus zu Wasser und zu Lande oder der Anbau der weltberühmten Moselweine – die Menschen wissen zu schätzen, was der Fluss ihnen gibt. Auch wir sind uns der Bedeutung des „Wirtschaftsraumes Mosel“ bewusst. Unser Tun ist daher auch von der Dimension der Verpflichtung gegenüber diesen Aspekten bestimmt.

3.2

Ein großes Vergnügen. Tourismus

Wasser ... eines, wenn nicht das unserer Elemente, das auf Menschen die stärkste Faszination ausübt. Auf alle. Die Möglichkeiten, in, auf und am Rande eines Gewässers Erholung, Entspannung und Freude zu finden, sind so unterschiedlich, wie es die Bedürfnisse der Menschen sind. Auch an der Mosel. Kilometerlange und gut ausgebaute Wege laden entlang der Ufer zu Spaziergängen, Wanderungen und Radtouren ein. Die schöne Mosellandschaft wartet auf mit Burgen und Ruinen längst vergangener Zeiten, Angler dürfen an vielen Stellen der Mosel ihrem stillen Vergnügen nachgehen und werden für ihre Geduld reich belohnt: Forellen, Hechte, Barsche, Döbel, Karpfen, Schleie, Zander und Aale tummeln sich in großer Zahl im Fluss. Die Freizeitschifffahrt weiß für jedes Temperament etwas zu bieten. Ob beschauliche Moselrundfahrten, die Sportbootschifffahrt, für die allein an der deutschen Mosel Hunderte von Landebrücken registriert sind, das Wasser- oder Jetskifahren, das auf bestimmten Abschnitten der Mosel erlaubt ist oder – für die ruhigeren Gemüter – das Kanufahren in der schwachen Moselströmung ... Und in der Sommersaison beleben Mosel auf, Mosel ab zahlreiche Veranstaltungen das Geschehen rund um den Fluss: Strom- und Fackelschwimmen, Segel- oder Ruderregatten – so bringt die Mosel den Menschen nicht nur Brot und Arbeit, sondern auch sehr viel Vergnügen.



Die Mosel schafft Arbeit für viele Menschen. Industrie und Wirtschaft, Tourismus und Weinanbau, Freizeit- und Gewerbeschifffahrt haben dem Fluss viel zu verdanken.



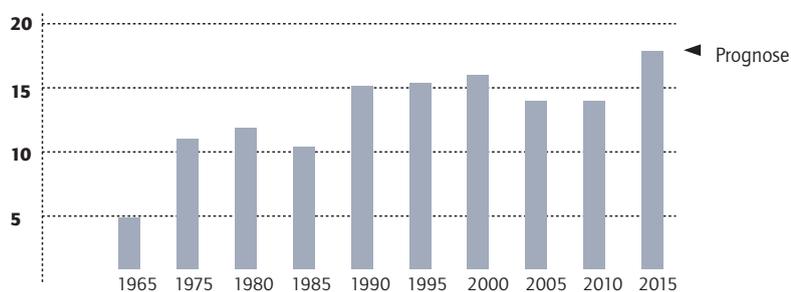
3.3

Eine Erfolgsgeschichte. Verkehrsentwicklung

Mit dem Ausbau der Mosel zur Großschifffahrtsstraße beginnt die Erfolgsgeschichte einer Wasserstraße. Auf Beschluss der drei Länder wurde sie ausgebaut für 1.500-Tonnen-Schiffe – die in den 60er Jahren übliche und mögliche Transportleistung eines Schiffes. In verhältnismäßig rasanter Geschwindigkeit wurden in den folgenden Jahren alle Prognosen bezüglich erwarteter Transportmengen übertroffen. Auf lange Sicht rechnete man mit 10 Millionen Gütertonnen. Bereits 1970 – 6 Jahre nach Eröffnung der Großschifffahrtsstraße – war diese Menge überschritten. Anfang der 1980er Jahre brachte es die Mosel auf über 12 Millionen Gütertonnen – Referenz hier ist die Schleuse Koblenz – und als 1988 die Großschifffahrtsstraße Saar eröffnet wurde, stieg der Güterstrom noch einmal an. In den 1990er Jahren machte eine in zwei Bau-Etappen durchgeführte Fahrinnenvertiefung von 2,70 auf 3,00 Meter auf der Strecke von Koblenz bis Frouard bei Nancy den Einsatz größerer Schiffe möglich. Transportnachfrage und -mengen nahmen stetig zu. Mit über 15 Millionen transportierten Gütertonnen – als Referenz dient hier ebenfalls die Schleuse Koblenz – war im Jahr 2000 ein absoluter Höhepunkt erreicht. Der Tourismus zu Wasser trug seinen Teil zum Anstieg des Verkehrsaufkommens bei. Mehr als gute Gründe, um den Bau der 2. Schleusenkammern an allen deutschen Staustufen nun endlich zum offiziellen Vorhaben zu machen, wie es durch die Aufnahme in den vordringlichen Verkehrswegeplan der Bundesrepublik Deutschland im Jahr 2003 dann auch geschah. Heute verkehren jährlich circa 12.000 Güterschiffe und an die 5.000 Fahrgast- bzw. Fahrgastkabinenschiffe auf der Mosel.

Quelle: WSD Südwest, Mainz

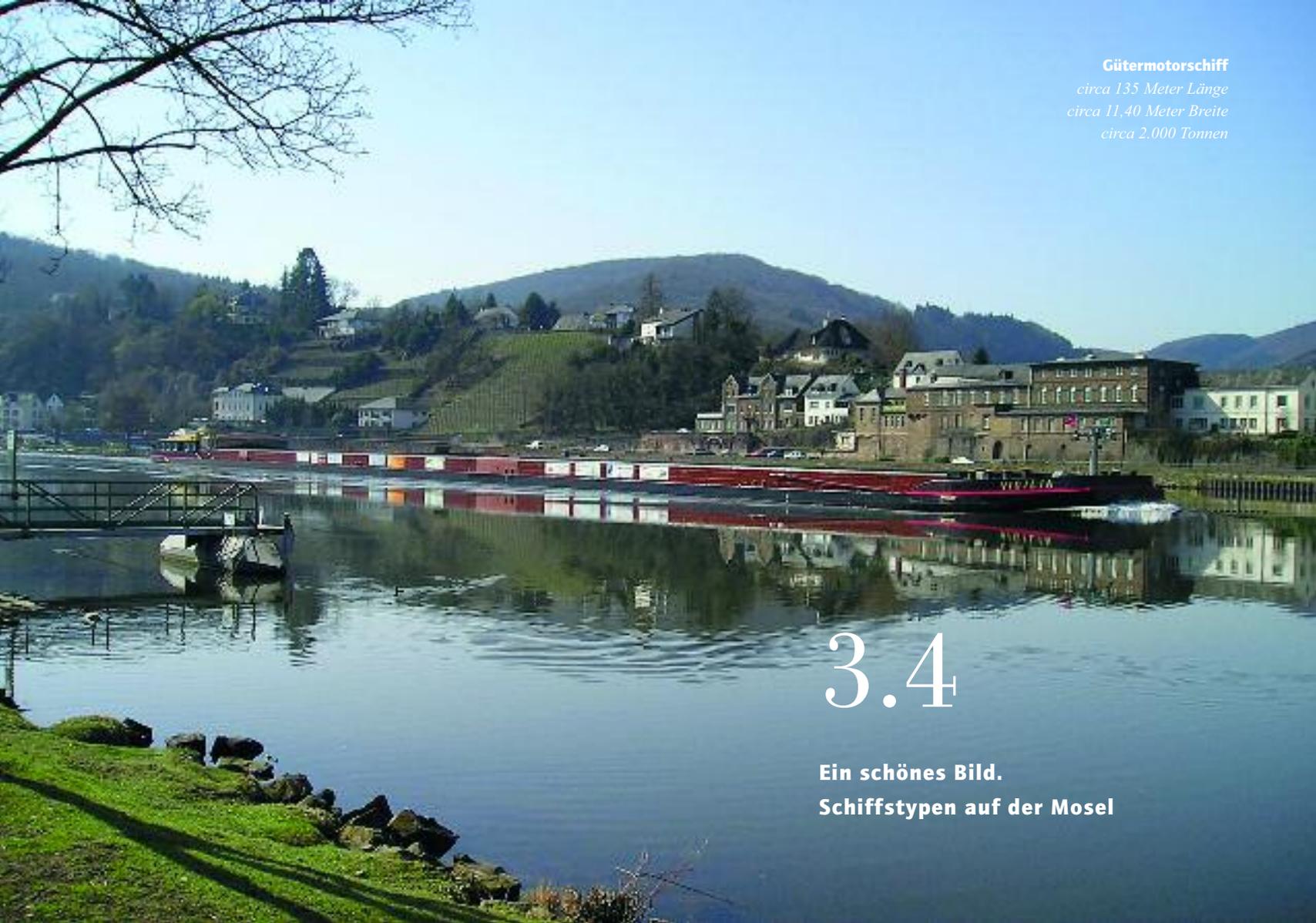
Transportaufkommen auf der Mosel | Gütermenge in Mio. Tonnen pro Jahr (Schleuse Koblenz)



Der Verkehr auf der Mosel stieg seit dem Ausbau zur Großschifffahrtsstraße dank Güter- und Freizeitschifffahrt stetig an.



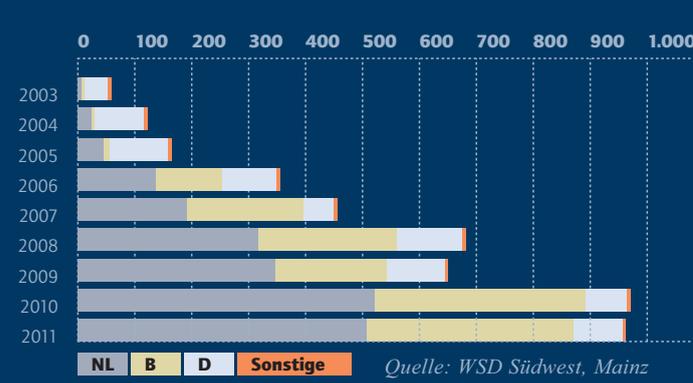
Gütermotorschiff
 circa 135 Meter Länge
 circa 11,40 Meter Breite
 circa 2.000 Tonnen



3.4

Ein schönes Bild. Schiffstypen auf der Mosel

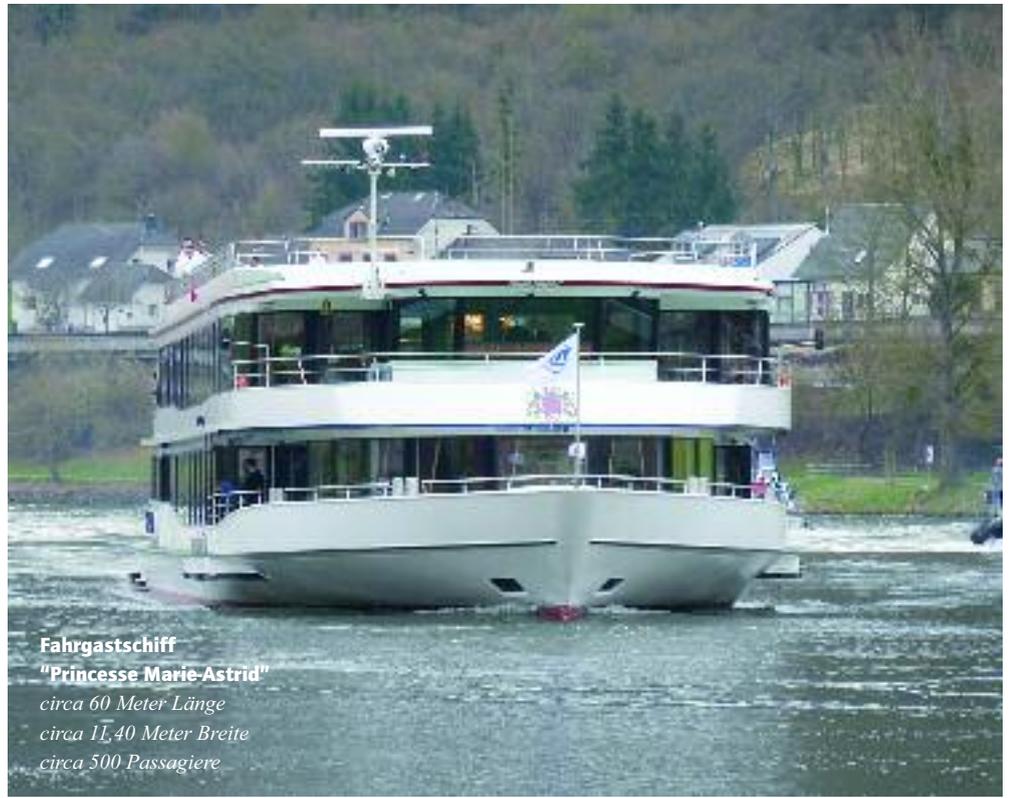
Beladene 135m-Schiffe an der Schleuse Koblenz



Für den Betrachter am Rande des Ufers ist es immer wieder ein Schauspiel, den gemächlich dahingleitenden Riesen, beladen mit Erz oder Kohle, den mehrstöckigen Fahrgastschiffen mit ihren entspannten Passagieren oder den flinken Sportbooten der munteren Freizeitkapitäne zuzuschauen. Der Blick in die Statistik gibt sachlich Auskunft darüber, wie es um die Häufigkeit der einzelnen Schiffstypen auf der Mosel bestellt ist. Ein Trend hat sich in den letzten Jahren klar abgezeichnet: Es sind die 135-Meter-Schiffe der Güterschifffahrt, die immer öfter auf der Mosel zu sehen sind, und das sicherlich auch darum, weil eine Änderung in der Moselschifffahrtspolizeiverordnung seit Januar 2010 das Fahren ohne Sondererlaubnis ermöglicht. Sofern sie bestimmte Voraussetzungen erfüllen. Ansonsten dominieren nach wie vor Schiffe zwischen 87 und 110 Metern Länge das Bild, gefolgt von 68 – 86 Meter langen Schiffen. Seltener, aber auch mit steigender Häufigkeit, sind Schub- oder Koppelverbände zu sehen, die eine Länge von bis zu 172 Metern erreichen können.



Koppelverband
 circa 172 Meter Länge
 circa 11,40 Meter Breite
 bis zu 4.000 Tonnen



Fahrgastschiff
"Princesse Marie-Astrid"
 circa 60 Meter Länge
 circa 11,40 Meter Breite
 circa 500 Passagiere

Vergleich der Schiffstypen



Gütermotorschiff, Typ "Spits"
 circa 38 Meter Länge, circa 5 Meter Breite,
 circa 400 Tonnen

Fahrgastschiff
 circa 60 Meter Länge,
 circa 11,40 Meter Breite,
 circa 500 Passagiere

Gütermotorschiff, Typ "Großes Rheinschiff"
 circa 110 Meter Länge, circa 11,40 Meter Breite, circa 2.500 Tonnen

Schubverband
 circa 172 Meter Länge, circa 11,40 Meter
 Breite, circa 3.200 Tonnen

Gütermotorschiff, Typ "R.H.K.", (Rhein-Herne-Kanal)
 circa 90 Meter Länge, circa 9,50 Meter Breite,
 circa 1.500 Tonnen



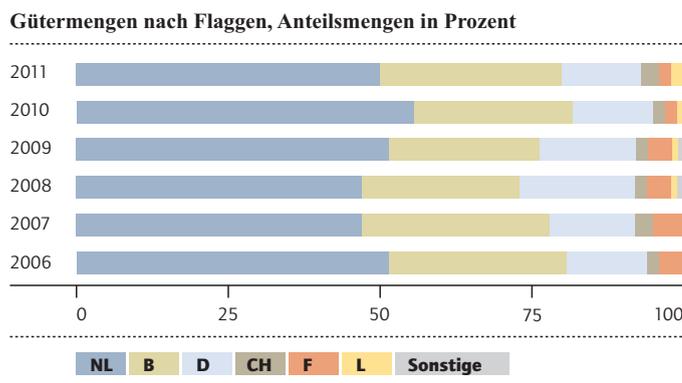
Tankmotorschiff
 circa 110 Meter Länge, circa 11,40 Meter Breite,
 circa 2.500 Tonnen



Freizeit-Motoryacht
 circa 10 Meter Länge
 circa 3,50 Meter Breite
 circa 10 Tonnen

3.5

Flaggenparade. Gütertransport nach Ländern



Quelle: WSD Südwest, Mainz

Interessant ist auch der Blick darauf, welche Länder wie viele Gütermengen auf der Mosel transportieren. Seit vielen Jahren bildet sich ab, dass es vor allem Schiffe unter niederländischer Flagge sind, die den Markt der Schifffahrt dominieren. Im Jahr 2011 lag ihr Anteil an der gesamten Gütertransportmenge bei 50 %, gefolgt von der belgischen Flagge, die ihrerseits in diesem Jahr einen Anteil von 26 % aufwies. 11% betrug der Anteil der Schiffe, die unter der deutschen Flagge fahren. Sie befinden sich somit an dritter Stelle. Eine Verteilung, die sich insgesamt auch in den Jahren davor stets ähnlich darstellte.

3.6

Potenziale entfalten. Projekte der Zukunft

Selbstverständlich ist auch der Blick auf das Geschehen im Großen und Ganzen. Und natürlich sind es die Interessen der Schifffahrt, die für uns im Vordergrund stehen! Es gilt, den Blick auf die Möglichkeiten der Binnenschifffahrt im Sinne Europas zu schärfen. Hinsichtlich einer leistungsfähigen und modernen Infrastruktur, wie sie das Europa des 21. Jahrhunderts braucht, hinsichtlich Effizienz und Wirtschaftlichkeit des Transportwesens und damit natürlich auch hinsichtlich ökologischer Bilanzen. Bereits heute werden 90 % des Welthandels und fast 95 % des Außenhandels der Europäischen Union über den Seeweg abgewickelt. Aufgrund dieser globalen Betrachtung gilt es, die großartigen Möglichkeiten des Verkehrsträgers Binnenschiff als kostengünstigstes und umweltfreundlichstes Transportmittel weiter auszuschöpfen. Das 36.000 Kilometer lange zusammenhängende Netz europäischer Wasserstraßen noch effektiver zu nutzen, ist das große Ziel. Dafür bedarf es Visionen und Maßnahmen, die sich vielleicht in Größe und Realisierungszeitraum unterscheiden, jedoch insgesamt das enorme Potenzial der Binnenschifffahrt Stück für Stück zur Entfaltung bringen. Unterstützt wird dieses Ziel durch Aktionsprogramme der EU wie z.B. „NAIADES“, „TEN-T“, „Marco Polo“ etc.



Brückenanhebungen

Ein Beispiel für Projekte der jüngeren Vergangenheit sind die Brückenanhebungen im französischen Moselabschnitt. Hier war aufgrund einer zu niedrigen Durchfahrts Höhe der Brücken lange Zeit nur der zweilagige Containertransport möglich. Durch die Anhebung der Brücken um bis zu 55 Zentimeter liegt die sogenannte „lichte Höhe“ nun bei 6,17 Meter an circa 300 Tagen pro Jahr. Je nach Beladung ist heute der dreilagige Transport von Containern auf der gesamten internationalen Mosel von Metz bis Koblenz möglich.

Schleusenverdoppelung

Seit längerem befindet sich bereits das Projekt der Schleusenverdoppelung an jeder deutschen Staustufe an der Mosel in der Realisierungsphase. Grund hierfür ist der bereits mehrfach erwähnte Anstieg des Verkehrsaufkommens auf der Wasserstraße Mosel. Steigender Güterverkehr, hohes touristisches Aufkommen – die Notwendigkeit einer Verbesserung der Situation zeichnete sich Jahr für Jahr deutlicher ab. Bereits in Betrieb: die 2. Schleuse Zeltigen. Fertiggestellt und bereit zum Probetrieb: die 2. Schleuse Fankel. Kurz vor der Bauphase: die 2. Schleusenammer in Trier. Bis zum Jahr 2030 sollen alle neuen Bauwerke fertiggestellt sein und für fließenden Verkehr auf der Wasserstraße Mosel sorgen.

Saône-Mosel-Saône-Rhein-Verbindung

Ehrgeizig, visionär und ein Riesenschritt auf dem Weg, der Binnenschifffahrt ihren bevorzugten Platz im europäischen Transportwesen zu sichern, ist die geplante Verbindung des Rhônebeckens mit dem Rheinbecken. Geschehen könnte diese über eine europäische Großschifffahrtsstraße, welche die Saône mit der Mosel, aber auch gleichzeitig mit dem Rhein verbindet. Diese Wasserstraße würde den Anschluss gewähren zwischen den Häfen des Mittelmeeres in Marseille und Sète und jenen an der Nordsee, Rotterdam und Antwerpen.

Machbar ist es, wie Studien aus den Jahren 2007 – 2009 zeigen. Auch in der Politik findet dieses Vorhaben Unterstützung. Die öffentliche Debatte darüber wird im Jahr 2013 eingeleitet werden. Dann wird sich zeigen, ob das Projekt Saône-Mosel- Saône-Rhein-Verbindung das werden darf, was es ist: eine wirkliche Alternative zum Verkehrsträger Straße für die Versorgung West-Europas! Seine Fertigstellung wäre dann für das Jahr 2025 zu erwarten.

3.7

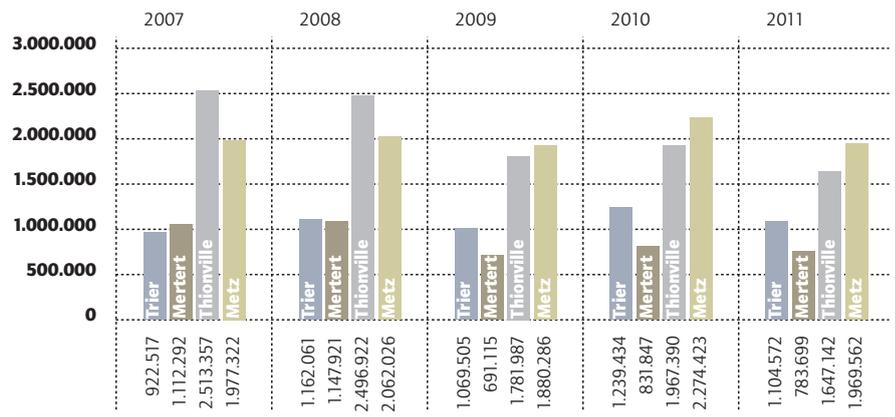
Stationen auf dem Weg. Häfen an der Mosel

Neben zahlreichen Werks- und privaten Umschlaghäfen gibt es sechs öffentliche Häfen entlang der Mosel. Als Drehscheibe für den Handel, als Schnittstelle für die verschiedenen Verkehrsträger sind sie Orte pulsierenden Geschehens. Ankommende Waren werden zwischengelagert oder gleich weiterverarbeitet, um ihre Reise per Bahn oder LKW fortzusetzen. Oder sie finden ihren Weg aufs Schiff, um zu ferner gelegenen Zielen transportiert zu werden. Häfen sind Dienstleistungszentren, logistische Knotenpunkte, die die Verbindung zwischen Land und Wasser unter wirtschaftlichem Aspekt ermöglichen. Sie schaffen Arbeitsplätze und sorgen für gesunde und starke Strukturen in ihrer Region.



Trimodale Logistikkösungen – die Verknüpfung der Verkehrsträger Schiene, Straße und Wasser – zeichnen alle öffentlichen Häfen entlang der Mosel aus.

Die Häfen im Vergleich | Umschlagmengen in Tonnen



Quelle: Hafen Trier, Hafen Mertert, VNF

Der Hafen Trier

Der Hafen Trier – der einzige öffentliche Hafen an der deutschen Mosel – verfügt sicher über einen bevorzugten Platz unter den Moselhäfen. Der Westen des Landes, die Benelux-Staaten, Frankreich ... in einem Radius von gerade einmal 300 Kilometern lassen sich alle europäischen Ballungszentren gut und schnell erreichen. Nicht umsonst zählt der Hafen Trier zu den besterschlossenen Gewerbe- und Industriezentren der Region.

Der Hafen Mertert

Als nächsten Hafen findet man auf seiner Moselreise flussaufwärts den Hafen Mertert. Den einzigen des Großherzogtums Luxemburg. Nichtsdestotrotz wartet auch der Hafen Mertert mit modernen trimodalen Logistikkösungen auf und ist wichtiger Umschlagplatz für Massengüter wie Eisen und Stahl, Kohle, Erdöl, Baustoffe und Getreide.

Der Hafen Thionville-Ilange

Der erste Hafen, auf den man in Frankreich trifft, ist zugleich der größte Binnenhafen des Landes für den Transport von metallurgischen Produkten. Straße, Schiene und Wasserstraße sind auch hier selbstverständlich eng verbunden. Hier beginnt der Eisenbahnkanal der Mosel, der „Canal des Mines de Fer de la Moselle“.

Der Neue Hafen Metz

Es ist der Neue Hafen Metz, der Nouveau Port de Metz, den man an Moselkilometer 294 antrifft. Dieser größte Hafen Frankreichs für den Umschlag von Getreide rangiert auf der Liste der größten Häfen des Landes auf Platz 6, bezieht man alle transportierten Güter mit ein.

Der Hafen Metz-Mazerolle

Nur 3 Moselkilometer weiter befindet sich der Hafen Metz-Mazerolle. Auch er einer der bedeutendsten Umschlagplätze für den Getreidehandel des Landes. Ebenso wie der Nouveau Port verfügt er über eine hervorragende Anbindung an das Schienennetz. Beide gelten als strategisch herausragende Nord-Süd- und Ost-West-Verbindungen.

Der Hafen Nancy-Frouard

Nancy-Frouard – der letzte der französischen Moselhäfen und der letzte der Mosel selbst. Hier am Zusammenfluss von Mosel und Meurthe hat dieser weitere bedeutende Binnenhafen und Knotenpunkt für Eisenbahn und Wasserstraße seinen Platz gefunden.

3.8

Ein Projekt mit Zukunft. Die geplante Mosel-Containerlinie

Großen Zuspruch in der regionalen Industrie und Wirtschaft findet die Idee der Einrichtung eines Container-Liniendienstes entlang der Mosel. Er soll Nordostfrankreich mit dem deutschen Markt und vor allem mit den Seehäfen Rotterdam und Antwerpen verbinden. In Frage kommen die vier Häfen Nancy, Metz, Thionville und Trier, die bereits mit trimodalen Logistiklösungen ausgestattet sind. Die Machbarkeit eines solchen Vorhabens wurde mit positivem Ergebnis bestätigt. Eine zügige Lösung könnte bereits im Jahr 2013 für eine Verbindung der französischen Häfen sorgen, Trier würde wenig später folgen. Geeignet für ein solches Unterfangen wäre ein 135-Meter-Schiff, das 204 Container in drei Lagen transportieren könnte.



3.9

Tore zur Nordsee. Die A.R.A.-Häfen

Wenn die Mosel bei Koblenz am Deutschen Eck in den Rhein mündet, führt dieser die Schiffe zu den großen Häfen der Niederlande, nach Amsterdam und Rotterdam und zum größten Hafen Belgiens, dem Hafen in Antwerpen. In der Welt der Schifffahrt werden sie mit der Bezeichnung A.R.A.-Häfen abgekürzt. In diesen sogenannten Universalhäfen werden neben Containern alle Arten von nicht-

containerisierter Ladung, wie z.B. Projektladungen, Saug-, Flüssig-, Greif- und Schüttgüter umgeschlagen. Ihre Entfernung zu den Häfen der Mosel beläuft sich auf plus minus 300 Kilometer. Ein Katzensprung im 7.300 Kilometer langen Binnenwasserstraßennetz der Bundesrepublik. Und auch im circa 8.000 Kilometer umfassenden französischen Wasserstraßennetz.



4

Binnenschiff und Umwelt



4.1

Wertvolles schützen. Lebensraum Mosel

Wohl kaum ein anderer Verkehrsträger ist so umweltfreundlich wie das Binnenschiff. Jedoch dürfen das Binnenschiff an sich und seine Vorteile nicht isoliert betrachtet werden. Auch dem Umfeld dieses Verkehrsträgers muss die notwendige Aufmerksamkeit und Fürsorge zugewandt werden. Die Aufgaben hierbei sind vielfältig. Erhalt der Wasserqualität, Schutz der Lebensräume an der Wasserstraße oder die Entsorgung der Abfälle der Schifffahrt sind nur einige der Punkte, die es zu beachten gilt. Die Moselkommission und ihre Mitgliedstaaten haben diese Aspekte des Umwelt- und Gewässerschutzes bei ihren Entscheidungen im Blick. Daher kooperieren wir intensiv z. B. mit den Internationalen Kommissionen zum Schutze der Mosel und der Saar (IKSMS). Das Bestreben, die Belange der Schifffahrt und der Umwelt in Balance zu halten, wird auch deutlich, wenn es um die Errichtung oder den Betrieb von Bauwerken an der Mosel geht. Zahlreiche Ersatzmaßnahmen entlang der Mosel wie etwa die Erneuerung der Fischwechsellanlagen an allen Staustufen zeugen vom verantwortungsbewussten Umgang mit dem Lebensraum Mosel. Man weiß um den Wert von beidem: Binnenschifffahrt und Umwelt.

4.2

Punkten für die Umwelt. Das CDNI-Übereinkommen

Mit der Einführung des sogenannten CDNI-Entgeltes hat man auch dem Thema Abfallmanagement im Bereich der Schifffahrt Rechnung getragen. Das „Übereinkommen über die Sammlung, Abgabe und Annahme von Abfällen in der Rhein- und Binnenschifffahrt“ – Vertragsstaaten sind u.a. Deutschland, Frankreich und Luxemburg – soll mithelfen, die Verschmutzung von Gewässer durch die Schifffahrt zu vermeiden. Dieses Übereinkommen schafft u.a. eine international einheitliche Grundlage für die Entsorgung von Abfällen aus der Schifffahrt und die Entsorgung auf der Grundlage des Verursacherprinzips. Ein System, das mit breiter Akzeptanz aufwarten kann.



Flachwasserzonen, wie hier das "Graacher Werth" bei Zeltingen, schützen Jungfische vor Wellenschlag und sichern Flora und Fauna eine selbstbestimmte und arteigene Entwicklung.

4.3

Blau wird grün. Die Kraftwerke entlang der Mosel



Die Kraft des Wassers erzeugt Strom! Eine äußerst umweltfreundliche Art der Energiegewinnung.

An 28 Kraftwerken entlang der gesamten Mosel wird die Kraft des Wassers genutzt, um grüne Energie – umweltfreundlich produzierten Strom – zu erzeugen: 10 Kraftwerke im deutschen Bereich, 2 im deutsch-luxemburgischen und 16 Kraftwerke im französischen Bereich. Dies geschieht naturgemäß an den Staustufen, wo die gebündelte Energie des gestauten Wassers ihren Dienst tun kann. Für die Leistung, die ein Kraftwerk erbringen kann, sind zwei Dinge maßgeblich: die durchfließende Wassermenge, aber auch die Fallhöhe der jeweiligen Staustufe. Es verwundert also nicht, dass im Kraftwerk Detzem, dessen Staustufe mit 9 Metern die höchste an der Mosel ist, die produzierte Menge

Strom die größte ist: Mit 112 Millionen KWh pro Jahr liegt es auf Platz 1, vor den nächst niedrigeren Staustufen Wintrich, Lehmen und Enkirch mit jeweils 7,50 Metern Fallhöhe. Dabei setzen die schnell durchfließenden Wassermengen die Turbinen des Kraftwerks in Gang, dessen Drehbewegung wiederum in einem Generator den Strom erzeugt. Allein die 10 deutschen Moselkraftwerke erbringen eine Leistung von insgesamt circa 180.000 Kilowatt und versorgen damit 265.000 Haushalte mit umweltfreundlicher Energie. Aufgrund der niedrigeren Fallhöhen und des geringeren Durchflusses liegt die Leistung der übrigen Kraftwerke naturgemäß darunter.

4.4

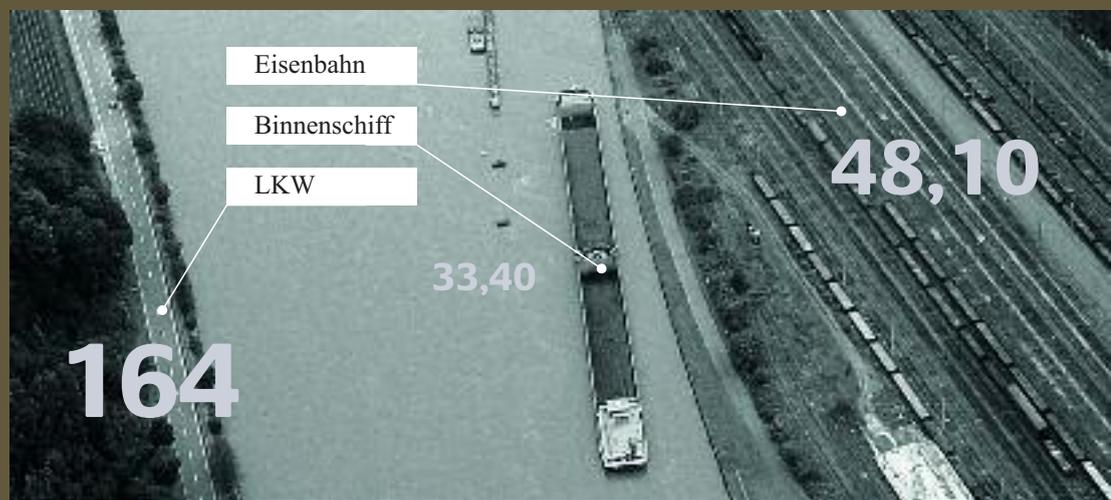
Fakten sprechen lassen. Verkehrsträger im Vergleich

Der Blick auf die entscheidenden Parameter des Transportwesens lässt keinen Zweifel: Kaum ein anderer Verkehrsträger ist in der Lage, die gleiche Verkehrsleistung so umweltfreundlich und sicher zu erbringen wie das Binnenschiff. Ob in punkto Energieverbrauch oder CO₂-Ausstoß – das Binnenschiff rangiert auf dem ersten Platz! Auf dem Verkehrsweg Wasserstraße gelangen Massengüter umweltfreundlich und wirtschaftlich zum Ziel. Der vom Binnenschiff ausgehende Lärm liegt weit unterhalb der zulässigen Grenzwerte. Und auch der Vergleich der sogenannten externen Kosten gibt Aufschluss darüber, wer hinsichtlich Kosten für Klimagase, Luftschadstoffe, Unfälle und Lärm ganz vorne liegt.

25 % der gesamten Verkehrsleistung im binnländischen Fernverkehr werden bereits heute vom Binnenschiff erbracht. Wo Straße und Schiene in ihren Kapazitäten größtenteils bereits erschöpft oder überschritten sind, hat die Wasserstraße noch enormes Potenzial. –

Die Zukunft der Binnenschifffahrt ist groß!

Vergleich der CO₂ Emissionen in Gramm je Tonnenkilometer



Transportkosten pro Tonnenkilometer in Euro



Eingerechnet sind die Unternehmerkosten z.B.: Gerät, Personal, Energie ... und die Kosten für die Allgemeinheit wie z.B.: das Verkehrsnetz, Umweltschäden und Unfälle ...

Quelle: WSA Koblenz, WSA Trier

5

Diverses



Bild: WSA Trier



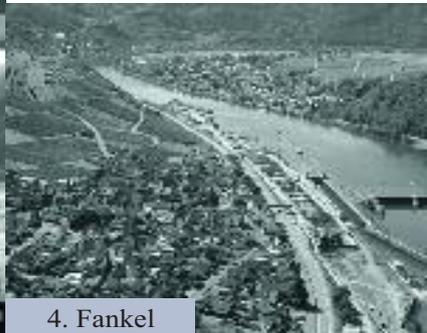
1. Koblenz



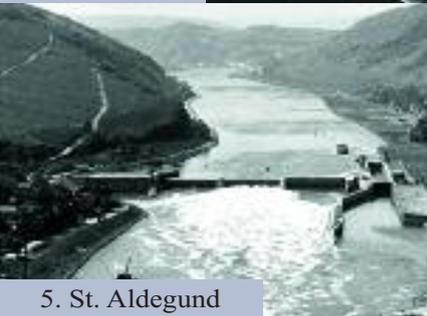
2. Lehmen



3. Müden



4. Fankel



5. St. Aldegund



6. Enkirch



7. Zeltingen



8. Wintrich



9. Detzem



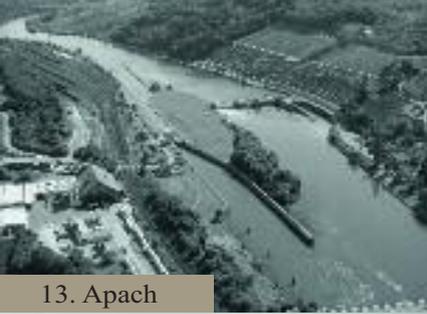
10. Trier



11. Grevenmacher-Wellen



12. Stadtbredimus-Palzem



13. Apach



14. Koenigsmacker



15. Thionville



16. Orne-Richemont



17. Talange



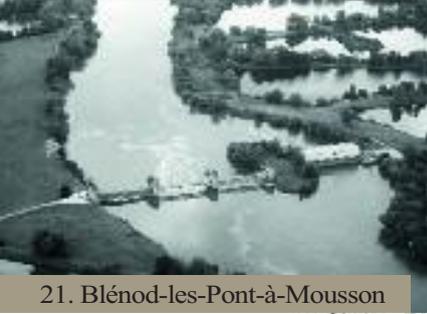
18. Metz



19. Ars-sur-Moselle



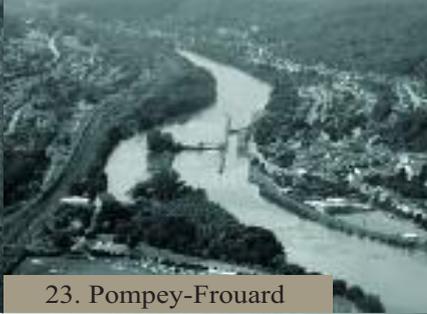
20. Pagny-sur-Moselle



21. Blénod-les-Pont-à-Mousson



22. Custines



23. Pompey-Frouard



24. Aingeray



25. Fontenoy-sur-Moselle



26. Toul



27. Villey-le-Sec



28. Neuves-Maisons

5.1

Wichtige Verkehrszeichen

Verbotszeichen

-  Verbot der Durchfahrt
-  Vermeidung von Wellenschlag
-  Stillliegeverbot auf der Seite der Wasserstraße, auf der das Tafelzeichen steht
-  Fahrverbot für Wassermotorräder (Wasserscooter, Jetski usw.)

Gebotszeichen

-  Gebot, die durch den Pfeil angezeigte Richtung einzuschlagen
-  Gebot, unter bestimmten Voraussetzungen anzuhalten
-  Gebot, besondere Vorsicht walten zu lassen
-  Gebot, die angegebene Geschwindigkeit (in km/Std) nicht zu überschreiten

Zeichen für Einschränkung

-  Die Fahrwassertiefe ist begrenzt.
-  Die lichte Höhe über dem Wasserspiegel ist begrenzt.
-  Die Breite der Durchfahrtsöffnung oder der Fahrrinne ist begrenzt.
-  Die Wasserstraße ist am rechten (linken) Ufer eingengt; die Zahl auf dem Zeichen gibt den Abstand in Metern an, in dem sich die Fahrzeuge vom Tafelzeichen entfernt halten sollen.

Empfehlende Zeichen

-  Empfehlung, in der Richtung des Pfeils zu fahren
- a)  Empfohlene Durchfahrtsöffnung
a) für Verkehr in beiden Richtungen b) nur in der Richtung, in der die Zeichen sichtbar sind (in der anderen Richtung untersagt)
- b)  oder 

Hinweiszeichen

-  Erlaubnis zur Durchfahrt (allgemeines Zeichen)
oder 
-  Nautischer Informationsfunkdienst
-  Wasserskistrecke
-  Hinweis auf eine Wendestelle

5.2

Facts & Figures

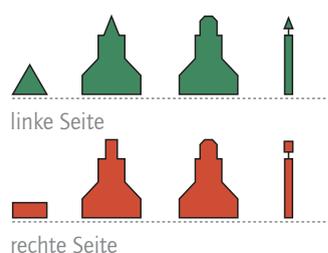
Streckendaten:

Quelle:	Col de Bussang in den Vogesen
Mündung:	bei Koblenz in den Rhein
Gesamtlänge:	520 Kilometer
Fallhöhe:	161 Meter
Anzahl der Staustufen:	28, davon 10 auf deutschem Gebiet, 2 auf deutsch-luxemburgischen und 16 auf französischem Gebiet
Fahrinnentiefe:	3 Meter
Fahrinnenbreite:	mindestens 40 Meter
Abladetiefe:	2,80 Meter
Engster Kurvenradius:	350 Meter (Bremmer Bogen)
Minstdurchfahrts Höhe unter Brücken:	6 Meter bei HSW (höchster Schifffahrtswasserstand)
Einzugsgebiet:	28.000 km ²
Wasserstraßenklasse:	Vb
Hauptzuflüsse:	Meurthe, Seille, Madon, Orne, Sauer, Saar
Öffentliche Häfen:	Trier, Mertert, Metz (2), Thionville-Illange, Frouard-Nancy

Sonstige technische Daten:

Betriebszeit:	24 h
Meldesysteme:	MIB-Mosel, MOVES, Cahier de l'éclusier
Anzahl der Kraftwerke:	28
Anzahl der Brücken:	132

Bezeichnung der Fahrrinne



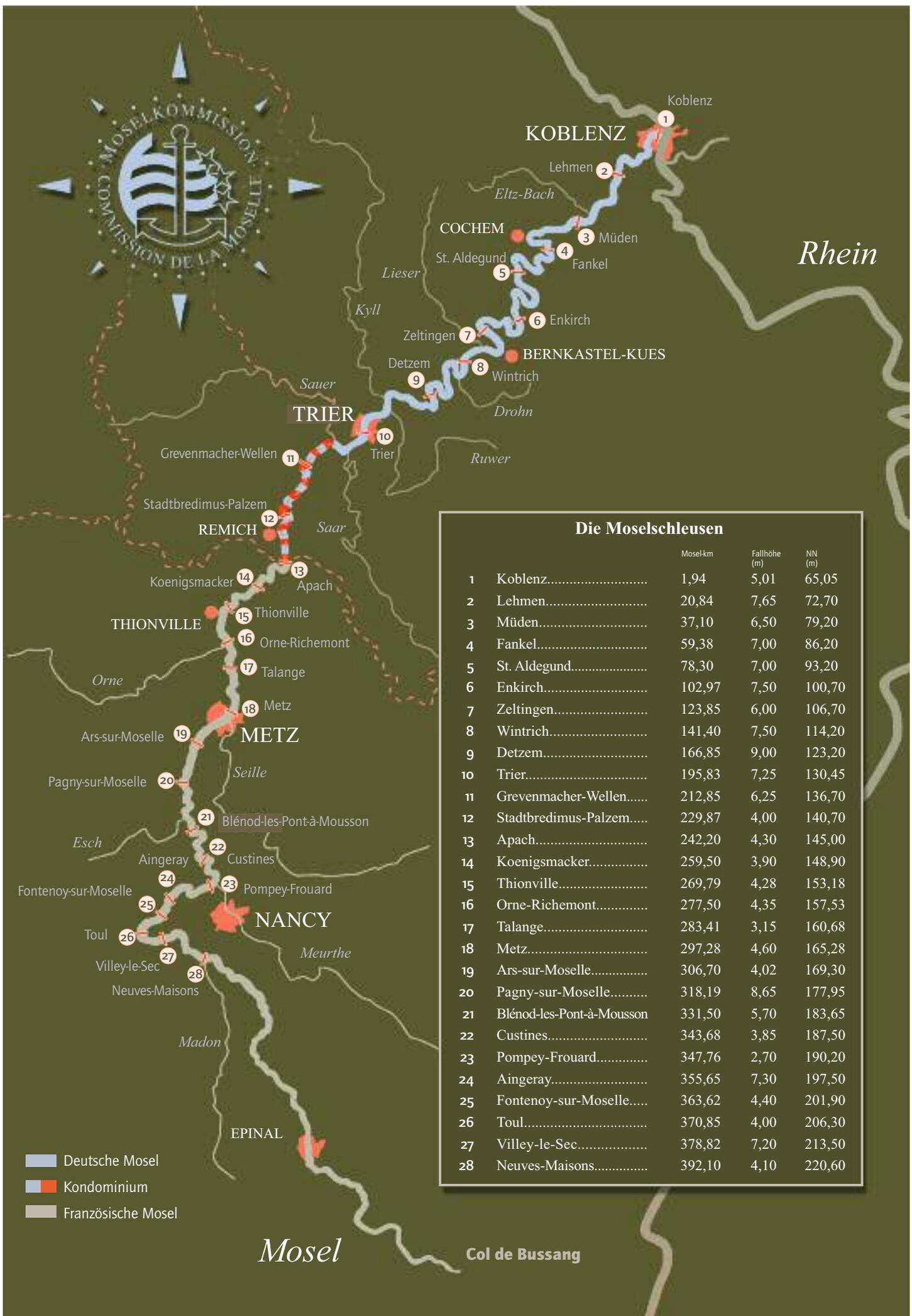
Impressum

Sekretariat der Moselkommission
Franz-Ludwig-Straße 21
54290 Trier

Telefon: +49 (0)651 97 94 16-0
Telefax: +49 (0)651 97 94 16-20

e-Mail: info@moselkommission.org

Stand: Mai 2012



Die Moselschleusen

		Mosel-km	Fallhöhe (m)	NN (m)
1	Koblenz.....	1,94	5,01	65,05
2	Lehmen.....	20,84	7,65	72,70
3	Müden.....	37,10	6,50	79,20
4	Fankel.....	59,38	7,00	86,20
5	St. Aldegund.....	78,30	7,00	93,20
6	Enkirch.....	102,97	7,50	100,70
7	Zeltingen.....	123,85	6,00	106,70
8	Wintrich.....	141,40	7,50	114,20
9	Detzem.....	166,85	9,00	123,20
10	Trier.....	195,83	7,25	130,45
11	Grevenmacher-Wellen.....	212,85	6,25	136,70
12	Stadtbredimus-Palzem.....	229,87	4,00	140,70
13	Apach.....	242,20	4,30	145,00
14	Koenigsmacker.....	259,50	3,90	148,90
15	Thionville.....	269,79	4,28	153,18
16	Orne-Richemont.....	277,50	4,35	157,53
17	Talange.....	283,41	3,15	160,68
18	Metz.....	297,28	4,60	165,28
19	Ars-sur-Moselle.....	306,70	4,02	169,30
20	Pagny-sur-Moselle.....	318,19	8,65	177,95
21	Blénod-les-Pont-à-Mousson.....	331,50	5,70	183,65
22	Custines.....	343,68	3,85	187,50
23	Pompey-Frouard.....	347,76	2,70	190,20
24	Aingeray.....	355,65	7,30	197,50
25	Fontenoy-sur-Moselle.....	363,62	4,40	201,90
26	Toul.....	370,85	4,00	206,30
27	Villey-le-Sec.....	378,82	7,20	213,50
28	Neuves-Maisons.....	392,10	4,10	220,60

- Deutsche Mosel
- Kondominium
- Französische Mosel



Bild: WSA Trier



Bild: WSA Koblenz



Bild: WSA Koblenz



Bild: WSA Koblenz

