

9 Ausbau der Moselschleusen stoppen

Zusammenfassung

Der Ausbau der Moselschleusen für 855 Mio. Euro ist nicht mehr notwendig. Für die derzeitigen und prognostizierten Transportmengen reichen die vorhandenen Schleusenkammern aus.

Auf deutscher Seite hat die Mosel insgesamt zehn Staustufen. Diese hatten – bis auf die Schleuse bei Koblenz – jeweils eine Schleusenkammer. Bis vor einigen Jahren erwartete das BMV, dass die Transportmengen auf der Mosel steigen würden. Deshalb war es notwendig und wirtschaftlich, jeweils eine zusätzliche Schleusenkammer zu bauen. Seitdem baute das BMV drei Schleusenkammern. Mittlerweile erwartet es deutlich geringere Transportmengen. Für diese reicht jeweils eine Schleusenkammer. Ein etwaiges Ausfallrisiko könnte das BMV auch anders reduzieren, indem es z. B. Ersatztore vorhält.

Das BMV hat selbst festgestellt, dass der Ausbau nicht mehr wirtschaftlich ist. Es darf den Ausbau nicht fortsetzen.

9.1 Prüfungsfeststellungen

Immer weniger Verkehr auf der Mosel

Die Mosel ist eine Bundeswasserstraße mit insgesamt zehn Staustufen auf deutscher Seite. Diese hatten – bis auf Koblenz, wo die Mosel in den Rhein mündet – jeweils eine Schleusenkammer. Diese Schleusenkammern können eine bestimmte Transportmenge bewältigen. Das BMV nahm an, dass jährlich bis zu 20 Millionen Tonnen auf der Mosel transportiert werden können. Diese Transportmenge könne mit den vorhandenen Schleusenkammern bewältigt werden. Das BMV beobachtete und prognostizierte, dass der Güterverkehr deutlich ansteigt. Um diese größere Transportmenge bewältigen zu können, wäre eine weitere Schleusenkammer je Staustufe notwendig gewesen. Seit dem Jahr 1992 plante das BMV bereits, die Staustufen nach und nach um jeweils eine Schleusenkammer zu erweitern. Nach einem Anstieg des Güterverkehrs ging dieser zuletzt wieder zurück: Von 13,2 Millionen Tonnen im Jahr 2014 auf 5,4 Millionen Tonnen im Jahr 2023. Dafür war im Wesentlichen ein Rückgang der Transportmenge von land-

und forstwirtschaftlichen Erzeugnissen und von festen Brennstoffen (z. B. Kohle) ursächlich. Das BMV prognostiziert für das Jahr 2040 einen Güterverkehr von 5,9 Millionen Tonnen.

Keine Wirtschaftlichkeit mehr

Das BMV bewertet, ob seine Verkehrsinfrastrukturprojekte wirtschaftlich sind. Dabei stellt es die Kosten den Nutzen gegenüber. Das Ergebnis ist das Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV). Bei einem NKV über 1 ist der Nutzen größer als die Kosten. Dann gilt das Projekt für das BMV als wirtschaftlich.

Zunächst baute das BMV an zwei Staustufen je eine zusätzliche Schleusenkammer. Das NKV dafür lag im Jahr 1992 bei 2,71. Den weiteren Ausbau der Moselschleusen bewertete das BMV im Jahr 2003 mit einem NKV von 1,68. Es plante für den Bau dieser acht Schleusenkammern 258 Mio. Euro ein. Davon baute es bislang eine.

Im Jahr 2016 bewertete das BMV den Bau der ausstehenden sieben Schleusenkammern. Mit einem NKV von 0,3 war der Ausbau der Moselschleusen nicht mehr wirtschaftlich. Die Kosten dafür schätzte es auf 579 Mio. Euro. Das BMV hielt trotzdem am Ausbau fest, u. a. um ein etwaiges Ausfallrisiko zu reduzieren.

Anfang 2025 bewertete das BMV den Bau der sieben ausstehenden Schleusenkammern erneut. Für den Ausbau ermittelte es ein NKV von minus 0,01. Damit verschlechterte sich die Wirtschaftlichkeit nochmal. Für den weiteren Ausbau der Moselschleusen schätzte das BMV die Kosten auf 855 Mio. Euro. Den Ausbau der Moselschleusen hat das BMV bisher nicht gestoppt.

9.2 Würdigung

Die Bewertungen des BMV haben gezeigt, dass sich die Wirtschaftlichkeit nach und nach verschlechterte. Seit dem Jahr 2016 war diese schon nicht mehr gegeben. Die aktuelle Bewertung des BMV bestätigte erneut, dass der Ausbau nicht wirtschaftlich ist.

Den Ausbau der Moselschleusen mit weiteren Schleusenkammern begründete das BMV ursprünglich damit, dass der Schiffsverkehr zunehmen sollte. Der Schiffsverkehr ging zuletzt aber wieder zurück. Das BMV erwartet keinen Anstieg. Für die erwartete Transportmenge von 5,9 Millionen Tonnen reicht eine Schleusenkammer je Staustufe aus. Sie liegt weit unter dem Wert von 20 Millionen Tonnen, die die Mosel mit jeweils einer Schleusenkammer je Staustufe bewältigen kann. Der Ausbau auf zwei Schleusenkammern je Staustufe ist daher nicht notwendig.

Dem BMV fehlen damit die Grundlagen, den Ausbau der Moselschleusen fortzusetzen. Das BMV muss schnellstmöglich den Ausbau einstellen.

9.3 Stellungnahme

Das BMV hat angegeben, dass sowohl der gegenwärtige als auch der prognostizierte Schiffsverkehr ohne größere Wartezeiten abgewickelt werden könne. Mit dem Ausbau wollte es zuletzt das Ausfallrisiko der Moselschleusen reduzieren.

Ergänzend hat es darauf verwiesen, es wolle eine Strategie für die Mosel erstellen. Ziel sei, die Wasserstraße zu erhalten und den Schiffsverkehr zu gewährleisten. Dabei wolle es auch prüfen, wie mit der aktualisierten Wirtschaftlichkeitsuntersuchung umzugehen sei.

9.4 Abschließende Würdigung

Das BMV hat bestätigt, dass die Moselschleusen nicht weiter ausgebaut werden müssen, um den Schiffsverkehr zu bewältigen. Für den derzeitigen und künftigen Schiffsverkehr auf der Mosel reicht eine Schleusenammer je Staustufe aus. Aus Kapazitätsgründen ist der Ausbau nicht notwendig. Mit den vorhandenen Schleusenammern können deutlich mehr Güter transportiert werden, als für das Jahr 2040 prognostiziert.

Ein etwaiges Ausfallrisiko der Moselschleusen könnte das BMV auch anders reduzieren und damit deren Resilienz erhöhen. Es könnte z. B. ausreichend Ersatzteile wie Schleusentore vorhalten, anstatt komplette Schleusenammern zu bauen. Dies hat das BMV jedoch nicht untersucht. In seiner Strategie für den Erhalt der Mosel als Wasserstraße sollte das BMV deshalb prüfen, wie es ein etwaiges Ausfallrisiko von Schleusen reduzieren kann. Es sollte auch analysieren, wie es seine Schleusen schützen kann. Insbesondere sollte es Unfallursachen und deren Vermeidbarkeit untersuchen. Dabei sollte es auch einbeziehen, wie es die Auswirkungen von Unfällen und anderen Schadensereignissen reduzieren kann.

Der Bundesrechnungshof bleibt bei seiner Kritik: Obwohl das BMV den Ausbau der Mosel als nicht wirtschaftlich einstufte, setzt es den Ausbau bis heute fort. Der Ausbau der Moselschleusen ist jedoch weder notwendig noch wirtschaftlich. Er ist sofort zu stoppen.