



**BUNDESAMT
FÜR
GÜTERVERKEHR**

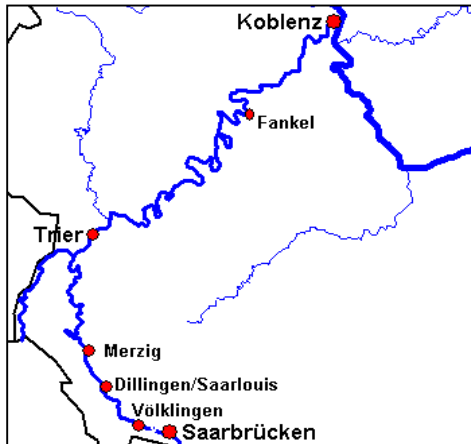


*... aktiv für
den Güterverkehr*

Marktbeobachtung Güterverkehr

Binnenschiffsgüterverkehr auf Mosel und Saar

Binnenschiffsgüterverkehr auf Mosel und Saar



Die Mosel verbindet als Verkehrsweg die Industriezentren im Saarland, in Lothringen, Luxemburg und den Trierer Raum mit dem Rhein, dem westdeutschen Kanalgebiet sowie den Seehäfen in den Niederlanden und Belgien. Ursprünglich für ein jährliches Beförderungsaufkommen von rund 10 Mio. t konzipiert, ist der mit Einkammerschleusen ausgestattete Verkehrsweg Mosel gemessen an der Kapazität heute mit einem Jahresaufkommen von zuletzt rund 14,5 Mio. t die am stärksten ausgelastete Schifffahrtsstraße Deutschlands. Mit dem Bau der zweiten Schleusenkammern in Fankel und Zeltigen sollen bestehende Kapazitätsengpässe zum Teil beseitigt werden. Während die Containerverkehre auf der Rheinschiene bereits seit längerem florieren, sind derartige Verkehre auf Mosel und Saar bislang lediglich von untergeordneter Bedeutung. Die Struktur der hier beförderten Güter wird nach wie vor stark durch die im Gebiet „Saarlorlux“ beheimatete Stahlindustrie geprägt. Dieses führt u.a. zu einer vergleichsweise hohen Unpaarigkeit der Verkehre im betrachteten Gebiet.

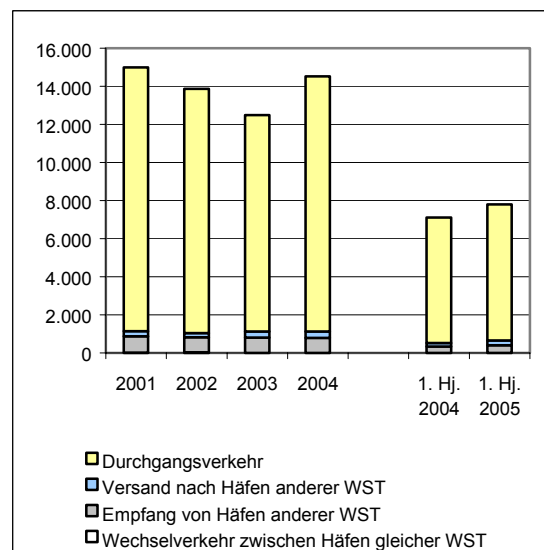
Mit dem Bau der zweiten Schleusenkammern in Fankel und Zeltigen sollen bestehende Kapazitätsengpässe zum Teil beseitigt werden. Während die Containerverkehre auf der Rheinschiene bereits seit längerem florieren, sind derartige Verkehre auf Mosel und Saar bislang lediglich von untergeordneter Bedeutung. Die Struktur der hier beförderten Güter wird nach wie vor stark durch die im Gebiet „Saarlorlux“ beheimatete Stahlindustrie geprägt. Dieses führt u.a. zu einer vergleichsweise hohen Unpaarigkeit der Verkehre im betrachteten Gebiet.

Güteraufkommen auf der Mosel

Nach Angaben des Statistischen Bundesamtes wurden im Jahr 2004 auf dem deutschen Streckenteil der Mosel rund 14,5 Mio. t Güter per Binnenschiff transportiert. Hiervon entfielen rund 13,4 Mio. t bzw. 92 Prozent auf den Durchgangsverkehr¹; lediglich 1,1 Mio. t bzw. 8 Prozent der beförderten Güter wurden in deutschen Mosel-Häfen umgeschlagen. Mit einem Beförderungsaufkommen von 12,4 Mio. t erreichten die ausländischen Flaggen bezogen auf das Gesamtgüteraufkommen auf der Mosel einen Anteil von rund 85 Prozent. Für das Jahr 2005 zeichnet sich nach gegenwärtigem Stand ein Aufkommenswachstum ab. So wurden im 1. Halbjahr 2005 knapp 10 Prozent

mehr Güter auf dem deutschen Streckenteil der Mosel befördert als im 1. Halbjahr 2004.

Abbildung 1: Güterbeförderung auf der Wasserstraße Mosel (deutscher Streckenteil) in 1.000 t



Quelle: Statistisches Bundesamt, Fachserie 8 / Reihe 4, Binnenschifffahrt.

¹ Verkehre, die über den deutschen Streckenteil der Mosel abgewickelt werden, aber weder Ausgangs- noch Endpunkt in einem deutschen Mosel-Hafen haben; z.B.: Rotterdam – Saarlouis-Dillingen, Köln – Thionville, Saarlouis-Dillingen – Thionville, Duisburg – Mertert, etc.

Trotz des Bedeutungsverlusts des Montanbereichs in den vergangenen Jahren wird die



Struktur der auf der Mosel beförderten Güter nach wie vor durch die in Lothringen, im Süden Luxemburgs bzw. im Saarland und in Trier beheimatete Stahlindustrie geprägt. Entsprechend hoch sind die Aufkommensmengen in den Güterabteilungen „Feste mineralische Brennstoffe“, „Erze und Metallabfälle“ sowie „Eisen, Stahl und NE-Metalle“. Vergleichsweise hohe Bedeutung haben ferner die Güterabteilungen „Erdöl, Mineralölerzeugnisse, Gase“ sowie „Land-, forstwirtschaftliche und verwandte Erzeugnisse“. Während letztere ihren Ursprung hauptsächlich in Frankreich haben, sind die Mineralölprodukte im Wesentlichen für die Tanklager in Trier und Mertert (L) bestimmt. An der französischen Mosel befinden sich nach Erkenntnissen des Bundesamtes z.Zt. keine Tanklager.

Dennoch kommt der Grande Nation in Bezug auf das Beförderungsaufkommen auf der Mosel als Quelle bzw. Ziel der Güterströme die größte Bedeutung zu. So passierten die Grenzstelle Perl-Apach im Jahr 2004 rund 9,2 Mio. t Güter, davon rund 3,4 Mio. t in Richtung Deutschland und 5,8 Mio. t in Richtung Frankreich. Neben land- und forstwirtschaftlichen Erzeugnissen führten Schiffe aus Richtung Frankreich vor allem „Andere Nahrungs- und Futtermittel“ sowie „Eisen, Stahl und NE-Metalle“ an Bord. Zur Belieferung von Kraft-, Stahl- und Hüttenwerken wurden nach Frankreich insbesondere „Feste mineralische Brennstoffe“ sowie „Erze und Metallabfälle“ befördert (vgl. Anlage 1). Wurden in der Vergangenheit auch kleinere französische Stahlwerke im Moselraum ohne Wasserstraßenanschluss mit dem Binnenschiff und anschließendem Nachlauf über Land versorgt, erfolgt die Lieferung von Schrott zu diesen Werken nach Erkenntnissen des Bundesamtes nunmehr ausschließlich auf der Straße.

Die Grenze zu Luxemburg (Mertert) passierten im Jahr 2004 knapp 1,5 Mio. t Güter, davon rund 0,3 Mio. t in Richtung Deutschland und 1,2 Mio. t in Richtung Luxemburg. Schiffe, die in Luxemburg beladen wurden, führten vor allem „Steine und Erden“ sowie „Eisen, Stahl und NE-Metalle“ an Bord. Nach Luxemburg wurden insbesondere „Erdöl, Mineralölerzeugnisse, Gase“ sowie „Erze und Metallabfälle“ befördert (vgl. Anlage 2). Neben einem Tanklager befindet sich bei Mertert ein großes Stahlwerk, dessen Belieferung mit Schrott nach Erkenntnissen des Bundesamtes mit allen drei Verkehrsträgern erfolgt. Aufgrund seines Standorts ist bei der Belieferung des Stahlwerks mit dem Binnenschiff ein Nachlauf auf der Schiene oder der Straße erforderlich.

Wasserseitig erfolgt der Bezug der Rohstoffe sowie der Absatz der in Frankreich bzw. Luxemburg produzierten Eisen- und Stahlerzeugnisse vor allem über die ARA-Häfen.

Güteraufkommen im Raum Trier

Der Mosel-Hafen Trier erreichte im Jahr 2004 einen Güterumschlag von rund 0,9 Mio. t. Aufgrund der Ansiedlung eines Tanklagers und eines Stahlwerkes im Hafengebiet dominierten die Güterabteilungen „Erdöl, Mineralölerzeugnisse, Gase“ sowie „Erze und Metallabfälle“.

Kennzeichnend für den Hafen Trier ist die hohe Unpaarigkeit der ein- und ausgehenden Gütermengen. Während auf den Empfang im Jahr 2004 knapp 0,7 Mio. t Güter entfielen, waren es beim Versand lediglich rund 0,2 Mio. t.

Die im Hafen Trier umgeschlagenen Güter haben ihren Ausgangs- bzw. Endpunkt vor allem in Nordrhein-Westfalen und den Niederlanden; nennenswerte Bedeutung kommt auch Belgien, Frankreich und Baden-Württemberg zu.

Tabelle 1: Güterumschlag im Hafen Trier nach Güterabteilungen im Jahr 2004

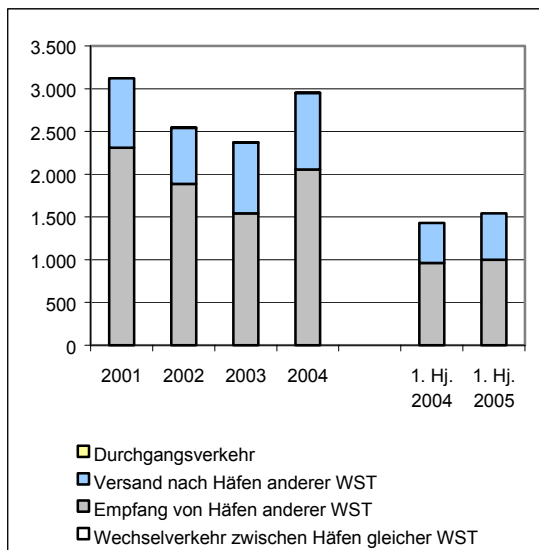
Güterabteilung	Insgesamt 1.000 t	davon:	
		Empfang 1.000 t	Versand 1.000 t
Land-, forstwirtschaftliche und verwandte Erzeugnisse	-	-	-
Andere Nahrungs- und Futtermittel	20,6	-	20,6
Feste mineralische Brennstoffe	-	-	-
Erdöl, Mineralölerzeugnisse, Gase	594,1	594,1	-
Erze und Metallabfälle	232,5	65,5	167,0
Eisen, Stahl und NE-Metalle	18,0	2,1	15,8
Steine und Erden	27,0	24,9	2,1
Düngemittel	0,6	0,6	-
Chemische Erzeugnisse	-	-	-
Sonstige Halb- und Fertigwaren	3,7	1,4	2,3
Insgesamt	896,4	688,6	207,7

Quelle: Statistische Ämter des Bundes und der Länder: Binnenschifffahrt 2004, Wiesbaden 2005.

Güteraufkommen auf der Saar

Auf der Saar wurden auf dem Streckenabschnitt Mosel - Völklingen im Jahr 2004 knapp 3,0 Mio. t Güter mit dem Binnenschiff befördert. Hiervon entfielen knapp 2,1 Mio. t auf den Empfang von Häfen anderer Wasserstraßen und rund 0,9 Mio. t auf den Versand nach Häfen anderer Wasserstraßen.

Abbildung 2: Güterbeförderung auf der Saar (Mosel - Völklingen) in 1.000 t



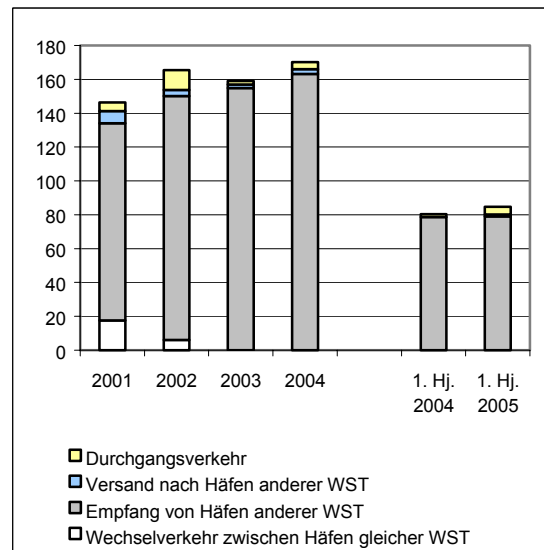
Quelle: Statistisches Bundesamt, Fachserie 8 / Reihe 4, Binnenschifffahrt.

Der Anteil der ausländischen Flagge am Gesamtgüteraufkommen betrug im Jahr 2004 knapp 78 Prozent.

Im 1. Halbjahr 2005 betrug der Aufkommenszuwachs im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum knapp 8 Prozent.

Auf dem Streckenabschnitt Völklingen - Güdingen wurden im Jahr 2004 rund 170 Tsd. t Güter mit dem Binnenschiff befördert. Der Großteil fiel mit 163 Tsd. t auf den Empfang von Häfen, die nicht an diesem Streckenabschnitt angesiedelt sind. Im 1. Halbjahr 2005 lag das Aufkommen geringfügig über dem des 1. Halbjahres 2004.

Abbildung 3: Güterbeförderung auf der Saar (Völklingen - Güdingen) in 1.000 t



Quelle: Statistisches Bundesamt, Fachserie 8 / Reihe 4, Binnenschifffahrt.

Im Rahmen des Strukturwandels im Saarland erfolgte die Ablösung der Montanindustrie als dominierendem Wirtschaftssektor durch neue Wirtschaftszweige in den vergangenen Jahrzehnten nur zögerlich. Heute bilden u.a. die Automobil- und -zulieferindustrie, die Investitionsgüterindustrie, die Automatisierungs- und Fertigungstechnik, die Keramikindustrie sowie die Nahrungs- und Genussmittelindustrie wei-

tere wichtige Standbeine der saarländischen Wirtschaft.¹

Dennoch wird der Güterumschlag in den saarländischen Binnenhäfen auch heute noch von der ansässigen Stahlindustrie geprägt. Insgesamt wurden hier im Jahr 2004 knapp 3,2 Mio. t Güter umgeschlagen. Mit rund 2,9 Mio. t entfiel der Großteil hiervon auf den Hafen Saarlouis-Dillingen. Mit rund 2,0 Mio. t bzw. einem Anteil von 69 Prozent überwog dort der Güterempfang den -versand deutlich. Wie im Hafen Trier wurden im Hafen Saarlouis-Dillingen damit deutlich mehr Güter ent- als beladen. Das höchste Umschlagsvolumen wurde bei den Güterabteilungen „Erze und Metallabfälle“, „Feste mineralische Brennstoffe“ sowie „Eisen, Stahl und NE-Metalle“ erzielt.

Tabelle 2: Güterumschlag im Hafen Saarlouis-Dillingen nach Güterabteilungen im Jahr 2004

Güterabteilung	Insgesamt 1.000 t	davon:	
		Empfang 1.000 t	Versand 1.000 t
Land-, forstwirtschaftliche und verwandte Erzeugnisse	2,4	-	2,4
Andere Nahrungs- und Futtermittel	-	-	-
Feste mineralische Brennstoffe	867,1	826,4	40,6
Erdöl, Mineralölzeugnisse, Gase	258,0	258,0	-
Erze und Metallabfälle	1.036,7	877,6	159,1
Eisen, Stahl und NE-Metalle	594,5	11,2	583,3
Steine und Erden	146,3	29,5	116,8
Düngemittel	-	-	-
Chemische Erzeugnisse	-	-	-
Sonstige Halb- und Fertigwaren	3,0	0,1	3,0
Insgesamt	2.908,0	2.002,8	905,2

Quelle: Statistische Ämter des Bundes und der Länder, Binnenschifffahrt 2004, Wiesbaden 2005.

Wasserseitig erfolgt der Bezug der Rohstoffe sowie der Absatz der im Saarland produzierten Eisen- und Stahlerzeugnisse vor allem über die ARA-Häfen.

¹ Siehe Saarland Ministerium für Wirtschaft und Arbeit: Einheitliches Programmplanungsdokument für das Ziel-2-Gebiet im Saarland, Saarbrücken 2004.

Unpaarige Verkehre

Die Unpaarigkeit der Verkehre auf Mosel und Saar, die bereits an verschiedenen Stellen deutlich wurde, ist Folge des hohen Anteils der Importkohle am Beförderungsaufkommen. Die Kohle wird regelmäßig in den Seehäfen Rotterdam und Antwerpen geladen. Insbesondere große Binnenschiffe, die für die Beförderung der Importkohle eingesetzt werden, kehren häufig ohne Ladung von der Saar bzw. der Mosel ins Rheingebiet zurück. So waren im Jahr 2004 lediglich rund 60 Prozent der über die Mosel ins Rheingebiet fahrenden Güterschiffe beladen.

Tabelle 3: Schiffsverkehr an der Schleuse Koblenz im Jahr 2004

	Bergfahrt		Talfahrt	
	beladen	leer	beladen	leer
Gütermotorschiffe	4.485	95	3.453	1.087
Tankmotorschiffe	715	1	0	701
Güterschubleichter	783	1	127	644
Tankschubleichter	31	0	0	29
Insgesamt	6.014	97	3.580	2.461

Quelle: WSD Südwest, Verkehrsbericht für das Jahr 2004.

Noch höher als in Koblenz lag der Anteil der Leerfahrten an der Schleuse Kanzem (Saar). Mehr als 60 Prozent aller talwärts fahrenden Güterschiffe wurden hier im Jahr 2004 ohne Ladung registriert.

Tabelle 4: Schiffsverkehr an der Schleuse Kanzem im Jahr 2004

	Bergfahrt		Talfahrt	
	beladen	leer	beladen	leer
Gütermotorschiffe	894	62	431	545
Tankmotorschiffe	1	0	0	0
Güterschubleichter	244	4	30	208
Tankschubleichter	0	0	0	0
Insgesamt	1.139	66	461	753

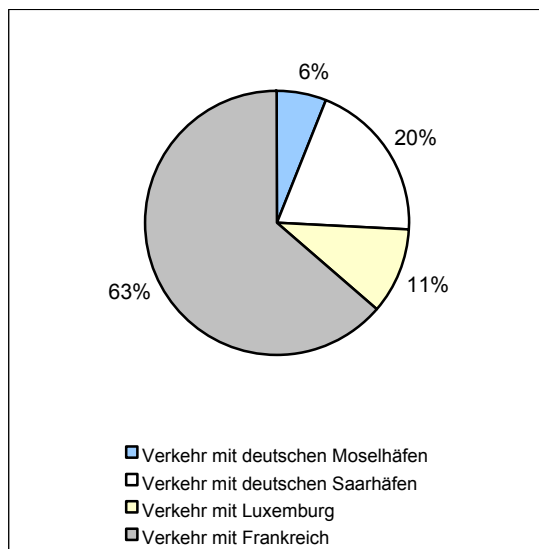
Quelle: WSD Südwest, Verkehrsbericht für das Jahr 2004.

Insgesamt wurden im Jahr 2004 rund 66 Prozent der auf der Mosel in Koblenz geschleusten Güter zu Berg befördert und lediglich 34 Prozent zu Tal. Von den im vergangenen Jahr an der Schleuse Kanzem erfassten Gütern wurden sogar knapp 73 Prozent zu Berg transportiert.¹

Durchgangsverkehr der Schleuse Koblenz

Abbildung 4 zeigt die Verteilung der in Koblenz geschleusten Güter auf die verschiedenen Quell- bzw. Zielgebiete. Die hohe Bedeutung der Mosel als Durchgangsstrecke nach Frankreich und Luxemburg wird hier nochmals deutlich. Knapp drei Viertel der beförderten Güter finden demnach ihren Ausgangs- bzw. Endpunkt in einem der beiden deutschen Nachbarländer.

Abbildung 4: Durchgangsverkehr der Schleuse Koblenz nach Quell- bzw. Zielgebiet in 2004 in Prozent



Quelle: WSD Südwest, Verkehrsbericht für das Jahr 2004.

Containerverkehre auf Mosel und Saar

Die bisherigen Ausführungen haben den hohen Anteil der Massengüter am gesamten Beförderungsaufkommen auf Mosel und Saar

verdeutlicht; Beförderungen von Containern, die größtenteils in der Güterabteilung „Sonstige Halb- und Fertigwaren“ aufgehen, spielen dagegen bislang lediglich eine untergeordnete Rolle. So wurden nach Angaben der WSD Südwest im Jahr 2004 auf der Mosel lediglich 801 TEU befördert, nach 2.244 TEU im Jahr zuvor. Auf der Saar finden Containerverkehre nahezu nicht statt.²

Gründe für die bislang geringe Bedeutung des Containers im betrachteten Gebiet lassen sich beispielhaft am Hafen Trier veranschaulichen, der im September 1998 ein trimodales Containerterminal in Betrieb genommen hat. Entgegen dem allgemeinen Trend in der Binnenschifffahrt entwickelte sich das wasserseitige Containeraufkommen des Terminals nach Erkenntnissen des Bundesamtes enttäuschend. Bedingt durch die geographische Lage des Hafens Trier ist die Binnenschifffahrt bei Containerverkehren, die ihren Ausgangs- oder Endpunkt entlang der Rheinschiene regelmäßig in den Häfen Rotterdam oder Antwerpen haben, im Vergleich zum Lkw in Bezug auf Beförderungsdauer und -kosten im Allgemeinen nicht wettbewerbsfähig. So dauert die Reise von Trier bis Rotterdam mit dem Binnenschiff mehrere Tage und damit deutlich länger als die Beförderung mit dem Lkw.

Im Gegensatz zur Binnenschifffahrt können Containerbeförderungen per Lkw regelmäßig im Direktverkehr abgewickelt werden; ein Vor- bzw. Nachlauf zum/vom Hafen, wie er im kombinierten Verkehr Straße – Binnenwasserstraße üblich ist, entfällt. Neben den Kosten für Vor- bzw. Nachlauf wirken sich für die Binnenschifffahrt die deutlich längere Beförderungs-

¹ Siehe Wasser- und Schifffahrtsdirektion Südwest: Verkehrsbericht für das Jahr 2004 über Bundeswasserstraßen und Schifffahrt, Mainz 2005.

² Siehe Wasser- und Schifffahrtsdirektion Südwest: Verkehrsbericht für das Jahr 2004 über Bundeswasserstraßen und Schifffahrt, Mainz 2005.



strecke im Vergleich zum Landweg sowie die Umschlagskosten der Container in den Häfen negativ auf den gesamten Beförderungsaufwand aus. Hierbei ist zu berücksichtigen, dass Container, die zwischen den Mosel- und den ARA-Häfen transportiert werden, teilweise in Koblenz auf/von größere(n) Containerschiffe(n) („Rhein-Liniendienste“) umgeladen werden, wodurch weitere Kosten entstehen.

An der unvorteilhaften Situation hat auch die Einführung der streckenbezogenen Lkw-Maut in Deutschland wenig geändert. Hierbei gilt es zu berücksichtigen, dass der Lkw bei Beförderungen zwischen Trier oder dem Saarland und den ARA-Häfen den größten Teil der Gesamtstrecke auf belgischen und/oder niederländischen Autobahnen zurücklegt; auf die deutsche Teilstrecke entfallen bspw. von/nach Trier lediglich rund 60 Kilometer. Vor diesem Hintergrund sind die aktuellen Mautsätze zu gering, um die bestehenden Kostenunterschiede zwischen den beiden Verkehrsträgern auf den in Rede stehenden Relationen auszugleichen und damit die Wettbewerbsfähigkeit des Binnenschiffs nachhaltig zu erhöhen.

Nach Erkenntnissen des Bundesamtes wurde an der Mosel im französischen Metz bereits vor Jahren ein Containerterminal nach relativ kurzer Betriebsdauer wieder geschlossen. In Thionville wird gegenwärtig die Inbetriebnahme eines Terminals für den Umschlag von Containern geprüft, wobei ggf. auf bereits bestehende Infra- und Suprastruktur zurückgegriffen werden soll.

Infrastruktur der Wasserstraße Mosel

Mit Ausnahme der Staustufe Koblenz wurden die Schleusen auf dem deutschen Streckenteil der Mosel als Einkammerschleusen errichtet. Allein auf der Strecke zwischen dem Rhein

und der französischen Grenze sind insgesamt 12 Staustufen zu überwinden.

Ursprünglich für ein jährliches Beförderungsaufkommen von rund 10 Mio. t konzipiert, ist der Verkehrsweg Mosel gemessen an der Kapazität mit einem Jahresaufkommen von zuletzt rund 14,5 Mio. t heute die am stärksten ausgelastete Schifffahrtsstraße Deutschlands. Hierbei gilt ferner zu berücksichtigen, dass die Schleusen neben der Güterschifffahrt zusätzlich durch die vorschleusungsberechtigten Fahrgastschiffe frequentiert werden, was zu entsprechenden Wartezeiten führt. Nach Angaben des Wasser- und Schifffahrtsamtes Koblenz kamen zu den mehr als 12.000 Güterschiffen im Jahr 2004 im Zeitraum von April bis Oktober noch 1.700 (Schleuse Koblenz) bzw. 2.600 Fahrgastschiffe (Schleuse Fankel) hinzu. Die Schleuse Fankel war damit nach der Schleuse Zeltingen (4.700 Fahrgastschiffe) die am höchsten ausgelastete Mosel-Schleuse.¹ Zu längeren Wartezeiten und damit zu Produktionsausfällen kommt es ferner, wenn Schleusen aufgrund von Wartungsarbeiten, Unfällen o.ä. ihren Betrieb vorübergehend einstellen müssen. Mangels Vorhaltung weiterer Schleusenkammern stehen auf der Mosel in diesen Fällen keine Ausweichmöglichkeiten zur Verfügung. Längere Staus vor den Schleusen sind dann die Folge.

Aufgrund der beschriebenen Engpässe wurde der Bau der zweiten Schleusenkammern in Fankel und Zeltingen bereits im Bundesverkehrswegeplan 1992 im vordringlichen Bedarf berücksichtigt. Nachdem der Bau der zweiten Schleusenkammer Zeltingen bereits im Jahr 2003 begonnen wurde, sollen im Rahmen des

¹ Siehe Wasser- und Schifffahrtsamt Koblenz: Gütertransport auf der Mosel steigt um über 2 Mio. Tonnen, Pressemitteilung vom 28. Februar 2005.

am 20. April 2005 von der Bundesregierung beschlossenen Zwei-Milliarden-Investitionsprogramms in die Infrastruktur auch die Bauarbeiten an der zweiten Schleusenkammer Fankel noch in diesem Jahr beginnen.¹

Wettbewerb der Verkehrsträger

Die Einführung der Lkw-Maut in Deutschland hat nach Erkenntnissen des Bundesamtes im Bereich der Massengüter ebenfalls keine nennenswerten Verkehrsverlagerungen von der Straße auf die Wasserstraße bewirkt. Hierbei ist zu berücksichtigen, dass die Binnenschifffahrt im Bereich der Massengüter weniger mit dem Lkw als vielmehr mit der Eisenbahn im Wettbewerb steht.² Dies gilt insbesondere für Kohlebeförderungen.

Trotz der Schifffahrtsabgaben auf der Mosel ist das Binnenschiff nach Erkenntnissen des Bundesamtes im Vergleich zur Eisenbahn deutlich günstiger, wenn die Lade- bzw. Löschstelle direkt an der Wasserstraße liegt. Dieser Preisvorteil relativiert sich jedoch, sobald mit der Binnenschiffsbeförderung ein Vor- oder Nachlauf auf dem Landweg verbunden ist. Umso länger die entsprechende Landstrecke ist, umso stärker wird die Wettbewerbsfähigkeit der Binnenschifffahrt im Vergleich zu Eisenbahn und Lkw beeinträchtigt.

Damit variieren die Marktanteile von Binnenschiff und Eisenbahn in Abhängigkeit von den bedienten Märkten bzw. Standorten (Entfernungen zum nächstgelegenen geeigneten Binnenhafen bzw. Bahnhof). Ferner kommt es im Zeitablauf immer wieder zu kurzfristigen

Veränderungen des Modal Split. So verschieben sich beispielsweise die Anteile bei extremem Hoch- oder Niedrigwasser des Rheins und der Mosel regelmäßig zugunsten der Schiene.

Im Allgemeinen verteilen Kohlekraftwerke und Stahlerzeuger ihre Beförderungsaufträge anteilig auf Binnenschifffahrt und Eisenbahn, um so im Falle negativer externer Einflüsse ihre Versorgungssicherheit mit den benötigten Rohstoffen aufrecht erhalten zu können.

¹ Siehe <http://www.wsa-ko.wsv.de/>.

² Nach Angaben des Statistischen Bundesamtes wurden im Jahr 2004 per Eisenbahn rund 7,3 Mio. t Güter aus dem Ausland nach dem Saarland befördert. Nach Erkenntnissen des Bundesamtes dürfte ein großer Teil hiervon aus Erzbeförderungen aus Rotterdam bestanden haben. Ins Ausland wurden aus dem Saarland im Jahr 2004 rund 1,8 Mio. t Güter per Eisenbahn befördert.

Anlage 1

Tabelle A1: Güterverkehr an der Grenzstelle Perl-Apach (Grenze D – F) nach Güterabteilungen

a) Eingang (F → D)

Güterabteilung	Jahr				
	2001	2002	2003	2004	1. Hj. 2005
	1.000 t				
Land-, forstwirtschaftliche und verwandte Erzeugnisse	1.820,6	1.654,6	1.539,9	1.700,7	959,4
Andere Nahrungs- und Futtermittel	595,7	645,2	675,5	792,8	404,9
Feste mineralische Brennstoffe	31,3	51,9	46,9	65,7	16,8
Erdöl, Mineralölerzeugnisse, Gase	1,1	5,6	-	1,0	-
Erze und Metallabfälle	8,1	4,9	1,3	10,3	4,1
Eisen, Stahl und NE-Metalle	724,3	541,4	606,6	552,1	299,5
Steine und Erden	379,7	291,2	214,1	227,1	99,0
Düngemittel	7,4	5,7	3,8	0,9	2,1
Chemische Erzeugnisse	24,0	32,0	26,6	5,4	2,4
Sonstige Halb- und Fertigwaren	43,3	86,0	15,5	8,0	4,6
Insgesamt	3.635,6	3.318,5	3.130,1	3.364,0	1.792,7

b) Ausgang (D → F)

Güterabteilung	Jahr				
	2001	2002	2003	2004	1. Hj. 2005
	1.000 t				
Land-, forstwirtschaftliche und verwandte Erzeugnisse	100,4	84,7	99,7	93,6	51,0
Andere Nahrungs- und Futtermittel	20,0	16,5	9,3	8,3	3,0
Feste mineralische Brennstoffe	3.041,1	3.510,5	2.988,6	3.905,4	2.207,7
Erdöl, Mineralölerzeugnisse, Gase	28,7	16,2	11,5	36,7	21,2
Erze und Metallabfälle	1.628,4	1.312,1	1.191,6	1.186,8	631,4
Eisen, Stahl und NE-Metalle	338,2	212,2	91,1	92,8	45,6
Steine und Erden	127,7	105,5	144,0	201,4	75,4
Düngemittel	195,9	212,9	151,2	227,5	100,5
Chemische Erzeugnisse	46,6	105,8	38,9	47,5	36,9
Sonstige Halb- und Fertigwaren	100,1	58,5	10,2	4,8	0,2
Insgesamt	5.626,9	5.634,9	4.736,0	5.804,9	3.172,9

Quelle: Statistisches Bundesamt, Fachserie 8 / Reihe 4 Binnenschifffahrt.

Anlage 2

Tabelle A2: Güterverkehr an der Grenzstelle Mertert (Grenze D – L) nach Güterabteilungen

a) Eingang (L → D)

Güterabteilung	Jahr				
	2001	2002	2003	2004	1. Hj. 2005
	1.000 t				
Land-, forstwirtschaftliche und verwandte Erzeugnisse	5,2	0,3	1,1	-	k.A.
Andere Nahrungs- und Futtermittel	0,7	-	-	-	k.A.
Feste mineralische Brennstoffe	1,5	-	-	-	k.A.
Erdöl, Mineralölerzeugnisse, Gase	-	-	2,0	-	k.A.
Erze und Metallabfälle	0,8	3,7	7,6	16,8	k.A.
Eisen, Stahl und NE-Metalle	65,6	37,4	95,1	108,7	k.A.
Steine und Erden	345,3	392,1	197,9	197,0	k.A.
Düngemittel	0,3	-	-	1,4	k.A.
Chemische Erzeugnisse	8,1	-	0,9	2,8	k.A.
Sonstige Halb- und Fertigwaren	125,3	66,9	1,4	3,0	k.A.
Insgesamt	552,7	500,4	305,9	329,6	155,2

b) Ausgang (D → L)

Güterabteilung	Jahr				
	2001	2002	2003	2004	1. Hj. 2005
	1.000 t				
Land-, forstwirtschaftliche und verwandte Erzeugnisse	-	-	1,3	-	k.A.
Andere Nahrungs- und Futtermittel	4,0	0,5	0,1	0,5	k.A.
Feste mineralische Brennstoffe	83,0	59,3	45,5	76,4	k.A.
Erdöl, Mineralölerzeugnisse, Gase	329,8	338,5	352,9	446,6	k.A.
Erze und Metallabfälle	397,4	400,3	355,5	344,3	k.A.
Eisen, Stahl und NE-Metalle	22,4	8,7	11,9	10,7	k.A.
Steine und Erden	227,1	189,4	176,8	182,2	k.A.
Düngemittel	76,3	82,6	96,8	105,0	k.A.
Chemische Erzeugnisse	9,9	12,4	4,9	-	k.A.
Sonstige Halb- und Fertigwaren	-	0,1	0,0	0,2	k.A.
Insgesamt	1.149,9	1.091,7	1.045,7	1.166,1	618,1

k.A. = keine Angaben

Quelle: Statistisches Bundesamt, Fachserie 8 / Reihe 4 Binnenschifffahrt.

BUNDESAMT FÜR GÜTERVERKEHR

Werderstraße 34
50672 Köln

Telefon: (0221) 5776 - 0
Telefax: (0221) 5776 - 1777

Postfach 19 01 80
50498 Köln

Internet: <http://www.bag.bund.de>
E-Mail: poststelle@bag.bund.de

Stand: Dezember 2005