



Sekretariat der Moselkommission · Secrétariat de la Commission de la Moselle

**Statement des Präsidenten der Moselkommission, Herr Max Nilles  
anlässlich des  
offiziellen Festakts am 2. Juni 2014 auf Schloss Schengen  
zur Feier des 50. Jahrestags der Eröffnung der Großschifffahrtsstraße Mosel am  
26. Mai 1964**

Die Eröffnung der Mosel für die Schifffahrt war ein schwieriges, langes und kompliziertes politisches und wirtschaftliches Unterfangen. Es erforderte damals die Überwindung der nationalen Interessen der Anrainerstaaten, d.h. Deutschland, Frankreich und Luxemburg, um im Sinne einer gemeinsamen europäischen Idee handeln und den Bau der 13 Schleusen und diverser Infrastrukturmaßnahmen in sechs Jahren abschließen zu können. Doch die Bemühungen wurden von Erfolg gekrönt: am 26. Mai 1964 konnte in einem Festakt die Eröffnung der Mosel zur Großschifffahrt gefeiert werden.

Die Ratifizierung des Moselvertrages von 1956, und damit die in 1964 gefeierte Eröffnung der Großschifffahrtsstraße Mosel, waren eng mit der Gründung der Europäischen Gemeinschaft für Kohle und Stahl verknüpft. Gleichzeitig hat das französische Parlament, anlässlich der Unterzeichnung der Pariser Verträge am 18. April 1951 gewünscht, dass der Ausbau der Mosel von Thionville bis nach Koblenz realisiert wird. Einige Jahre danach hat eine im Saarland durchgeführte Volksabstimmung am 12. Oktober 1955 den Weg für den Beitritt des Saarlandes zur heutigen Bundesrepublik Deutschland geebnet. Dieser Beitritt war auch an den Ausbau der Mosel gekoppelt.

Das Schicksal der Mosel war auch damals schon abhängig von der Entwicklung des Rheins. Im gleichen Zeitraum erfolgte die Zustimmung Deutschlands zum Entwicklungsplan des Rheins zwischen Basel und Straßburg.

Obwohl die Wasserstraße damals gebaut wurde, um der lothringischen Erzindustrie den Zugang zum Ruhrgebiet und zu den Seehäfen zu gewähren und auf der Mosel über Jahrzehnte hinweg Kohle als Exportware transportierte wurde, insbesondere aus den Kohlengruben im Saarland, ist es heute, Ironie der Zeit, teilweise umgekehrt. Die Kohle ist aus einer Reihe von wirtschaftlichen und energiepolitischen Gründen einer der wichtigsten Importgüter geworden – besonders ins Saarland.

Auch Schrott wird heute von überall her in die verbleibenden, metallverarbeitenden Industriestandorte importiert, um dort hochwertige Stahlprodukte herzustellen. Eigentlich wurde der *Canal des mines de fer* in Lothringen und an der Mosel damals gebaut, um die Erze aus unseren Regionen zu exportieren.

Die Wirtschaftskrise von 2008 hat den Warenverkehr auch auf der Wasserstraße Mosel entscheidend beeinflusst. Die in den letzten Jahren beschlossenen Schließungen von





Stahlwerken haben die Verkehre aus der Stahlindustrie auf der Mosel beeinträchtigt. Doch auch die Suche nach Alternativverkehren ist nicht erfolglos geblieben: neue Verkehre, wie Container oder Pellets, werden an der Mosel umgeschlagen.

Wissend um die Volatilität der Verkehre haben die staatlichen und privaten Bauträger auch in den letzten Jahren den Trend der Zeit erkannt und in den Moselstaaten in neue Umschlagsplätze, Terminals und Logistikzentren investiert, um neue Transporte zu generieren. Durch diese Maßnahmen ist die Wasserstraße weiterhin ein wichtiger Pfeiler der Logistikketten und fähig, einen größeren Teil der Warenströme, die heute über die Straße gehen, aufzunehmen.

Ein weiteres Beispiel für die Anpassungsfähigkeit und das *Renouveau* der Mosel ist die vor ein paar Wochen aufgenommene neue Containerlinie ab Metz in Richtung Rotterdam, 15 Jahre nach einem ersten gescheiterten Versuch.

Das Potential von vermehrtem Warenverkehr auf der Wasserstraße ist, einerseits durch die intelligente Verknüpfung der Moselhäfen mit dem Hinterland, andererseits durch die hohen Benzinpreise und die Einführung möglicher neuer Abgaben für den Lastwagenverkehr in Frankreich und Belgien, gegeben.

Diese neuen Verkehre sind auch notwendig, um Import- und Exportwarenströme im Gleichgewicht zu halten und somit stabile Preise für die verschiedenen Wirtschaftszweige, die von der Mosel abhängig sind, wie z.B. die Agrarwirtschaft, über das ganze Jahr anbieten zu können.

Die 1964 erfolgte symbolische Fahrt der Staatsoberhäupter der drei Moselstaaten auf den Schiffen „MS Rüdesheim“ und „MS Strasbourg“ von Apach nach Trier war ein Schlüsselereignis auf dem Weg zu einem vereinten Europa. Die Europäische Union wurde einige Zeit später mit den Römischen Verträgen gegründet und es begann eine Zeit der wirtschaftlichen und politischen Stabilität, wie sie Europa in den vorigen hundert Jahren nicht gekannt hatte.

Auch heute noch kann man Folgendes festhalten:

- Die Moselschiffahrt bleibt ein wichtiges Bindeglied in den intermodalen logistischen Lieferketten, unabhängig davon, ob es sich um den Transport von Massengütern (Baumaterial, Agrarprodukte, Mineralölprodukte), Personen oder um andere Verkehrsgüter (Container, Schwergut, ...) handelt.
- Die Moselschiffahrt hat ein großes Wachstumspotential in Bezug auf den Warenverkehr und den Freizeittourismus, sowohl im Bereich Freizeitschiffahrt, Event-Tourismus oder Weintourismus.



- Die Moselschifffahrt ist ein „sauberer, leiser und sicherer“ Transportweg um den inter- und multimodalen Transport von Import- und Exportwaren aus und in unsere Region zu entwickeln.
- Die Mosel ist die zweiwichtigste Wasserstraße Deutschlands und Frankreichs und die einzige und damit wichtigste Wasserstraße Luxemburgs.
- Die Mosel verbindet uns mit den Nordseehäfen Zeebrügge, Antwerpen, Rotterdam und Amsterdam sowie über den Rhein mit der Donau bis zum Schwarzen Meer.
- Die Moselschifffahrt muss, von den nationalen und regionalen politischen Entscheidungsträgern unterstützt, den Weg der Anpassung an die wirtschaftlichen, industriellen und energiepolitischen Verhältnisse gemeinsam gehen.
- Die Schifffahrt ist und bleibt anpassungsfähiger, verlässlicher und flexibler Verkehrsträger, insofern die infrastrukturellen Ausbaumaßnahmen, wie z.B. der Bau der zweiten Schleusenammern, zügig vorankommen und alle gemeinsam daran arbeiten, über die Grenzen hinweg, den internationalen Austausch zu pflegen und die Harmonisierung von nationalen Standards im Sinne des Moselkorridors voranzutreiben.

Die Moselschifffahrt ist ein unzertrennliches Band zwischen den Ländern Frankreich, Deutschland und Luxemburg und mehr als eine Grenze, ein Verkehrsweg oder eine Säule des Tourismus. **Die Moselschifffahrt ist Teil unserer Geschichte und Teil unserer Zukunft!**