



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

