

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2010-2011

RM/vg

Commission du Développement durable

Procès-verbal de la réunion du 28 octobre 2010

ORDRE DU JOUR :

Réunion organisée par la Commission de l'Economie du Landtag de la Sarre au sujet de l'état actuel et de la problématique de l'adaptation des écluses de la Moselle

*

Présents : M. Fernand Boden, M. Lucien Clement, Mme Marie-Josée Frank, M. Henri Kox (remplaçant M. Camille Gira), M. Marcel Oberweis, M. Ben Scheuer,

M. Max Nilles, du Ministère du Développement durable et des Infrastructures,

Représentants du Landtag de la Sarre,
Représentants du Landtag de la Rhénanie-Palatinat,
Représentants de la *Wasser- und Schifffahrtsdirektion Südwest*,

M. Jean-Paul Bever, Mme Rachel Moris, de l'Administration parlementaire

*

Présidence : M. Fernand Boden, Président de la Commission

*

Réunion organisée par la Commission de l'Economie du Landtag de la Sarre au sujet de l'état actuel et de la problématique de l'adaptation des écluses de la Moselle

Une bonne infrastructure de transport est indispensable à la compétitivité de l'espace économique de la Grande Région et à la qualité de vie de ses habitants. Dans ce cadre, le transport par voie d'eau est crucial pour l'approvisionnement en matières premières et le développement économique de la région irriguée par la Moselle et s'étendant de Coblenze jusqu'à Metz.

C'est pour cette raison que l'aménagement de la Moselle en une voie navigable moderne au cœur de la Grande Région est à la fois urgent et nécessaire. Pour bien fonctionner et être rentable, la voie d'eau mosellane doit être dotée d'écluses performantes. Ce n'est qu'à ce prix qu'un trafic fluide des navires peut être assuré. Or, ceci ne semble plus être le cas : des écluses obsolètes, datant encore de la canalisation de la Moselle, empêchent d'intensifier le trafic sur la rivière.

C'est cette constatation qui a amené la Commission de l'Economie du Landtag de la Sarre à organiser une rencontre avec des représentants de la Chambre des Députés luxembourgeoise, ainsi qu'avec leurs homologues de la Rhénanie-Palatinat, au sujet de l'état actuel et de la problématique de l'adaptation des écluses de la Moselle.

*

La rencontre débute par la visite de l'installation de Wintrich, au cours de laquelle des explications détaillées sont apportées sur le fonctionnement des écluses.

Les parlementaires montent ensuite à bord du bateau *MS Mainz* et traversent le sas dans lequel s'effectue la variation du niveau de l'eau.

Les responsables de la *Wasser- und Schifffahrtsdirektion Südwest* présentent de manière détaillée les deux documents PowerPoint joints en annexe du présent procès-verbal :

- *Veranlassung und Umsetzung des Ausbaus der zweiten Moselschleusen* (annexe 1),
- *Die Mosel - Herstellung der Fischdurchgängigkeit* (annexe 2).

A l'issue de ces présentations, il est procédé à un bref échange de vues au cours duquel Monsieur le Président de la Commission du Développement durable souligne les multiples atouts du transport par voie d'eau (efficacité énergétique, coût peu élevé, garantie de sécurité élevée pour le transport de matières dangereuses,...) ainsi que l'importance et l'urgence du dédoublement et de la modernisation des écluses de la Moselle.

Les parlementaires luxembourgeois et allemands procèdent ensuite à la signature d'une résolution commune, dont le texte est repris en annexe 3 du présent procès-verbal. Cette résolution vise à initier les investissements lourds devant être entrepris pour moderniser les écluses de la Moselle dans des délais raisonnables et appelle la Commission européenne ainsi que les autorités allemandes et luxembourgeoises à tout mettre en œuvre afin de faciliter la concrétisation des travaux nécessaires. Pour démontrer l'importance accordée par le Grand-Duché à cette résolution, Monsieur le Président de la Commission du Développement durable signale que le texte a été soumis au vote du Parlement réuni en séance plénière puis signé par Monsieur le Président de la Chambre des Députés.

La visite se termine par le débarquement à l'écluse de Zeltingen, qui a d'ores et déjà été rénovée et où un second sas a été construit.

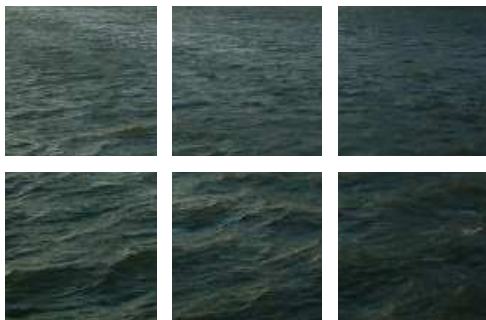
Luxembourg, le 2 novembre 2010

La secrétaire,
Rachel Moris

Le Président,
Fernand Boden

Wir machen Schifffahrt möglich.

Veranlassung und Umsetzung des Ausbaus der zweiten Moselschleusen



Veranlassung und Umsetzung des Ausbaus der zweiten Moselschleusen

Die Binnenschifffahrt im Vergleich der Verkehrsträger

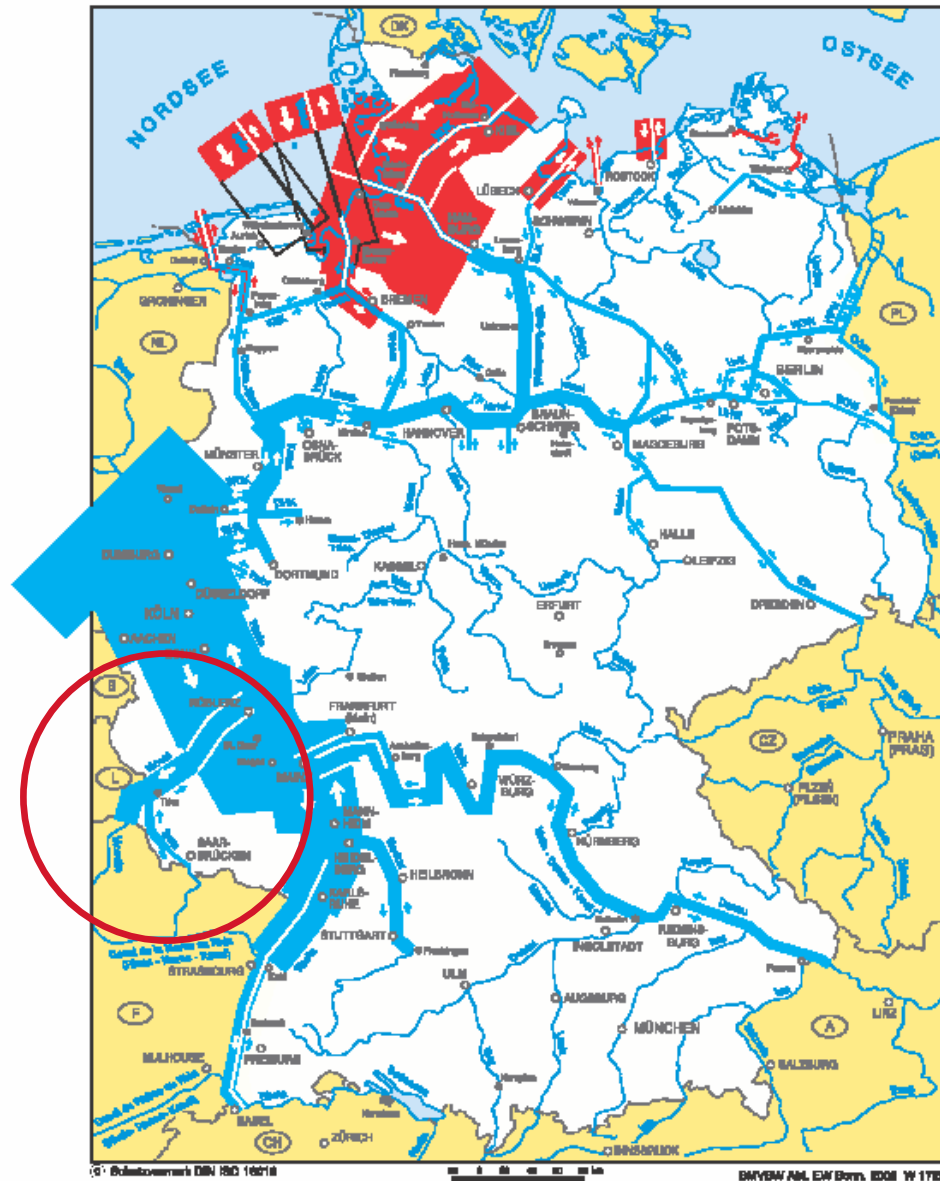
- Güterverkehrsdichte der Binnenschifffahrt
- Vergleich von Energieverbrauch, Unfallkosten und Gesamtkosten
- Transportmengen eines Binnenschiffs
- Transportentwicklung Mosel
- Gängige Binnenschiffstypen

Ausbau der Moselschleusen

- Veranlassung und Kosten
- Hauptdaten und Organisation
- Bau der zweiten Schleuse Zeltingen
- Bau der zweiten Schleuse Fankel
- Ausblick

BUNDESWASSERSTRASSEN

Güterverkehrsdichte der See- und Binnenschifffahrt 2000 auf dem Hauptnetz der Bundeswasserstraßen



Güterverkehrsdichte in Millt (t/km / Länge der Wasserstraße in km)

bis 1 Millt
Über 1 Millt
nach Bundesland

Binnenschifffahrt
Seeschifffahrt
Verbindet auf der Grundlage der Um-
schiffung des Bodens - unter 1000

Quelle: Statistisches Bundesamt, Wiesbaden
Kartographie: Peter Heide & Co. Kartographische Dienstleistungen

Güterverkehrs- dichte



Der Fluss Rhein nimmt den weitaus größten Anteil des Binnenschifffahrtsverkehrs auf.

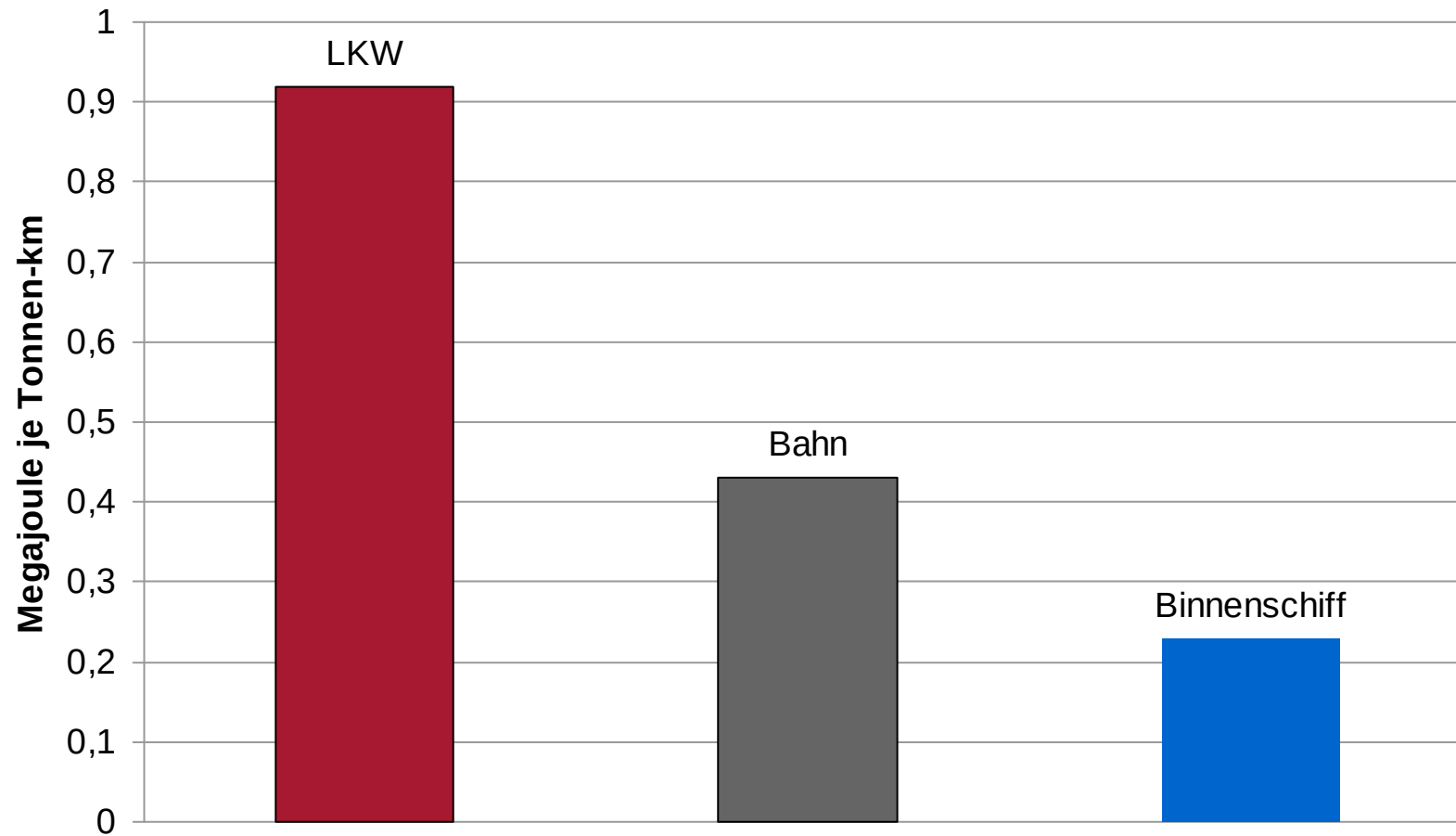
Die transportierten Güter sind in erster Linie Massengüter.

Über die Mosel werden bedeutende Gütermengen weiter nach Frankreich, Luxemburg und ins Saarland transportiert.

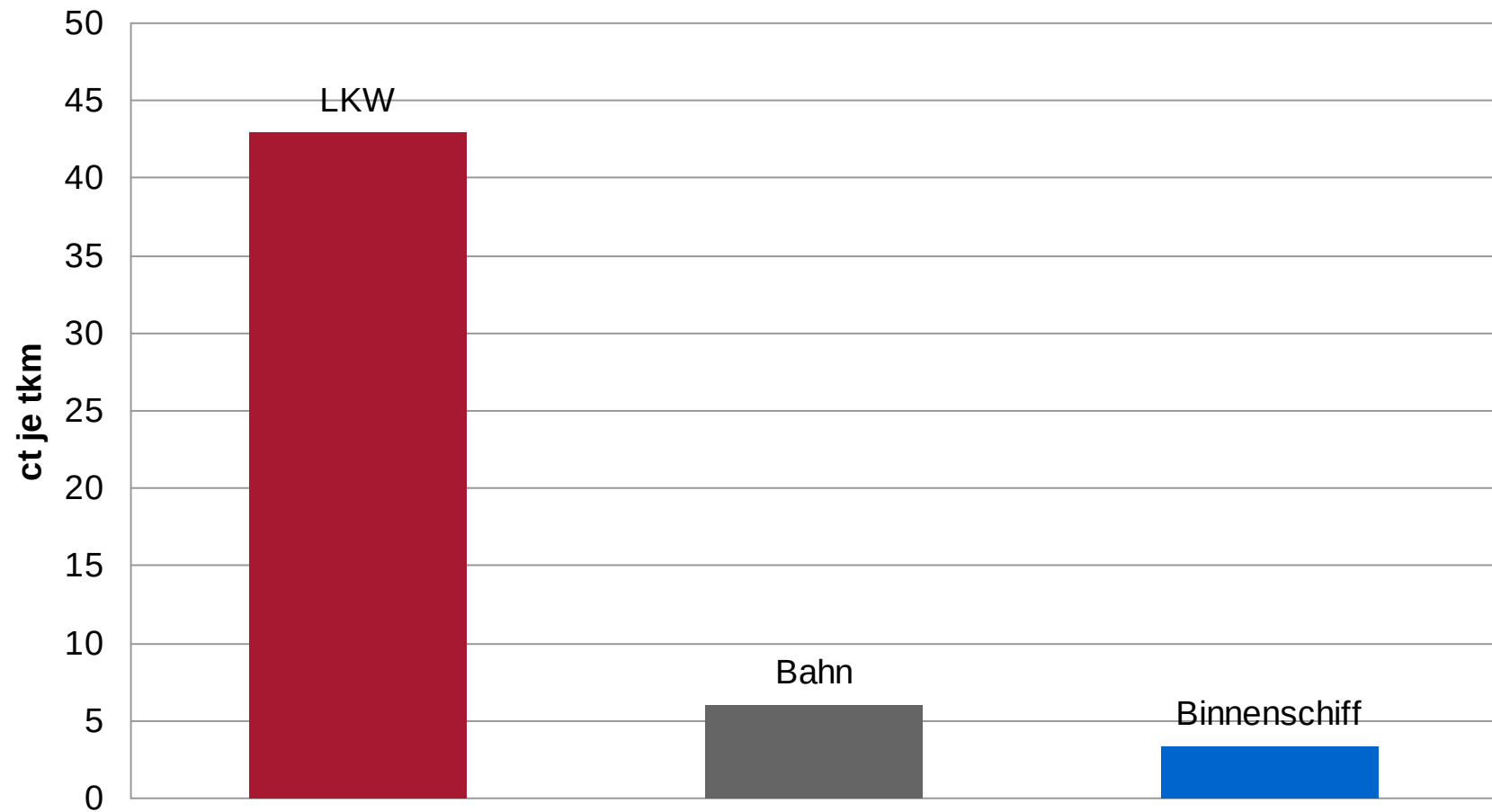
Wir machen Schifffahrt möglich.



Primärenergieverbrauch auf ausgewählten Transportrelationen (Massengut)

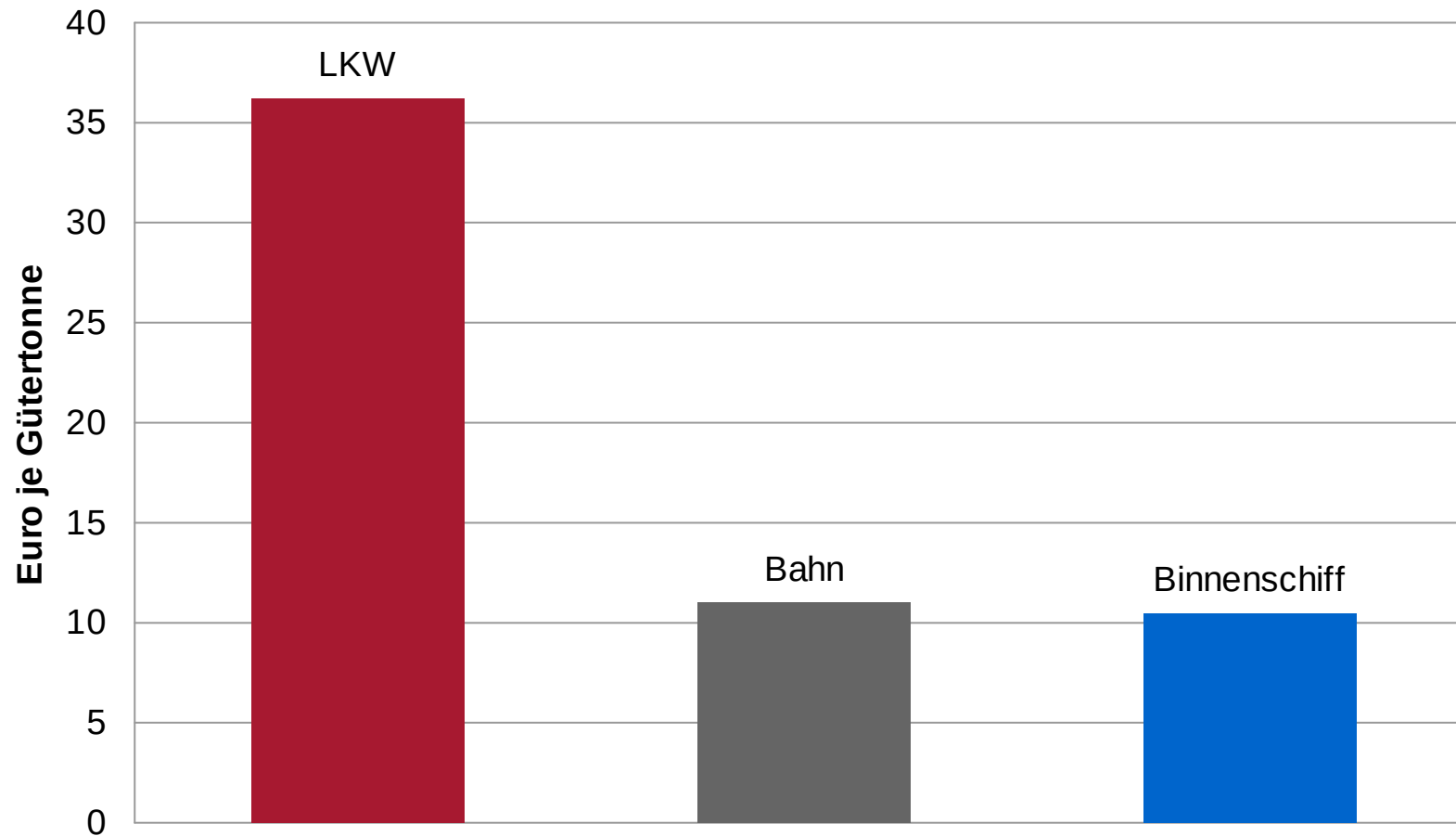


Unfallkostenraten im Güterverkehr



Wir machen Schifffahrt möglich.

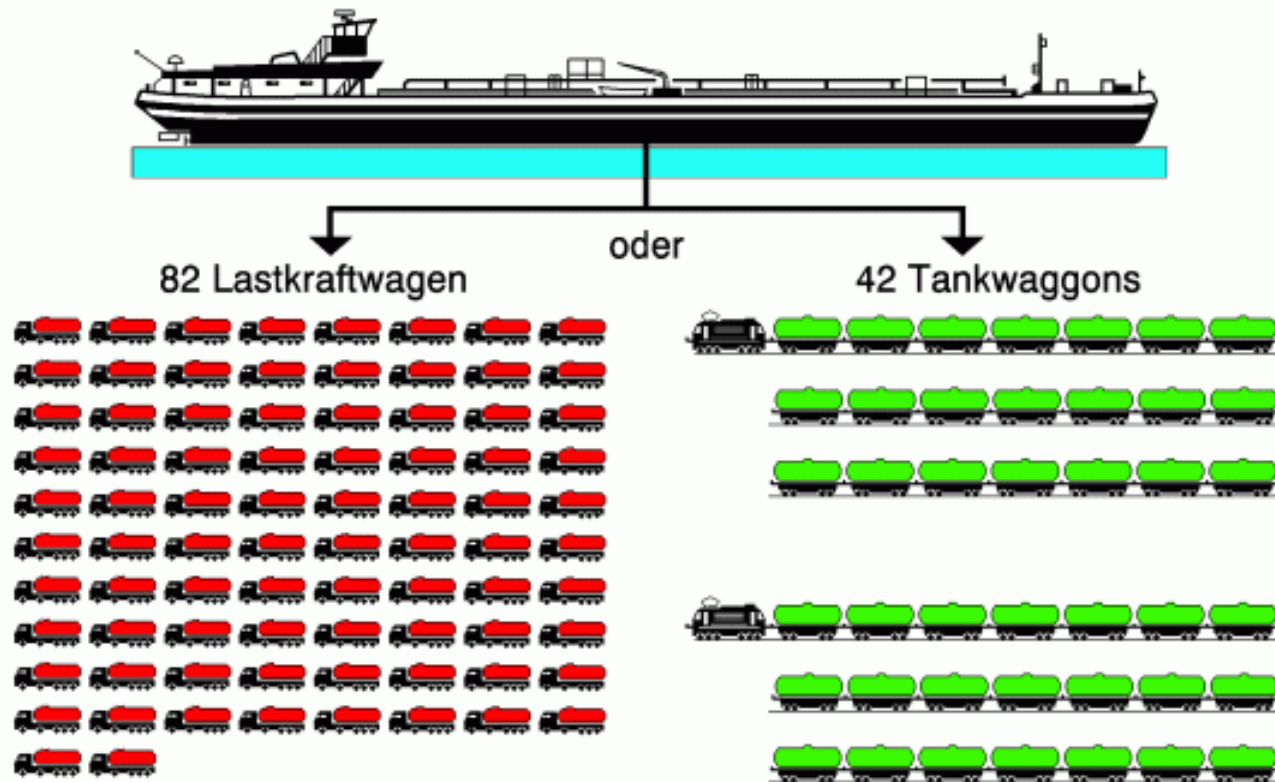
Volkswirtschaftliche Transportkosten einschließlich externen Kosten (Lärm, Unfälle, Schadstoffe und CO2) auf der Strecke Rotterdam - Dillingen



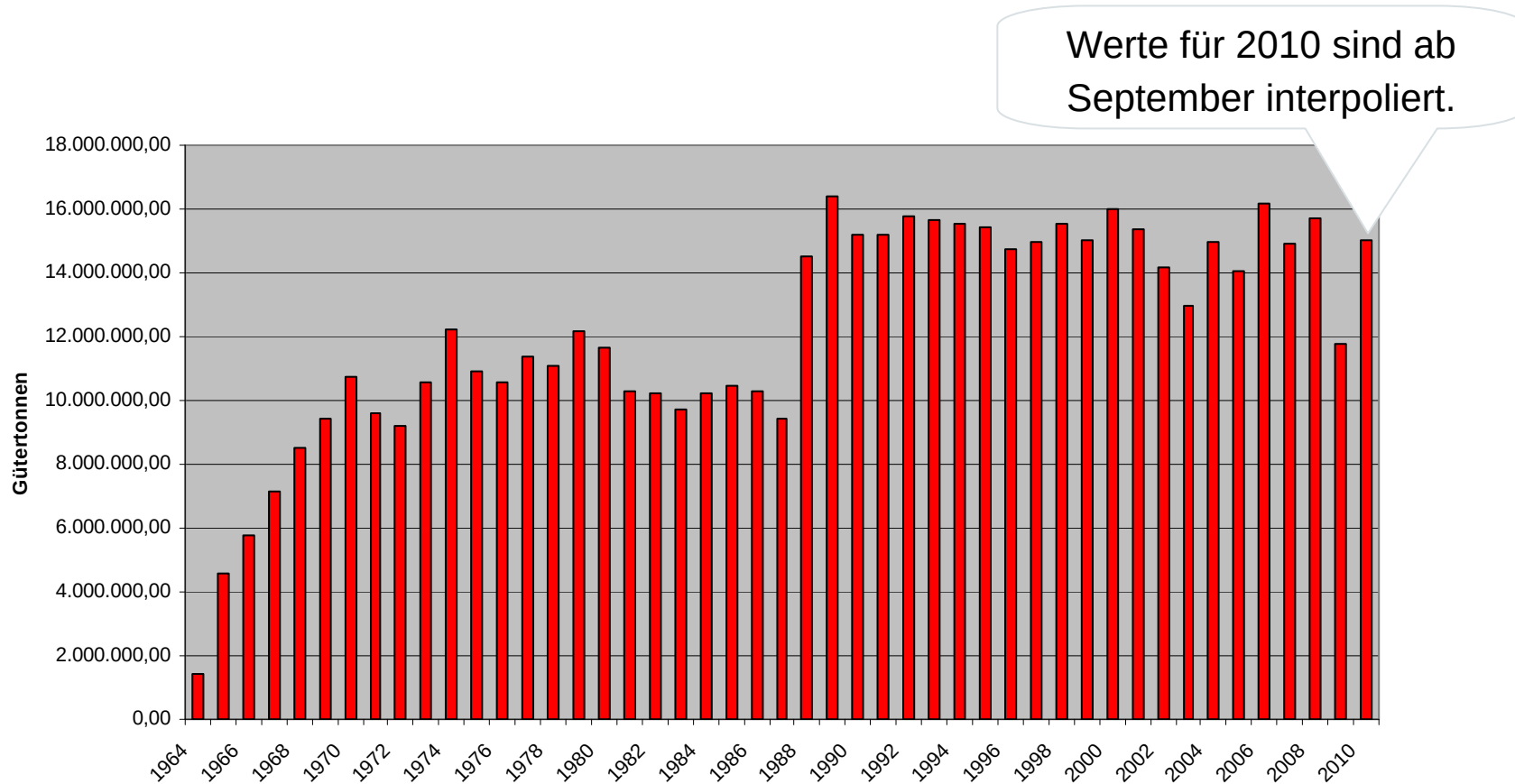
Binnenschiff im Vergleich

Transportmengen eines Binnenschiffes

Ein Tankmotorschiff kann die gleiche Menge transportieren wie:



Transportentwicklung Mosel



Wir machen Schifffahrt möglich.

Gängige Binnenschiffstypen: Güterschifffahrt



Tankmotorgüterschiff (TMS): Länge 110 m, links oben

Großmotorgüterschiff (GMS): Länge 110 m, rechts oben

Schubverband (SV): Länge 172 m, links unten

Alle: Breite 11,4 m, Tiefgang Mosel ca. 2,8 m

Wir machen Schifffahrt möglich.

Gängige Binnenschiffstypen: Personen- und Freizeitschifffahrt



Fahrgastschiff (FGS):

Länge 25 bis 60 m

Fahrgastkabinenschiff
(FGK):

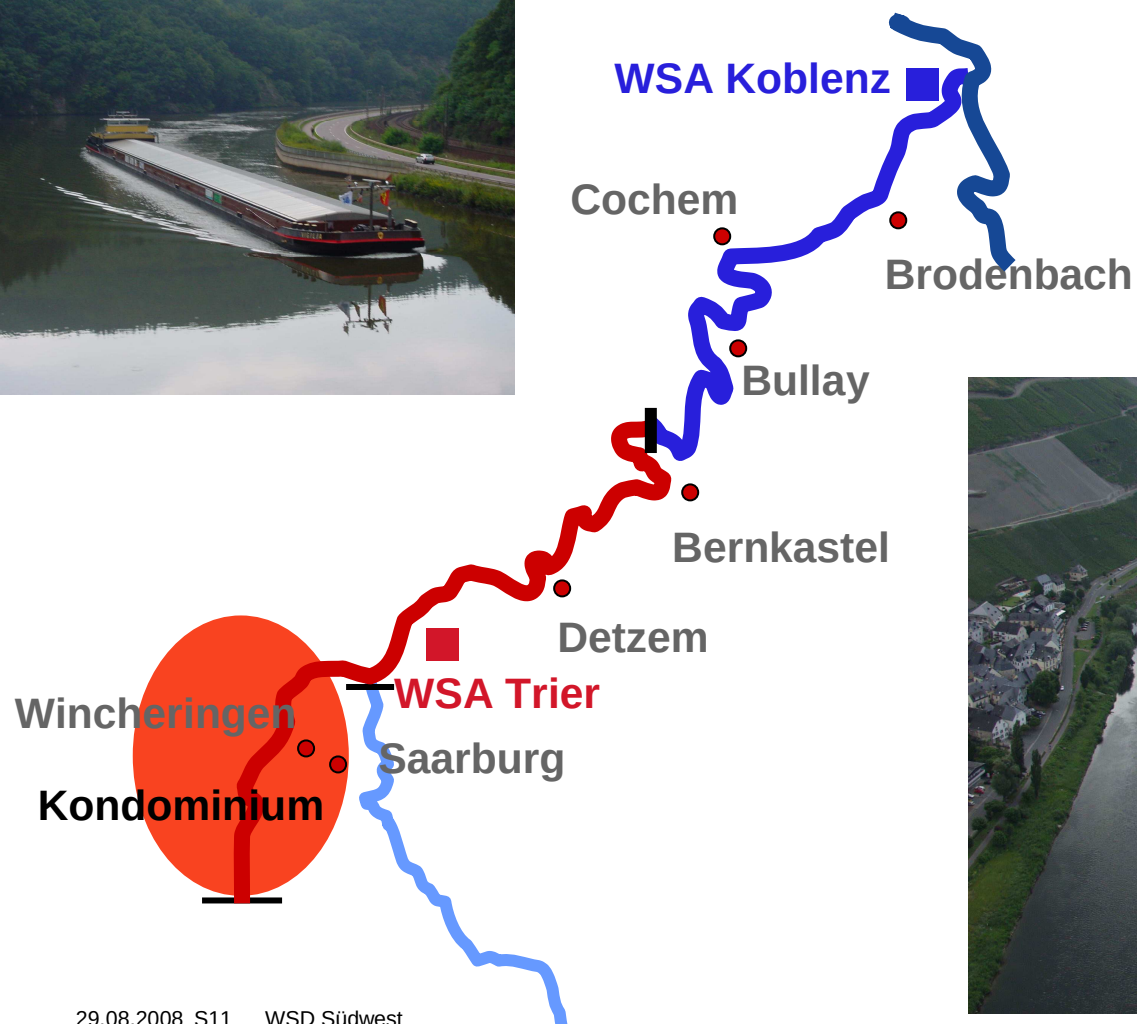
Länge bis 110 m

Motorboot

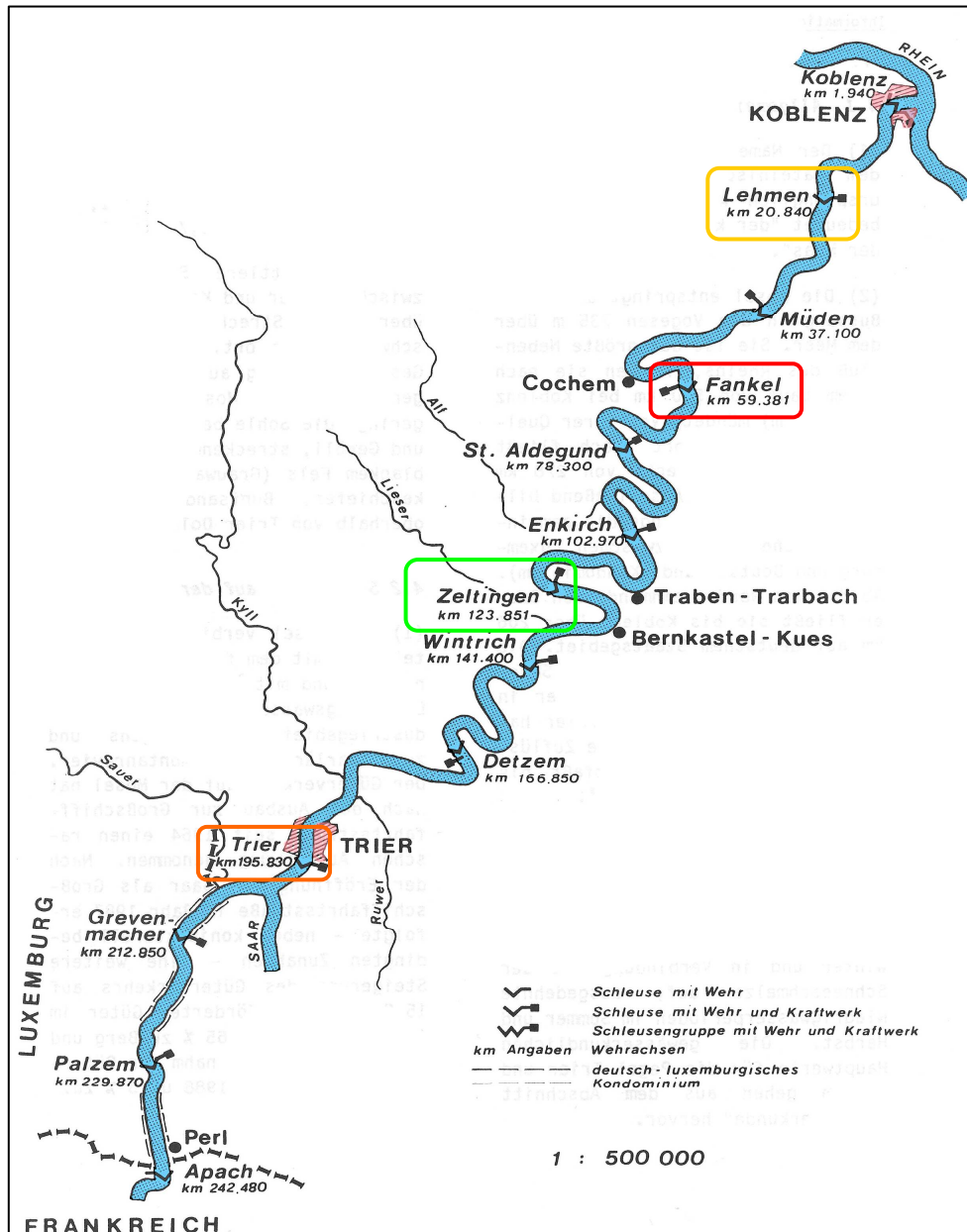
Kajak



Zuständigkeitsbereich der Wasser- und Schifffahrtsämter



Wir machen Schifffahrt möglich.



Lageplan der Bundeswasserstraße Mosel mit Staustufen

- Zeltingen fertig gestellt
- Fankel im Bau bis 2012
- Trier im Bau ab 2011
- Lehmen im Bau ab 2013/14

Kosten

- Der Bau einer zweiten Moselschleuse erfordert 35 bis 45 Mio. €

Planung und Bau der zweiten Moselschleusen

Veranlassung Teil 1

- Engpass Schleuse

Ausbau um 1960 für 10 Mio. Gütertonnen, heute 15 bis 16 Mio. Gütertonnen auf ca. 13.000 Güterschiffen

In Zeltingen und Fankel zusätzlich ca. 5.000 lokale Fahrgastschiffe und Fahrgastkabinenschiffe im Sommerhalbjahr mit Vorschleusungsberechtigung.

Folge: bis zu 15 Stunden Wartezeit für Güterschiff (Zusatzkosten: ca. 1.300 € pro Schiff und Fahrt)

Daher Zeltingen und Fankel vordringlich für die Umsetzung.

Planung und Bau der zweiten Moselschleusen

Veranlassung Teil 2

- Strukturwandel in der Binnenschifffahrt:

Größere Längen von 85 m auf max. 135 m für Einzelfahrer

Größere Breite bis 11,6 m (Containerschiff)

Folge: Schleusenbelegung wird schlechter,

d.h. statt zwei 85 m-Schiffen nur ein 110 m-oder 135 m-Schiff,

Schleusenbreite neu 12,5 m statt alt 12,0 m.

Durch vorzeitige Beendigung des saarländischen Bergbaus deutlich erhöhter Bedarf für Importkohletransport über die Mosel zu den saarländischen Kraftwerken. Für die Saar ist in den kommenden Jahren mit einem überproportional steigenden Transportaufkommen zu rechnen.

Planung und Bau der zweiten Moselschleusen

Veranlassung Teil 3

- Gewährleistung des ganzjährigen Betriebs

Vorhandene Schleusenammern sind bei fast ständigem Betrieb ca. 50 Jahre alt und erfordern immer längere und weniger planbare Instandsetzungszeiten.



Koblenz:
Wartende Binnenschiffe
kurz vor Ende der
jährlichen
Schleusensperre.

Planung und Bau der zweiten Moselschleusen

Hauptdaten der ersten und zweiten Moselschleusen

	1. Schleusen	2. Schleusen
■ Nutzlänge:	170 m	210 m
■ Breite:	12,0 m	12,5 m
■ Füllsystem:	Über die Tore	Strömungsarm über Längskanäle

Organisation

- Seit 2006 sind alle Neubauaktivitäten an der Mosel beim WSA Trier gebündelt.

Wir machen Schifffahrt möglich.



Planung und Bau der zweiten Moselschleusen



Zeltingen:
Einleitung des
Probetriebs am
18. August 2009

Inbetriebnahme
am 20. Mai 2010

Planung und Bau der zweiten Moselschleusen



Staustufe
Zeltingen
nach Fertig-
stellung der
zweiten
Schleuse

Planung und Bau der zweiten Moselschleusen

Stand der Maßnahmen

- Zweite Schleuse Fankel

Baubeginn 2006

Wegen ortsnahe Lage umfangreiche Auflagen aus dem Planfeststellungsverfahren:
Lärmintensive Arbeiten nur von November mit Mai.

Die Betonarbeiten sind weitgehend abgeschlossen.

Eröffnung des halbjährigen Probetriebs für die zweite Schleuse Fankel Mitte/Ende 2011.

Wir machen Schifffahrt möglich.



Planung und Bau der zweiten Moselschleusen



Fankel:
Blick auf
das Bau-
feld

Planung und Bau der zweiten Moselschleusen



Fankel:
Blick auf das weit-
gehend fertig-
gestellte
Betonbauwerk

Wir machen Schifffahrt möglich.



Planung und Bau der zweiten Moselschleusen



Fankel:
Fotomontage
des fertig
gestellten
Zustands

Planung und Bau der zweiten Moselschleusen

Stand der Maßnahmen

- Zweite Schleuse Trier

Anfang 2007 Einleitung des Planfeststellungsverfahrens.

05.04.2009 bestandskräftiger Planfeststellungsbeschluss.

Beginn des Vergabeverfahrens für die Vorhäfen und die Baugrube Ende 2010 /
Anfang 2011.

Baubeginn 2011

Fertigstellung 2015

Planung und Bau der zweiten Moselschleusen



Trier:
Blick auf die
Staustufe mit
Baufeld für
die zweite
Schleuse

Planung und Bau der zweiten Moselschleusen



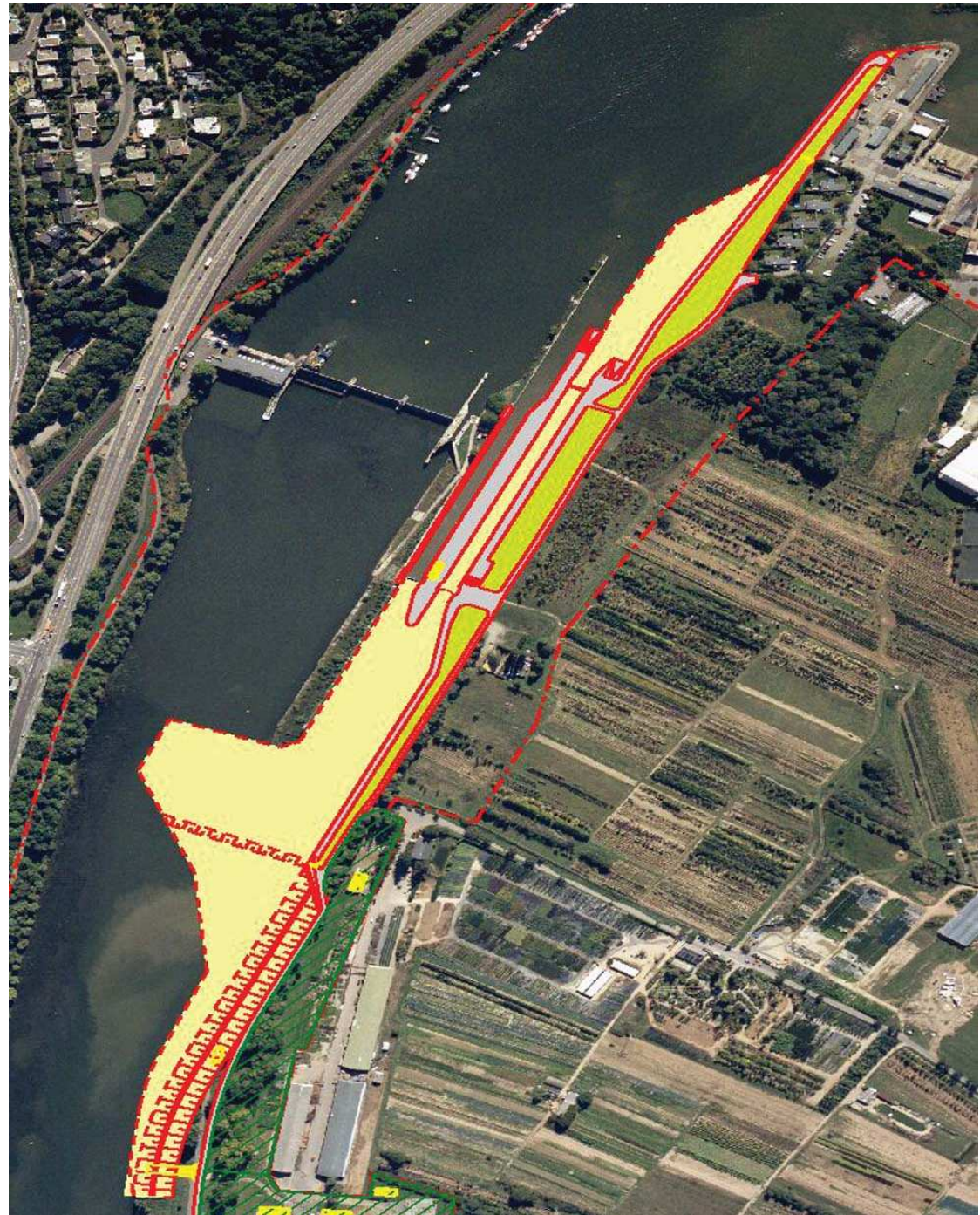
Trier:
Blick auf die
Staustufe mit
Baufeld für die
zweite Schleuse

Wir machen Schifffahrt möglich.

Planung und Bau der zweiten Moselschleusen

Trier:

Blick auf die Staustufe mit
Baufeld und den überplanten
Flächen für die zweite Schleuse



Planung und Bau der zweiten Moselschleusen

Ausblick

- Die zweite Schleuse Lehmen befindet sich in der Vorplanung. Das Planfeststellungsverfahren wird in Kürze eingeleitet.
- Es folgen die zweiten Schleusen Wintrich, Müden, Detzem, St. Aldegund, Enkirch und Koblenz
- Abschluss des Gesamtprojekts unter Beibehaltung des vorhandenen Personals bis 2030, falls ausreichend Haushaltsmittel zur Verfügung stehen.

Planung und Bau der zweiten Moselschleusen

Ausblick

- Verkürzung der Gesamtbauzeit um fünf Jahre durch zusätzliche Ingenieursstellen möglich. Eine entsprechende Verwaltungsvereinbarung ist in der Abstimmungsphase. Vier Stellen für die vorbereitende Planung würden dann durch die Länder Rheinland-Pfalz und Saarland sowie das Großherzogtum Luxemburg finanziert. Weitere Stellen zur Einrichtung eines zusätzlichen dritten Baubüros würde der Bund finanzieren.
- Der naturschutzrechtliche Ausgleich und Ersatz wird künftig durch Zahlungen für den Bau neuer Fischaufstiegsanlagen an das Land Rheinland-Pfalz erbracht. Hierüber besteht zwischen MUFV und WSD eine Vereinbarung, die aktuell an die geänderte Rechtslage angepasst wird.

Wir machen Schifffahrt möglich.



Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!



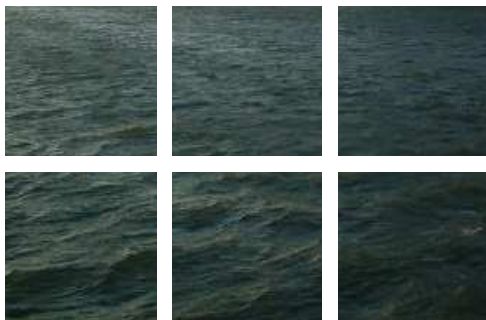
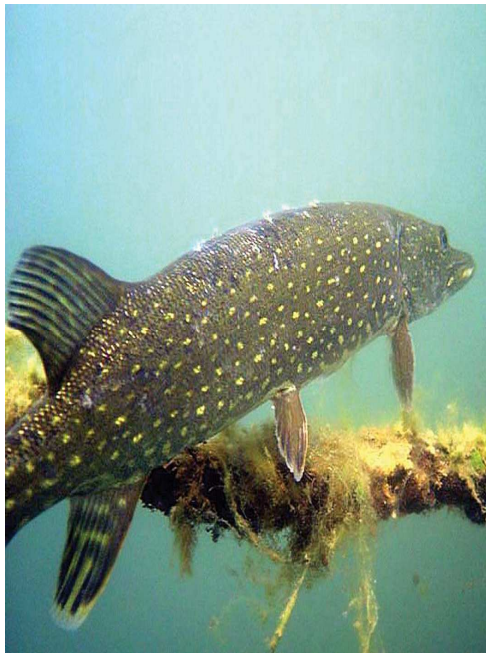
Wir machen Schifffahrt möglich.



WSV.de

Wasser- und
Schifffahrtsverwaltung
des Bundes

DIE MOSEL - Herstellung der Fischdurchgängigkeit



DIE MOSEL - Herstellung der Fischdurchgängigkeit

- **Vereinbarung zwischen dem Land RLP und der WSV**
- **Ist - Zustand**
- **Konzept zur Wiederherstellung der Durchgängigkeit Mosel**
- **Rechtslage seit 01.03.2010**
- **Ausblick**

Vereinbarung zwischen dem Land RLP und der WSV

Durchgängigkeit der Mosel

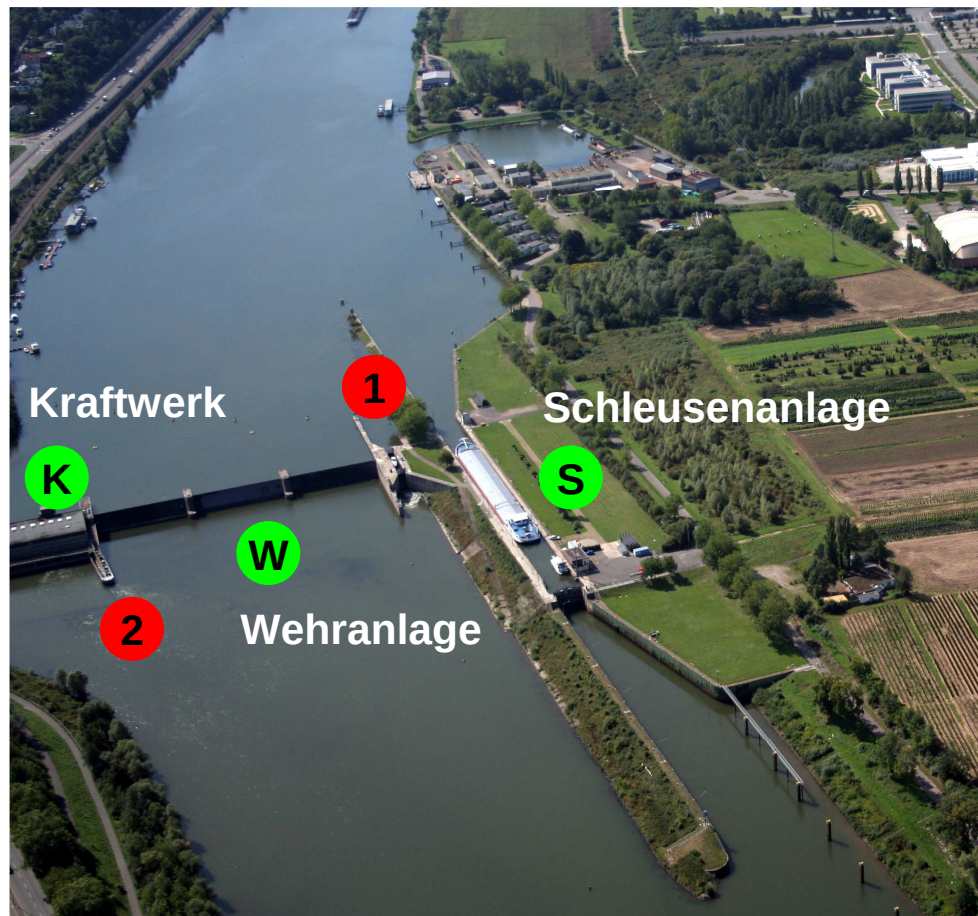


**Abschluss einer Vereinbarung zwischen
dem Land Rheinland-Pfalz und dem Bund
am 16.02.2009**

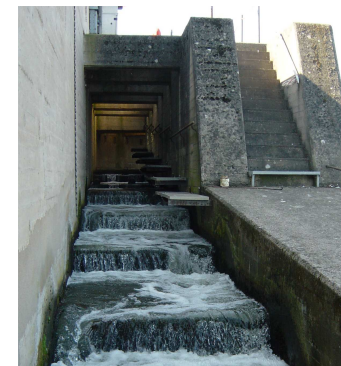
- Bau von 10 Fischwechsellanlagen von Koblenz bis Trier auf der Grundlage „Konzept zur Wiederherstellung der Durchgängigkeit Mosel“ Ing-. Büro Dr. Gebler.
- Der Bund beteiligt sich in Höhe von rund 14 Mio. Euro an der Planung, Bau und Unterhaltung der Fischwechsellanlagen.
- Die für den Bau der weiteren 2. Schleusen an der Mosel zu erbringenden Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sind abgegolten.

Ist - Zustand

Bestand Staustufe Trier



Bootschleuse



Fischtreppe

Ist - Zustand

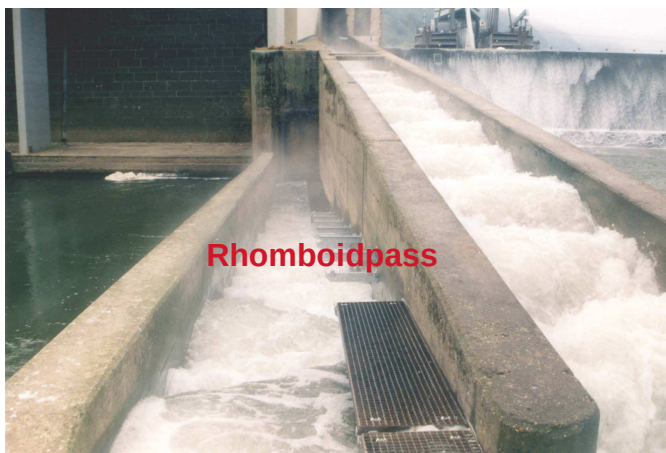
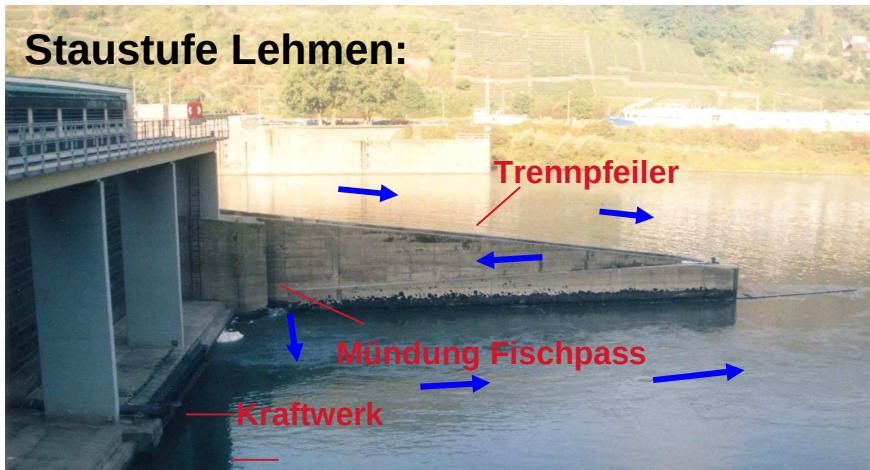
Bestehende Fischpässe Staustufen Lehmen bis Trier

- Beckenpass bzw. Rhomboidpass innerhalb des Trennpfeilers zwischen Kraftwerk und Wehr.
- Mündung liegt unmittelbar unterhalb des Kraftwerkes. Ein Anschluss an die natürliche Gewässersohle besteht nicht.
- Bypassleitung (DN 150-200 mm) führt einen zusätzlichen Abflussanteil zur Mündung.
- Innerhalb der Fischpässe wurden bzw. sind Rinnen für den Aalaufstieg integriert.
- „Aalgänge“ (Rohrleitungen mit Faschinen) für die Aalwanderung in den Wehrpfeilern (Funktionsfähigkeit nicht nachweisbar).

Ist - Zustand

Bestehende Fischpässe Staustufen Trier bis Lehmen

Staustufe Lehmen:

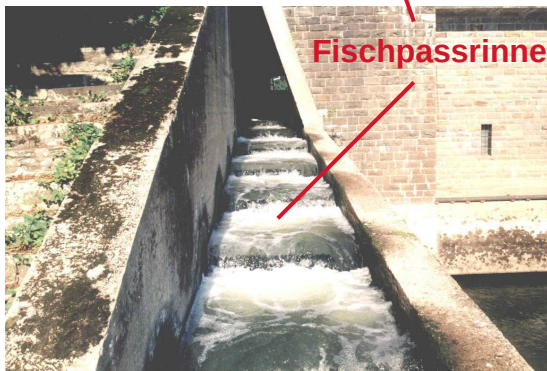
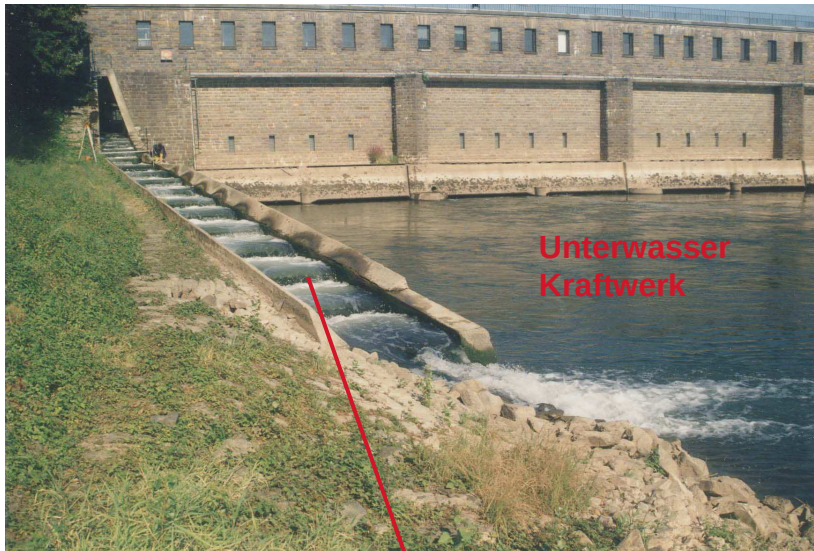


Mängel:

- Die Beckenabmessungen sind zu gering.
- Die Wasserspiegeldifferenzen sind zu hoch.
- Ungünstige Abflussverhältnisse.
- Zu hohe Turbulenzen in den Becken.
- Der Einstieg im Unterwasser ist ungünstig am Ufer und nicht in Flussmitte platziert.
- Bedingt durch die Breite der Mündung unzureichende Leitströmung in das Unterwasser – für Fische schlecht auffindbar.

Ist - Zustand

Bestehender Fischpass Staustufe Koblenz



- Beckenpass am rechten Ufer unter dem Zugang zum Kraftwerk hindurch in das Unterwasser des Kraftwerkes.

Mängel:

- Die Wasserspiegeldifferenz zwischen den Becken ist zu hoch.
- Die Mündung liegt zu weit im Unterwasser.
- Absturz an der Mündung; bei Niedrigwasser ist kein Aufstieg möglich

Konzept zur Wiederherstellung der Durchgängigkeit Mosel

- Stufe 1:** Die Staustufe Koblenz ist das „Tor“ zur Mosel, daher sollte in einem ersten Schritt hier eine Fischaufstiegsanlage errichtet werden, einschließlich geeigneter Einrichtungen zur Überprüfung der Funktionsfähigkeit und kontinuierlichen Erfolgskontrolle.
- Stufe 2:** Bau eines Schlitzpasses an der unmittelbar oberhalb gelegenen Staustufe Lehmen am Ufer, einschließlich geeigneter Einrichtungen zur Überprüfung der Funktionsfähigkeit und kontinuierlichen Erfolgskontrolle für einen Zeitraum von 2-5 Jahren.
- Stufe 3:** Auswertung der Kontrollen und gegebenenfalls Anpassung der Planungen für die weiteren oberhalb von Lehmen gelegenen Staustufen.
- Stufe 4:** Planung und Bau der gemäß Gesamtkonzeption vorgeschlagenen Fischaufstiegsanlagen sukzessive flussaufwärts an den oberhalb gelegenen Staustufen.
- Stufe 5:** Realisierung der Fischaufstiegsanlagen an allen Moselstaustufen von Koblenz bis Trier.

Konzept zur Wiederherstellung der Durchgängigkeit Mosel

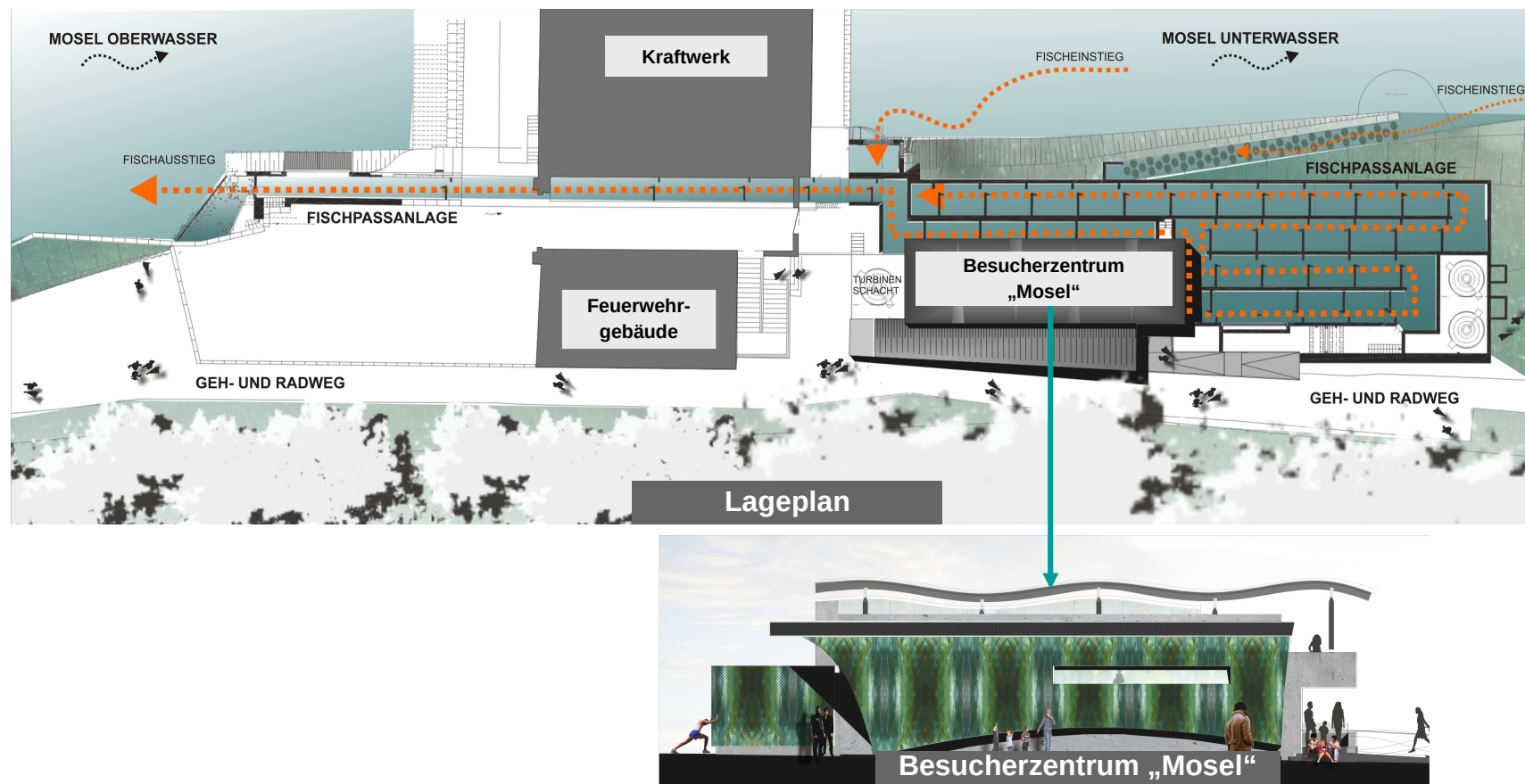
Stufe 1: Die Staustufe Koblenz ist das „Tor“ zur Mosel, daher sollte in einem ersten Schritt hier eine Fischaufstiegsanlage errichtet werden, einschließlich geeigneter Einrichtungen zur Überprüfung der Funktionsfähigkeit und kontinuierlichen Erfolgskontrolle.



**Spatenstich Fischaufstiegsanlage
Schleuse Koblenz am 14.04.2010**

Konzept zur Wiederherstellung der Durchgängigkeit Mosel

Fischaufstiegsanlage Koblenz



Rechtslage seit 01.03.2010

§ 34 Wasserhaushaltsgesetz - Durchgängigkeit oberirdischer Gewässer

- Die Neuerrichtung, wesentliche Änderungen und der Betrieb von Stauanlagen sind nur zulässig, wenn die ökologische Durchgängigkeit erhalten oder wiederhergestellt wird.
- Bestehende Anlagen sind nachzurüsten.
- Ausrichtung an den Bewirtschaftungszielen der WRRL auf Grundlage der Bewirtschaftungspläne und Maßnahmenprogramme.
- An den Stauanlagen an Bundeswasserstraßen, die von der WSV errichtet oder betrieben werden, führt die WSV die erforderlichen Maßnahmen im Rahmen ihrer Zuständigkeit nach dem Bundeswasserstraßengesetz hoheitlich durch.

Rechtslage seit 01.03.2010

- Das Genehmigungsverfahren richtet sich nach Bundeswasserstraßengesetz einschließlich Einvernehmen zu Wasserwirtschaft und Landeskultur.
WSD - Planfeststellungsbehörde
- Die Fischwechselanlagen sind Zubehör der Bundeswasserstraße.
WSA - Verkehrssicherungspflicht, Zuständigkeit für Bau und Unterhaltung
- Technische Regelwerke werden durch den Bund unter Beteiligung der Länder auf der Basis bereits vorhandene Regelwerke erarbeitet.
- Gemäß BNatSchG stehen der Anerkennung von Maßnahmen in Maßnahmenprogrammen im Sinne des Wasserhaushaltsgesetzes als Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen nicht entgegen.
Der Bau von Fischwechselanlagen kann als Ausgleichs- und Ersatzmaßnahme anerkannt werden.

Rechtslage seit 01.03.2010

Anpassung der Vereinbarung zwischen dem Land RLP und der WSV



ÖFFENTLICH-RECHTLICHE VEREINBARUNG

zwischen

dem Land Rheinland-Pfalz
vertreten durch das
Ministerium für Umwelt, Forsten und
Verbraucherschutz
Kaiser-Friedrich-Straße 1
55116 Mainz

und

der Bundesrepublik Deutschland
vertreten durch die
Wasser- und Schifffahrtsdirektion Südwest
Brucknerstraße 2
55127 Mainz

■ Genehmigungsverfahren

■ Planung, Errichtung der Fischwechsellanlagen

■ Unterhaltung der Fischwechsellanlagen

■ Anerkennung als Ausgleichs- und Ersatzmaßnahme

■ Kosten

Ausblick

Neben dem Bau der 2. Schleusen an der Mosel von Koblenz bis Trier ...



... ist gleichermaßen der Bau der Fischaufstiegsanlagen von Koblenz bis Trier gesichert.

Ausblick

Neben dem Bau der 2. Schleusen an der Mosel von Koblenz bis Trier ...



... ist gleichermaßen der Bau der Fischaufstiegsanlagen von Koblenz bis Trier gesichert .

ANNEXE 3

RESOLUTION

**der Parlamentarier
des Großherzogtums Luxemburg,
von Rheinland-Pfalz
und dem Saarland**

zum beschleunigten Ausbau der Moselschleusen

Die Großregion Saar-Lor-Lux ist zur Sicherung ihrer Versorgung mit Rohstoffen wie Importkohle, Erze und Schrott auf gut ausgebaute und leistungsfähige Wasserstraßen von Mosel und Saar existenziell angewiesen.

Mit über 20 Prozent Anteil am gesamten Güterverkehrsaufkommen ist die Binnenschifffahrt allein für Rheinland-Pfalz und das Saarland der zweitwichtigste Verkehrsträger und damit ein bedeutender Faktor.

Derzeit werden über die Mosel jährlich ca. 14 bis 16 Mio. Tonnen an Gütern transportiert. Dies entspricht einer Kapazität von über 700.000 LKW-Transporten. Für die fast 50 Jahre alten Moselschleusen bedeutet dies schon jetzt eine Auslastung bis weit über die errechnete Kapazitätsgrenze. Eine angestrebte Reduzierung des Güterverkehrs auf der Straße durch eine Verlagerung auf die Wasserstraße ist unter diesen Restriktionen nur schwer umsetzbar.

Der Ausfall auch nur einer Schleuse würde den Transportverkehr an der Mosel zum völligen Stillstand bringen mit unvorhersehbaren Folgen insbesondere für die Unternehmen der Stahlindustrie und der Energiewirtschaft der anliegenden Länder.

Infolge des auslaufenden Kohlebergbaus an der Saar im Jahre 2012 dürfte sich Schätzungen zufolge der Bedarf an zusätzlicher Importkohle allein für die saarländischen Kohlekraftwerke um rund 3,7 Mio. Tonnen pro Jahr erhöhen. Bei Auslastung vorhandener Transportkapazitäten auf Straße und Bahn dürfte auf die Binnenschifffahrt eine Größenordnung von rund 2. Mio. Tonnen pro Jahr zusätzlich entfallen, ein Volumen, das infolge der beschränkten Schleusenkapazitäten an der Mosel kaum zu bewältigen sein dürfte.

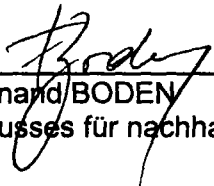
Diese Tatsache ist allgemein bekannt.

Umso unverständlicher erscheint es, dass der Ausbau der Moselschleusen noch um weitere sieben Jahre auf das Jahr 2032 verlängert werden soll.

Die Parlamentarier der angrenzenden Länder von Luxemburg, Rheinland-Pfalz und dem Saarland wenden sich entschieden gegen eine Verzögerung bzw. zeitliche Verschiebung der laufenden Maßnahmen. Vielmehr plädieren sie dafür, den Ausbau der Moselschleusen noch vor das Jahr 2025 als Enddatum vorzuziehen.

Mit dieser Resolution wenden sich die Parlamentarier an die Regierungen von Rheinland-Pfalz und dem Saarland, die Regierung des Großherzogtums Luxemburg, die Regierung der Bundesrepublik Deutschland sowie die EU-Kommission, alles in ihren Möglichkeiten stehende zu unternehmen, damit der Ausbau der Moselschleusen beschleunigt durchgeführt werden kann.

Parlament des Großherzogtums Luxemburg


Fernand BODEN

- Präsident des Ausschusses für nachhaltige Entwicklung -

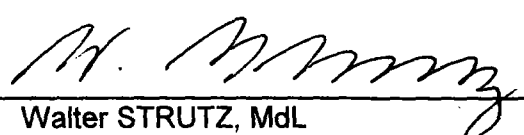
Landtag Rheinland-Pfalz
für die SPD-Fraktion


Bettina BRÜCK, MdL

Landtag Rheinland-Pfalz
für die CDU-Fraktion


Bertrand ADAMS, MdL

Landtag Rheinland-Pfalz
für die FDP-Fraktion

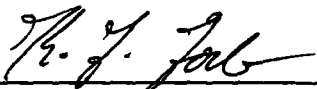

Walter STRUTZ, MdL

Landtag des Saarlandes


Wolfgang SCHUMACHER, MdL

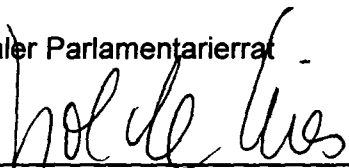
- Vorsitzender des Ausschusses für Wirtschaft und
Wissenschaft sowie Grubensicherheit -

Landtag des Saarlandes


Karl-Josef JOCHEM, MdL

- Vorsitzender des Ausschusses für Umwelt, Energie
und Verkehr -

Interregionaler Parlamentarierrat


Isolde RIES, MdL

- Präsidentin der Kommission III
Verkehr und Kommunikation -