



Schweizerische Eidgenossenschaft  
Confédération suisse  
Confederazione Svizzera  
Confederaziun svizra

Eidgenössisches Departement für  
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK

**Bundesamt für Verkehr BAV**

Referenz/Aktenzeichen: 012.21/2008-04-15/134

---

# **Bericht zur Schweizerischen Schifffahrtspolitik**

---

15. Juli 2008



Referenz/Aktenzeichen: 012.21/2008-04-15/134



# Inhaltsverzeichnis

<b>LISTE DER ABKÜRZUNGEN</b> .....	<b>5</b>
<b>DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE</b> .....	<b>7</b>
<b>1. EINLEITUNG</b> .....	<b>9</b>
<b>1.1. ALLGEMEINES UMFELD UND ZIELE DES BERICHTS</b> .....	<b>9</b>
<b>1.2. BISHERIGE SCHIFFFAHRTSPOLITIK</b> .....	<b>10</b>
<b>2. HEUTIGE SITUATION</b> .....	<b>13</b>
<b>2.1. RHEINSCHIFFFAHRT</b> .....	<b>13</b>
2.1.1. UMFELD.....	13
2.1.2. RAHMENBEDINGUNGEN – RECHTSGRUNDLAGEN .....	14
2.1.3. VOLKSWIRTSCHAFT .....	15
2.1.4. FÖRDERUNG DURCH DIE ÖFFENTLICHE HAND.....	21
2.1.5. UMWELT UND NACHHALTIGE ENTWICKLUNG .....	24
2.1.6. TECHNISCHE SICHERHEIT UND GEFAHRENABWEHR.....	26
<b>2.2. HOCHSEESCHIFFFAHRT</b> .....	<b>29</b>
2.2.1. UMFELD.....	29
2.2.2. RAHMENBEDINGUNGEN – RECHTSGRUNDLAGEN .....	30
2.2.3. VOLKSWIRTSCHAFT .....	31
2.2.4. FÖRDERUNG DURCH DIE ÖFFENTLICHE HAND.....	32
2.2.5. UMWELT UND NACHHALTIGE ENTWICKLUNG .....	33
2.2.6. TECHNISCHE SICHERHEIT UND GEFAHRENABWEHR.....	33
<b>2.3. BINNENSCHIFFFAHRT (IN DER SCHWEIZ UND AUF DEN GRENZGEWÄSSERN)</b> .....	<b>34</b>
2.3.1. UMFELD.....	34
2.3.2. RAHMENBEDINGUNGEN – RECHTSGRUNDLAGEN .....	35
2.3.3. VOLKSWIRTSCHAFT .....	37
2.3.4. FÖRDERUNG DURCH DIE ÖFFENTLICHE HAND.....	38
2.3.5. UMWELT UND NACHHALTIGE ENTWICKLUNG .....	39
2.3.6. TECHNISCHE SICHERHEIT UND GEFAHRENABWEHR.....	39
<b>3. PERSPEKTIVEN</b> .....	<b>41</b>
<b>3.1. RAHMENBEDINGUNGEN</b> .....	<b>42</b>
3.1.1. INFRASTRUKTUR .....	42
3.1.2. HAFENANLAGEN .....	43
3.1.3. BERUFLICHE AUSBILDUNG UND RAHMENBEDINGUNGEN.....	44
3.1.4. UMWELT .....	46
3.1.5. TECHNISCHE SICHERHEIT .....	48
3.1.6. GEFAHRENABWEHR.....	50
3.1.7. INTERNATIONALE ZUSAMMENARBEIT .....	50
<b>3.2. RHEINSCHIFFFAHRT</b> .....	<b>51</b>
<b>3.3. HOCHSEESCHIFFFAHRT</b> .....	<b>55</b>
<b>3.4. BINNENSCHIFFFAHRT</b> .....	<b>57</b>



Referenz/Aktenzeichen: 012.21/2008-04-15/134

<b>4.</b>	<b>SCHIFFFAHRTSPOLITIK .....</b>	<b>59</b>
<b>4.1.</b>	<b>LEITPRINZIPIEN .....</b>	<b>59</b>
<b>4.2.</b>	<b>UMSETZUNG .....</b>	<b>60</b>
	<b>ANHÄNGE.....</b>	<b>62</b>
1.	METHODIK .....	62
2.	FACTS & FIGURES .....	64
3.	LITERATUR.....	68
4.	WICHTIGSTE INTERNATIONALE KOMMISSIONEN FÜR DIE FLUSSSCHIFFFAHRT IN EUROPA.....	69
5.	KÜRZLICHE PARLAMENTARISCHE VORSTÖSSE ZU FRAGEN DER SCHIFFFAHRT .....	70



## Liste der Abkürzungen

ADN	Europäisches Übereinkommen über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf Binnenwasserstrassen
ADNR	Verordnung über die Beförderung von gefährlichen Gütern auf dem Rhein
AIS	<i>Automatic Identification System</i> (automatisches Schiffsidentifikationssystem)
BABS	Bundesamt für Bevölkerungsschutz
BAV	Bundesamt für Verkehr
BSG	Bundesgesetz über die Binnenschifffahrt (SR 747.201)
BSV	Binnenschifffahrtsverordnung (SR 747.201.1)
BWL	Bundesamt für wirtschaftliche Landesversorgung
CEMT	Europäische Konferenz der Verkehrsminister (2007 Umwandlung in das Internationale Verkehrsforum > FIT)
CIPAIS	<i>Commissione Internazionale per la Protezione delle Acque Italo-Svizzere</i>
CIPEL	<i>Commission internationale pour la protection des eaux du Léman</i>
COLREG	Übereinkommen über internationale Regeln zur Verhütung von Kollisionen auf See
CSI	<i>Container Security Initiative</i> (Containersicherheitsinitiative)
CSO	<i>Company Security Officer</i> (Reedereisicherheitsoffizier)
DK	Donaukommission
DWT	<i>Deadweight Ton</i> : Tragfähigkeit; Totalgewicht, bestehend aus Ladung, Bunker- und Schmieröl sowie Verpflegung, das ein Schiff bei Sommer-Freibord mitführen darf
ECDIS	<i>Electronic Chart Display and Information System</i> (elektronisches Kartendarstellungs- und Informationssystem)
EK	Europäische Kommission
EU	Europäische Union
FIT	<i>Forum international des transports</i> : Internationales Verkehrsforum (Nachfolgeorganisation der > CEMT, ab 2007)
GVK	Gesamtverkehrskonzeption
HBL	Hafenbahnen des Kantons Basel-Landschaft
HBS	Hafenbahnen des Kantons Basel-Stadt
IAO	Internationale Arbeitsorganisation
IGKB	Internationale Gewässerschutzkommission für den Bodensee
IKSR	Internationale Kommission zum Schutz des Rheins
IMB	<i>International Maritime Bureau</i>
IMO	<i>International Maritime Organization</i> (Internationale Seeschifffahrtsorganisation)
ISM	<i>International Safety Management</i>
ISPS	<i>International Ship and Port Facility Security</i> (Internationaler Code für die Gefahrenabwehr auf Schiffen und in Hafenanlagen)
LSVA	Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe



Referenz/Aktenzeichen: 012.21/2008-04-15/134

MA	Mannheimer Akte
MARPOL	Internationales Übereinkommen zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe
MEPC	<i>Marine Environment Protection Committee</i> (Ausschuss für den Schutz der Meeresumwelt)
MinVG	Bundesgesetz über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer (SR 725.116.2)
MLC	<i>Maritime Labour Convention</i> (Seearbeitsübereinkommen)
NAIADES	Integriertes europäisches Aktionsprogramm für die Binnenschifffahrt
OSPAR	Übereinkommen zum Schutz der Meeresumwelt des Nordost-Atlantiks
öV	Öffentlicher Verkehr
PFSO	<i>Port Facility Security Officer</i> (Hafensicherheitsoffizier)
RSD	Rheinschifffahrtsdirektion Basel
SAV	Verordnung über die Abgasemissionen von Schiffsmotoren auf schweizerischen Gewässern (SR 747.201.3)
SBV	Verordnung über Bau und Betrieb von Schiffen und Anlagen öffentlicher Schifffahrtsunternehmen (Schiffbauverordnung, SR 747.201.7)
SKI	Schutz Kritischer Infrastrukturen
SOLAS	<i>International Convention for the Safety of Life at Sea</i> (Internationales Übereinkommen zum Schutz des menschlichen Lebens auf See)
SPV	Sachplan Verkehr
SRH	Schweizerische Rheinhäfen
SSO	<i>Ship Security Officer</i> (Schiffssicherheitsoffizier)
STCW	<i>International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers</i> (Internationales Übereinkommen über Normen für die Ausbildung, die Erteilung von Befähigungszeugnissen und den Wachdienst von Seeleuten)
TEU	<i>Twenty Foot Equivalent Unit</i> : 20-Fuss-Einheit (20-Fuss-Container)
tkm	Tonnen-Kilometer
UKV	Unbegleiteter kombinierter Verkehr
UNECE	Wirtschaftskommission für Europa der Vereinten Nationen
UVEK	Eidg. Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation
VKV	Verordnung über die Förderung des kombinierten Verkehrs und des Transportes begleiteter Motorfahrzeuge (SR 742.149)
VOC-RL	<i>European Regulation regarding the reduction in the emissions of volatill organic compounds</i> (Europäische Richtlinie über die Begrenzung der Emissionen bei der Verwendung organischer Lösungsmittel)
VSSU	Verband der Schweizer Schifffahrtsunternehmen
WRRL	Europäische Wasserrahmenrichtlinie
ZKR	Zentralkommission für die Rheinschifffahrt



## Das Wichtigste in Kürze

---

*Der vorliegende Bericht gibt einen Überblick über den Stand der schweizerischen Schifffahrt und zeigt ihre Entwicklungsperspektiven auf. Der Bericht beantwortet verschiedene parlamentarische Vorstösse zu dieser Frage.*

*Der Bericht gliedert sich in drei Teile:*

- Die **heutige Situation** der Schweizer Schifffahrt (Kapitel 2);
  - Die **Perspektiven** für die Schifffahrt (Kapitel 3);
  - Die **Leitlinien für eine künftige schweizerische Schifffahrtspolitik und Massnahmen zur Umsetzung** (Kapitel 4).
- 

Die Schifffahrt ist ein Schlüsselement im Transportsystem.

Der weltweite Gütertausch wäre ohne die Hochseeschifffahrt undenkbar. Ein wesentlicher Teil unserer Landesversorgung ist von ihr abhängig. Die **Schweizer Hochseeflotte** besteht gegenwärtig aus 33 Schiffen (Schüttgut- und Containerfrachter, Tankschiffe). Sie wurde in den vierziger Jahren gegründet. Ihren Aufschwung verdankt sie einem originellen und wirksamen Bürgschaftssystem (Darlehen, für welche die Eidgenossenschaft die Garantie übernimmt). Dieses System ermöglichte die Erneuerung der Flotte mit modernen und wettbewerbsfähigen Schiffen und funktioniert noch heute.

Ein anderes Element der Transportkette ist die **Flussschifffahrt**. Der Rhein besitzt eine besondere Bedeutung für die Schweiz, denn über diese Wasserstrasse ist unser Land direkt mit dem Meer verbunden. Dieser Meerzugang der Schweiz ist seit langem gesichert: Er beruht auf dem Prinzip der Schifffahrtsfreiheit, wie sie anlässlich des Wiener Kongresses proklamiert und 1868 mit der Mannheimer Akte festgeschrieben wurde. Der Rhein hatte als Wasserstrasse einen beachtlichen Aufschwung zu verzeichnen. Er ist heute, zusammen mit den Basler Häfen, eine wichtige Infrastruktur für die Handelsbeziehungen der Schweiz.

Die Eidgenossenschaft stellte ihr Interesse an der Schifffahrt seit jeher unter Beweis, ihrem Wirkungsbereich und den geographischen Gegebenheiten angemessen. Auf pragmatische Weise **unterstützt und fördert der Bund die Entwicklung dieses Sektors nach den jeweiligen politischen und wirtschaftlichen Bedürfnissen**. Die Unterstützung erfolgt sowohl auf internationaler Ebene als auch über Investitionshilfen für die Infrastruktur und mittels gezielten Subventionen an die Transportunternehmer.

**Auf internationaler Ebene** ist die Schweiz vollwertiges Mitglied der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR). Die Handlungsfelder erstrecken sich hauptsächlich auf die Verkehrsregelung, die Sicherheit und den Umweltschutz. Die Zuständigkeiten dieser Kommission werden hin und wieder von der Europäischen Union in Frage gestellt. Dennoch bleibt die ZKR die unbestrittene Autorität für die Angelegenheiten der Rheinschifffahrt, und die Schweiz unterstützt sie dabei. Ausserdem ist die Schweiz in anderen internationalen Gremien (IMO<sup>1</sup>, UNECE<sup>2</sup>) vertreten und ist an den zwischenstaatlichen Konferenzen (Internationales Verkehrsforum FIT; Nachfolgeorganisation der CEMT) in diesem Bereich vertreten.

Die Eidgenossenschaft **fördert die Schifffahrt finanziell** beachtlich und wird dies auch weiterführen. Der Bund übernimmt dabei eine Investitionsgarantie für die Schweizer Hochseeflotte (Rahmenkredit in der Höhe von 1,1 Milliarden Franken bis 2017). Dieses Bürgschaftssystem hat bis heute keine

---

<sup>1</sup> IMO: Internationale Seeschifffahrtsorganisation

<sup>2</sup> UNECE: Wirtschaftskommission für Europa der Vereinten Nationen



Referenz/Aktenzeichen: 012.21/2008-04-15/134

tatsächlichen Kosten verursacht. In den Ausbau der Flusstrecken (Rhein) investierte der Bund bisher 170 Millionen Franken (Beseitigung von Hindernissen, Schleusen). In letzter Zeit genossen besonders die Schweizer Rheinhäfen mit ihren Umschlagsterminals massgebliche Unterstützung. Im Rahmen der Verlagerungspolitik der Güter von der Strasse auf die Schiene fördert der Bund die Rheinschifffahrt indirekt: Container welche die Schweiz auf dem Rhein erreichen, erhalten für ihren Nachlauf auf der Schiene vergleichsweise hohe Betriebsabgeltungen.

## Die zukünftige Schifffahrtspolitik der Schweiz

Ausgehend von diesen Erwägungen schlägt der Bundesrat eine Schifffahrtspolitik vor, die auf dem bisher Erreichten aufbaut. Sie konzentriert sich auf die strategisch bedeutsame **Rheinschifffahrt und die Hochseeschifffahrt**.

Der Bundesrat befürwortet **eine pragmatische Politik, die sich**

- **an den Bedürfnissen des Landes ausrichtet,**
- **mit den bestehenden Politiken (Volkswirtschafts-, Versorgungs- und Verkehrspolitik) in Einklang steht,**
- **auf praxiserprobten Massnahmen beruht und**
- **im internationalen Umfeld integriert ist.**

Diese Politik beinhaltet im Wesentlichen die folgenden drei Ebenen:

- **Logistische Transportkette auf dem Rhein optimieren**, mit dem Ziel einer noch verstärkten intermodalen Integration. Um die angestrebten Ziele im Güterverkehr zu unterstützen, liegt ein besonderer Schwerpunkt auf der Optimierung der Rahmenbedingungen für Frachttransporte auf dem Rhein (Beseitigung von Engpässen und Verbesserung der Logistikkette).
- **Sicherheitsniveau aufrecht erhalten bzw. verbessern**, insbesondere im Bereich der Gefahrguttransporte. Hohe Sicherheitsbestimmungen tragen ausserdem dazu bei, die Schifffahrt als vorbildlichen Verkehrsträger im Hinblick auf die Umweltbilanz zu positionieren.
- **Sicherstellen, dass die Schweizer Schifffahrt weiterhin vom freien Meerzugang profitieren und in einem optimalen rechtlichen Rahmen operieren kann**. Beibehaltung und wenn nötig Verstärkung der Schweizer Präsenz bei verschiedenen internationalen Organisationen, die für die Schifffahrt zuständig sind (ZKR, IMO, UNECE). Über den Einsitz in diesen Gremien kann die Schweiz sicherstellen, dass ihre Interessen berücksichtigt werden. Und sie kann Einfluss auf die Ausgestaltung der international anwendbaren Bestimmungen für die Rheinschifffahrt und die Hochseeschifffahrt nehmen.



# 1. Einleitung

## 1.1. Allgemeines Umfeld und Ziele des Berichts

### **Die Schifffahrt: ein sicherer und umweltschonender Verkehrsträger**

Die Schifffahrt ist zusammen mit der Schiene der sicherste und umweltschonendste Verkehrsträger. Mit ihrem Beitrag zum wirtschaftlichen Aufschwung und der im Verhältnis schwachen Umweltbelastung, die sie verursacht, passt dieses Transportmittel gut in den Rahmen einer auf Nachhaltigkeit ausgerichteten Politik. Die Leistungen der Schifffahrt sind vor allem in den Bereichen Sicherheit und Verschmutzung<sup>3</sup> beeindruckend.

### **Die Schifffahrt ist Teil des Verkehrssystems und damit des Wirtschaftssystems**

Für die Schweiz ist die wirtschaftliche und kommerzielle Bedeutung der Hochseeschifffahrt und der Binnenschifffahrt erwiesen; das trifft vor allem für die Flotte unter Schweizer Flagge und die Waren, die auf dem Rhein befördert werden, zu. Die schiffbaren Verkehrswege sind tragende Teile des Verkehrssystems, obwohl in der Schweiz die Beförderung auf dem Wasser wert- wie volumenmässig im Vergleich mit der Schiene oder der Strasse von geringerer Bedeutung ist.

### **Die Schifffahrt ist ein Wachstumssektor**

Mit der Halbzeitrevision des Weissbuchs<sup>4</sup> der europäischen Kommission wurde bestätigt, dass die Bedeutung der wassergebundenen Transporte in Europa überproportional wächst, insbesondere nach der Erweiterung von 2004: Vor allem die Küstenschifffahrt, aber auch die Binnenschifffahrt haben ein hohes Wachstumspotenzial. Zwischen 1997 und 2004 wuchs beispielsweise in Belgien die Binnenschifffahrt im Güterverkehr (in tkm) um rund 50%.

### **Verstärkte Bestrebungen zur Förderung der Schifffahrt auf europäischer Ebene**

Die Schweiz ist Mitglied der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR) und aufgrund ihrer geopolitischen Lage in das europäische Verkehrssystem integriert. Sie verfolgt deshalb mit grossem Interesse die Überlegungen und Entwicklungen im Bereich der Schifffahrt in den umliegenden Ländern, wie zum Beispiel die Bestrebungen der Europäischen Union (EU) zur Förderung der Transporte auf dem Wasserweg<sup>5</sup>. Falls sich diese Transportart in unseren Nachbarstaaten tatsächlich in wesentlichem Mass entwickeln sollte, hätte dies mittel- bis langfristig Auswirkungen nicht nur auf unser Verkehrssystem, sondern auch auf wirtschaftlicher und politischer Ebene.

### **Bericht Schifffahrtspolitik: Beitrag zum *Sachplan Verkehr***

Der Bundesrat hat, analog zum 2004 verfassten Bericht zur Luftfahrt<sup>6</sup>, einen Bericht zum Stand der Schifffahrt und zu den Entwicklungsmöglichkeiten in diesem Bereich erstellt. Der vorliegende Bericht beantwortet gleichzeitig die parlamentarischen Vorstösse<sup>7</sup> zu diesem Thema und ist Referenz und

---

<sup>3</sup> Die gute Umweltverträglichkeit des Schiffstransports ist dennoch nicht ganz unumstritten und muss relativiert werden. Gemäss einer kürzlich durchgeführten Untersuchung der Internationalen Seeschifffahrtsorganisation (IMO, [air pollution from ships' emissions](#), 2008) wird aus Schweröl, das von den Hochseeschiffen verwendet wird, eine grosse Menge Schwefel- und Stickstoffdioxide freigesetzt.

<sup>4</sup> Europäische Kommission (Verkehr). *Weissbuch "Die europäische Verkehrspolitik bis 2010: Weichenstellungen für die Zukunft"*. [COM(2001) 370 endgültig], sowie *"Für ein mobiles Europa"* [COM(2006) 314 endgültig].

<sup>5</sup> Integriertes europäisches Aktionsprogramm für die Binnenschifffahrt NAIADES (Binnenschifffahrt: Massnahmen und Entwicklung in Europa).

<sup>6</sup> Bericht über die Luftfahrtspolitik der Schweiz 2004 (BBI 2005 1781).

<sup>7</sup> Vgl. Anhang 5.



Referenz/Aktenzeichen: 012.21/2008-04-15/134

Beitrag für den *Sachplan Verkehr*<sup>8</sup>. Auf der Basis einer Gesamtbeurteilung legt der Bundesrat die künftige Ausrichtung der Schifffahrtspolitik in groben Zügen dar.

## 1.2. Bisherige Schifffahrtspolitik

Die Schifffahrtspolitik der Eidgenossenschaft ist von Pragmatismus geprägt und vor allem wirtschaftlich begründet. In diesem Sinn gibt es keine eigentliche Schifffahrtspolitik. Die Schifffahrt als Verkehrsträger ist ein Instrument (Flotte, Infrastrukturen) im Dienst der wirtschaftlichen Interessen des Landes; dieses Instrument ist jedoch dadurch gekennzeichnet, dass es sich im Wesentlichen ausserhalb der Landesgrenzen befindet.

Wenn die Eidgenossenschaft bis heute auf eine Schifffahrtspolitik verzichtet hat, ist das mit der «geografischen Augenscheinlichkeit» der Schweiz zu erklären: Für das Bergland Schweiz ohne direkten Zugang zum Meer waren maritime Angelegenheiten lange unbedeutend. Dies änderte sich mit dem Zweiten Weltkrieg, als es darum ging, die Landesversorgung für den Krisenfall sicherzustellen. Deshalb fällt die Gründung der Schweizer Hochseeflotte in diesen Zeitraum.

Die Eidgenossenschaft unterstützt die unerlässlichen Instrumente zur Sicherstellung der Landesversorgung mit finanziellen und juristischen Massnahmen. Diese Unterstützung kann politische und diplomatische Formen annehmen (z.B. die Unterzeichnung von internationalen Abkommen). In diesem Fall übt die Eidgenossenschaft die Rolle der Verhandlungspartnerin, der Unterstützerin und Koordinatorin aus.

### **Die Hochseeschifffahrt hat eine wichtige wirtschaftliche Bedeutung**

Obwohl die Schweiz ein Binnenland ist, unterhält sie seit dem Zweiten Weltkrieg aus versorgungspolitischen Gründen eine Hochseeflotte. Die notrechtliche Rechtsgrundlage der Schweizer Flotte wurde nach dem Krieg ins ordentliche Recht überführt. Die Bedeutung der gegenwärtig 33 Schweizer Hochseeschiffe ist nicht zu unterschätzen, da mit ihnen in einem Krisenfall unserem Lande eine Tragfähigkeit von ungefähr 1 Million Tonnen zur Verfügung steht. Die auf hoher See unter Schweizer Flagge verkehrenden Schiffe haben somit eine versorgungs- und wirtschaftspolitische, jedoch keine allgemeine verkehrspolitische Bedeutung, steht doch in normalen Zeiten genügend Schiffsraum zur Verfügung.

Die internationale Schifffahrtsorganisation (IMO, eine spezialisierte Institution der UNO) schafft Regelungen für die Seeschifffahrt der beteiligten Staaten. Als Mitglied der IMO nimmt die Schweiz auf die Regulierungsmechanismen im Bereich der Hochseeschifffahrt (Sicherheit, Prävention Meeresverschmutzung, Haftpflichtfragen usw.) seit 1955 Einfluss. Die Europäische Union strebt nun ebenfalls die Mitgliedschaft in der IMO an. Dies, weil sie im Bereich der Hochseeschifffahrt selber auch tätig ist und für die Staatengemeinschaft entsprechende Richtlinien und Empfehlungen, namentlich im technischen Bereich und beim Meeresumweltschutz erlässt. Dadurch besteht die Gefahr, dass weltweit unterschiedliche Standards entstehen.

Im maritimen Kontext ist auch die Internationale Arbeitsorganisation (IAO) in Genf für die Schweizer Seeschifffahrt von Bedeutung. Seit ihren Anfängen hat die IAO Konventionen und Empfehlungen im Bereich der Arbeitsrechte der Seeleute erlassen. Im Bewusstsein, dass der Beruf der Seeleute zu einer der am stärksten globalisierten Tätigkeiten gehört, hatte die Organisation erkannt, dass internationale Regelungen zum Schutz der Arbeitnehmer unerlässlich sind. Im Jahre 2006 hat sie ein umfassendes Seearbeitsübereinkommen angenommen, welches die rund 60 geltenden Konventionen und Empfehlungen ablösen soll. Das Übereinkommen ist bisher erst von einer kleinen Anzahl Staaten ratifiziert worden, was wohl der äusserst umfangreichen Regelung zuzuschreiben ist. Die Schweiz

---

<sup>8</sup> Eidg. Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK. [Sachplan Verkehr, Teil Programm](#). Bern, April 2006.



Referenz/Aktenzeichen: 012.21/2008-04-15/134

prüft zur Zeit die Übereinstimmung mit dem nationalen Recht und bereitet die Ratifikation vor. Die EU-Staaten beabsichtigen, das Seearbeitsübereinkommen bis zum Jahre 2010 zu ratifizieren.

### **Der Rhein: Zugang der Schweiz zum Meer**

Der Zugang der Schweiz zum Meer ist neben Schiene und Strasse vor allem über den Rhein zwischen Basel und Rotterdam gesichert. Diese Wasserstrasse – die wichtigste in Europa – ist gleichzeitig auch ein wesentlicher Bestandteil für die Versorgung und die Handelsbeziehungen der Schweiz. Für die Schweiz hat die Grossschifffahrt auf dem Rhein eine hohe Bedeutung. Auf dem Streckenabschnitt zwischen Basel und Rheinfelden werden viele Massengüter und Erdölprodukte befördert und umgeschlagen.

Für den alpenquerenden Verkehr durch die Schweiz sind die Schweizerischen Rheinhäfen als End-/Ausgangspunkte der europäischen Rheinschifffahrt von strategischer Bedeutung. Die Einbettung der Binnenschifffahrt in den europäischen kombinierten Verkehr begünstigt eine verstärkte und kostengünstige Verlagerung auf nicht-strassengebundene Transporte.

Die öffentliche Hand unterstützt den Güterverkehr finanziell mit bedeutenden Beträgen. Diese sind jedoch von Jahr zu Jahr unterschiedlich. Bei der Rheinschifffahrt kann es sich sowohl um Direktzahlungen an den Ausbau des Wasserwegs handeln (Vertiefung des Flussbetts, Schleusen) als auch um Anreize in Form von Subventionen an Unternehmen im Güterverkehr oder von Beiträgen an den Bau von Umschlagterminals für den kombinierten Verkehr.

Der Hauptplayer in der Rheinschifffahrt ist die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR). Mitgliedstaaten der ZKR sind neben der Schweiz Frankreich, Deutschland, Niederlande und Belgien. Die Rheinschifffahrt ist für die Schweiz sowohl aus verkehrspolitischen als auch aus volkswirtschaftlichen und versorgungspolitischen Gründen von grosser Wichtigkeit. Die Beibehaltung einer starken und wirkungsvollen Zentralkommission für die Rheinschifffahrt liegt daher im Interesse unseres Landes.

### **Proaktive Politik der Europäischen Union zur Förderung der Schifffahrt**

Die Europäische Union misst den Anforderungen und den Entwicklungspotentialen des Schiffsverkehrs besondere Bedeutung zu. Das bewies sie mit der Europäischen Konferenz der Verkehrsminister (CEMT)<sup>9</sup>.

Angesichts der Schwierigkeiten, finanzierbare Lösungen zur Entlastung der Landtransporte (Strasse, Schiene) aufzuzeigen, lancierte die Europäische Kommission das Programm zur Förderung der Binnenschifffahrt (NAIADES). Das Programm enthält eine Vielzahl von Unterstützungsmassnahmen betreffend *Märkte, Flotte, Beschäftigung, Qualifizierung, Infrastruktur* und *Image*<sup>10</sup>. Die Umsetzung soll zwischen 2006 und 2013 erfolgen. Das Programm der EU-Kommission umfasst insgesamt 14 in Massnahmen eingeteilte Aktionen, welche den legislativen, technischen und operativen Bereich betreffen.

Die Europäische Gemeinschaft beteiligt sich verstärkt an der gesetzlichen Regelung der Binnenschifffahrt. Sie arbeitet vermehrt mit der ZKR sowie der Donaukommission (DK) zusammen. Die Bedeutung der Binnenschifffahrt im Gesamtverkehr wurde bereits im Weissbuch zur Gemeinsamen Verkehrspolitik von 2001 hervorgehoben: im Mittelpunkt stand die bessere Vernetzung von Hochseeschifffahrt, Binnenschifffahrt und Schienenverkehr. Ebenso gehörte der Aufbau der so genannten Meeresautobahnen (*motorways of the sea*) für den Kurzstreckenseeverkehr resp. die

---

<sup>9</sup> *Les actions récentes de la CEMT dans le domaine des transports par voies navigables* [CEMT - Konferenz in Bukarest, 14.9.2006]. 2007 wurde die CEMT vom Internationalen Verkehrsforum (FIT) als Nachfolgeorganisation abgelöst.

<sup>10</sup> Europäische Kommission (Verkehr). *Integriertes Europäisches Aktionsprogramm für die Binnenschifffahrt «NAIADES»*.



Referenz/Aktenzeichen: 012.21/2008-04-15/134

Küstenschifffahrt und die Vernetzung mit den Häfen und dem Hinterland dazu<sup>11</sup>. Der Ausbau des Kurzstreckenseeverkehrs kann darüber hinaus dazu beitragen, die Zunahme der Gütertransporte auf der Strasse einzudämmen. Er kann auch für eine besser ausgewogene Verteilung des Verkehrs auf die verschiedenen Verkehrsträger sorgen, helfen Engpässe zu umgehen und die nachhaltige Entwicklung und die Sicherheit zu fördern.

### **Die Binnenschifffahrt in der Schweiz ist bedeutend im touristischen und Freizeitverkehr**

Innerhalb unserer Landesgrenzen sind die schiffbaren Wasserwege nicht Gegenstand einer eigentlichen Verkehrspolitik. Das erklärt sich wiederum mit den vorhandenen geografischen Einschränkungen (Topografie mit grossen Gefällen) einerseits, andererseits aber auch mit den vorrangigen Zielsetzungen, die das natürliche Wassersystem in der Schweiz zu erfüllen hat. Die Gewässer (Seen und Flüsse) dienen in erster Linie der Energieerzeugung (Wasser- und Kernkraftwerke) und Erholungszwecken (Vergnügungsschifffahrt, Tourismus). Darüber hinaus sind aquatische Lebensräume sehr empfindliche Ökosysteme und geniessen deshalb einen hohen Schutz.

Neben der Energie- und Umweltpolitik greift die Eidgenossenschaft<sup>12</sup> auch über die Unterstützung der Personenbeförderung auf den Schweizer Seen in die Schifffahrt ein, dieses Mal jedoch im Rahmen ihrer Verkehrspolitik. Diese Unterstützung erfolgt über punktuelle und subsidiäre Massnahmen: Es handelt sich dabei um die Subventionierung des Regionalverkehrs (Direktzahlungen an die Schifffahrtsgesellschaften). Es ist jedoch zu berücksichtigen, dass mit den Sparanstrengungen der öffentlichen Hand die Unterstützung der Schifffahrtsunternehmen zunehmend unter Druck gerät.

Der Bund überwacht den Unterhalt und den Ausbau sowohl der Schiffwege wie der Flotte. In diesem Zusammenhang legt die Eidgenossenschaft als Regulator die Rahmenbedingungen für die Schifffahrt auf den Binnengewässern (Erteilung von Bewilligungen, Erlass der Sicherheits- und der Verkehrsvorschriften usw.) in der Schweiz und im Ausland fest.

In der Schweiz ist die Binnenschifffahrt vor allem im öffentlichen Personenverkehr, im Tourismus und im Freizeitbereich wichtig. Aus diesem Grund sind grosse Teile der Schifffahrt auf den Schweizer Seen integraler Bestandteil des öV-Systems und teilweise gar abgeltungsberechtigt.

Die Binnenschifffahrt kann für den Güterverkehr grundsätzlich eine wichtige Rolle spielen. Sie ist insbesondere als wirtschaftliche und umweltfreundliche Alternative zum überlasteten Strassenverkehrstransport beizuziehen beziehungsweise weiter zu entwickeln<sup>13</sup>. Aufgrund der topografischen Gegebenheiten hat die Binnenschifffahrt in der Schweiz für den Güterverkehr jedoch nur im Rahmen der internationalen Rheinschifffahrt bis zu den Rheinhäfen unterhalb von Rheinfelden Bedeutung. Die anderen schweizerischen Binnengewässer werden nur beschränkt für den Güterverkehr genutzt (z.B. für Transporte von Baustoffen wie Kies).

---

<sup>11</sup> *Programm zur Förderung des Kurzstreckenseeverkehrs* [KOM (2003) 155 endg.] sowie *Mitteilung der Kommission an den Rat, das Europäische Parlament, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen über den Kurzstreckenseeverkehr* [KOM(2004) 453 endg.].

<sup>12</sup> Fragen, die die Schifffahrt betreffen, sind Sache des Bundes [Art. 87 BV: «Die Gesetzgebung über den Eisenbahnverkehr, die Seilbahnen, die Schifffahrt sowie über die Luft- und Raumfahrt ist Sache des Bundes.»].

<sup>13</sup> In den Sachzielen des Eidgenössischen Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK ist die Schifffahrt mit ihren entsprechenden Komponenten denn auch im Rahmen der verkehrspolitischen Grundsätze und Zielsetzungen ein integraler Bestandteil. Speziell erwähnt wird die Rolle der Schifffahrt als Verkehrsverlagerungsinstrument im Bereich des kombinierten Verkehrs. [Organisationsverordnung für das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation, SR 172.217.1].



## 2. Heutige Situation

### 2.1. Rheinschifffahrt

#### 2.1.1. Umfeld

Die grosse Bedeutung der Grossschifffahrt auf dem Rhein geht auf die Schlussakte des Wiener Kongresses von 1815 zurück. Darin wurde unter anderem der Grundsatz der Schifffahrtsfreiheit auf internationalen Gewässern festgeschrieben.

#### **Die Schweiz hat einen garantierten freien Zugang zum Meer**

Zur Durchsetzung und Überwachung dieser Schifffahrtsfreiheit wurde die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR)<sup>14</sup> gegründet. Diese hielt bereits 1816 ihre erste Sitzung in Mainz ab. 1831 wurde die Mainzer Akte angenommen. Die Mainzer Akte konkretisierte die Schifffahrtsfreiheit und enthielt grundsätzliche sowie verordnungsrechtliche, insbesondere polizeiliche Bestimmungen für die Rheinschifffahrt. Um den zwischenzeitlich eingetretenen technischen, wirtschaftlichen und politischen Entwicklungen Rechnung zu tragen, wurde am 17. Oktober 1868 die Mannheimer Akte<sup>15</sup> (MA) verabschiedet. Die noch heute gültige, mittels verschiedener Zusatzprotokolle aktualisierte MA umschreibt in Art. 1 die Schifffahrtsfreiheit folgendermassen:

*„Die Schifffahrt auf dem Rhein und seinen Ausflüssen von Basel bis in das offene Meer soll, sowohl aufwärts als abwärts, unter Beachtung der in diesem Vertrage festgesetzten Bestimmungen und der zur Aufrechterhaltung der allgemeinen Sicherheit erforderlichen polizeilichen Vorschriften, den Fahrzeugen aller Nationen zum Transport von Waren und Personen gestattet sein. Abgesehen von diesen Vorschriften soll kein Hindernis, welcher Art es auch sein mag, der freien Schifffahrt entgegengesetzt werden...“.*

#### **Als vollwertiges Mitglied der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR) besitzt die Schweiz ein Vetorecht**

Somit garantierte die Mannheimer Akte der Schweiz den freien und unentgeltlichen Zugang zum Meer und schaffte einen integrierten Markt mit gleichlautenden Vorschriften für alle ZKR-Mitgliedstaaten (Schweiz, Frankreich, Deutschland, Niederlande und Belgien). Zudem wird statuiert, dass einstimmige Beschlüsse bindend sind (Art. 46), was *de facto* bedeutet, dass jeder Mitgliedstaat über ein Vetorecht verfügt. Somit kann die Schweiz auf dem gesamten Rhein unterhalb Basels gleichwertig mit den anderen Staaten mitreden und -bestimmen.

Dank diesen Rahmenbedingungen und der hervorragenden Arbeit der ZKR hat die Rheinschifffahrt einen unwahrscheinlichen Aufschwung erlebt. So werden auf dem Rhein über 70% aller gesamt-europäischen Wasserstrassentransporte abgewickelt.

#### **Die EU wird zunehmend zur Konkurrenz der ZKR**

Die fachliche und vor allem die alleinige Gesetzgebungskompetenz der ZKR auf dem Rhein wird jedoch bei der Europäischen Union (EU) zunehmend hinterfragt. Dies umso mehr, als alle Mitgliedstaaten, ausser der Schweiz, EU-Mitglieder sind. Das führt zu Spannungen zwischen den beiden Organisationen. Dabei verhält sich die EU nicht immer konsequent: so hat sie auf dem Gebiet der Bauvorschriften die Rheinschiffsuntersuchungsordnung<sup>16</sup> praktisch unverändert übernommen, aber eigene, von denjenigen der ZKR abweichende Abgasvorschriften erlassen. Auf dem Gebiet der

<sup>14</sup> Über die Aufgaben und Kompetenzen der ZKR, siehe Kapitel 2.1.2.

<sup>15</sup> SR 0.747.224.101

<sup>16</sup> SR 747.224.131 (weder in der AS noch in der SR publiziert, beim BBL aber als Separatdruck erhältlich)



Referenz/Aktenzeichen: 012.21/2008-04-15/134

Beförderung gefährlicher Güter begnügt sich die EU mit einem Verweis in ihrer Gefahrgutrahmenrichtlinie auf ein Übereinkommen der UNECE<sup>17</sup> (Europäisches Übereinkommen über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf Binnenwasserstrassen, ADN) und verzichtet auf eigene oder einen Verweis auf bestehende entsprechende Vorschriften der ZKR (Vorschriften über die Beförderung gefährlicher Güter auf dem Rhein, ADNR).

### **Daneben gibt es noch weitere Akteure mit begrenztem Einfluss**

Die ZKR und die EU sind die beiden Hauptakteure auf dem Gebiet der europäischen Binnenschifffahrt. Daneben gibt es aber noch andere Stromkommissionen<sup>18</sup> wie die Donau-, Mosel- oder Savakommission. Im Unterschied zur Mosel- und Savakommission kann die Donaukommission keine die Regierungen bindenden Beschlüsse fassen.

Ein wesentlicher Akteur der europäischen Binnenschifffahrt ist auch die UNECE. Dieser Organisation gehören alle europäischen Staaten, die USA, Kanada sowie einige weitere Länder an. Im Bereich der Binnenschifffahrt ist diese Organisation vor allem im Gefahrguttransport von grosser Bedeutung. So ist am 29. Februar 2008 die europäische Übereinkunft des Transports gefährlicher Güter auf dem Wasserweg (ADN) in Kraft getreten und damit für die Unterzeichner- und EU-Mitgliedstaaten verbindlich geworden. Neben dem ADN hat die UNECE eine Vielzahl von Empfehlungen verabschiedet, die mehrheitlich den Bestimmungen der ZKR entsprechen.

## **2.1.2. Rahmenbedingungen – Rechtsgrundlagen**

Die ZKR verfügt auf dem Rhein unterhalb Basels über die ausschliessliche Kompetenz für den Erlass von Vorschriften für die Binnenschifffahrt. Die Vorschriften gelten jedoch grundsätzlich nur für die Schiffe selbst, erstrecken sich somit weder auf den Uferbereich noch auf die Hafenanlagen.

### **Die Schweizerische Rheinhäfen (SRH) haben die zentrale Rolle beim Vollzug der ZKR-Beschlüsse**

Die im Rahmen der ZKR verabschiedeten gesetzgeberischen Beschlüsse sind von allen Mitgliedstaaten gleichlautend und gleichzeitig in nationales Recht zu überführen. In der Schweiz erfolgt die Inkraftsetzung nach Art. 28 des Bundesgesetzes über die Binnenschifffahrt (BSG)<sup>19</sup> mittels Verordnung des Eidg. Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) oder des Bundesamts für Verkehr (BAV). Der Vollzug dieser Vorschriften obliegt den Kantonen. Diese haben mittels Interkantonalen Vereinbarung zwischen den Kantonen Basel-Stadt, Basel-Landschaft und Aargau in Rheinschiffahrts- und Hafenangelegenheiten<sup>20</sup> ihre Zuständigkeiten im Vollzug bundesrechtlicher Rheinschiffahrtvorschriften den Schweizerischen Rheinhäfen (SRH)<sup>21</sup> übertragen. So sind die SRH insbesondere Schifffahrtspolizeibehörde, Schiffsuntersuchungskommission, Schiffseichamt, Patentprüfungskommission sowie Bewilligungsinstanz für sämtliche Bauten (inkl. Bahnanlagen) im Hafengebiet. Dies erklärt die grosse Bedeutung der SRH auf dem Gebiet der schweizerischen Rheinschifffahrt.

### **Das Regelwerk der ZKR ist insbesondere in den Bereichen Sicherheit und Umweltschutz vorbildlich**

---

<sup>17</sup> Wirtschaftskommission für Europa der Vereinten Nationen

<sup>18</sup> Siehe Anhang 3 (Wichtigste internationale Kommissionen für die Flussschifffahrt in Europa)

<sup>19</sup> SR 747.201

<sup>20</sup> SR 747.224.012

<sup>21</sup> Mittels Staatsvertrag haben die Rheinhäfen der Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft per 1. Januar 2008 die Schweizerischen Rheinhäfen (SRH) gegründet (die bisherige Rheinschiffahrtsdirektion (RSD) wurde aufgelöst).



Referenz/Aktenzeichen: 012.21/2008-04-15/134

Dank ihrer jahrzehntelangen Erfahrung ist es der ZKR gelungen, ein umfassendes Regelwerk aufzubauen und ständig zu aktualisieren, das für die gesamteuropäische Binnenschifffahrt Vorbildcharakter hat. Diese Vorschriften gewährleisten eine hohe Sicherheit und beinhalten auch strenge Vorschriften zum Schutze der Umwelt. Diese Vorschriften wurden von verschiedenen Stromkommissionen und der EU ganz oder zumindest teilweise übernommen. Damit geht eine Harmonisierung der europäischen Vorschriften einher, eine Entwicklung, die die ZKR aktiv unterstützt und bei der sie eine führende Rolle beansprucht, was jedoch Konfliktpotenzial schafft.

### **Einschränkung der Schifffahrtsfreiheit**

Um den Rhein tatsächlich befahren zu dürfen, müssen die Schiffe einerseits den Vorschriften der ZKR entsprechen und andererseits über eine Rheinschifffahrtzugehörigkeitsurkunde verfügen. Die Einhaltung der ZKR-Vorschriften wird mittels des sogenannten Schiffsattestes bestätigt. Dieses wird von einer rheinischen Schiffsuntersuchungskommission ausgestellt, wenn das betreffende Schiff geprüft und für tauglich befunden worden ist.

Die Rheinschifffahrtzugehörigkeitsurkunde wurde im Jahre 1979 mittels Zusatzprotokoll Nummer 2<sup>22</sup> zur Mannheimer Akte eingeführt. Mit diesem Zusatzprotokoll wurde die Schifffahrtsfreiheit eingeschränkt und die Beförderung von Waren und Personen den zur Rheinschifffahrt gehörenden Schiffen vorbehalten. Diese Beschränkung der Schifffahrtsfreiheit erfolgte im Hinblick auf die Eröffnung des Main-Donau-Kanals im September 1992 und sollte die erwartete mittel- und osteuropäische Konkurrenz fernhalten (damals noch Staatshandelsländer).

Die Rheinschifffahrtzugehörigkeitsurkunde darf nur denjenigen Schiffen erteilt werden, die eine echte Verbindung zum entsprechenden Staat haben. Im gleichen Zusatzprotokoll wurde weiter festgehalten, dass Schiffe, die die Flagge jedes anderen Mitgliedstaates der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft führen, die gleiche Behandlung geniessen wie die zur Rheinschifffahrt gehörenden Schiffe. Dank der Einräumung dieser Rechte verfügten fortan auch die schweizerischen Rheinschiffe über das Recht, das gesamte Wasserstrassennetz der EU-Staaten zu befahren. Umgekehrt dürfen den Rhein aber nach wie vor nur die Schiffe befahren, die neben der Rheinschifffahrtzugehörigkeitsurkunde auch über ein Schiffsattest verfügen.

### **Harmonisierte Vorschriften bauen Hindernisse ab und fördern die Konkurrenzfähigkeit**

Im Hinblick auf die Förderung der Binnenschifffahrt und den Abbau von Hindernissen aller Art werden seit mehreren Jahren die verschiedenen Vorschriften harmonisiert. Harmonisierte Vorschriften ermöglichen eine gegenseitige Anerkennung verschiedener Dokumente wie Schiffspapiere und Schiffsführerzeugnisse. Um diese gegenseitige Anerkennung zu ermöglichen und die entsprechende Gleichwertigkeit der anzuerkennenden Dokumente festzustellen, hat die ZKR beschlossen, die Mannheimer Akte mittels Zusatzprotokoll Nummer 7<sup>23</sup> um diesbezügliche Verfahrensvorschriften zu ergänzen. Die Schweiz hat dieses Zusatzprotokoll am 19. Mai 2004 ratifiziert, und am 1. Dezember 2004 ist es in Kraft getreten. Damit sind die juristischen Voraussetzungen gegeben, um einen europäischen harmonisierten Binnenschifffahrtmarkt zu schaffen. Dies sollte zur weiteren Förderung dieses Verkehrsträgers führen.

## **2.1.3. Volkswirtschaft**

Der Rhein ist die meist befahrene Wasserstrasse Europas und ein wichtiger Verkehrsträger für die Schweiz. Jedes Jahr werden darauf ungefähr 200 Millionen Tonnen Waren befördert.

---

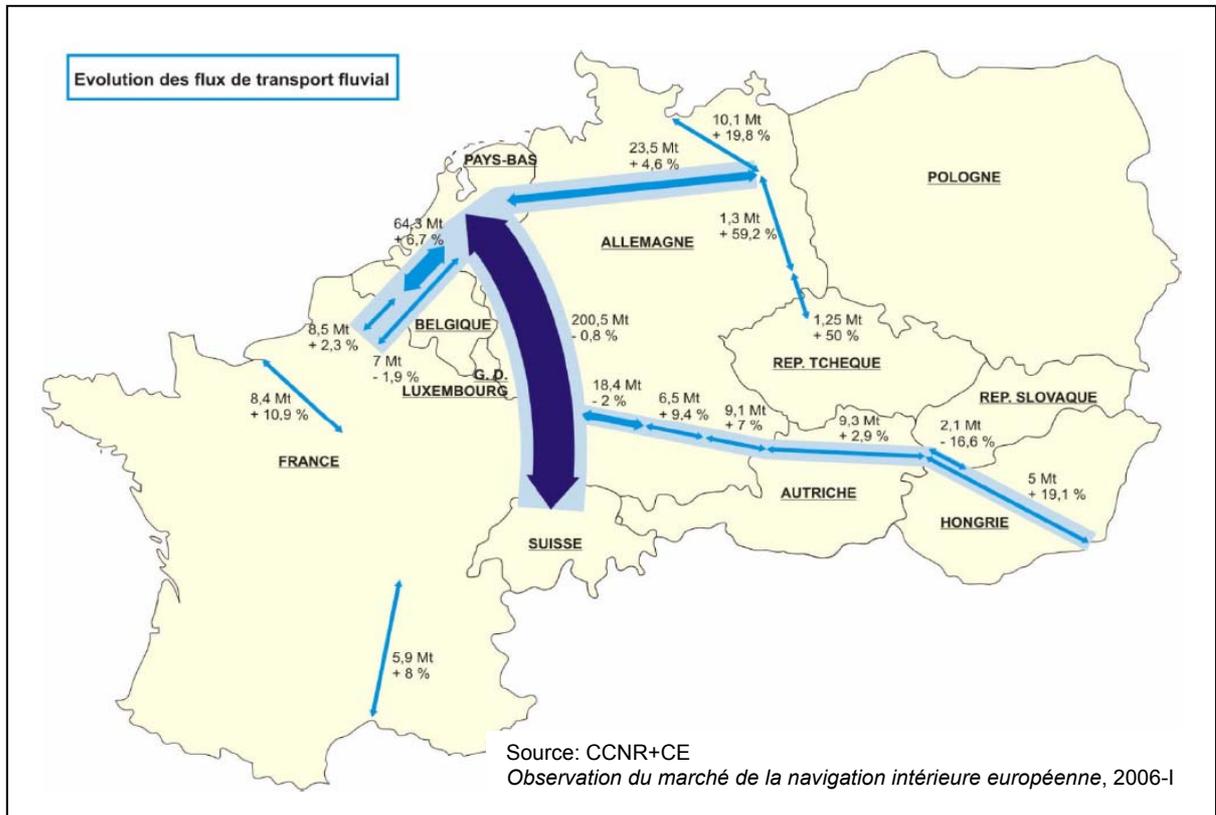
<sup>22</sup> SR 0.747.224.101.2

<sup>23</sup> BBI 2003 4015



Referenz/Aktenzeichen: 012.21/2008-04-15/134

**Abb. 3 – Volumen (Tonnen) und Entwicklung der Güterflüsse in der europäischen Binnenschifffahrt (2004 – 2005)**



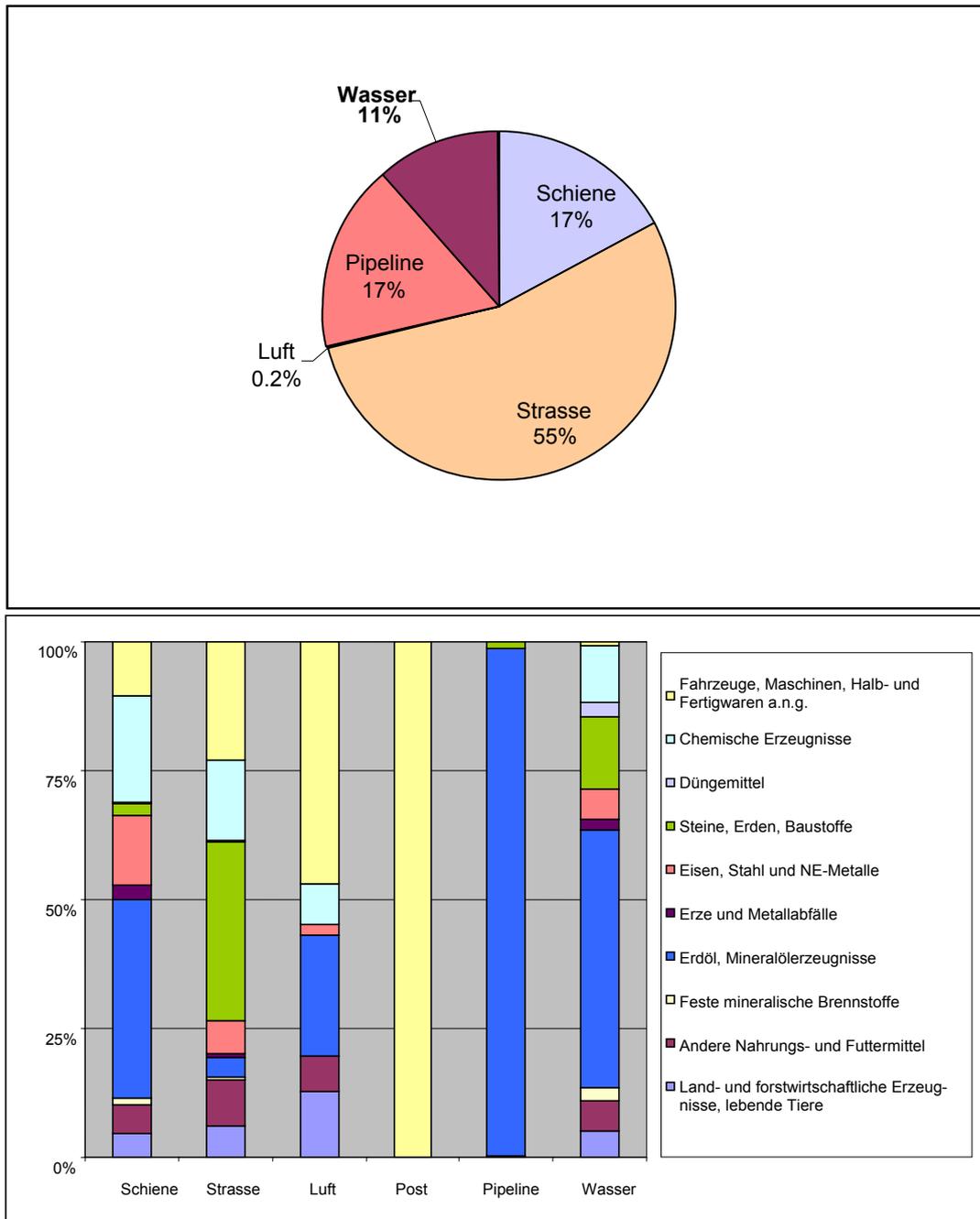
Die Rheinschifffahrt spielt in der Güterbeförderung (Ein- und Ausfuhr) eine wichtige Rolle. Über zehn Prozent aller Einfuhren (5,6 Mt von insgesamt ungefähr 50 Mt) erreichen die Schweiz über den Transport auf dem Rhein. Dies betrifft vor allem Massengüter wie Erdöl, Mineralölzeugnisse, fossile Brennstoffe und Dünger<sup>24</sup>.

<sup>24</sup> Vgl. Beilage 1, Tabelle 1.1



Referenz/Aktenzeichen: 012.21/2008-04-15/134

Abb. 4 – Einfuhr in die Schweiz nach Verkehrszweigen und nach Warengruppen (2006)<sup>25</sup>



Datenquelle: Eidg. Zollverwaltung

© Bundesamt für Verkehr (BAV)

<sup>25</sup> Vgl. die Aussenhandelsstatistik der Eidgenössischen Zollverwaltung, Einfuhr/Ausfuhr nach Hauptgruppen (NST/R-Kapitel), <http://www.ezv.admin.ch>.



Referenz/Aktenzeichen: 012.21/2008-04-15/134

Die Arbeitsteilung zwischen den Verkehrsträgern ist sehr differenziert. Dies ist vor allem darauf zurückzuführen, dass sich jeder Verkehrsträger durch unterschiedliche Vor- und Nachteile in Bezug auf Kosten, Geschwindigkeit, Sicherheit, Pünktlichkeit, Flexibilität, Umwelteffizienz und andere wettbewerbsrelevante Eigenschaften auszeichnet.

### **Über grosse Distanzen ist die Binnenschifffahrt der kostengünstigste und ein sehr umweltfreundlicher Verkehrsträger**

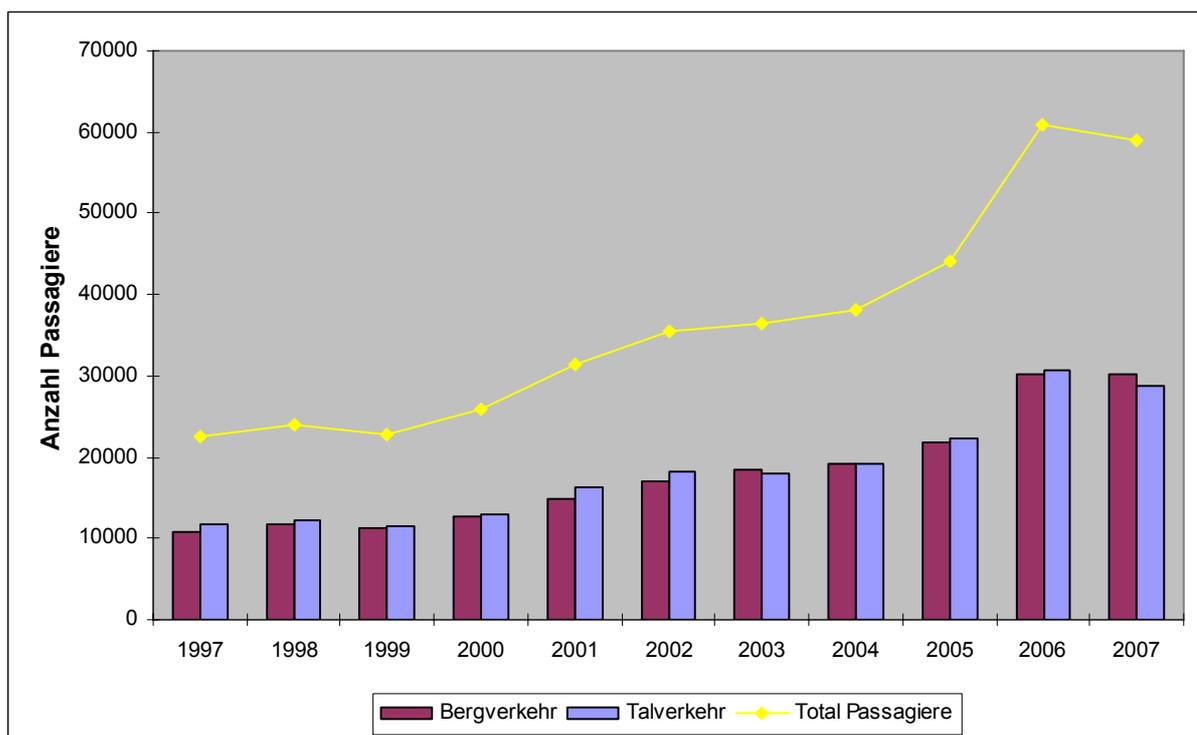
Der Kostenvorteil der Binnenschifffahrt rührt daher, dass grosse Gütermengen mit grossen Transportgefässen über grosse Distanzen befördert werden können. Zudem sind der Personalbedarf gering und die Treibstoffkosten wegen des geringen Energieverbrauchs tief. Diese günstigen Transportkosten sind positiv für unsere Volkswirtschaft. Im Vergleich zu durchgehenden Gütertransporten auf Schiene und Strasse reduzieren jedoch die in der Schifffahrt erforderlichen zusätzlichen Umschlagsoperationen die Kostenvorteile etwas. Ausserdem wirken sich Hoch- und Niedrigwasserperioden nachteilig auf den Schiffsverkehr aus.

Diese Transporte sind nicht nur kostengünstig, sondern auch umweltfreundlich und können an sieben Tagen pro Woche rund um die Uhr abgewickelt werden. Zudem verfügen die Wasserstrassen über freie Kapazitäten, so dass es kaum zu Staus kommt. Schliesslich erfolgt die Beförderung wegen der geringen Lärmbelastung und des geringen spezifischen Treibstoffverbrauchs sowie der grossen Sicherheit ökologisch.

### **Immer mehr Schweizer Hotelschiffe auf europäischen Wasserstrassen**

Auf europäischen Wasserstrassen verkehren zurzeit rund 49 Hotelschiffe unter Schweizer Flagge mit einer Kapazität von über 6 000 Betten. Damit steht die Schweiz mit an der Spitze beim Vergleich der Flottengrössen in Europa. Die Zahl der Fahrgäste und Hotelschiffe dürfte weiter zunehmen.

**Abb. 5 – Passagierzahlen Kabinenschiffe im internationalen Rheinverkehr (1997 – 2007)**



Datenquelle: Rheinschiffahrtsgesellschaft Basel (RSD)

© Bundesamt für Verkehr (BAV)



Referenz/Aktenzeichen: 012.21/2008-04-15/134

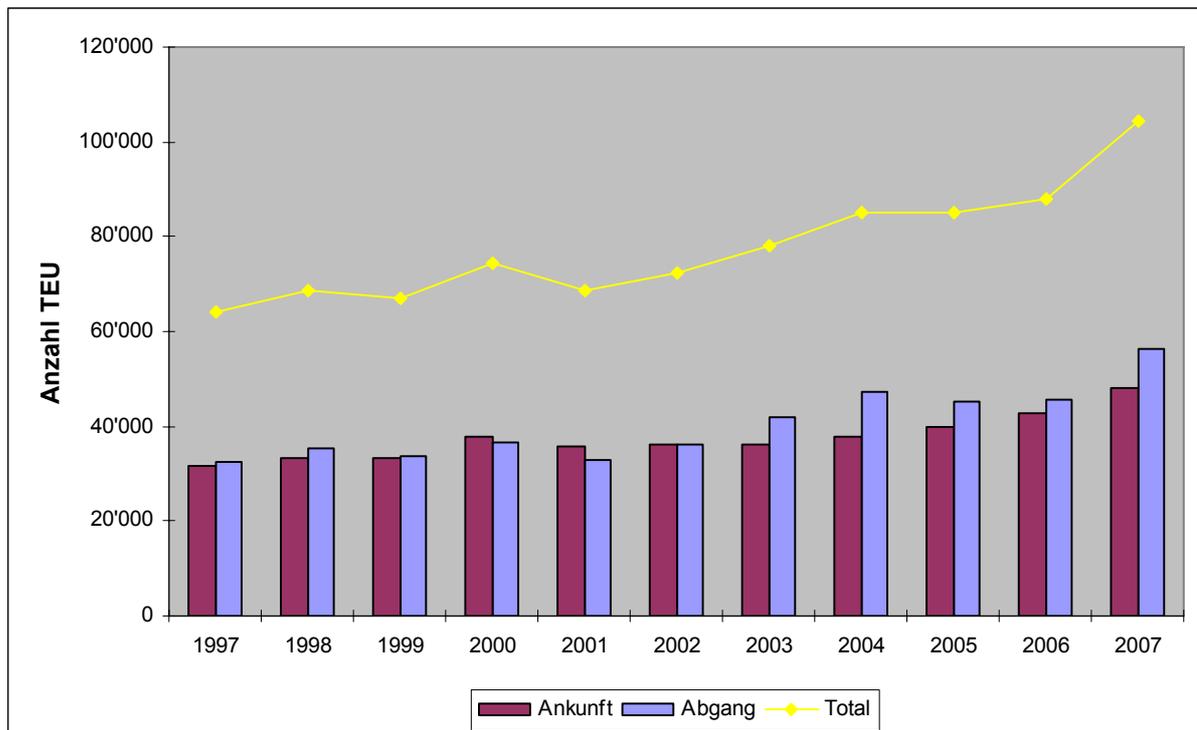
### Die Schweizerischen Rheinhäfen sind komplexe Verkehrsdrehscheiben und damit wichtige Akteure im kombinierten Verkehr

Die Hafenanlagen auf schweizerischem Gebiet liegen in den Kantonen Basel-Stadt (Kleinhüningen sowie St. Johann) und Basel-Landschaft (Birsfelden und Auhafen Muttenz). Diese vier Häfen bilden gemeinsam die Schweizerischen Rheinhäfen (SRH). Rund 1 500 Personen schlagen dort auf über 1.3 Millionen m<sup>2</sup> jährlich um die 7 Millionen Tonnen Güter um.

Die Hafenbahnen des Kantons Basel-Stadt (HBS) und des Kantons Basel-Landschaft (HBL) verfügen über 100 km Geleise; so wurden im Jahr 2006 mehr als 67% des Schiffsumschlags ab und zu den Rheinhäfen mit der Bahn transportiert. Damit ist die Rheinschifffahrt ein sehr wichtiger Partner der Bahn. Weil die Rheinhäfen aber auch über eine ausgezeichnete Anbindung an die Strasse und die Luft (EuroAirport) verfügen, haben sie sich mit der Zeit zu einer komplexen Verkehrsdrehscheibe entwickelt, die in die europäischen Verkehrsnetze eingebunden ist. Mit dieser Multimodalität sind die Rheinhäfen ein wichtiger Akteur des kombinierten Verkehrs geworden.

Die Bedeutung der Rheinhäfen lässt sich an Hand folgender Grafik darstellen. Abweichungen von den Vorjahren sind insbesondere konjunkturell, durch Wasserstandsschwankungen oder durch geändertes Konsumverhalten bedingt.

**Abb. 6 – Containerumschlag in den Basler Rheinhäfen (1997 – 2007)**



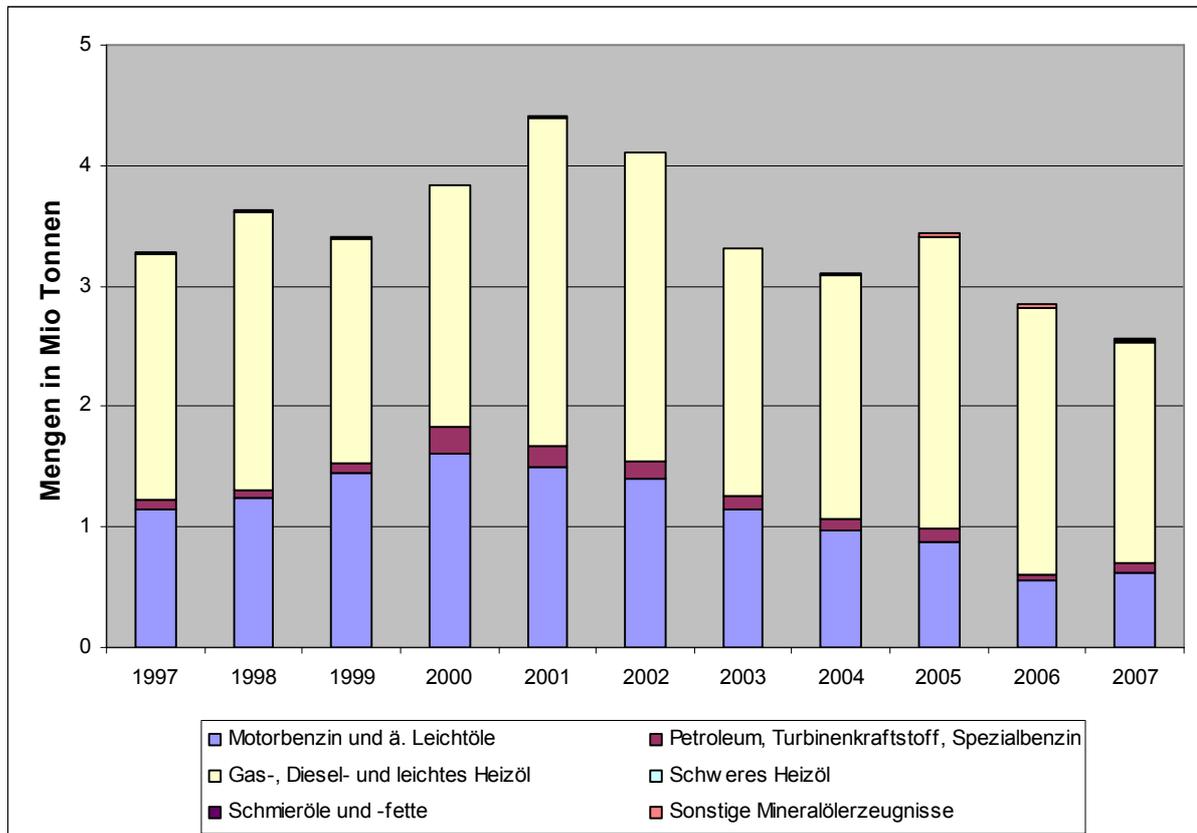
Datenquelle: Rheinschiffahrtstriedktion Basel (RSD)

© Bundesamt für Verkehr (BAV)

Gerade die Einfuhr der wichtigsten Gütergruppe, der Erdölprodukte, hängt von verschiedenen Faktoren ab. Sowohl deren hoher Preis als auch die Bemühungen zur CO<sub>2</sub>-Reduktion führen zu einem sparsameren Umgang mit den Erdölprodukten. Weil bei ihrer Verbrennung der Wirkungsgrad stetig ansteigt, werden zudem kleinere Mengen eingeführt. Sehr hohe Preise und die Verknappung der Reserven könnten mittelfristig zu einer Substitution der Erdölprodukte durch Kohle führen, einem für den Wasserstrassentransport prädestinierten Massengut.



**Abb. 7 – Zufuhr von Erdölprodukten in den Rheinhäfen beider Basel (1997 – 2007)**



Datenquelle: Schweizerische Rheinhäfen (SRH)

© Bundesamt für Verkehr (BAV)

### **Die neu gegründeten Schweizerischen Rheinhäfen (SRH) stärken die Marktstellung der Schweizer Rheinschifffahrt**

Die Rheinhäfen haben ihre Zusammenarbeit intensiviert, um stärker auf dem Markt auftreten zu können, die Rheinschifffahrt weiter zu fördern und um Synergien zu nutzen. Die Häfen wurden aus den kantonalen Verwaltungen ausgegliedert und in eine gemeinsame öffentlich-rechtliche Anstalt mit eigener Rechtspersönlichkeit überführt. Die Hafensareale verbleiben jedoch nach wie vor im Eigentum der Kantone. Der juristische Sitz der SRH ist in Birsfelden und die Direktion in Basel.

Den SRH werden, wie bis anhin der aufgelösten Rheinschifffahrtsgesellschaft Basel, auch hoheitliche Aufgaben zugewiesen. So verfügen sie nach wie vor über eine Schifffahrts- und Hafenpolizei, führen Patentprüfungen durch, untersuchen Schiffe und vollziehen die eidgenössische Gesetzgebung auf dem Gebiet der Grossschifffahrt.

Entsprechend ihrem Anteil am Güterumschlag werden künftige Gewinne im Verhältnis von 60% für Basel-Landschaft und 40% für Basel-Stadt verteilt.

Mit der Bildung der SRH wird unter anderem die Zukunft der Rheinhäfen gesichert, damit diese ihre Rolle als Plattform einer nachhaltigen Güterversorgung und als logistische Drehscheibe weiterhin effizient wahrnehmen können. Zudem erlaubt die Fusion eine effizientere Bewirtschaftung der Hafensareale und eine wirksamere Interessenvertretung sowohl auf nationaler wie internationaler Ebene. Schliesslich werden Synergien geschaffen und Betriebskosten eingespart.



Referenz/Aktenzeichen: 012.21/2008-04-15/134

## **Die Rheinhäfen sind als multifunktionale Plattform wichtige Partner bei der Verkehrsverlagerung**

Das reibungslose Funktionieren dieser komplexen Verkehrsdrehscheiben setzt eine eingespielte Organisation voraus. So müssen die Hafenverwaltungen die Infrastruktur unter Berücksichtigung volks- und betriebswirtschaftlicher Überlegungen planen, Baurechts-, Pacht- und Mietverträge abschliessen sowie Marketing und Kommunikation betreiben. Immer müssen sie dabei verschiedene, teils entgegengesetzte Interessen berücksichtigen, sind doch in den Rheinhäfen Reedereien, Umschlagsfirmen, Tanklager und Fahrgastschiffahrtfirmen oder auch SBB-Cargo und die beiden kantonalen Hafenbahnen angesiedelt.

Trotz diesen Erschwernissen ist es den Hafenbetreibern bisher immer gelungen, die Rheinhäfen als multifunktionale Plattform zur Zufriedenheit aller Beteiligten zu betreiben. Erwähnenswert ist dabei die Tatsache, dass die Bahn als Zu- und Ablieferer kontinuierlich an Bedeutung gewinnt. Die Rheinschiffahrt positioniert sich damit als wichtiger Partner, um die Ziele der schweizerischen Verlagerungspolitik zu erreichen.

### **2.1.4. Förderung durch die öffentliche Hand**

Die eigentliche Unterstützung der Rheinschiffahrt durch die Eidgenossenschaft begann mit der Aufnahme der Schweiz in die ZKR im Jahr 1920.

#### **Der Ausbau der Rheinwasserstrasse wurde vom Bund bisher mit rund 170 Millionen Franken mitfinanziert**

Nachdem kurz zuvor im von den Entente-Staaten diktierten Vertrag von Versailles Frankreich das Recht zur Erstellung eines Rheinseitenkanals zwischen Basel und Strassburg zugesprochen wurde, richteten sich die Schweizer Interessen zuerst darauf, den Rhein besser schiffbar zu machen. Im Mittelpunkt stand eine Lösung für die Elimination der so genannten „Isteiner Schwelle“, eines Felsriffes mit zu geringen Wassertiefen kurz unterhalb von Basel. Mit dem Bau der ersten Staustufe unterhalb Basels, Kembs, im Jahr 1932 konnte dieses Hindernis eliminiert werden.

Auch nach dem 2. Weltkrieg beteiligte sich der Bund finanziell am Ausbau der Rheinwasserstrasse, zunächst bei der Räumung des Strombettes von im Krieg versenkten Schiffen und bei der Wiederinstandstellung der Brücken, später mit Darlehen *à fonds perdu* an Deutschland und Frankreich. Insgesamt zahlte der Bund im letzten Jahrhundert ca. 170 Millionen Franken an den Ausbau der Rheinwasserstrasse (u.a. Ausbau Schleusen Kembs).

Heute richtet sich das Interesse im Bereich Infrastruktur auf deren Erhalt und weiterhin auf die Möglichkeiten zur Verbesserung der Schiffahrtsbedingungen, insbesondere zur Eliminierung von Engpässen. Zu nennen wären die Brückendurchfahrtshöhen oder die Mindestwassertiefen. Entsprechende Abklärungen stehen z.B. im Rahmen der Arbeiten des technischen Ausschusses der ZKR immer wieder zur Diskussion.

Am Hochrhein sind die Bemühungen für die Schiffahrt weniger erfolgreich verlaufen. Die Rheinschiffahrt endet heute bei Rheinfelden. Zwar existiert ein Vertrag mit dem deutschen Reich aus dem Jahr 1929, welcher vorsieht, dass sich beide Seiten darum bemühen, die Strecke Basel-Bodensee zur Schiffahrtsstrasse auszubauen, sobald die wirtschaftlichen Verhältnisse dies erlaubten. Mangelndes wirtschaftliches Interesse, aber auch wachsender Widerstand von umwelt- und landschaftsschützerischer Seite lässt das Vorhaben heute sowohl politisch wie wirtschaftlich nicht mehr machbar erscheinen. Immerhin baute die Schweiz auf eigene Kosten Anfang der 70-er Jahre in Birsfelden eine zweite Schleuse und 1990-91 verlängerte sie gemeinsam mit dem Land Baden-



Referenz/Aktenzeichen: 012.21/2008-04-15/134

Württemberg die bestehende Schleuse Augst von 85 auf 110 m. Allerdings war dafür die Zusicherung erforderlich, dass diese Massnahme nicht der erste Schritt zum Ausbau des Hochrheins sei.

Bei der Schleuse Birsfelden übernahm die Schweiz einseitig die Kosten in der Höhe von ca. 30 Millionen Franken (Bund 16, Kanton Basel-Landschaft 14 Millionen Franken). Bei der Schleuse Augst übernahmen das Land Baden-Württemberg und die Schweiz je ein Drittel der totalen Baukosten von 11 Millionen Franken. Der Rest wurde von den Kraftwerken getragen.

### **Die Förderung des kombinierten Verkehrs kommt auch der Schifffahrt zugute**

Ziel der staatlichen Förderung des kombinierten Verkehrs ist die Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit der umweltfreundlicheren Transportmittel Schiene und Rheinschifffahrt gegenüber dem reinen Strassengüterverkehr.

Basierend auf dem Alpenschutzartikel in der Bundesverfassung (Art. 84, BV) liegt der Schwerpunkt der Schweizerischen Verlagerungspolitik bei den alpenquerenden Verkehren. Der Bundesrat hat im Rahmen der Verabschiedung der Botschaft zur Güterverkehrsvorlage vom 8. Juni 2007 zuhanden der Eidgenössischen Räte das Verlagerungsziel konkretisiert<sup>26</sup>.

Die gesetzlichen Grundlagen der Abgeltungen im kombinierten Verkehr sind das Bundesgesetz über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer (MinVG)<sup>27</sup> und die Verordnung über die Förderung des kombinierten Verkehrs und des Transportes begleiteter Motorfahrzeuge (VKV)<sup>28</sup>. Dazu gilt noch das Bundesgesetz zur Verlagerung des alpenquerenden Güterschwerverkehrs auf die Schiene (Verkehrsverlagerungsgesetz)<sup>29</sup> und den Bundesbeschluss vom 28. September 1999 über den Zahlungsrahmen für die Förderung des gesamten Bahngüterverkehrs.

Es bestehen grundsätzlich vier Instrumente zur Förderung:

- **Betriebsabgeltungen an Operateure**  
(im kombinierten Verkehr Schiff / Schiene und Strasse / Schiene)

Die Höhe der Betriebsabgeltungen an die Operateure im kombinierten Verkehr ist abhängig davon, von wo nach wo die Güter auf der Schiene befördert werden. So profitieren alpenquerende Verkehre von deutlich höheren Abgeltungen als nicht alpenquerende. Die fast ausschliesslich in Schiffscontainern erfolgenden Transporte aus dem Gebiet der Nordseehäfen nach Italien erhalten tiefere Abgeltungen als die meist strassenaffinen Verkehre aus Süddeutschland oder dem Schweizer Mittelland nach Italien.

Um eine Ungleichbehandlung der Rheinschifffahrt gegenüber der Schiene zu verhindern, wurden bei der Ausgestaltung der Fördermassnahmen im kombinierten Verkehr Überlegungen zur Schifffahrt mit einbezogen. Der kombinierte Verkehr Rheinschifffahrt/Schiene wird indirekt über die Abgeltungen an die Operateure des kombinierten Verkehrs gefördert und erfährt dadurch einen Wettbewerbsvorteil gegenüber dem reinen Strassengüterverkehr. Mit den Subventionen an die im kombinierten Verkehr transportierten Sendungen fördert der Bund den Vor-/Nachlauf von Containern auf der Schiene, die ab/bis Basel auf dem Rhein befördert werden. Im Import und Export sind dies wöchentlich mehrere Züge, die zwischen Niederglatt, Rekingen bzw. Chavornay und den Verlade-Terminals im Basler Rheinbecken verkehren. Die Abgeltung dieser nicht-alpenquerenden Verkehre ist seit 2008 neu geregelt. Sie setzt sich aus zwei Teilen zusammen: einer pauschalen Abgeltung je Sendung und einer

---

<sup>26</sup> Bis 2011 soll die Anzahl alpenquerender Lastwagenfahrten die Millionengrenze unterschreiten. Für das Jahr 2019 will der Bundesrat, das Fahrtenziel auf 650 000 Lastwagen festlegen (BB 2007 4377).

<sup>27</sup> SR 725.116.2

<sup>28</sup> SR 742.149

<sup>29</sup> SR 740.1



Referenz/Aktenzeichen: 012.21/2008-04-15/134

distanzabhängigen Abgeltung<sup>30</sup>. Sendungen ab den Basler Rheinhäfen gelten dabei als Import-/Exportverkehre und profitieren damit vom höheren Pauschalsatz.

Die gegenüber 2007 geänderte Berechnungsgrundlage der Abgeltungen für den nicht alpenquerenden kombinierten Verkehr trägt dem in der Schweiz anfallenden Nutzen der Verlagerung von der Strasse auf die Schiene besser Rechnung. Durch die Gleichstellung der Verkehre ab den Rheinhäfen mit den Import/Export-Verkehren wird ausserdem sichergestellt, dass die Abgeltungen im kombinierten Verkehr keine wettbewerbsverzerrende Wirkung in Bezug auf die Rheinschifffahrt zur Folge haben.

Alpenquerende Transporte des kombinierten Verkehrs Schiff/Schiene, die in Basel für den Transport über die Alpen vom Schiff auf die Schiene verladen werden, erhalten die gleiche Förderung wie wenn diese Sendungen die Schweiz als Ausgangsort hätten. Die Operateure im kombinierten Verkehr, die für den Weitertransport dieser Güter ab den Basler Häfen verantwortlich sind, profitieren daher von deutlich höheren maximalen Abgeltungssätzen je gefahrenem Zug, als wenn sie die Container bereits ab den Niederlanden auf die Schiene verlagern würden. 2008 beträgt die Abgeltung pro Zug ab Basel 1 438 Euro statt 345 Euro (Abgeltungssatz ab NL). Hinzu kommt eine Abgeltung je alpenquerende Sendung von 45 Euro.

- ***Investitionsbeiträge an den kombinierten Verkehr***  
(Schiff / Schiene und Strasse / Schiene)

Der Bund kann auf Gesuch Investitionsbeiträge für den Bau von Anlagen und Einrichtungen für den Containerumschlag zwischen den Verkehrsträgern Schiff/Schiene und Strasse/Schiene gewähren. Die Beiträge dienen der Umsetzung der flankierenden Massnahmen der Verlagerungspolitik und insbesondere dem Bau von Terminals. Die Beitragshöhe richtet sich nach dem verkehrs- und umweltpolitischen Interesse sowie nach dem Grad der Eigenwirtschaftlichkeit.

Der Bund sicherte für den Bau von Terminals des kombinierten Verkehrs im Hafen Basel-Kleinhüningen (Hafenbecken 2) und im Hafen Birsfelden Fördermittel in Höhe von insgesamt 16,5 Millionen Franken zu. Im Jahre 2004 konnten an den Bau des Terminals der Swissterminal AG im Hafen Birsfelden Mittel in der Höhe von 4,5 Millionen Franken und an den Bau des Terminals der BMT Basel MultiTerminal AG im Hafenbecken 2 Mittel in der Höhe von 12 Millionen Franken ausbezahlt werden. Damit wurde ein beachtlicher Beitrag an die Schaffung von neuen Umschlagskapazitäten in der Höhe von insgesamt 55 000 TEU/Jahr geleistet.

Für den Bau, die Beschaffung oder die Erneuerung von Anlagen und Einrichtungen des kombinierten Verkehrs in den SRH stehen für den Umschlag zwischen den Verkehrsträgern Schiff und Schiene auch in Zukunft Investitionsbeiträge zur Verfügung.

Die gesetzlichen Grundlagen betreffend Investitionsbeiträge an den kombinierten Verkehr sind das MinVG und die VKV.

- ***Rückerstattung der LSVA für Fahrzeuge, die im unbegleiteten kombinierten Verkehr eingesetzt werden***

Halterinnen und Halter von Fahrzeugen, die der LSVA (Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe) unterstellt sind und mit denen Fahrten im unbegleiteten kombinierten Verkehr (UKV) ausgeführt werden, erhalten für die Fahrten im Vor- und Nachlauf des UKV von der Zollverwaltung auf Antrag eine Rückerstattung. Diese beträgt 2007 pro Ladebehälter mit einer Länge von 5,5 bis 6,1 Meter 23 Franken und für Ladebehälter länger als 6,1 Meter 35 Franken. Gesetzliche Grundlage dieser

---

<sup>30</sup> Abgeltungen 2008: 12 Euro für Sendungen im Binnenverkehr, bzw. 20 Euro für Sendungen im Import/Export + 0.3 Euro, pro innerhalb der Schweiz zurückgelegten Sendungskilometer.



Referenz/Aktenzeichen: 012.21/2008-04-15/134

Rückerstattung ist Art. 8 der Schwerverkehrsabgabeverordnung (SVAV)<sup>31</sup>. Dies gilt auch für Transporte ab den Rheinhäfen. Im Jahr 2006 erreichten diese Rückerstattungen die Summe von annähernd 17 Millionen Franken.

- **Abgeltungsvereinbarungen mit den Hafengebähen**

Die Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft sind Konzessionäre für den Bau und Betrieb der dem Güterverkehr dienenden normalspurigen Hafengebähen. Die Hafengebähe des Kantons Basel-Stadt (HBS) erstreckt sich vom Rheinhafen Kleinhüningen bis zum (ehemaligen) Badischen Vershubahnhof in Basel und vom Rheinhafen Basel St. Johann bis zum Bahnhof Basel St. Johann. Die Hafengebähe des Kantons Basel-Landschaft (HBL) erstreckt sich von den Rheinhäfen Au/Birsfelden bis zum Rangierbahnhof Muttenz.

Seit dem Inkrafttreten der Bahnreform am 1. Januar 1999 sind die Hafengebähen für ihre Schieneninfrastruktur eigenverantwortlich. Nach Art. 49 des Eisenbahngesetzes (EBG<sup>32</sup>) erbringen die Hafengebähen abgeltungsberechtigte Leistungen von nationaler Bedeutung. Deshalb werden sie vom Bund alleine abgegolten. Die jährlichen Abgeltungen der geplanten ungedeckten Betriebs- und Abschreibungskosten betragen für beide Hafengebähen zwischen 10 bis 12 Millionen Franken. In diesem Betrag sind auch die Pachtzinsen für die von den Kantonen zur Verfügung gestellten Areale inbegriffen.

Zur Förderung der Wirtschaftlichkeit, Leistungsfähigkeit und Sicherheit kann der Bund ebenfalls unverzinsliche, bedingt rückzahlbare Darlehen gewähren (Art. 56 EBG). Seit Inkrafttreten der Bahnreform 1999 hat der Bund den Hafengebähen Darlehen dieser Art in der Höhe von 7 Millionen Franken gewährt. Die Gelder wurden für die Erhöhung einer Brücke, Weichenisolationen, eine Vorbremsanlage und eine Umzäunung verwendet.

## 2.1.5. Umwelt und nachhaltige Entwicklung

### Die Schifffahrt ist ein umweltschonendes Verkehrsmittel

An den Rhein werden viele unterschiedliche, zum Teil gegensätzliche Ansprüche gestellt. So dient das Gewässer als Verkehrsweg für die Schifffahrt, als Lebensraum für Pflanzen und Tiere, als Erholungsraum für die Bevölkerung, als Trinkwasserressource und zur Energieerzeugung. Die grosse Sensibilität der Bevölkerung im Umweltbereich verlangt nach einer umwelt- und ressourcenschonenden Rheinschifffahrt. Diese Anforderung kann durch die ständige Weiterentwicklung des technischen und betrieblichen Standards der Güter- und Fahrgastschiffe erfüllt werden. Im Vergleich mit den Transporten auf der Strasse gilt die Schifffahrt als ausgesprochen umweltverträglich. Die Häufigkeit von Unfällen mit schwerwiegenden Folgen ist im Verhältnis zum Transportvolumen in der Rheinschifffahrt, verglichen mit der Strasse, sehr gering.

### Der Umweltschutz des Rheins wird durch Regelungen auf verschiedenen Ebenen zunehmend verstärkt

In der Rheinschifffahrt hat die Berücksichtigung der Interessen des Umweltschutzes markant zugenommen. Die ZKR, die im Wesentlichen die Schifffahrts- und Abgabefreiheit auf dem Rhein zum Inhalt hat, hat ihr Augenmerk in den letzten Jahren vermehrt auch auf den Schutz des Rheins gelegt. Der Vorsitz in der ZKR in den Jahren 2006-2007 ermöglichte der Schweiz, hier diverse Akzente zu setzen. Auf Anregung der Schweiz hielt die ZKR am 16. Mai 2006 zum ersten Mal eine

---

<sup>31</sup> SR 641.811

<sup>32</sup> SR 742.101



Referenz/Aktenzeichen: 012.21/2008-04-15/134

Ministerkonferenz ab. In der sogenannten Basler Ministererklärung<sup>33</sup> nimmt der Schutz des Rheins vor Verschmutzung eine prominente Rolle ein. Überdies wird das bereits 1996 verabschiedete Abfallübereinkommen der ZKR in Kürze in Kraft treten; es stellt ein wichtiges Instrument zur Bekämpfung unkontrollierter Entsorgung von Schiffsabfällen in den Rhein dar. Ferner hat die ZKR unlängst eine politische Erklärung zur Reduktion der Emissionsgrenzwerte von Schiffsmotoren, sowie zum Schwefelgehalt im Treibstoff verabschiedet. Alle diese Initiativen unterstreichen die Bemühungen für eine umweltverträgliche Rheinschifffahrt und tragen dazu bei, den für die Schweiz bedeutenden Wasserweg in gutem Zustand zu erhalten und dessen Wasserqualität zu verbessern.

Seit langem arbeitet die ZKR mit der Internationalen Kommission zum Schutz des Rheins (IKSR) zur Gewährleistung einer umweltgerechten und nachhaltigen Nutzung des Wasserweges zusammen. Diese Zusammenarbeit wird künftig im Rahmen der Umsetzung des Übereinkommens zum Schutz des Rheins noch verstärkt.

Das Übereinkommen zum Schutz des Rheins<sup>34</sup> wurde durch die Regierungen der vier Rheinanliegerstaaten (CH, D, F, NL), Luxemburg und Vertreter der Europäischen Gemeinschaft am 12. April 1999 in Bern unterzeichnet. Damit bekräftigen die Vertragsparteien, durch verstärkte Zusammenarbeit den wertvollen ökologischen Charakter des Rheins, seiner Ufer und seiner Auen weiter zu schützen.

Mit der europäischen Wasserrahmenrichtlinie (WRRL)<sup>35</sup> soll auch der Schutz der ökologischen Funktionsfähigkeit des Rheins sichergestellt werden. Die ZKR achtet aber im Rahmen der Umsetzung der WRRL darauf, dass der Schutz und die Nutzung des Rheins miteinander weiter in Einklang gebracht werden können.

### **Konkrete Massnahmen zum Gewässerschutz, zur Luftreinhaltung und zur Lärmbeschränkung werden umgesetzt**

Die Schweiz hat Massnahmen zur Erhaltung und Verbesserung des Schutzes des Rheins unter Berücksichtigung der Sicherheit und Leichtigkeit der Schifffahrt seit jeher unterstützt oder vorgeschlagen. Konkrete Massnahmen sind zum Schutz des Gewässers, der Reinhaltung der Luft und der Beschränkung des Lärms bereits umgesetzt worden und werden ständig verbessert. Beispiele aus einer Reihe von Massnahmen sind die allgemeinen Sicherheitsbestimmungen für Schiffe, Verbote zur Einbringung und Einleitung von Schadstoffen in das Gewässer, die Verpflichtung zur Sammlung und Abgabe von Schiffsbetriebsabfällen (ölhaltiges Bilgenwasser, Fäkalien aus Fahrgastschiffen), Überlaufsicherungen beim Befüllen der Tanks von Schiffen, Regelungen zur Beförderung von gefährlichen Gütern, Entgasungsverbot für Benzindämpfe aus Ladetanks von Tankschiffen (VOC-RL), Vorschriften für Abgasemissionen aus neuen Motoren und die Festlegung von Lärmschutzbestimmungen.

### **Schweiz strebt vermehrten Einsatz von Doppelhüllentankschiffen an**

Im Rahmen der Umsetzung der Störfallverordnung (StfV) wurden für den Verkehrsweg Rhein eine umfassende Risikoermittlung durchgeführt und die Resultate analysiert. Als wirksamste Massnahme zur weiteren Verminderung des Risikos des Austritts von gefährlichen Gütern aus Rheinschiffen wird der vermehrte Einsatz von Doppelhüllentankschiffen betrachtet. Deshalb arbeitet die Schweiz in der ZKR auf eine rasche, praxisgerechte Ablösung von Einhüllenschiffen durch Doppelhüllenschiffe hin.

### **Der Klimawandel dürfte keine wesentlichen Auswirkungen auf die Rheinschifffahrt haben**

Die ZKR untersucht ebenfalls mögliche Auswirkungen eines Klimawandels auf die Rheinschifffahrt.

---

<sup>33</sup> siehe Anhang 2

<sup>34</sup> SR 0.814.284

<sup>35</sup> WRRL, 2000/60/EG



Referenz/Aktenzeichen: 012.21/2008-04-15/134

Nach heutigen Einschätzungen dürften aus dem Klimawandel aber keine wesentlichen Behinderungen für die Rheinschifffahrt entstehen. Ausgeprägte Niederwasserperioden im Sommer und Herbst sowie Perioden mit Hochwasser könnten jedoch öfters auftreten.

Diese Fragen werden anlässlich der für den Juni 2009 geplanten Bonner Konferenz über den Klimawandel und die Rheinschifffahrt diskutiert werden.

### **Bisherige Politik im Bereich Umwelt hat sich bewährt**

Die bisherigen Anstrengungen zur Sicherstellung einer dauerhaft nachhaltigen Personen- und Güterschifffahrt haben sich positiv auf das Ökosystem Rhein ausgewirkt. Die Herausforderung der weiteren Verbesserung der ökologischen Verhältnisse verlangt nach innovativen und ausgewogenen schutz- sowie nutzungsgerechten Lösungen. Die bisherige Politik der Förderung der kontinuierlichen und gemeinschaftlichen Weiterentwicklung der Rheinschifffahrt im Bereich Umwelt hat sich bewährt. Sie zielt auf eine langfristige Sicherung der Mobilität auf dem Rhein.

## **2.1.6. Technische Sicherheit und Gefahrenabwehr**

Mit der starken Intensivierung des Schiffsverkehrs im Zuge der Globalisierung in den letzten Jahren steigen die Anforderungen an die Gewährleistung der Sicherheit. Dabei ist zu unterscheiden zwischen *technischer Sicherheit* (safety, sécurité) einerseits und *Gefahrenabwehr* (security, sûreté) andererseits.

### ***Technische Sicherheit***

#### **Auf dem Rhein herrscht heute ein anerkannt hohes technisches Sicherheitsniveau**

Ein hoher Sicherheitsstandard der Schifffahrt auf dem Rhein ist eine der wichtigsten Voraussetzungen, um das Recht der Schweiz auf freien Zugang zum offenen Meer ausüben zu können.

Gemäss Art. 1 der Mannheimer Akte besteht die freie Schifffahrt auf dem Rhein. Eine Einschränkung der Schifffahrtsfreiheit ist nur unter Beachtung der zur Aufrechterhaltung der allgemeinen Sicherheit auf dem Rhein erforderlichen polizeilichen Vorschriften gestattet. Ausgehend von dieser Rechtsgrundlage setzt sich die Schweiz in der ZKR für einen hohen Sicherheitsstandard auf dem Rhein ein. Das heute anerkannt hohe Sicherheitsniveau in der Güter- und Fahrgastschifffahrt wird ständig weiterentwickelt und dem aktuellen Stand der Technik angepasst.

Die Erhöhung des Sicherheitsstandards deckt die Bedürfnisse der Bevölkerung nach sicheren und umweltverträglichen Verkehrsmitteln ab. Daraus resultieren ein Imagegewinn und Konkurrenzvorteile im Vergleich zu anderen Verkehrsträgern.

Die hohe Verkehrssicherheit wird durch die ZKR gewährleistet. Deren Bestimmungen in den Bereichen Bau, Ausrüstung und Betrieb der Schiffe, Besatzung, Verkehr, Ausbildung, Gefahrgutbeförderung und Abfallbewirtschaftung bilden ein eng vernetztes Regelwerk mit aufeinander abgestimmten Inhalten. Die Regelungen werden von den ZKR Mitgliedstaaten einheitlich beschlossen und angewandt. Betroffene Kreise aus der Schifffahrt und der verladenden Wirtschaft werden in die Weiterentwicklung der Regelungen miteinbezogen. Diese intensive, vertrauensvolle Zusammenarbeit ist ein wesentliches Element bei der weiteren Verbesserung der Sicherheit.

Die ZKR hat spezifische Schutzbestimmungen für die Sicherung des Gefahrgutverkehrs auf dem Rhein festgelegt (ADNR, Kap. 1.10). Sie sind in weiten Teilen identisch mit den geltenden Bestimmungen für den internationalen Transport von gefährlichen Gütern auf der Strasse und der Schiene.



Referenz/Aktenzeichen: 012.21/2008-04-15/134

### **Die Modernisierung der überalterten Flotte ist erforderlich, aber teuer**

Der finanzielle Aufwand zur Verbesserung der Sicherheit kann aber das nach den Grundsätzen der freien Marktwirtschaft operierende Schifffahrtsgewerbe in Schwierigkeiten bringen. Allerdings ist eine Modernisierung der zum Teil überalterten Rheinflotte erforderlich<sup>36</sup>. Nur so können die Vorteile der Schifffahrt weiterhin genutzt und der in einigen Fahrgebieten angespannten Konkurrenzsituation zum Schienengüterverkehr entgegengewirkt werden.

### **Die von der EU verabschiedeten Regelungen dürfen nicht zu einer Abschwächung des Sicherheitsniveaus führen**

Ermutigende Ansätze in der Zusammenarbeit zwischen der EU und der ZKR bestehen in der gemeinsamen Entwicklung und Anwendung von allgemeinen Bau- und Ausrüstungsvorschriften für Güter- und Fahrgastschiffe<sup>37</sup>. Durch die gegenseitige Anerkennung der Schiffszeugnisse können Rheinschiffe auf dem gesamten Wasserstrassennetz der EU und künftig umgekehrt Schiffe aus der EU auf dem Rhein verkehren.

Zunehmend versucht die EU ihren Einfluss auf die Rheinschifffahrt geltend zu machen. Dies trifft auch für den Bereich der Festlegung von Sicherheitsstandards zu. Vielfach stehen dabei europäische Harmonisierungsbestrebungen und wettbewerbsspezifische Überlegungen im Vordergrund. Die Schweiz hat ständig vertreten, dass eine gesamteuropäische Rechtsvereinheitlichung nicht zu Lasten der sensiblen Bereiche Sicherheit und Umwelt gehen darf. Diese Gefahr besteht möglicherweise bei der von der EU und von einigen ZKR-Mitgliedstaaten geplanten Ablösung der Vorschriften über die Beförderung gefährlicher Güter auf dem Rhein (ADNR) durch eine EU-Rahmenrichtlinie über die Beförderung gefährlicher Güter im Binnenland (Regelungen für Strasse, Schiene und Binnenwasserstrassen). Ein Absinken des Sicherheitsniveaus, zumindest in einer mittelfristigen Übergangsphase, kann nicht ausgeschlossen werden. Die Schweiz fordert daher in der ZKR flankierende Massnahmen zur Minimierung von Schwierigkeiten und einen sorgfältig abgestuften Übergang zum neuen Regelungssystem.

### **Zunahme von Einzelunternehmen darf nicht zu einer Senkung der Sicherheitsstandards führen**

Zunehmend werden Transportleistungen auf dem Rhein von Einzelunternehmen mit einem bis drei Schiffen (so genannten *Partikulieren*) und nicht mehr von grossen Reedereien erbracht. Ein grosser Kostendruck und verhältnismässig tiefe Transporterträge sind mit ein Grund für diese Entwicklung. Weiter ist die Schifffahrt vermehrt von Schwierigkeiten bei der Personalrekrutierung, der Ausbildung und von Sprachenproblemen betroffen. Von den Behörden muss deshalb darauf geachtet werden, dass diese Entwicklungen in der Rheinschifffahrt nicht zu einem Absinken des Sicherheitsstandards führen.

### **Verbesserung der Verkehrssicherheit durch Überwachung, Eigenverantwortung und Infrastrukturmassnahmen**

Eine strenge Überwachung der Einhaltung der Vorschriften durch die Vollzugsbehörden und der hohe Grad an Eigenverantwortung der Schifffahrt sind weitere wichtige Voraussetzungen für den sicheren Verkehr auf dem Rhein. Ebenso leisten Infrastrukturmassnahmen, z.B. zur Beseitigung von Engpässen, zur Freihaltung der Fahrrinne, zur Vergrösserung der Brückendurchfahrtshöhen oder zur Verbesserung der Pegelstandsangaben, wichtige Beiträge zum Erhalt oder zur Verbesserung der Verkehrssicherheit.

### **Sicherheitsbilanz der Rheinschifffahrt ist ausgesprochen positiv**

---

<sup>36</sup> 1997 wurde eine strukturelle Sanierungsaktion im Bereich der europäischen Binnenschifffahrt durchgeführt. Die

Eidgenossenschaft hat sich mit einem Betrag von 4 Millionen Franken finanziell an der entsprechenden Abwrackaktion beteiligt.

<sup>37</sup> Rheinschiffsuntersuchungsordnung und Richtlinie 2006/87/EG



Referenz/Aktenzeichen: 012.21/2008-04-15/134

Wenige Unfälle im Verhältnis zur erbrachten Transportleistung sind das erfreuliche Resultat der Anstrengungen aller an der Rheinschifffahrt Beteiligten. Insgesamt ist die Sicherheitsbilanz der Rheinschifffahrt als sehr positiv zu bewerten. Weitere Anstrengungen sind jedoch nötig um mindestens das Erreichte beizubehalten. Nur so kann die Rheinschifffahrt weiterhin als sicher und umweltverträglich gelten und sich gegenüber ihren Mitkonkurrenten entsprechend profilieren.

### **Gefahrenabwehr**

#### **Praxisgerechte und harmonisierte Massnahmen zur Gefahrenabwehr zweckmässig**

Die Fragen im Zusammenhang mit dem Schutz der internationalen Rheinschifffahrt vor widerrechtlichen Handlungen, im Wesentlichen vor Terroranschlägen und Sabotage, haben in den letzten Jahren immer mehr an Bedeutung gewonnen. Massnahmen wie sie im Seeschiffsverkehr eingeführt worden sind (ISPS-Mechanismen) und Vorschläge der EU zu Terrorabwehrmassnahmen<sup>38</sup> bilden die Diskussionsgrundlage in der ZKR.

Ziele von Sicherungsmassnahmen sind der möglichst gute Schutz von Personen und Gütern vor widerrechtlichen Handlungen. In der Rheinschifffahrt sollen für die Bereiche der Fahrgastschifffahrt und der Güterschifffahrt praxisgerechte, wirkungsvolle und europaweit harmonisierte Lösungen Anwendung finden.

#### **Angemessene Massnahmen zur Sicherung des Güterverkehrs und Schutz von kritischen Infrastrukturen sind sinnvoll**

Regelungen zur Personenüberprüfung, Sicherung von Schiffen und Umschlaganlagen sowie Kontrolltätigkeiten bilden Schwerpunkte zur Verringerung der Gefahr des Terrorismus. Bei Beförderungen von bestimmten gefährlichen Gütern sind von den Unternehmen Sicherungspläne zu erstellen und anzuwenden. Diese regeln z.B. die Verantwortlichkeiten der an der Beförderung Beteiligten und müssen Risikobewertungen, Verzeichnisse der betroffenen Güter, Massnahmen zur Verminderung der Risiken, Meldeverfahren und Angaben zur vertraulichen Behandlung der Pläne enthalten.

Vorschläge für spezifische Massnahmen liegen in der ZKR für die Sicherung des Güterverkehrs zwischen See- und Binnenhäfen und im internationalen Binnenschiffsverkehr vor. Als wichtiges Glied eines Verkehrssystems wird die Rheinschifffahrt so weit als möglich Standards übernehmen, die auch für die anderen am durchgehenden Verkehr Beteiligten gelten.

In der ZKR wird darauf geachtet, dass nur angemessene Massnahmen getroffen werden, welche die Produktivität des Verkehrsablaufes und der logistischen Ketten nicht zu sehr einschränken. Bereits bestehende Qualitätssysteme, Verfahren und Vorschriften sind mit flankierenden Massnahmen zu ergänzen.

Die Rheinschifffahrt und deren Häfen werden als wichtiger Teil der Landesversorgung vermehrt in die laufenden Arbeiten des Bundes zum Schutz Kritischer Infrastrukturen (SKI)<sup>39</sup> miteinbezogen. Unter den Kritischen Infrastruktur-Sektoren der Schweiz ist die Schifffahrt als Teilsektor aufgeführt. Das Bundesamt für Bevölkerungsschutz (BABS) koordiniert die Tätigkeiten der betroffenen Bundesstellen im Rahmen der Arbeitsgruppe SKI.

---

<sup>38</sup> Entwurf der Europäischen Kommission für eine Verordnung zur Verbesserung der Sicherheit der Lieferkette.

<sup>39</sup> [Erster Bericht an den Bundesrat vom 20.06.2007](#)



## 2.2. Hochseeschifffahrt

### 2.2.1. Umfeld

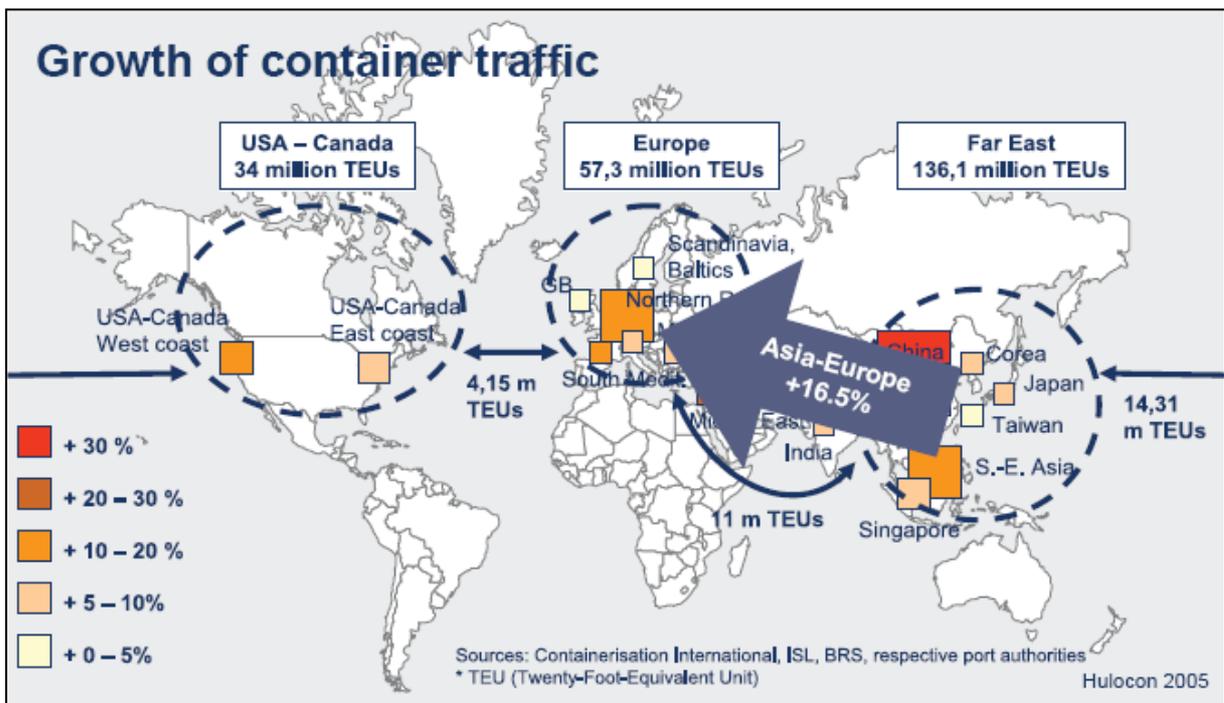
#### Güteraufkommen der Hochseeschifffahrt nimmt laufend zu

Das Güteraufkommen auf hoher See befindet sich langfristig in einer deutlichen Aufwärtsentwicklung. Hauptursachen dieser Entwicklung sind das Wachstum der Weltbevölkerung, das Wirtschaftswachstum, die Globalisierung und die damit verbundene internationale Arbeitsteilung sowie die Wirtschaftlichkeit dieses Transportsektors.

#### Hochseeschifffahrt konzentriert sich auf einige wenige Hauptrouten

Die Hochseeschifffahrt ist ein weltweit tätiger Dienstleistungssektor, doch konzentriert er sich letztlich auf wenige Hauptrouten. Im Containerverkehr sind das die Ost-West-Routen zwischen Europa, den USA und Fernost/Südostasien. Im Massengutverkehr werden vor allem Mineralöl aus dem Mittleren Osten sowie Rohstoffe aus den Kontinenten des Südens zu den Verbraucherzentren der nördlichen Hemisphäre transportiert.

Abb. 8 – Wachstum der Containerseeschifffahrt (2005)



#### Internationale Schifffahrt ist ein hart umkämpfter globaler Markt

Die Schifffahrtsunternehmen aller Nationen haben Zugang zu fast allen Häfen der Welt. Zu den bedeutenden Schifffahrtsnationen zählen vor allem Industrieländer mit einem intensiven Aussenhandel. Hohe Personalkosten und Steuern zwingen deren Reeder zur Modernisierung ihrer Flotten, zur Reduzierung der Besatzungen auf ein Minimum und zur Registrierung der Schiffe unter fremden Flaggen, die nicht nur niedrige Steuern versprechen, sondern auch die Anheuerung ausländischer Besatzungen aus Tieflohnländern gestatten. Nur mit diesen Massnahmen gelingt es



Referenz/Aktenzeichen: 012.21/2008-04-15/134

ihnen, die Wettbewerbsnachteile auszugleichen.

### **Schweizerische Hochseeflotte mit ausländischen Besatzungen behauptet sich im Markt**

In der Schweiz, dem Binnenland mit der grössten Hochseeflotte unter eigener Flagge, gelingt es indes privaten Reedern, sich mit sehr modernen Schiffen<sup>40</sup> im internationalen Wettbewerb erfolgreich zu behaupten. Wegen der ungenügenden Rekrutierungsbasis aufgrund der wenig attraktiven Arbeitsbedingungen zur See arbeiten fast nur ausländische Seeleute auf Schweizer Schiffen. Diese unterstehen weitgehend dem schweizerischen Arbeits- und Sozialversicherungsrecht, das ihnen eine vergleichsweise hohe soziale Sicherheit gibt.

### **Rekrutierung von gut qualifiziertem Personal wird immer schwieriger und schafft Risiken**

Der Mangel an qualifiziertem Schiffspersonal, insbesondere bei Offizieren, macht sich inzwischen weltweit bemerkbar, weshalb es für Reedereien immer schwieriger wird, geeignetes Personal zu rekrutieren. Eine Tendenz zu steigenden Löhnen sowie eine Zunahme von Unfällen, verursacht durch so genannte *human failures*, sind eine direkte Folge dieser Entwicklung. Immer kürzere Umschlagszeiten in modernen Häfen, längere Fahrtzeiten und, damit verbunden, eine allgemeine Zunahme der Arbeitsintensität tragen zu dieser Entwicklung bei.

### **Schweizer Hochseeflotte wird mit Blick auf wirtschaftliche Landesversorgung mittels Bürgschaften unterstützt**

Die Schweiz führt seit dem 2. Weltkrieg eine eigene Flagge zur See. Mit Beschluss vom 9. April 1941 schuf der Bundesrat – gestützt auf Notrecht – zur Sicherung überseeischer Importe die rechtlichen Voraussetzungen für eine eigene Handelsflotte. Teils erwarb er selber Schiffe zu Eigentum, teils stellten Privatunternehmer Schiffe unter Schweizer Flagge in den Dienst der wirtschaftlichen Landesversorgung. Nach dem Krieg zog sich der Bund aus diesem Geschäft zurück und stellte die schweizerische Seeschiffahrtsgesetzgebung auf ordentliches Recht<sup>41</sup>.

Angesichts der damaligen sicherheitspolitischen Lage förderte der Bund ab 1948 die nunmehr vollständig privatisierte Schweizer Hochseeflotte durch Gewährung günstiger Schiffsdarlehen. Ziel dieser Förderung war die Bereitstellung einer angemessenen Tonnage zur Sicherstellung der Versorgung des Landes mit lebenswichtigen Gütern in einer Krisensituation. 1959 ging der Bund dazu über, an Stelle eigener Darlehen nur noch Bürgschaften zu gewähren. Dafür bewilligten die eidgenössischen Räte jeweils in regelmässigen Abständen Bürgschaftsrahmenkredite für eine bestimmte Laufzeit.

## **2.2.2. Rahmenbedingungen – Rechtsgrundlagen**

### **Die Regulierungsdichte nimmt laufend zu**

Als Konsequenz aus dem gestiegenen Schiffsverkehr und der Tatsache, dass der grösste Teil des Meeres Allgemeingut ist, sind internationale Abkommen unumgänglich. Die IMO aktualisiert und ergänzt ihre bestehenden internationalen Abkommen laufend, was aber generell zu einer nicht in jedem Fall unproblematischen Zunahme der Regulierungsdichte führt.

Gerade im Bereich der Gefahrenabwehr sind seit dem 11. September 2001 zahlreiche neue Bestimmungen in Kraft getreten, bei deren Durchsetzung die so genannten Klassifikationsgesellschaften<sup>42</sup> sowie die verstärkten Hafenstaatenkontrollen eine zentrale Rolle

<sup>40</sup> zur Zeit (2007) 33 Einheiten mit insgesamt 938 444 DWT Tragfähigkeit

<sup>41</sup> Seeschiffahrtsgesetz vom 23. September 1953, SR 747.30

<sup>42</sup> Private Schiffssicherheits-Aufsichtsgesellschaften (*Classification Societies*)



Referenz/Aktenzeichen: 012.21/2008-04-15/134

spielen.

Die Vorschriften betreffend die Sicherheit in der Hochseeschifffahrt werden in Kapitel 2.3.6. *Technische Sicherheit und Gefahrenabwehr* erläutert.

### **2.2.3. Volkswirtschaft**

#### **Schweizer Hochseeflotte entspricht einem versorgungspolitischen Bedürfnis**

Auch 17 Jahre nach dem Ende des Kalten Kriegs hat sich gezeigt, dass eine eigene Handelsflotte trotz stark gewandelter Sicherheitslage nach wie vor einem realen versorgungspolitischen Bedürfnis entspricht. Dabei stehen nicht mehr kriegerische Ereignisse in Europa, sondern strukturelle Risiken der heutigen globalisierten Wirtschaft im Vordergrund, in der ein bisher noch nie gekannter weltweiter Gütertausch stattfindet. Der Seeschiffahrt kommt insofern eine Schlüsselfunktion zu, als über 95% aller Güter mindestens einmal über die Meere transportiert werden, bevor sie zum Konsumenten gelangen.

#### **Im Zuge des globalen Wettbewerbs werden zur Sicherung der eigenen Wirtschaftsstandorte die nationalen Handelsflotten massiv gefördert**

Der Wettbewerb verlangt von den Marktteilnehmern die Ausschöpfung aller Kostensenkungsmöglichkeiten. Dies betrifft nicht nur einen weitgehenden Abbau von Vorräten an Rohstoffen, Energieträgern, Lebensmitteln, Halbprodukten und Ersatzteilen, sondern auch die Auslagerung grosser Teile ihrer Produktion in Schwellenländer, vor allem nach Asien. Nur dank effizienter Transport- und Logistiksysteme werden diese Güter nach dem Just-in-Time-Prinzip exakt zu dem Zeitpunkt angeliefert, in dem sie gebraucht werden.

Den Industrie- und Handelsnationen geht es heute aber längst nicht mehr bloss um die Sicherung des überseeischen Nachschubs mit Rohstoffen, Energieträgern und Lebensmitteln für den Eigenbedarf, sondern vielmehr um die Sicherung des eigenen Wirtschaftsstandortes im globalen Wettbewerb. Eine massive Förderung der eigenen Handelsflotten durch alle maritimen Nationen ist deshalb Teil dieses Wettbewerbs.

#### **Auch die Schweizer Flotte trägt zur Stärkung des Wirtschaftsstandortes Schweiz bei**

Da im Falle erheblicher Störungen des Seeverkehrs (aufgrund einer wirtschaftlich oder politisch unsicheren Lage) Schiffstonnage erfahrungsgemäss stets sehr rasch knapp wird, sind führende Flaggenstaaten notfalls auch bereit, für eigene wirtschaftliche und militärische Zwecke die Hand auf ihre Handelsflotten zu legen. Für das Binnenland Schweiz stellen die Seetransporte das schwächste Glied in der Versorgungskette dar. Aufgrund des Versorgungsauftrags von Artikel 102 der Bundesverfassung, welcher vom Bund die Sicherstellung sowohl lebenswichtiger Güter als auch Dienstleistungen verlangt, gilt es, eine angemessene und zweckmässige Handelstonnage zur Überwindung von Engpässen in der Güterversorgung bereitzustellen. Damit leistet die Schweizer Flotte in Krisenfällen nicht nur einen Beitrag zur Versorgungssicherheit im klassischen Sinne, sondern trägt angesichts der intensiven globalen Verflechtungen unseres Landes indirekt auch zur Stärkung des Wirtschaftsstandortes Schweiz bei.

#### **Die Schweiz verfügt über eine moderne und kompetitive Handelsflotte**

Der Schweiz ist es gelungen, in den vergangenen Jahren kontinuierlich eine den Bedürfnissen der Landesversorgung angemessene und vor allem sehr moderne und kompetitive Handelsflotte aufzubauen. Dies gelang dank zweckmässiger Bürgschaftsbedingungen

Wie die nachstehenden Zahlen zeigen, besteht die Schweizer Hochseeflotte überwiegend aus



Referenz/Aktenzeichen: 012.21/2008-04-15/134

Trockengutschiffen. Diese setzen sich im Wesentlichen aus drei Typen mit jeweils unterschiedlichen Grössen zusammen, nämlich aus Schüttgut-, Stückgut- und aus Containerfrachtern.

**Abb. 9 – Schweizer Hochseeflotte (2007)**

Schiffstyp	Anzahl	Durchschnitts-	Tragfähigkeit DWT <sup>43</sup>	Schiffe mit Kränen oder Selbstbeladungs- vorrichtungen	TEU <sup>44</sup>
		alter (Jahre)			
<b>Schüttgutfrachter</b> (Bulk Carrier)	<b>13</b>	<b>7,0</b>	<b>550'260</b>	<b>10</b>	
▪ Handysize	6	4,5	139'481	6	
▪ Handymax	4	8,0	191'674	4	
▪ Panamax	3	8,0	219'105	0	
<b>Stückgutfrachter und containerfähige Schiffe</b>	<b>14</b>	<b>5,0</b>	<b>312'634</b>	<b>6</b>	<b>21'391</b>
▪ Container Combi Freighter	6	3,5	68'528	6	4'007
▪ Container/ Bulk-Feeder	2	8,0	10'100	0	440
▪ Container Freighter	6	3,0	236'104	0	16'944
<b>Tanker</b>	<b>6</b>	<b>3,0</b>	<b>73'452</b>	<b>6</b>	
▪ Spezialproduktetanker	3	5,5	13'512	3	
▪ Produktetanker	3	0,5	59'940	3	
<b>Total</b>	<b>33</b>	<b>4,0</b>	<b>938'444</b>	<b>22</b>	<b>21'391</b>

© Bundesamt für wirtschaftliche Landesversorgung (BWL)

Aus der Sicht der wirtschaftlichen Landesversorgung erweist sich die heutige Zusammensetzung der Trockengutflotte als ideal, stünde doch damit in einer Krise für sämtliche Arten von Transportbedürfnissen eine ausreichende, moderne und zweckmässige Tonnage zur Verfügung.

Demgegenüber entspricht die Tankerflotte, welche zurzeit lediglich aus drei kleinen Schiffen für Spezialprodukte und drei mittelgrossen Schiffen für diverse Produkte besteht, noch nicht den heutigen Anforderungen an eine wirtschaftliche Landesversorgung. Es ist vorgesehen, sie in den nächsten Jahren mit etwa fünf zusätzlichen Einheiten mit einer Tragfähigkeit zwischen 20 000 und rund 40 000 Tonnen zu ergänzen.

## 2.2.4. Förderung durch die öffentliche Hand

### Das Bürgschaftssystem der Schweiz ist erfolgreich

<sup>43</sup> DWT: *Deadweight ton*. Totalgewicht, bestehend aus Ladung, Bunker- und Schmieröl sowie Verpflegung, das ein Schiff bei Sommer-Freibord mitführen darf.

<sup>44</sup> TEU: *Twenty foot equivalent unit (20-Fuss-Container)*.



Referenz/Aktenzeichen: 012.21/2008-04-15/134

Die Eidgenossenschaft engagiert sich seit 1948 durch Darlehensgewährungen und seit 1959 mittels Bürgschaften in der Hochseeschiffahrtförderung.

Dieses Bürgschaftssystem erwies sich als sehr erfolgreich. So konnten in den vergangenen Jahren im Durchschnitt 25 Schiffe verschiedenen Typs und Grösse mit einer Gesamttonnage von 800 000 bis 900 000 Tonnen Tragfähigkeit unter Schweizer Flagge gestellt werden, die in einem Krisenfall jederzeit für die Bedürfnisse der Landesversorgung zur Verfügung stehen würden. Aber auch in finanzieller Hinsicht stellt dieses System einen grossen Erfolg dar, erlitt doch der Bund nie einen einzigen Verlust.

Mitte 2002 bewilligten die eidgenössischen Räte einen Bürgschaftsrahmenkredit von 600 Millionen Franken für weitere zehn Jahre. Dieser Bürgschaftsrahmen wurde am 3. März 2008 vom Parlament um weitere 500 Millionen Franken auf nunmehr 1,1 Milliarde Franken erhöht. Gleichzeitig stimmten die eidgenössischen Räte einer Verlängerung der Laufzeit um fünf Jahre bis 2017 zu<sup>45</sup>.

## **2.2.5. Umwelt und nachhaltige Entwicklung**

### **Der Schutz der Meeresumwelt wird global verstärkt**

Im Bereich des Meeresumweltschutzes ist es nötig und sinnvoll, die Probleme in einem globalen Rahmen anzugehen. War die Internationale Seeschiffahrtsorganisation in ihren Anfängen eine Organisation zum Erhalt und zur Förderung der Schiffssicherheit, hat sich das Gewicht in den letzten Jahren vermehrt hin zum Schutz der Meeresumwelt verschoben. Dies begann mit der Schaffung eines Ausschusses zum Schutz der Meeresumwelt (MEPC, *Marine Environment Protection Committee*), welcher sich vertieft der Problematik der Meeresverschmutzung in allen ihren Aspekten annimmt. Die Schweiz nimmt an den Sitzungen dieses Ausschusses aktiv teil. Zahlreiche Konventionen zum Schutze der Meeresumwelt sind im Rahmen des MEPC geschaffen worden. Zurzeit ist ein internationales Übereinkommen in Erarbeitung, welches das Abwracken von ausgedienten Hochseeschiffen zum Inhalt hat.

Zu erwähnen ist auch die Beteiligung der Schweiz an der OSPAR-Kommission (auch OSPARCOM) zum Schutz der Meeresumwelt des Nordost-Atlantiks. Diese Kommission setzt sich aus Regierungsvertretern der 15 Vertragsstaaten und der EU-Kommission zusammen.

## **2.2.6. Technische Sicherheit und Gefahrenabwehr**

### **Schiffskatastrophen führen zu Regelungen im Bereich der technischen Sicherheit**

Im Bereich der Sicherheit bestehen verschiedene Konventionen. So regelt die SOLAS-Konvention (*International Convention for the Safety of Life at Sea*) hauptsächlich die Sicherheit der Besatzung und die Verhütung von Havarien, während die MARPOL-Konvention (*International Convention for the Prevention of Pollution from Ships*) Regeln für die Verhütung und Bekämpfung von Verschmutzungen aufstellt. Das STCW-Abkommen (*International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers*), schafft international vergleichbare Standards in der Ausbildung von Seeleuten. Ein bedeutender Schritt zur Verhinderung von Schiffszusammenstössen wurde mit der Kollisionsverhütungskonvention von 1972 getan (COLREG, *Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea*).

Gemeinsam ist allen diesen Regelwerken, dass ihre Entstehung fast ausschliesslich im Zusammenhang mit einer konkreten Schiffskatastrophe steht. Die Sicherheitsdiskussionen dominieren

---

<sup>45</sup> BBI 2007 5215, BBI 2008 2487



Referenz/Aktenzeichen: 012.21/2008-04-15/134

zurzeit Überlegungen im Bereich *human failures*, eine direkte Folge des weltweiten Mangels an qualifizierten Seeleuten. Der ISM-Code (*International Safety Management*), soll die Sicherheitsabläufe auf hohem Niveau international regeln. Die Klassifikationsgesellschaften spielen bei der Umsetzung eine wesentliche Rolle.

### **Die internationalen Massnahmen zur Gefahrenabwehr wurden seit den Anschlägen auf die USA verstärkt**

Bei der Gefahrenabwehr besteht angesichts international verübter rechtswidriger Handlungen das Hauptziel in der Durchführung gemeinsamer Massnahmen zur Verbesserung der Gefahrenabwehr auf Schiffen sowie in Hafenanlagen. Seit dem 11. September 2001 befürchten insbesondere die USA, dass Schiffe als Anschlagsmittel eingesetzt oder als Transportmittel von Materialien für Terrorangriffe oder von Terroristen benutzt werden könnten. Auf amerikanischen Druck hin wurde Mitte 2004 der sogenannte ISPS-Code (*International Ship and Port Facility Security Code*) eingeführt. Dazu wurde die SOLAS-Konvention der IMO entsprechend ergänzt.

Damit die in der SOLAS beschriebenen Massnahmen zur Gefahrenabwehr inhaltlich adäquat umgesetzt werden, bedarf es besonders geschulten Personals. So gibt es nun auf den Schiffen den *Ship Security Officer* (SSO, Schiffssicherheitsoffizier) und in den Reedereien den *Company Security Officer* (CSO, Reedereisicherheitsoffizier). Im Hafenbereich wurde der *Port Facility Security Officer* (PFSO, Hafensicherheitsoffizier) eingeführt. Neben diesen operativen Massnahmen wurde auch die Erfüllung von zusätzlichen technischen Anforderungen verlangt, wie beispielsweise ein weltweit operierendes Alarm- und Schiffserkennungssystem sowie Zugangs- und Ladungskontrollen im Hafenbereich.

Auf Initiative – hauptsächlich der USA – werden noch viel weitergehende Massnahmen zur Optimierung der Sicherheit vorbereitet, beispielsweise die *Container Security Initiative* (CSI, Containersicherheitsinitiative), um nur eine zu nennen. Dadurch sollen die Sicherheitskontrollen vom Empfangs- in den Verladehafen verlagert werden.

### **Auch die zunehmende Piraterie ist im Bereich Gefahrenabwehr zu berücksichtigen**

Im Bereich der Gefahrenabwehr darf die wieder deutlich zunehmende Piraterie nicht unerwähnt bleiben. 1992 wurde deshalb das *Piracy Reporting Centre* des *International Maritime Bureau* (IMB) in Kuala Lumpur gegründet. Es sammelt Meldungen über Piraterie und wertet sie aus. Ausserdem hilft es bei der Suche nach geraubten Schiffen. Brennpunkte der Seeräuberei sind den Angaben zufolge insbesondere die Gewässer Indonesiens, die Strasse von Malakka sowie die Küste vor Somalia. Die durch Piraterie verursachten Schäden beliefen sich im Jahre 2006 weltweit auf ungefähr 16 Milliarden US-Dollar.

## **2.3. Binnenschifffahrt (in der Schweiz und auf den Grenzgewässern)**

### **2.3.1. Umfeld**

#### **Schifffahrt wurde vom Gütertransportmittel zum Transportmittel im Vergnügungsverkehr**

Aus dem früheren Transportmittel für Güter und Waren aller Art sowie für Vieh auf den Gewässern, entwickelte sich die Binnenschifffahrt ab dem letzten Drittel des 19. Jahrhunderts immer mehr hin zum Vergnügungsverkehr.

Wie der Rhein und die Hochsee, so erfüllen auch die Schweizer Seen und Flüsse heute vielfältige Ansprüche. Dazu zählen Bedürfnisse aus den Bereichen Sport und Freizeit, Transport von Gütern und



Referenz/Aktenzeichen: 012.21/2008-04-15/134

Personen, Fischerei, Natur und Umwelt, Trinkwasserversorgung, Energieerzeugung und nicht zuletzt auch touristische Aspekte.

### **Umweltschutz und Sicherheit entsprechen Bedürfnis der Bevölkerung**

Die Schifffahrt auf Schweizer Gewässern stösst auf ein grosses Echo in der Bevölkerung. Entsprechend dem allgemeinen Trend zur vermehrten Beachtung von Umweltschutzaspekten, finden diese Themen auch in der Schifffahrt und ihrer Gesetzgebung ihren Niederschlag. Auch spielt das Bedürfnis der Bevölkerung nach Sicherheit eine grosse Rolle bei der Ausarbeitung und der Weiterentwicklung der Regelwerke.

## **2.3.2. Rahmenbedingungen – Rechtsgrundlagen**

### **Die Schifffahrt untersteht der Bundesgesetzgebung, der Vollzug erfolgt in der Regel kantonal**

Die Schweizer Binnenschifffahrt und die Schifffahrt auf den Grenzgewässern werden durch die schweizerische Binnenschifffahrtsgesetzgebung geregelt; allerdings bleiben gemäss Art. 1 des Bundesgesetzes über die Binnenschifffahrt (BSG)<sup>46</sup> internationale Vereinbarungen und die darauf beruhenden Vorschriften ausdrücklich vorbehalten.

Die Schifffahrt auf Seen und Flüssen unter Einschluss der Grenzgewässer unterstehen der Bundesgesetzgebung. Die Vorbereitung und Weiterentwicklung der gesetzlichen Bestimmungen obliegt dem Bundesamt für Verkehr. Soweit der Bund nicht eigene Kompetenzen besitzt, sind die kantonalen Schifffahrtsämter mit dem Vollzug betraut.

### **Die Schifffahrt auf öffentlichen Gewässern ist frei, die regelmässige und gewerbsmässige Beförderung von Personen ist dem Bund vorbehalten**

Von zentraler Bedeutung ist der Grundsatz, wonach die Schifffahrt auf öffentlichen Gewässern im Rahmen des BSG frei sei (Art. 2). Dieser Grundsatz wird jedoch durchbrochen, indem zum Beispiel der regelmässige und gewerbsmässige Personentransport dem Bund vorbehalten wird. Dieser kann dafür Konzessionen oder Bewilligungen erteilen (Art. 7 BSG). Weiter fallen nach Artikel 16 der Verordnung über Bau und Betrieb von Schiffen und Anlagen öffentlicher Schifffahrtsunternehmen (Schiffbauverordnung, SBV)<sup>47</sup> Plangenehmigungsverfahren für Bauten und Anlagen (wie z.B. Schiffsstege), die dem Betrieb eines öffentlichen Schifffahrtsunternehmens dienen, in die Bundeszuständigkeit. Diese Verfahren richten sich sinngemäss nach den Bestimmungen des Eisenbahngesetzes<sup>48</sup> und der Verordnung über das Plangenehmigungsverfahren für Eisenbahnanlagen<sup>49</sup>.

### **Die Gewässerhoheit liegt bei den Kantonen**

Die Gewässerhoheit steht den Kantonen zu (Art. 3 BSG) und diesen obliegt auch der Vollzug der Binnenschifffahrtsgesetzgebung (Art. 58 BSG). Weitere Artikel regeln den Bau der Schiffe, die Ausbildung der Schiffsführer, die Besatzungsstärken und deren Qualifikation, die Verkehrsregeln sowie die Strafbestimmungen.

Die Bestimmungen des BSG werden in einer Reihe von Verordnungen und Ausführungsbestimmungen konkretisiert. Als wichtigste seien genannt: die Binnenschifffahrtsverordnung (BSV)<sup>50</sup>,

---

<sup>46</sup> SR 747.201

<sup>47</sup> SR 747.201.7

<sup>48</sup> SR 742.101

<sup>49</sup> SR 742.142.1

<sup>50</sup> SR 747.201.1



Referenz/Aktenzeichen: 012.21/2008-04-15/134

die Verordnung über die Abgasemissionen von Schiffsmotoren (SAV)<sup>51</sup> und die schon erwähnte Schiffbauverordnung (SBV) mit technischen und betrieblichen Regeln für die Fahrgastschifffahrt.

### **Bei der Rheinschifffahrt sind die Beschlüsse der ZKR relevant**

Schliesslich enthalten die Artikel 28–30 BSG besondere Vorschriften für die Rheinschifffahrt. Diese Bestimmungen bilden die gesetzliche Grundlage für die Umsetzung der auf Entschliessungen der ZKR beruhenden Vorschriften.

### **Grenzwässer unterliegen besonderen staatsvertraglichen Bestimmungen**

Wegen ihrer geografischen Besonderheiten verfügt die Schweiz über mehrere Seen, die gleichzeitig Grenzwässer sind. Diese unterliegen Sonderbestimmungen, die unter Berücksichtigung der jeweiligen Besonderheiten staatsvertraglich geregelt sind. In diesen Abkommen werden grundlegende Verkehrsregeln sowie einige technische und polizeiliche Aspekte festgelegt.

Die wichtigsten Grenzwässer sind der Boden- und der Genfersee sowie die Tessiner Seen. Wegen der Wichtigkeit des Bodensees als Trinkwasserreservoir zeichnen sich die Bodenseevorschriften durch sehr restriktive Umweltschutzbestimmungen aus; auf dem Genfersee setzten die französischen Behörden sehr hohe Anforderungen an die Sicherheit durch.

Für die Grenzwässer sind die folgenden internationalen Organisationen und Kommissionen zuständig: Die Internationale Gewässerschutzkommission für den Bodensee (IGKB), la Commission internationale pour la protection des eaux du Léman (CIPEL), la Commissione Internazionale per la Protezione delle Acque Italo-Svizzere (CIP AIS) und die internationale Kommission zum Schutz des Rheins (IKSR).

### **Freihaltung der Wasserstrassen von Fall zu Fall geregelt**

In seinem Bericht über die Freihaltung der Wasserstrassen<sup>52</sup>, hat sich der Bundesrat positiv zur Schiffbarkeit auf dem Rhein von Basel bis in den Raum der Aaremündung (bis Klingnau oder bis Weiach) sowie auf der Rhone vom Genfersee abwärts geäussert<sup>53</sup>. Er hat sich jedoch gegen ein Schifffahrtsgesetz und gegen ein Gesetz über die Schifffahrt auf der Aare und dem Hochrhein von der Aaremündung bis zum Bodensee ausgesprochen.

Zum Hochrhein zwischen der Aaremündung und Basel ist zu bemerken, dass diese Strecke bereits in der Gesamtverkehrskonzeption (GVK) von 1977 als ausbauwürdig erachtet wurde. Da alle Staustufen schon bestehen, müssten praktisch nur noch die Schifffahrtsanlagen (im Wesentlichen Schleusen) erstellt werden. Zum Zwecke der Freihaltung hatten die deutsche und die schweizerische Verwaltung gemeinsam das so genannte „Generelle Projekt 76“ erarbeitet, welches noch heute Gültigkeit hat. Diese Strecke ist aufgrund der höheren Abflussmengen und der bereits bestehenden Staustufen ökologisch weniger sensibel als beispielsweise die Aare. Sie liegt auch verkehrstechnisch richtig, um die Güter näher zum Grossraum Zürich zu bringen.

Unterhalb von Genf wird die Rhone auch von Frankreich für eine eventuelle zukünftige Schifffahrt freigehalten; Frankreich hat oberhalb von Lyon deshalb schon einige Stufen ausgebaut. Allerdings besteht für die Schweizer Rhone keine planerische Grundlage zur Freihaltung wie am Hochrhein. Ausserdem war der Kanton Genf gegen eine Freihaltung: Er wollte grosse Teile des betroffenen Gebietes unter Naturschutz stellen.

---

<sup>51</sup> SR 747.201.3

<sup>52</sup> Bericht des BR vom 15. April 1987 (BBl 1987 II, 457).

<sup>53</sup> Die Ergebnisse dieses Berichts wurden anschliessend in der Verordnung für die Freihaltung der Wasserstrassen (SR 747.219.1) und im 1996 revidierten Wasserrechtsgesetz (WRG, SR 721.80, Art. 24 - 27) festgelegt.



Referenz/Aktenzeichen: 012.21/2008-04-15/134

### **2.3.3. Volkswirtschaft**

#### **100 000 zugelassene Schiffe auf Schweizer Gewässern. Nur 1% davon sind gewerbsmässige Einheiten**

Auf den Schweizer Gewässern waren Ende 2006 etwa 100 000 Schiffe zum Betrieb zugelassen. Der überwiegende Teil davon sind Sport- und Freizeitschiffe. Der gewerbsmässig eingesetzte Anteil liegt etwa zwischen 700 bis 1 000 Einheiten, davon sind rund 400 Fahrgastschiffe. Diese Zahlen sind seit Jahren leicht rückläufig.

Die Bedeutung der schweizerischen Binnenschifffahrt wird oft verkannt. Am ehesten wahrgenommen wird noch die Fahrgastschifffahrt auf den Seen und Flüssen der Schweiz.

#### **Inbesondere Fahrgastschifffahrt ist von volkswirtschaftlicher Bedeutung**

Wesentliches Element im Personenverkehr ist dabei, dass die Schifffahrt einen integralen Bestandteil des „Gesamtsystems des öffentlichen Personenverkehrs“ darstellt und, zumindest im Saisonbetrieb, in die Fahrpläne der übrigen Verkehrsunternehmungen des Landverkehrs integriert wird. Auch wenn der Personenverkehrsanteil im Binnenschiffsverkehr nur ca. 0,2% des Gesamtverkehrs (sowohl Reisende als auch Personenkilometer) ausmacht, ist die Tatsache, dass dieser mit dem Landverkehrsangebot vertaktet ist, für die gesamte Volkswirtschaft von Bedeutung. Der Tourismus erfährt unter Anderem in der Sommersaison eine wesentliche Attraktivitätssteigerung durch die Binnenschifffahrt. Die Binnenschifffahrt steuert zudem einen bedeutenden Anteil zum volkswirtschaftlich wichtigen Tourismus bei.

#### **Die Fahrgastschifffahrt mit rund 12 Mio./Jahr beförderten Passagieren bringt eine jährliche Wertschöpfung von fast 300 Millionen Franken**

Die grössten eidgenössisch konzessionierten Schifffahrtsunternehmen sind im Verband der Schweizer Schifffahrtsunternehmen (VSSU) zusammengeschlossen. Die VSSU-Unternehmen stellen den grössten Teil der Fahrgastschiffsflotte auf den Schweizer Seen und Flüssen.

In einer durch den VSSU im Jahre 2004 in Auftrag gegebenen Studie<sup>54</sup> wird das jährliche Passagieraufkommen auf etwa 12 bis 13 Millionen Fahrgäste (13,6 Mio. im Jahr 2007) und die gesamte Wertschöpfung der Fahrgastschifffahrt auf mehr als 292 Millionen Franken geschätzt. Die konzessionierten Schifffahrtsunternehmungen betreiben rund 170 Schiffe und beschäftigen etwa 750 Personen.

Aus der Studie geht hervor, dass eine durchschnittliche jährliche Nettowertschöpfung von fast 69 Millionen Franken erzielt wird. Die jährliche Bruttowertschöpfung der Schifffahrtsunternehmen zusammen mit der Wertschöpfung bei Dritten beläuft sich auf durchschnittlich knapp 189 Millionen Franken im Jahr. Rechnet man ausserdem die daraus induzierten zusätzlichen Umsätze hinzu (ca. 104 Millionen Franken), so ergibt sich eine durchschnittliche Wertschöpfung von etwa 293 Millionen Franken. Diese Zahlen belegen eindrücklich die grosse wirtschaftliche Bedeutung der Schweizer Fahrgastschifffahrt<sup>55</sup>.

#### **Hohe Aufwendungen für Bau und Unterhalt der Flotte erforderlich**

Im Unterschied zur Fahrgastschifffahrt auf dem Rhein unterhalb von Rheinfelden verfügen die hiesigen Unternehmen jeweils über eine eigene Werftinfrastruktur zum Bau und Unterhalt der Flotte. Das bedingt hohe Investitionen und Unterhaltskosten, weil diese Anlagen – von wenigen Schifffahrtsgesellschaften abgesehen – in den Sommermonaten brach liegen. Dazu kommt die starke Saison- und Wetterabhängigkeit der Unternehmen. Dies führt immer wieder zu Einbussen auf der

<sup>54</sup> VSSU. *Wertschöpfung der Schifffahrt auf Schweizer Seen und Flüssen*. Zürich. 2004.

<sup>55</sup> Über die Transportleistungen der übrigen Schiffsbetriebe gibt es kein zuverlässiges Zahlenmaterial.



Referenz/Aktenzeichen: 012.21/2008-04-15/134

Einnahmenseite, während die Kosten (hauptsächlich Personalkosten) kaum im gleichen Masse reduziert werden können.

Bundeshilfen sind nicht vorgesehen, weder für den Bau noch für den Betrieb. Diese Kosten gehen zu Lasten der Schifffahrtsgesellschaften. Anderweitige Subventionen (Kantone, Städte) sind jedoch nicht ausgeschlossen.

### **Bedeutende Bagger- und Lastschifffahrt**

Es gibt aber neben der Fahrgast- noch eine bedeutende Bagger- und Lastschifffahrt. Sie entlastet lokal Strasse und Schiene merklich, was nebst positiven Auswirkungen auf die Umwelt auch von beschäftigungspolitischer Bedeutung ist.

Ausserdem trägt die regelmässige Ausbaggerung der Flussmündungen einen wesentlichen Anteil zur Vermeidung von Hochwasser als Folge von Rückstaus in den Flussläufen bei (z.B. Mündungen der Reuss in den Vierwaldstädtersee oder der Rhone in den Genfersee).

### **Die Güterschifffahrt transportiert etwa 4 Millionen Tonnen Kies, Sand und Steinbruchmaterial im Jahr**

Da der Transport von Gefahrgut auf den Schweizer Seen grundsätzlich verboten ist, beschränkt sich der Transport von Massengütern hauptsächlich auf Kies, Sand und Steinbruchmaterial. Um die 180 Lastschiffe führen auf diesen Gewässern die Transporte durch. Der Verein Schweizerischer Bagger- und Lastschiffbesitzer, in dem 33 Unternehmen zusammengeschlossen sind, erhebt in Abständen statistische Angaben über das Transportvolumen. Die letzte Erhebung fand im Jahr 2006 statt. Die transportierte Ladung schwankt zwischen 3,4 und 4,4 Mio. Tonnen/Jahr<sup>56</sup>. Auch hier handelt es sich um ausgesprochen umweltfreundliche Transporte mit vergleichsweise sehr wenigen Unfällen.

### **Die Sport- und Freizeitschifffahrt boomt**

Die immatrikulierten Schiffsbestände werden von der Vereinigung kantonaler Schifffahrtsämter jährlich erhoben. Im Jahre 1990 waren in der Schweiz 106 687 Schiffe immatrikuliert, im Jahre 2006 waren es noch etwa 99 500. In der Statistik werden Motorschiffe, Segelschiffe mit und ohne Motor sowie nicht motorisierte Schiffe unterschieden. Im Jahr 2006 gab es etwa 60 000 motorisierte und rund 6 900 nicht motorisierte Schiffe. Ferner waren ungefähr 22 600 Segelschiffe mit und etwa 10 500 Segelschiffe ohne Motor zugelassen.

Die Zahl der Schiffsführerprüfungen für Motorboote (Kat. A) und Segelboote (Kat. D) wird ebenfalls statistisch erhoben. Zwischen 1997 und 2006 wurden im Durchschnitt jährlich etwa 6 200 Motorboot- und etwa 2 600 Segelprüfungen abgenommen.

## **2.3.4. Förderung durch die öffentliche Hand**

### **Bund und Kantone gelten vier Linien des regionalen Personenverkehrs ab**

Gestützt auf die Abgeltungsverordnung<sup>57</sup> werden im regionalen Personenverkehr folgende Strecken auf Schweizer Seen abgegolten:

- Luzern – Brunnen (Flüelen)
- Neuchâtel – Cudrefin – Portalban
- Lausanne – Evian

<sup>56</sup> Erhebungszeitraum: 2000, 2003, 2006

<sup>57</sup> SR 742.101.1



Referenz/Aktenzeichen: 012.21/2008-04-15/134

- Romanshorn – Friedrichshafen

Diese vier Linien unterstützt die Eidgenossenschaft jährlich mit rund 2,5 Millionen Franken (2007). Die betroffenen Kantone steuern jährlich 1,1 Million Franken bei. Andere, eher lokale Fahrgastlinien werden ebenfalls von den Kantonen bzw. Gemeinden unterstützt.

### 2.3.5. Umwelt und nachhaltige Entwicklung

#### **Schweizer Schutzstandard ist sehr hoch**

Im Sport- und Freizeitsektor hat teilweise eine Angleichung des schweizerischen Rechtes an das europäische Recht stattgefunden. Es gibt jedoch einzelne Bereiche, in denen das Schweizer Binnenschiffahrtsrecht nicht angepasst wurde. Hierzu zählen vornehmlich umweltrelevante Themen, bei denen der Schweizer Standard über dem europäischen liegt. Diese Vorgehensweise wahrt einerseits die hohen Umweltstandards, führt aber andererseits zu Problemen mit der EU, namentlich im Bootshandel aus der Schweiz in die EU oder umgekehrt (technische Handelshemmnisse).

Die Schweiz war 1993 weltweit das erste Land, welches flächendeckend Abgasvorschriften für Schiffsmotoren einführte und damit den Schadstoffeintrag in die Umwelt aus dem Betrieb von Schiffsmotoren beschränkte<sup>58</sup>. Damit wurde ein wesentlicher Beitrag zum umweltverträglichen Betrieb der motorisierten Schiffe und insbesondere der Sportschiffahrt geleistet.

#### **Bei den Umweltstandards erfolgt eine Angleichung zwischen den schweizerischen und europäischen Standards**

Wie bereits mehrmals festgestellt, wird auch hier der Einfluss der EU zunehmend spürbar. So hat die Schweiz im Juni 2007 die Abgasvorschriften für Schiffsmotoren an europäische Standards angepasst. Zudem wurde in der Schweiz eine Partikelfilterpflicht für neue, gewerbsmässig betriebene Schiffe eingeführt, womit der Eintrag der krebserzeugenden Partikel in die Luft markant reduziert wird. Die BSV enthält weiter umweltrelevante Bestimmungen, wie z.B. eine Begrenzung der Geräuschemissionen der Schiffe oder das Verbot zum Befahren sensibler Wasserflächen.

### 2.3.6. Technische Sicherheit und Gefahrenabwehr

#### **Bei der technischen Sicherheit erfolgt eine Angleichung zwischen schweizerischen und europäischen Standards**

Sicherheitsaspekte werden hauptsächlich in der Binnenschiffahrtsverordnung (BSV, 747.201.1) und der Schiffbauverordnung (SBV, 747.201.7) behandelt. Hier strebt die Schweiz seit vielen Jahren einen hohen technischen Sicherheitsstandard der Schiffe an. Nachdem die EU auf diesem Gebiet in den letzten Jahren vermehrt aktiv geworden ist, wurde das Schweizer Regelwerk auf diesem Gebiet zunehmend von europäischen Richtlinien beeinflusst.

Das hängt damit zusammen, dass der weitaus überwiegende Anteil an Sport- und Freizeitschiffen aus dem europäischen Ausland in die Schweiz gelangt. Eine Angleichung an den europäischen Standard drängt sich daher auf, zumal auch das Sicherheitsniveau in der Regel mindestens dem Schweizer Standard entspricht.

Etwas anders verhält es sich im Bereich der Fahrgastschiffahrt. Hier weichen die Anforderungen an eine sichere Schiffahrt auf den Seen teils von den auf die Flussschiffahrt fokussierten EU-Richtlinien ab. Jedoch wird eine Angleichung dort vorgenommen, wo diese sinnvoll erscheint (zum Beispiel

---

<sup>58</sup> Umweltaspekte werden hauptsächlich in der BSV und der SBV behandelt.



Referenz/Aktenzeichen: 012.21/2008-04-15/134

Abgasvorschriften für Schiffsmotoren).

Zum Thema Sicherheit gehört auch die Ausbildung und Prüfung der Schiffsführer. Um ein motorisiertes Schiff oder ein Segelschiff auf Schweizer Gewässern führen zu dürfen, ist grundsätzlich ein Schiffsführerausweis erforderlich. Ausgenommen von dieser Pflicht sind schwach motorisierte Schiffe und/oder solche mit kleiner Segelfläche. Auf diesem Gebiet gibt es bisher nur wenige international harmonisierte Standards.

**Bei der Gefahrenabwehr wird auf spezifische Bestimmungen verzichtet**

Fragen im Zusammenhang mit der Gefahrenabwehr werden von den einzelnen Transportunternehmen oder -betrieben selbst behandelt; sie treffen auch allfällige Schutzmassnahmen. Spezifische Schutzbestimmungen für die Schifffahrt in der Schweiz liegen zurzeit nicht vor.



### 3. Perspektiven

Dieses Kapitel beschreibt die Entwicklungen, die in der Schifffahrt in den kommenden Jahren zu erwarten sind.

Zunächst werden die allgemeinen Rahmenbedingungen vorgestellt (Infrastrukturen, Ausbildung und beruflicher Rahmen, Sicherheit und internationale Zusammenarbeit); anschliessend werden die verschiedenen Entwicklungen in den einzelnen Sektoren (Rheinschifffahrt, Hochseeschifffahrt und Binnenschifffahrt) eingehender präsentiert. Mögliche Handlungsfelder und Massnahmen werden am Schluss aufgezeigt.

➤ **Verkehr wird weiter wachsen**

Die nachgefragten Verkehrsleistungen im Personen- wie auch im Güterverkehr werden in den nächsten Jahren weiter steigen. Ein ausgeprägtes Wachstum wird vor allem im Güterverkehr prognostiziert.

➤ **Verschiedene Faktoren beeinflussen die Wahl des Verkehrsmittels**

Neben den vielfältigen Ansprüchen der Nutzer an die Verkehrsmittel sind es auch die zukünftigen verkehrspolitischen Rahmenbedingungen, welche bestimmen, wie der zunehmende Verkehr bewältigt werden wird. Umwelt- und sicherheitsrelevante Aspekte sowie Vorkehrungen zur Gefahrenabwehr gewinnen global immer mehr an Bedeutung.

➤ **Sicherheit und Umweltstandards sind unter Druck**

Die Branche der Fluss- und Hochseeschifffahrt hat Probleme aufgrund des enormen Kostendrucks und des Mangels an qualifiziertem Personal. Die Vorschriften im Bereich der Harmonisierung, der Deregulierung und der Reduktion der Rechtsdichte bringen das Risiko mit sich, dass die Sicherheits- und Umweltschutzstandards abgesenkt werden. Im Übrigen verfügen die Behörden über immer weniger Ressourcen zur Überwachung der gesetzeskonformen Umsetzung.

➤ **Kostenwahrheit hilft der Schifffahrt**

Mit der steigenden Liberalisierung der Märkte für internationale Beförderungen steigen die Chancen der Schifffahrt, ihre Stärken auszuspielen. Die konsequente weltweite Durchsetzung der Kostenwahrheit im Verkehrsbereich unterstützt das Wachstum der Schifffahrt. Die bekannten, aber heute aus wirtschaftlichen Gründen noch vielfach nicht genutzten Vorteile der Schifffahrt kommen verstärkt zum Tragen. Zusätzlich werden sich Lenkungsmaßnahmen zur Verlagerung des Strassengüterverkehrs auch auf die Binnenschifffahrt positiv auswirken; denn sie trägt massgeblich dazu bei, eine weitere Überlastung der Strasse zu vermeiden.

➤ **Entwicklungspotenzial der Schifffahrt ist noch nicht ausgeschöpft**

Heute schon ist die Schifffahrt weitgehend dem freien Wettbewerb ausgesetzt; sie erhält in der Regel keine substanzielle staatliche Unterstützung und ist damit für die Zukunft gewappnet. Die Schifffahrt verfügt in allen Bereichen (Seeschifffahrt, Rheinschifffahrt und Binnenschifffahrt) über freie Kapazitäten und weiteres Entwicklungspotenzial. Die ökonomische Leistungsfähigkeit, die hohe Verkehrssicherheit und die gute ökologische Verträglichkeit empfehlen die Schifffahrt als eines der nachhaltigsten Verkehrsmittel.



## 3.1. Rahmenbedingungen

### 3.1.1. Infrastruktur

#### **Die Verkehrsinfrastrukturen in ihrer Gesamtheit sind zu grossen Teilen überlastet, Ausbauten sind schwierig zu finanzieren**

Das starke Wachstum des Verkehrs kann nur mit gut ausgebauten, leistungsfähigen und sicheren Verkehrswegen bewältigt werden. Sie bilden das Rückgrat gut funktionierender Volkswirtschaften. Sämtliche Verkehrsträger müssen ihren Stärken entsprechend genutzt werden können. Verkehrswege für umweltgerechte raumsparende Verkehrsmittel erhalten zunehmend den Vorzug bei den planerischen Entscheidungen. Die Behebung bestehender Engpässe, der Ausbau und die engere Vernetzung der Verkehrswege/-zentren, Finanzierungsfragen sowie der Umweltschutz werden weiterhin zentrale Themen im Infrastrukturbereich sein. Trends zu grösseren Transporteinheiten mit mehr Ladungskapazität stellen die Infrastrukturihaber vor neue Herausforderungen.

Mit Ausnahme der Schifffahrt ist die Infrastruktur bereits heute überlastet, zumindest in Spitzenzeiten. Die hohe Verkehrsdichte und Staus führen u.a. zu höheren Unfallzahlen, volkswirtschaftlichen Verlusten und grösseren Umweltbelastungen. Der gemischte Güter- und Personenverkehr stellt vor allem auf Strasse und Schiene hohe Ansprüche an die Nutzer.

#### **Die Schifffahrt hat noch Kapazität, ist aber abhängig von Ereignissen und Wasserstand**

Die Schifffahrt hat noch Kapazitäten, sowohl bezüglich Infrastruktur als auch bei der Flotte. Grenzen ergeben sich in der Binnenschifffahrt aus der Bindung an das Wasserstrassen-Netz. Es bestehen oft keine Umfahrungsmöglichkeiten, um bei Sperrungen der Wasserstrasse auf andere auszuweichen. Mögliche Gründe für Sperrungen sind Havarien, grosse Schäden oder Revisionen an Schifffahrtsanlagen, extreme Hoch- oder Niedrigwasser sowie Veranstaltungen. Die Zahl der Tage, an denen der Verkehr eingestellt werden muss, ist allerdings gering. Im Durchschnitt ist auf dem Rhein mit sieben Tagen im Jahr zu rechnen, an denen abschnittsweise keine Beförderungen möglich sind.

In der Rheinschifffahrt sind die Mindestwassertiefen auf den sogenannten Gleichwertigen Wasserstand (GLW) bezogen, das bedeutet auf den Wasserstand, welcher an ungefähr 10–20 Tagen erreicht oder unterschritten wird. Die Schifffahrt hat also statistisch betrachtet an 10–20 Tagen mit tieferen Wasserständen zu rechnen, wobei dieser Wasserstand meist nur wenig unterschritten wird (Ausnahme z.B. 2003). Die Schiffe können meist noch fahren, allerdings mit reduzierter Ladung.

Auf der anderen Seite wird die Schifffahrt beim Überschreiten des so genannten höchsten schiffbaren Wasserstand (HSW) eingestellt. Dieser liegt für Basel bei einem Pegelstand, der einer Abflussmenge des Rheins von ca. 2 650 m<sup>3</sup>/s entspricht. Laut hydrologischen Statistiken (Dauerkurven) wird dieser Wert lediglich an etwa drei Tagen im Jahr erreicht oder überschritten.

#### **Die Klimaerwärmung dürfte sich nicht gravierend auf die Rheinschifffahrt auswirken**

Generell dürfte sich die Klimaveränderung tendenziell negativ auf den Verkehrsbereich auswirken. Es ist vermehrt mit Behinderungen des Verkehrs durch Naturereignisse wie Hochwasser und Erdbeben zu rechnen.

Die Auswirkungen für die Schifffahrt dürften hingegen wahrscheinlich nicht so gravierend sein, wie dies mancherorts befürchtet wird: Wohl wird es zu häufigeren Starkniederschlägen kommen, welche die Jährlichkeit eines bestimmten Hochwasserereignisses verringern und neue Hochwasserspitzen verursachen. Die sehr „diversifizierten“ Zuflüsse des Rheins (aus vielen verschiedenen Einzugsgebieten mit zum Teil regulierten und unregulierten Seen) dürften aber eine ausgleichende Wirkung haben. Neue Polder und Rückhaltebecken könnten weitere Entlastung bringen. Zudem werden auch die diversen Speicherbecken in den Alpen ihre Ausgleichswirkung der veränderten



Referenz/Aktenzeichen: 012.21/2008-04-15/134

Hydrologie anpassen, d.h. bei abflussreicheren Wintern und trockeneren Herbstern wird die Leerung der Becken eher auf den Herbst verschoben werden.

### **Das Entwicklungspotential der Wasserstrassen konzentriert sich für die Schweiz in erster Linie auf den Rhein.**

Um einen regelmässigen Verkehrsfluss sicherzustellen, ist es notwendig, das vorhandene Wasserstrassennetz zu unterhalten und zu verbessern, ja sogar weiter zu entwickeln. Um dies zu erreichen, müssten Engpässe entfernt, die Fahrrinne zur Vermeidung von Blockaden aufgrund von natürlichen Elementen oder wegen Unfällen gesichert und der Wasserstand zum Ausgleich der saisonal und klimatisch bedingten Schwankungen reguliert werden können.

Weil das Entwicklungspotential der schiffbaren Infrastrukturen in der Schweiz relativ beschränkt ist, liegen die Handlungsfelder vor allem auf der internationalen Ebene und betreffen hauptsächlich die Rheinwasserstrasse von Basel bis Rotterdam. Allfällige Massnahmen sind nur in enger Zusammenarbeit mit den betroffenen Ländern vorstellbar.

Denkbar wären Massnahmen in folgenden Bereichen:

- Die weitere Verringerung der Zahl von infrastrukturellen Engpässen ist auch in der Binnenschifffahrt ein vorrangiges Ziel (z.B. Erhöhung der Brückendurchfahrtshöhen, Vergrösserung der Wassertiefen an bestimmten Stellen, Erhöhung der Schleusen- und Liegeplatzkapazitäten).
- Zur Entflechtung des Personen- und Güterverkehrs sind hauptsächlich Ausbaumassnahmen zweckmässig. Diese sind auch zur Beseitigung von Engpässen vorzusehen. Verkehrsleitsysteme können zur Verbesserung des Verkehrsflusses beitragen.
- Der gezielte Ausbau der Wasserstrassen in der Schweiz ist im Rahmen der Raumplanung vorzusehen (z.B. die Weiterführung der Grossschifffahrt bis zur Aaremündung).
- Die Frage der schrittweisen Einführung von Benutzungsgebühren in Abhängigkeit der verursachten externen Kosten (Kosten z.B. durch Unfälle, Umweltbelastung) könnte sich im Bereich der Hochseeschifffahrt stellen.

### **3.1.2. Hafenanlagen**

#### **Die Hafenanlagen müssen den aktuellen Bedürfnissen des Transportmarktes Rechnung tragen**

Die Transportkette See / Binnenschifffahrt / Bahn kann durch den Einsatz von effizienten und innovativen Umschlaganlagen noch grössere Bedeutung erlangen. Die schweizerischen Häfen müssen sich laufend dem Markt anpassen. So werden nicht bloss Güter umgeschlagen, sondern auch transportnahe Arbeiten ausgeführt.

Neben grossen internationalen Logistikunternehmen mit gesamtheitlichen und umfassenden Lösungen für Transporte von Trocken-, Flüssig- und Gefahrgütern oder Containern, Vor- und Nachläufen sowie entsprechenden Umschlags- und Lagerleistungen in eigenen modernen Anlagen, arbeiten in den Häfen viele kleinere, hoch spezialisierte Unternehmen verschiedenster Branchen. Rheinhafenkunden finden in Basel ein Dienstleistungsangebot, das sämtliche Ansprüche einer multimodalen Verkehrsdrehscheibe auf hohem Niveau befriedigt.

Es ist beispielsweise denkbar, dass die Einfuhr von Mineralölprodukten dauerhaft abnehmen und dafür mehr Kohle importiert werden wird. Das hat unmittelbare Auswirkungen auf die Umschlagsinfrastruktur, müssen doch mittelfristig allenfalls Tanklager ab- und neue Kohlehalden aufgebaut werden. Auch platzen die Containerterminals bereits heute aus allen Nähten, und ein Nachlassen des Containerbooms ist nicht absehbar. Deshalb sind die richtigen Weichenstellungen rechtzeitig vorzunehmen.



Referenz/Aktenzeichen: 012.21/2008-04-15/134

Erschwerend für die Häfen ist deren Abhängigkeit vom Wasserstand. So können länger dauernde Hoch- oder Niedrigwasserperioden zur Einstellung der Schifffahrt führen. Die Schifffahrt könnte aber auch durch Havarien zum Erliegen kommen. Das bedeutet, dass Schiffe im Hafen blockiert sein können; aber auch, dass nach Freigabe der Schifffahrt gleichzeitig viele Schiffe eintreffen, die Umschlagskapazitäten nicht ausreichen und es dadurch zu Verzögerungen kommen kann. Diese Probleme wirken sich ebenfalls auf die anderen Verkehrsträger aus. Die Häfen müssen somit für solche Ereignisse gewappnet sein.

### **Die Hafeninfrastrukturen müssen auf flexible, intermodale und grenzüberschreitende Lösungen ausgerichtet sein**

Zur Verringerung der Infrastrukturüberlastung ist die Intermodalität verstärkt zu fördern. Die bessere Einbindung der Hafenanlagen in das landgebundene Verkehrsnetz (Hinterlandanbindung) sowie der Ausbau von Güterverkehrszentren mit direktem Anschluss an die Wasserstrassen erhöhen die Wettbewerbsfähigkeit der Schifffahrt.

Damit sich der Güterschiffverkehr rasch auf die sich wandelnden Anforderungen (bezüglich Wartentyp und Verpackungen) einstellen kann, muss er über leistungsfähige und intermodale Hafeninfrastrukturen verfügen. Das geschieht über die weitgehende Koordination und Integration im Logistik- und Umschlagsbereich sowie über konsequente Investitionen bei den Anlagen.

Um am Markt schlagkräftiger auftreten zu können, haben die Rheinhäfen beider Basel die Fusion zu den Schweizerischen Rheinhäfen (SRH) per 1. Januar 2008 beschlossen. Mit geeinten Kräften ist es einfacher, am Markt zu bestehen. Zudem wächst nach dem Zusammenschluss auch das politische Gewicht der Häfen.

Nicht zu vergessen ist auch, dass die SRH schon seit mehreren Jahren ausgezeichnete Verbindungen zur Rheinhafengesellschaft Weil am Rhein mbH hat. Die bestehende Zusammenarbeit könnte ausgebaut werden und insbesondere helfen, allfällige Kapazitätsengpässe zu beseitigen, verfügt der Hafen Weil doch noch über grosse Landreserven und ist verkehrstechnisch ebenfalls gut erschlossen. Das von der Binnenschifffahrt angestrebte Beförderungswachstum könnte so zum Vorteil aller Beteiligten noch auf lange Sicht bewältigt werden.

Denkbar wären Massnahmen in folgenden Bereichen:

- Gezielte Verbesserungen in der Logistikkette zur besseren Auslastung der freien Kapazitäten.
- Noch bessere Vernetzung der See-/Küstenschifffahrt und der Binnenschifffahrt untereinander und mit der Schiene und Optimierung der Schnittstellen.
- Weitere Investitionen in den Hafenanlagen.

### **3.1.3. Berufliche Ausbildung und Rahmenbedingungen**

**In allen Bereichen der Schifffahrt besteht ein Mangel an qualifizierten Arbeitskräften**

#### ***Hochseeschifffahrt***

Die Schifffahrt ist der bedeutendste globale Wirtschaftszweig der Welt. Er ist sehr wettbewerbsintensiv und setzt die Seeleute wegen den bedeutend kürzer gewordenen Hafenaufenthaltszeiten zusätzlichem Stress aus: Moderne Krananlagen können die Schiffsladungen heute in Stunden löschen; früher waren dazu mindestens ein oder mehrere Tage notwendig.

Bedeutende Schifffahrtsnationen sind meist industrialisierte Wirtschaftsmächte, welche zu den Hochlohnländern gehören. Zur Minimierung der hohen Besatzungskosten und zur Erhaltung der Wettbewerbsfähigkeit wird entweder die Modernisierung der Flotte zur Reduzierung der Mannschaft auf ein technisch notwendiges oder administrativ erlaubtes Minimum und/oder die Registrierung der Schiffe unter einer Billigflagge (45% der Weltflotte) gewählt. Auch auf den schweizerischen Schiffen arbeiten mangels eigenen Nachwuchses an maritimem Personal überwiegend ausländische



Referenz/Aktenzeichen: 012.21/2008-04-15/134

Besatzungen<sup>59</sup>.

Aufgrund der anhaltend steigenden Nachfrage nach maritimen Arbeitskräften macht sich der Mangel an qualifiziertem Schiffspersonal – insbesondere im Offiziersbereich – weltweit bemerkbar, weshalb es für Reedereien immer schwieriger wird, geeignetes Personal anzuheuern. Eine Tendenz zu steigenden Löhnen sowie eine Zunahme von Unfällen, verursacht durch so genannte *human failures* (z.B. aufgrund von Sprachproblemen), sind eine direkte Folge davon.

Viele Regierungen und Reedereien von industrialisierten Ländern haben das Problem erkannt und versuchen, mit hohen Subventionen und Investitionen die Ausbildung von Seeleuten zu fördern. Japanische Reedereien beispielsweise stecken viel Geld in die Ausbildung philippinischer Seeleute, welche weltweit die grösste Gruppe darstellen. Der Bund fördert die Ausbildung, indem sie angehenden Seeleuten finanzielle Unterstützung gewährt, die bis zu zwei Drittel der Ausbildungskosten betragen kann. Von den sechs Reedereien, welche Schiffe unter Schweizer Flagge betreiben, bilden lediglich zwei Nachwuchs aus<sup>60</sup>.

Obwohl die maritimen Berufsbilder vielfältig sind, entschliessen sich immer weniger junge Berufsleute für eine Seemannslaufbahn. Als Gründe für diesen Mangel werden von den Reedern mangelnde Sprachkenntnisse sowie eine ungenügende psychische und physische Belastbarkeit genannt. Tatsächlich spielen noch andere Gründe – wie die langen Landesabwesenheiten, die oftmals sehr kurzen Hafenaufenthalte und die bescheidenen Lohnaussichten – eine nicht unwesentliche Rolle. Diese Tendenz betrifft mit einer gewissen Verzögerung ebenfalls die im maritimen Umfeld angesiedelten Berufe an Land.

Gutausgebildete und an der Seeschifffahrt interessierte junge Leute wählen heute zudem viel eher den akademischen Weg, indem sie eine nautische Fachhochschule im Ausland absolvieren. Sind sie dann in der Funktion des nautischen oder technischen Offiziers erstmals auf einem Schiff, kann die Karriereleiter bis zur Funktion des Kapitäns oder des *Chief Engineer* in verhältnismässig kurzer Zeit erklommen werden. Solche nautischen Fachleute sind heutzutage ausserordentlich gefragt: Ihnen stehen sowohl zur See als auch an Land viele Türen offen. Reedereien, Schiffsbetriebe, Logistiker usw. buhlen um solche Berufsleute und dies erst recht, wenn sie einige Jahre Erfahrung auf See nachweisen können.

### **Binnenschifffahrt**

Die Binnenschifffahrt hat mit noch grösseren Nachwuchsproblemen zu kämpfen als die Hochseeschifffahrt. In der Schweiz bilden im Raum Basel noch zehn Betriebe Binnenschiffer aus. Gegenwärtig befinden sich siebzehn Lehrlinge in Ausbildung, wobei über die Hälfte von ihnen ihre Lehre bei der weltweit grössten Personenflussschiffahrtsgesellschaft und nicht mehr auf klassischen Binnenfrachtschiffen absolvieren.

Die Schweizerische Schifffahrtsschule in Basel wurde vor einigen Jahren mangels Nachwuchs geschlossen, weshalb die Reeder ihre Lehrlinge nach Duisburg in die Schifferberufsschule schicken. Dank eines Ausbildungsabkommens werden die schweizerischen Anwärter in ihrer Ausbildung auch in Schweizer Staatskunde unterrichtet. Ausserdem sind im Zuge der Revision der einzelnen Berufsbilder zurzeit Bemühungen im Gang, dem Beruf des *Matrosen der Binnenschifffahrt* die Anerkennung durch das Bundesamt für Berufsbildung und Technologie zu gewähren.

Die Lehrlingszahlen steigen erfreulicherweise seit jüngerer Zeit wieder leicht an, was sicher massgeblich auf das vermehrte Angebot an Lehrstellen zurückzuführen ist. Dabei darf jedoch nicht übersehen werden, dass die Reedereien die Auszubildenden neu als vollwertige Besatzungsmitglieder eintragen und dadurch erheblich Personalkosten einsparen können. Nach ungefähr fünf Jahren Fahrzeit steht dem Lehrling der Weg zur Schiffsführerprüfung offen. Diese theoretische Prüfung kann in Basel abgelegt werden; aber die beruflichen Perspektiven des Binnenschiffers sind begrenzt und die langen Abwesenheiten, bescheidenen Löhne sowie die Beschwerlichkeit der Arbeit

<sup>59</sup> Mehrere Hundert Seeleute sind auf schweizer Schiffen tätig, wobei nur rund 10 Personen die schweizer Staatsbürgerschaft besitzen. Es ist zu beachten, dass diese Zahlen sehr variabel sind.

<sup>60</sup> Zurzeit sind zehn Anwärter in der Ausbildung.



Referenz/Aktenzeichen: 012.21/2008-04-15/134

führen dazu, dass die meisten Kandidaten nach erfolgreich bestandener Prüfung der Binnenschifffahrt schon bald wieder den Rücken zukehren.

### **Gute Rahmenbedingungen für das Schifffahrtspersonal sind zentral für die Zukunft dieses Wirtschaftszweiges und für die Sicherheit**

Der Kenntnisstand des Personals ist von zentraler Bedeutung: Nicht nur für die Führung und den technischen Betrieb der Schiffe, sondern auch in den Bereichen der Sicherheit und der Risiken, die mit Unfällen und Havarien zusammenhängen. Deshalb sollte die Ausbildung des Schifffahrtspersonals zusätzlich verstärkt und sowohl national wie international besser geregelt werden.

Auf der anderen Seite sollten auch die Arbeitsbedingungen verbessert werden, um die Berufe in der Schifffahrt attraktiver zu machen und die sozialen Mindestleistungen (Löhne, Sozialversicherungen usw.) zu garantieren.

In erster Linie besteht hier Handlungsbedarf von Seiten der Schifffahrtsunternehmen und der verladenden Wirtschaft.

Denkbar wären Massnahmen in folgenden Bereichen:

- Leistungsfähige Ausbildungsstätten und -Institutionen (in der Schweiz und im Ausland) gewährleisten.
- Förderungsinstrumente (z.B. Subventionen für Berufsschulen oder Offizierschulen, Stipendien) entwickeln, um den Schweizer Lernenden zu ermöglichen, an einer Ausbildung oder Weiterbildung usw. im Ausland teilzunehmen.
- Anreize für die berufliche Mobilität schaffen.
- Rekrutierungskampagnen bei den Jugendlichen in den Schulen durchführen.
- Zusammenarbeit bei der gegenseitigen Anerkennung der Ausbildungsqualifikationen verstärken.

## **3.1.4. Umwelt**

### **Schutz und Nutzung der Schifffahrtswege sind in Einklang zu bringen**

Die grosse Sensibilität der Öffentlichkeit für Umweltfragen im Allgemeinen, den schonenden Umgang mit den knappen natürlichen Ressourcen, den Schutz der Gesundheit durch Verminderung von Schadstoffen oder Lärm und den Erhalt einer guten Lebensqualität sind wichtige Kriterien bei verkehrspolitischen Entscheiden in allen Bereichen des Transportsektors. Gezielte Lenkungs-massnahmen und die Notwendigkeit der Verstärkung der Eigenverantwortlichkeit der Nutzer der Verkehrssysteme dienen der Erhaltung und Verbesserung der natürlichen Lebensgrundlagen. Die drohenden Klimaveränderungen und der zunehmende Verlust an naturnahen Lebensräumen werden weitere herausragende Herausforderungen sein.

Die Schweiz hat bisher bei ihren Entscheidungen im Umweltschutz eine führende Rolle gespielt. Durch die Übernahme und Einhaltung zahlreicher internationaler Verpflichtungen und Empfehlungen zum Umweltschutz mit eigenen weitergehenden Bestimmungen und mit Anreizsystemen konnte eine gute Grundlage für eine nachhaltige Verkehrsentwicklung geschaffen werden. Entsprechend der sich rasch verändernden Umweltbedingungen und dem starken Wachstum des Verkehrs sind die Grundlagen anzupassen oder neue Wege zu beschreiten. Mit der starken Zunahme des grenzüberschreitenden Gütertransportes über grosse Distanzen erhält die internationale Zusammenarbeit zur Verbesserung des Umweltschutzes noch mehr Bedeutung.

Mit den weltweiten Liberalisierungsbestrebungen und der Öffnung der Märkte sind die Produktionsstandorte vieler Güter verlagert worden. Auch das Konsumverhalten der Bevölkerungen hat sich stark gewandelt. Zwischen den Kontinenten und Ländern findet ein reger Waren- und Güteraus-tausch statt,



Referenz/Aktenzeichen: 012.21/2008-04-15/134

der ständig zunimmt. Dies führt weiterhin zu stark steigenden Verkehren bei allen Verkehrsträgern. Das Verkehrswachstum ist eng mit dem globalen Wirtschaftswachstum gekoppelt. Mit voranschreitender Globalisierung wächst auch der Wettbewerbsdruck im Verkehrsbereich.

Tiefe Transportkosten und der freie Wettbewerb begünstigen das noch weiter zunehmende Verkehrsaufkommen. Externe Kosten werden heute noch kaum auf die Verursacher überwältzt. Trotz vieler Absichtserklärungen und Massnahmen ist es nicht gelungen, den Umweltschutz weltweit genügend voranzutreiben.

Immer wichtiger wird es daher sein, Schutz und Nutzung der Verkehrswege und deren Umgebung miteinander möglichst in Einklang zu bringen. Dies gilt besonders für die Schifffahrt, die mit den Gewässern einen ökologisch sehr sensiblen Verkehrsträger nutzt. Durch die hohen Umweltschutzansprüche ist die Schifffahrt gefordert, die Belastungen des Wassers weiter zu senken. Die internationalen Organisationen in der Seeschifffahrt und in der Binnenschifffahrt sind sich ihrer Verantwortung bewusst und suchen nach pragmatischen Lösungen.

### **Verschiedene Massnahmen können die Umweltbilanz der Schifffahrt verbessern**

Der Umwelt- und Ressourcenschutz ist weltweit rasch und umfassend voranzubringen. Dies kann durch die konsequentere Umsetzung bestehender Richtlinien oder Empfehlungen erfolgen. Faire Wettbewerbsbedingungen zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern und zwischen den Beförderern der jeweiligen Bereiche untereinander und verursachergerechte Transportpreise sind wichtige Voraussetzungen zur Schaffung einer soliden Grundlage für ökologisch verträgliche Transporte. Um dies zu ermöglichen, sind die Rahmenbedingungen sowohl durch die Gesetzgeber wie auch durch die verschiedenen Gewerbe zu entwickeln, untereinander zu harmonisieren und durchzusetzen. Strenge Sanktionsregelungen und Haftungsbestimmungen sind für die Durchsetzung der Vorgaben unerlässlich.

Mit innovativen vernetzten Logistik- und Kommunikationssystemen kann die Zahl der Leerfahrten reduziert und insgesamt der globale Güteraustausch effizienter gestaltet werden. Dies hilft mit, die Umweltbelastungen zu senken und Ressourcen zu schonen.

Das Ziel von Nullemissionen in der Schifffahrt ist anzustreben, wird aber kaum erreicht werden können. Vorrangig sind weitergehende Verbote des Einbringens von Schadstoffen und die Senkung des Austrittsrisikos von umweltgefährdenden Stoffen bei Unfällen in die Gewässer. Massnahmen zur Verringerung des Schadstoffausstosses aus Schiffsmotoren, Vorgaben zur Abfallbeseitigung und technische und betriebliche Unfallverhütungsmassnahmen sind weitere Beispiele, die mithelfen, die Umweltbilanz der Schifffahrt weiter zu verbessern.

Wichtig sind spezifische Massnahmen zur raschen Bewältigung von Unfällen. Durch Verbesserungen in der Information über Unfälle, mit der Bereitstellung von Bergungsgeräten und Personal kann die Ausbreitung von Schäden begrenzt werden.

Zusammenfassend ist etwa folgende Stossrichtung zur Weiterentwicklung denkbar:

- Verstärkung der gesetzlichen Grundlagen und des Regelwerks in diesem Bereich.
- Ausweitung des Verursacherprinzips („Wer verschmutzt zahlt“) auf alle Verkehrsträger.
- Förderung der Ausbildung und Qualifikation des Personals in Belangen des Umweltschutzes zur Vermeidung von Verschmutzungen durch menschliches Fehlverhalten.



### **3.1.5. Technische Sicherheit**

#### **Mehr Verkehrssicherheit wird gefordert**

Der Schutz von Mensch, Tier und Umwelt gewinnt mit dem stark wachsenden Verkehr noch mehr an Bedeutung. Die Verkehrssicherheit ist weiter zu verbessern und auszubauen. Es ist immer weniger zu vermeiden, dass Verkehrswege durch dicht besiedelte oder ökologisch sensible Gebiete führen.

Von allen Verkehrsträgern werden auch künftig, trotz grossen Anstrengungen zur Verbesserung der Sicherheit, die meisten Verkehrsunfallopfer auf der Strasse zu verzeichnen sein. Die Öffentlichkeit wird hier weiterhin eher zur Akzeptanz neigen, als dies bei schweren Verkehrsunfällen auf Schiene und Wasser der Fall wäre. Nebst dem hohen menschlichen Preis entstehen damit der Volkswirtschaft enorme Kosten.

Besonders die Beförderung von gefährlichen Gütern wird von der Bevölkerung sehr aufmerksam beobachtet. Schwere Unfälle erwecken grosses Medieninteresse und die Gründe, die zu den Schäden führen, müssen rasch ermittelt und der Öffentlichkeit bekannt gegeben werden können. Massnahmen zur Verhinderung von weiteren Unfällen müssen in nützlicher Frist gefunden und umgesetzt werden können.

Gravierende Unfälle bei der Beförderung von giftigen und leicht entzündlichen Stoffen sowie Meeresverschmutzungen von wasserverunreinigenden Stoffen durch die Seeschifffahrt haben zu sicherheitserhöhenden Massnahmen geführt. Es ist aber vermehrt anzustreben, statt auf Unfälle zu reagieren, durch Risikoanalysen und präventive Massnahmen Unfälle zu verhüten.

Schwere Unfälle führen dazu, dass die Öffentlichkeit den Verkehr immer mehr als potenzielle Gefahr betrachtet. Der Wille, durch vorausschauende Massnahmen das Unfallrisiko zu senken, wird aber selten von allen Teilen der Gesellschaft getragen.

Zum Beispiel führt der steigende Kostendruck dazu, dass von Teilen der Wirtschaft gegen neue Vorschriften, die zur Modernisierung der Fahrzeuge und damit einer Anhebung der Sicherheit führen, opponiert und in der Politik vermehrt dagegen lobbyiert wird.

Im Bereich der Beförderung von gefährlichen Gütern soll im Rahmen der Liberalisierungsbestrebungen die Regelungsdichte verringert und den Betreibern der Verkehrssysteme mehr Eigenverantwortung übertragen werden. Für die Überwachung der Umsetzung der Vorschriften stehen immer weniger Ressourcen zur Verfügung.

Zunehmend fehlen auch staatliche Mittel, die beispielsweise zur Verbesserung der Sicherheit in der Infrastruktur eingesetzt werden könnten. Unzureichende oder fehlende Unfalldaten erschweren zudem die Durchführung von Risikoanalysen.

#### **Die Verkehrssicherheit ist zumindest gleich hoch zu halten**

Die Verbesserung der Sicherheit im Verkehrsbereich ist wichtig, um das Vertrauen der Bevölkerung in den Verkehr zu stärken. Eine offene Informationspolitik mit einer raschen, umfassenden Orientierung über schwerwiegende Ereignisse kann dabei helfen, die Akzeptanz des Verkehrs zu verbessern. Verkehr ist für die Allgemeinheit und jeden Einzelnen unverzichtbar.

Harmonisierungsbestrebungen oder wirtschaftliche Interessen dürfen nicht zu Lasten der Sicherheit und Umwelt gehen. Die Politik kann hier verstärkt Akzente setzen und durch sachliche Argumentation die Präventionsstrategie zur Reduktion des Unfallrisikos unterstützen.

Eine intensive und vertrauensvolle Zusammenarbeit zwischen allen Beteiligten ist das wesentlichste Element in der ständigen Entwicklung von Verbesserungen in der Sicherheit.

Es gilt, künftig vermehrt in Ausbildung und Qualifikation der am Verkehr Beteiligten zu investieren, um



Referenz/Aktenzeichen: 012.21/2008-04-15/134

das Risiko von menschlichem Fehlverhalten zu minimieren. Technische Sicherheitsmassnahmen bringen nur eine Verbesserung, wenn sie auch richtig eingesetzt werden.

Mit besseren Instrumenten bei der Unfalldatenerhebung und bei der Auswertung der Ereignisse kann eine breite Grundlage geschaffen werden, um gezielte Massnahmen zur Senkung des Unfallrisikos treffen zu können. Die Instrumente sind so weit wie möglich zu standardisieren und die Daten unter den Behörden auszutauschen.

Zur Überwachung der Gefahrgutbeförderung ist die Aufsichtsbehörde auf spezialisiertes Personal und modernste Ausrüstung angewiesen. Wirksame Kontrollen im komplexen Gefahrgutbereich werden mit der Öffnung der Märkte und den zunehmenden Beförderungen immer wichtiger. So wurde in der Hochseeschifffahrt die Hafenstaatkontrolle<sup>61</sup> eingeführt, um gegen Schiffe, die gegen die Regeln verstossen, wirksamer vorgehen zu können. Solche Schiffe stammen vielfach aus Ländern mit so genannten Billigflaggen. Ein ähnliches Instrument könnte auch in der Binnenschifffahrt geschaffen werden.

### **Doppelhüllenschiffe sind wesentlich zur Erlangung einer besseren Sicherheit**

Als Reaktion auf Katastrophen in der Hochseeschifffahrt, wie mit den Tankschiffen „Exxon Valdez“ in Alaska, „Erika“ oder „Prestige“ vor der europäischen Atlantikküste, dürfen künftig Stoffe, die das empfindliche Meerökosystem gefährden könnten, nur noch in Doppelhüllenschiffen befördert werden. Ab 2015 dürfen nur noch Doppelhüllenschiffe europäische Seehäfen anlaufen.

Auch in der Binnenschifffahrt werden immer mehr Einhüllentankschiffe durch sicherere Doppelhüllenschiffe abgelöst. Durch das verstärkte Eigeninteresse der Beförderer und der Schiffbauindustrie für mehr Sicherheit sowie mit einer Verschärfung der Bestimmungen bei der Beförderung gefährlicher Güter wird dieser Prozess beschleunigt. Ab 2018 dürfen wasserunreinigende Stoffe auf dem Rhein grundsätzlich nur noch in Doppelhüllenschiffen befördert werden (gemäss ADNR).

Bei der Modernisierung der Flotte ist darauf zu achten, dass der Sicherheitsstandard von bestehenden Schiffen nicht zu stark von den neuen abweicht. Dies kann durch eine restriktive Anwendung von Übergangsvorschriften erreicht werden.

Die Sicherheit in der Binnenschifffahrt kann weiter durch den vermehrten Einsatz von elektronischen Navigationssystemen – wie elektronische Wasserstrassenkarten in Verbindung mit Inland ECDIS<sup>62</sup> – und Schifffahrtsinformationsdiensten – wie Schiffsverfolgungssysteme mittels Transpondern (AIS<sup>63</sup>), elektronischen Meldungen und Nachrichten in der Binnenschifffahrt – erhöht werden.

Und nicht zuletzt stellen sich Fragen hinsichtlich der Verständigung der Besatzungsmitglieder untereinander und gegen Aussen (Sprachkenntnisse).

Zusammenfassend sind etwa folgende Massnahmen denkbar:

- Verstärkung der gesetzlichen Grundlagen und des Regelwerks im Gefahrguttransportbereich.
- Anreize für die Verwendung von neuen Materialien und Technologien im Schiffbau.
- Anreize für den Einsatz von innovativen Technologien zur Verbesserung der logistischen Leistungsfähigkeit und der Kommunikation (Navigationssysteme).
- Systematisierung und Erhöhung der Audit-Kontrollen und Inspektionen (bei den Schiffen, Anlagen und beförderten Gütern) sowohl in der Binnenschifffahrt wie in der Rheinschifffahrt.

<sup>61</sup> Die Staaten errichten und unterhalten geeignete nationale Seeschifffahrtsverwaltungen für die Überprüfung von Schiffen in ihren Häfen oder Hoheitsgewässern (Richtlinie 95/21/EG).

<sup>62</sup> Inland ECDIS: Electronic Chart Display and Information System for Inland Navigation (System zur elektronischen Darstellung von Binnenschifffahrtskarten und von damit verbundenen Informationen).

<sup>63</sup> AIS: Automatische Identifikationssysteme



Referenz/Aktenzeichen: 012.21/2008-04-15/134

- Im Rahmen der Ausbildung Sensibilisierung und Erhöhung des Kenntnisstands des Personals in Fragen der Sicherheit und im (fremd-)sprachlichen Bereich.
- Dabei ist zu beachten, dass alle diese Massnahmen auf internationaler Ebene abzustimmen sind.

### 3.1.6. Gefahrenabwehr

#### **Angemessene Gefahrenabwehr ist notwendig, ein umfassender Schutz aber nicht realisierbar**

Fragen im Zusammenhang mit der Gefahrenabwehr gewinnen im Personen- wie im Güterverkehr an Bedeutung. Die Fragen werden kontrovers behandelt. Die Gefahrenabwehr wird zwar als notwendig erachtet, kann aber zu erheblichen Beeinträchtigungen des freien Verkehrs führen. Es gilt, praktikable, weltweit abgestimmte Lösungen zu finden, die nicht neue Handelshemmnisse schaffen.

Der Schutz vor widerrechtlichen Handlungen, wie z.B. vor Terroranschlägen, ist auch für die Entwicklung des Tourismus und damit der Fahrgastschiffahrt von eminenter Bedeutung. Vorfälle führen schlagartig zum Rückgang bei der Anzahl Reisenden und zu grossen volkswirtschaftlichen Einbussen mit verheerenden Folgen speziell für die Eigner von Fahrgastschiffen.

Durch den globalen Warenaustausch mit der starken Vernetzung der Märkte und im Verkehrsbereich steigt die Verletzlichkeit der Systeme. Sämtliche Verkehrsträger unterliegen einer latenten Bedrohung.

Zur Gewährleistung eines akzeptablen Risikoniveaus ist ein grosser Aufwand im technischen wie auch im personellen und administrativen Bereich notwendig. Die Kosten für die Gefahrenabwehr steigen im Vergleich zu den Beförderungskosten überproportional an. Eine flächendeckende Kontrolle ist dennoch nicht realisierbar.

Es obliegt allen an den Beförderungen Beteiligten, Massnahmen zur Gefahrenabwehr zu treffen. Die Gefahrenerkennung und der Schutz von Objekten von nationaler Bedeutung wie Schifffahrtsanlagen oder Häfen oder der übrigen Infrastruktur wird weiterhin eine hoheitliche Aufgabe bleiben.

Ein umfassender Objekt- und Infrastrukturschutz, vermehrte Kontrollen und strenge Strafen bei Missachtung der Bestimmungen können abschreckend in Bezug auf widerrechtliche Handlungen wirken. Es wird aber kaum möglich sein, die einzelnen komplexen Verkehrssysteme vollständig zu schützen. Umso mehr ist es wichtig, dass genügend freie Kapazitäten für Transportleistungen zur Verfügung stehen, um nötigenfalls Alternativen zu haben und Ausnahmesituationen bewältigen zu können.

Die Massnahmen sind weltweit abzustimmen. Bei der Entwicklung dieser Massnahmen muss darauf geachtet werden, dass sie effizient sind, keinen übermässigen administrativen Aufwand verursachen und die Verkehre nicht lähmen.

### 3.1.7. Internationale Zusammenarbeit

#### **Die Schweizer Interessen sind in den internationalen Gremien einzubringen**

Die Schweiz bringt sich im Rahmen der internationalen Transportwirtschaft gemäss ihren Bedürfnissen in der Binnen- und der Hochseeschiffahrt ein. Im Gegensatz zum Land- und Luftverkehr existiert zwar im Bereich der Binnenschiffahrt kein entsprechendes Abkommen mit der Europäischen Union. Hingegen ist die Mitgliedschaft in der ZKR – sowie in der UNECE – ein Garant dafür, dass die Schweiz auch in Zukunft in diesen Gremien ihre Interessen einbringen kann und die Zugangsrechte in der Rheinschiffahrt gewahrt bleiben.

Es ist davon auszugehen, dass die Europäische Union auch in diesem Bereich vermehrt Einfluss zu gewinnen und die Bedeutung der übrigen Organisationen zurückzubinden sucht.



Referenz/Aktenzeichen: 012.21/2008-04-15/134

Die Fragen der Verkehrssicherheit sind im Bereich des Wassertransports auch für die Schweiz sehr relevant. Ebenso wird die Umweltfreundlichkeit dieses Verkehrsträgers für die Schweiz weiterhin von grösster Bedeutung sein. Nur wenn die Schifffahrt ihren Ruf als sicherer und umweltfreundlicher Verkehrsträger zu stärken und zu verbessern vermag, wird sie im Wettbewerb mit den übrigen Verkehrsträgern Marktanteile hinzugewinnen können.

Die weltweite klimapolitische Diskussion wird in den nächsten Jahren in Europa zwar wohl ein positives Umfeld mit diversen Fördermassnahmen für die weitere Entwicklung der Binnenschifffahrt darstellen. Längerfristig muss sich die Binnenschifffahrt aber auch in einem rauen, wettbewerbsorientierten Umfeld gegenüber den anderen Verkehrsträgern im Landverkehrsbereich behaupten können.

Die beiden für die Schweiz wichtigsten traditionellen etablierten Organisationen, die ZKR und die UNECE, werden in Zukunft ihre Schlüsselfunktionen im rechtlichen, technischen und sicherheitsrelevanten sowie im Gefahrgutbereich pflegen müssen, um gegen die zunehmende Konkurrenzierung durch die EU-Gremien, welche sich ebenfalls mit der Materie befassen, bestehen zu können (siehe dazu die Ausführungen in den unten stehenden Kapiteln 3.2 sowie zur Hochseeschifffahrt 3.3).

Zusammenfassend handelt es sich darum:

- Sich erstellung des Fortbestands und Stärkung der Rolle der ZKR.
- Verstärkter Einsitz der Schweiz in den internationalen Regulierungsgremien (ZKR, UNECE, EU, IMO).

## 3.2. Rheinschifffahrt

### **Die Binnenschifffahrt verfügt über freie Kapazitäten zur Entlastung der Strassen- und Schieneninfrastruktur**

Unbestritten ist dagegen, dass die Binnenschifffahrt einen wichtigen Beitrag zur Entlastung der Strassen- und Schieneninfrastruktur leisten könnte. Die Kapazitäten dafür sind sowohl flottenseitig als auch infrastrukturell grösstenteils vorhanden. Gleichwohl dürfte die zu erwartende Steigerung der Transportmengen eine erwünschte Flottenenerneuerung auslösen. Diese neuen Schiffe würden dazu beitragen, die Sicherheit und Umweltfreundlichkeit der Binnenschifffahrt weiter zu erhöhen und die Reduktion der Transportkosten weiter voranzutreiben. Voraussetzung dafür ist, dass die politischen Rahmenbedingungen für die Schifffahrt stimmen und sie als gleichberechtigter Partner in trimodale Verkehrskonzepte eingebunden wird.

### **Die Rheinschifffahrt muss sich dem Markt stellen, um ihren Marktanteil weiter zu steigern**

Die Rheinschifffahrt muss sich neuen Herausforderungen stellen. So ist damit zu rechnen, dass wegen der steigenden Preise und der CO<sub>2</sub>-Debatte künftig weniger Mineralölprodukte verbraucht und damit transportiert werden. Gelingt es aber, den CO<sub>2</sub>-Ausstoss wirksam und kostengünstig zu reduzieren ist anzunehmen, dass an Stelle der Mineralölprodukte zum Beispiel vermehrt wieder Kohle verfeuert wird. Diese wiederum könnte in den erforderlichen Mengen praktisch nur durch die Binnenschifffahrt befördert werden. Weiter ist davon auszugehen, dass die Zuwachsraten im Containertransport noch viele Jahre andauern werden und dass die Rheinschifffahrt in diesem Sektor ihren Marktanteil weiter steigern können.

### **Das Aktionsprogramm NAIADES forciert den Ausbau der Wasserwege in Europa**

Nach Auffassung der EU dürfte die Flussschifffahrt künftig zur Entlastung der Landtransporte (Strasse, Schiene) beitragen und dadurch einen wesentlichen Aufschwung erleben. Um diesen zu begünstigen und die Binnenschifffahrt als verlässlichen Partner in einem kombinierten Verkehrssystem zu stärken, hat die Europäische Kommission das mit beträchtlichen Mitteln ausgestattete Programm NAIADES lanciert. Entsprechend dem Subsidiaritätsprinzip richtet sich das Programm an die für die Binnenschifffahrt Verantwortlichen auf allen Ebenen, d.h. an die Branche



Referenz/Aktenzeichen: 012.21/2008-04-15/134

selbst, die Mitgliedstaaten und die Europäische Union.

Mit ihrem Aktionsprogramm hat die Europäische Kommission die Eckpfeiler für die Binnenschifffahrtspolitik in den Jahren 2006-2013 gesetzt. Gemäss dem jüngsten Bericht der Kommission über die Durchführung des Programms<sup>64</sup> wurden bereits verschiedene Massnahmen realisiert oder befinden sich in der Umsetzungsphase.

▪ **Bessere Marktbedingungen**

Zur Erleichterung des Zugangs zu Kapital (Finanzierung) zieht die Kommission die Errichtung spezieller Fazilitäten für die Binnenschifffahrtsunternehmen in Erwägung.

2008 wird sie ein Finanzierungshandbuch (bestehende Beihilferegulungen auf europäischer, nationaler und regionaler Ebene) veröffentlichen und eine Identifizierung der Handelshindernisse (administrative und rechtliche Hemmnisse) vornehmen.

▪ **Modernisierung der Flotte**

Um die Ergebnisse im Bereich Sicherheit und die Umwelt zu verbessern, hat die Kommission einen Richtlinienvorschlag für die Beförderung gefährlicher Güter vorgelegt.

Damit die Flussschifffahrt ihren Umweltvorteil aufrechterhalten kann, hat die Kommission vorgeschlagen, den zulässigen Schwefelhöchstgehalt in Gasölen zu senken<sup>65</sup>.

▪ **Massnahmen zur Schaffung von Arbeitsplätzen und Förderung der Fachkenntnisse**

In den Bereichen Arbeitszeiten und berufliche Qualifikationsanforderungen sind Arbeiten im Gange. In mehreren Mitgliedstaaten wurden Massnahmen ergriffen, um Berufe in der Binnenschifffahrt attraktiver zu machen (Unterstützung für Ausbildungsgänge, Starthilfe für junge Unternehmer).

▪ **Imageverbesserung**

Verschiedene Mitgliedstaaten haben Förderprogramme durchgeführt oder planen dies.

Gegenwärtig laufen Vorbereitungen für die Bereitstellung eines Instruments der Marktbeobachtung.

Die Kommission hat eine Aufforderung zur Einreichung von Vorschlägen für die Einrichtung eines Netzes von Förderzentren für die Binnenschifffahrt veröffentlicht (Ziel: Verkehrsnutzer informieren und zur Nutzung der Binnenschifffahrt ermutigen).

▪ **Bereitstellung angemessener Infrastruktur**

Die Kommission hat einen Europäischen Koordinator benannt, um die Realisierung der vorrangigen Achse "Rhein/Maas-Main-Donau" und der Verbindung "Seine-Schelde" zu erleichtern.

Ausserdem hat die Kommission verschiedene Durchführungsverordnungen für Binnenschifffahrtswegdienste (RIS) verabschiedet.

Die Massnahmen zur Förderung der Schifffahrt werden in den einzelnen Mitgliedstaaten auf unterschiedliche Weise umgesetzt. Je nach ihrer speziellen Situation, traditionellen Gegebenheiten und nationalen Prioritäten sind Ausrichtung, Intensität und Umfang der Massnahmen unterschiedlich. Im Vordergrund der Bemühungen steht gegenwärtig die Donau, rechnen doch die Experten mit einem

---

<sup>64</sup> KOM (2007) 770 endgültig

<sup>65</sup> KOM (2007) 18



Referenz/Aktenzeichen: 012.21/2008-04-15/134

überdurchschnittlichen Anstieg des Warentransports aus Mittel- und Osteuropa.

### **Das Programm NAIADES stützt sich auf verschiedene Finanzierungsquellen**

Als ein zentrales Instrument des NAIADES-Aktionsprogramms werden die finanziellen Beihilfen und Anreize durch den *Reservefonds für die Binnenschifffahrt*<sup>66</sup> und einen noch zu schaffenden, neuen *Innovationsfonds für die Binnenschifffahrt* sichergestellt. Der Innovationsfonds sollte zu einem Drittel von der Branche, zu einem weiteren Drittel durch die EU und zu einem Drittel durch die Mitgliedstaaten finanziert werden. Die Kommission führt gegenwärtig Abklärungen durch und prüft verschiedene Lösungen.

### **Der zunehmende Einfluss der EU im Bereich der Flussschifffahrt könnte die Vorrechte der ZKR schmälern**

Obwohl das Aktionsprogramm NAIADES erst vor kurzem angelaufen ist, hat sich die politische Wahrnehmung der Binnenschifffahrt verbessert. Die Kommission wird den zur Umsetzung des Programms definierten Kurs wahrscheinlich beibehalten. Die Rolle der EU im Bereich der Flussschifffahrt dürfte sich deshalb verstärken.

Angesichts dieser Entwicklungen sind mittel- und langfristige Auswirkungen für die Schweiz zu erwarten. Auf politischer Ebene könnte der wachsende Einfluss der EU im Bereich der Flussschifffahrt die Vorrechte der ZKR schmälern, was den Interessen der Schweiz zuwiderlaufen würde. Auf wirtschaftlicher und verkehrspolitischer Ebene könnte sich die Ausrichtung des europäischen Transportsystems auf eine vermehrte Nutzung der schiffbaren Verkehrswege auf die Logistikkette und die Transportwege auswirken.

Damit die Schweiz ihre Interessen weiterhin verteidigen kann und von den sich abzeichnenden Entwicklungen nicht ausgeschlossen bleibt, sollte der Bund in diesem Bereich eine proaktive Politik betreiben. Beispielsweise sollte die Schweiz in Betracht ziehen, in irgendeiner Form am Programm NAIADES teilzunehmen und mit der EU in diesem Bereich zusammenzuarbeiten.

### **Die Organisationsstruktur der europäischen Binnenschifffahrt verändert sich**

Die bestehende Organisationsstruktur der europäischen Binnenschifffahrt wird sich nach Massgabe der neuen Pläne und Mittel verändern. Die wichtigsten Akteure sind die ZKR, die EU, die Donaukommission und der UNECE. Die Sava-Kommission als junge und regional beschränkte Institution spielt bei diesen Überlegungen, wie die ebenfalls regional beschränkte Moselkommission, eine eher untergeordnete Rolle.

In diesem Zusammenhang ist die am 16. Mai 2006 verabschiedete Basler Ministererklärung zu erwähnen. Diese aus schweizerischer Sicht wichtige Erklärung strebt eine nachhaltige Stärkung der Binnenschifffahrt in Europa an, indem die ZKR gemeinsam mit der EU und den Stromkommissionen sowie allen relevanten Akteuren eng auf dieses Ziel hin arbeitet.

Die Änderungen an der Organisationsstruktur müssen den bestehenden Verpflichtungen und internationalen Übereinkünften Rechnung tragen. Zudem sollten sie ohne grossen bürokratischen Aufwand umzusetzen sein. Vorerst ist daher eine Optimierung der Kooperation zwischen den Stromkommissionen anzustreben.

### **Gesamteuropäische Harmonisierung ist absehbar**

Das Bedürfnis nach einer europäischen Harmonisierung ist unbestritten und erfordert sicherlich eine Anpassung der bestehenden Strukturen. Dabei müssen aber gegenwärtige Errungenschaften gewahrt bleiben und ein Mehrwert hinsichtlich Effizienz und Kostenwirksamkeit herbeigeführt sowie die Vorschriften auf gesamteuropäischer Ebene weiter vereinheitlicht werden.

Bau- und andere technische Vorschriften, die auf jahrzehntelanger Erfahrung der ZKR beruhen und

---

<sup>66</sup> Der Reservefonds beläuft sich zurzeit auf 40 Millionen Euro.



Referenz/Aktenzeichen: 012.21/2008-04-15/134

deren Qualität unbestritten ist, werden weiterhin federführend durch die ZKR erarbeitet und anschliessend von der EU übernommen werden. Es ist absehbar, dass der Einfluss der EU im Bereich der europäischen Binnenschifffahrt zunehmen wird. Die Europäische Kommission verfügt zur Zeit jedoch weder über die erforderlichen personellen Ressourcen noch über die technische Kompetenz, um im sehr arbeitsintensiven technischen Bereich gesetzgeberisch tätig zu sein. Daher kann davon ausgegangen werden, dass es zu einer weiteren Arbeitsteilung zwischen ZKR und EU als wichtigsten Organisationen kommen wird. Die neue Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates vom 12. Dezember 2006<sup>67</sup> ist ein erstes Resultat der Zusammenarbeit zwischen diesen beiden Organisationen.

Weiter kann davon ausgegangen werden, dass die Donaukommission und die UNECE diese Vorschriften weitgehend unverändert als Empfehlungen übernehmen und dadurch zu einer gesamt-europäischen Harmonisierung beitragen werden.

**Der Übergang in neue Organisationsstrukturen muss geordnet erfolgen und darf nicht zu einem Absinken der Sicherheitsstandards führen**

Folgende Massnahmen erweisen sich als notwendig: Einmal muss die Rheinschifffahrt im Logistik- und Infrastrukturbereich ihre Entwicklung ohne Hemmnisse weiter vorantreiben können; andererseits sind die Bestrebungen im Bereich der Sicherheit über die weitere Reglementierung der Gefahrguttransporte fortzuführen und die aktuellen hohen Sicherheitsanforderungen aufrechtzuerhalten.

Die Rheinschifffahrt muss sich in einem gänzlich freien, europäischen Markt behaupten, sie erhält wenig Subventionen oder Abgeltungen. In Anbetracht der angespannten finanziellen Situation der öffentlichen Hand ist ein substanzieller Ausbau der finanziellen Unterstützung nicht angezeigt. Die Leistungen der Rheinschifffahrt als ein wichtiger Partner in der schweizerischen Verkehrspolitik und in der Landesversorgung sind jedoch anzuerkennen.

Für die Binnenschifffahrt gewinnt die UNECE insbesondere im Bereich der Gefahrguttransporte immer mehr an Bedeutung. Deren zunehmende Wichtigkeit rührt daher, dass das von der UNECE ausgearbeitete Gefahrgutübereinkommen ADN mit der 7. Ratifikation am 29. Februar 2008 in Kraft getreten ist. Zudem hat die Europäische Union eine Richtlinie des europäischen Parlaments und des Rates über die Beförderung gefährlicher Güter im Binnenland<sup>68</sup> verabschiedet. Wenn der Übergang vom ADN zum ADN nicht sorgfältig vorbereitet wird, befürchtet die Schweiz ein Absinken des Sicherheitsstandards. Dies gilt es unbedingt zu verhindern, weshalb sich die Schweiz auf allen Ebenen hartnäckig für einen geordneten Übergang einsetzt.

Folgende Massnahmen sind denkbar:

- Gleichbehandlung der Verkehrsmittel im Güterverkehr vermehrt beachten.
- Gezielte Subventionen vom Bund im Rahmen der Verlagerungspolitik.
- Investitionshilfen (Hafeninfrastrukturen, Wasserstrassen), sowohl durch die betroffenen Kantone (Basel) wie auch den Bund.
- Beibehaltung der Bundeshilfen für die Hafenbahnen.
- Verbesserung der Rahmenbedingungen für eine engere Zusammenarbeit und eine Verstärkung des Zusammenwirkens der Rheinschifffahrt und der Schweizer Rheinhäfen mit den Güterbahnen.
- Beteiligung der Schweiz am Aktionsprogramm NAIADES der EU; dies könnte durch eine Absichtserklärung (Memorandum of Understanding) konkretisiert werden, welche den Rahmen

<sup>67</sup> Richtlinie über die technischen Vorschriften für Binnenschiffe und zur Aufhebung der Richtlinie 82/714/EWG des Rates (RL 2006/87/EG).

<sup>68</sup> KOM(2006) 852 endg.; 2006/0278 (COD). Harmonisierte Gefahrgutvorschriften für die Strasse, Schiene und Binnenschifffahrt. Diese verweisen im Anhang III auf die Gefahrgutvorschriften des ADN und nicht auf diejenigen der ZKR (ADNR), obschon sich letztere schon seit vielen Jahrzehnten auf vielen europäischen Wasserstrassen bewährt haben.



Referenz/Aktenzeichen: 012.21/2008-04-15/134

und die Bedingungen einer Schweizer Beteiligung definiert: Beobachterstatut einfordern, Teilnahme an Workshops, Arbeitsgruppen und Konsultativgremien, etc.

- Fortsetzen und verstärken der Schweizer Mitwirkung in internationalen Gremien (ZKR, UNECE).
- Fortführen der Reglementierungsarbeiten (Gefahrguttransportbereich).

### 3.3. Hochseeschifffahrt

#### **Die Welthandelsflotte und Hafeninfrastrukturen passen sich dem globalen Wettbewerb an**

Der immense weltweite Gütertausch und der harte internationale Wettbewerb stellen für die maritime Wirtschaft eine gewaltige Herausforderung dar. Seit einigen Jahren erhöht sich die Nachfrage nach Tonnage rasant, was sich in stark gestiegenen Schiffspreisen und Charraten widerspiegelt. Der Schiffbau blüht wie schon lange nicht mehr und entsprechend sind Bauplätze in praktisch allen Werften auf Jahre hinaus ausgebucht. Gleichzeitig sind aber auch die qualitativen Anforderungen an die Seetransportmittel deutlich gestiegen. Gefordert sind heute vor allem im Stückgutverkehr leistungsfähigere Schiffe mit höheren Tonnagen und Geschwindigkeiten sowie mit technischen Ausrüstungen, die einen rationellen Güterumschlag gestatten.

Der Container-Schiffsverkehr verzeichnet seit vielen Jahren überdurchschnittlich hohe Zuwachsraten, denn heute werden nicht mehr nur klassische Stückgüter, sondern vermehrt auch Kühl- und Flüssiggüter aller Art per Container über die Meere befördert. Der Rohstoffhunger und der Zwang zur Rationalisierung verlangen in der Schüttgutschifffahrt Einheiten mit immer grösseren Kapazitäten.

Die Tankschifffahrt entwickelt sich parallel zur Trockengutschifffahrt. Hier bestimmen einerseits die gestiegene Energienachfrage nach Rohöl, Mineralölprodukten sowie nach Erdgas und andererseits die immer länger werdenden Transportrouten von den Produktions- zu den Verbraucherländern die Nachfrage nach Rohöl-, Ölprodukte- und Flüssiggastankern. Im weltweiten Gütertausch werden aber auch flüssige Güter, insbesondere flüssige Chemikalien und Lebensmittel, immer häufiger zur See befördert und als Folge davon ist auch die Nachfrage nach Produktetankern entsprechend gewachsen.

Schliesslich hat die Entwicklung der Welthandelsflotte zu einem entsprechend forcierten Ausbau der Hafeninfrastrukturen nicht nur in den Industrie-, sondern auch in den Schwellen- und Entwicklungsländern geführt. Indessen bestehen manchenorts immer noch erhebliche Engpässe, die in den Häfen zu langen Liegezeiten führen und die rationelle Abwicklung des Güterumschlags erheblich behindern.

#### **Zunehmende Regelungsdichte ist für Sicherheit und Umweltschutz nicht immer von Nutzen**

Durch die Intensivierung des Schiffsverkehrs, verbunden mit gestiegenen qualitativen Ansprüchen, wurden auch die Anforderungen an die technische Sicherheit und den Umweltschutz erheblich erhöht. Diese Entwicklung drückt sich in einer zunehmenden Regelungsdichte aus, die gelegentlich über das Ziel hinausschiesst, vor allem dort, wo einzelne Küstenstaaten oder supranationale Institutionen zu den IMO-Vorschriften konkurrierende oder gar widersprüchliche Sondervorschriften aufstellen. Diese Situation wirkt sich für die Abwicklung des Seeverkehrs nicht selten hinderlich aus, und nicht in jedem Fall erwächst daraus ein entsprechender Nutzen für die Sicherheit und den Schutz von Mensch und Natur.

#### **Der ausgetrocknete Arbeitsmarkt für qualifizierte Seeleute führt zu Risiken bei der Sicherheit**

Die rasante Entwicklung im Seeverkehr führte schliesslich zu einer entsprechenden Nachfrage nach qualifizierten Seeleuten. Indessen fehlen schon heute Zehntausende von Offizieren, weshalb immer mehr Seeleute in Entwicklungsländern rekrutiert werden. Hinsichtlich Ausbildung und Erfahrung sind diese aber häufig den hohen Anforderungen der modernen Schifffahrtstechnologie nicht gewachsen. Vielfach treten auch noch Sprachschwierigkeiten hinzu: Das bleibt nicht ohne Risiken für die Sicherheit in der Seeschifffahrt. Das Problem der Schiffsbesatzungen dürfte sich deshalb in den kommenden Jahren tendenziell noch verschärfen.



Referenz/Aktenzeichen: 012.21/2008-04-15/134

### **Solange die Weltkonjunktur prosperiert, werden die massiv teureren Preise für Seetransporte toleriert**

Die knappe Tonnage und die Kosten für die moderne Schiffstechnik, der Mangel an Seeleuten und die hohen Treibstoffpreise haben in den vergangenen Jahren die Seetransporte massiv verteuert. Solange die Weltkonjunktur aber prosperiert, wirken sich diese Kosten keineswegs dämpfend auf die Entwicklung der Seeschifffahrt aus. Im Falle einer deutlichen konjunkturellen Wende werden die negativen wirtschaftlichen Folgen für diese Branche jedoch sehr rasch eintreten und sich, wie die Erfahrungen der Vergangenheiten gezeigt haben, sehr deutlich spürbar machen.

### **Die Schweizer Flotte in einem globalisierten Markt**

Ursprünglich sollte der Aufbau einer Schweizer Hochseeflotte der Versorgung des Landes in Krisenzeiten dienen. Heute ist die wirtschaftliche Bedeutung – im weiteren Sinne des Wortes – dieser Flotte massgebend. Sie schafft Arbeitsplätze, Einkommen und Steuereinnahmen. Die in der Schweiz herrschenden allgemeinen günstigen wirtschaftlichen Bedingungen (Steuerklima, Finanzsystem, Telekommunikations- und Verkehrsinfrastrukturen) zeigen, dass unser Land für ausländische maritime Holding- und Managementgesellschaften einen durchaus attraktiven Standort darstellt.

Gegenwärtig werden schätzungsweise mehr als 300 Schiffe unter fremder Flagge von der Schweiz aus gemanagt. Das legt die Frage nach einer vorsichtigen Öffnung des restriktiven schweizerischen Seeschiffregisters für eine breitere internationale Klientel nahe (beispielsweise für Besitzer aus EU-Ländern). Dies soll nicht zu einer aktiven Konkurrenz zu EU-Flaggen führen. Wenn ein Eigentümer sein Schiff jedoch unter Schweizer Flagge fahren lassen möchte, sollte eine Registrierung zu genau vorgegebenen Bedingungen möglich sein, sofern dies den Interessen der Schweiz entspricht.

Im Übrigen besteht unter verkehrspolitischen Aspekten für das Binnenland Schweiz kein Anlass, sich mit einer eigenen Flotte am maritimen Wettbewerb zu beteiligen. Ein verkehrspolitischer Nutzen für unser Land wäre nicht auszumachen und zudem sind die Voraussetzungen dafür eigentlich nicht gegeben. Ohne direkten Zugang zur See und ohne eigene maritime Wirtschaft wären in diesem Bereich nicht nur die Standortnachteile zu gross, auch die politischen und technischen Voraussetzungen wären hierfür nicht gegeben.

### **Die bisherigen Massnahmen (Bürgschaftskredit) sind weiterzuführen**

Mit der laufenden Bürgschaftsaktion ist eine schrittweise Erneuerung der Trockengutflotte vorgesehen. Neuerdings wird aber auch ein moderater Ausbau der Tankerflotte im mittleren Produktetankersegment angestrebt, um in einer Krise auch im Flüssiggüterbereich (Chemikalien, Lebensmittel, Mineralöle) die notwendigen Transporte sicherstellen zu können<sup>69</sup>.

Angesichts der seit ein paar Jahren anhaltenden massiven Preissteigerungen im Schiffsmarkt lässt sich die Erneuerung der Trockengutflotte mit den bewilligten Bürgschaftsmitteln nur teilweise erreichen. Durch den Ausbau der Tankerflotte ist ein zusätzlicher Bürgschaftsrahmenkreditbedarf entstanden. Die gegenwärtige Preishausse hat die Reeder zudem zu einer deutlichen Zurückhaltung bei den Reinvestitionen veranlasst, so dass die Ziele auch in zeitlicher Hinsicht (bis Mitte 2012) nicht erreicht werden können. Mit der Änderung des Bundesbeschlusses vom 5. Juni 2002 über die Erneuerung des Bürgschafts-Rahmenkredits für die Sicherung eines ausreichenden Bestandes an Hochseeschiffen unter Schweizer Flagge<sup>70</sup> wurde deshalb der Bürgschaftsrahmenkredit um 500 Millionen Franken aufgestockt und gleichzeitig die Laufzeit um fünf Jahre bis 2017 erstreckt.

---

<sup>69</sup> Botschaft vom 27. Juni 2007 zur Änderung des Bundesbeschlusses über die Erneuerung des Bürgschafts-Rahmenkredits für die Sicherung eines ausreichenden Bestandes an Hochseeschiffen unter Schweizer Flagge (BBl 2007 5224, Ziff. 1.3.7).

<sup>70</sup> BBl 2002 5249



### **3.4. Binnenschifffahrt**

#### **In der Freizeitschifffahrt ist mit einem tragbaren Zunahme des Schiffbestandes zu rechnen**

Wie die jährlich erhobene Schiffsstatistik zeigt, hängt der Bestand an Freizeitschiffen hauptsächlich von der Wirtschaftssituation der Schweiz ab. Gleichzeitig ist die Anzahl der Liegeplätze an verschiedenen Seen begrenzt, so dass der Maximalbestand plafoniert ist. Die weitgehend erfolgte Angleichung der technischen Vorschriften an entsprechende Bestimmungen in der EU wird tendenziell zu einer Reduktion der Preise von Freizeitschiffen und Motoren führen. Unter der Annahme, dass die derzeit gute Wirtschaftslage anhält, ist mittelfristig mit einer Zunahme des Schiffsbestandes auf den Seen zu rechnen. Langfristig ist aber nicht zu erwarten, dass der Bestand über den bisher höchsten registrierten Schiffsbestand (ca. 106 000) anwachsen wird. Strenge Schweizer Umweltstandards sorgen dafür, dass bei diesem Schiffsbestand die natürliche Umwelt nicht zu Schaden kommt.

#### **Die Güterschifffahrt dürfte im bisherigen Umfang bleiben**

Das transportierte Volumen in der Güterschifffahrt (hauptsächlich Sand und Kies) auf den Seen hängt stark von der wirtschaftlichen Entwicklung der Baubranche ab. Der Gütertransport von grossen Mengen per Schiff ist im Vergleich zu anderen Verkehrsträgern dank strenger Umweltstandards und sehr wenigen Unfällen umweltschonend und nachhaltig. Güterschiffe werden fast ausschliesslich von Unternehmen betrieben, welche Sand und Kies abbauen. Rationalisierungsbemühungen dieser Betriebe haben in den letzten zwanzig Jahren zu immer grösseren Schiffseinheiten mit komplexer werdender Schiffstechnik geführt. Trotzdem bleibt das Transportvolumen in etwa unverändert oder ist teilweise sogar rückläufig.

#### **Die Fahrgastschifffahrt verzeichnet Zuwachs, hat aber mit den finanziellen Rahmenbedingungen zu kämpfen**

Der Wandel in der Fahrgastschifffahrt (vom Transportbedürfnis hin zu einem touristisch orientierten Angebot von Ausflugsfahrten) auf den Schweizer Flüssen und Seen wird auch in den kommenden Jahren anhalten. Allerdings gibt es seit rund fünf Jahren auch erste Ansätze zum Aufbau neuer Schifffahrtslinien, welche Pendler befördern (z.B. Genfersee und Bodensee). Solche Linien lassen sich aber nur an wenigen Seen mit grossem Einzugsgebiet wirtschaftlich erfolgreich betreiben. Das ist besonders an der Fährverbindung zwischen Horgen und Meilen am Zürichsee zu beobachten, welche seit Jahren zunehmende Fahrgast- und Transportzahlen ausweist.

Die Fahrgastzahlen sind allgemein stark wetterabhängig und unterliegen daher grossen Schwankungen. In den letzten Jahren musste die Schifffahrt an einigen Seen und Flüssen wegen des Hochwassers über mehrere Tage sogar gänzlich eingestellt werden. Andererseits konnte sie auch ihre Leistungsfähigkeit als Ausweichalternative im Zusammenhang mit aussergewöhnlichen Wettersituationen (Lawinenwinter, Lothar usw.) unter Beweis stellen.

Insgesamt verzeichnet die Branche in den letzten Jahren leichte Zuwächse bei den Personenfrequenzen. Gleichzeitig wurde die finanzielle Unterstützung seitens des Bundes und der Kantone in den letzten Jahren reduziert, wie im gesamten regionalen Personenverkehr. Die überwiegende Anzahl der Schifffahrtsgesellschaften erhält keine oder stark reduzierte Abgeltungszahlungen oder Investitionsbeihilfen. Dies zwingt zu erheblichen Einsparungsmassnahmen, was angesichts der Kostenstruktur der meisten Unternehmen hauptsächlich durch eine Reduktion des Fahrplanangebotes erreicht wird. Damit nimmt die Attraktivität der touristischen Schifffahrt tendenziell ab. Gleichzeitig sind neue innovative Angebote entstanden. Einige mittlere Unternehmen sind dennoch in ihrer Existenz bedroht, weil die fixen Kosten aus dem Betrieb einer Schifffahrtsunternehmung nicht beliebig gesenkt werden können.



Referenz/Aktenzeichen: 012.21/2008-04-15/134

### **Im Bereich Infrastrukturen stehen nur vereinzelt Ausbauten zur Debatte**

Die Freihaltung für eine Rhein-Rhone-Verbindung über die Schweiz wurde mit der Elimination der Freihaltung der Aare anlässlich der Revision des Wasserrechtsgesetzes (WRG)<sup>71</sup> im Jahr 1996 faktisch aufgegeben.

Heute steht auch die Aufgabe der Freihaltung der Neuenburger-Genfersee-Verbindung durch den Kanton Waadt zur Diskussion. So werden heute für eine Rhein-Rhone-Verbindung durch die Schweiz vom Bund nur noch der Rhoneabschnitt von Genf bis zur Landesgrenze und der Rhein von der Aaremündung bis Basel freigehalten<sup>72</sup>. Das heisst nicht, dass ein zukünftiger Ausbau der Aare unmöglich ist. Es ist aber mit erheblich höheren Kosten auf den nicht mehr frei gehaltenen Abschnitten zu rechnen.

### **Je nach Bereich sind Massnahmen seitens des Bundes unterschiedlich zu beurteilen**

In der Vergnügungsschifffahrt sollten die Handlungsfelder des Bundes nicht ausgeweitet werden, sondern sich wie bis anhin auf das Festlegen der Rahmenbedingungen für die Sicherheit (Verkehrsregeln) und den Umweltschutz beschränken.

In der Güterschifffahrt wurden die Rationalisierungsbemühungen durch den Wegfall der Treibstoffzollrückerstattung für Güterschiffe ab 1994 mindestens teilweise neutralisiert.

Die Fahrgastschifffahrt ist im touristischen Bereich nicht Sache des Bundes. Hingegen könnten bei der nichttouristischen Personenbeförderung Überlegungen angestellt werden, welchen Platz das Schiff in bestimmten Agglomerationen oder bei zwischenstädtischen Verbindungen in Ergänzung zu anderen Verkehrsträgern einnehmen soll. In diesem Fall käme der öffentlichen Hand eine Förderrolle beim Festlegen der Rahmenbedingungen und bei der Entwicklung solch alternativer Verkehrsdienste zu.

---

<sup>71</sup> SR 721.80

<sup>72</sup> SR 747.219.1



## 4. Schifffahrtspolitik

Anhand des dargestellten Standes und der Perspektiven der Schifffahrt hat der Bundesrat die Leitlinien einer künftigen Schifffahrtspolitik der Schweiz entworfen.

Diese Leitprinzipien basieren auf einer Abwägung zwischen Interessen, Einschränkungen und den Dringlichkeiten. Unter die Einschränkungen fallen insbesondere die limitierten finanziellen Mittel und der geografische Rahmen, welche eine ambitionierte und expansive Schweizer Schifffahrtspolitik als nicht gerechtfertigt erscheinen lassen.

Der Bundesrat befürwortet hingegen eine pragmatische Politik,

- die sich an den Bedürfnissen des Landes ausrichtet und
- im Einklang mit den bestehenden Politiken steht (Volkswirtschaft und Verkehr),
- auf in der Praxis erprobten Massnahmen beruht sowie
- im internationalen Umfeld integriert ist.

### 4.1. Leitprinzipien

Die Leitprinzipien der künftigen Schifffahrtspolitik der Schweiz sind die Folgenden.

➤ **Die bisherige Politik weiterführen**

Der Bundesrat hält insgesamt an der bisher verfolgten Politik fest. Dies sowohl bei den Rahmenbedingungen und bei den Finanzhilfen als auch bei den internationalen Abkommen, die zur Sicherheit und einem ungehinderten Verkehr beitragen.

Die Massnahmen, die die Eidgenossenschaft in der Vergangenheit zur Förderung und Unterstützung der Schifffahrt ergriff, erwiesen sich als nutzbringend, geeignet und wirksam. So sind die bereits zugesagten Förderungen in diesem Bereich fortzuführen. Fallweise zusätzliche punktuelle Finanzhilfen sind nicht ausgeschlossen.

➤ **Den Schwerpunkt auf die Rheinschifffahrt und die Hochseeschifffahrt setzen**

Die Handlungsfelder sind vor allem bei der Rheinschifffahrt und der Hochseeschifffahrt festzulegen; beide sind von anerkannt grosser volkswirtschaftlicher Bedeutung für die Schweiz.

Der Waren- und Güteraustausch zwischen unserem Land und dem Rest der Welt erfolgt über diese Verkehrsträger. Sie müssen deshalb reibungslos und ungehindert funktionieren können.

➤ **Die Rahmenbedingungen für den Gütertransport auf dem Rhein optimieren**

Gute Bedingungen für den Austausch zwischen der Schweiz und ihren Handelspartnern werden über grossräumige, effiziente und sichere Verkehrsinfrastrukturen gewährleistet. Aus diesem Grund ist die Rheinschifffahrt ein wichtiges Glied in der Logistikkette. Umso mehr, da der Rhein der Schweiz den direkten Zugang zum Meer sichert.

Ausserdem kann die Beförderung auf dem Wasserweg einen Beitrag an die Umsetzung der Schweizer Verlagerungspolitik leisten. Der Bundesrat unterstützt Bestrebungen, die dazu dienen, die Schifffahrt in die intermodale Transportkette einzugliedern.

Im Hinblick auf das anhaltende gegenwärtige und künftige Wachstum des Güterverkehrs auf den



Referenz/Aktenzeichen: 012.21/2008-04-15/134

Wasserwegen sind Engpässe auf dem Rhein abzubauen. So kann der Verkehrsfluss von und ab der Schweiz erhöht werden. Dies geschieht über die Optimierung der Transportkette (Hafeninfrastrukturen, Umschlagssysteme), die Sicherung der Fahrrinnen und der Freihaltung des Hochrheins bis zur Aaremündung für eine allfällige spätere Schiffbarmachung.

Die Eidgenossenschaft wird sich wie bisher an der Finanzierung von Verbesserungen der Wasserstrasseninfrastruktur und der Hafenanlagen (Terminals, Hafenbahnen) beteiligen.

➤ **Aktiv an den Normierungsprozessen in den Bereichen Sicherheit und Umweltschutz teilnehmen**

Die Schifffahrt ist sicher und umweltfreundlich. Diese Vorteile sollen gewahrt bleiben. Um das vorbildliche Sicherheitsniveau in der Rheinschifffahrt aufrechtzuerhalten, nimmt die Schweiz aktiv an den Normierungsbestrebungen auf internationaler Ebene teil (ZKR, UNECE).

Der Bundesrat setzt sich dafür ein, dass der gegenwärtige Stand der Gesetzgebung und der geltenden Vorschriften mindestens gewahrt bleibt. Der Schwerpunkt liegt insbesondere bei der Sicherheit im Gefahrgütertransport.

➤ **Die Zusammenarbeit mit den internationalen Gremien verstärken**

Die Schifffahrt ist stark abhängig von internationalen Abkommen. Die Schweiz hat auf diesem Gebiet nur einen bescheidenen Einfluss. Jede Handlung bedingt in der Folge gemeinsame und koordinierte Massnahmen sowohl europa- wie weltweit und über die Landesgrenzen hinaus (Deutschland, Frankreich).

Der Bundesrat bekräftigt den Willen, die Schweizer Präsenz in verschiedenen internationalen Gremien, die für die Fragen der Schifffahrt zuständig sind (ZKR, IMO, UNECE), aufrechtzuerhalten und, wo notwendig, zu verstärken.

Bei der Rheinschifffahrt ist die Wahrung der Schweizer Interessen wichtig. Der Bundesrat verfolgt die Entwicklungen beim europäischen Wasserstrassennetz und die Folgen, die sich daraus für die gesetzgebenden Behörden – insbesondere für die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt – ergeben könnten, aufmerksam.

## 4.2. Umsetzung

Die Schlussfolgerungen des vorliegenden Berichts bedingen grundsätzlich keine Änderung von bestehenden Gesetzen, Verordnungen und Planungsinstrumenten. Was die bestehenden Planungsinstrumente betrifft, könnte allein der *Sachplan Verkehr* durch einen Teil zur Schifffahrt ergänzt werden.

Im Einzelfall werden in den folgenden Bereichen besondere Umsetzungsmassnahmen getroffen:

➤ **Bürgschaftskredite für die Schweizer Hochseeflotte**

Seit vielen Jahren kann die Hochseehandelsflotte der Schweiz die Vorteile von Bürgschaftskrediten in Anspruch nehmen. Dieses System hat sich als tauglich erwiesen und soll weitergeführt werden. Das Parlament verlängerte soeben den entsprechenden Rahmenkredit bis ins Jahr 2017.

➤ **Abgeltung an die Operateure im Kombinierten Verkehr**

Der Bund leistet Abgeltungen an die Operateure des kombinierten Verkehrs, unabhängig vom Verkehrsträger (Schiene oder Binnenschifffahrt). Diese aktuell gültige Praxis wird vorbehaltlich anderem Beschluss des Parlamentes weitergeführt.

➤ **Finanzielle Unterstützung für den Bau von Umschlagsanlagen**



Referenz/Aktenzeichen: 012.21/2008-04-15/134

Ebenfalls im Rahmen der Verlagerungspolitik unterstützt die Eidgenossenschaft den Bau von Umschlagsanlagen weiter. Über punktuelle Finanzhilfen beteiligt sich der Bund so an Bauprojekten und Erweiterungen von Hafenterminals.

➤ **Finanzhilfen für die Hafengebäude**

Die Eidgenossenschaft unterstützt Infrastrukturprojekte und den Eisenbahnbetrieb der Hafengebäude. Die Finanzhilfen werden jährlich ausgerichtet.

➤ **Finanzielle Beteiligung für Verbesserungen der Rheinwasserstrasse**

Bei Grossbauprojekten, die der Beseitigung von natürlichen Hindernissen und damit der Verbesserung der Wasserstrassen dienen, beteiligt sich die Eidgenossenschaft finanziell im Rahmen entsprechender internationaler Vereinbarungen. Dies kann beispielsweise den Bau von Schleusen, Wasserstandsregulierung, Anhebung der Durchfahrtsöhe bei Brücken, Schleusen und dgl. betreffen. Diese Investitionen erfolgen punktuell.

➤ **Beteiligung der Schweiz an der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR)**

Die Schweiz unterstützt die Tätigkeiten der ZKR. Sie leistet einen aktiven Beitrag zur Weiterentwicklung der Rechtsnormen und deren korrekten Vollzug.

➤ **Beteiligung der Schweiz in der Wirtschaftskommission für Europa der Vereinten Nationen (UNECE)**

Die Schweiz setzt sich für eine wirkungsvolle Ausgestaltung der rechtlichen Rahmenbedingungen und Zusammenarbeit im Rahmen der verschiedenen Übereinkommen ein, insbesondere im Bereich der Gefahrguttransporte. Der Bundesrat prüft einen allfälligen Beitritt der Schweiz zum europäischen Übereinkommen über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf Binnenwasserstrassen (ADN) für das Jahr 2010.

➤ **Teilnahme der Schweiz im EU Programm zur Entwicklung der Binnenschifffahrt in Europa (NAIADES)**

Der Bund prüft, ob eine Teilnahme am EU-Programm NAIADDES angemessen ist, in welcher Form eine solche Zusammenarbeit erfolgen könnte und leitet den entsprechenden Prozess ein.

➤ **Beteiligung der Schweiz in der Internationalen Seeschifffahrtsorganisation (IMO)**

Im Rahmen der weltweiten Zusammenarbeit verfolgt die Schweiz als Mitglied der IMO das Ziel, langfristig die Transportsicherheit in der Hochseeschifffahrt und den Schutz der Umwelt sowie einen möglichst einheitlichen Vollzug dieser Anliegen zu gewähren.

➤ **Nachbarliche Zusammenarbeit zur verstärkten Nutzung der Synergien der Hafenanlagen**

Die Schweiz unterstützt Bestrebungen zur Intensivierung der Zusammenarbeit der Rheinhäfen im Dreiländereck Schweiz, Deutschland und Frankreich. Die Schweizerischen Rheinhäfen können unter Einbezug der Häfen im benachbarten Ausland in ihrer Funktion als Güterverkehrsdrehscheibe zusammen mit der Rheinschifffahrt selbst weiter gestärkt werden.

➤ **Nachführung der Hochrhein-Ausbau-Planung als Grundlage für Studien**

Der Bund unterstützt die Arbeiten zur Aktualisierung der Planungen über einen Ausbau der Wasserstrasse Hochrhein zwischen Basel und der Aaremündung. Diese Planung wird es erlauben, eventuelle vertiefte Studien zu erstellen..

➤ **Ergänzung des Sachplanes Verkehr mit einem spezifischen Teil zur Schifffahrt**

Der Bund kann einen Sachplan Schifffahrt erarbeiten, in Analogie zu dem was für die Strasse, die Schiene und die Luft gemacht wurde.



# Anhänge

## 1. Methodik

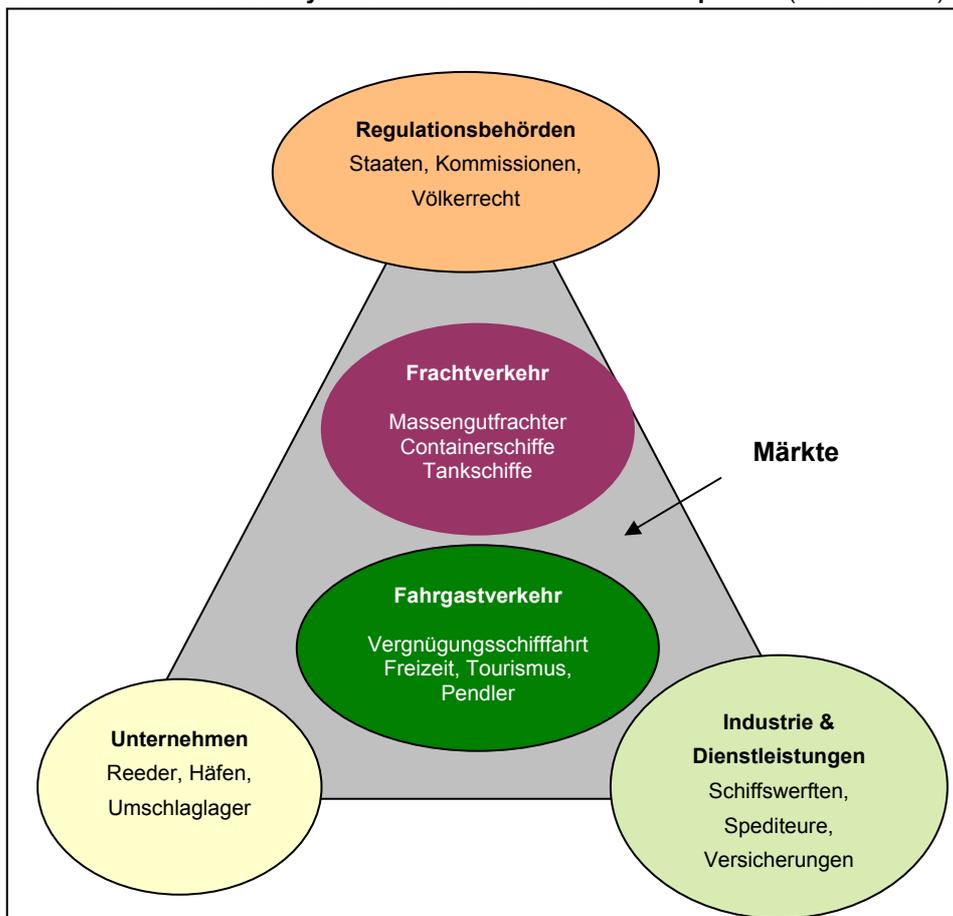
Die schweizerische Schifffahrt ist in ein vielfältiges und komplexes Beziehungsnetz eingebunden. Dies gilt sowohl für die Rheinschifffahrt, die Hochseeschifffahrt als auch für die Binnenschifffahrt.

Der vorliegende Bericht verwendet deshalb einen systemischen Ansatz, um die Beschreibung und das Verständnis ihrer zahlreichen Facetten zu erleichtern.

## Das Schifffahrtssystem

Das Schifffahrtssystem kann von einer **funktionalen Perspektive** (Abb. 1) aus betrachtet werden, das heisst aus der Sicht der **Akteure**, die an ihm teilhaben. Dieses System beinhaltet verschiedene **Märkte** (für Fracht- und Fahrgastverkehr) und zahlreiche Interessenvertreter: *Regulationsbehörden*, *Unternehmen* (Reedereien, Hafengesellschaften) sowie *Industriezweige* und *Dienstleistungen*, die mit der Schifffahrt verbunden sind (Versicherungsunternehmen, Spediteure, Zwischenhändler, Schiffswerften usw.).

**Abb. 1 – Das Schifffahrtssystem aus einer funktionalen Perspektive (Marktakteure)**

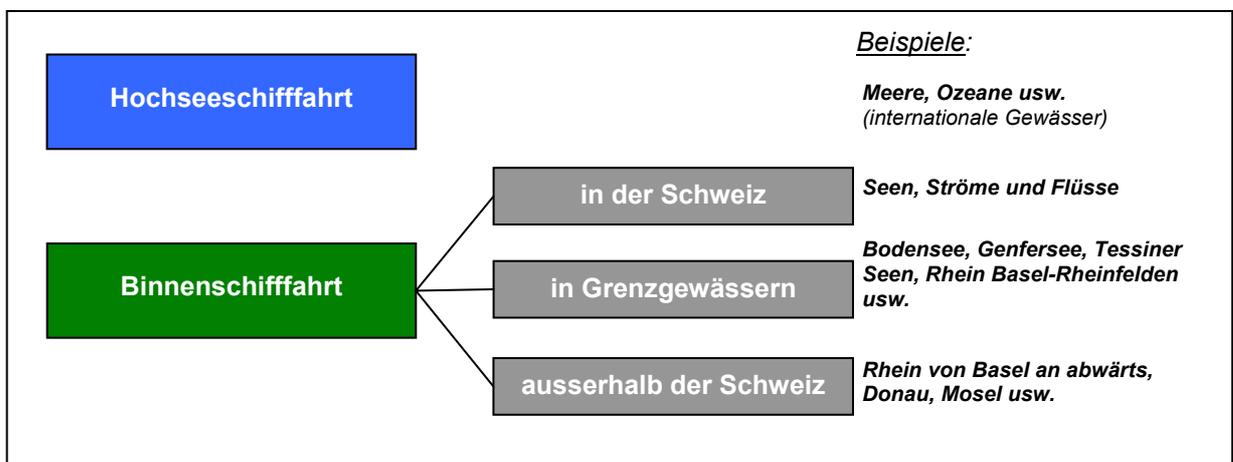




Referenz/Aktenzeichen: 012.21/2008-04-15/134

Das Schifffahrtssystem kann auch von einer **infrastrukturellen Perspektive** (Abb. 2) aus, das heisst ausgehend von den verschiedenen **Typen der schiffbaren Wasserwege** (Binnenschifffahrt, Hochseeschifffahrt, Grossschifffahrt auf dem Rhein usw.), erfasst werden. Aus dieser Sicht besteht das Schifffahrtssystem aus zwei grossen Gruppen: aus der *Hochseeschifffahrt* und der *Binnenschifffahrt*. Letztere kann in drei Untergruppen unterteilt werden: die Schifffahrt in der *Schweiz*, die Schifffahrt *ausserhalb der Schweiz* und die Schifffahrt auf den *Grenzwässern*.

**Abb. 2 –Das Schifffahrtssystem aus einer infrastrukturellen Perspektive (Typ der schiffbaren Wasserwege)**



© Bundesamt für Verkehr (BAV)



Referenz/Aktenzeichen: 012.21/2008-04-15/134

## 2. Facts & figures

### Die vier schweizerischen Rheinhäfen (SRH)

- **Kleinhüningen** auf dem rechten Rheinufer in Basel. Der Hafen besteht aus den Hafenbecken I und II sowie einem Wendebecken und verfügt über drei Containerterminals. Daneben werden klassische Trockengüter (Stahl, Aluminium, Buntmetalle sowie flüssige Treib- und Brennstoffe) umgeschlagen.

Der Güterumschlag im Jahre 2007 betrug 3'037'213 t.

- **St. Johann** am linken Rheinufer in Basel ist der älteste der vier Rheinhäfen. Hier werden vor allem Getreide sowie andere Trockengüter umgeschlagen und gelagert.

Der Güterumschlag betrug im Jahre 2007 noch 423'617 t.

Im Jahre 2006 hat der Grosse Rat (Kanton Basel-Stadt) die Aufhebung und Umnutzung dieses Hafens beschlossen. Die Umsetzung des Projekts "Neunutzung Hafen St. Johann - Campus Plus" ist spätestens Ende 2009 vorgesehen. Die bestehenden Hafenaktivitäten werden in den Auhafen-Muttenz und ins Hafenbecken II von Kleinhüningen verlagert. Dies führt in beiden Häfen zur Verdichtung der Nutzung.

- **Birsfelden** am linken Rheinufer ist auf den Umschlag und die Lagerung von flüssigen Treib- und Brennstoffen sowie von Trockengütern spezialisiert. Zudem besteht ein Containerterminal.

Der Güterumschlag im Jahre 2007 betrug 1'835'357 t. Daneben wurden 8 569 Container (TEU) umgeschlagen.

- Im linksrheinischen **Auhafen Muttenz** werden ebenfalls hauptsächlich flüssige Treib- und Brennstoffe umgeschlagen und gelagert. Daneben werden Container, Speiseöl, Dünger, Tonerde, Getreide und andere Trockengüter umgeschlagen sowie Schwergut bearbeitet.

Der Güterumschlag im Jahre 2007 betrug 1'812'043 t daneben wurden 13 260 Container (TEU) umgeschlagen.

Für das Jahr 2007 wurden insgesamt 104'366 Container (TEU) umgeschlagen.

Am rechtsrheinischen Ufer gibt es oberhalb von Basel nur noch den Hafen **Rheinfelden**. Dieser hat einen Jahresumschlag von etwa 200 000 t und liegt auf deutschem Staatsgebiet.



Referenz/Aktenzeichen: 012.21/2008-04-15/134

**Tab. 1.1 – Einfuhren 2006**

Einfuhr nach Verkehrszweigen nach dem Einheitlichen Güterverzeichnis für die Verkehrsstatistik (NST/R)

	Total	Schiene	Strasse	Luft	Post	Pipeline	Wasser
<b>Millionen Franken</b>							
<b>Total</b>	<b>177'148</b>	<b>14'392</b>	<b>120'557</b>	<b>28'999</b>	<b>615</b>	<b>8'266</b>	<b>4'313</b>
Land- und forstwirtschaftliche Erzeugnisse, lebende Tiere	3'218	220	2'766	111	3	.	117
Andere Nahrungs- und Futtermittel	7'469	919	6'146	129	14	0	262
Feste mineralische Brennstoffe	57	13	30	0	0	.	14
Erdöl, Mineralölerzeugnisse	11'137	2'699	805	17	0	5'353	2'262
Erze und Metallabfälle	727	119	507	60	4	.	37
Eisen, Stahl und NE-Metalle	13'050	1'580	6'396	4'524	2	.	548
Steine, Erden, Baustoffe	1'564	59	1'365	109	1	0	30
Düngemittel	93	14	33	0	0	.	46
Chemische Erzeugnisse	37'764	2'655	29'369	5'087	15	.	638
Fahrzeuge, Maschinen, Halb- und Fertigwaren a.n.g.	102'071	6'114	73'141	18'961	576	2'912	360
<b>1000 Tonnen</b>							
<b>Total</b>	<b>49'946</b>	<b>8'537</b>	<b>26'946</b>	<b>102</b>	<b>4</b>	<b>8'707</b>	<b>5'649</b>
Land- und forstwirtschaftliche Erzeugnisse, lebende Tiere	2'337	402	1'629	13	0	.	293
Andere Nahrungs- und Futtermittel	3'268	466	2'452	7	0	15	328
Feste mineralische Brennstoffe	392	106	140	0	0	.	146
Erdöl, Mineralölerzeugnisse	15'708	3'287	978	24	0	8'590	2'828
Erze und Metallabfälle	610	255	246	0	0	.	109
Eisen, Stahl und NE-Metalle	3'189	1'147	1'716	2	0	.	325
Steine, Erden, Baustoffe	10'462	198	9'363	0	0	101	799
Düngemittel	249	27	63	0	0	.	159
Chemische Erzeugnisse	6'571	1'762	4'187	8	0	.	614
Fahrzeuge, Maschinen, Halb- und Fertigwaren a.n.g.	7'160	887	6'173	48	4	0	49

Quelle: Eidg. Zollverwaltung



Referenz/Aktenzeichen: 012.21/2008-04-15/134

**Tab. 1.2 – Containerumschlag in den Basler Rheinhäfen (1997 – 2007)**

Jahr	Ankunft	Abgang	Total	Abweichung vom Vorjahr (%)
	Anzahl TEU	Anzahl TEU	Anzahl TEU	
1997	31'674	32'348	64'022	20.6 %
1998	33'321	35'339	68'660	7.2 %
1999	33'110	33'672	66'782	-2.7 %
2000	37'774	36'414	74'188	11.1 %
2001	35'695	33'023	68'718	-7.4 %
2002	36'367	36'064	72'431	5.4 %
2003	36'082	41'905	77'987	7.7 %
2004	37'840	47'414	85'254	9.3 %
2005	39'748	45'183	84'931	-0.4 %
2006	42'596	45'434	88'030	3.6 %
2007	47'955	56'411	104'366	18.6 %

Quelle: Rheinschiffahrtsgesellschaft Basel

**Tab. 1.3 – Anzahl Passagiere Kabinenschiffe im internationalen Rheinverkehr (1997 – 2007)**

Jahr	Bergverkehr	Talverkehr	Total Passagiere
1997	10'757	11'864	22'621
1998	11'729	12'317	24'046
1999	11'256	11'582	22'838
2000	12'767	13'029	25'796
2001	14'971	16'359	31'330
2002	17'068	18'298	35'366
2003	18'417	17'944	36'361
2004	19'069	19'147	38'216
2005	21'754	22'326	44'080
2006	30'135	30'766	60'901
2007	30'149	28'729	58'878

Quelle: Rheinschiffahrtsgesellschaft Basel



Référence du dossier: 012.21/2008-04-15/134

**Tab. 1.4 – Zufuhr von Erdölprodukten in den Rheinhäfen beider Basel (1997 – 2007), in Tonnen**

Position	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Motorbenzin und ä. Leichtöle	1'139'817	1'240'867	1'441'690	1'602'983	1'502'933	1'406'629	1'152'648	971'085	873'768	550'798	624'271
Petroleum, Turbinenkraftstoff, Spezialbenzin	78'600	67'147	87'956	227'018	173'581	138'029	97'726	101'321	117'386	54'897	79'336
Gas-, Diesel- und leichtes Heizöl	2'042'317	2'313'339	1'867'192	2'000'415	2'721'301	2'559'509	2'054'378	2'010'686	2'422'653	2'208'151	1'832'611
Schweres Heizöl	4'741	-	2'395	-	3'308	-	1'091	4'793	-	3'339	-
Schmieröle und -fette	5'637	6'135	6'269	6'966	4'289	4'850	3'809	3'592	1'373	2'701	10'317
Sonstige Mineralölerzeugnisse	1'991	3'637	3'703	3'244	5'350	5'287	-	8'500	18'162	26'507	14'741
<b>Total</b>	<b>3'273'103</b>	<b>3'631'125</b>	<b>3'409'205</b>	<b>3'840'626</b>	<b>4'410'762</b>	<b>4'114'304</b>	<b>3'309'652</b>	<b>3'099'977</b>	<b>3'433'342</b>	<b>2'846'393</b>	<b>2'561'276</b>

Quelle: Schweizerische Rheinhäfen



Référence du dossier: 012.21/2008-04-15/134

### 3. Literatur

CEMT. [Les actions récentes de la CEMT dans le domaine des transports par voies navigables](#). Bucarest, September 2006.

CEMT. [Voies navigables et protection de l'environnement](#). Dublin, juin 2006.

EIDG. DEPARTEMENT FÜR UMWELT, VERKEHR, ENERGIE UND KOMMUNIKATION UVEK. [Sachplan Verkehr, Teil Programm](#). Bern, April 2006.

EUROPÄISCHE KOMMISSION (VERKEHR). [Für ein mobiles Europa – Nachhaltige Mobilität für unseren Kontinent](#). Brüssel, Juni 2006.

EUROPÄISCHE KOMMISSION (VERKEHR). [Integriertes Europäisches Aktionsprogramm für die Binnenschifffahrt «NAIADES»](#). Brüssel, Januar 2006.

EUROPÄISCHE KOMMISSION (VERKEHR). [Workshop «Perspectives concernant la navigation intérieure dans l'Europe élargie»](#). Brüssel, Februar 2005.

EUROPÄISCHE KOMMISSION (VERKEHR). [Prospects of Inland navigation within the enlarged Europe \(PINE\)](#). Brüssel, März 2004.

EUROPÄISCHE KOMMISSION (VERKEHR). [Weissbuch "Die europäische Verkehrspolitik bis 2010: Weichenstellungen für die Zukunft"](#). Brüssel, September 2001.

ZKR. [„Basler Erklärung“ vom 16 Mai 2006](#). Basel, 2006.

ZKR. [Bericht "Schiffe der Zukunft"](#). Strassburg, 2002.



Référence du dossier: 012.21/2008-04-15/134

#### 4. Wichtigste internationale Kommissionen für die Flussschifffahrt in Europa

**Zentralkommission für  
die Rheinschifffahrt  
(ZKR)**

Sitz in Strassburg

Gründungsjahr: 1816 (Mannheimer Akte, 1868)

5 Mitgliedstaaten: Belgien, Deutschland, Frankreich, Niederlande und Schweiz

<http://www.ccr-zkr.org>

**Donaukommission (DK)**

Sitz in Budapest

Gründungsjahr: 1954

11 Mitgliedstaaten: Bulgarien, Deutschland, Kroatien, Moldau, Österreich, Rumänien, Russland, Serbien, Slowakei, Ukraine und Ungarn.

<http://www.danubecom-intern.org>

**Moselkommission**

Sitz in Trier

Gründungsjahr: 1962

3 Mitgliedstaaten: Deutschland, Frankreich, Luxemburg

<http://www.moselkommission.org>

**Savakommission**

Sitz in Zagreb

Gründungsjahr: 2005

4 Mitgliedstaaten: Bosnien-Herzegowina, Kroatien, Serbien, Slowenien



Référence du dossier: 012.21/2008-04-15/134

## **5. Kürzliche parlamentarische Vorstösse zu Fragen der Schifffahrt**

**[Postulat 06.3541 Fetz](#)** – Förderung der Schifffahrt

Stand der Beratung: überwiesen

**[Motion 07.3350 Janiak](#)** – Verkehrspolitik. Einbezug der Rheinschifffahrt und der Rheinhäfen

Stand der Beratung: im Plenum noch nicht behandelt

**[Motion 07.3381 Schweizer](#)** – Verkehrspolitik. Einbezug der Rheinschifffahrt und der Rheinhäfen

Stand der Beratung: erledigt

**[Anfrage 08.1019 Gross](#)** – Treibstoffzollbefreiung für Hochrheinschifffahrts-Unternehmen

Stand der Beratung: eingereicht