

Bericht über die Schifffahrtspolitik der Schweiz

vom 14. Oktober 2009

Sehr geehrte Frau Nationalratspräsidentin
Sehr geehrter Herr Ständeratspräsident
Sehr geehrte Damen und Herren

wir unterbreiten Ihnen den Bericht des Bundesrates an die parlamentarischen Kommissionen, in Erfüllung des Postulats 06.3541 Fetz vom 5. Oktober 2006.

Wir versichern Sie, sehr geehrte Frau Nationalratspräsidentin, sehr geehrter Herr Ständeratspräsident, sehr geehrte Damen und Herren, unserer vorzüglichen Hochachtung.

14. Oktober 2009

Im Namen des Schweizerischen Bundesrates

Der Bundespräsident: Hans-Rudolf Merz

Die Bundeskanzlerin: Corina Casanova

Das Wichtigste in Kürze

Die Schifffahrt wird als ökologische und ökonomische Verkehrsträgerin, von strategischer Bedeutung für die Schweiz angesehen. Ein wesentlicher Teil der Landesversorgung ist von ihr abhängig. Die bisherige Ausrichtung der Schifffahrtspolitik des Bundes hat sich bewährt. Der Bundesrat möchte daher die zielgerichtete Schifffahrtspolitik fortführen und dort mit punktuellen Massnahmen ergänzen, wo sich Handlungsbedarf abzeichnet.

Die Schifffahrt ist von strategischer Bedeutung für die Schweiz

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 aus über dreissig Schiffen (Schüttgut- und Containerfrachter, Mehrzweckschiffe, Tankschiffe). Eine wichtige Basis ist das Bürgschaftssystem (Darlehen, für welche die Eidgenossenschaft die Garantie übernimmt), das die Erneuerung der Flotte mit modernen und wettbewerbsfähigen Schiffen ermöglicht.

Ein anderes Element der Transportkette ist die Flussschifffahrt auf dem Rhein. Der Rhein hat 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 1868 mit der Mannheimer Akte festgeschrieben wurde. Der Rhein ist heute, zusammen mit den Basler Häfen, eine wichtige Infrastruktur für die Handelsbeziehungen der Schweiz. In den Rheinhäfen wird ein wesentlicher Teil des gesamten Aussenhandels umgeschlagen.

Obwohl sich die Topografie der Schweiz für den Transport über Binnenschifffahrtswege kaum anbietet, verfügt die Schweiz auch über ein Fluss- und Wasserstrassennetz, auf dem zahlreiche Schiffe verkehren: touristischer und Freizeitverkehr, Personenbeförderung, Fahrzeugtransporte (Fähren) sowie Transport von Massengütern (Sand, Kies).

Der Bund unterstützt und fördert die Entwicklung der Schifffahrt bedürfnisgerecht

Die Eidgenossenschaft stellte ihr Interesse an der Schifffahrt seit jeher unter Beweis, ihrem Wirkungsbereich und den geografischen Gegebenheiten angemessen. Der Bund unterstützt und fördert 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 gezielter Subventionen an die Transportunternehmen.

Die Eidgenossenschaft fördert die Schifffahrt finanziell beachtlich und wird dies auch weiterführen. Der Bund übernimmt eine Investitionsgarantie für die Schweizer Hochseeflotte (Rahmenkredit in der Höhe von 1,1 Mrd. Fr. bis 2017). In den Ausbau der Flusstrassen (Rhein) investierte der Bund bisher 170 Millionen Franken (Beseitigung von Hindernissen, Schleusen). In letzter Zeit genossen besonders die Schwei-

zer Rheinhäfen mit ihren Umschlagsterminals massgebliche Unterstützung. Im Rahmen der Verlagerungspolitik der Güter von der Strasse auf die Schiene fördert der Bund die Rheinschifffahrt: Container, die die Schweiz auf dem Rhein erreichen, erhalten für ihren Nachlauf auf der Schiene Betriebsabgeltungen. Was die touristische Schifffahrt auf Schweizer Seen und Kanälen betrifft, so profitierte diese aufgrund des Investitionshilfegesetzes (IHG)¹ ebenfalls von finanziellen Beihilfen des Bundes.

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 (IMO², UNECE³) und an den zwischenstaatlichen Konferenzen (Internationales Verkehrsforum FIT) in diesem Bereich vertreten.

Der Bundesrat will bisher Erreichtes fortführen und gezielt mit punktuellen Massnahmen ergänzen

Ausgehend von diesen Erwägungen und im Bewusstsein der ökologischen und ökonomischen Vorteile, die der Schiffstransport bieten kann, schlägt der Bundesrat eine Schifffahrtspolitik vor, die auf dem bisher Erreichten aufbaut. Sie konzentriert sich auf die strategisch bedeutsame Rheinschifffahrt und die Hochseeschifffahrt.

Diese Politik beinhaltet im Wesentlichen die folgenden drei Ebenen:

- Die Rahmenbedingungen für den Gütertransport auf dem Rhein optimieren mit dem Ziel einer noch verstärkten intermodalen Integration;
- Aktiv an den Normierungsprozessen in den Bereichen Sicherheit und Umweltschutz teilnehmen, insbesondere im Bereich der Gefahrguttransporte;
- Sicherstellen, dass die Schweizer Schifffahrt weiterhin vom freien Meerzugang profitieren und in einem optimalen rechtlichen Rahmen operieren kann. Über den Einsitz in den internationalen 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.

Die bisher ergriffenen Massnahmen sind effizient und sollen weitergeführt werden. Es handelt sich zum einen um punktuelle Finanzhilfen für die Infrastruktur (Hafenanlagen, Verbesserung der Schiffswege), Zuschüsse an die Operateure (Massnah-

¹ Bundesgesetz vom 21. März 1997 über die Investitionshilfe für Berggebiete (IHG; AS 1997 2995; abgelöst durch das Bundesgesetz vom 6. Oktober 2006 über Regionalpolitik (BRP; SR 901.0)

² IMO: Internationale Seeschifffahrtsorganisation.

³ UNECE: Wirtschaftskommission für Europa der Vereinten Nationen.

men zur Unterstützung des kombinierten Güterverkehrs) oder um das System der Bürgschaftskredite für die Schweizer Hochseeflotte. Auf der anderen Seite gibt es eine Anzahl von Massnahmen, die gute Rahmenbedingungen für die Schifffahrt betreffen – diese sind unabdingbar, damit die Schifffahrt in einer globalisierten Welt gut funktionieren kann.

Um die oben genannten Stossrichtungen der künftigen Schifffahrtspolitik umzusetzen, schlägt der Bundesrat vor, die bereits bestehenden Massnahmen mit folgenden neuen Massnahmen zu ergänzen:

Rahmenbedingungen

- *Verstärktes internationales Engagement, insbesondere in der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR).*
- *Teilnahme der Schweiz am EG-Programm zur Entwicklung der Binnenschifffahrt in Europa (NAIADES, PLATINA).*
- *Ergänzung des Sachplans Verkehr mit einem spezifischen Teil zur Schifffahrt.*

Rheinschifffahrt

- *Bürgschaftskredite für die Schweizer Rheinflotte.*
- *Benennung und bei Bedarf Unterstützung der Häfen von nationaler Bedeutung.*

Binnenschifffahrt in der Schweiz

- *Wiedereinführung der Treibstoffzuschlag-Rückerstattung für den Güterverkehr auf Seen und Flüssen.*
- *Finanzhilfen für die touristische Schifffahrt auf Seen und Flüssen.*

Die notwendigen finanziellen Mittel für die Umsetzung dieser Massnahmen stehen zurzeit jedoch nicht zur Verfügung.

Inhaltsverzeichnis

Das Wichtigste in Kürze	7684
Liste der Abkürzungen	7689
1 Einleitung	7692
1.1 Allgemeines Umfeld und Ziele des Berichts	7692
1.2 Bisherige Schifffahrtspolitik	7693
2 Heutige Situation	7697
2.1 Rheinschifffahrt	7697
2.1.1 Umfeld	7697
2.1.2 Rahmenbedingungen – Rechtsgrundlagen	7698
2.1.3 Volkswirtschaft	7700
2.1.4 Förderung durch die öffentliche Hand	7707
2.1.5 Umwelt und nachhaltige Entwicklung	7711
2.1.6 Technische Sicherheit und Gefahrenabwehr	7713
2.2 Hochseeschifffahrt	7716
2.2.1 Umfeld	7716
2.2.2 Rahmenbedingungen – Rechtsgrundlagen	7718
2.2.3 Volkswirtschaft	7718
2.2.4 Förderung durch die öffentliche Hand	7720
2.2.5 Umwelt und nachhaltige Entwicklung	7721
2.2.6 Technische Sicherheit und Gefahrenabwehr	7721
2.3 Binnenschifffahrt (in der Schweiz und auf den Grenzgewässern)	7722
2.3.1 Umfeld	7722
2.3.2 Rahmenbedingungen – Rechtsgrundlagen	7723
2.3.3 Volkswirtschaft	7725
2.3.4 Förderung durch die öffentliche Hand	7727
2.3.5 Umwelt und nachhaltige Entwicklung	7727
2.3.6 Technische Sicherheit und Gefahrenabwehr	7728
3 Perspektiven	7729
3.1 Rahmenbedingungen	7730
3.1.1 Wasserstrassen	7730
3.1.2 Hafenanlagen	7732
3.1.3 Berufliche Ausbildung und Rahmenbedingungen	7734
3.1.4 Umwelt	7736
3.1.5 Technische Sicherheit	7738
3.1.6 Gefahrenabwehr	7740
3.1.7 Internationale Zusammenarbeit	7741
3.2 Rheinschifffahrt	7742
3.3 Hochseeschifffahrt	7747
3.4 Binnenschifffahrt	7750

4 Schifffahrtspolitik	7753
4.1 Leitprinzipien	7753
4.2 Umsetzung	7755

Anhänge

1 Methodik	7759
2 Facts & Figures	7761
3 Literatur	7775
4 Wichtigste internationale Kommissionen für die Flussschifffahrt in Europa	7776
5 Kürzliche parlamentarische Vorstösse zu Fragen der Schifffahrt	7777

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)
CIP AIS	<i>Commissione Internazionale per la Protezione delle Acque Italo-Svizzere</i>
CIPEL	<i>Commission internationale pour la protection des eaux du Léman</i>
CM-LL	<i>Commission mixte consultative pour la navigation sur le Lac Léman</i>
CM-LM	<i>Commissione mista Italia – Svizzera per la navigazione sul lago di Lugano e sul Lago Maggiore</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)
EG	Europäische Gemeinschaft
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)

ISKB	Internationale Bodensee-Schiffahrtskommission
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
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)
PLATINA	Plattform zur Umsetzung des Projektes NAIADES
RSD	Rheinschiffahrtsdirektion 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 Befähigungszugnissen 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)

VSSU	Verband der Schweizer Schifffahrtsunternehmen
WRRL	Europäische Wasserrahmenrichtlinie
ZKR	Zentralkommission für die Rheinschifffahrt

Bericht

1 Einleitung

1.1 Allgemeines Umfeld und Ziele des Berichts

Die Schifffahrt: eine sichere und umweltschonende Verkehrsträgerin

Die Schifffahrt ist zusammen mit der Schiene die sicherste Verkehrsträgerin. Mit ihrem Beitrag zum wirtschaftlichen Aufschwung und der im Verhältnis schwachen Umweltbelastung⁴, die sie verursacht, passt dieses Transportmittel gut in den Rahmen einer auf Nachhaltigkeit ausgerichteten Politik.

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 zu für die Flotte unter Schweizer Flagge und die Waren, die auf dem Rhein befördert werden. 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 Weissbuchs⁵ 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 %. Dieses Wachstumspotenzial könnte sich jedoch im Zuge der gegenwärtigen weltweiten Wirtschaftskrise abschwächen.

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 Gemeinschaft (EG) zur Förderung der Transporte auf dem Wasserweg⁶. 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.

⁴ Die gute Umweltverträglichkeit des Schiffstransports ist dennoch nicht ganz unumstritten und muss relativiert werden. Gemäss gewissen Untersuchungen (IMO, *Air pollution from ship emissions*, 2008) wird aus Schweröl, das von den Hochseeschiffen verwendet wird, eine grosse Menge Schwefel- und Stickstoffdioxide freigesetzt.

⁵ Europäische Kommission (Verkehr). *Weissbuch «Die europäische Verkehrspolitik bis 2010: Weichenstellungen für die Zukunft»*. KOM(2001) 370 endgültig, sowie «Für ein mobiles Europa» KOM(2006) 314 endgültig.

⁶ Integriertes europäisches Aktionsprogramm für die Binnenschifffahrt NAIADES (Binnenschifffahrt: Massnahmen und Entwicklung in Europa).

Bericht Schifffahrtspolitik: Beitrag zum Sachplan Verkehr

Der Bundesrat hat, analog zum 2004 verfassten Bericht zur Luftfahrt⁷, einen Bericht zum Stand der Schifffahrt und zu den Entwicklungsmöglichkeiten in diesem Bereich erstellt. Der vorliegende Bericht beantwortet gleichzeitig die parlamentarischen Vorstösse⁸ zu diesem Thema und ist Referenz und Beitrag für den *Sachplan Verkehr*⁹. 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 Verkehrsträgerin ist ein Instrument (Flotte, Infrastruktur) 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 umfassende 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 hohe 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 36 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 1958 Einfluss. Die Europäische Union strebt nun ebenfalls die Mitglied-

⁷ Bericht über die Luftfahrtspolitik der Schweiz 2004 (BBI **2005** 1781).

⁸ Vgl. Anhang 5.

⁹ Eidg. Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK. *Sachplan Verkehr, Teil Programm*. Bern, April 2006.

schaft 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 und dass sich die Knappheit an Seeleuten immer mehr verstärkt, hatte die Organisation erkannt, dass internationale Regelungen zum Schutz der Arbeitnehmerinnen und 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 bereitet die Ratifikation vor, die bis spätestens 2011 erfolgen soll.

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. Zwischen der Schweiz mit den Häfen beider Basel und Rheinfelden und dem Rest der Anrainerstaaten werden viele Massengüter und Erdölprodukte befördert und umgeschlagen. Es ist anzumerken, dass daneben auch zunehmend Handels- und Konsumgüter befördert und umgeschlagen werden.

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 regulatorische 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 Entwicklungspotenzialen des Schiffsverkehrs besondere Bedeutung zu. Das bewies sie mit der Europäischen Konferenz der Verkehrsminister (CEMT)¹⁰.

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*¹¹. Die Umsetzung soll zwischen 2006 und 2013 erfolgen. Das Programm der EU-Kommission umfasst insgesamt 14 in Massnahmen eingeteilte Aktionen, die den legislativen, technischen und operativen Bereich betreffen. Die Kommission veröffentlichte am 5. Dezember 2007¹² einen ersten Standbericht zur Umsetzung von NAIADES.

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 hervorgehoben¹³: Im Mittelpunkt stand die bessere Vernetzung von Hochseeschifffahrt, Binnenschifffahrt und Schienenverkehr. Ebenso gehörte der Aufbau der sogenannten Meeresautobahnen (*motorways of the sea*) für den Kurzstreckenseeverkehr beziehungsweise die Küstenschifffahrt und die Vernetzung mit den Häfen und dem Hinterland dazu¹⁴. 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

¹⁰ *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.

¹¹ Mitteilung der Kommission vom 17. Januar 2006 über die Förderung der Binnenschifffahrt «NAIADES» – Integriertes Europäisches Aktionsprogramm für die Binnenschifffahrt, KOM(2006) 6 endgültig (vgl. Internet: <http://www.naiades.info/>).

¹² Mitteilung der Kommission vom 5. Dezember 2007 – Erster Fortschrittsbericht über die Durchführung des Aktionsprogramms «NAIADES» zur Förderung der Binnenschifffahrt, KOM(2007) 770 endgültig.

¹³ Weissbuch der Kommission vom 12. September 2001 – Die europäische Verkehrspolitik bis 2010: Weichenstellungen für die Zukunft, KOM(2001) 370 endgültig.

¹⁴ Programm zur Förderung des Kurzstreckenseeverkehrs, KOM (2003) 155 endgültig, 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 endgültig.

(Vergnügungsschifffahrt, Tourismus). Darüber hinaus sind aquatische Lebensräume sehr empfindliche Ökosysteme und geniessen deshalb einen hohen Schutz.

Neben der Energie- und Umweltpolitik greift die Eidgenossenschaft¹⁵ 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 (Direktzahlungen an die Schifffahrtsunternehmen). 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 Schiffswege wie der Flotte. In diesem Zusammenhang legt die Eidgenossenschaft als Regulatorin 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.

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 entwickeln¹⁶. 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).

¹⁵ 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.»].

¹⁶ 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) 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 Akte¹⁷ (MA) verabschiedet. Die noch heute gültige, mittels verschiedener Zusatzprotokolle aktualisierte MA umschreibt in Artikel 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 gesamteuropäischen Wasserstrassentransporte abgewickelt.

Die EG wird zunehmend zur Konkurrenz der ZKR

Die fachliche und vor allem die alleinige Gesetzgebungskompetenz der ZKR auf dem Rhein wird jedoch bei der Europäischen Gemeinschaft (EG) zunehmend hinterfragt. Dies umso mehr, als alle Mitgliedstaaten, ausser der Schweiz, EG-Mitglieder sind. Das führt zu Spannungen zwischen den beiden Organisationen. Dabei verhält sich die EG nicht immer konsequent: So hat sie auf dem Gebiet der Bauvorschriften

¹⁷ SR 0.747.224.101

die Rheinschiffsuntersuchungsordnung¹⁸ praktisch unverändert übernommen, aber eigene, von denjenigen der ZKR abweichende Abgasvorschriften erlassen. Auf dem Gebiet der Beförderung gefährlicher Güter begnügt sich die EG mit einem Verweis in ihrer Gefahrgutrahmenrichtlinie¹⁹ auf ein Übereinkommen der UNECE²⁰ (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, ADNRR).

Daneben gibt es noch weitere Akteure mit begrenztem Einfluss

Die ZKR und die EG sind die beiden Hauptakteurinnen auf dem Gebiet der europäischen Binnenschifffahrt. Daneben gibt es aber noch andere Stromkommissionen²¹ wie die Donau-, Mosel- oder Savakommission. Im Unterschied zur Mosel- und Savakommission kann die Donaukommission keine die Regierungen bindenden Beschlüsse fassen.

Eine wesentliche Akteurin 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 EG-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 Schweizerischen Rheinhäfen (SRH) spielen eine 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 Artikel 28 des Bundesgesetzes über die Binnenschifffahrt (BSG)²² mittels Verordnung des Eidgenössischen Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) oder des Bundesamts für Verkehr (BAV). Der Vollzug dieser Vorschriften obliegt den Kantonen. Diese haben mittels interkantonaler Vereinbarung zwischen den Kantonen

¹⁸ SR 747.224.131 (weder in der AS noch in der SR publiziert, beim BBL aber als Separatdruck erhältlich).

¹⁹ Richtlinie 2008/68/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 24. September 2008 über die Beförderung gefährlicher Güter im Binnenland, ABl. L 260 vom 30.9.2008, S. 13–59.

²⁰ Wirtschaftskommission für Europa der Vereinten Nationen.

²¹ Siehe Anhang 4 (Wichtigste internationale Kommissionen für die Flussschifffahrt in Europa).

²² SR 747.201

Basel-Stadt, Basel-Landschaft und Aargau in Rheinschiffahrts- und Hafenangelegenheiten²³ ihre Zuständigkeiten im Vollzug bundesrechtlicher Rheinschiffahrtsvorschriften den Schweizerischen Rheinhäfen (SRH)²⁴ übertragen. So sind die SRH Schiffahrtspolizeibehörde, Schiffsuntersuchungskommission, Schiffseichamt, Patentprüfungskommission, Bewilligungsinstanz für sämtliche Bauten (inkl. Bahnanlagen) im Hafengebiet sowie für den Vollzug des Bundesgesetzes über das Schiffsregister zuständig. Dies erklärt die grosse Bedeutung der SRH auf dem Gebiet der schweizerischen Rheinschiffahrt.

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

Dank ihrer jahrzehntelangen Erfahrung ist es der ZKR gelungen, ein umfassendes Regelwerk²⁵ aufzubauen und ständig zu aktualisieren, das für die gesamteuropäische Binnenschiffahrt Vorbildcharakter hat. Diese Vorschriften gewährleiten eine hohe Sicherheit und beinhalten auch strenge Vorschriften zum Schutze der Umwelt. Die ZKR-Vorschriften wurden von verschiedenen Stromkommissionen und der EG 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 Schiffahrtsfreiheit

Um den Rhein tatsächlich befahren zu dürfen, müssen die Schiffe einerseits den Vorschriften der ZKR entsprechen und andererseits über eine Rheinschiffahrtszugehörigkeitsurkunde 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 Rheinschiffahrtszugehörigkeitsurkunde wurde im Jahre 1979 mittels Zusatzprotokoll Nummer 22⁶ zur Mannheimer Akte eingeführt. Mit diesem Zusatzprotokoll wurde die Schiffahrtsfreiheit eingeschränkt und die Beförderung von Waren und Personen den zur Rheinschiffahrt gehörenden Schiffen vorbehalten. Diese Beschränkung der Schiffahrtsfreiheit erfolgte im Hinblick auf die Eröffnung des Main-Donau-Kanals im September 1992 und sollte die erwartete mittel- und ost-europäische Konkurrenz fernhalten (damals noch Staatshandelsländer).

Die Rheinschiffahrtszugehörigkeitsurkunde 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 Rheinschiffahrt gehörenden Schiffe. Dank der Einräumung dieser Rechte verfügten fortan auch die schweizerischen Rheinschiffe über das Recht, das gesamte Wasserstrassennetz der EG-Staaten zu befahren. Umgekehrt dürfen den Rhein aber nach wie vor nur die Schiffe befahren, die neben der Rheinschiffahrtszugehörigkeitsurkunde auch über ein Schiffsattest verfügen.

²³ SR 747.224.012

²⁴ 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).

²⁵ <http://www.ccr-zkr.org/>

²⁶ SR 0.747.224.101.2

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 7²⁷ 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 Binnenschifffahrtsmarkt zu schaffen. Dies sollte zur weiteren Förderung dieser Verkehrsträgerin führen.

2.1.3 Volkswirtschaft

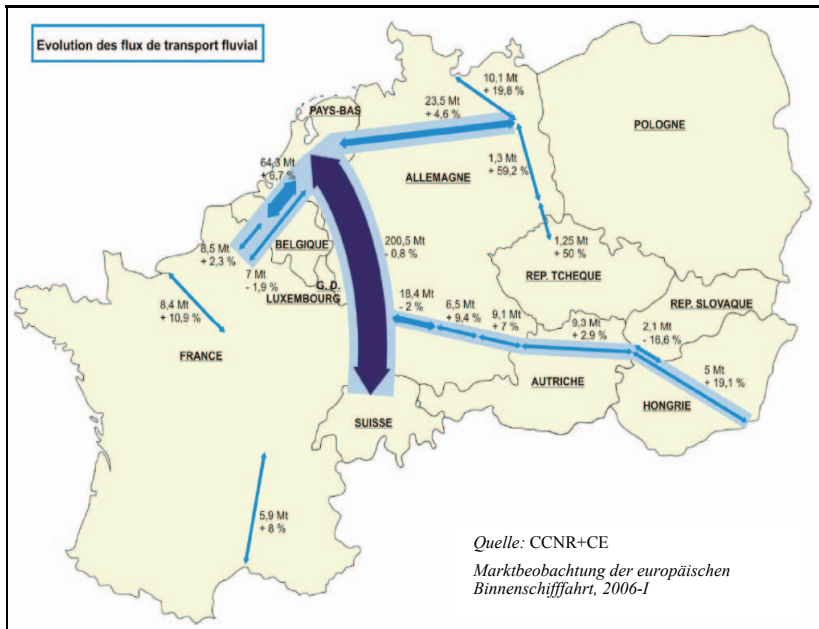
Der Rhein ist die meistbefahrene Wasserstrasse Europas und ein wichtiger Verkehrsträger für den Aussenhandel der Schweiz. Jedes Jahr werden darauf ungefähr 200 Millionen Tonnen Waren befördert.

Die Schweizer Rheinflotte umfasste zum Stichdatum 31. Dezember 2008:

- 67 Güterschiffe
- 61 Passagierschiffe
- 20 Spezialschiffe.

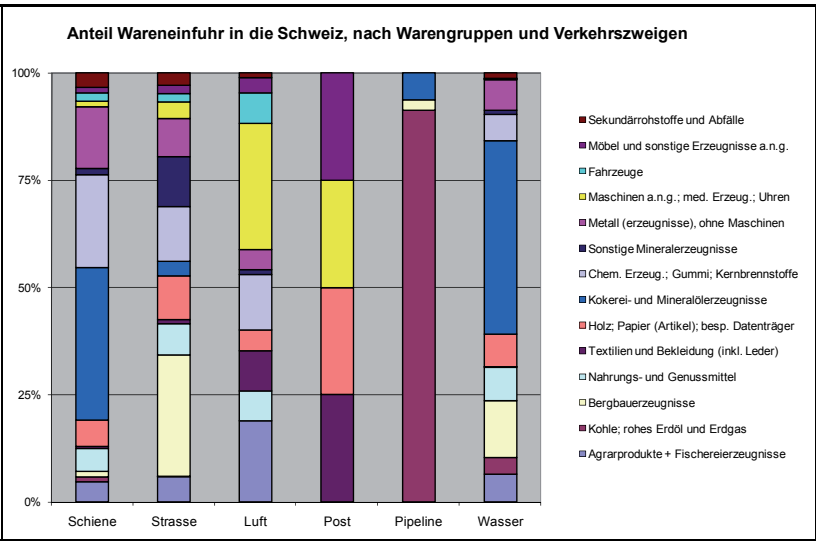
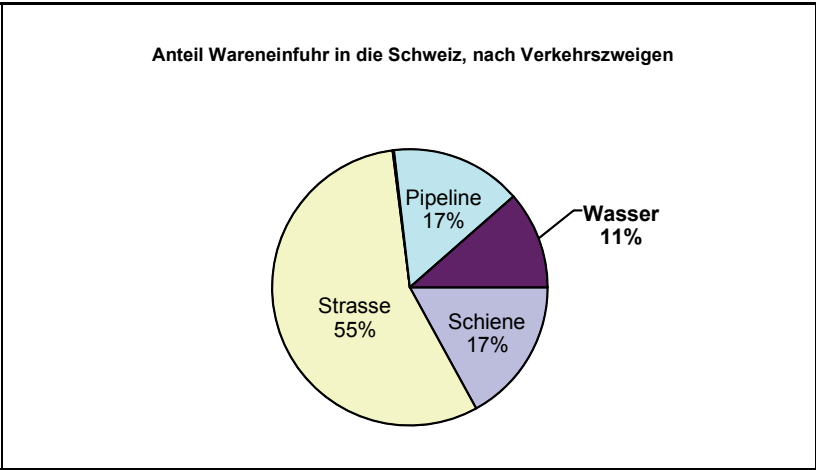
²⁷ BBl 2003 4015

Volumen und Entwicklung der Güterflüsse in der europäischen Binnengüterschifffahrt (2004–2005)



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

**Einfuhr in die Schweiz nach Verkehrszweigen und nach Warengruppen
(2008)²⁸**



Datenquelle: Eidg. Zollverwaltung (EZV)

© Bundesamt für Verkehr (BAV)

²⁸ Vgl. Anhang 2, Tab. 1 (aus der Aussenhandelsstatistik der Eidgenössischen Zollverwaltung, Einfuhr/Ausfuhr nach Gütergruppen), <http://www.ezv.admin.ch>.

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 eine kostengünstige und umweltfreundliche Verkehrsträgerin

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 pro Gewichtseinheit 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.

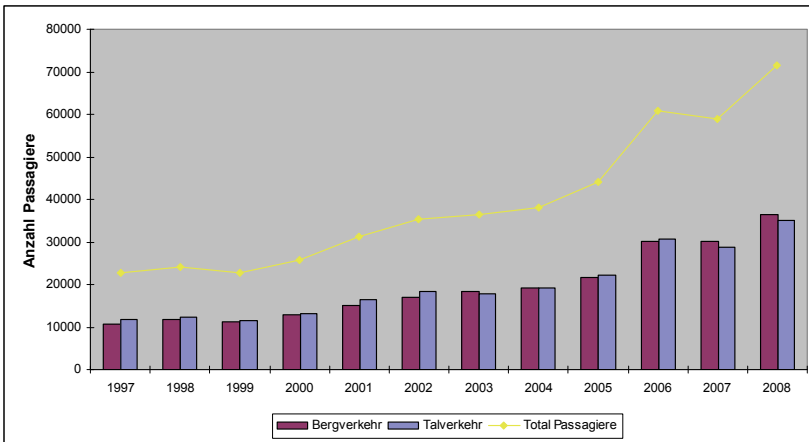
Der Transport auf Wasserstrassen ist nicht nur kostengünstig, sondern auch umweltfreundlich. Zudem verfügen die Wasserstrassen über freie Kapazitäten, so dass es kaum zu Staus kommt. Schliesslich erfolgt die Beförderung wegen der geringen Lärmbelastung und des geringen spezifischen Treibstoffverbrauchs sowie der grossen Sicherheit ökologisch. Hinsichtlich externer Kosten (Sicherheit, Lärmbelastung und Luftverschmutzung) hat eine deutsche Vergleichsstudie die gute Stellung der Binnenschifffahrt im Vergleich zu Schiene und Strasse für den Güterverkehr dargelegt²⁹.

Immer mehr Schweizer Hotelschiffe auf europäischen Wasserstrassen

Auf europäischen Wasserstrassen verkehren zurzeit rund 50 Hotelschiffe unter Schweizer Flagge mit einer Kapazität von über 6000 Betten. Damit steht die Schweiz mit an der Spitze beim Vergleich der Flottengrössen in Europa. Die Zahl der Fahrgäste und Hotelschiffe dürfte weiter zunehmen.

²⁹ PLANCO Consulting & Bundesanstalt für Gewässerkunde. *Verkehrswirtschaftlicher und ökologischer Vergleich der Verkehrsträger Straße, Bahn und Wasserstraße*. 2007. (Vgl. Anhang 2, Abb. 9 und 10).

Passagierzahlen Kabinenschiffe im internationalen Rheinverkehr (1997–2008)



Datenquelle: Rheinschiffahrtsdirektion Basel (RSD)

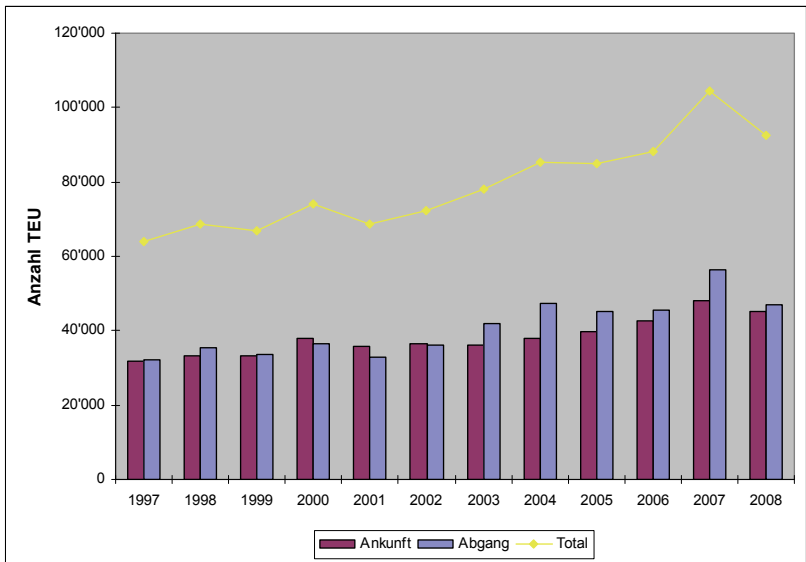
© Bundesamt für Verkehr (BAV)

Die Schweizerischen Rheinhäfen sind komplexe Verkehrsdrehscheiben und wichtige Akteurinnen 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 1500 Personen schlagen dort auf über 1,3 Millionen m² 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 Rheinschiffahrt 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. Die Schweizer Rheinhäfen stellen den wichtigsten Umschlagplatz des Landes für Container dar (Umschlag 2007: 104 000 TEU), und sie sind zu einer wichtigen Akteurin im kombinierten Verkehr geworden.

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

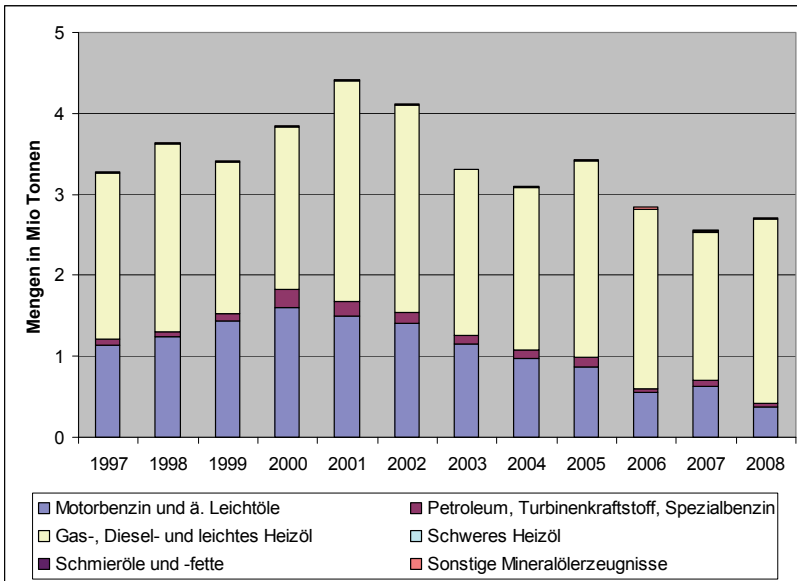
Containerumschlag in den Basler Rheinhäfen (1997–2008)

Datenquelle: Rheinschiffahrtsdirektion 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 CO₂-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.

Zufuhr von Erdölprodukten in den Rheinhäfen beider Basel (1997–2008)



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 Hafenareale 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 Rheinschifffahrtsdirektion 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.

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 Hafenareale und eine wirksamere Interessenvertretung sowohl auf nationaler wie internationaler Ebene. Schliesslich werden Synergien geschaffen und Betriebskosten eingespart.

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 mitfinanziert

Nachdem Frankreich kurz zuvor im Vertrag von Versailles 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 sogenannten «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 ungefähr 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 auf die Möglichkeiten zur Verbesserung der Schifffahrtsbedingungen, insbesondere auf die Eliminierung von Engpässen. Zu nennen wären die Brückendurchfahrtshöhen oder die Mindestwassertiefen.

Am Hochrhein sind die Bemühungen für die Schifffahrt 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 Schifffahrtsstrasse auszubauen, sobald die wirtschaftlichen Verhältnisse dies erlaubten. Mangelndes wirtschaftliches Interesse, aber auch wachsender Widerstand von umwelt- und landschaftsschützerischer Seite lassen das Vorhaben heute sowohl politisch wie wirtschaftlich nicht

mehr machbar erscheinen. Immerhin baute die Schweiz auf eigene Kosten Anfang der 70er-Jahre in Birsfelden eine zweite Schleuse und 1990–91 verlängerte sie gemeinsam mit dem Land Baden-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 Mio. Fr.). 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.

Der Verfassungsartikel zum Alpenschutz (BV, Art. 84) fokussiert auf die Schweizer Politik zur Verlagerung des alpenquerenden Güterverkehrs. Das neue Gesetz zur Verlagerung des alpenquerenden Güterschwerverkehrs (GVVG)³⁰, welches vom Parlament im Dezember 2008 verabschiedet wurde, konkretisiert die Zielsetzung und erweitert den Anwendungsbereich auf die Verkehrsträgerin Schifffahrt.

Die Rechtsgrundlagen der Abgeltungen im kombinierten Verkehr sind ein Verfassungsartikel (Art. 86 Abs. 3 Bst. b BV)³¹, das Bundesgesetz über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer (MinVG)³² und die Verordnung über die Förderung des kombinierten Verkehrs und des Transportes begleiteter Motorfahrzeuge (VKV)³³. Dazu gelten noch das Bundesgesetz zur Verlagerung des alpenquerenden Güterschwerverkehrs auf die Schiene (Verkehrsverlagerungsgesetz)³⁴ und der 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

³⁰ BBl 2009 219

³¹ SR 101

³² SR 725.116.2

³³ SR 742.149

³⁴ SR 740.1

Rheinschiffahrt/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 Nieder- glatt, 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 distanzabhängigen Abgeltung³⁵. 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 Rheinschiffahrt 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 den Niederlanden). 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 Verkehrsträgerinnen 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

³⁵ 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.

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 Verkehrsträgerinnen 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 LSWA für Fahrzeuge, die im unbegleiteten kombinierten Verkehr eingesetzt werden

Halterinnen und Halter von Fahrzeugen, die der LSWA (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 2008 pro Ladebehälter mit einer Länge von 5,5–6,1 Meter 24 Franken und für Ladebehälter länger als 6,1 Meter 37 Franken. Gesetzliche Grundlagen dieser Rückerstattung sind Artikel 4 Absatz 3 des Bundesgesetzes vom 19. Dezember 1997 über eine leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (SVAG)³⁶ und Artikel 8 der Schwerverkehrsabgabeverordnung (SVAV)³⁷. Dies gilt auch für Transporte ab den Rheinhäfen. Im Jahr 2008 erreichten diese Rückerstattungen die Summe von annähernd 20 Millionen Franken.

Abgeltungsvereinbarungen mit den Hafenbahnen

Die Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft sind Konzessionäre für den Bau und Betrieb der dem Güterverkehr dienenden normalspurigen Hafenbahnen. Die Hafenbahn des Kantons Basel-Stadt (HBS) erstreckt sich vom Rheinhafen Kleinhüningen bis zum (ehemaligen) Badischen Verschubbahnhof in Basel und vom Rheinhafen Basel St. Johann bis zum Bahnhof Basel St. Johann. Die Hafenbahn 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 Hafenbahnen für ihre Schieneninfrastruktur eigenverantwortlich. Im Sinne von Artikel 49 des Eisenbahngesetzes (EBG)³⁸ erbringen die Hafenbahnen abgeltungsberechtigte Leistungen von nationaler Bedeutung. Deshalb werden diese Leistungen vom Bund allein abgegolten. Die jährlichen Abgeltungen der geplanten ungedeckten Betriebs- und Abschreibungskosten betragen für beide Hafenbahnen zwischen 10–12 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 Hafenbahnen Darlehen dieser Art in der Höhe von 7 Millionen Franken gewährt. Die Gelder wurden

³⁶ SR 641.81

³⁷ SR 641.811

³⁸ SR 742.101

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 Ministerkonferenz ab. In der sogenannten Basler Ministererklärung steht der Schutz des Rheins vor Verschmutzung im Vordergrund. Überdies wird das bereits 1996 verabschiedete Abfallübereinkommen der ZKR am 1. November 2009 in Kraft treten; es stellt ein wichtiges Instrument zur Bekämpfung unkontrollierter Entsorgung von Schiffsabfällen in den Rhein dar. Ferner hat die ZKR unlängst beschlossen, die Emissionsgrenzwerte von Schiffsmotoren herabzusetzen und den Schwefelgehalt zu reduzieren. 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 Rheins³⁹ 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 ökologischen Charakter des Rheins, seiner Ufer und seiner Auen weiter zu schützen.

³⁹ SR 0.814.284

Mit der europäischen Wasserrahmenrichtlinie (WRRL)⁴⁰ 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 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 (öhlhaltiges Bilgenwasser, Fäkalien aus Fahrgastschiffen), Überlaufsicherungen beim Befüllen der Tanks von Schiffen, Regelungen zur Beförderung von gefährlichen Gütern, Entgasungsverbot für Benzindämpfe aus Ladetanks von Tankschiffen, 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)⁴¹ wurde für den Verkehrsweg Rhein eine umfassende Risikoermittlung durchgeführt, und die Resultate wurden 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. 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 wurden im Juni 2009 anlässlich der Bonner Konferenz über den Klimawandel und die Rheinschifffahrt diskutiert.

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 gemein-

⁴⁰ WRRL, 2000/60/EG
⁴¹ SR 814.012

schaftlichen 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) einerseits und *Gefahrenabwehr* (security) 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 Artikel 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.

Die Modernisierung der überalterten Flotte ist erforderlich, aber teuer

Der finanzielle Aufwand zur Verbesserung der Sicherheit kann das nach den Grundsätzen der freien Marktwirtschaft operierende Schifffahrtsgewerbe in Schwierigkeiten bringen. Eine Modernisierung der zum Teil veralteten Rheinflotte ist

erforderlich⁴². Nur so können die Vorteile der Schifffahrt weiterhin genutzt und kann der in einigen Fahrgebieten angespannten Konkurrenzsituation zum Schienen-güterverkehr entgegengewirkt werden.

Die von der EG verabschiedeten Regelungen dürfen nicht zu einer Abschwächung des Sicherheitsniveaus führen

Ermutigende Ansätze in der Zusammenarbeit zwischen der EG und der ZKR bestehen in der gemeinsamen Entwicklung und Anwendung von allgemeinen Bau- und Ausrüstungsvorschriften für Güter- und Fahrgastschiffe⁴³. Durch die gegenseitige Anerkennung der Schiffszeugnisse können Rheinschiffe auf dem gesamten Wasserstrassennetz der EG und künftig umgekehrt Schiffe aus der EG auf dem Rhein verkehren.

Die EG versucht zunehmend 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 wettbewerbs-spezifische 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 EG und von einigen ZKR-Mitgliedstaaten geplanten Ablösung der Vorschriften über die Beförderung gefährlicher Güter auf dem Rhein (ADNR) durch eine EG-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 Regulationssystem.

Die Zunahme von Einzelunternehmen darf nicht zu einer Senkung der Sicherheitsstandards führen

Zunehmend werden Transportleistungen auf dem Rhein von Einzelunternehmen mit einem bis drei Schiffen 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 immer mehr von Schwierigkeiten bei der Personalrekrutierung, der Ausbildung und von Sprachenproblemen betroffen. Die Behörden müssen deshalb darauf achten, 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

⁴² 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.

⁴³ Rheinschiffsuntersuchungsordnung und Richtlinie 2006/87/EG.

der Pegelstandsangaben, wichtige Beiträge zum Erhalt oder zur Verbesserung der Verkehrssicherheit.

Die Sicherheitsbilanz der Rheinschifffahrt ist ausgesprochen positiv

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 sind 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. Die Massnahmen, die im Seeschiffsverkehr eingeführt worden sind (ISPS-Mechanismen), und die Vorschläge der EG zu Terrorabwehrmassnahmen⁴⁴ bilden die Diskussionsgrundlage in der ZKR.

Ziele von Sicherungsmassnahmen sind der möglichst gute Schutz von Personen und von 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.

⁴⁴ Entwurf der Europäischen Kommission für eine Verordnung zur Verbesserung der Sicherheit der Lieferkette.

Die Rheinschifffahrt und deren Häfen werden als wichtiger Teil der Landesversorgung vermehrt in die laufenden Arbeiten des Bundes zum Schutz Kritischer Infrastrukturen (SKI)⁴⁵ 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.

2.2 Hochseeschifffahrt

2.2.1 Umfeld

Güteraufkommen der Hochseeschifffahrt nahm laufend zu

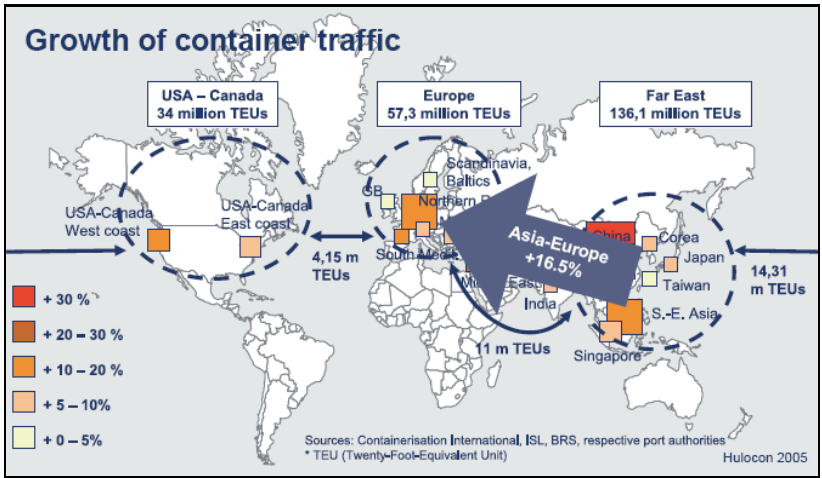
In den letzten Jahrzehnten hat das Volumen der über See transportierten Güter stark zugenommen. Ein langfristiges Phänomen, welches sich insbesondere durch das Wachstum der Weltbevölkerung, das Wirtschaftswachstum, die internationale Arbeitsteilung und die Effizienz dieses Verkehrssektors erklärt. Die derzeitige, seit Ende 2008 herrschende Wirtschaftskrise hat jedoch das Wachstum der Seeschifffahrt stark abgebremst.

Hochseeschifffahrt konzentriert sich auf einige wenige Haupttrouten

Die Hochseeschifffahrt ist ein weltweit tätiger Dienstleistungssektor, doch konzentriert er sich letztlich auf wenige Haupttrouten. 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.

Abbildung 6

Wachstum der Containerseeschifffahrt (2005)



⁴⁵ Erster Bericht an den Bundesrat vom 20. Juni 2007.

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 Reederinnen und 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 Rekrutierung von Besatzungen zu niedrigen Löhnen. Die Convention Internationale du Travail Maritime von 2006 (Maritime Labour Convention) will die Vertragsbedingungen, Versicherungsbedingungen und die soziale Sicherheit weltweit regulieren und harmonisieren.

Aufgrund des intensiven Wettbewerbs im Hochseeschifffahrtsmarkt sowie der Bedeutung der Hochseeschifffahrt für die nationale Versorgungssicherheit besteht die reelle Gefahr, dass sich Staaten durch protektionistische Massnahmen Vorteile im Hochseeschifffahrtsmarkt verschaffen. Die Schweiz setzt sich deshalb im Rahmen der Welthandelsorganisation (WTO) gegen Protektionismus in der Hochseeschifffahrt ein. Schweizer Unternehmen der Hochseeschifffahrtsbranche soll der Zugang zu ausländischen Märkten nicht verwehrt sein und sie sollen gegenüber ausländischen Unternehmen nicht diskriminiert werden. Auch bei Verhandlungen über Freihandelsabkommen verfolgt die Schweiz das Ziel, vom jeweiligen Verhandlungspartner völkerrechtlich abgesicherte Marktzugangsrechte für die Schweizer Hochseeschifffahrtsindustrie zu erhalten. Mit Staaten wie Chile, den Golfstaaten (Kuwait, Bahrein, Saudi-Arabien, Katar, Vereinigte Arabische Emirate und Oman) oder Japan konnten die Verhandlungen in diesem Sinne erfolgreich abgeschlossen werden.

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 Reederinnen und Reedern, sich mit sehr modernen Schiffen⁴⁶ 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 Offizierinnen und 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 sogenannte *human failures* (z.B. aufgrund von Sprachproblemen), 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.

⁴⁶ Stand Jahr 2008: 35 Einheiten mit insgesamt 1 012 492 DWT Tragfähigkeit.

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 Privatunternehmerinnen und 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 Recht⁴⁷.

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 mehrere neue Bestimmungen in Kraft getreten, bei deren Durchsetzung die sogenannten Klassifikationsgesellschaften⁴⁸ sowie die verstärkten Hafenstaatenkontrollen eine zentrale Rolle spielen.

Die Vorschriften betreffend die Sicherheit in der Hochseeschiffahrt werden in Ziffer 2.2.6. *Technische Sicherheit und Gefahrenabwehr* erläutert.

2.2.3 Volkswirtschaft

Schweizer Hochseeflotte entspricht einem versorgungspolitischen Bedürfnis

Auch bald 20 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 kriegsereignisse in Europa, sondern strukturelle Risiken der heutigen globalisierten Wirtschaft im Vordergrund, in der ein bisher noch nie gekannter weltweiter Güter-

⁴⁷ Seeschiffahrtsgesetz vom 23. September 1953, SR 747.30.

⁴⁸ Private Schiffssicherheits-Aufsichtsgesellschaften (*Classification Societies*).

austausch stattfindet. Der Seeschiffahrt kommt insofern eine Schlüsselfunktion zu, als über 95 % aller Güter mindestens einmal über die Meere transportiert werden, bevor sie zu den Konsumentinnen und Konsumentengelingen.

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

Der Wettbewerb verlangt von den Marktteilnehmerinnen und 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.

Systemische Bedeutung für die Schweizerische Volkswirtschaft

Die Schweizer Wirtschaft ist international stark verflochten und vom Welthandel abhängig. Die Hochseeschiffahrt hat deshalb eine systemische Bedeutung für die Schweizer Volkswirtschaft.

Schweizer Warenimporteure und Warenexporteure sind darauf angewiesen, dass Waren kostengünstig und verlässlich über die Weltmeere transportiert werden können. Schweizer Unternehmen der Logistikbranche und andere im Transportsektor tätige Unternehmen sind teilweise direkt von der schweizerischen und ausländischen Hochseeschiffahrt abhängig. Zudem gibt es einige Unternehmen mit Sitz in der Schweiz, die Hochseeschiffe von der Schweiz aus managen. Ungünstige Bedingungen für die Hochseeschiffahrt wirken sich damit mittelbar und unmittelbar negativ auf die Schweizer Volkswirtschaft aus.

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.

Die Schweizer Flotte umfasst zurzeit über 30 Handelsschiffe mit einer Ladekapazität von rund 1 Million Tonnen, dies entspricht knapp 1 Promille der Welttonnage. Es handelt sich um Massengutfrachter, Containerschiffe, Mehrzweckfrachter und Produktetanker. Die Schiffe werden weltweit nach Bedarf eingesetzt⁴⁹.

Die Flotte wird durch sechs Reedereien betrieben, deren Sitz zwingend in der Schweiz sein muss. Die Reederinnen und Reeder informieren das Bundesamt für wirtschaftliche Landesversorgung (BWL) wöchentlich über die aktuellen Standorte der Schweizer Hochseeschiffe.

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 vier mittelgrossen Schiffen für diverse Produkte besteht, noch nicht den heutigen Anforderungen an eine moderne 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

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

Dieses Bürgschaftssystem erwies sich als sehr erfolgreich. So konnten in den vergangenen Jahren im Durchschnitt 25 Schiffe verschiedenen Typs und verschiedener Grösse mit einer Gesamttonnage von 800 000–900 000 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, da der Bund seit der Schaffung noch nie einen Verlust verzeichnen musste.

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 Milliarden Franken erhöht. Gleichzeitig stimmten die eidgenössischen Räte einer Verlängerung der Laufzeit um fünf Jahre bis 2017 zu⁵⁰.

⁴⁹ Vgl. Anhang 2, Tab. 6.

⁵⁰ BBl 2007 5215, 2008 2487

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 Seeschifffahrtsorganisation in ihren Anfängen eine Organisation zum Erhalt und zur Förderung der Schiffsicherheit, 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*), der 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 Regierungsvertreterinnen und -vertretern der 15 Vertragsstaaten und der Europäischen 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 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 internationalem Niveau 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 Terroristinnen und 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.

Hauptsächlich auf Initiative der USA werden noch viel weiter gehende 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 seit kurzem 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 Mrd. 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 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 Tourismus, Freizeit und Sport, Beförderung von Personen und Gütern, Natur und Umwelt, Fischerei, Trinkwasserversorgung, Energieerzeugung.

Umweltschutz und Sicherheit entsprechen dem 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 Artikel 1 des Bundesgesetzes über die Binnenschifffahrt (BSG)⁵¹ internationale Vereinbarungen und die darauf beruhenden Vorschriften ausdrücklich vorbehalten. Das vorhandene Regelwerk wird gut akzeptiert, ist zweckmässig und erfüllt die hohen Sicherheitsbedürfnisse aller Involvierten.

Die Schifffahrt auf Seen und Flüssen unter Einschluss der Grenzgewässer untersteht der Bundesgesetzgebung. Die Vorbereitung und Weiterentwicklung der gesetzlichen Bestimmungen obliegt dem Bundesamt für Verkehr. Soweit der Bund nicht eigene Kompetenzen für den Vollzug (Art. 58 Abs. 1 BSG) besitzt, sind die kantonalen Schifffahrtsämter mit dem Vollzug betraut.

Die Schifffahrt auf öffentlichen Gewässern ist frei; die regelmässige und gewerbsmässige Beförderung von Personen ist jedoch dem Bund vorbehalten

Von zentraler Bedeutung ist der Grundsatz, wonach die Schifffahrt auf öffentlichen Gewässern im Rahmen des BSG frei sei (Art. 2 BSG). 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)⁵² 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 Eisenbahngesetzes⁵³ und der Verordnung über das Plangenehmigungsverfahren für Eisenbahnanlagen⁵⁴.

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 Schiffsführerinnen und Schiffsführer, die

⁵¹ SR 747.201

⁵² SR 747.201.7

⁵³ SR 742.101

⁵⁴ SR 742.142.1

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 Binnenschiffahrtsverordnung (BSV)⁵⁵, die Verordnung über die Abgasemissionen von Schiffsmotoren (SAV)⁵⁶ und die schon erwähnte Schiffbauverordnung (SBV) mit technischen und betrieblichen Regeln für die Fahrgastschiffahrt.

Bei der Rheinschiffahrt sind die Beschlüsse der ZKR relevant

Schliesslich enthalten die Artikel 28–30 BSG besondere Vorschriften für die Rheinschiffahrt. 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 (CIPAIS) und die internationale Kommission zum Schutz des Rheins (IKSR). Für den Bodensee werden die gesetzlichen Belange durch die Internationale Bodensee-Schiffahrtskommission (ISKB) festgelegt. Hier bietet sich für die Schweiz an, die Bodensee-Schiffahrtsordnung (BSO) für die drei Anrainerländer Deutschland, Österreich und Schweiz im Sinne der praxisorientierten, schweizerischen Gesetzgebung zu harmonisieren. Ähnliche Kommissionen bestehen für den Genfersee (Commission mixte consultative pour la navigation sur le Lac Léman [CM-LL]) und die Tessiner Seen (Commissione mista Italia – Svizzera per la navigazione sul lago di Lugano e sul Lago Maggiore [CM-LM]).

Freihaltung der Wasserstrassen von Fall zu Fall geregelt

In seinem Bericht über die Freihaltung der Wasserstrassen⁵⁷ 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

⁵⁵ SR 747.201.1

⁵⁶ SR 747.201.3

⁵⁷ Bericht des BR vom 15. April 1987 (BBl 1987 II 457).

geäussert⁵⁸. 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 sogenannte «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.

2.3.3 Volkswirtschaft

100 000 immatrikulierte Schiffe auf Schweizer Gewässern.

Nur 1 % davon sind gewerbsmässige Einheiten

In der Schweiz sind etwa 100 000 Schiffe immatrikuliert. Der überwiegende Teil davon sind Sport- und Freizeitschiffe. Der gewerbsmässig eingesetzte Anteil liegt etwa zwischen 700–1000 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.

Fahrgastschifffahrt ist von volkswirtschaftlicher Bedeutung

Ein 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 Verkehrsunternehmen des Landverkehrs integriert wird. Auch wenn der Personenverkehrsanteil im Binnenschiffsverkehr nur etwa 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.

⁵⁸ Die Ergebnisse dieses Berichts wurden anschliessend in der Verordnung vom 21. April 1993 für die Freihaltung der Wasserstrassen (SR 747.219.1) und im 1996 revidierten Wasserrechtsgesetz vom 22. Dezember 1916 (Art. 24–27 WRG, SR 721.80) festgelegt.

Die Fahrgastschifffahrt mit rund 12 Millionen/Jahr beförderten Passagierinnen und 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 Studie⁵⁹ wird das jährliche Passagieraufkommen auf etwa 12–13 Millionen Fahrgäste (13,6 Mio. im Jahr 2007) und die gesamte Wertschöpfung der Fahrgastschifffahrt auf mehr als 292 Millionen Franken geschätzt. Die konzessionierten Schifffahrtsunternehmen betreiben rund 170 Schiffe und beschäftigen weit über 1000 Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer. Hinzu kommt eine mindestens gleich hohe Anzahl von Angestellten der Bordgastronomiebetriebe.

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 (rund 104 Mio. Fr.), so ergibt sich eine durchschnittliche Wertschöpfung von etwa 293 Millionen Franken. Diese Zahlen belegen eindrücklich die grosse wirtschaftliche Bedeutung der Schweizer Fahrgastschifffahrt⁶⁰.

Hohe Aufwendungen für den Bau und Unterhalt der Flotte erforderlich

Im Unterschied zu den Unternehmen der 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 brachliegen. Dazu kommt die starke Saison- und Wetterabhängigkeit der Unternehmen. Dies führt immer wieder zu Einbussen auf der 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 (von Kantonen, Städten) sind jedoch nicht ausgeschlossen.

Bedeutende Bagger- und Lastschifffahrt

Es gibt aber neben der Fahrgast- noch eine bedeutende Bagger- und Lastschifffahrt und einen Fährverkehr (auf dem Zürichsee, auf dem Vierwaldstätter- und Bodensee). Sie entlasten lokal Strasse und Schiene merklich, was positive Auswirkungen auf die Umwelt hat und zudem 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

⁵⁹ VSSU. *Wertschöpfung der Schifffahrt auf Schweizer Seen und Flüssen*. Zürich. 2004.

⁶⁰ Über die Transportleistungen der übrigen Schiffsbetriebe gibt es kein zuverlässiges Zahlenmaterial.

Flussläufen bei (z.B. in den Mündungen des Broye- und Zihl-Kanals der Juragewässerscherkorrektur).

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 regelmässigen Abständen statistische Angaben über das Transportvolumen. Die letzte Erhebung fand im Jahr 2006 statt. Die transportierte Ladung schwankt zwischen 3,4 und 4,4 Millionen Tonnen/Jahr⁶¹. Auch hier handelt es sich um ausgesprochen umweltfreundliche Transporte mit vergleichsweise sehr wenigen Unfällen.

Sport- und Freizeitschiffahrt: leichter Rückgang der Schiffsbestände

Die immatrikulierten Schiffsbestände werden jährlich von der Vereinigung kantonaler Schifffahrtsämter erhoben. Im Jahre 1990 waren in der Schweiz 106 687 Schiffe immatrikuliert, im Jahre 2008 waren es 99 384. In der Statistik werden Motorschiffe (60 397), Segelschiffe mit und ohne Motor (32 224) sowie nicht motorisierte Schiffe unterschieden. 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 6200 Motorboot- und etwa 2600 Segelprüfungen abgenommen.

2.3.4 Förderung durch die öffentliche Hand

Bund und Kantone gelten vier Linien des regionalen Personenverkehrs ab

Gestützt auf die Abgeltungsverordnung⁶² werden im regionalen Personenverkehr folgende Strecken auf Schweizer Seen abgegolten:

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

Diese vier Linien unterstützt die Eidgenossenschaft jährlich mit rund 1,5 Millionen Franken (2008). Die betroffenen Kantone steuern jährlich knapp 3 Millionen 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,

⁶¹ Erhebungszeitraum: 2000, 2003, 2006. Vgl. Anhang 2, Tab. 5.

⁶² SR 742.101.1

in denen das Schweizer Binnenschifffahrtsrecht nicht angepasst wurde. Hierzu zählen vornehmlich umweltrelevante Themen, bei denen der Schweizer Standard über dem europäischen liegt. Diese Vorgehensweise wahrt zwar die hohen Umweltstandards, führt aber auch zu Problemen mit der EG, namentlich im Bootshandel aus der Schweiz in die EU oder umgekehrt (technische Handelshemmnisse).

Die Schweiz war 1993 weltweit das erste Land, das flächendeckend Abgasvorschriften für Schiffsmotoren einführte und damit den Schadstoffeintrag in die Umwelt aus dem Betrieb von Schiffsmotoren beschränkte⁶³. 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 EG zunehmend spürbar. So hat die Schweiz im Juni 2007 die Abgasvorschriften für Schiffsmotoren den europäischen Standards angepasst. Zudem wurde in der Schweiz eine Partikel-filterpflicht für neue, gewerbmässig 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 Binnenschifffahrtsverordnung (BSV, SR 747.201.1) und der Schiffbauverordnung (SBV, SR 747.201.7) behandelt. Hier strebt die Schweiz seit vielen Jahren einen hohen technischen Sicherheitsstandard der Schiffe an. Nachdem die EG 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 Schifffahrt auf den Seen teils von den auf die Flussschiffahrt fokussierten EG-Richtlinien ab. Jedoch wird eine Angleichung dort vorgenommen, wo diese sinnvoll erscheint (zum Beispiel Abgasvorschriften für Schiffsmotoren).

Zum Thema Sicherheit gehört auch die Ausbildung und Prüfung der Schiffsführerinnen und 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

⁶³ Umweltaspekte werden hauptsächlich in der BSV und der SBV behandelt.

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

Diese Ziffer 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 – sowohl für den Bund als auch für die Kantone und für die Branche selbst – werden am Schluss jeder Ziffer aufgezeigt.

Verkehr dürfte 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 prognostiziert⁶⁴.

Verschiedene Faktoren beeinflussen die Wahl des Verkehrsmittels

Neben den vielfältigen Ansprüchen der Nutzerinnen und 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.

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 Grün-

⁶⁴ Bundesamt für Raumentwicklung (ARE). *Perspektiven des schweizerischen Güterverkehrs bis 2030*. Bern, September 2004.

den 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. Die Schifffahrt verfügt in allen Bereichen (Hochseeschifffahrt, 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 Wasserstrassen

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 einer gut funktionierenden Volkswirtschaft. 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 Infrastrukturinhaber vor neue Herausforderungen.

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

Die Schifffahrt hat noch freie Kapazitäten

Die Schifffahrt hat noch Kapazitäten, sowohl bezüglich Infrastruktur als auch bei der Flotte. Grenzen ergeben sich in der Binnenschifffahrt aus der Bindung an das Wasserstrassennetz. Es bestehen oft keine Umfahrungsmöglichkeiten, um bei Sperren einer Wasserstrasse auf andere auszuweichen. Mögliche Gründe für Sperren sind Havarien, grosse Schäden oder Revisionen an Schifffahrtsanlagen, extreme Hoch- oder Niedrigwasser. 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 zehn bis zwanzig Tagen erreicht oder unterschritten wird. Die Schifffahrt hat also statistisch betrachtet an zehn bis zwanzig Tagen mit tieferen Wasserständen zu rechnen, wobei dieser Wasserstand fast immer 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 sogenannten höchsten Schiffbaren Wasserstandes (HSW) eingestellt. Dieser liegt für Basel bei einem Pegelstand, der einer Abflussmenge des Rheins von ca. 2650 m³/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 Verkehrsbe-
reich auswirken. Es ist vermehrt mit Behinderungen des Verkehrs durch Naturereig-
nisse – 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 Hydrologie anpassen, das heisst bei niederschlagsreicheren Wintern und trockeneren Herbstern wird die Leerung der Becken eher auf den Herbst verschoben werden.

Das Entwicklungspotenzial 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 Fahrinne 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 Entwicklungspotenzial 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.

Mögliche Handlungsfelder:

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).

Zuständig: Bund, Kantone, Gemeinde, Nachbarstaaten

Zur Entflechtung des Personen- und Güterverkehrs sind hauptsächlich Ausbau-massnahmen zweckmässig. Diese dienen auch der Beseitigung von Engpässen. Verkehrsleitsysteme können zur Verbesserung des Verkehrsflusses beitragen.

Zuständig: Bund, Kantone, Unternehmen

Der gezielte Ausbau der Wasserstrassen in der Schweiz ist im Rahmen der Raumplanung offen zu halten (z.B. die Weiterführung der Grossschifffahrt bis zur Aaremündung).

Zuständig: Bund, Kantone, Gemeinde, Nachbarstaaten

3.1.2 Hafenanlagen

Die Hafenanlagen müssen den aktuellen Bedürfnissen des Transportmarktes und unerwarteten Naturereignissen 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. Rheinhafenkundinnen und -kunden finden in den gesamten Schweizerischen Rheinhäfen (Basel, Birsfelden, Auhafen) 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 die Containerterminals platzen bereits aus allen Nähten, und das derzeitige Nachlassen des Containerbooms ist nur vorübergehend. Deshalb sind die richtigen Weichenstellungen rechtzeitig vorzunehmen.

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

Damit sich der Güterschiffverkehr rasch auf die sich wandelnden Anforderungen (bezüglich Warentyp 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.

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.

Die Förderung der Intermodalität bezieht sich auf alle Güterarten, das heisst neben dem Containertransport und dem Import von Flüssiggütern auch auf die Trockengüter (z.B. Getreide, Cellulose/Papier, Metalle/Stahl, Steine).

Um am Markt schlagkräftiger auftreten zu können, haben die Rheinhäfen beider Basel die Fusion zu den Schweizerischen Rheinhäfen (SRH) 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 Ausloten der grenzüberschreitenden Kooperationsmöglichkeiten zwischen den Schweizerischen Rheinhäfen, den Ports de Mulhouse-Rhin und der Rheinhafengesellschaft Weil am Rhein mbH wurde gestartet, um die mittel- und langfristigen gemeinsamen Potenziale abzuschätzen. Dabei werden die Erfahrungen mit dem binationalen Euroairport Basel-Mulhouse mitberücksichtigt.

Mögliche Handlungsfelder:

Gezielte Verbesserungen in der Logistikkette zur besseren Auslastung der freien Kapazitäten.

Zuständig: Unternehmen

Noch bessere Vernetzung der See-/Küstenschifffahrt und der Binnenschifffahrt untereinander und mit der Schiene sowie Optimierung der Schnittstellen.

Zuständig: Bund, Kantone, Gemeinde, Nachbarstaaten, Unternehmen

Sicherstellung des CH-Wagenladungsverkehrsnetzes als wichtigster Landverkehrsträger im Verkehr ab den Rheinhäfen.

Zuständig: Bund, Kantone, Unternehmen

Weitere Investitionen in die Hafenanlagen.

Zuständig: Bund, Kantone, Gemeinde, Nachbarstaaten, Unternehmen

In den Bereichen Hochsee- und Rheinschifffahrt besteht ein Mangel an qualifizierten Arbeitskräften*Hochseeschifffahrt*

Die Schifffahrt ist einer der bedeutendsten globalen Wirtschaftszweige der Welt. Er ist sehr wettbewerbsintensiv und setzt die Seeleute wegen den bedeutend kürzer gewordenen Hafenaufenthaltszeiten und kleinerer Besatzungen zusätzlichem Stress aus: Moderne Krananlagen können die Schiffsladungen heute in Stunden löschen; früher waren dazu 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 Besatzungen⁶⁵.

Aufgrund der anhaltend steigenden Nachfrage nach maritimen Arbeitskräften und des Mangels an qualifiziertem Schiffspersonal wird es für Reedereien immer schwieriger, geeignetes Personal anzuheuern. Eine Tendenz zu steigenden Löhnen sowie eine Zunahme von Unfällen 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 er 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 aus⁶⁶.

Obwohl die maritimen Berufsbilder vielfältig sind, entschliessen sich immer weniger junge Berufsleute für eine Seemannslaufbahn. Als Gründe für diesen Mangel werden von den Reederinnen und 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 der nautischen oder technischen Offizierin oder des nautischen oder technischen Offiziers erstmals auf einem

⁶⁵ 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.

⁶⁶ Zurzeit sind zehn Anwärter/innen in der Ausbildung.

Schiff, kann die Karriereleiter bis zur Funktion der Kapitänin oder 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, Logistikunternehmen usw. buhlen um solche Berufsleute und dies erst recht, wenn sie einige Jahre Erfahrung auf See nachweisen können.

Binnenschifffahrt (Rhein)

Die Binnenschifffahrt hat mit ebenso grossen Nachwuchsproblemen zu kämpfen als die Hochseeschifffahrt. In der Schweiz bilden im Raum Basel noch zehn Betriebe Binnenschifferinnen und -schiffer 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 absolviert.

Die Schweizerische Schifffahrtsschule in Basel wurde vor einigen Jahren mangels Nachwuchs geschlossen, weshalb die Reederinnen und Reeder ihre Lehrlinge nach Duisburg in die Schifferberufsschule schicken. Ausserdem sind im Zuge der Revision der einzelnen Berufsbilder zurzeit Bemühungen im Gang, dem Beruf des *Matrosen* und der *Matrosin 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 Lernenden neu als vollwertige Besatzungsmitglieder eintragen und dadurch erhebliche 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 für den Binnenschiffer oder die Binnenschifferin sind begrenzt und die langen Abwesenheiten, bescheidenen Löhne sowie die Beschwerlichkeit der Arbeit führen dazu, dass die meisten Kandidaten und Kandidatinnen 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.

Mögliche Handlungsfelder:

Leistungsfähige Ausbildungsstätten und -institutionen (in der Schweiz oder im Ausland) gewährleisten.

Zuständig: Bund, Kantone, andere Staaten, Unternehmen, Ausbildungsinstitutionen

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.

Zuständig: Bund, Kantone, andere Staaten, Unternehmen

Anreize für die berufliche Mobilität schaffen.

Zuständig: Unternehmen

Rekrutierungskampagnen bei den Jugendlichen in den Schulen durchführen.

Zuständig: Unternehmen, Ausbildungsinstitutionen

Zusammenarbeit bei der gegenseitigen Anerkennung der Ausbildungsqualifikationen verstärken.

Zuständig: Bund, andere Staaten, Unternehmen, Ausbildungsinstitutionen

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 Lenkungsmassnahmen und die Notwendigkeit der Verstärkung der Eigenverantwortlichkeit der Nutzerinnen und 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 weiter gehenden 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 Län-

dem findet ein reger Waren- und Güteraustausch statt, 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 Verursacherinnen und Verursacher überwälzt. 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 auch für die Schifffahrt, die mit den Gewässern eine ökologisch sehr sensible Verkehrsträgerin 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.

Vorrangig sind weiter gehende 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 zusätzlich 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.

Mögliche Handlungsfelder:

Verstärkung der gesetzlichen Grundlagen und des Regelwerks in diesem Bereich.

Zuständig: Bund, Kantone, andere Staaten

Ausweitung des Verursacherprinzips auf alle Verkehrsträger.

Zuständig: Bund, Kantone, andere Staaten

Förderung der Ausbildung und Qualifikation des Personals in Belangen des Umweltschutzes zur Vermeidung von Verschmutzungen durch menschliches Fehlverhalten.

Zuständig: Unternehmen, Ausbildungsinstitutionen

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 bedeutende 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 durch wasserverunreinigende Stoffe bei der Seeschifffahrt haben zu sicherheitserhöhenden Massnahmen geführt. Es ist aber vermehrt anzustreben, statt auf Unfälle zu reagieren, durch Risikoanalysen und präventive Massnahmen Unfälle zu verhüten.

Im Bereich der Beförderung von gefährlichen Gütern soll im Rahmen der Liberalisierungsbestrebungen die Regelungsdichte verringert und den Betreiberinnen und 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

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 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 Hafenstaatkontrolle⁶⁷ eingeführt, um gegen Schiffe, die gegen die Regeln verstossen, wirksamer vorgehen zu können. Solche Schiffe stammen vielfach aus Ländern mit sogenannten 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 Gefahrgutschiffe nur noch in Doppelhüllenbauweise 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 nach der Verordnung über die Beförderung gefährlicher Güter auf dem Rhein (ADNR) mittel und stark wasserunreinigende Stoffe grundsätzlich nur noch in Doppelhüllenschiffen befördert werden.

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

⁶⁷ Die Staaten errichten und unterhalten geeignete nationale Seeschifffahrtsverwaltungen für die Überprüfung von Schiffen in ihren Häfen oder Hoheitsgewässern (Richtlinie 95/21/EG).

in Verbindung mit Inland ECDIS⁶⁸ – und Schifffahrtsinformationsdiensten – wie Schiffsverfolgungssysteme mittels Transpondern (AIS⁶⁹), 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).

Mögliche Handlungsfelder:

Verstärkung der gesetzlichen Grundlagen und des Regelwerks im Gefahrguttransportbereich.

Zuständig: Bund, Kantone, andere Staaten

Anreize für die Verwendung von neuen Materialien und Technologien im Schiffbau.

Zuständig: Unternehmen, Werften

Anreize für den Einsatz von innovativen Technologien zur Verbesserung der logistischen Leistungsfähigkeit und der Kommunikation (Navigationssysteme).

Zuständig: Unternehmen, Werften

Systematisierung und Erhöhung der Audit-Kontrollen und Inspektionen (bei den Schiffen, Anlagen und beförderten Gütern) sowohl in der Binnenschifffahrt wie in der Rheinschifffahrt.

Zuständig: Bund, Kantone, andere Staaten

Im Rahmen der Ausbildung Sensibilisierung und Erhöhung des Kenntnisstands des Personals in Fragen der Sicherheit und im (fremd-)sprachlichen Bereich.

Zuständig: Unternehmen, Ausbildungsinstitutionen

Dabei ist zu beachten, dass alle diese Massnahmen auf internationaler Ebene abzustimmen sind.

3.1.6 Gefahrenabwehr

Angemessene Gefahrenabwehr ist notwendig

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 Fahrgastschifffahrt von eminenter Bedeutung. Vorfälle führen schlagartig zum Rückgang bei der Anzahl Reisenden und zu grossen volkswirtschaftlichen Einbussen mit verheerenden Folgen speziell für die Eignerrinnen und Eigner von Fahrgastschiffen.

⁶⁸ Inland ECDIS: Electronic Chart Display and Information System for Inland Navigation (System zur elektronischen Darstellung von Binnenschifffahrtskarten und von damit verbundenen Informationen).

⁶⁹ AIS: Automatische Identifikationssysteme.

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. Aufgrund ihrer Komplexität wird es aber kaum möglich sein, die einzelnen 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.

Mögliche Handlungsfelder:

Weiterführung der bisherigen Bemühungen durch zielgerichtete Massnahmen entsprechend dem Niveau der Risiken.

Zuständig: Bund, Kantone, andere Staaten, Unternehmen, Werften

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 Hochseeschifffahrt ein. Im Gegensatz zum Land- und Luftverkehr existiert zwar im Bereich der Binnenschifffahrt 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 Rheinschifffahrt 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.

Die Fragen der Verkehrssicherheit sind im Bereich des Wassertransports auch für die Schweiz sehr relevant. Ebenso wird die Umweltfreundlichkeit dieser Verkehrsträgerin für die Schweiz weiterhin von grösster Bedeutung sein. Nur wenn die Schifffahrt ihren Ruf als sichere und umweltfreundliche Verkehrsträgerin 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 EG-Gremien, welche sich ebenfalls mit der Materie befassen, bestehen zu können (siehe dazu die Ausführungen in den unten stehenden Ziffern 3.2 sowie zur Hochseeschifffahrt 3.3).

Mögliche Handlungsfelder:

Sicherstellung des Fortbestands und Stärkung der Rolle der ZKR.

Zuständig: Bund

Verstärkter Einsitz der Schweiz in den internationalen Regulierungsgremien (ZKR, UNECE, EG, IMO).

Zuständig: Bund

3.2 Rheinschifffahrt

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

Die Binnenschifffahrt in Europa könnte einen wichtigen Beitrag zur Entlastung der Strassen- und Schieneninfrastruktur leisten. Die Kapazitäten dafür sind sowohl flottenseitig als auch infrastrukturenmässig grösstenteils vorhanden. Gleichwohl dürfte die zu erwartende Steigerung der Transportmengen eine erwünschte Flottenerneuerung 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 gleichberechtigte Partnerin in trimodale Verkehrskonzepte eingebunden wird.

Das Aktionsprogramm NAIADES forciert den Ausbau der Wasserwege in Europa

Nach Auffassung der EG 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 verlässliche Partnerin 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, das heisst an die Branche 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 Programms⁷⁰ wurden bereits verschiedene Massnahmen realisiert oder befinden sich in der Umsetzungsphase (Programm PLATINA⁷¹).

Bessere Marktbedingungen

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

2008 hat sie ein Finanzierungshandbuch (bestehende Beihilferegulungen auf europäischer, nationaler und regionaler Ebene) veröffentlicht und die Ergebnisse einer Studie über Handelshindernisse (administrative und rechtliche Hemmnisse) in der Binnenschifffahrt vorgestellt.

Modernisierung der Flotte

Um die Ergebnisse im Bereich Sicherheit und 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 senken⁷².

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/innen).

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

⁷⁰ KOM (2007) 770 endgültig.

⁷¹ PLATINA: Plattform zur Umsetzung des Programms NAIADES. Sie bietet den betroffenen Akteuren technische und organisatorische Unterstützung in den verschiedenen Handlungsfeldern des Programmes (Vgl. <http://naiades.info/platina/>).

⁷² Vorschlag für eine Richtlinie des europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinie 98/70/EG im Hinblick auf die Spezifikationen für Otto-, Diesel- und Gasölkraftstoffe und die Einführung eines Systems zur Überwachung und Verringerung der Treibhausgasemissionen bei der Verwendung von für den Strassenverkehr bestimmten Kraftstoffen, zur Änderung der Richtlinie 1999/32/EG des Rates im Hinblick auf die Spezifikationen für von Binnenschiffen gebrauchte Kraftstoffe und zur Aufhebung der Richtlinie 93/12/EWG, KOM (2007) 18 endgültig.

(Ziel: Verkehrsnutzer/innen 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 Binnenschifffahrtsweginformationssysteme (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 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*⁷³ und einen noch zu schaffenden *Innovationsfonds für die Binnenschifffahrt* sichergestellt. Der Innovationsfonds sollte zu einem Drittel von der Branche, zu einem weiteren Drittel durch die EG und zu einem Drittel durch die Mitgliedstaaten finanziert werden. Die Kommission führt gegenwärtig Abklärungen durch und prüft verschiedene Lösungen.

Der zunehmende Einfluss der EG 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 EG 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 EG 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 EG in diesem Bereich zusammenzuarbeiten.

⁷³ Der Reservefonds beläuft sich zurzeit auf 40 Millionen Euro.

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 Akteurinnen sind die ZKR, die EG, die Donaukommission und die 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 EG und den Stromkommissionen sowie allen relevanten Akteuren eng auf dieses Ziel hinarbeitet.

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 deren Qualität unbestritten ist, werden weiterhin federführend durch die ZKR erarbeitet und anschliessend von der EG übernommen werden. Es ist absehbar, dass der Einfluss der EG im Bereich der europäischen Binnenschifffahrt zunehmen wird. Die Europäische Kommission verfügt zurzeit 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 EG als wichtigsten Organisationen kommen wird. Die neue Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates vom 12. Dezember 2006⁷⁴ 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 gesamteuropäischen 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: Zunächst einmal muss die Rheinschifffahrt im Logistik- und Infrastrukturbereich ihre Entwicklung ohne Hemmnisse weiter vorantreiben können; andererseits sind die Bestrebungen im

⁷⁴ Richtlinie 2006/87/EG des europäischen Parlaments und des Rates vom 12. Dezember 2006 über die technischen Vorschriften für Binnenschiffe und zur Aufhebung der Richtlinie 82/714/EWG des Rates, ABl. L 389 vom 30.12.2006, S. 1.

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 nur wenige Subventionen oder Abgeltungen. In Anbetracht der finanziellen Situation der öffentlichen Hand ist ein substanzieller Ausbau der finanziellen Unterstützung nicht angezeigt. Die Leistungen der Rheinschifffahrt als einer wichtigen Partnerin 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 Binnenland⁷⁵ verabschiedet. Wenn der Übergang vom ADN^R 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.

Mögliche Handlungsfelder:

Gleichbehandlung der Verkehrsmittel im Güterverkehr vermehrt beachten (Miteinbezug der externen Kosten, Gleichbehandlung bei den Subventionen).

Zuständig: Bund, Kantone, andere Staaten

Gezielte Subventionen im Rahmen der Verlagerungspolitik.

Zuständig: Bund

Investitionshilfen vorsehen (Hafeninfrastrukturen, Wasserstrassen). Prüfung der Idee, für die schweizerische Rheinflotte ein Bürgschaftssystem nach dem Modell in der Hochseeschifffahrt einzuführen.

Zuständig: Bund, Kantone

Beibehaltung der Bundeshilfen für die Hafenbahnen.

Zuständig: Bund

Verbesserung der Rahmenbedingungen für eine engere Zusammenarbeit und eine Verstärkung des Zusammenwirkens der Rheinschifffahrt und der Schweizer Rheinhäfen mit den Güterbahnen.

Zuständig: Bund, Kantone, andere Staaten, Unternehmen, Ausbildungsinstitutionen

Beteiligung der Schweiz am Aktionsprogramm NAIADES der EG anstreben; dies könnte durch eine Absichtserklärung (Memorandum of Understanding) konkretisiert werden, welche den Rahmen und die Bedingungen einer Schweizer Beteiligung definiert: Beobachterstatut einfordern, Teilnahme an Workshops, Arbeitsgruppen und Konsultativgremien usw.

Zuständig: Bund

⁷⁵ Richtlinie 2008/68/EG des europäischen Parlaments und des Rates vom 24. September 2008 über die Beförderung gefährlicher Güter im Binnenland, ABl. L 260 vom 30.9.2008, S. 13.

Fortsetzen und Verstärken der Schweizer Mitwirkung in internationalen Gremien (ZKR, UNECE).

Zuständig: Bund

Fortführen der Reglementierungsarbeiten (Gefahrguttransportbereich).

Zuständig: Bund, Kantone, andere Staaten

3.3 Hochseeschifffahrt

Die Welthandelsflotte und Hafeninfrastrukturen passen sich dem globalen Wettbewerb und den allgemeinen Wirtschaftsbedingungen an

Der immense weltweite Güteraustausch und der harte internationale Wettbewerb stellen für die maritime Wirtschaft eine gewaltige Herausforderung dar. Während einigen Jahren erhöhte sich die Nachfrage nach Tonnage rasant, was sich in stark gestiegenen Schiffspreisen und Charraten widerspiegelte. Der Schiffbau blühte wie schon lange nicht mehr und entsprechend waren Bauplätze in praktisch allen Werften auf Jahre hinaus ausgebucht. Diese Entwicklung erfuhr jedoch mit dem Ausbruch der Wirtschaftskrise Ende 2008 eine jähe Wende.

Der Container-Schiffsverkehr verzeichnete bis 2008 während mehrerer Jahre 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 Güteraustausch werden aber auch flüssige Güter, insbesondere flüssige Chemikalien und Lebensmittel, immer häufiger zur See befördert und als Folge davon stieg auch die Nachfrage nach Produktetankern.

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 immer noch erhebliche Engpässe, die in den Häfen zu langen Liegezeiten führen und die rationelle Abwicklung des Güterumschlags erheblich behindern. Diese Engpässe könnten jedoch durch die Auswirkungen der schlechten Weltkonjunkturlage beseitigt werden.

Gleichzeitig sind 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.

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 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 steigende Entwicklung im Seeverkehr führte schliesslich zu einer entsprechenden Nachfrage nach qualifizierten Seeleuten. Indessen fehlen schon heute Zehntausende von Offizierinnen und 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 könnte sich deshalb in den kommenden Jahren tendenziell noch verschärfen.

Preisdruck bei den Seetransporten

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 prosperierte, bremsten diese Kosten die Entwicklung der Seeschifffahrt keineswegs. Mit der Abschwächung der Konjunktur stand die Branche jedoch den deutlich spürbaren, negativen Folgen dieser Entwicklung gegenüber.

Die Schweizer Flotte in einem globalisierten Markt

Die Schweizer Hochseeflotte ist ein strategisches Instrument der Versorgung des Landes in Krisenzeiten. Ihre versorgungspolitische Bedeutung ist in den vergangenen Jahren im globalisierten Wettbewerb insofern gewachsen, als es im weltweiten Gütertausch gilt, nicht nur die Importe, sondern auch vermehrt die für die Schweiz lebenswichtigen Exporte zu sichern.

Die in der Schweiz herrschenden allgemein 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 mehrere Hundert Schiffe unter fremder Flagge von der Schweiz aus gemanagt. Diese Schiffe unterstehen jedoch nicht der Verfügungsgewalt der Schweiz, weshalb sie für die Versorgung des Landes keine Bedeutung haben.

Unter verkehrspolitischen Aspekten besteht 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 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.

Völkerrechtlich abgesicherter Marktzugang

Die Finanz- und Wirtschaftskrise hat deutlich vor Augen geführt, dass Staaten nicht davor zurückschrecken, zur Stärkung der eigenen Wirtschaft auch protektionistische Massnahmen zu ergreifen. Auch der Hochseeschiffahrtsmarkt ist vor Protektionismus nicht gefeit. Die Schweiz setzt sich deshalb im Rahmen ihrer Aussenhandelspolitik weiterhin für einen völkerrechtlich abgesicherten, nichtdiskriminierenden Zugang zu ausländischen Märkten für ihre Hochseeschiffahrtsindustrie ein. Insbesondere im Rahmen der WTO und in Verhandlungen über Freihandelsabkommen mit für die Hochseeschiffahrt wichtigen Ländern wird dieses Ziel konsequent verfolgt. Gegenwärtig führt die Schweiz Verhandlungen über Freihandelsabkommen mit Indien und der Ukraine. Verhandlungen mit Hong Kong (China), Malaysia und Russland stehen an oder werden in Betracht gezogen.

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 können⁷⁶.

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 Preishausse hat die Reederinnen und Reeder zudem schon vor der Wirtschaftskrise zu einer deutlichen Zurückhaltung bei den Reinvestitionen veranlasst, sodass 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 Flagge⁷⁷ wurde deshalb der Bürgschaftsrahmenkredit um 500 Millionen Franken aufgestockt und gleichzeitig die Laufzeit um fünf Jahre bis 2017 erstreckt.

Mögliche Handlungsfelder:

Weiterhin Rahmenbedingungen garantieren, die es der Schweizer Flotte erlauben, in einem globalisierten Markt konkurrenzfähig zu bleiben (z.B. durch das System der Bürgschaftskredite).

Zuständig: Bund

⁷⁶ 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).

⁷⁷ BBl 2002 5249

Beitrag leisten an die internationalen Bemühungen zur Reduktion der umweltbelastenden Einflüsse der Hochseeschifffahrt.

Zuständig: Bund, andere Staaten, Unternehmen, Reedereien

Im Rahmen der WTO und von Verhandlungen über Freihandelsabkommen weiterhin völkerrechtlich abgesicherte nichtdiskriminierende Marktzugangsrechte für die Schweizer Hochseeschiffahrtsindustrie anstreben.

Zuständig: Bund, andere Staaten

3.4 Binnenschifffahrt

In der Freizeitschifffahrt ist mit einem stabilen Schiffsbestand 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 EG wird tendenziell zu einer Reduktion der Preise von Freizeitschiffen und Motoren führen.

Langfristig ist nicht zu erwarten, dass der Bestand über den bisher höchsten registrierten Schiffsbestand (etwa 100 000) anwachsen wird. Strenge Schweizer Umweltstandards sorgen dafür, dass bei diesem Schiffsbestand die natürliche Umwelt nicht zu Schaden kommt.

Die Güterschifffahrt dürfte eher stagnieren

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 fast unverändert oder ist teilweise sogar rückläufig. Wurden im Jahr 2000 noch 4,4 Millionen Tonnen Kies, Sand und Steinbruchmaterialien auf Schweizer Seen transportiert, waren es 2006 noch 3,5 Millionen Tonnen⁷⁸. In Anbetracht des insgesamt steigenden Güterverkehrsvolumens bedeutet dies einen stark sinkenden Anteil der umweltfreundlichen Verkehrsträgerin Schifffahrt am Binnengüterverkehr.

Bis 1994 erhielt die Binnengüterschifffahrt indirekte Finanzhilfen durch eine Rückerstattung von Teilen der Mineralölsteuer, die damals als Zollgebühr auf den Treibstoffen erhoben wurde. Die Finanzhilfen wurden im Rahmen der Sanierungsmassnahmen des Bundeshaushalts 1994 eingestellt, vor allem aus finanzpolitischen Gründen. Die Auswirkungen sind in der Branche, wie oben beschrieben, immer noch spürbar.

⁷⁸ Vgl. Anhang 2, Tab. 5.

Angesichts des Beitrags, den die Güterschifffahrt zur Entlastung des Strassennetzes leistet, und weil sie im Vergleich mit den anderen Verkehrsträgern relativ geringe externe Kosten (Lärm, Unfälle, atmosphärische Emissionen) verursacht, kann man davon ausgehen, dass die Güterschifffahrt auf den Seen und Flüssen einen nachhaltigen Entwicklungsansatz verfolgt und einen, wenn auch bescheidenen, Beitrag an die schweizerische Verlagerungspolitik leistet. Deshalb könnten Beiträge der öffentlichen Hand zur Unterstützung dieses Sektors angedacht werden.

Zum Abschluss dieses Kapitels über die Schweizer Güterschifffahrt kann ausserdem festgestellt werden, dass in gewissen Fällen der Fährverkehr von Ufer zu Ufer weiterentwickelt werden könnte. Ausschlaggebend ist jedoch die Nachfrage.

Die Fahrgastschifffahrt verzeichnet einen 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 Pendlerinnen und Pendler befördern (z.B. Genfersee und Bodensee). Solche Linien lassen sich aber nur an wenigen Seen mit genügend 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. Die überwiegende Anzahl der Schifffahrtsgesellschaften erhält keine oder stark reduzierte Abgeltungszahlungen oder Investitionsbeihilfen. In der Vergangenheit wurden durch den Bund die Bereiche «Bootsanlegestellen, Bootshäfen», «Linienschiffe» und «Schiffsanlegestellen, Schiffshäfen» durch das Investitionshilfegesetz (IHG), heute ersetzt durch das Bundesgesetz über die Regionalpolitik⁷⁹, im Sinne einer Infrastrukturförderung unterstützt. Die insgesamt abnehmende Bundesunterstützung 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.

Die Fahrgastschifffahrt auf den Seen spielt im touristischen Angebot eine wichtige Rolle für das Image der Schweiz. Deshalb sollte die Fahrgastschifffahrt nicht nur als

reines Transportmittel betrachtet, sondern auch ihre symbolische Bedeutung miteinbezogen werden.

Im Bereich Infrastrukturen stehen nur vereinzelt Ausbauten zur Debatte

Auf die Trassensicherung der Schifffahrtswege für die Verbindung Rhein-Rhone durch die Schweiz wurde faktisch verzichtet. Dies als 1996 im Rahmen der Revision des Bundesgesetzes über die Nutzbarmachung der Wasserkräfte (Wasserrechtsgesetz, WRG)⁸⁰ die Trassensicherung der Aare aufgehoben wurde. 2006 hat der Kanton Waadt zudem das Prinzip der Trassensicherung zwischen dem Genfersee und dem Neuenburgersee aufgegeben.

Heute werden für eine Rhein-Rhone-Verbindung durch die Schweiz vom Bund nur noch der Rhoneabschnitt von Genf bis zur Landesgrenze und der Rhein von der Aarenmündung bis Basel freigehalten⁸¹. 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 gesetzlichen Rahmenbedingungen für die Sicherheit (Verkehrsregeln) und den Umweltschutz beschränken.

In der Güterschifffahrt wurden die Rationalisierungsbemühungen durch den Wegfall der Rückerstattung eines Teils der Mineralölsteuer für Güterschiffe ab 1994 mindestens teilweise neutralisiert. Gestützt auf die weiter oben dargelegten Gründe könnte eine öffentliche Unterstützung für diesen Sektor wiedererwogen werden.

Die Fahrgastschifffahrt ist im touristischen Bereich grundsätzlich nicht Sache des Bundes, sondern der Regionen. Der Bund kann jedoch im Rahmen der neuen Regionalpolitik die Regionen im Bereich der touristischen Fahrgastschifffahrt unterstützen. Andererseits könnte in Anbetracht des hohen Stellenwerts, den der Tourismussektor in der Volkswirtschaft einnimmt, eine Unterstützung der Fahrgastschifffahrt für ihre unbestritten wichtige Rolle in dieser Branche angedacht werden.

Bei der nichttouristischen Personenbeförderung könnten 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 gesetzlichen Rahmenbedingungen und bei der Entwicklung solcher alternativer Verkehrsdienste zu.

Mögliche Handlungsfelder:

Unterstützung der Last- und Frachtschifffahrt im Binnenverkehr durch Wiedereinführung der Rückerstattung eines Teils der Mineralölsteuer.

Zuständig: Bund

⁸⁰ SR 721.80

⁸¹ SR 747.219.1

Finanzielle Unterstützung vor allem der touristischen Schifffahrt durch Investitionshilfen für Infrastrukturanlagen, Werftinfrastrukturen, Linienschiffe usw.
Zuständig: Bund, Kantone, Gemeinde

4 Schiffahrtspolitik

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

Diese Leitlinien beruhen auf einer Abwägung der Interessen, Prioritäten und Restriktionen. Unter Letzteren ist insbesondere der räumliche Rahmen des Landes (Topografie und Distanzen zwischen den zu bedienenden Zentren) zu erwähnen, welcher wenig vorteilhaft für die Entwicklung des Verkehrs auf Flüssen und Binnenseen in der Schweiz ist, sowie die begrenzten finanziellen Ressourcen. Diese Rahmenbedingungen sprechen nicht für eine expansive Schifffahrtspolitik.

Unter Berücksichtigung der Vorteile, welche der Schifftransport bieten kann, befürwortet der Bundesrat eine zielgerichtete Politik. Diese muss sich:

- an den strategischen Bedürfnissen des Landes ausrichten,
- im Einklang mit den bestehenden Politiken stehen (Volkswirtschaft, Verkehr, Umwelt),
- auf in der Praxis erprobten Massnahmen beruhen, sowie
- im internationalen Umfeld integriert sein.

4.1 Leitprinzipien

Die Leitprinzipien der künftigen Schifffahrtspolitik der Schweiz sind folgende:

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 sind zusätzliche punktuelle Finanzhilfen vorgesehen.

Den Schwerpunkt auf die Rheinschifffahrt und die Hochseeschifffahrt setzen

Die Schwerpunkte der 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 Verkehrsträgerinnen. Sie müssen deshalb reibungslos und ungehindert funktionieren können.

Die Binnenschifffahrt auf den Seen und Flüssen in der Schweiz wird ebenfalls unterstützt. Der Bundesrat erachtet jedoch das Verkehrspotenzial in diesem Sektor für eingeschränkt. Sofern nötig, sind aber zusätzliche punktuelle Interventionen vorzusehen.

Die Rahmenbedingungen für den Gütertransport auf dem Rhein optimieren

Gute Bedingungen für den Austausch zwischen der Schweiz und ihren Handelspartnerinnen und 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 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) und die Sicherung der Fahrrinnen.

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

Die Schweizer Rheinhäfen sind wichtige Infrastrukturen, insbesondere für die wirtschaftliche Landesversorgung. Sie werden als «Häfen von nationaler Bedeutung» betrachtet. Dieser Status erlaubt es dem Bund, falls nötig und je nach Entwicklung, in geeigneter Weise zu intervenieren.

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 verfolgt aufmerksam die Entwicklungen auf den Schifffahrtswegen in Europa und die Konsequenzen, welche sich daraus für die Regulierungsbehörden ergeben könnten. Um diese Entwicklungen im Sinne der Interessen der Schweiz beeinflussen zu können, will der Bundesrat die Präsenz der Schweiz in verschiede-

nen Gremien festigen, in denen Schifffahrtsfragen geregelt werden (ZKR, IMO, UNECE, ISKB, CM-LL, CM-LM). Der Bundesrat arbeitet auch an einer Beteiligung der Schweiz an internationalen Programmen.

Was insbesondere die Rheinschifffahrt betrifft, so stellt die ZKR zum heutigen Zeitpunkt die beste Plattform dar, um die Interessen der Schweiz zu sichern. Der Bundesrat unterstützt deshalb die Handlungen dieser Organisation vollständig.

4.2 Umsetzung

Der Bundesrat schlägt die folgenden spezifischen Massnahmen vor, wobei die notwendigen finanziellen Mittel für deren Umsetzung zurzeit nicht zur Verfügung stehen:

Rahmenbedingungen

Aktive Beteiligung der Schweiz an der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR)

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

Beteiligung der Schweiz in den internationalen Gremien der Grenzgewässer (ISKB, CM-LL, CM-LM)

Die Schweiz setzt sich weiterhin für hohe Standards in der Sicherheit und im Umweltschutz ein. Sie leistet einen aktiven Beitrag zur Harmonisierung der Regelwerke unter den Nachbarstaaten.

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

Die Schweiz setzt sich weiterhin für eine wirkungsvolle Ausgestaltung der rechtlichen Rahmenbedingungen und Zusammenarbeit im Rahmen der verschiedenen Übereinkommen ein, insbesondere im Bereich der Gefahrguttransporte. Der Bundesrat bereitet den Beitritt der Schweiz zum europäischen Übereinkommen über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf Binnenwasserstrassen (ADN) vor. Dieses Übereinkommen soll im Jahr 2011 in Kraft treten.

Teilnahme der Schweiz im EG-Programm zur Entwicklung der Binnenschifffahrt in Europa

Der Bundesrat sieht eine Teilnahme an den EG-Programmen (NAIADES, PLATINA) vor. Er wird prüfen, in welcher Form eine solche Zusammenarbeit erfolgen würde und leitet den entsprechenden Prozess ein. Über diese Programme möchte der Bundesrat unter anderem auch für die im Sektor Schifffahrt beschäftigten Personen die Ausbildung unterstützen und die Arbeitsbedingungen verbessern.

Beteiligung der Schweiz in der Internationalen Seeschifffahrtsorganisation (IMO)

Im Rahmen der weltweiten Zusammenarbeit verfolgt die Schweiz weiterhin 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. In dieser Absicht bereitet sich die Schweiz auf die Ratifizierung der jüngsten Abkommen zum Schutz der Umwelt (International Convention on the Control of Harmful Anti-fouling Systems on Ships, International Convention for the Control and Management of Ships' Ballast Water and Sediments) vor.

Nachbarliche Zusammenarbeit zur verstärkten Nutzung der Synergien der Hafenanlagen (Rhein)

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

Ergänzung des Sachplans Verkehr mit einem spezifischen Teil zur Schifffahrt

Der Bund wird den bestehenden Programmteil des Sachplans Verkehr mit dem Themenbereich Schifffahrt ergänzen. Er wird etappenweise einen Umsetzungsteil Schifffahrt erarbeiten; in Analogie zu dem, was für die Strasse, die Schiene und die Luftfahrt gemacht wird.

Erleichterungen in den gesetzlichen Regelungen

Über die Gesetzgebung greift der Bund auch künftig in gesetzliche und normative Regelungen ein. Das Ausräumen von verwaltungstechnischen und reglementarischen Hindernissen, die sich der Entwicklung der Schifffahrt entgegenstellen, ist ohne Verschlechterung für die Sicherheit oder die Umwelt erstrebenswert.

Rheinschifffahrt

Bürgschaftskredite für die Schweizer Rheinflotte

Der Bundesrat wird die Opportunität und die Umsetzbarkeit eines Systems von Bürgschaftskrediten als Instrument für Investitionshilfen zugunsten der Schweizer Rheinschifffahrtsflotte prüfen. *Legislative Umsetzung:* Gesetzesvorlage

Unterstützung der Häfen von nationaler Bedeutung

Falls notwendig, wird der Bund zum Unterhalt und zur Entwicklung der Schweizer Rheinhäfen beitragen, die als «Häfen von nationaler Bedeutung» bezeichnet werden. *Legislative Umsetzung:* Sachplan Verkehr, eventuell Gesetzesvorlage

Finanzielle Unterstützung für Infrastrukturmassnahmen bei Umschlagsanlagen

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

Abgeltung an die Operateure im kombinierten Verkehr

Die heutige Praxis der Abgeltung der Operateure des kombinierten Güterverkehrs durch den Bund, unabhängig von der Art des Verkehrsträgers (Schiene oder Wasserstrasse), wird weitergeführt.

Finanzhilfen für die Hafenbahnen

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

Finanzielle Beiträge für Verbesserungen der Rheinwasserstrasse

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

Binnenschifffahrt in der Schweiz

Finanzhilfen für den Güterverkehr auf Seen und Flüssen

Eine indirekte Finanzhilfe soll dem Lastverkehr (Güter, Material, Fahrzeuge) auf Seen und Flüssen der Schweiz zukommen. Dazu würde der Bund den Zuschlag auf den Treibstoffen für diese Transportart zurückerstatten. Der Bundesrat bereitet für diese neue finanzielle Unterstützung eine Gesetzesänderung vor. Er rechnet mit zusätzlichem finanziellen Aufwand in der Grössenordnung von 0,5–1 Million Franken pro Jahr. *Legislative Umsetzung:* Gesetzesvorlage.

Finanzhilfen für die touristische Schifffahrt auf Seen und Flüssen

Der Bund sollte, im Rahmen des Bundesgesetzes über Regionalpolitik⁸² und unter Berücksichtigung der darin präzisierten Kriterien, der Fahrgastschifffahrt im Bereich des Tourismussektors finanzielle Unterstützung zukommen lassen. Diese Finanzhilfen könnten in Form von Beteiligungen an der Finanzierung von Infrastrukturen (Hafenanlagen, Anpassungen der Wasserwege) oder über Massnahmen zur Flottenerneuerung erfolgen. Die Kantone entscheiden über eine finanzielle Beteiligung ihrerseits (Art. 7 Abs. 2 Bst. b Bundesgesetz über Regionalpolitik), und für welche Vorhaben im Rahmen der verfügbaren Mittel Finanzhilfen oder Darlehen gewährt werden (Art. 15 Abs. 3 Bundesgesetz über Regionalpolitik). In der Vergangenheit wurden solche Finanzhilfen entsprechend dem Investitionshilfegesetz (IHG) gewährt; dieses Gesetz wurde abgeschafft und durch die neue Regionalpolitik ersetzt.

Hochseeschifffahrt

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.

Nichtdiskriminierende Marktzugangsrechte

Die Schweiz ist auf einen offenen Hochseeschifffahrtsmarkt angewiesen. Sie soll sich im Rahmen der WTO und von Verhandlungen über Freihandelsabkommen weiterhin für völkerrechtlich abgesicherte nichtdiskriminierende Marktzugangsrechte und gegen Protektionismus in der Hochseeschifffahrt einsetzen.

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.

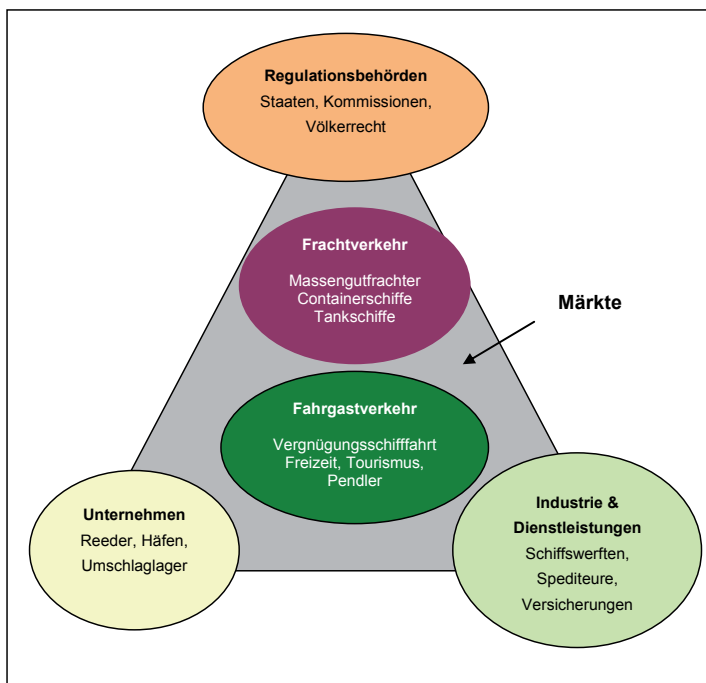
Der vorliegende Bericht verwendet deshalb einen systemischen Ansatz, um die Beschreibung und das Verständnis ihrer zahlreichen Facetten zu erleichtern.

Das Schifffahrtssystem

Das Schifffahrtssystem kann von einer *funktionalen Perspektive* (Abb. 7) aus betrachtet werden, das heisst aus der Sicht der *Akteurinnen und Akteure*, die an ihm teilhaben. Dieses System beinhaltet verschiedene *Märkte* (für Fracht- und Fahrgastverkehr) und zahlreiche Interessenvertreterinnen und -vertreter: *Regulationsbehörden*, *Unternehmen* (Reedereien, Hafengesellschaften) sowie *Industriezweige* und *Dienstleistungen*, die mit der Schifffahrt verbunden sind (Versicherungsunternehmen, Spediteure, Zwischenhändler/innen, Schiffswerften usw.).

Abbildung 7

Das Schifffahrtssystem aus einer funktionalen Perspektive (Marktakeure)

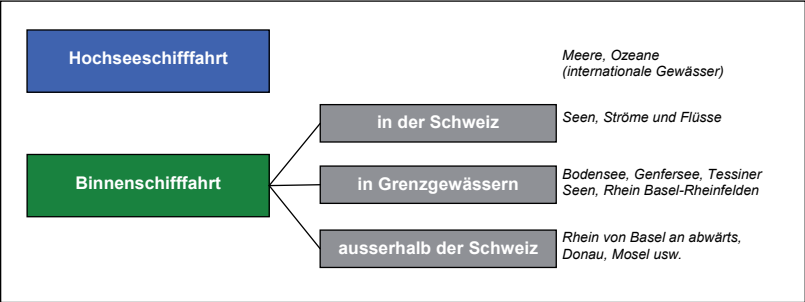


© Bundesamt für Verkehr (BAV)

Das Schifffahrtssystem kann auch von einer *infrastrukturellen Perspektive* (Abb. 8) 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*.

Abbildung 8

**Das Schifffahrtssystem aus einer infrastrukturellen Perspektive
(Typ der schiffbaren Wasserwege)**



© Bundesamt für Verkehr (BAV)

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 2008 betrug 3 138 607 Tonnen.

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 2008 noch 357 747 Tonnen.

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 zu einer 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 2008 betrug 1 888 911 Tonnen.

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 Schwermetall bearbeitet.

Der Güterumschlag im Jahre 2008 betrug 1 826 997 Tonnen.

Für das Jahr 2008 wurden in den vier Basler Häfen insgesamt 92 464 Container (TEU) umgeschlagen.

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

Einfuhren 2008, in Franken und Tonnen
Einfuhr nach Verkehrsweisen und nach Güterarten

Wert (Franken)	Total	Schiene	Strasse	Luft	Post	Pipeline	Wasser	Eigener Antrieb
	Millionen Franken							
Total	197 521	16 450	133 739	30 758	965	10 226	5 368	14
Agrarprodukte + Fischereierzeugnisse	3 935	575	2 918	151	3	.	288	0
Kohle; rohes Erdöl und Erdgas	6 114	9	2	0	.	6 076	28	.
Bergbauerzeugnisse	347	19	299	8	0	1	20	.
Nahrungs- und Genussmittel	8 359	655	7 196	176	25	0	306	.
Textilien und Bekleidung (inkl. Leder)	10 756	723	9 276	564	182	.	10	0
Holz; Papier (Artikel); z.Bsp. Datenträger	8 921	611	7 498	382	83	.	347	0
Kokerei- und Mineralölerzeugnisse	8 091	3 482	960	0	0	784	2 865	.

Wert (Franken)	Total	Schiene	Strasse	Luft	Post	Pipeline	Wasser	Eigener Antrieb
	Millionen Franken							
Chem. Erzeug.; Gummi; Kerbrennstoffe	44 293	3 427	34 888	5 387	69	.	522	0
Sonstige Mineralerzeugnisse	3 012	93	2 811	75	16	.	17	.
Metall (Erzeugnisse), ohne Maschinen	20 010	1 968	12 876	4 373	69	.	724	0
Maschinen a.n.g.; med. Erzeug.; Uhren	45 623	1 235	36 007	7 880	357	.	145	0
Fahrzeuge	17 161	3 093	11 403	2 590	27	.	35	13
Möbel und sonstige Erzeug- nisse a.n.g.	14 271	397	5 577	8 151	115	.	31	.
Sekundärrohstoffe und Abfälle	1 375	162	435	741	7	.	30	.
Nichtmarktbestimmte Güter a.n.g.	305	2	120	174	9	.	0	.
Nicht identifizierbare Güter	1 583	1	1 473	106	3	.	1	.
Sonstige Güter a.n.g.	3 366	.	.	.	.	3 366	.	.

Gewicht (Tonnen)	Total	Schiene	Strasse	Luft	Post	Pipeline	Wasser	Eigener Antrieb
	1000 Tonnen							
Total	50 940	8 682	27 694	82	9	8 603	5 869	1
Agrarprodukte + Fischereierzeugnisse	2 591	467	1 702	16	0	.	406	0
Kohle; rohes Erdöl und Erdgas	7 971	82	3	0	.	7 738	148	.
Bergbauerzeugnisse	8 698	104	7 547	0	0	121	926	.
Nahrungs- und Genussmittel	3 002	473	2 129	8	0	0	391	.
Textilien und Bekleidung (inkl. Leder)	308	45	252	7	2	.	1	0
Holz; Papier (Artikel); z.Bsp. Datenträger	3 663	465	2 769	4	1	.	423	0
Kokerei- und Mineralöl-erzeugnisse	7 738	3 303	999	0	0	744	2 692	.
Chem. Erzeug.; Gummi; Kernbrennstoffe	5 745	1 819	3 560	10	1	.	354	0
Sonstige Mineralerzeugnisse	3 459	111	3 293	1	0	.	55	.

Gewicht (Tonnen)	Total	Schiene	Strasse	Luft	Post	Pipeline	Wasser	Eigener Antrieb
	1000 Tonnen							
Metall (Erzeugnisse), ohne Maschinen	4 020	1 125	2 491	4	1	.	399	0
Maschinen a.n.g.; med. Erzeug.; Uhren	1 203	91	1 078	24	2	.	8	0
Fahrzeuge	771	161	600	5	0	.	3	1
Möbel und sonstige Erzeugnisse a.n.g.	598	85	504	3	1	.	5	.
Sekundärrohstoffe und Abfälle	1 174	351	766	0	0	.	57	.
Nichtmarktbestimmte Güter a.n.g.	0	0	0	0	0	.	0	.
Nicht identifizierbare Güter	1	0	1	0	0	.	0	.
Sonstige Güter a.n.g.	0	.	.	.	.	0	.	.

Quelle: Eidg. Zollverwaltung

Tabelle 2

Containerumschlag in den Basler Rheinhäfen (1997–2008)

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 %
2008	45 326	47 138	92 464	–11.4 %

Quelle: Rheinschiffahrtsdirektion Basel

Anzahl Passagiere Kabinenschiffe im internationalen Rheinverkehr(1997–2008)

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
2008	36 474	35 025	71 499

Quelle: Rheinschiffahrtstriedktion Basel

Tabelle 4

Zufuhr von Erdölprodukten in den Rheinhäfen beider Basel (1997–2008), in Tonnen

Position	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
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	374 173
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	43 835
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	2 275 030
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	4 655
Sonstige Mineralöl-erzeugnisse	1 991	3 637	3 703	3 244	5 350	5 287	–	8 500	18 162	26 507	14 741	9 385
Total	3 273 103	3 631 125	3 409 205	3 840 626	4 410 762	4 114 304	3 309 652	3 099 977	3 433 342	2 846 393	2 561 276	2 707 078

Quelle: Schweizerische Rheinhafen

Lastschifffahrt auf Binnenseen und Flüssen in der Schweiz

	2000	2003	2006
	Millionen Tonnen		
Kies, Sand und Steinbruchmaterialien	4.4	3.4	3.5
	Kilometer		
	Zurückgelegte Kilometer	380 000	361 000
			306 644

Quelle: Verein Schweizerischer Bagger- und Lastschiffbesitzer, Fluelen

Hochseeschiffe unter Schweizer Flagge

Tabelle 6



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Eidgenössisches Departement für auswärtige Angelegenheiten EDA
Schweizerisches Seeschiffahrtsamt

Seeschiffe unter Schweizer Flagge (Bestand 11.08.2008) / Navires battant pavillon suisse (Etat 11.08.2008)

Reeder Armateur	Eigner Propriétaire	Name des Schiffes Nom du navire	Rufzeichen Indicatif d'appel	Reg. No.	SB-Nr. Lettre de mer	Schiffstyp Type du navire	Baujahr Année de constr.	BRZ jaube brute	NRZ. jaube nette	dwt tpl	PS/KW CV/KW	Class Soc.
Suisse-Atlantique Société de Navigation Maritime SA Av. des Baumettes 7 1020 Renens 1 Tel. +4121 637 22 01 Fax +4121 637 22 02 activity@suisat.com	Oceana Shipping AG, Chur	MAERSK JALIN	HBDD	176	349	Container Carrier	2005	28'582	14'769	39'383	34'300/25'270	GL
	Oceana Shipping AG, Chur	GENERAL GUISAN	HBFS	153	331	Bulk Carrier	1999	39'161	24'557	73'035	13'200 / 19'713	GL
	Oceana Shipping AG, Chur	CORVIGLIA	HBDE	151	318	Bulk Carrier	1999	39'161	24'557	73'035	13'800 / 10'154	GL
	Oceana Shipping AG, Chur	CELERINA	HBLQ	165	335	Bulk Carrier	1999	39'161	24'557	73'035	13'200 / 9'713	GL
	Oceana Shipping AG, Chur	SILS	HBDF	167	339	Container Carrier	2003	27'779	14'769	39'418	34'300/25'270	GL
	Oceana Shipping AG, Chur	ENGIADINA	HBLT	164	338	Container Carrier	2002	27'779	14'769	39'418	34'300/25'270	GL
	Oceana Shipping AG, Chur	LAUSANNE	HBLR	166	337	Container Carrier	2003	27'779	14'769	39'382	34'300/25'270	GL
	Oceana Shipping AG, Chur	MAERSK JENAZ	HBDO	178	354	Container Carrier	2006	28'911	15'023	39'228	34'300/25'270	GL
	Oceana Shipping AG, Chur	NYON	HBFC	194	377	Bulk Carrier	1999	39'161	24'557	73'035	13'200/25'270	GL
	Oceana Shipping AG, Chur	ST-CERGUE	HBFF	179	355	Container Carrier	2006	28'911	15'023	39'228	34'300/25'270	GL
Massoel Meridian Ltd. 1201 Genève Tel. +41 22 908 50 20 Fax +41 22 908 50 21 operations@massoel-meridian.com	Oceana Shipping AG, Chur	SILVRETTA	HBFT	185	364	Bulk Carrier	2003	17'951	10'748	29'721	8'370/6'154	RINA
	Oceana Shipping AG, Chur	SILVAPLANA	HBFB	186	363	Bulk Carrier	2003	17'951	10'748	29'721	8'370/6'154	RINA
	Massmariner SA, Fribourg	GLARUS	HBLP	161	328	Bulk Carrier	2001	27'011	16'011	46'513	10'100/7'428	BV
	Massmariner SA, Fribourg	LUGANO	HBLX	181	359	Bulk Carrier	2003	12'578	6'861	20'001	8'080/5'943	BV
	Massmariner SA, Fribourg	MARTIGNY	HBLV	180	358	Bulk Carrier	2002	12'578	6'861	20'036	8'080/5'920	BV
Reederei Zürich AG Bergstrasse 109 Postfach 8032 Zürich Tel. +41 44 257 10 40 Fax + 41 44 257 10 45 technical@reederei-zurich.ch	Massmariner SA, Fribourg	ANDERMATT	HBLZ	183	361	Bulk Carrier	2002	12'578	6'861	20'001	8'080/5'943	BV
	Massatlantic SA, Fribourg	AROSA	HBLA	184	362	Bulk Carrier	2002	12'578	6'861	20'001	8'080/5'943	BV
	Bulk Shipping (Switzerland) AG	TURICUM	HBLK	145	311	Bulk Carrier	1995	26'449	16'181	47'640	10'100/7'428	NK
Reederei Zürich AG Bergstrasse 109 Postfach 8032 Zürich Tel. +41 44 257 10 40 Fax + 41 44 257 10 45 technical@reederei-zurich.ch	Loxodrome Shipping AG, Zug	CURIA	HBLM	158	325	Bulk Carrier	2001	28'691	17'592	51'029	11'400 / 8'385	NK

Seeschiffe unter Schweizer Flagge (Bestand 11.08.2008) / Navires battant pavillon suisse (Etat 11.08.2008)

Reeder Armateur	Eigner Propriétaire	Name des Schiffes Nom du navire	Rufzeichen Indicatif d'appel	Reg. Rég.	SB-Nr. Lettre de mer	Schiffstyp Type du navire	Baujahr Année de constr.	BRZ jaugée brute	NRZ. jaugée nette	dwt tpl	PS/KW CV/kW	Class Soc.
Enzian Ship Management AG Zürcherstrasse 137 8952 Schlieren Tel. +4143 433 61 90 Tel. +4143 433 85 24 Fax +4143 433 85 24 mail@enzian-shipping.com	MV Sabina AG, Bern	SABINA	HBEB	157	324	Combi Freighter	2000	5968	3422	9'231	5873/4'320	LR
	MV Celine AG, Bern	CELINE	HBEF	159	326	Combi Freighter	2001	6'382	3418	9'000	5873/4'320	LR
	SCL Bern AG, Bern	SCL BERN	HBEG	170	347	Multi Purp. Cont.	2005	9'990	4'483	12'578	11'52/8'200	LR
	SCL Thun AG, Bern	SAFMARINE BASILEA	HBEI	172	350	Multi Purp. Cont.	2005	9'990	4'483	12'559	11'52/8'200	LR
	SCL Basilea AG, Bern	SAFMARINE LEMAN	HBEJ	173	352	Multi Purp. Cont.	2005	9'990	4'483	12'576	11'52/8'200	LR
	MV Marie-Jeanne AG, Bern	SAFMARINE ANGELA	HBEK	188	366	Multi Purp. Cont.	2007	9'938	4'265	12'564	10'690/7'860	LR
	SCL Anita AG, Bern	SAFMARINE ANITA	HBEL	189	368	Multi Purp. Cont.	2008	9'938	4'263	12'564	10'690/7'860	LR
	SCL Akwaba AG, Bern	SAFMARINE AKWABA	HBEM	190	370	Multi Purp. Cont.	2008	9'938	4'265	12'564	10'690/7'860	LR
	SCL Andisa AG Bern	SAFMARINE ANDISA	HBEN	192	371	Multi Purp. Cont.	2008	9'938	4'265	12'564	10'690/7'860	LR
ABC Maritime AG Rue Perditemps 1 1260 Nyon Tel. +4122 365 71 00 Fax +4122 365 71 11 abc@abcmaritime.ch	San Benedetto Schiffahrt AG Amriswil	SAN BENEDETTO	HBSL	163	333	Asphalt Tanker	1997	4'386	1'316	4'780	3'345/2'460	BV
	San Bernardino Schiffahrt AG Amriswil	SAN BERNARDINO	HBLV	174	345	Chemical Tanker	2002	3'977	1'193	4'232	3'916/2'880	BV
	San Benjamin Schiffahrt AG Amriswil	SAN BENJAMINO	HBLW	175	346	Chemical Tanker	2003	4'064	1'219	4'500	3'916/2'880	BV
Mega Chemicals Schiffahrt AG Reidenweg 6 8592 Uttwil Tel. +4171 466 33 88 Fax +4171 466 33 89 technical@mega-chemicals.ch	MCT Matterhorn AG, Frauenfeld	MCT MATTERHORN	HBHA	177	353	Chemical/Oil Tanker	2006	12'776	6'535	19'980	10'690/7'860	GL
	MCT Monte Rosa AG, Frauenfeld	MCT MONTE ROSA	HBHB	182	360	Chemical/Oil Tanker	2007	12'776	6'535	19'980	10'690/7'860	GL
	MCT Breithorn AG, Frauenfeld	MCT BREITHORN	HBHC	187	365	Chemical/Oil Tanker	2007	12'776	6'535	19'980	10'690/7'860	GL
	MCT Stockhorn AG, Frauenfeld	MCT STOCKHORN	HBHD	191	372	Chemical/Oil Tanker	2008	12'776	6'535	19'980	10'690/7'860	GL
TOTAL	35 Schiffe / navires		640'363		353'289		1'012'492					

Quelle: Schweizerisches Seeschiffahrtsamt Basel (<http://www.eda.admin.ch>)



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Eidgenössisches Departement für auswärtige Angelegenheiten EDA
Schweizerisches Seeschiffahrtsamt SSA

Seeschiffe unter Schweizer Flagge (Bestand 11.08.2008) / Navires battant pavillon suisse (Etat 11.08.2008)

BRZ	Bruttoreaumzahl :	Gesamtgrösse	Internationale Vermessungsgrösse gemäss TONNAGE CONVENTION 1969 (in Kraft seit 1982), rechnerische Grösse, keine konkrete Dimension Unité de référence internationale selon TONNAGE CONVENTION 1969 (en vigueur depuis 1982), unité arithmétique, pas une dimension concrète (en vigueur depuis 1982), unité arithmétique, pas une dimension concrète
	jauge brute, GT :	dimensions hors tout	
NRZ	Nettoreumzahl :	Nutzgrösse	
	jauge nette, NT :	capacité d'utilisation	
dwt	deadweight ton :	Tragfähigkeit; Gewicht der Ladung in t, welche ein Schiff mitführen darf, bei Sommer-Freibord (engl. t = 1016 kg, metrische t = 1000 kg)	
tpl	tonne de port :	poids de cargaison en t qu'un navire est autorisé à transporter, selon marques de franc-bord d'été (tonne angl. = 1016 kg, tonne métrique = 1000 kg)	

ABS	American Bureau of Shipping	Klassifikationsgesellschaften / société de classification
BV	Bureau Veritas	
GL	Germanischer Lloyd	
LR	Lloyd's Register of Shipping	
NK	Nippon Kaiji Kyokai	
RINA	Registro Italiano Navale	

Schweizerische Handelsflotte nach Schiffstyp / marine marchande suisse selon type de navire:

13	Bulk carriers	(Massengutfrachter / vraciers)	576'803	dwt	56.97%
9	Combi Freighters/Multi-Purpose Cont.	(Mehrzweckfrachter / multi-rôles)	106'200	dwt	10.49%
7	Asphalt-Chemical-Oil Tanker	(Tankschiffe / navires citernes)	93'432	dwt	9.23%
6	Container Carrier	(Containerschiff / porte-conteneur)	236'057	dwt	23.31%
35	Schiffe/navires		1'012'492	dwt	100.00%

Welthandelsflotte / marine marchande mondiale au 11.08.2008:

Ca. 43'000 Schiffe mit / navires avec ca. / approx. 1009 Mio. dwt/tpl. Anteil Schweiz / portion suisse: ca./approx. 0.10%
(Schiffe mit mehr als 300 BRZ / navires avec plus de 300 GT)

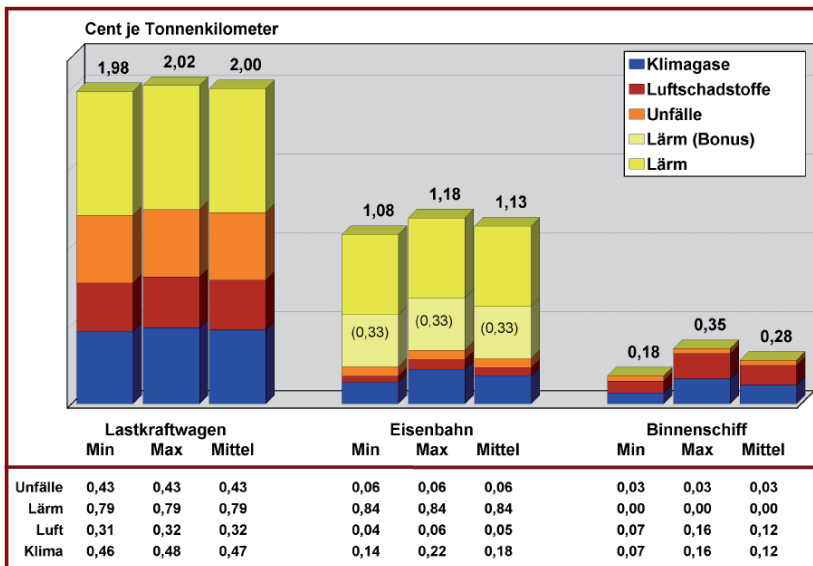
Herausgegeben von / publié par:

Schweizerisches Seeschiffahrtsamt / Office suisse de la navigation maritime
Nauenstrasse 49
Postfach
4002 Basel
Tel. 061/270 91 20
Telefax 061/270 91 29
e-mail: dv-ssa@eda.admin.ch

Für Betriebs- und Mannschaftsfragen wende man sich an die Reedereien
S'adresser aux armateurs pour des questions d'exploitation et d'équipage

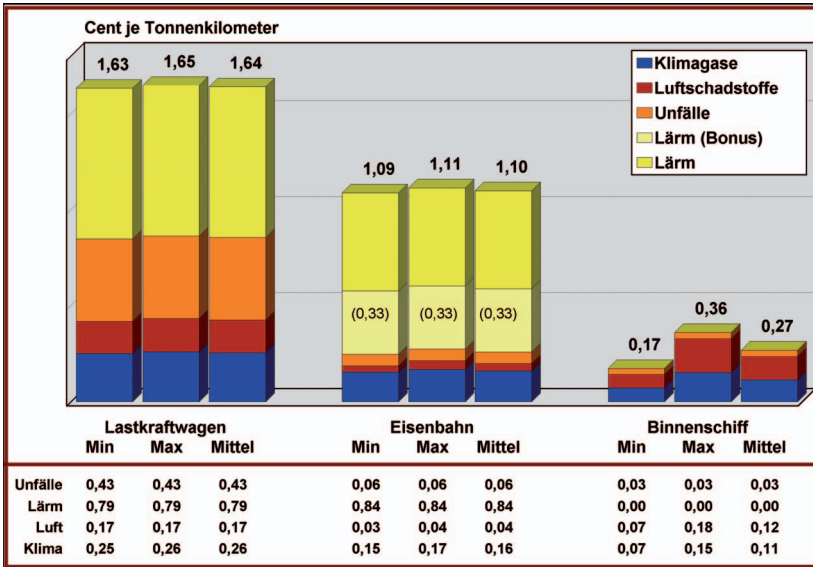
Externe Kosten (Lärm, Unfälle, Klimagase und Luftschadstoffe)

Auf ausgewählten Massengutrelationen



Quelle: PLANCO Consulting & Bundesanstalt für Gewässerkunde. Verkehrswirtschaftlicher und ökologischer Vergleich der Verkehrsträger Strasse, Bahn und Wasserstrasse. 2007.

Auf ausgewählten Containerrelationen



Quelle: PLANCO Consulting & Bundesanstalt für Gewässerkunde. Verkehrswirtschaftlicher und ökologischer Vergleich der Verkehrsträger Strasse, Bahn und Wasserstrasse. 2007.

Literatur

Bundesamt für Raumentwicklung (ARE). *Perspektiven des schweizerischen Güterverkehrs bis 2030*. Bern, September 2004.

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.

Wichtigste internationale Kommissionen für die Flussschifffahrt in Europa

Zentralkommission für die Rhein- schifffahrt (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 und Luxemburg http://www.moselkommission.org
Savakommission	Sitz in Zagreb Gründungsjahr: 2005 4 Mitgliedstaaten: Bosnien-Herzegowina, Kroatien, Serbien und Slowenien

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: erledigt

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: erledigt

Motion 09.3076 Janiak – Mitfinanzierung der Rheinhafeninfrastruktur durch den Bund

Stand der Beratung: im Plenum noch nicht behandelt

