

Folgende Institutionen stehen für Auskünfte gerne zur Verfügung:

Rheinhäfen beider Basel

Rheinschiffahrtsdirektion Basel (RSD)

Hochbergerstrasse 160, 4019 Basel

Tel. 061 631 45 45

Fax 061 631 45 94

Internet: www.portofbasel.ch

Rheinhäfen des Kantons Basel-Landschaft

Hafenstrasse 4, 4127 Birsfelden

Tel. 061 378 99 99

Fax 061 378 99 90

Schweizerische Vereinigung für Schifffahrt und Hafenwirtschaft (SVS)

Südquaistrasse 14, 4019 Basel

Internet: www.rsd.bs.ch

Tel. 061 631 29 19

Fax 061 631 14 83

Schweizerische Delegation bei der Zentralkommission für die

Rheinschiffahrt

Direktion für Völkerrecht

Eidg. Departement für auswärtige Angelegenheiten

3003 Bern

Internet: www.eda.admin.ch

Bundesamt für Wasser und Geologie (BWG)

Postfach, 2501 Biel

Tel. 032 328 87 11

Fax 032 328 87 12

Internet: www.bwg.admin.ch

Zentralkommission für die Rheinschiffahrt (ZKR)

Palais du Rhin, 2 Place de la République

F-67082 Strasbourg

Internet: www.ccr-zkr.org

Internationale Kommission zum Schutze des Rheins (IKSR)

Postfach 309, D-56003 Koblenz

Internet: www.iksr.org

Zeitschrift:

SVS-Journal

Schweizerische Vereinigung

für Schifffahrt und Hafenwirt-

schaft, Südquaistrasse 14,

CH-4019 Basel

Wer Güter austauscht und Personen bewegt, versteht etwas von Dialog.

Impressum

Herausgeber: Bundesamt für Wasser und Geologie (BWG), Rheinschiffahrtsdirektion Basel (RSD)

Redaktion: Roggen Public Relations, Bern

Gestaltung: Kurt Walker, Bettlach

Druck: BBL/EDMZ, Bern / 6.2000

Die Broschüre ist zu beziehen bei: Rheinschiffahrtsdirektion Basel (RSD)



Rheingewinn...

Sie setzen auf Umweltschutz und Sicherheit, auf Wirtschaftlichkeit und Beschäftigung. Und das alles auf Europas wichtigster Wasserstrasse. Schon ihre Umweltverträglichkeit eröffnet der Binnenschifffahrt grosse Chancen, neue Märkte zu erobern. Aber auch punkto Sicherheitsfragen schwimmt dieser Verkehrsträger obenauf. Dazu kommt seine überzeugende Funktionalität, seine Wirtschaftlichkeit und sein Beschäftigungseffekt.

Dies spricht dafür, die Binnenschifffahrt kräftig zu fördern und deren «Paradestück», die Schifffahrt auf dem Rhein, vermehrt zu nutzen. Der Rhein ist die bedeu-

tendste Binnenwasserstrasse Europas, eine starke Wirtschaftsachse mit Verbindungen nach Norden und Süden, wie nach Osten und Westen. Der gewaltige Fluss, entspringend in der Schweiz, mündet in die Nordsee, und was er quert, ist das Herz des ganzen Kontinents.

Mit dem Rhein besitzt die Schweiz einen völkerrechtlich garantierten Zugang zum Meer, und dieser traditionsreiche Verkehrsweg ist es auch, der die Schweiz in Europas Binnenschifffahrtspolitik selbstbewusst mitreden lässt. Auf dem Rhein ist das Alpenland Schweiz nämlich europäisch voll integriert.



4/5 «Einladendes» Basel – die Häfen zeigen es!



6/7 Fließendes Wasser ist auch für Freizeit und Erholung da.



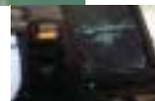
8/9 Import und Export – rund ein Sechstel über den Rhein.



10/11 Verkehrspolitik mit Umsicht: Die Binnenschifffahrt erweist sich als Multitalent.



12/13 Europäische Integration auf dem Rhein – die Schweiz ist dabei.



14/15 Die Schiffe werden dem hohen Sicherheitsstandard zuliebe regelrecht «verfolgt».



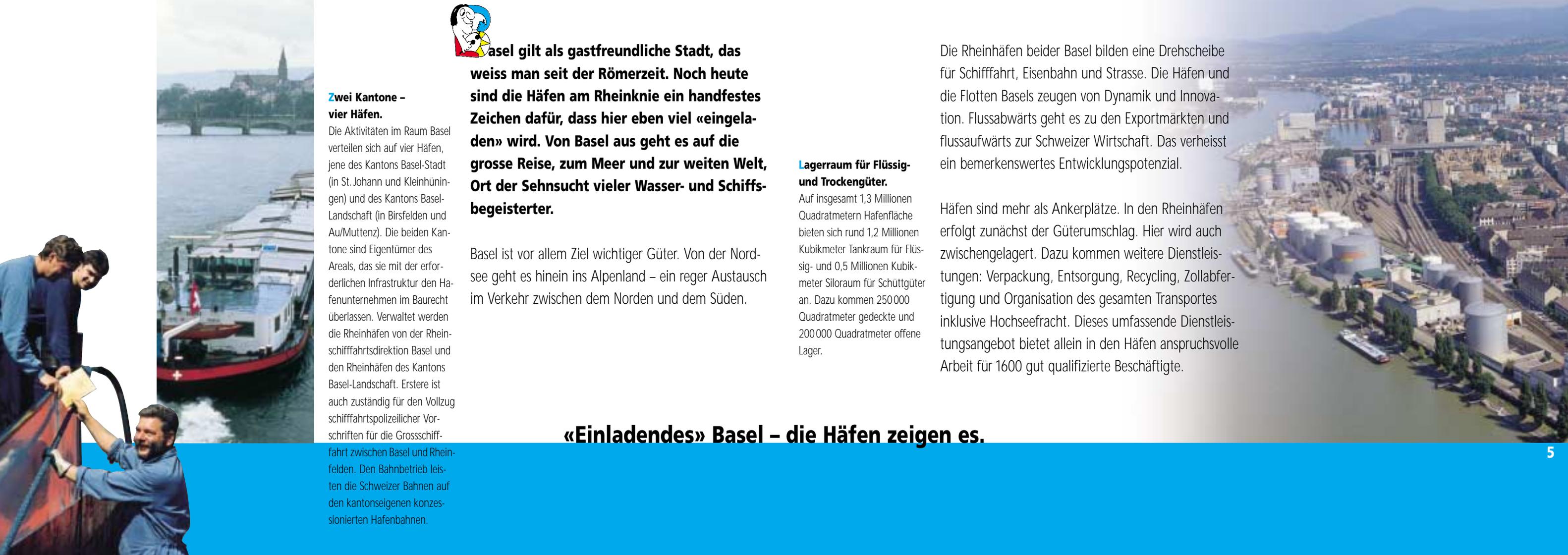
16/17 Stille Wasser gründen tief: Die Rheinschifffahrt fährt sehr still und ihr Energieverbrauch liegt sehr tief.



18/19 Vom Alpenland zur Nordsee – die Wasserstrasse Europas.

20 Wer Güter austauscht und Personen bewegt, versteht etwas von Dialog.

...für alle, die auf Binnenschifffahrt setzen.



Basel gilt als gastfreundliche Stadt, das weiss man seit der Römerzeit. Noch heute sind die Häfen am Rheinknie ein handfestes Zeichen dafür, dass hier eben viel «eingeladen» wird. Von Basel aus geht es auf die grosse Reise, zum Meer und zur weiten Welt, Ort der Sehnsucht vieler Wasser- und Schiffsbegeisterter.

Zwei Kantone – vier Häfen.

Die Aktivitäten im Raum Basel verteilen sich auf vier Häfen, jene des Kantons Basel-Stadt (in St. Johann und Kleinhünlingen) und des Kantons Basel-Landschaft (in Birsfelden und Au/Muttenz). Die beiden Kantone sind Eigentümer des Areals, das sie mit der erforderlichen Infrastruktur den Hafenunternehmen im Baurecht überlassen. Verwaltet werden die Rheinhäfen von der Rheinschiffahrtsdirektion Basel und den Rheinhäfen des Kantons Basel-Landschaft. Erstere ist auch zuständig für den Vollzug schiffahrtspolizeilicher Vorschriften für die Grossschiffahrt zwischen Basel und Rheinfelden. Den Bahnbetrieb leisten die Schweizer Bahnen auf den kantonseigenen konzesionierten Hafengebäuden.

Basel ist vor allem Ziel wichtiger Güter. Von der Nordsee geht es hinein ins Alpenland – ein reger Austausch im Verkehr zwischen dem Norden und dem Süden.

Lagerraum für Flüssig- und Trockengüter.

Auf insgesamt 1,3 Millionen Quadratmetern Hafenumfläche bieten sich rund 1,2 Millionen Kubikmeter Tankraum für Flüssig- und 0,5 Millionen Kubikmeter Silorum für Schüttgüter an. Dazu kommen 250 000 Quadratmeter gedeckte und 200 000 Quadratmeter offene Lager.

Die Rheinhäfen beider Basel bilden eine Drehscheibe für Schifffahrt, Eisenbahn und Strasse. Die Häfen und die Flotten Basels zeugen von Dynamik und Innovation. Flussabwärts geht es zu den Exportmärkten und flussaufwärts zur Schweizer Wirtschaft. Das verheisst ein bemerkenswertes Entwicklungspotenzial.

Häfen sind mehr als Ankerplätze. In den Rheinhäfen erfolgt zunächst der Güterumschlag. Hier wird auch zwischengelagert. Dazu kommen weitere Dienstleistungen: Verpackung, Entsorgung, Recycling, Zollabfertigung und Organisation des gesamten Transportes inklusive Hochseefracht. Dieses umfassende Dienstleistungsangebot bietet allein in den Häfen anspruchsvolle Arbeit für 1600 gut qualifizierte Beschäftigte.

«Einladendes» Basel – die Häfen zeigen es.



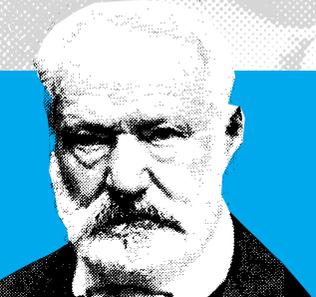
Liebe zum Rhein.

«Ich liebe die Flüsse. Flüsse tragen so gut die Fracht der Ideen als die der Waren... Vor allen Flüssen liebe ich den Rhein.»
Victor Hugo 1839

Das Weltoffene.

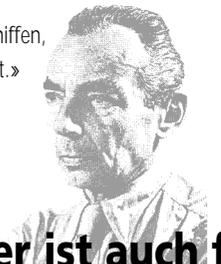
«Einfach am Rhein gesessen, den Schiffen zugeguckt und dieses – sagen wir: das Weltoffene an diesem Vorgang hat mich wahrscheinlich sehr beeindruckt und geprägt.»

Heinrich Böll 1977



Die Zeit vergeht.

«Wir wandeln uns. Die Schiffe inbegriffen. Der Rhein ist reguliert und eingedämmt. Die Zeit vergeht. Man stirbt nicht mehr beim Schifffen, bloss weil ein blondes Weib sich dauernd kämmt.»
Erich Kästner 1932



Fliessendes Wasser ist auch für Freizeit und Erholung da.



«Rhein» ist keltisch und heisst soviel wie «fliessendes Wasser». Was lebte und lebt nicht alles in, auf und von diesem Fluss, der wie eine Hauptschlagader den Kontinent durchzieht!

Einst hat man auf ihm Holz geflösst, es wurde gerudert und gesegelt. Noch im neunzehnten Jahrhundert galt der Rhein als lachsreichster Fluss ganz Europas. Und wie viele Hotels und Gaststätten sind auf dieses facettenreiche Element ausgelegt, das glitzert und gleisst und zum Spiel einlädt!

Der Rhein erlaubt Reisen vielfältigster Art. Das «Sich-Treiben-Lassen» gilt ja nicht nur für Güter, sondern auch für Menschen. So lädt der Fluss Tagesausflügler ein, die in der Region etwas erleben wollen. Er zieht aber auch in die Ferne. Kreuzfahrten auf dem Rhein haben etwas Faszinierendes. Menschen aller Länder zieht es immer wieder an den Rhein.





Die Binnenschifffahrt erweist sich als tragfähige und volkswirtschaftlich wichtige Transportart. Jährlich werden in den Rheinhäfen beider Basel rund neun Millionen Tonnen Güter umgeschlagen. Das sind respektable 15 Prozent des schweizerischen Aussenhandels, die mit Rheinschiffen in die Schweiz gelangen.

40 Prozent der Mineralölprodukte gelangen per Rheinschiff in die Schweiz. Für den Transport auf dem Rhein eignen sich auch Baustoffe (Stahl, Kies, Sand), voluminöse, sperrige Güter wie grosse Maschinen und Motoren, erschütterungsfrei zu transportierende Waren und alles, was sich in Container unterbringen lässt (Maschinen, Lebensmittel, usw.).



8 bis 9 Millionen Tonnen.

Der Güterumschlag der Rheinhäfen beider Basel beträgt 8 bis 9 Millionen Tonnen pro Jahr.

Fracht einsparen.

Beim Import spielen Frachtkosten eine nicht zu unterschätzende Rolle. Hier hat die Rheinschifffahrt nach Basel der Schweiz grosse Vorteile verschafft. Der Kostenvorteil im Vergleich mit ausländischen Bahntransporten ist darauf zurückzuführen, dass mit grossen Transporteinheiten entsprechend grössere Mengen auf langen Strecken befördert werden können, und zwar bei wesentlich geringeren Aufwendungen für die Traktion.

Ein Güterumschlagplatz wie die Häfen beider Basel bleibt mit dem Auf und Ab der Konjunktur verbunden. Von einem positiven Wachstum profitiert die Binnenschifffahrt, eines der umweltfreundlichsten Transportsysteme überhaupt, sehr direkt. Erst recht gilt dies, wenn der konjunkturelle Aufschwung mit einem Ansteigen der Aussenhandelsbeziehungen einhergeht.

Leider hat die Binnenschifffahrt unter Wettbewerbsverzerrungen zu leiden. Für sich genommen darf sie als überaus kostengünstig gelten. Sie muss die Frage nach der Kostenwahrheit bestimmt nicht fürchten.



Import und Export – rund ein Sechstel über den Rhein.



auf einer langen Strecke verbindet der Rhein das Binnenland Schweiz mit der Nordsee. Seit 1992 erreicht die Rheinschifffahrt über den Main-Donau-Kanal sogar Ungarn und Südosteuropa.

Von Münster zu Münster.

In Strassburg liegt der mittlere Rheinwasserspiegel rund 110 Meter tiefer als in Basel. Wer beim Basler Münster dem Rhein entlang spaziert, bewegt sich auf gleicher Höhe wie eine Person, die auf dem Strassburger Münster das obere Ende der Turmtreppe erklommen hat.

Von Rheinfelden bis Rotterdam sind es auf dem Wasser 850 Kilometer. Auf diesem langen Weg zur Nordsee sind zwölf Staustufen zu bewältigen. Mit Ausnahme von Augst weist jede Staustufe eine Schleuse mit zwei Kammern auf. Durch Füllen oder Leeren wird das Schiff mit dem Wasserspiegel gehoben oder gesenkt. Die modernen, bis 135 Meter langen Frachtschiffe, ja sogar die bis 185 Meter langen Schubverbände finden darin Platz.

Verkehrspolitik mit Umsicht:



Ausbau bei Kembs.

Kembs wies als erste und zugleich älteste Staustufe unterhalb Basels neben einer Schleusenammer von 180 Metern auch eine von nur 90 Metern Länge auf. Mit der Inbetriebnahme 1999 der auf 190 Meter verlängerten Kammer wurde ein wesentlicher Engpass beseitigt. Gleichzeitig wurden die Schleusenammern modernisiert. Die Schweiz übernahm 60 Prozent der Gesamtkosten von rund 50 Millionen Franken.

Die Binnenschifffahrt erweist sich als Multitalent.

Die Rheinflotte weist genügend Kapazität auf, um ein wachsendes Verkehrsvolumen bewältigen zu können. Die Rheinschiffe sind ausserdem ideale Partner der Bahnen. Der kombinierte Verkehr sorgt für Effizienz und für Schonung der Umwelt. Dabei kommen vor allem Container zum Einsatz. Deren Umschlag wächst Jahr für Jahr. Kombiniertes Verkehr bedeutet natürlich mehr, nämlich auch den problemlosen Wechsel auf die Bahn und damit die Alpentransversale.

Kombinierter Verkehr.

Die Rheinhäfen beider Basel zeigen, dass sich die Binnenschifffahrt für multifunktionale Einsätze eignet. Der kombinierte Verkehr kann dabei auf unterschiedliche Weise realisiert werden: Die La-

dung kann, wie im Falle des beliebten Containerverkehrs, im Transportgefäss bleiben, oder sie wechselt das Transportmittel. Lastwagen, Wechselaufbauten, Sattelaufleger – alle können auf Rheinschiffen transportiert werden.





Ständige Delegation.

Eine ständige Delegation vertritt die Interessen der Schweiz in der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt. Die Mitglieder werden vom Bundesrat ernannt. Die Delegation wird von einem Botschafter als Vertreter des Departements für auswärtige Angelegenheiten (EDA) angeführt. In ihr arbeiten Vertreter des Bundes, der Basler Häfen und der Schifffahrtsunternehmen zusammen. Der Delegation steht ein zwölfköpfiges Expertenteam zur Seite.



Die Schweiz gehört zu Europa. Auf dem Rhein stimmt das ganz besonders. Seit 1920 gehört die Schweiz der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR) an. Dort kann sie mitentscheiden, gleichberechtigt mit den andern Mitgliedstaaten: den Niederlanden, Belgien, Deutschland und Frankreich.

Die Zentralkommission mit Sitz in Strassburg ist die älteste noch aktive europäische Organisation überhaupt. Der Wiener Kongress gab 1815 den Anstoss, den europäischen Gedanken auf dem Rhein zu verwirklichen. Vor bald zweihundert Jahren setzte die



Rheinschifffahrt pionierhaft und weitsichtig an zur europäischen Integration. Man lese richtig: Die Schweiz ist Mitglied der ältesten heute noch bestehenden europäischen Organisation.

Eine wichtige Grundlage wurde die revidierte Rheinschifffahrtsakte, die sogenannte «Mannheimer Akte» von 1868/1963. Sie gewährt den ZKR- und den EU-Staaten freie Fahrt. Im ganzen Rheinstromgebiet und teilweise sogar darüber hinaus geniesst die Schweiz volle Verkehrsrechte.



Europäische Integration auf dem Rhein –

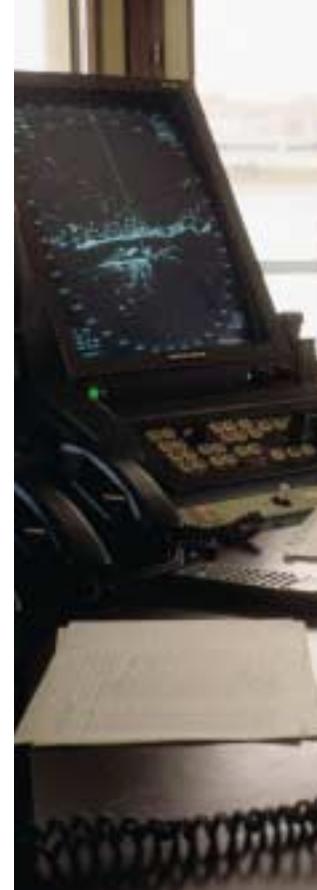
die Schweiz ist dabei.



Sicherheit wird auf dem Rhein nicht dem Zufall überlassen. Deshalb werden bestimmte Schiffe (zum Beispiel Gefahrgutschiffe, Schubverbände) regelrecht verfolgt. Diese Schiffe haben den Revierzentralen jeweils eine Reihe von Daten zu liefern, unter anderem über die Ladung und das Reiseziel.

Die Angaben werden entsprechend der Fahrt des Schiffes von Revierzentrale zu Revierzentrale weitergeleitet. Mit Hilfe dieses vernetzten «Melde- und Informationssystem in der Binnenschifffahrt» (MIB) kann im Unglücksfall sofort agiert sowie der Rettungsdienst aufgeboden und informiert werden.

Die Schiffe werden dem hohen Sicherheitsstandard zuliebe regelrecht «verfolgt».



Dieser Dienst für die rasche und zielgerichtete Intervention bei Unfällen steht keinem anderen Verkehrsträger zur Verfügung. Ausserdem können mit dem «Nautischen Informationsfunk» (NIF) allgemeine sicherheitsrelevante Nachrichten (Baustellen, Wasserstand, usw.) verbreitet und auch Notrufe entgegengenommen werden.

Die Binnenschifffahrt gehört zu den sichersten Verkehrssystemen. Mit ein Grund dazu sind strenge sicherheitsbezogene Regelungen, welchen die Rheinschifffahrt unterliegt. Die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR), der auch die Schweiz angehört, erlässt diese polizeilichen und technischen Sicherheitsvorschriften.

Stichwort «Bilge».

In der «Bilge», unter dem begehbaren Boden im Maschinenraum, sammeln sich Wasser und Altöl von den Motoren an. Damit dieses Bilgenwasser keine Brände und Verschmutzungen auslösen kann, wird es abgepumpt. Dies übernehmen auf dem Rhein die Bilgenentölungsboote, in Basel das «Bibo Regio» – eine Dienstleistung zur Förderung der Sicherheit und des Umweltschutzes.





für das Auge bietet die Rheinschifffahrt sehr viel. Und wie ist es mit dem Ohr? Der Transport auf dem Wasser ist ein fast lautloses Geschäft. Die Lärmbelastung durch die Schifffahrt ist bedeutend geringer als jene durch Strassen- und Bahntransporte.

Ein weiterer Umweltvorteil gründet im tiefen Energieverbrauch. Mit nur 5 Liter Dieselöl befördert ein Rheinschiff eine Tonne Fracht 500 Kilometer weit. Die Bahn fährt mit der entsprechenden Energie nur 300 Kilometer, ein Lastwagen kaum 100 Kilometer weit.

Eine Erfolgsgeschichte.

«Auf der Ebene der Wasserqualität des Rheins bahnt sich unterdessen eine Erfolgsgeschichte an.»

Ernst Ulrich von Weizsäcker
1992

Transporte per Binnenschiff sind ausgesprochen umweltfreundlich. Dieser Aspekt gewinnt angesichts der immer grösseren und intensiveren Verkehrsströme an Bedeutung. Verkehrsträger mit geringer Umweltbelastung weisen in die Zukunft, deshalb verdient der umweltfreundlichste auch die besten Chancen.

Flusskorrekturen, Kraftwerke und Verschmutzung haben dem Rhein zeitweise stark zugesetzt. Seit den Siebzigerjahren wird jedoch dem Schutz des Rheins mehr Beachtung geschenkt. Das Wasser ist merklich sauberer geworden. Die Schweiz arbeitet in der Internationalen Kommission zum Schutze des Rheins (IKSR) aktiv mit, in der Überzeugung, dass Schifffahrt

und Schutz des Rheins einander nicht ausschliessen. Es gilt, den Fluss umwelt- und sozialverträglich zu nutzen. Das kann nur mit gegenseitiger Rücksichtnahme gelingen.



«Lachs 2000».

Der Lachs und andere Fische sollen sich im Rhein wieder wohlfühlen. Zu diesem Zweck hat die Internationale Kommission zum Schutze des Rheins (IKSR) ein Programm «Lachs 2000» entwickelt. Damit werden zahlreiche Flussabschnitte renaturiert und die «Wanderung» der Fische begünstigt, indem Hindernisse umgangen werden.



Aktionsplan «Hochwasser».

Das Rheinwasser soll mehr Ausweichmöglichkeiten erhalten, etwa durch wiederbelebte oder neue Auenlandschaften. Dies bildet einen Teil des Aktionsplanes «Hochwasser», der Überschwemmungsschäden verhindern hilft. Der Aktionsplan beruht auf einem Beschluss der Internationalen Kommission zum Schutze des Rheins (IKSR).

Stille Wasser gründen tief: Die Rheinschifffahrt fährt sehr still und ihr Energieverbrauch

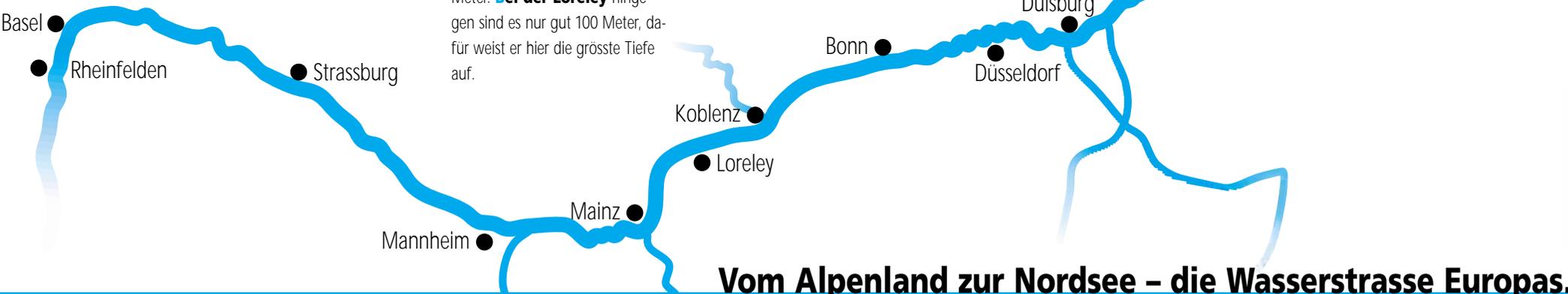
liegt sehr tief.



ben in Tujetsch, am Lai da Tuma beim Oberalppass, entspringt der Rhein. Er misst 1300 Kilometer und durchfließt die Schweiz und vier EU-Staaten, nämlich Österreich, Deutschland, Frankreich und die Niederlan-

de. Sein Endziel ist Rotterdam, wo er in die Nordsee mündet. In der Schweiz ist er auf 21 Kilometern für die internationale Grossschifffahrt befahrbar, zwischen Rheinfelden und Basel.

Bei Mainz macht sich der Rhein recht breit, nämlich bis zu 600 Meter. Bei der Loreley hingegen sind es nur gut 100 Meter, dafür weist er hier die grösste Tiefe auf.



Vom Alpenland zur Nordsee – die Wasserstrasse Europas.

