

Die Rheinschifffahrt: das Mauerblümchen der schweizerischen Verkehrspolitik?

von Christian Furrer

Mit dem Rhein besitzt die Schweiz – von Rheinfeldern bis Rotterdam sind es auf dem Wasser 850 km – einen völkerrechtlich garantierten Zugang zum Meer: die Wasserstrasse Rhein. Seit 1992 erreicht die Rheinschifffahrt über den Main-Donau-Kanal sogar Ungarn und Südosteuropa. Bau und Betrieb der Hafenanlagen sind Sache der Kantone. Der Bund leistet Beiträge an Verbesserungen der Rheinwasserstrasse, auch ausserhalb des schweizerischen Territoriums. In jüngster Zeit war dies der Fall für den Ausbau der Schleuse Kembs. Seit 1988 kann der Bund den kombinierten Verkehr vom Rheintransport auf die Bahn fördern.

Innerhalb des Verkehrssystems gehört die Schifffahrt als konzessionierte Personenschifffahrt zum öffentlichen Verkehr und als Güterschifffahrt zum privaten bzw. Individualverkehr. Die Güterschifffahrt, Stück- und Massengüterverkehr, untersteht somit – wie der Güterverkehr auf der Strasse – der Wirtschaftsfreiheit (Handels- und Gewerbefreiheit).

15 Prozent des gesamten mengenmässigen Aussenhandels der Schweiz werden über die Rheinhäfen beider Basel abgewickelt. Der jährliche Mineralöl-Verbrauch der Schweiz wird zu 30 – 40 Prozent durch Lieferungen über die Rheinhäfen abgedeckt. Der Anteil des Schienenverkehrs in diesem Marktsegment liegt mit 20 Prozent vergleichsweise niedrig. Als Referent stosse ich mit Informationen über die Rheinschifffahrt oder die Binnenschifffahrt regelmässig auf ungläubiges Staunen. Dass die Binnenschifffahrt zu den volkswirtschaftlich wichtigen Verkehrsträgern gehört, ist in der politischen Öffentlichkeit und im Bundesparlament weit gehend unbekannt. Dass Basel ein grosser, funktionierender Verkehrsknotenpunkt ist und bei der Transportlogistik eine hohe Kompetenz aufweist, wird in der Verkehrspolitik nicht sichtbar.

Fazit: Die Rheinschifffahrt ist das Mauerblümchen der schweizerischen Verkehrspolitik, ein schönes Pflänzchen, das im Verborgenen blüht.

Die Rheinhäfen beider Basel erreichen mit ihren Anlagen und den rund 1,3 Mio. m² Terrain ein Umschlagspotenzial von gegen 15 Mio. Tonnen Gütern pro Jahr. Im Jahre 2002 bewegte sich die Rheinschifffahrt konjunkturbedingt in schwierigem Fahrwasser: 8,2 Mio. Tonnen Güter wurden in den Rheinhäfen wasserseitig gelöscht oder geladen. Es bestehen also beträchtliche Kapazitätsreserven und es ist ein beachtliches Entwicklungspotenzial vorhanden.

Wird der Verkehrsträger Binnenschifffahrt mit erheblichen Wachstumsraten in der Zukunft rechnen können? Ein Aufwärtstrend zeichnet sich beim Containerverkehr ab. In den baselstädtischen Häfen befinden sich die beiden grössten und effizientesten Containerterminals der Schweiz. In der Tat liegt eine Chance darin, die Rheinhäfen beider Basel zu einer eigentlichen Drehscheibe für den kombinierten Verkehr Wasser – Schiene – Strasse werden zu lassen.

Die Freiheit der Schifffahrt auf dem Rhein wird von der Mannheimer Akte vom 17. Oktober 1868 garantiert. Die Schweiz ist seit 1920 Vertragspartei. Das Engagement des Bundes zu Gunsten der Binnenschifffahrt besteht heute in erster Linie darin, in der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR) in Strassburg (als auch in bilateralen Kontakten mit anderen Rheinanliegerstaaten) die Rahmenbedingungen für die Rheinschifffahrt mitzugestalten und zu verbessern. Die ZKR ist zwar die älteste noch aktive europäische Organisation, in wirtschaftlichen Fragen macht sich aber immer mehr und immer stärker der Einfluss der Europäischen Kommission in Brüssel bemerkbar, der aus der Zentralkommission Deutschland, Frankreich, die Niederlande und Belgien angehören.

Die Schifffahrt braucht sich nicht vor der Kostenwahrheits-Diskussion zu fürchten, und schon gar nicht vor der Umweltschutz-Diskussion. Denn Lärmbelastung, spezifischer Energieverbrauch und auch Sicherheitsvorschriften schneiden im Vergleich mit anderen Verkehrsträgern deutlich günstiger ab. Im Lichte dieser Kriterien ist die Rheinschifffahrt in einer guten Ausgangslage. Grenzen ergeben sich aus der Bindung an das Wasserstrassen-Netz und den Transportgeschwindigkeiten. Zudem sind nicht alle Güter gleich für Schiffstransport geeignet.

Damit der Güterverkehr in Zukunft nachhaltig, d.h. möglichst umweltschonend, energie- und raumsparend sowie wirtschaftlich bewältigt werden kann, sind die Vorteile der Rheinschifffahrt vermehrt zu nutzen. Auf den Autobahnen und vor den Alpenübergängen stauen sich die ausländischen Lastwagen. Diese Entwicklung könnte in den nächsten Jahren andauern. Die Rheinschifffahrt mit ihren freien Kapazitäten könnte – mindestens auf der nördlichen Zufahrt zu unserem Land – einen nassen Ausweg aus dem Engpass anbieten.

Im Jahre 2007 werden die ersten Züge durch den 36 km langen Lötschberg-Basistunnel fahren, im Jahre 2014 wird der Gotthard-Basistunnel in Betrieb gehen. Diese Transitachsen werden, ebenso wie der künftige Volksentscheid über eine zweite Röhre für den Gotthard-Strassentunnel, den Güterverkehr in Europa beeinflussen. Wäre es nicht an der Zeit, eine Zukunftsstrategie für die schweizerische Binnenschifffahrt zu entwickeln?

Was insbesondere Not tut, ist ein besserer Einbezug der Rheinschifffahrt in die Verkehrspolitik des Bundes. Es gilt, die Rheinschifffahrt aus ihrem Mauerblümchendasein herauszuführen.