

# 1. Volkswirtschaftliche Bedeutung

## Verkehrs- und Umschlagsleistungen

Trotz wesentlichen Marktanteilsverlusten in den letzten zwei Jahrzehnten werden nach wie vor **rund 15 % des gesamten Schweizerischen Aussenhandels** über die Rheinhäfen beider Basel abgewickelt. Die absoluten Verkehrsmengen sind nicht zurückgegangen

### Gesamtverkehr (Import/Export - Transit)

im Schnitt der  
letzten Jahre:

**8 - 9 Mio Tonnen**

davon rund	4,5 Mio	Tonnen Flüssiggüter
	1-1,2 Mio	Tonnen Metalle
	0,5 Mio	Tonnen Getreide/Futtermittel
	0,5 Mio	Tonnen feste Brennstoffe

### Containerumschlag 2001:

wasserseitig	70 000 Containereinheiten TEU	<b>mit steigendem Trend</b>
Bahn/Strasse/Wasser total	150 000 Containereinheiten TEU	

### Transportleistung der Binnenschifffahrt für die Schweiz

**rund 5 Milliarden Tonnenkilometer**  
dies entspricht rund 50% der von den SBB  
2001 total erbrachten Güterverkehrsleistung  
von 10,5 Mia Tonnenkilometer.

### PRO MEMORIA:

In den EU-Ländern werden **440 Mio Tonnen** mit einer Verkehrsleistung von **105 Mia Tonnenkilometern** durch die Binnenschifffahrt abgewickelt. Davon entfallen **220 Mio Tonnen** auf den grenzüberschreitenden Verkehr, was seinerseits **46%** am internationalen Verkehr aller Verkehrsträger ausmacht.

## **Freie Transportkapazitäten der Binnenschifffahrt**

Angesichts des zu erwartenden Güterwachstums infolge des liberalisierten EU-Binnenmarktes und des dadurch drohenden "Verkehrsinfarktes" präsentiert sich die Rheinschifffahrt mit ihren freien Kapazitäten als leistungsfähige Alternative.

### ***Übersicht über die die Rheinschifffahrtskapazitäten bestimmenden Parameter:***

- **Die Flusskapazität** ist mit dem gegenwärtigen Verkehrsaufkommen auf dem gesamten Rhein zu **knapp 50 % ausgelastet**. Entsprechende Beweise wurden im Rahmen von statistischen Beobachtungsreihen über die zeitlich stark schwankenden Schifffbewegungen erbracht.
- In der **Rheinschifffahrtsflotte** sind gegenwärtig **generell Überkapazitäten** ausgewiesen, die im Falle einer Verkehrsverlagerung unmittelbar wieder genutzt werden könnten. Im Rahmen der Abwrackaktion werden veraltete Kapazitäten abgebaut. Dank prohibitiver Massnahmen wird der Zugang von Neukapazitäten durch die Neu-für-Altregelung gesteuert. Eine rasche Modernisierung und Kapazitätserweiterung der Rheinflotte könnte jederzeit - alleine durch Aufhebung der Neu-für-Altregel - in Gang gesetzt werden und würde die öffentliche Hand finanziell nicht belasten.
- Die Kapazitäten der **Häfen beider Basel** sind mit den gegenwärtig **9 Mio Tonnen nicht voll ausgelastet** und könnten mit geeigneten Infrastrukturmassnahmen mit relativ geringem finanziellem Aufwand wesentlich vergrössert bzw. den qualitativen Anforderungen neuer Verkehrstypen (u.a. Containerverkehr) angepasst werden.

### ***Freie Kapazitäten ohne Investitionsfolgen***

Im Gegensatz zu allen anderen Verkehrsträgern offeriert die Binnenschifffahrt freie Kapazitäten, die nicht mit teuren Investitionen der öffentlichen Hand erkaufte werden müssen. Nicht zu vernachlässigen ist die Entlastung der öffentlichen Hand durch das Engagement der privatrechtlich organisierten Binnenschifffahrt.

### **Frachtersparnisse für die Schweizerische Volkswirtschaft**

Kein Verkehrsträger arbeitet so kostengünstig wie die Rheinschifffahrt. Durch ihre Existenz kommt der Schweizer Konsument in den Genuss beträchtlicher direkter Frachtersparnisse. Zusätzlich resultieren massive indirekte Einsparungen aus der Tatsache, dass die Bahnen parallel zum Rhein gegenüber der Flächenbedienung wesentlich tiefere Frachten verrechnen. Nicht weiter überprüfte Angaben deuten auf direkte Frachtersparnisse von rund 100 Mio Franken bzw. indirekte Einsparungen von rund 500 Mio Franken hin.

## Landesversorgung

Der Rhein ist der einzige Verkehrsweg ausserhalb unserer Grenzen, der keinen fremden Hoheitsrechten unterliegt. Er ist damit ein gleichwertiger Verkehrsweg innerhalb der Verkehrsinfrastruktur im Landesinnern und voll in die verkehrspolitische Planung zu integrieren.

### **Freiheit der Schifffahrt**

Die Rheinschifffahrt ist sowohl in normalen wie in Krisenzeiten ein wertvolles Instrument zur Versorgung der Schweiz. Die Freiheit der Schifffahrt ist völkerrechtlich in der revidierten Rheinschifffahrtsakte (sog. Mannheimerakte) und in diversen Zusatzprotokollen gesichert und hat sich in der Praxis auch bewährt.

## 2. Wirtschaftlichkeit durch kostengünstige Produktion

Kein anderer Verkehrsträger produziert auch nur annähernd so kostengünstig wie die Binnenschifffahrt. Der Selbstkostenvorteil gegenüber anderen Verkehrsträgern ist hauptsächlich dadurch bedingt, dass mit sehr grossen Transportgefässen grosse Gütermengen über lange Transportdistanzen zu wesentlich tieferen Traktionskosten befördert werden können.

### **Einige Kennziffern und Vergleiche, welche diese Tatsache belegen:**

- Ein moderner Schubverband mit 4 Leichtern transportiert rund 10'700 Tonnen; dies entspricht
  - .. bahnseitig dem Einsatz von rund 270 Eisenbahnwagen mit einer Nett Nutzlast von ca. 40 Tonnen pro Wagen
  - .. strassenseitig dem Einsatz von rund 435 Fernlastzügen mit einer Nett Nutzlast von ca. 24,5 Tonnen pro Lastenzug
- Die Lebensdauer von Binnenschiffen übersteigt mit durchschnittlich 50 Jahren jene
  - .. des Eisenbahnrollmaterials mit rund 30 Jahren
  - .. der Strassenfahrzeuge mit rund 10 Jahren
 deutlich. Der Investitionsrhythmus präsentiert sich betriebswirtschaftlich vorteilhafter.
- Um dieselben Transportleistungen wie die Binnenschifffahrt per Bahn und Strasse erbringen zu können, ist ein Vielfaches an Investitionsvolumen nötig. Die jährlichen Kapitalkosten sind in der Binnenschifffahrt entsprechend tiefer und bilden zusammen mit den geringen Betriebskosten die Voraussetzung für ein günstiges Transportangebot.

- Die geringen Betriebskosten resultieren insbesondere aus:
  - .. dem geringen Personalbedarf
  - .. den tiefen Treibstoffkosten dank geringem Energieverbrauch

**Energieverbrauch im Quervergleich**

Anteil der Verkehrsträger	
- Binnenschifffahrt	1.2 %
- Eisenbahnverkehr	3.0 %
- Luftverkehr	10.0 %
- Strassenverkehr	85.8 %

- .. der hohen Nutzleistung

**Zugkraft in Tonnen/PS im Quervergleich**

Anteil der Verkehrsträger	
- Binnenschifffahrt	4.00 t
- Eisenbahn	0.50 t
- Lastwagen	0.15 t

oder anders dargestellt:

**Die Energie aus 5 l Dieselöl reichen für den Transport 1er Tonne:**

Anteil der Verkehrsträger	
- Binnenschifffahrt	500 km weit
- Eisenbahn	333 km weit
- Lastwagen	100 km weit

Alle diese Fakten führen zu folgendem, auf neueren Zahlen aus Deutschland basierenden Kostenvergleich:

**durchschnittliche Kosten in Pfennigen/Tonnenkilometer**

... Schiene	€ 0.059	
... Strasse	€ 0.099	
... Wasser	€ 0.012	entspricht 1/5 der Schienenkosten entspricht 1/8 der Strassenkosten

Es ist unbestritten, dass jede statistische Beweisführung relativ ist und gewisse Rahmenbedingungen hervorhebt oder eben unterdrückt. Eines zeigen die Daten zur vergleichenden Kostenstruktur deutlich:

**Die Binnenschifffahrt produziert am billigsten.**

### 3. Die Binnenschifffahrt: umweltschonend und sicher

Die hohe Nutzleistung und der geringe absolute Energieverbrauch machen die Binnenschifffahrt - neben den positiven Folgen für die Kostenbilanz - zum umweltfreundlichsten Verkehrsträger.

**PRO MEMORIA:**

Rund 65% des Schiffsverkehrs der Häfen beider Basel werden per Bahn - dem Verkehrsträger mit der zweitbesten Ökobilanz - ab- bzw. zugeführt.

In der Kombination dieser beiden Verkehrsträger liegt ein grosses Umweltschutzpotential.

Neueste Untersuchungen belegen eindeutig, dass das moderne Binnenschiff die Wasserqualität kaum beeinträchtigt:

- Die Abgasemissionen sind so gering, dass sie sich nicht negativ auswirken
- Ein vorbildlicher Entsorgungsdienst entlang des ganzen Rheins garantiert einen schonenden Umgang mit der Umwelt zu Wasser wie zu Land:

Beispielhaft - insbesondere in Basel - ist der Bilgenentölerdienst. Spezialboote entsorgen die Schiffe von dem sich im untersten Raum (Bilge) ansammelnden Öl-/Wassergemisch.

**Weitere Aspekte, welche für die Umweltfreundlichkeit der Binnenschifffahrt sprechen:**

- Natürliche Wasserwege bilden die Basisinfrastruktur; der enorme Landverbrauch, der sich für die Erstellung zusätzlicher Kapazitäten für die Schiene und Strasse ergibt, reduziert sich in der Binnenschifffahrt auf ein Minimum und beschränkt sich auf den Bau verkehrstechnisch nötiger Kanäle
- Aus der Kanalisierung von Wasserstrassen und der potentiellen Energie des Fliesswassers resultiert billige und saubere Energie
- Im Gegensatz zu Schiene und Strasse nachgewiesenermassen sehr geringe Lärmemissionen (Verhältnis 1:3)

### **Die Binnenschifffahrt bietet ein hohes Mass an Sicherheit:**

- grosser Sicherheitsabstand zu Wohngebieten
- Verkehrsabwicklung frei von Staus mit positiver Wirkung auf das Unfallrisiko
- hochmoderne Sicherheitstechnik
  - .. im Strom:            Radar, perfekte Kennzeichnung, sichere Landeanlagen
  - .. auf dem Schiff:    Spezialkonstruktionen / Überwachungsgeräte, insbesondere bei  
Gefahrguttransporten; strenge nautische und sicherheits-  
technische Reglementierung durch die Rheinschifffahrtpolizei-  
verordnung, Durchführung strenger regelmässiger behördlicher  
Kontrollen
  - .. zu Land:            permanente Überwachung des Schiffsverkehrs, effiziente Ver-  
kehrsleitsysteme durch Einsatz moderner Kommunikationstechnik

## **4. Das Angebot**

Kein anderer Verkehrsträger ist prädestinierter für den kombinierten Verkehr. Diese Aussage gilt in zweierlei Hinsicht:

### **1. „Gebrochener“ Verkehr im konventionellen Güterbereich:**

Das Binnenschiff ist ideales Transportgefäss für die Überbrückung grosser Gütermengen über lange Distanzen, während die Flächenbedienung im Vor- und Nachlauf auf der Schiene und der Strasse erfolgt

### **2. Kombiniertes Verkehr im engeren Sinn:**

Das Binnenschiff ist ideales Transportgefäss für den Transport von Containern, Wechsellaufbauten, Sattelaufliegern oder gar ganzen Lastwagen

Für die Abwicklung beider Verkehre ist die nötige Infrastruktur vorhanden, und das Gewerbe offeriert kundengerechte, d.h. massgeschneiderte Angebote.

Aus einschlägigen Marktuntersuchungen geht hervor, dass die Unternehmen heute nicht den einzelnen Aspekt einer Leistung für die Transportmittelwahl in den Vordergrund stellen, sondern umfassende Gesamtlogistik fordern. Auch hier weist die Binnenschifffahrt Vorteile auf:

Müssen die anderen Verkehrsträger heute Höchstbeträge in Logistikanlagen investieren, stehen uns mit den Binnenhäfen besteingerichtete multifunktionale Güterverkehrszentren zur Verfügung. Als Bindeglied zwischen Produzent, Verteiler, Veredler und Verbraucher sind die Binnenhäfen zu führenden Verteilzentren herangewachsen, die noch über genügend Kapazitätsreserven verfügen.

In Handel und Industrie distanziert man sich von einer eindimensionalen Definition der Leistungsstärke. Folgende Aspekte haben Priorität:

1. **Zuverlässigkeit**
2. **Konkurrenzfähigkeit**
3. **Qualität(ssicherung)**

**Alles Faktoren, die in der Binnenschifffahrt als Stärken ausgewiesen werden dürfen.**

Und: Die Schifffahrt ist flexibel, richtet ihr Angebot nach den Kundenwünschen und investiert gezielt.

Im Containerverkehr werden terminsichere Liniendienste angeboten, und die Kooperation zwischen Reedereien und Häfen wird vorangetrieben, u.a. auch durch den Einsatz moderner Kommunikationshilfsmittel.

## **FAZIT**

Die Binnenschifffahrt hat Zukunft und eignet sich für den Transport fast aller Güter. Die Containerisierung hat die Schifffahrt wieder zu einer valablen Alternative im Teilladungs- und Stückgutverkehr gemacht.

**Die schweizerische Binnenschifffahrt und die SBB sind seit Einführung der Bahnreform per 1.1.99 ideale Partner, denn**

- **die Schifffahrt konkurrenziert die Schweizer Bahnen nicht und längs des schiffbaren Rheins sind die SBB trotz free access an einem alternativen Transport wie Rhein interessiert.**

## 5. Forderungen

### 5.1 Die Binnenschifffahrt als gleichberechtigter Verkehrsträger in der schweizerischen Verkehrspolitik

Angesichts der grossen gesamtschweizerischen Bedeutung, der Wirtschaftlichkeit und ökologischen Vorteile ist die schweizerische Binnenschifffahrt als gleichberechtigter Verkehrsträger stärker in die verkehrspolitische Planung zu integrieren. Sie wird entsprechend ihrer Bedeutung unterstützt, indem sie vergleichbare Rahmenbedingungen und Förderungsmassnahmen erhält.

### 5.2 Ausschliessliche verkehrswirtschaftliche Nutzung der Rheinhäfen beider Basel, insbesondere auch der baselstädtischen Häfen

5.2.1 Die baselstädtischen Hafenable sind in ihrer Gesamtheit einer verkehrswirtschaftlichen Nutzung vorbehalten.

Zonenplan, Lärmschutzvorschriften, Verkehrs- und andere Planungen sollen diese Gesamtziele unterstützen und langfristig verlässliche Rahmenbedingungen für die Hafengewirtschaft liefern.

5.2.2 Die Nutzung der von den Kantonen zur Verfügung gestellten Hafen- und Hafenbahninfrastruktur ist zu intensivieren. Ökologisch verträgliche Verkehrsträger sind zu stützen, dies gilt insbesondere für den Bahngüterverkehr.

5.2.3 Die im Baurecht abgegebenen Areale müssen einer effizienteren und wertschöpfungsintensiveren **verkehrswirtschaftlichen** Nutzung zugeführt werden.

5.2.4 Die Wettbewerbsfähigkeit der Häfen ist sicherzustellen und auszubauen.

Dieses Ziel ist im Wechselspiel zwischen Rheinschiffahrt/direktion/Rheinhäfen des Kantons Basel-Landschaft und den Hafengewirtschaften anzustreben. Kantonsseitig werden Flächen wettbewerbskonform im Baurecht abgegeben, eine gemässigte Gebührenpolitik verfolgt, eine marktkonforme Grundinfrastruktur zur Verfügung gestellt und zweckmässige Allianzen und Kooperationen mit grenznahen Nachbarhäfen eingegangen.

5.2.5. Die 2000 im Rahmen des Betriebs der Rheinhäfen beider Basel und der schweizerischen Rheinschiffahrt angebotenen 2'943 Arbeitsplätze (davon 1'711 im Hafengewirtschaft; 773 in BS und 938 in BL sowie 1230 Besatzungsmitglieder von vorwiegend in BS registrierten Schiffen) werden als beschäftigungsrelevante Grösse gewichtet und entsprechend gepflegt.