

## **CH\_VB 87.430 vom 13. April 1988**

Bundesverwaltung, 1988-04-13, DE

Quelle: [https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/ch\\_vb\\_87.430](https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/ch_vb_87.430)

FR: CH\_VB 87.430 du 13 avril 1988

IT: CH\_VB 87.430 del 13 aprile 1988

### **Erwägungen**

#### **E. 1**

Ist er bereit, im Sinn von Artikel 10 des Transportgesetzes dafür besorgt zu sein, dass die tarifarischen Vorteile, die ausländischen Bahngesellschaften beispielsweise aus dem Deutsch-Schweizerischen Wagenladungstarif oder aus ähnlichen Vereinbarungen gewährt werden, auch für die sehr umfangreichen Bahntransporte von und nach den Rheinhäfen beider Basel Gültigkeit erlangen?

#### **E. 2**

Nach wie vor erreichen rund 40 Prozent der Einfuhren die Schweiz über Basel, davon etwa ein Drittel via Basler Rheinhäfen. Die Attraktivität dieses Umschlagplatzes muss erhalten bleiben. Ich bitte den Bundesrat daher, dafür besorgt zu sein, dass dem Willen des Parlamentes - man müsste das eigentlich nicht fragen - Nachachtung verschaffen wird und dass die von den eidgenössischen Räten beschlossene Reduktion von 25 auf 10 Tarifkilometer im Bahnverkehr mit den Rheinhäfen beider Basel keine verwaltungsinterne Weginterpretation erfährt, sondern hundertprozentig im Sinne des Parlamentsbeschlusses angewendet wird. Eine totale Abschaffung des reduzierten Tarifzuschlages wäre zudem ins Auge zu fassen. Mit Datum vom 20. November 1987 hat sich die schweizerische Schifffahrtsvereinigung mit konkreten Forderungen im Sinne der Beseitigung von Benachteiligungen der schweizerischen Rheinschifffahrt an den schweizerischen Bundesrat gewandt. Ich ersuche den Bundesrat, den Begehrenkatalog der Schifffahrtsvereinigung im Sinne meiner Ausführungen zu prüfen. Die Zeit drängt. Verbale Zusicherungen allein genügen nicht mehr. Weder-Basel: Die Schweizer Rheinschifffahrt ist in Frage gestellt, und Basel wäre von diesem Verlust besonders betroffen. Die Gründe liegen im stagnierenden oder gar rückläufigen Markt im Massengutverkehr sowie in erster Linie in der für die Schifffahrt ungünstigen Frachtpreisgestaltung der Deutschen Bundesbahn und der Schweizerischen Bundesbahnen. Die schweizerische Rheinschifffahrt steht seit vielen Jahren im härtesten Wettbewerb. Dieser wird jedoch verfälscht durch protektionistische Massnahmen und durch offene und versteckte Beihilfe von Deutschland und Holland, die ihre Schifffahrt mit Investitionsprämien und Steuervorteilen zum Aufbau beträchtlicher Ueberkapazitäten veranlasst haben. Die Deutsche Bundesbahn führt, dank ihrer Milliardensubventionen, einen eigentlichen Verdrängungswettbewerb. Mit der Tarifdiskriminierung soll unter anderem verhindert werden, dass Container per Schiff nach Basel gelangen und von dort via Schiene weiter transportiert werden. Ich will da ein Beispiel nennen. Der Transport eines Containers von Rotterdam nach Mailand kostet gleich viel wie der Transport dieses Containers von Basel nach Mailand. Im ersten Fall sind es 1100 km Distanz und im Fall Basel-Mailand etwa 300 km Distanz. Derart wird die Schifffahrt natürlich diskriminiert, und die Konsequenzen haben wir zu tragen. An diesem Beispiel ist aber auch ersichtlich, wie «gewurstelt» wird, wenn staatliche Unterstützung zur Verfügung steht und wenn die

Defizite von «Papa Staat» unge- schaut übernommen werden. Im Containerverkehr wird die schweizerische Rheinschiffahrt aber auch durch die SBB tarifarisch diskriminiert, was eigentlich gegen unser Wettbe- werbsrecht verstösst. Fazit: Die Schweizer Rheinschiffahrt sieht sich grössten wirtschaftlichen Schwierigkeiten ausgesetzt; sie ist gezwun- gen, laufend Schiffe zu verkaufen, wenn sie überleben will. Ohne Bundeshilfe kann sie die staatliche ausländische Tarif- diskriminierung nicht mehr ertragen. Natürlich würde der Abbau aller protektionistischen Massnahmen und die Rück- kehr zum freien Markt das Problem am schnellsten und am effizientesten lösen. Solche Aktivitäten sind aber vor allem in Deutschland und Holland nicht in Sicht, und bis zu diesem Zeitpunkt muss halt auch bei uns der Rheinschiff- fahrt geholfen werden. Wir haben heute zu entscheiden, ob es einen Sinn hat, weiterhin Schweizer Schiffe auf dem Rhein zirkulieren zu lassen. Ich bin auch der Auffassung von Herrn Wyss, dass die Antwort auf seine Interpellation unbefriedigend ist. Ich stelle daher noch ein paar Fragen, Herr Bundesrat Ogi, und bitte Sie, diesen - wenn es geht - nicht auszuweichen. Frage 1: Welchen Stellenwert hat für den Bundesrat die Rheinschiffahrt? Ich nenne Stichworte: Verkehr, Umweltver- träglichkeit und Landesversorgung. Frage 2: Ist die Rheinschiffahrtspolitik denkbar ohne eigene Flotte? Haben wir dann noch ein Mitentscheidungsrecht und Einfluss in der Zentralkommission für die Rheinschiff- fahrt? Frage 3: Wie beurteilt der Bundesrat diese Entwicklung im Hinblick auf die sich anbahnende europäische Verkehrs- politik? Frage 4: Welche konkreten Massnahmen zieht der Bundes- rat, und wie gedenkt er, weiter vorzugehen? Das Rheinschiffahrtsgewerbe wie auch die Gewerkschaft sind der Auffassung, dass alle erdenklichen Möglichkeiten zur Erhaltung der Rheinschiffahrt ausgeschöpft werden soll- ten. Das Binnenschiff ist das natürlichste Transportmittel; es ist energiesparsam und verkehrssicher. Und es ist umwelt- freundlich, wenn auch meinerseits durchaus zu wünschen wäre, dass einige Schiffe auf dem Rhein weniger Lärm produzieren sollten. Das ist eine Frage der Instandstellung und des Unterhalts. Nach Auffassung der erwähnten Kreise ist die Rheinschiff- fahrt für unser Land unentbehrlich; sie ist auch mit der Region Basel eng verknüpft. Herr Bundesrat, ich lade Sie ein, aus der Reserve herauszu- treten und in diesem Fall für die Rheinschiffahrt und für Basel Stellung zu nehmen. Burckhardt: In der Diskussion um die koordinierte Verkehrs- planung ist die Position der schweizerischen Rheinschiff- fahrt in ihrer Bedeutung für das gesamte Verkehrsaufkom- men der Schweiz nicht zur Geltung gekommen, wahrschein- lich, weil sie sich fast vollständig in ausländischen Gebieten bewegt. Sie ist irgendwie aus dem Bewusstsein der Schwei- zer weitgehend verschwunden. Verschiedene Umstände haben zu krisenhaften Zuständen bei der Rheinschiffahrt geführt. Einer liegt in der scharfen Konkurrenz der Deutschen Bundesbahn, welche sich mit Dumpingpreisen am Markt bewegt, Dumpingpreise, welche letzten Endes vom Staat, d. h. vom Steuerzahler, gedeckt sind. Es besteht zur Zeit bei der Rheinschiffahrt eine strukturelle Ueberkapazität von 20 bis 25 Prozent, ein Frachtzerfall zum Beispiel in der Tankschiffahrt von 17 Franken auf 8 Franken pro Tonne. Die Frage nach den Basler Rheinhäfen im allgemeinen und der Schweizerischen Rheinschiffahrtsgesellschaft im spe- ziellen ist gestellt. Angesichts folgender Tatsachen glaube ich nicht, dass die Eidgenossenschaft dieser Entwicklung gleichgültig oder uninteressiert gegenüberstehen darf: Die Tatsachen sind der völkerrechtlich gesicherte Zugang zum Meer, 9 Millionen Einfuhrgüter per Jahr über den Rhein - das ist ein Fünftel unseres Gesamtimportes - und 4 Millio- nen Mineralprodukte via Rhein - das sind 20 Prozent unse- res Energiebedarfes. Diese beiden Zahlen allein vermögen doch die Bedeutung der Rheinschiffahrt für unsere Wirt- schaft zu illustrieren. Dank günstiger

Rheinschiffahrtsfrachten spart unsere Wirtschaft im weitem zirka 200 Millionen Franken im Jahr an Transportkosten; diese Zahl ist ebenfalls imposant. Und nicht zu vergessen ist die schon erwähnte energiegünstige und umweltfreundliche Transporttechnik des Schiffs. Der Bund hat - mindestens mittel- und langfristig - vitale Interessen an einer gesunden Rheinschiffahrt: so die gerade genannten Vorteile - das Weiterleben schweizerischer Rheinschiffahrtsgesellschaften und ihrer technischen Ausbildungseinrichtungen. Wir wünschen die optimale Nutzung der Argumente: a) leistungsfähige Rheinhäfen im Raum Basel,

Interpellation Wyss Paul 794 N 21 juin 1988 b) konkurrenzfähige Rheinschiffahrt schweizerischer Art in den Transportverhandlungen mit den europäischen Partnern und die Würdigung der geringen Umweltbelastung durch die Rheinschiffahrt. Ich weiss um die Tendenz, die Rheinschiffahrt als «Transportmittel der Vergangenheit» zu bezeichnen. Ich erinnere aber daran, dass in den fünfziger Jahren das Tram von Stadtplanern als «alte Tante» bezeichnet wurde und heute als absolut «junge Dame» überall gefordert ist. Ich unterstütze das Votum Wyss und weise darauf hin, dass das anstehende Problem nur im Rahmen eines europäischen Horizontes, hier der EG, zu lösen ist, vor allem aber mit dem Widerstand gegen die mir unverständlichen Preiskämpfe der notabene stark subventionierten Deutschen Bundesbahn. Die Rheinschiffahrt ist nicht subventioniert, ein Grund mehr, ihr politisch beizustehen und sie nicht als «alte Tante» zu vernachlässigen. Bundesrat Ogi: Herr Weder, ich kann leider nicht aus der Reserve treten. Ich muss einmal mehr feststellen: Die Interpellation datiert vom 4. Juni 1987, und die Antwort des Bundesrates erfolgte am 2. September 1987. Sie kennen die Antwort. Etwas kann ich Ihnen und Herrn Burckhardt heute sagen: Der Verwaltungsrat der Reederei hat den Bundesrat um eine Aussprache gebeten. Eine Delegation des Bundesrates wird sich in einigen Tagen mit den Vertretern der Reederei treffen. Zurzeit kann noch keine neue bundesrätliche Haltung bekanntgeben und deshalb auch nicht zu Ihren vier präzisen Fragen Stellung genommen werden. Geben Sie uns die Chance, zuerst dieses Gespräch mit der Reederei zu führen. Die Krise der Reederei ist für die ganze Schweiz von grosser Bedeutung, weil etwa ein Fünftel des Schweizer Güterumschlages auf dem Rhein stattfindet. Die Krise ist leider nicht neu - das haben die Votanten bestätigt -, weil seit Jahren grosse Ueberkapazitäten bestehen. Die Folge daraus ist ein katastrophaler Preiszerfall: Für Tankschiffe von 18 Franken pro Tonne im Jahre 1987 auf noch 11 Franken im ersten Quartal 1988. Es muss also etwas geschehen. Dessen sind wir uns bewusst. Die Krise ist auch europapolitisch brisant, weil die EG die Rechte der Schweiz an der Rheinschiffahrt und am freien Zugang zum Meer in Frage stellen könnte. Der Abbau macht uns Sorgen, und deshalb wollen wir jetzt das Gespräch führen und die Sache an die Hand nehmen. Das Ziel - so wie ich es heute sehe - muss sein: Erhalten eines leistungsfähigen Gütertransportes auf dem Rhein, auf einer gesunden betrieblichen Basis und mit möglichst grossem schweizerischem Einfluss. Aber etwas möchte ich den Herren Wyss, Burckhardt und Weder zu bedenken geben: Es ist nicht nur ein Problem des Bundes, es ist auch ein Problem der Halbkantone Basel-Landschaft und Basel-Stadt. Diese beiden Kantone müssen auch Hand bieten für eine gute Lösung. Ihre Anliegen habe ich zur Kenntnis genommen. Ich werde sie bei den Gesprächen mit der Reederei einbringen. Präsident: Der Interpellant ist von der Antwort des Bundesrates nicht befriedigt. Schluss der Sitzung um 12.40 Uhr La séance est levée à 12 h 40

Schweizerisches Bundesarchiv, Digitale Amtsdrukschriften Archives fédérales suisses, Publications officielles numérisées Archivio federale svizzero, Pubblicazioni ufficiali

digitali Interpellation Wyss Paul Rheinhäfen beider Basel. Bahntarife Interpellation Wyss Paul Ports rhénans des deux Bâle. Tarifs ferroviaires In Amtliches Bulletin der Bundesversammlung Dans Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale In Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale Jahr 1988 Année Anno Band II Volume Volume Session Sommersession Session Session d'été Sessione Sessione estiva Rat Nationalrat Conseil Conseil national Consiglio Consiglio nazionale Sitzung 11 Séance Seduta Geschäftsnummer 87.430 Numéro d'objet Numero dell'oggetto Datum 21.06.1988 - 08:00 Date Data Seite 791-794 Page Pagina Ref. No 20 016 390 Dieses Dokument wurde digitalisiert durch den Dienst für das Amtliche Bulletin der Bundesversammlung. Ce document a été numérisé par le Service du Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale. Questo documento è stato digitalizzato dal Servizio del Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale.

Export aus OpenCaseLaw (CC0). Verbindlich ist allein der vom erlassenden Gericht veröffentlichte Originaltext. Quellen-URL siehe oben.