

# Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

Suchabfrage	<b>17.04.2024</b>
Thema	<b>Keine Einschränkung</b>
Schlagworte	<b>Rheinschiffahrt</b>
Akteure	<b>Deutschland, Niederlande</b>
Prozesstypen	<b>Keine Einschränkung</b>
Datum	<b>01.01.1990 - 01.01.2020</b>

# Impressum

## Herausgeber

Année Politique Suisse  
Institut für Politikwissenschaft  
Universität Bern  
Fabrikstrasse 8  
CH-3012 Bern  
[www.anneepolitique.swiss](http://www.anneepolitique.swiss)

## Beiträge von

Bieri, Niklaus  
Dupraz, Laure  
Eperon, Lionel

## Bevorzugte Zitierweise

Bieri, Niklaus; Dupraz, Laure; Eperon, Lionel 2024. *Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: Rheinschiffahrt, Deutschland, Niederlande, 1997 - 2017*. Bern: Année Politique Suisse, Institut für Politikwissenschaft, Universität Bern. [www.anneepolitique.swiss](http://www.anneepolitique.swiss), abgerufen am 17.04.2024.

# Inhaltsverzeichnis

<b>Allgemeine Chronik</b>	1
<b>Infrastruktur und Lebensraum</b>	1
Verkehr und Kommunikation	1
Eisenbahn	1
Schifffahrt	1
Umweltschutz	2
Gewässerschutz	2

# Abkürzungsverzeichnis

---

# Allgemeine Chronik

## Infrastruktur und Lebensraum

### Verkehr und Kommunikation

#### Eisenbahn

ANDERES  
DATUM: 15.11.2017  
NIKLAUS BIERI

Am 12. August 2017 hatte sich bei Rastatt DE bei Bauarbeiten an einer Untertunnelung ein Gleis abgesenkt. Der destabilisierte Untergrund führte zu einer **Streckenblockierung bei der Rheintalbahn**, welche Auswirkungen auf den ganzen europäischen Gütertransport hatte. Während Bahnpassagiere auf der betroffenen Strecke mit Bussen um die gesperrte Stelle befördert wurden, fiel der Gütertransport auf der Schiene komplett aus. Von den rund 200 Güterzügen, die jeweils pro Tag auf der betroffenen Strecke unterwegs waren, konnten Anfang September rund 50 über Ausweichstrecken (via Stuttgart oder durch Frankreich) verkehren. Strassentransportfirmen und die Rheinschiffahrt konnten Güter im Volumen von rund 60 Zügen pro Tag aufnehmen, fast die Hälfte des üblichen Gütertransportvolumens konnte jedoch nicht transportiert werden. Der Unterbruch im Güterbahnkorridor zwischen Rotterdam und Genua machte sich vielseitig bemerkbar, so mussten etwa viele Schweizer Firmen auf Rohstoffe warten und Produktionseinbussen verkraften. Die Rheinschiffahrt freute sich über das Wachstum im Auftragsvolumen und führte kurzzeitig gar den 24-Stunden-Betrieb ein, die Anbieter im kombinierten Güterverkehr sorgten sich jedoch um ihren Kundenstamm. Um die Dringlichkeit des Problems für die Schweizer Wirtschaft zu unterstreichen und um ausreichende Ersatzstrecken zu fordern, schrieb Bundesrätin Leuthard an den deutschen Verkehrsminister Dobrindt. Betroffene aus der Wirtschaft äusserten ebenso wie Mitglieder des Bundesparlaments Kritik an Deutschland, in ihren Augen dauerte die Behebung der Panne viel zu lange. Am 1. Oktober konnte der Verkehr auf der Strecke wieder aufgenommen werden – die Deutsche Bahn hatte die im destabilisierten Streckenteil steckende Tunnelbohrmaschine aufgegeben und einbetoniert und so den Untergrund wieder stabilisiert.

In der Antwort auf die Interpellation 17.3765 des Urner Ständerats Dittli (fdp, UR) hielt der Bundesrat im November 2017 fest, es gelte «die internationale Zusammenarbeit auf den europäischen Güterverkehrskorridoren und zwischen den einzelnen Korridoren zu verbessern». Im Nationalrat wollte Fabio Regazzi (cvp, TI) mit seiner Interpellation 17.3746 ebenfalls Auskunft darüber erhalten, wie «ein Rastatt» zukünftig vermieden werden könne und ob der Bundesrat beabsichtige, die Haftungsbestimmungen zu verändern. Der Bundesrat antwortete Mitte November 2017, die «Ausbauten auf den Korridoren müssen priorisiert und vorangetrieben [...] und das grenzüberschreitende Krisenmanagement der Infrastrukturbetreiber und Eisenbahnverkehrsunternehmen verbessert werden». Die Anpassung der Haftungsbestimmungen werde international zu überprüfen sein, der Bundesrat plane, dies auf internationaler Ebene anzusprechen. Zu den gesamtwirtschaftlichen Folgen der Panne in Rastatt für die Schweiz wollte sich der Bundesrat nicht äussern.<sup>1</sup>

#### Schiffahrt

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN  
DATUM: 22.12.1999  
LAURE DUPRAZ

Le Conseil fédéral a transmis au parlement un **message** concernant le **protocole additionnel n° 5 à la Convention révisée pour la navigation du Rhin**. Ce protocole a été signé en avril par les Etats membres de la Commission centrale pour la navigation du Rhin, soit l'Allemagne, la Belgique, la France, les Pays-Bas et la Suisse. La réglementation s'inscrit dans le prolongement des mesures temporaires d'assainissement structurel mises en œuvre entre 1989 et 1999. Le protocole n° 4 qui a introduit ces mesures d'assainissement expirera à fin 1999. Il est apparu nécessaire de prolonger jusqu'en avril 2003 la règle dite du «vieux pour neuf» afin de mettre fin graduellement à l'action d'assainissement structurel. Cette règle oblige les propriétaires de bateaux, avant de mettre en service la nouvelle cale, à détruire un certain volume de l'ancienne ou à payer une contribution assez élevée. L'extinction soudaine de l'obligation de verser une contribution pour toute mise en service de cale supplémentaire se traduirait par une diminution importante du prix d'achat des bateaux, risquant d'inciter les bateliers à accroître à nouveau leur flotte. Les Etats concernés sont tenus chacun de créer et d'administrer un «fonds de la navigation intérieure» alimenté par les contributions spéciales versées par les bateliers. Le protocole entrera en vigueur dès le 1er janvier 2000.

**Aux Chambres, l'objet a été accepté selon la procédure d'urgence lors de la session d'hiver.** L'arrêté approuvant le protocole additionnel et la loi fédérale urgente s'y rapportant ont été acceptés à l'unanimité par les deux conseils. <sup>2</sup>

## Umweltschutz

### Gewässerschutz

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN  
DATUM: 19.12.1997  
LIONEL EPERON

Le gouvernement a obtenu des Chambres fédérales l'autorisation de ratifier la Convention relative à la collecte, au dépôt et à la **réception des déchets survenant en navigation rhénane** et intérieure. Signé en septembre 1996 par les gouvernements allemand, belge, français, hollandais, luxembourgeois et suisse, cet accord consacre l'interdiction de déverser dans le fleuve certains déchets produits à bord des bateaux ou rattachés à la cargaison. Pour pallier à cette pratique fort nuisible du point de vue de la protection des eaux, la convention impose aux Etats contractants d'installer un réseau suffisamment dense de stations de réception pour les trois catégories de déchets distinguées par le traité. Le financement de la récupération, puis de l'élimination de ces divers types de déchets sera assuré selon le principe du pollueur-payeur. En ce qui concerne la Suisse – pour laquelle le champ d'application de la convention recouvre la portion du Rhin comprise entre Bâle et Rheinfelden –, la mise en oeuvre de l'accord ne nécessitera que peu de dispositifs nouveaux compte tenu de l'infrastructure pré-existante dans les ports rhénans des deux Bâle. C'est à l'unanimité que le parlement a habilité le gouvernement à ratifier cet accord. <sup>3</sup>

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN  
DATUM: 23.01.1998  
LAURE DUPRAZ

Le conseiller fédéral Moritz Leuenberger a signé au nom de la Suisse une nouvelle **Convention sur la protection du Rhin**, lors de la douzième Conférence ministérielle sur le Rhin se déroulant à Rotterdam. Des représentants de l'Allemagne, de la France, des Pays-Bas, du Luxembourg et de l'Union européenne ont signé cet accord international. Il insiste sur la renaturalisation des rives et la lutte contre les inondations, et officialise la participation des organisations non gouvernementales aux travaux de coopération internationale. Cette convention remplace l'accord conclu en 1963 par les pays riverains. La Commission internationale pour la protection du Rhin élaborera un programme de développement durable dans le bassin versant, sur la base de cette nouvelle convention. Le programme devra mettre l'accent sur différents points: la sécurité du niveau de l'approvisionnement en eau potable et celle du traitement des eaux usées, la sécurité des installations industrielles, l'entretien des cours libres et des voies navigables. L'intégration et la coopération des mesures relatives à la qualité de l'eau et à la protection en cas d'inondation seront renforcées. Le programme veillera également à l'amélioration de l'écosystème et à la protection de la nappe phréatique. Un management des zones fluviales et une surveillance modernes du Rhin seront mis en place, et les responsabilités civiles et de l'agriculture écologique devront être consolidées. Finalement, un effort particulier sera développé pour améliorer l'information. <sup>4</sup>

1) LZ, TA, 18.8.17; TA, 23.8., 26.8.17; Blick, TA, 6.9.17; BaZ, NZZ, 8.9.17; SGT, 9.9.17; BU, 23.9.17; LZ, TA, 3.10.17

2) BO CE, 1999, p. 1056 ss., 1197 et 1203; BO CN, 1999, p. 2595 ss., 2640 et 2677; FF, 2000, p. 90; RO, 2000, p. 9 ss.; FF, 1999, p. 8449 ss.

3) BO CE, 1997, p. 1125 s.; BO CE, 1997, p. 1375; BO CN, 1997, p. 1651 s.; FF, 1997, 3, p. 349 ss.; FF, 1997, 4, p. 1423

4) Presse du 23.1.98