

Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

Suchabfrage	20.04.2024
Thema	Verkehr und Kommunikation
Schlagworte	Rheinschiffahrt
Akteure	Deutschland
Prozesstypen	Keine Einschränkung
Datum	01.01.1990 - 01.01.2020

Impressum

Herausgeber

Année Politique Suisse
Institut für Politikwissenschaft
Universität Bern
Fabrikstrasse 8
CH-3012 Bern
www.anneepolitique.swiss

Beiträge von

Bieri, Niklaus
Dupraz, Laure

Bevorzugte Zitierweise

Bieri, Niklaus; Dupraz, Laure 2024. *Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: Verkehr und Kommunikation, Rheinschifffahrt, Deutschland, 1999 – 2017*. Bern: Année Politique Suisse, Institut für Politikwissenschaft, Universität Bern. www.anneepolitique.swiss, abgerufen am 20.04.2024.

Inhaltsverzeichnis

Allgemeine Chronik	1
Infrastruktur und Lebensraum	1
Verkehr und Kommunikation	1
Eisenbahn	1
Schifffahrt	1

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 Rheinschifffahrt 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 Rheinschifffahrt 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.¹

Schifffahrt

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. ²

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.