



9.3.2009

---

# Bericht zur Schweizerischen Schifffahrtspolitik

## Ergebnisse des Anhörungsverfahrens

---

Dossier-Nr.: 012.21/2009-03-09/101

### Inhalt

<b>Das Wichtigste in Kürze.....</b>	<b>2</b>
<b>1 Einleitung .....</b>	<b>3</b>
1.1 Ausgangslage und Auftrag.....	3
1.2 Durchführung der Anhörung und angefragte Kreise.....	3
<b>2 Allgemeine Ausrichtung des Berichts.....</b>	<b>4</b>
<b>3 Inhalt des Berichts und einzelne Themen .....</b>	<b>4</b>
<b>3.1 Heutige Situation und Perspektiven .....</b>	<b>4</b>
3.1.1 Rheinschifffahrt .....	4
3.1.2 Binnenschifffahrt in der Schweiz.....	5
3.1.3 Hochseeschifffahrt .....	5
<b>3.2 Zukünftige Schifffahrtspolitik.....</b>	<b>5</b>
3.2.1 Rahmenbedingungen, Schifffahrt im Allgemeinen.....	6
3.2.2 Rheinschifffahrt .....	8
3.2.3 Binnenschifffahrt in der Schweiz.....	8
3.2.4 Hochseeschifffahrt .....	10
<b>Anhang: Teilnehmende an der Anhörung.....</b>	<b>11</b>



## Das Wichtigste in Kürze

- Zwischen dem 16. Juli und dem 15. September 2008 wurde bei den interessierten Kreisen zum *Bericht zur Schweizerischen Schifffahrtspolitik* ein Anhörungsverfahren durchgeführt. Anschliessend folgte am 28. Januar 2009 eine Anhörungskonferenz.
- Insgesamt trafen 45 Stellungnahmen ein; davon waren 30 substantiell (Hälfte der Kantone und 16 wirtschaftliche Organisationen, Berufs- und andere Interessenverbände).
- Der Bericht weckte grosses Interesse. Fast alle Angefragten begrüsst sein Erscheinen. Insbesondere unterstrichen sie seine hohe Qualität, Nützlichkeit und Stichhaltigkeit.
- Die Darstellung der heutigen Situation war nicht Gegenstand spezieller Bemerkungen. Die Perspektiven und die aufgezeigten Entwicklungen wurden als zutreffend erachtet.
- Kritik wurde jedoch zu den Vorschlägen zur zukünftigen Schifffahrtspolitik geäussert. Die Mehrheit der Angefragten bedauert, dass der Bund nicht mehr Ehrgeiz und Willen zeige, die Schifffahrt als Verkehrsträger zu entwickeln. Auch wenn die Angefragten im Allgemeinen den Leitprinzipien mit den Schwerpunkten auf der Rheinschifffahrt und der Hochseeschifffahrt zustimmen, erachten sie die Massnahmen zur Umsetzung jedoch für ungenügend und zu wenig einschneidend. Sie befürworteten eine verstärkte Unterstützung zugunsten des Verkehrsträger Schifffahrt vonseiten der öffentlichen Hand, insbesondere des Bundes.
- Die Basler Kreise (die Kantone beider Basel und Verbände) möchten, dass der Bund sich aus eigenem Antrieb mehr für den Güterverkehr auf dem Rhein engagiert, zum Beispiel durch Finanzhilfen für die Häfen. Letztere sollen als «Häfen von nationaler Bedeutung» behandelt werden. Dieselben Kreise fordern die Gleichbehandlung aller Verkehrsträger und insbesondere, dass die Schifffahrt der Schiene gleichgestellt wird.
- Eine Minderheit bemängelt das Fehlen einer eigentlichen Entwicklungspolitik für die Binnenwasserstrassen und ist dagegen, dass die Schifffahrt in Basel aufhört. Diese Stimmen fordern den Ausbau der Schiffbarkeit des Rheins, der Aare, des Bieler- und des Neuenburgersees, des Genfersees und der Rhone in Richtung Frankreich.
- Eine Minderheit der Kantone verlangt vom Bund eine verstärkte Förderung des regionalen Personen- und Güterverkehrs auf Seen und Flüssen, zum Beispiel über Infrastrukturinvestitionen, Betriebsentschädigungen oder Zollrückerstattungen auf Treibstoffen.
- In Bezug auf die Rheinschifffahrt wird ausserdem verlangt, dass sich der Bund eindeutig auf die Seite der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR) stellt, damit die EU ihren Einfluss nicht auf die Ausgestaltung der international anwendbaren Bestimmungen für die Rheinschifffahrt ausdehnt.
- Die Mehrheit der Angefragten befürwortet die Idee, einen Sachplan Verkehr, Teil Schifffahrt, zu erarbeiten.



Référence du dossier: 012.21/2009-03-24/357

## 1 Einleitung

### 1.1 Ausgangslage und Auftrag

Am 21. März 2007 nahm der Ständerat das Postulat Fetz<sup>1</sup> an, mit dem der Bundesrat beauftragt wird, einen Bericht zur Schifffahrtspolitik vorzulegen. Der Bericht soll neben einer Situationsanalyse Massnahmen zur Ausschöpfung der brachliegenden Transportpotentiale in diesem Bereich enthalten.

Der Bundesrat hat das UVEK beauftragt, einen solchen Bericht auszuarbeiten. Das Bundesamt für Verkehr erstellte einen Berichtsentwurf und schickte ihn im Verlaufe des Sommers 2008 bei den interessierten Kreisen in Anhörung. Die schriftliche Anhörung wurde durch eine Anhörungskonferenz am 28. Januar 2009 ergänzt.

### 1.2 Durchführung der Anhörung und angefragte Kreise

Das schriftliche Anhörungsverfahren wurde am 16. Juli 2008 eröffnet und dauerte bis zum 15. September 2008<sup>2</sup>.

43 Adressaten wurden zur Stellungnahme eingeladen: alle Kantone, die Wirtschaftsverbände, die Branchenverbände sowie andere interessierte Kreise aus dem Bereich der Schifffahrt. Ausserdem wurden 7 Spontanstellungen eingereicht. Insgesamt trafen 45 Stellungnahmen ein.

	Adressaten	Substanzielle Stellung- nahmen	Stellung- nahmen ohne substanziellen Gehalt
Kantone	26	13	13
Berufsverbände und -vereinigungen	9	5	1
Wirtschaftsverbände	2	-	-
Andere Verbände und Institutionen	6	5	1
Unaufgefordert eingegangene Stellungnahmen	-	7	-
<b>Total</b>	<b>43</b>	<b>30</b>	<b>15</b>
<b>Total eingegangene Antworten</b>			<b>45</b>

Diejenigen Kantone und Verbände, die substanzielle Stellungnahmen (Antworten mit Bezug zum Grundinhalt) eingesandt hatten, wurden zu einer Anhörungskonferenz eingeladen. Sie fand am 28. Januar 2009 in Ittigen BE statt. Die Konferenz ermöglichte den Teilnehmenden, ihre Standpunkte erneut darzulegen.

<sup>1</sup> Postulat 06.3541 Fetz

<sup>2</sup> Ursprünglich wurde der 22. August als Frist für den Eingang der Stellungnahmen festgesetzt. Dieses Datum wurde dann aber wegen der Sommerferien auf den 15. September verschoben.



## 2 Allgemeine Ausrichtung des Berichts

Der Bericht weckte grosses Interesse. Fast alle angefragten Kreise begrüßten sein Erscheinen; insbesondere unterstrichen sie seine hohe Qualität, Nützlichkeit und Stichhaltigkeit. Der Bericht erlaube erstmals einen Gesamtüberblick über die Schweizer Schifffahrt und ihre Komplexität und wird als Grundlage für die Festlegung der zukünftigen Schifffahrtspolitik der Schweiz erachtet.

Was die Form des Berichtes betrifft, so wird die Struktur mit der Unterteilung des Berichts in die drei Bereiche Rheinschifffahrt, Binnenschifffahrt und Hochseeschifffahrt von den angefragten Kreisen als geeignet erachtet. Der Grundinhalt – die Beschreibung der gegenwärtigen Lage und die Entwicklungsperspektiven – fand allgemeine Zustimmung und wurde kaum kommentiert.

Die Mehrheit der Angefragten ist jedoch skeptisch, wenn nicht gar enttäuscht über die Vorschläge zur zukünftigen Schweizer Schifffahrtspolitik. Sie erachten die dargelegten Leitprinzipien und Umsetzungsmassnahmen mit Blick auf die erwähnten Perspektiven und Entwicklungspotentiale für ungenügend und zu wenig einschneidend. Eine stärkere finanzielle Unterstützung des Verkehrsträgers Schifffahrt durch die öffentlichen Hand, insbesondere den Bund, wird befürwortet.

## 3 Inhalt des Berichts und einzelne Themen

### 3.1 Heutige Situation und Perspektiven

Dieser Teil des Berichts löste keine grundsätzlichen Einwände aus. Alle Angefragten schätzten die genaue und vollständige Beschreibung der Schweizer Schifffahrt. Der Bericht wird als ausgezeichnete Grundlage für das Ausarbeiten der zukünftigen Schweizer Schifffahrtspolitik gewertet [SVS, LITRA]. Gewünscht werden jedoch einige Präzisierungen und punktuelle Änderungen in Inhalt und Form.

- Beispielsweise sollen die Vorteile der Schifffahrt gegenüber den anderen Verkehrsträgern noch deutlicher hervorgehoben werden. Weiter werden eine Gegenüberstellung der unterschiedlichen Finanzierungen und genauere statistische Angaben zu den Infrastrukturen und der Flotte erwartet [ASNAV, SBSV, SRH, TH].

#### 3.1.1 Rheinschifffahrt

- Die Schweizerischen Rheinhäfen (SRH) sowie die Schweizerische Vereinigung für Schifffahrt und Hafengewirtschaft (SVS) beharren auf der Tatsache, dass die Schifffahrt gegenüber der Bahn die schlechteren Rahmenbedingungen hat. Dies beeinträchtigt die Wettbewerbsfähigkeit des Sektors gegenüber beispielsweise den deutschen und französischen Rheinhäfen. Diese ungleiche Behandlung sollte gemäss diesen Stellungnehmenden im Bericht aufgezeigt werden.
- Die SVS gibt betreffend die internationalen Beziehungen zu bedenken, dass das Konkurrenzverhältnis zwischen der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR) und der Europäischen Union (EU) erhebliche Risiken berge. Der Bericht sollte diese kritische Situation deutlicher darlegen und insbesondere ein klares Bekenntnis der Schweiz zugunsten der ZKR beinhalten [SVS].



Référence du dossier: 012.21/2009-03-24/357

### 3.1.2 Binnenschifffahrt in der Schweiz

- Die schweizerische Binnenschifffahrt werde nur ungenügend behandelt [VöV]. Der Bericht sollte die Bedeutung der Lastschifffahrt und des Fährverkehrs besser darstellen [SBSV, MLSV]. Ausserdem wird die Bedeutung der Binnenschifffahrt vor allem in den Bereichen Tourismus, Freizeit und Sport geortet und weniger im Personen- und Güterverkehr [VöV]. Dies sollte im Bericht klarer umrissen werden.
- Der nautische Berufsverband *Association Suisse Romande des professionnels du nautisme* (ASRPN) fordert vom BAV, dass es eine Gegenüberstellung der verschiedenen Rechtsvorschriften in der Binnenschifffahrt in der Schweiz und der EU anfertigt, sie veröffentlicht und einmal jährlich anpasst.
- Für die Gewerkschaft UNIA ist die unbefriedigende gesetzliche Regulierung der Arbeitsbedingungen (Arbeitszeiten, berufliche Unsicherheit, Aufsichtsbehörden usw.) in der Binnenschifffahrt ausserhalb der Schweiz (Rhein, Donau usw.) nur unzureichend dargestellt.

### 3.1.3 Hochseeschifffahrt

- Die UNIA weist zwar auf die Schwierigkeiten der Arbeitskräftebeschaffung hin, bietet aber keine Vorschläge zu deren Lösung. Dies könne Schwierigkeiten im Krisenfall ergeben, da die Schweiz zwar über 30 Schiffe verfügen würde, aber nicht über die nötigen Besatzungen. Als weiterer Faktor, der die Personalbeschaffung negativ beeinflusse, sei zu erwähnen, dass die Anstellungen befristet sind und somit unbezahlte Perioden nach sich ziehen.

## 3.2 Zukünftige Schifffahrtspolitik

Leitprinzipien und vorgeschlagene Massnahmen	Zustimmung	Teilweise Zustimmung	Ablehnung
	21	29	0
Kantone	AG AI AR BE FR GL GR JU NE OW SH SO TI ZH	BL BS GE LU NW SG SZ TG UR VD VS ZG	-
Berufsverbände und -vereinigungen	CFS SSC SBLSB	VSSR SRH SVS VSSU	-
Wirtschaftsverbände	ES HK-Basel	-	-
Andere Verbände und Institutionen	ASTL KöV	VKS ASNAV SBSV LITRA VWR TH	-
Unaufgefordert eingegangene Stellungnahmen	-	ANNI ASRPN CP JMS MLSV UNIA VöV	-

*Kursiv: Keine Antwort wurde als Zustimmung gewertet.*



Référence du dossier: 012.21/2009-03-24/357

Die Mehrheit der angefragten Kreise stimmt den dargelegten Leitprinzipien zu, das heisst der Konzentration auf die Entwicklung der Rheinschifffahrt und der Hochseeschifffahrt.

Es wird jedoch andererseits das Fehlen einer eigentlichen Schifffahrtspolitik mit greifbareren und ehrgeizigeren Massnahmen bedauert. Auch wenn die Perspektiven und Entwicklungen im Bericht korrekt beschrieben werden, ziehe der Bund daraus doch nicht die notwendigen Schlussfolgerungen. Die vorgeschlagene Politik der Aufrechterhaltung des Status quo sei zu zögerlich und ambitionslos [ASNAV, BL, BS, SRH]. Für diese Stellungnehmenden fehlt der Wille, die Schifffahrt zu einem ernstzunehmenden Gegengewicht gegenüber den anderen Verkehrsträgern auszubauen [SVS].

Eine beträchtliche Minderheit fordert, dass die Binnenschifffahrt mit der Rheinschifffahrt und der Hochseeschifffahrt gleichgestellt wird [GE, VD, VS, ZG, ANNI, ASNAV, CP, TH, VöV]. Die Binnenschifffahrt soll als integrierender Bestandteil in die Leitprinzipien aufgenommen werden und von besonderen Fördermassnahmen profitieren. Diese Minderheit kritisiert auch das Fehlen einer Politik zum Ausbau der Binnenschifffahrtswege und gibt sich nicht damit zufrieden, dass die Schifffahrt in Basel aufhört. Gleichzeitig postulieren einige Kantone einen grösseren Einsatz des Bundes zugunsten des regionalen Personenverkehrs und des Güterverkehrs auf Flüssen und Seen.

Die Schwerpunkte der Bemerkungen, Forderungen und Vorschläge welche im Rahmen der Anhörung gemacht wurden konzentrieren sich grundsätzlich auf die **Rahmenbedingungen** der

- Schifffahrt im Allgemeinen (vgl. 3.2.1);
- Rheinschifffahrt (vgl. 3.2.2);
- Binnenschifffahrt in der Schweiz (vgl. 3.2.3).

Was die Binnenschifffahrt im Besonderen betrifft, haben die Angefragten ausserdem verschiedene Probleme beim Güterverkehr, beim Personenverkehr sowie beim touristischen- und Freizeitverkehr aufgeworfen.

Die folgende detaillierte Betrachtung ist nach diesen Schwerpunkten gegliedert.

### **3.2.1 Rahmenbedingungen, Schifffahrt im Allgemeinen**

#### ***Allgemeine Politik***

- Der Bericht ist sei zurückhaltend abgefasst [VD]. Es fehle eine Vision, eine eigentliche «Schweizer Schifffahrtspolitik» mit einem klaren Engagement des Bundes, begleitet von einem Massnahmenkatalog [SVS]. Man könne sich nicht mit dem Status quo und einer «pragmatischen Politik» zufriedengeben. Im Gegenteil, der Bund müsse seine Absichten klar ausdrücken und strategische Ziele in der Schifffahrt festlegen, die sich an den Bedürfnissen des Landes ausrichten und das brachliegende Potential der Schifffahrt zur Umsetzung der volkswirtschaftlichen und verkehrspolitischen Ziele nutzen [SRH].
- Im Bereich des Güterverkehrs sei die Schifffahrt vollständig in ein trimodales Transportsystem einzubinden [ANNI, ASNAV]. Auch dürfe die Schweiz nicht am Rande der Entwicklungen stehen bleiben, die sich in Europa – beispielsweise mit dem EU-Programm «NAIADES» – abzeichnen. Das setze voraus, dass die Schifffahrt den anderen Verkehrsträgern gleichgestellt werde [SRH, SVS].



Référence du dossier: 012.21/2009-03-24/357

- Die zukünftige Schweizer Schifffahrtspolitik dürfe sich nicht auf die Rheinschifffahrt und die Hochseeschifffahrt beschränken; sondern müsse den Akzent auch auf die Binnenschifffahrt richten [GE, VD, VS, ZG, ANNI, ASNAV, CP, TH, VöV].
- Der Zugang der Schweiz zum Meer solle nicht auf die Rheinwasserstrasse und den Zugang zur Nordsee beschränkt bleiben. Vielmehr sei eine Diversifizierung der Meerzugänge anzustreben und auch ein Anschluss an das Mittelmeer über die Rhone zu erwägen. Frankreich habe die Rhone bereits bis Lyon schiffbar gemacht [TH].
- Die Rahmenbedingungen für Ausbildung und Anstellung für das Personal in der Binnenschifffahrt seien erheblich zu verbessern. Diese Fragestellungen seien in einem institutionellen Rahmen („Dialog der Sozialpartner“ entsprechend bestehender EU-Ausschüsse) zu klären, der in der Schweiz noch nicht existiere. [UNIA].

### ***Internationale Beziehungen***

- Die Schweiz solle ihre Teilnahme in internationalen Organisationen beibehalten, bzw. verstärken [ASNAV].
- Es sei wichtig, dass die laufenden Bestrebungen zur Harmonisierung der Rechtsvorschriften zwischen der Schweiz und der EU (Deregulierung) nicht zu einer Senkung der relativ hohen Schweizer Standards in den Bereichen Sicherheit und Umweltschutz führen [SG, UR].
- Für die SVS ist die Konkurrenzsituation zwischen der ZKR und der EU hinsichtlich der Zuständigkeiten im Bereich der Rheinschifffahrt sehr heikel und birgt Risiken für die Schweiz. Die Schweiz solle sich klar und entschieden zugunsten zur ZKR positionieren. Gleichzeitig ermuntert die SRH zur Teilnahme der Schweiz am EU-Programm «NAIADES».

### ***Finanzierung, öffentliche Beiträge***

- Die Schifffahrt werde nicht gleich wie die anderen Verkehrsträger behandelt. Es gebe bei der Schifffahrt, im Gegensatz zur Bahn, kein Finanzierungskonzept, beispielsweise über Leistungsvereinbarungen [SRH]. Die Abgeltungen für den kombinierten Verkehr brächten eine Wettbewerbsverzerrung mit sich [ASNAV] und es wird erwartet, dass diese Situation korrigiert wird.
- Um die Ungleichbehandlung auszugleichen, wird beispielsweise eine konsequentere Beteiligung der öffentlichen Hand bei der Infrastrukturfinanzierung (Wasserstrassen, Häfen), der Flotte, der Ausbildung usw. gefordert. Neben dieser direkten Investitionshilfe könne eine Ausdehnung des Bürgschaftssystems auf die Rheinschifffahrt und die Binnenschifffahrt ins Auge gefasst werden.

### ***Planung***

- Der Bund wird aufgefordert, einen Sachplan Verkehr, Teil Schifffahrt, auszuarbeiten; er soll die Leitlinien und ein Massnahmenprogramm für die zukünftige Entwicklung in diesem Sektor aufzeigen [GE, NW, VD, VöV, VSSU, VWR].



### 3.2.2 Rheinschifffahrt

- Die beiden Basler Kantone und die Schifffahrtskreise fordern die Gleichbehandlung der Schifffahrt mit den anderen Verkehrsträgern (Schiene und Strasse) [BL, BS, SRH, SVS]. Um dies zu erreichen, müsse der Bund einen besonderen Akzent auf die Rheinschifffahrt legen und diese gegenüber den anderen Verkehrsträgern stärken.
- Absichtserklärungen seien nicht ausreichend. Der Bund müsse die Schifffahrt finanziell unterstützen und zwar nicht über bescheidene indirekte Massnahmen (Abgeltungen an Betreiber) sondern über konkrete Massnahmen wie Direktinvestitionen für Hafeninfrastrukturen, die Flotte, die Wasserstrassen u.ä. [SRH, SVS].
- Ein Ansatz könne sein, das Bürgschaftssystem, wie es bei der Hochseeschifffahrt praktiziert wird, auf die Rheinschifffahrt auszudehnen [ASNAV].
- Die Basler Rheinhäfen seien wegen ihrer volkswirtschaftlichen Bedeutung für die Schweiz als «Häfen von nationaler Bedeutung» zu bezeichnen und vom Bund besonders unterstützt werden [SRH, SVS].
- Der Verkehrsträger Schifffahrt stehe nicht nur in einem Wettbewerbsverhältnis zur Bahn, sondern müsse sich zunehmend auch gegen die anderen Rheinhäfen in Frankreich und Deutschland behaupten. Die Basler Rheinhäfen müssten sich als Umschlagzentrum für das Hinterland (Hinterland-Hubs) positionieren [SRH]. In diesem Zusammenhang würden die finanziellen Kapazitäten zur Entwicklung der Hafeninfrastrukturen eine entscheidende Rolle spielen und ein es sei ein konsequentes Engagement durch die öffentliche Hand nötig [BL, BS].
- Die Schifffarmachung des Rheins ab Rheinfelden flussaufwärts bis zur Aaremündung und bis Weiach sei vorzusehen [SBSV, VWR].
- Die Zulassungskriterien für die Rheinflotte unter Schweizer Flagge müssten gelockert und den grenzüberschreitenden Marktbedingungen angepasst werden [SRH, SVS].
- Die Beschaffung von qualifiziertem Personal erweise sich als schwierig. Um die Rekrutierung zu erleichtern, wird der Bund aufgefordert, u.a. die Ausbildung zu unterstützen (beispielsweise mit Beiträgen an die ausbildenden Unternehmen oder an die Schulkosten) [SVS].

### 3.2.3 Binnenschifffahrt in der Schweiz

Die wichtigsten Aussagen betreffen in erster Linie die Rahmenbedingungen der Schweizer Binnenschifffahrt. In geringerem Ausmass wurden auch Forderungen zu einzelnen Themen wie dem Güterverkehr, Personenverkehr, touristischen und Freizeitverkehr gestellt.

#### **Rahmenbedingungen**

- Wie im Fall der Hochseeschifffahrt und der Rheinschifffahrt verfüge die Binnenschifffahrt in der Schweiz über ein grosses Entwicklungspotential und sollte in der zukünftigen Politik einen wichtigen Platz einnehmen. Sie sollte weiter entwickelt werden und vom Bund unterstützt werden [ANNI, ASNAV, SBSV, CP, GE, TH, VD, VöV, VS, VSSU, ZG]. Der Bund könnte sich zum Beispiel mit Investitionshilfen in die Flotte und die Infrastruktur beteiligen [VSSU].



Référence du dossier: 012.21/2009-03-24/357

- Die Verbände [ANNI, ASNAV, SBSV, VWR, TH] fordern insbesondere den konsequenten Ausbau der Wasserstrassen. Neben dem Ausbau des Rheins ab Rheinfelden flussaufwärts bis zur Aaremündung soll auch die Wasserstrasse am Jurafuss zwischen Solothurn, Biel, Neuenburg und Yverdon schiffbar gemacht und langfristig auch eine schiffbare Verbindung zwischen Neuenburger- und Genfersee mit einer allfälligen Weiterführung über die Rhone bis nach Lyon erstellt werden [ANNI, ASRPN, TH]. Dieser letzte Punkt knüpfe an die weiter gefasste Problematik der Rhone-Rhein-Verbindung an [ASNAV, CP].
- Die Schifffahrt könne zur Politik der Verlagerung des Güterverkehrs (Massengüter, Erdölprodukte) auf der Ost-West-Achse in der Schweiz beitragen. Die schiffbaren Wasserstrassen könnten auch dazu beitragen, das gesamte Wassersystem zu regulieren (Massnahmen zum Hochwasserschutz).
- Die Attraktivität der Schifffahrt müsse auf günstigen Rahmenbedingungen beruhen; nicht nur bei der Infrastruktur, sondern ebenfalls hinsichtlich der ordnungspolitischen, gesetzlichen und finanziellen Grundlagen. So wird beispielsweise die Befreiung der Lastschifffahrt von der Mineralölsteuer oder die Beseitigung von verwaltungsrechtlichen Hindernissen gefordert (Bewilligungen) [ASNAV, JMS, MLSV, NW, SZ].
- Mehrere Stellungnahmen [NW, VD, VSSU] verlangen die Erarbeitung eines Sachplans Verkehr, Teil Schifffahrt.

### **Güterverkehr**

- Vor dem Hintergrund des Umfangs der beförderten Volumen soll die Lastschifffahrt aufgewertet werden. Sie soll als Alternative zu den überlasteten Landverkehrswegen entwickelt werden [ANNI, MLSV].
- Die öffentliche Hand (Bund und Kantone) soll die Beförderung von Massengütern auf Flüssen und Seewasserstrassen fördern [JMS].

### **Personenverkehr**

- Das Entwicklungspotential der Personenschifffahrt soll im Bericht besser hervorgehoben werden [TG].
- Gewisse Kantone [LU, NW, VD] sowie einige Verbände [ASNAV, VSSU] sind der Ansicht, dass der regelmässige Linienverkehr bei der Personenschifffahrt stärker unterstützt werden sollte, sei dies über Investitionshilfen – beispielsweise für die Erneuerung der Flotte, den Bau und die Renovation der Landestellen – oder über Abgeltungen im Regionalverkehr.
- Im Stadtverkehr verfüge der Pendelverkehr von Ufer zu Ufer über Entwicklungspotential (Entlastung des Agglomerationsverkehrs) und soll durch die öffentliche Hand (Bund und Kantone) gefördert werden [ASNAV, GE, TG].

### **Touristische Schifffahrt**

- Die Schifffahrt auf Seen und Flüssen spiele im touristischen Angebot eine wichtige Rolle. Sie sei besonders für ausländische Gäste äusserst attraktiv. Der Bericht soll die Tatsache besser unterstreichen, dass die Schifffahrt ein wichtiger Leistungserbringer für den schweizerischen Tourismus sei [VöV, VSSU].
- Wegen dieser wichtigen volkswirtschaftlichen Funktion seien die Schifffahrtsunternehmen in der einen oder anderen Form von der öffentlichen Hand zu unterstützen [LITRA, VSSU].



Référence du dossier: 012.21/2009-03-24/357

### **Vergnügungsschifffahrt**

- Um die Vergnügungsschifffahrt in den Grenzgewässern zu erleichtern, sei eine Angleichung der schweizerischen Vorschriften an die europäischen Normen anzustreben [ASRPN, VS], ohne das daraus allerdings eine Absenkung der schweizerischen Umweltstandards resultiere.
- Verschiedene Kantone [SZ, UR, VKS] fordern genauere Aussagen darüber, wie Sport- und Freizeitschiffe in Zukunft behandelt werden sollen, insbesondere bei der Zulassung und der Erteilung von Schiffsführerausweisen.
- Verbände fordern, dass die Zuständigkeit im Bereich der Reglementierung der Vergnügungsschifffahrt im Wesentlichen Sache der Kantone bleibt [CP] und die Reglementierung nicht weiter ausgedehnt wird [ASRPN].

### **3.2.4 Hochseeschifffahrt**

Die im Bericht vorgestellten Perspektiven zur Hochseeschifffahrt werden von allen angefragten Kreisen gutgeheissen.

Ein wichtiger Punkt jedoch wird stark bestritten, nämlich die Idee der Öffnung des schweizerischen Seeschiffregisters für ausländische Gesellschaften [VSSR, VD]. Es bestehe das Risiko, dass die Schweizer Flagge zu einer Billigflagge werde. Dies wäre unter anderem nicht mit der Politik der Landesversorgung vereinbar und würde Probleme mit der europäischen Union schaffen.

Ausserdem weist die UNIA auf einen Gegensatz hin: Einerseits fördere der Bund die Aufrechterhaltung einer Schweizer Hochseeflotte zur Sicherstellung der Landesversorgung über ein Bürgerschaftssystem, bleibe aber andererseits in den Personalfragen – Ausbildung und Arbeitsbedingungen der Schiffsbesatzungen – untätig. Im Krisenfall stehe der Schweiz zwar eine Hochseeflotte zur Verfügung, ohne dass allerdings genügend Besatzungsmitglieder vorhanden wären, um diese Schiffe zu bedienen.



Référence du dossier: 012.21/2009-03-24/357

## **Anhang: Teilnehmende an der Anhörung**

### **Kantone**

AG	Kanton Aargau
AI	Kanton Appenzell i. Rh.
AR	Kanton Appenzell a. Rh.
BE	Kanton Bern
BL	Kanton Basel Land
BS	Kanton Basel Stadt
FR	Kanton Freiburg
GE	Kanton Genf
GL	Kanton Glarus
GR	Kanton Graubünden
JU	Kanton Jura
LU	Kanton Luzern
NE	Kanton Neuenburg
NW	Kanton Nidwald
OW	Kanton Obwald
SG	Kanton St. Gallen
SH	Kanton Schaffhausen
SO	Kanton Solothurn
SZ	Kanton Schwyz
TG	Kanton Thurgau
TI	Kanton Tessin
UR	Kanton Uri
VD	Kanton Waadt
VS	Kanton Wallis
ZG	Kanton Zug
ZH	Kanton Zürich



Référence du dossier: 012.21/2009-03-24/357

### **Berufsverbände und -vereinigungen**

CFS	Cargo Forum Schweiz
KöV	Konferenz der kantonalen Direktoren des öffentlichen Verkehrs
SBLSB	Verein Schweiz. Bagger- und Lastschiffbesitzer
SRH	Schweizerische Rheinhäfen
SSC	Swiss Shippers' Council
SVS	Schweizerische Vereinigung für Schifffahrt und Hafenwirtschaft
VKS	Vereinigung der Schifffahrtsämter
VSSR	Verband Schweizerischer Seereedereien
VSSU	Verband Schweizerischer Schifffahrtsunternehmen

### **Wirtschaftsverbände**

ES	economiesuisse
HK-Basel	Handelskammer beider Basel

### **Andere Verbände und Institutionen**

ASNAV	Association suisse pour la navigation intérieure
ASTL	Association de soutien aux traversiers du Léman
LITRA	Informationsdienst für den öffentlichen Verkehr
SBSV	Schweizerischer Binnenschifffahrtsverband (Sektion Ost-Schweiz)
TH	Transhelvetica AG für eine transhelvetische Wasserstrasse
VWR	Verein für Weiterführung der Rheinschifffahrt

### **Unaufgefordert eingegangene Stellungnahmen**

ANNI	Association neuchâteloise pour la navigation intérieure
ASRPN	Association Suisse Romande des professionnels du nautisme
CP	Centre patronal
JMS	JMS Johann Müller AG
MLSV	Verband der Motorlastschiffbesitzer am Zürichsee und Walensee
UNIA	UNIA Nordwestschweiz
VöV	Verband öffentlicher Verkehr