



Verhandlungen Schweiz-Frankreich über den Ausbau der Schiffahrtsanlagen
Kembs

Aufgrund des Antrags des EDA und des EVED vom 21. Oktober 1992

Aufgrund der Ergebnisse des Mitberichtsverfahrens, wird

beschlossen:

1. Das EDA wird ermächtigt, mit Frankreich und Deutschland (respektive Land Baden-Württemberg) Verhandlungen über den Ausbau der Schiffahrtsanlagen Kembs aufzunehmen. Das EVED und das EDA werden ermächtigt, nach Abschluss der Verhandlungen mit den Kantonen Basel-Stadt und Basel-Land über ihre Beteiligung am Schleusenausbau zu verhandeln.
2. Die in Ziffer 6 enthaltenen Erwägungen gelten als Mandat für die Verhandlungen.
3. Die Verhandlungsdelegation setzt sich wie folgt zusammen:
 - Franz von Däniken, Minister, Vizedirektor in der Direktion für Völkerrecht, EDA
 - Alexander Lässker, Direktor, Bundesamt für Wasserwirtschaft, EVED
 - Richard Chatelain, Chef der Sektion Wasserkräfte und Wasserstrassen, Bundesamt für Wasserwirtschaft, EVED
 - René Hardmeier, Direktor, Rheinschiffahrtsdirektion, Basel



- Urs Haldimann, wissenschaftlicher Adjunkt in der Sektion Verkehr, Direktion für Völkerrecht, EDA
- Christian Dunant, Botschaftsrat, Schweizerische Botschaft, Paris

Als Experte steht der Delegation im weiteren Herr Albert Vogel, bis 28.2.1992 Direktor der Rheinschiffahrtsdirektion Basel, zur Verfügung.

Für getreuen Protokollauszug

Musser Müller

Protokollauszug an:				
<input checked="" type="checkbox"/> ohne / <input type="checkbox"/> mit Beilage				
z.V.	z.K.	Dep.	Anz.	Akten
X		EDA	10	-
		EDI		
	X	EJPD	5	-
		EMD		
	X	EFD	7	-
	X	EVD	5	-
X		EVED	5	-
	X	BK	3	-
	X	EFK	2	-
	X	Fin.Del.	2	-

**Eidgenössisches Departement
für auswärtige Angelegenheiten**

**Eidgenössisches Verkehrs- und
Energiewirtschaftsdepartement**

3003 Bern, 21. Oktober 1992

Antrag

An den Bundesrat

**Verhandlungen Schweiz-Frankreich über den Ausbau der Schiffahrtsanlagen
von Kembs**

1. Ausgangslage

Die Schiffahrtsanlagen von Kembs, wenige Kilometer von Basel entfernt auf französischem Gebiet gelegen, spielen für die schweizerische Rheinschiffahrt eine bedeutende Rolle. Ihre Errichtung vor über 60 Jahren drängte sich auf, weil Frankreich durch den Vertrag von Versailles das Recht erhalten hatte, den natürlichen Fluss des Rheins umzuleiten und ihn für den Betrieb eines Kraftwerks in Dienst zu nehmen. Sowohl die Konzession für den Betrieb des Kraftwerks wie auch die Errichtung der Schiffahrtsanlagen bilden Gegenstand eines im Jahr 1926 abgeschlossenen Abkommens zwischen der Schweiz und Frankreich.

2. Das Problem

Die Schiffahrtsanlagen von Kembs umfassen zwei Schleusenammern, wovon eine 183 m, die andere 97 m lang ist. Im Unterschied dazu weisen alle anderen Schiffahrtsanlagen unterhalb Kembs zwei lange Kammern auf. Diese "Anomalie" von Kembs erklärt sich daraus, dass die Anlage älter ist als alle übrigen und

dass man damals die Schleusungskapazitäten einer grossen und einer kleinen Kammer für genügend erachtete.

Sechzig Jahre nach ihrer Indienstnahme erweisen sich die Schleusen von Kembs heute je länger je mehr als Flaschenhals, der den Ansprüchen einer modernen Binnenschifffahrt in verschiedener Hinsicht nicht mehr genügt:

- Die Installationen sind teilweise veraltet und deshalb vermehrt störungsanfällig.
- Die heutigen Flotten nehmen mehr und mehr Schiffe mit einer Gesamtlänge von 110 m in Dienst, welche nur in der langen Kammer Platz finden.

Es sind diese beiden Faktoren zusammen, welche sich nachteilig auf die schweizerische Rheinschifffahrt auswirken. Das Risiko, bei Unterhaltsarbeiten oder bei Störungen nicht mehr durch die lange Kammer fahren zu können, veranlasst sie, entgegen dem allgemeinen Trend auf die Anschaffung von wirtschaftlicheren, 110 m langen Schiffen zu verzichten, womit sie gegenüber den ausländischen Reedereien, welche auf den Verkehr nach Basel nicht angewiesen sind, einen Wettbewerbsnachteil erleidet. Dasselbe gilt auch für ihr Verhältnis zu den Bahnen, ihrer härtesten Konkurrenz.

Ein störungsfreier, leistungsfähiger Schleusenbetrieb in Kembs ist nicht nur für die konventionellen, sondern auch und vor allem für die Container-Transporte von Bedeutung. Diese spielen auch in der Rheinschifffahrt eine zunehmend wichtigere Rolle und verzeichnen seit einiger Zeit auffallend hohe Wachstumsraten. Diese Entwicklung steht in direktem Zusammenhang mit dem kombinierten Verkehr Schiff/Bahn. Der Container-Verkehr erfolgt nach regelmässigem Fahrplan, was ein einwandfreies, zuverlässiges Funktionieren der Schleusen voraussetzt.

3. Pläne zum Ausbau der Schleusen

Die soeben unter Punkt 2 gemachten Feststellungen wurden auch durch den Technischen Ausschuss der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt bestätigt, der sich in den achtziger Jahren wiederholt mit den Schleusen Kembs befasste.

Anfangs 1990 wandte sich die Schweizerische Schifffahrtsvereinigung an das EDA mit der Bitte, sich zusammen mit Frankreich, auf dessen Gebiet die Anlagen liegen, für eine Behebung des unbefriedigenden Zustandes einzusetzen. In der Folge willigten die zuständigen Behörden Frankreichs in exploratorische Gespräche ein. Anlässlich der ersten Gesprächsrunde im Februar 1991 liessen sie grundsätzliche Gesprächsbereitschaft erkennen und stimmten der Einsetzung einer gemeinsamen Expertengruppe zu.

Diese Expertengruppe, in welcher die Schweiz durch Mitarbeiter des Bundesamtes für Wasserwirtschaft (EVED) sowie der Rheinschiffahrtsdirektion Basel vertreten war, prüfte drei Ausbauvarianten. In ihrem im November 1991 vorgelegten Bericht kam sie zum Schluss, dass aus technischen sowie und vor allem aus finanziellen Gründen die Verlängerung der kleinen Schleuse am besten geeignet wäre, die Probleme zu beseitigen.

Bei ihrer zweiten informellen Gesprächsrunde im April 1992 schlossen sich die Delegationen der Schweiz und Frankreichs den Empfehlungen der Experten an und beschlossen, über die Verlängerung der kleinen Schleusenkammer Kembs offizielle Verhandlungen aufzunehmen.

4. Finanzielle Aspekte

Zu unterscheiden sind zwei Dinge, nämlich

- die Kosten des Projekts
- die Aufteilung der Kosten zwischen der Schweiz und Frankreich.

4.1. Die Projektkosten

Die baulichen Massnahmen umfassen einerseits die eigentliche Verlängerung der kleinen Schleuse samt dazugehörenden Anpassungen an der bestehenden Anlage, andererseits technische Verbesserungen an der grossen Kammer, welche ihre Betriebssicherheit während der zweijährigen Bauzeit an der kleinen Kammer gewährleisten müssen.

Daraus ergibt sich aufgrund einer groben Schätzung (Stand Juli 1991) folgende Kostenübersicht (in Millionen französischer Franken):

	Grosse Schleuse	Kleine Schleuse
1. Verlängerung der kleinen Schleuse		134 MFF
2. Modernisierungs- und Sanierungs- massnahmen	23 MFF	18 MFF
3. Hydraulische Anpassungen (einschliesslich Modell)	<u>19 MFF</u>	<u>6 MFF</u>
Subtotal	42 MFF	158 MFF
<u>Total</u>		<u>200 MFF</u>

Ausgedrückt in Schweizer Franken, ergeben sich somit Gesamtkosten in der Grössenordnung von rund 50 Millionen Franken.

4.2. Kostenverteilung zwischen der Schweiz und Frankreich

Eingehende Abklärungen durch die Direktion für Völkerrecht des EDA haben ergeben, dass sich aufgrund der bestehenden internationalen Verträge (Vertrag von Versailles, Mannheimer Akte, schweizerisch-französisches Uebereinkommen vom 27.8.1926 über die Regelung gewisser Rechtsverhältnisse betreffend die künftige Ableitung des Rheins bei Kembs, Entschliessungen der Rheinzentralkommission) keine Verpflichtung Frankreichs ableiten lässt, die Verlängerung der kleinen Kammer vorzunehmen und diese allein zu finanzieren. Hingegen kommt Frankreich eine gewisse Verantwortung dafür zu, einen Schleusenbetrieb zu gewährleisten, welcher auch den Entwicklungen des Schiffsbaus und des Verkehrs auf dem Rhein Rechnung trägt.

Ihrerseits hat die Schweiz aus wirtschaftlichen und verkehrspolitischen Gründen ein starkes Interesse am Ausbau der Schifffahrtsanlagen Kembs. Oberhalb Kembs befinden sich nur drei grössere Häfen, nämlich Hüningen (Frankreich), Weil (Deutschland) und Basel. Unter diesen sind die Basler Häfen, das Tor der Schweiz zum Rhein und damit zum Meer, bei weitem die bedeutendsten.

Wegen der Schwierigkeiten, objektive Kriterien für den Verteilerschlüssel zu finden, haben die Vertreter der Schweiz anlässlich der informellen Gespräche eine hälftige Kostentragung durch die beiden Staaten vorgeschlagen. Frankreich seinerseits schlug, unter Hinweis auf das Verhältnis zwischen dem Umschlag in den Häfen Hüningen und Basel, einen Verteiler 90 (Schweiz): 10 (Frankreich) vor. Nach langwierigen Diskussionen näherte man sich einer Kostenaufteilung im Verhältnis von $\frac{2}{3}$ (Schweiz): $\frac{1}{3}$ (Frankreich) an.

4.3. Schlussfolgerung

Die Schweiz ist eindeutig stärker am Projekt interessiert als Frankreich. Sie wird folglich einen wesentlichen Teil der Kosten übernehmen müssen. Eine Kostenaufteilung im Verhältnis von $\frac{1}{3}$ (Frankreich): $\frac{2}{3}$ (Schweiz) erscheint unter diesen Umständen gerechtfertigt.

Wegen der Erleichterung, welche der Ausbau der Schifffahrtsanlagen von Kembs auch für die Zufahrt zum deutschen Rheinhafen Weil bedeutet, muss im weiteren abgeklärt werden, ob Deutschland zu einem Kostenbeitrag bereit wäre. Uebertriebene Hoffnungen wären diesbezüglich aber fehl am Platz. Es ist zu berücksichtigen, dass der Umschlag im Hafen Weil sehr gering ist und dass die deutschen Behörden die für den Ausbau der Wasserstrassen verfügbaren Haushaltsmittel fast ausschliesslich für die Entwicklung des Binnenschiffsverkehrs zwischen dem früheren Westdeutschland und der ehemaligen DDR verwenden (insbesondere Anschluss Berlin).

Die Frage einer allfälligen Beteiligung der Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft wird nach Abschluss der Verhandlungen zu entscheiden sein. Was den Kostenbeitrag des Bundes betrifft, so wurde das Projekt im Legislaturfinanzplan 1991 - 1995 angekündigt. Die Ausgaben sind im Finanzplan 1994 - 1996 vorgesehen.

5. Zur Stellung der Rheinschifffahrt in der schweizerischen Verkehrspolitik

Die Rheinschifffahrt ist in den letzten Jahren in den Hintergrund der offiziellen Verkehrspolitik der Schweiz getreten. Es ist auffallend, wie wenig bekannt ihre Transportdienstleistungen zugunsten unseres Landes sind. Das hat verschiedene Gründe. Die Tatsache, dass die Durchführung dieser Transporte weitgehend im Ausland erfolgt, mag ebenso damit zusammenhängen wie die irrümliche Vorstellung, die Transporte kämen nur der Region Basel zugute. Doch die Zahlen sprechen eine andere Sprache. Mengemässig werden rund 15 % des schweizerischen Aussenhandels über den Rhein abgewickelt. Eine besonders starke, auch versorgungspolitisch bedeutsame Stellung hat die Rheinschifffahrt bei der Einfuhr flüssiger Brennstoffe in die Schweiz, und zwar mit einem Anteil zwischen 35 - 40 % der Gesamteinfuhren.

Mit dem Verkehrsleitbild der Schweiz stimmen die Leistungen der Rheinschifffahrt durchaus überein. Sie erfolgen umweltschonend, wirtschaftlich, energie- und raumsparend. Hinsichtlich Energieverbrauch und Eigenwirtschaftlichkeit ist sie jedem anderen Verkehrsträger überlegen. Sie bildet zudem einen wichtigen Bestandteil des koordinierten Verkehrs, als Zubringer und Abnehmer des Bahn- und Strassenverkehrs. So geben die Basler Rheinhäfen pro Jahr rund 1 Mio Tonnen Güter an den Bahntransit ab, was einen namhaften Beitrag des kombinierten Verkehrs Schiff/Bahn zur Bewältigung des internationalen Transitverkehrs durch die Schweiz bedeutet.

Der Ausbau der Schifffahrtsanlagen Kembs muss vor diesem Hintergrund gesehen werden. Er dient der Verbesserung der Rahmenbedingungen, innerhalb derer die Rheinschifffahrt ihre Dienstleistungen erbringt. Zugleich ist er eine Massnahme zur Förderung des internationalen kombinierten Verkehrs, insbesondere der Transportkette Schiff/Bahn.

6. Antrag

Gestützt auf diese Erwägungen beantragen wir Ihnen, das EDA und das EVED zu Verhandlungen mit den Behörden Frankreichs über den Ausbau der Schifffahrtsanlagen Kembs zu ermächtigen.

Die wichtigsten Eckdaten dieser Verhandlungen sind:

- Verlängerung der kleinen Schleusenkammer von 97 m auf 190 m.
- Kostenteilung zwischen der Eidgenossenschaft und Frankreich im Verhältnis 2 : 1.

Ausserdem werden das EDA und das EVED auch mit den deutschen Behörden (Bund und/oder Land Baden-Württemberg) Verhandlungen über eine deutsche Beteiligung am Projekt führen.

Die Ergebnisse der Verhandlungen sollen in einem Staatsvertrag festgehalten werden, den wir Ihnen nach Verhandlungsabschluss zur Genehmigung sowie zwecks Bevollmächtigung zur Unterschrift unterbreiten werden.

Für die Führung der Verhandlungen ist folgende Delegation vorgesehen:

- Franz von Däniken, Minister, Vizedirektor in der Direktion für Völkerrecht, EDA
- Alexander Lässker, Direktor, Bundesamt für Wasserwirtschaft, EVED
- Richard Chatelain, Chef der Sektion Wasserkräfte und Wasserstrassen, Bundesamt für Wasserwirtschaft, EVED
- René Hardmeier, Direktor, Rheinschiffahrtsdirektion, Basel
- Urs Haldimann, wissenschaftlicher Adjunkt in der Sektion Verkehr, Direktion für Völkerrecht, EDA.
- Christian Dunant, Botschaftsrat, Schweizerische Botschaft, Paris

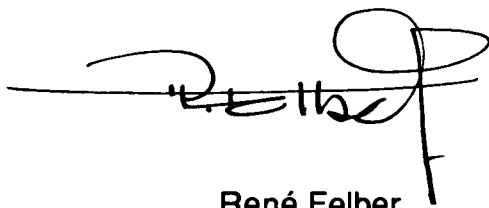
Als Experte steht der Delegation im weiteren Herr Albert Vogel, bis am 28.2.1992 Direktor der Rheinschiffahrtsdirektion Basel, zur Verfügung. Da die Abklärung der technischen und finanziellen Fragen weit fortgeschritten ist, dürften eine, maximal zwei Verhandlungsrunden genügen.

7. **Aemterkonsultation**

Alle interessierten Aemter und Dienststellen sind konsultiert worden und haben ihr Einverständnis mit den geplanten Verhandlungen erteilt.

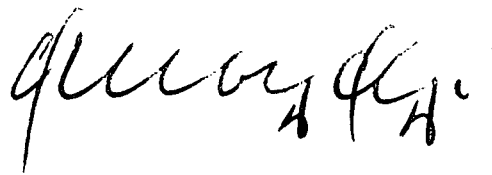
Wir beantragen Ihnen, dem beiliegenden Beschlussesentwurf zuzustimmen.

**Eidgenössisches Departement
Für Auswärtige Angelegenheiten**



René Felber

**Eidgenössisches Verkehrs- und
Energiewirtschaftsdepartement**



Adolf Ogi

Beilagen:

- Entwurf des Beschlussesdispositivs

Zum Mitbericht an:

- EFD
- EVD
- EVED

Protokollauszug:

- | | |
|-----------------|----------------------|
| - Bundeskanzlei | 5 Expl. zur Kenntnis |
| - EDA | 5 Expl. zum Vollzug |
| - EFD | 5 Expl. zur Kenntnis |
| - EVD | 5 Expl. zur Kenntnis |
| - EVED | 5 Expl. zur Kenntnis |

Verhandlungen Schweiz-Frankreich über den Ausbau der Schiffahrtsanlagen Kembs

Aufgrund des Antrags des EDA und es EVED vom 21. Oktober 1992

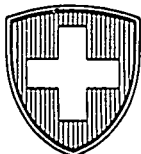
Aufgrund der Ergebnisse des Mitberichtsverfahrens, wird

beschlossen:

1. Das EDA wird ermächtigt, mit Frankreich und Deutschland (respektive Land Baden-Württemberg) Verhandlungen über den Ausbau der Schiffahrtsanlagen Kembs aufzunehmen.
2. Die in Ziffer 6 enthaltenen Erwägungen gelten als Mandat für die Verhandlungen.
3. Die Verhandlungsdelegation setzt sich wie folgt zusammen:
 - Franz von Däniken, Minister, Vizedirektor in der Direktion für Völkerrecht, EDA
 - Alexander Lässker, Direktor, Bundesamt für Wasserwirtschaft, EVED
 - Richard Chatelain, Chef der Sektion Wasserkräfte und Wasserstrassen, Bundesamt für Wasserwirtschaft, EVED
 - René Hardmeier, Direktor, Rheinschiffahrtsdirektion, Basel
 - Urs Haldimann, wissenschaftlicher Adjunkt in der Sektion Verkehr, Direktion für Völkerrecht, EDA
 - Christian Dunant, Botschaftsrat, Schweizerische Botschaft, Paris

Als Experte steht der Delegation im weiteren Herr Albert Vogel, bis am 28.2.1992 Direktor der Rheinschiffahrtsdirektion Basel, zur Verfügung.

Für getreuen Protokollauszug



EIDGENÖSSISCHES FINANZDEPARTEMENT
 DÉPARTEMENT FÉDÉRAL DES FINANCES
 DIPARTIMENTO FEDERALE DELLE FINANZE
 565.40

3003 Bern, den 11. November 1992

An den Bundesrat

**Verhandlungen Schweiz-Frankreich über den Ausbau der
 Schiffsanlagen von Kembs**

Mitbericht

zum Antrag des EVED vom 21. Oktober 1992

Antrag

Das Antragsdispositiv ist wie folgt zu ergänzen:

"Ibis Das EVED wird ermächtigt, nach Abschluss der Verhandlungen mit den Kantonen Basel-Stadt und Basel-Land über ihre Beteiligung am Schleusenausbau zu verhandeln."

Begründung

Der Schleusenausbau kann nur finanziert werden, wenn sich auch Deutschland sowie die Kantone Basel-Stadt und Basel-Land finanziell daran beteiligen. Der auszuhandelnde Kostenteiler bezieht sich also nicht auf die Eidgenossenschaft/Frankreich, sondern auf Frankreich, Deutschland und die Schweiz. Im Finanzplan 1994-96 des Bundes sind für den Schleusenausbau Kembs insgesamt 8,4 Mio enthalten. Angesichts der prekären Finanzlage des Bundes ist dieser Betrag als oberster Plafonds zu betrachten. Geprüft werden müsste allenfalls auch eine Verlängerung der Schleuse auf nur 110m (anstatt 190m). Diese würde wesentlich weniger kosten.

EIDG. FINANZDEPARTEMENT

Stich

0. Stich



EIDGENÖSSISCHES VERKEHRS- UND ENERGIEWIRTSCHAFTSDEPARTEMENT
 DEPARTEMENT FEDERAL DES TRANSPORTS, DES COMMUNICATIONS ET DE L'ENERGIE
 DIPARTIMENTO FEDERALE DEI TRASPORTI, DELLE COMUNICAZIONI E DELLE ENERGIE
 DEPARTAMENT FEDERAL DA TRAFFIC ED ENERGIA

3003 Bern, 13. November 1992

An den Bundesrat

Verhandlungen Schweiz - Frankreich über den Ausbau der Schiffahrtsanlagen Kembs

Stellungnahme

zum Mitbericht des EFD vom 11. November 1992

Wir sind mit der im Mitbericht des EFD beantragten Aenderung einverstanden, sofern folgende Ergänzung berücksichtigt wird: "Das EVED und das EDA werden ermächtigt, ... ". Der Begründung können wir uns jedoch aus folgenden Gründen nicht anschliessen.

Begründung

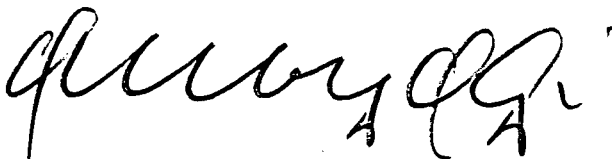
1. Ein Beitrag von Deutschland sowie der Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft an den Schleusenausbau ist ohne Zweifel anzustreben. Er darf jedoch in Anbetracht der Interessen der ganzen Schweiz am Ausbau nicht als Bedingung festgelegt werden.
2. Im Hinblick auf eine rasche Realisierung des dringend notwendigen Ausbaus der Schiffahrtsanlagen sind die notwendigen Modalitäten in einer Vereinbarung zwischen den in erster Linie betroffenen Staaten Schweiz und Frankreich zu regeln. In dieser Vereinbarung soll aber festgehalten werden, dass allfällige Beiträge von Drittstaaten (Deutschland) im Verhältnis des Kostenteilers der Schweiz und Frankreich gutgeschrieben werden.
3. Die Festsetzung eines Plafonds des Bundesbeitrages im heutigen Verfahrensstand ist abzulehnen. Die Ergebnisse der Verhandlungen einerseits mit Frankreich, andererseits mit Deutschland und den Kantonen Basel-Stadt und Basel-Landschaft sind abzuwarten, bevor über die Höhe des Bundesbeitrages entschieden werden

- 2 -

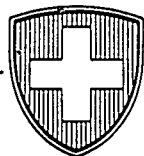
kann. Dabei ist der wirtschaftlichen und verkehrspolitischen Bedeutung der Schifffahrt für die Schweiz Rechnung zu tragen.

4. Wir sind bereit, die Frage einer Verlängerung der kleinen Schleuse auf lediglich 110 m noch einmal zu prüfen. Allerdings sprechen die Ergebnisse unserer bisherigen Abklärungen klar für eine Verlängerung auf 190 m. In diesem Zusammenhang muss festgehalten werden, dass die allfällige Kosteneinsparung nur einen kleinen Teil der Gesamtkosten ausmachen würde.

EIDGENÖSSISCHES VERKEHRS- UND
ENERGIEWIRTSCHAFTSDEPARTEMENT



Adolf Ogi



EIDGENÖSSISCHES FINANZDEPARTEMENT
DÉPARTEMENT FÉDÉRAL DES FINANCES
DIPARTIMENTO FEDERALE DELLE FINANZE

3003 Bern, den 18. November 1992

An den Bundesrat

**Verhandlungen Schweiz-Frankreich über den Ausbau der
Schiffahrtsanlagen Kembs**

Vernehmlassung

zur Stellungnahme des EVED vom 13. November 1992.

Wir sind mit der vorgeschlagenen Änderung unseres Antrages einverstanden, halten im übrigen jedoch an unserer Begründung fest (Beteiligung von Deutschland, Basel-Stadt und Baselland, Einhaltung des finanziellen Plafonds, allenfalls Verlängerung der Schleuse auf nur 110m).

EIDG. FINANZDEPARTEMENT

O. Stich