Die Investitionen des Bundes in die Wasserstrassen-Infrastruktur

Autor(en): **[s.n.]**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Wasser Energie Luft = Eau énergie air = Acqua energia aria**

Band (Jahr): **92 (2000)**

Heft 3-4

PDF erstellt am: **24.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-940260

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

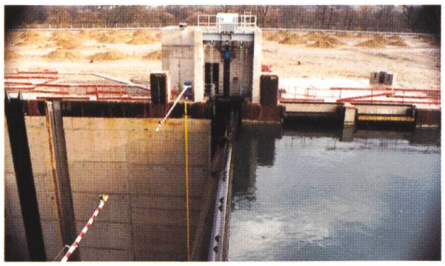
Die Investitionen des Bundes in die Wasserstrassen-Infrastruktur

Anlass zu den folgenden Ausführungen ist der Artikel «Die wirtschaftliche und verkehrspolitische Bedeutung der Rheinhäfen beider Basel» in dieser Zeitschrift (Ausgabe 1/2-2000, S. 35), in welchem festgestellt wird, dass der Bund knapp 10 Mio. Franken in die Verbesserung der Wasserstrasse investiert habe. Aus dem Vergleich dieser Zahl mit den privaten Investitionen von 1,1 Mrd. Franken und den von den Kantonen in die Rheinschifffahrt investierten 180 Mio. Franken – immer seit Beginn dieses Jahrhunderts – leitet der Autor ein «ausserordentliches Verhältnis des Finanzteilers» ab.

Wir möchten im Folgenden die Zahlen über die Investitionen des Bundes präzisieren und noch einige weitere hinzufügen. Der Bund hat in Tat und Wahrheit in die Verbesserung der Wasserstrasse nicht knapp 10 Mio. Franken investiert, sondern etwa 150 Mio. Darin sind die vom Verfasser erwähnten 24 Mio. Franken für die Kembser Schleusen enthalten. Die Kantone haben für die Wasserstrassen-Infrastruktur ca. 50 Mio. Franken aufgewendet, zusammen mit den für die Hafenanlagen aufgewendeten ca. 130 Mio. Franken ergibt dies die vom Verfasser erwähnten 180 Mio. Franken. Das Verhältnis des Finanzteilers erscheint somit nicht so ausserordentlich.

Hingegen bleibt unbestritten, dass der Verkehrsträger Wasserstrasse den Bund und damit den Steuerzahler viel weniger kostet als Strasse und Schiene, obwohl über ihn 15% des mengenmässigen Aussenhandels

Ausfahrt der ersten zwei geschleusten Schiffe «Laufenburg» und «Bern».



Das neue Obertor in geschlossener Stellung. (Fotos: W. Giezendanner)

Das erste talwärts geschleuste Schiff.

und 30 bis 40% des jährlichen Mineralölimportes abgewickelt werden. In der Beantwortung der «Interpellation Hubacher» vom 3. November 1993 (93.3069) wurden die Ausgaben des Bundes zwischen 1967 und 1992 für die Verkehrsträger wie folgt beziffert:

a) für die Rheinschifffahrt	ca. 0,08 Mrd. Fr.
b) für den Nationalstrassenbau	ca. 28,0 Mrd. Fr.
c) für die Bahnen	ca. 26,0 Mrd. Fr.
d) für den Luftverkehr	ca. 3,6 Mrd. Fr.

Die Schifffahrt braucht sich also nicht vor der Kostenwahrheits-Diskussion zu fürchten, aber auch nicht vor der Umweltschutz-Diskussion, denn Lärmbelastung, spezifischer Energieverbrauch und auch Sicherheitsvorschriften schneiden im Vergleich mit andern Verkehrsträgern deutlich günstiger ab.

Das Bestreben der Bundesvertreter sowohl in der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt in Strassburg als auch in bilateralen Kontakten mit andern Rheinanliegerstaaten ist es, die Rahmenbedingungen für die Rheinschifffahrt zu verbessern. Ein wichtiger Teil dieser Bestrebungen war und ist es, bestehende Engpässe der Wasserstrasse beseitigen zu helfen. Dabei wurde schon einiges erreicht, erinnert sei nur an die beiden Verträge mit Deutschland und Frankreich, welche eine wesentliche Verbesserung der Abladeverhältnisse und auch der Fahrrinnenbreite (z.B. Bingerloch) gebracht haben, oder eben in jüngster Zeit den Ausbau der Schleusen Kembs. Aber noch immer hat es einige Engpässe, allerdings weniger einschneidende als früher!

Bundesamt für Wasser und Geologie

Veranstaltungen

Datum/Ort Date/Lieu		Veranstaltung Manifestation	Organisation Information
8.–12.5.2000 (wel 3-4/00)	Lisbon	**Small Hydro 2000**	*Julie Rossiter,* Wilmington Publishing Ltd, Wilmington House, Church Hill, Wilmington, Dartford, Kent, DA2 7EF, UK, telephone 0044 1322 394 706, fax 0044 1322 276 743, E-Mail conferences@wilmington.co.uk.
9.5.2000 (wel 3-4/00)	Steyr	**Forschungsprojekt Uferfiltrat, Nutzung der Filtereffizienz natürlicher Stauraumufer zum Zweck der Trinkwassergewinnung**	*Jutta Lubich,* Gesellschaft für Wasser- u. Abfallwirtschaft GmbH, Marc-Aurel-Strasse 5, A-1010 Wien, Tel. 0043 1 535 57 20 DW 88, Fax 0043 1 532 07 47, E-Mail lubich@oewav.at, www.oewav.at.
9.–10.5.2000	Zürich	**Erfolgsstrategien für den liberalisierten Markt**	Euroforum Handels-Zeitung Konferenz AG, Weinbergstr. 149, CH-8006 Zürich, Telefon 01/361 03 53, Fax 01/361 03 79, E-Mail: anmeldung@euroforum.com, www.euroforum.com