

Geschichte

Die Freiheit der Rheinschifffahrt ist in der revidierten Rheinschiffahrtsakte vom 17. Oktober 1868 – die Mannheimer Akte – festgelegt. Sie gründet auf dem Wiener Friedensvertrag von 1815, der völkerrechtlich verankert hat, was wenige Jahre vorher verwirklicht worden war: Die Freiheit der Rheinschifffahrt. Eine Zwischenstufe stellte die Mainzer Akte von 1831 dar, die dann in der revidierten Fassung von Mannheim die seither nur in Einzelheiten angepasste Form erhielt.

Ein Hauptziel dieses ältesten heute noch gültigen europäischen Vertragswerkes ist, neben anderen, die Freiheit der Schifffahrt. Diese Mannheimer Akte ist unkündbar, wie dies bereits in der Wiener Kongress-Akte vorgesehen worden ist.

Die unterzeichneten Staaten der Mannheimer Akte sind heute Belgien, die Bundesrepublik Deutschland, Frankreich, Grossbritannien, die Niederlande und die Schweiz.



Kursschiff zwischen Augst-Rheinfelden

Im Bundesgesetz über die Nutzbarmachung der Wasserkräfte vom 22.12.1916 also im Wasserrechtsgesetz sind die schiffbaren Gewässerstrecken dokumentiert.

Schiffbar im Sinne dieses Gesetzes ist der Rhein unterhalb von Rheinfelden mit den wesentlichen Hafenstandorten Birsfelden, Birsfelden-Au, Basel-St.Johann und Basel-Kleinhüningen. Die Schiffbarmachung folgender Gewässerstrecken einschliesslich der wesentlichen Hafenstandorte ist vorbehalten:

- a) des Rheins vom Raum Aaremündung bis Rheinfelden
- b) der Rhone vom Genfersee bis zur Landesgrenze. Im übrigen bestimmen die Kantone im Rahmen des Binnenschifffahrtsrechts, in welchem Mass die Gewässer der Schifffahrt offen stehen und welche Anlagen sie dafür bereitstellen oder zulassen.

Für die Schiffbarmachung der Gewässer nach Artikel 24 Absatz 2 erstellt der Bund einen Sachplan nach dem Raumplanungsgesetz. Die raumplanerische Umsetzung erfolgt über den kantonalen Richtplan nach diesem Gesetz. Wasserkraftwerke an den Gewässerstrecken nach Artikel 24 sind so anzulegen, dass die Schiffbarkeit erhalten bleibt oder ausgebaut werden kann, beziehungsweise die spätere Schiffbarmachung der Gewässerstrecke möglich ist. Insbesondere ist der nötige Raum für den Einbau von Anlagen für die Grossschifffahrt freizuhalten.



Rhein Basel bis Bodensee

Im Vertrag zwischen der Schweiz und Deutschland über die Regulierung des Rheins zwischen Strassburg/Kehl und Istein ist im Art. 6 die Hochrheinschiffahrt dokumentiert. Die Schweizerische und die Deutsche Regierung sind darüber einig, dass im Zusammenhang mit der Regulierung des Rheins von Strassburg/Kehl bis Istein die Ausführung des Grossschiffahrtsweges von Basel bis zum Bodensee zu erstreben ist.

Beide Regierungen kommen überein, dass, sobald die wirtschaftlichen Verhältnisse die Ausführung des Unternehmens möglich erscheinen lassen, der Schweizerische Bundesrat mit der Badischen Regierung einen Vertrag abschliessen wird, durch den insbesondere eine angemessene Kostenbeteiligung der Schweiz, die Fristen der Ausführung des Unternehmens und seine technische und administrative Förderung festgesetzt werden.

Um die Erstellung eines Grossschiffahrtsweges zu fördern, sagt der Schweizerische Bundesrat zu:

Die Verhandlungen betreffend der Erteilung neuer Konzessionen für Kraftwerke zwischen Basel und dem Bodensee nach den bisherigen Grundsätzen gemeinsam mit der Badischen Regierung zu führen und möglichst zu beschleunigen.

Die bisher im Interesse der Grossschiffahrt üblich gewordenen Auflagen auch bei Erteilung neuer Konzessionen im Einvernehmen mit der Badischen Regierung zu erlassen.

Dieser Vertrag wurde am 28. März 1929 unterzeichnet.

Um 1930 waren die Binnenschiffahrtspläne ausserordentlich, so waren ein transhelvetischer Schiffahrtskanal Rhein–Aare–Bielersee–Neuenburgersee–Genfersee und ein Projekt für eine Hafenanlage bei Brugg geplant. Diese Pläne versanken in den Fluten der Aare. Das Modell-Relief war aber immerhin noch an der Landesausstellung 1939 in Zürich zu sehen.



Transhelvetischer Schiffahrtskanal Basel–Full–Genf

1963 wurde die Transhelvetica AG gegründet, eine Aktiengesellschaft für eine transhelvetische Wasserstrasse. Der Gedanke zur Schaffung der Gesellschaft Transhelvetica ist in erster Linie aus der Feststellung der Dringlichkeit des Unternehmens hervorgegangen. So z.B. die Jura-Gewässer-Korrekturen. Der Zweck der Gesellschaft ist die Errichtung einer durchgehenden Schiffahrtsstrasse für den Schwerverkehr, die das schweizerische Mittelland durchquert und schliesslich den Rhein mit der Rhone verbindet.



Genfersee mit Rhône bis zur Landesgrenze

Der Verein für Weiterführung der Rheinschifffahrt will sich für die Förderung der Binnenschifffahrt und insbesondere für die Schiffbarmachung des Hochrheins einsetzen.

Das Touristenland Schweiz wäre ohne die Ausflugsmöglichkeiten auf unseren schönen Seen und Fließgewässern um eine bedeutende Attraktion ärmer. Das sollte auch auf dem Hochrhein möglich werden. Rheinschifffahrten sind sauber und leise und schonen die Umwelt. Ausflugsschifffahrten auf dem Hochrhein bringen Erholung und erweitern die Lebensqualität und damit ein Stück Freiheit.



Ausfahrt eines Kurschiffes, Schleuse Augst

Über den Wasserweg können aber auch Flüssiggüter, Metalle, Getreide, Futtermittel, feste Brennstoffe, feste Massengüter, Transportfahrzeuge, Containereinheiten und vieles mehr bis in unser Land und durch unser Land befördert werden.

Die Landesversorgung mit all diesen Gütern wird zusammen mit der Binnenschifffahrt in der Zukunft sichergestellt werden. Die Konkurrenzfähigkeit unserer Wirtschaft und eine günstige Versorgung unserer Bevölkerung wird künftig wichtiger. Die neuen Wirtschaftsstrukturen verlangen in zunehmendem Masse die Verbesserung und Erweiterung unseres Anschlusses an das Europäische Wasserstrassennetz. Die Binnenschifffahrt bekommt Zukunft, und mit der Weiterführung der Rheinschifffahrt öffnet sich das Tor zur Welt.



Einfahrt der MS Bern, Schleuse Augst

Die Nachbarländer beidseits des Rheins, die Planer, die Wirtschaftsverbände, die Umweltschutzverbände, die Politik und auch die Bevölkerung müssen früher oder später entsprechend handeln. Bestehende Vorrechte müssen aufgehoben werden und die Toleranz muss in den Vordergrund rücken. Künftig müssen alle umdenken und miteinander reden, damit die Bedeutung der Hochrheinschifffahrt klar zum Ausdruck kommt. Die Binnenschifffahrt auf dem Hochrhein bis zur Aaremündung, zusammen mit dem Bahn- und Strassentransport, ist die einzige vernünftige Zukunft.

Im gleichen Jahr hat die Aussprache der beidseitigen Behörden mit der Interessengemeinschaft für die Verlängerung der Schleuse Augst-Wyhlen und für die Erhaltung der Rheinschifffahrt bis Rheinfelden und weiteren an der Verlängerung interessierten Kreise sowie den Kraftwerkunternehmen bewirkt, dass die Schleuse Augst-Wyhlen von 85m auf 110m verlängert worden ist.

1993 ist die Verordnung über die Freihaltung von Wasserstrassen in Kraft gesetzt worden. Diese Verordnung gilt für die Schifffahrt für folgende schweizerischen Gewässerstrecken:

- den Rhein von Basel bis Weiach**
- die Aare von der Mündung bis in den Klingnauer Stausee**
- die Rhone von der Landesgrenze bis in den Genfersee**

Seit 1989 ist der Verein für Weiterführung der Rheinschifffahrt aktiv. Korrespondenzen und Gespräche mit dem Bundesrat, mit dem Bundesamt für Wasserwirtschaft, mit Ständeräten und Regierungsräten und weiteren Politikern, mit der Industrie- und Handelskammer Hochrhein-Bodensee, mit den Nachbarländern, verschiedenen Institutionen und interessierten Kreisen sowie Nachbarverbänden waren laufend im Gange. Jährliche Mitgliederversammlungen, Medienmitteilungen, Radiointerviews, Einspracheverfahren und Verhandlungen bei projektierten Brücken- und Kraftwerkneubauten sowie Konzessionsverlängerungen sind Tätigkeiten des Vereins für Weiterführung der Rheinschifffahrt.

Im revidierten Wasserrechtsgesetz von 1996 erstellt der Bund für die Schiffbarmachung der Gewässer nach Art. 24 einen Sachplan nach dem Raumplanungsgesetz. In der parlamentarischen Beratung wurde nach eingehenden Diskussionen festgelegt, dass für die raumplanerische Umsetzung die Kantone und nicht der Bund zuständig sind. Ebenfalls bestimmen die Kantone, in welchem Mass die Gewässer der Schifffahrt offenstehen und welche Anlagen sie dafür bereitstellen. Eine aktive Mitarbeit der betroffenen Kantone ist somit für die Erstellung eines Sachplanes unabdingbar. Bis heute haben sich die Kantone Aargau, Solothurn, Bern und Genf gegen Massnahmen im Hinblick auf eine allfällige Schiffbarmachung des Rheins und der Rhone ausgesprochen. Im Richtplan des Kantons Aargau vom 31. März 2001 ist noch festgehalten, dass aus aargauischer Sicht auf dem Rhein ab Rheinfelden sowie der Aare keine Freihaltestrecken und kein Endhafen im Gebiet Klingnau oder Full zu bezeichnen sind.