

Fehr, von Felten, Fischer-Hägglingen, Friderici Charles, Früh, Giger, Gobet, Gonseth, Graber, Grendelmeier, Gross Andreas, Gysin, Haering Binder, Hämmerle, Herczog, Hess Peter, Hollenstein, Hubacher, Jaeger, Jeanprêtre, Jöri, Keller Anton, Keller Rudolf, Ledergerber, Lepori Bonetti, Leuba, Leuenberger Moritz, Maeder, Maitre, Marti Werner, Maspoli, Matthey, Mauch Rolf, Mauch Ursula, Maurer, Meier Hans, Meier Samuel, Mühlemann, Nabholz, Perey, Philipona, Pidoux, Pini, Poncet, Raggenbass, Robert, Rychen, Scherrer Werner, Schmied Walter, Schnider, Seiler Hanspeter, Sieber, Spielmann, Stamm Judith, Steiger Hans, Steinegger, Steiner Rudolf, Stucky, Suter, Tschopp, Tschuppert Karl, Vollmer, Wanner, Weder Hansjürg, Weyeneth, Wiederkehr, Wyss William, Ziegler Jean, Zisyadis, Zwahlen (104)

Präsident, stimmt nicht – Président, ne vote pas:
Frey Claude (1)

An den Bundesrat – Au Conseil fédéral

94.042

Ausbau der Schleusen Kembs. Vertrag Aménagement des écluses de Kembs. Traité

Botschaft und Beschlussentwurf vom 4. Mai 1994 (BBI III 876)
Message et projet d'arrêté du 4 mai 1994 (FF III 865)

Beschluss des Ständerates vom 29. September 1994
Décision du Conseil des Etats du 29 septembre 1994

Kategorie V, Art. 68 GRN – Catégorie V, art. 68 RCN

Béguelin Michel (S, VD) unterbreitet im Namen der Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen (KVF) den folgenden schriftlichen Bericht:

Die Kembser Schleusenanlagen, wenige Kilometer unterhalb von Basel auf französischem Staatsgebiet gelegen, bilden eine Schwachstelle in der Rheinschiffahrt. Sie sind nicht nur teilweise veraltet und deshalb störungsanfällig, sondern vermögen auch den Ansprüchen der modernen Rheinschiffahrt nicht mehr zu genügen. Während sämtliche Schiffahrtsanlagen unterhalb von Kembs über zwei Schleusenkammern mit je 183 Meter Nutzlänge verfügen, hat die Anlage von Kembs nur eine Schleusenkammer dieser Länge, während die kleinere lediglich 97 Meter lang ist. Um effizient und wirtschaftlich eingesetzt werden zu können, weisen die heutigen Rheinschiffe aber in der Regel eine Länge von 110 Metern auf. Dies hat zur Folge, dass in Kembs die Schiffahrt blockiert ist, wenn die grössere Schleuse ausfällt. Viele Schiffsbetreiber verzichten deshalb auf den Einsatz von Schiffen mit einer Länge von über 95 Metern und erleiden dadurch wirtschaftliche Nachteile.

Da der Containerverkehr in direktem Zusammenhang mit dem kombinierten Verkehr Schiff/Bahn steht, erfolgt er nach regelmässigem Fahrplan und setzt einen uneingeschränkten Schleusenbetrieb voraus. Dies gilt im übrigen auch für den Personenschiffsverkehr.

Hier ist anzumerken, dass jährlich rund 20 000 Schiffe mit einem Frachtvolumen von etwa 10 Millionen Tonnen die Schiffahrtsanlagen Kembs passieren, rund 15 Prozent des schweizerischen Aussenhandels über den Rhein abgewickelt werden und 30 bis 35 Prozent der Gesamteinfuhr flüssiger Brennstoffe ebenfalls auf diesem Weg erfolgen. Die Rheinschiffahrt spielt somit sowohl versorgungspolitisch als auch verkehrspolitisch (Entlastung des Strassen- und Schienenverkehrs) eine wichtige Rolle.

Angesichts der Bedeutung dieser Schiffahrtsanlagen und der Probleme, die sich mit ihrem heutigen Zustand stellen (lange und kostspielige Wartezeiten, Blockierung der Schiffe, Behinderung des fahrplangebundenen Containerverkehrs usw.), nahm die Schweiz im Jahre 1990 mit Frankreich Verhandlungen auf. Man einigte sich auf eine Verlängerung der kleinen Schleusenkammer sowie auf die Modernisierung der Anlagen und auf eine Kostenteilung im Verhältnis 60 Prozent zu Lasten der Schweiz und 40 Prozent zu Lasten Frankreichs. Betrieb, Unterhalt und Erneuerung der ausgebauten Anlagen sind alleinige Aufgabe der Konzessionärin, d. h. der Electricité de France.

Die gesamten Baukosten werden sich auf rund 50 Millionen Schweizerfranken belaufen. Somit beträgt der Kostenanteil für die Schweiz rund 30 Millionen Schweizerfranken (Preisstand 1991); davon werden je 3 Millionen von den Halbkantonen Basel-Stadt und Basel-Landschaft übernommen. Die Bauarbeiten werden voraussichtlich Anfang 1995 aufgenommen und rund vier Jahre dauern.

Das Abkommen zwischen dem Schweizerischen Bundesrat und der Regierung der Republik Frankreich über den Ausbau der Schiffahrtsanlagen von Kembs wurde am 14. März 1994 unterzeichnet.

Erwägungen der Kommission

Die Kommission hat dieses Geschäft an ihrer Sitzung vom 10. Oktober 1994 beraten. Sie ist sich der Bedeutung bewusst, welche diese Anlagen für die Rheinschiffahrt, für die beiden Basel und für die Schweiz hat, und begrüsst das Ergebnis der Verhandlungen.

Sie beantragt eine Änderung an der vom Ständerat verabschiedeten Fassung: In Artikel 2 Absatz 1 wird die allfällige finanzielle Beteiligung des Landes Baden-Württemberg erwähnt. Da dieses Bundesland inzwischen auf jegliche Kostenbeteiligung verzichtet hat, hält es die Kommission für angebracht, diesen überflüssig gewordenen Satz zu streichen.

Béguelin Michel (S, VD) présente au nom de la Commission des transports et des télécommunications (CTT) le rapport écrit suivant:

Les écluses de Kembs qui se situent à quelques kilomètres en aval de Bâle sur territoire français constituent un goulet d'étranglement pour la navigation sur le Rhin: elles sont non seulement vétustes et tombent donc fréquemment en panne, mais elles sont aussi inadaptées aux besoins actuels des bateaux qui naviguent sur le Rhin. En effet, toutes les installations construites ensuite disposent de deux écluses, d'une longueur de 183 mètres environ, alors que Kembs n'en a qu'une de 183 mètres et une autre de 97 mètres. Or, les bateaux modernes, pour être rentables et efficaces, ont en général 110 mètres, ce qui a pour conséquence de bloquer la navigation lorsque la plus grande écluse tombe en panne. Ainsi, nombre d'armateurs renoncent à la mise en service de bateaux dépassant 95 mètres et subissent, par là, des désavantages économiques.

Comme les transports de conteneurs sont en liaison directe avec le trafic combiné bateau/chemin de fer, il se déroule selon un horaire régulier ce qui exige un fonctionnement ininterrompu des écluses et il en va de même pour le transport des voyageurs.

Il faut remarquer que quelque 20 000 bateaux et un volume de 10 millions de tonnes de fret transitent par Kembs chaque année, que 15 pour cent environ du commerce extérieur suisse passent par le Rhin et que 30 à 35 pour cent des carburants liquides importés utilisent également cette voie. La navigation rhénane est donc un élément non négligeable de la politique suisse des transports en déchargeant notamment tant le trafic ferroviaire que routier et joue un rôle important dans le ravitaillement du pays.

Face à l'importance de ces écluses et aux problèmes que leur état actuel pose (attentes longues et coûteuses, blocage des bateaux, entraves du trafic de conteneurs qui obéit à un horaire fixe, etc.), la Suisse a entamé des négociations avec la France, en 1990, qui ont débouché sur un accord visant à l'al-

longement de la petite écluse et la modernisation des installations avec une répartition des coûts de 60 pour cent à la charge de la Suisse et de 40 pour cent à celle de la France. L'exploitation, l'entretien et le renouvellement des installations relèveront uniquement du concessionnaire, en l'occurrence Electricité de France.

Les coûts totaux des travaux se monteront à environ 50 millions de francs suisse, et la part suisse se montera donc à 30 millions de francs (prix 1991), montant auquel les demi-cantons de Bâle-Ville et Bâle-Campagne participeront, à raison de 3 millions de francs chacun. Les travaux devraient débuter au début de l'année 1995 et durer environ quatre ans.

L'Accord international entre la Confédération suisse et la République française relatif à l'aménagement des ouvrages de navigation de Kembs» a été signé le 14 mars 1994.

Considérations de la commission

La commission a traité cet objet lors de sa séance du 10 octobre 1994. Elle est consciente de l'importance de ces écluses pour la navigation fluviale pour les deux Bâle et pour la Suisse en général et salue le résultat des négociations.

Elle propose cependant une modification par rapport à la version adoptée par le Conseil des Etats. En effet, à l'article 2 alinéa 1, la participation financière éventuelle du Land de Bade-Wurtemberg est mentionnée. Comme le Bade-Wurtemberg a entre-temps rejeté toute possibilité de participation financière, la commission estime donc à propos de supprimer ce qui est devenu dès lors superflu.

Antrag der Kommission

Die Kommission beantragt einstimmig und ohne Enthaltungen, den Bundesbeschluss über einen Staatsvertrag mit Frankreich betreffend den Ausbau der Schiffsanlangen Kembs und dessen Finanzierung zu genehmigen.

Proposition de la commission

La commission propose, à l'unanimité et sans abstentions, d'adopter l'arrêté fédéral concernant l'accord international conclu avec la France relatif à l'aménagement des ouvrages de navigation de Kembs et à son financement.

Eintreten wird ohne Gegenantrag beschlossen

L'entrée en matière est décidée sans opposition

Detailberatung – Discussion par articles

Titel und Ingress, Art. 1

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Titre et préambule, art. 1

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Angenommen – Adopté

Art. 2

Antrag der Kommission

Abs. 1

.... Franken bewilligt. (Rest des Absatzes streichen)

Abs. 2

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Art. 2

Proposition de la commission

Al. 1

.... à la charge de la Confédération. (Biffer le reste de l'alinéa)

Al. 2

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Angenommen – Adopté

Art. 3

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Angenommen – Adopté

Namentliche Gesamtabstimmung

Vote sur l'ensemble, par appel nominal

Für Annahme des Entwurfes stimmen – Acceptent le projet:

Allenspach, Aregger, Aubry, Béguelin, Bezzola, Binder, Blocher, Borel François, Borer Roland, Borradori, Bühler Gerold, Bundi, Bürgi, Camponovo, Caspar-Hutter, Cavadini Adriano, Chevallaz, Cincera, Columberg, Comby, Couchepin, David, Deiss, Dettling, Dormann, Dreher, Dünki, Eggenberger, Eggly, Engler, Fankhauser, Fischer-Seengen, Fischer-Sursee, Frey Walter, Friderici Charles, Fritschi Oscar, Früh, Giezendanner, Giger, Goll, Gros Jean-Michel, Grossenbacher, Hafner Ursula, Hari, Heberlein, Hegetschweiler, Hess Otto, Hess Peter, Hildbrand, Hollenstein, Iten Joseph, Jäggi Paul, Jenni Peter, Jöri, Keller Rudolf, Kern, Leemann, Leu Josef, Leuenberger Ernst, Loeb François, Mamie, Maurer, Meier Hans, Meyer Theo, Miesch, Misteli, Moser, Müller, Narbel, Nebiker, Neuenchwander, Oehler, Perey, Pini, Poncet, Rechsteiner, Reimann Maximilian, Rohrbasser, Ruckstuhl, Ruf, Ruffy, Rutishauser, Sandoz, Savary, Schenk, Scherrer Jürg, Scheurer Rémy, Schmid Peter, Schmid Samuel, Schmidhalter, Schweingruber, Segmüller, Seiler Rolf, Singeisen, Spoerry, Stalder, Stamm Luzi, Steffen, Steinemann, Strahm Rudolf, Theubet, Thür, Tschäppät Alexander, Vetterli, Wanner, Wiederkehr, Wittenwiler, Zbinden, Züger, Zwygart (110)

Abwesend sind – Sont absents:

Aguet, Bär, Baumann Ruedi, Baumann Stephanie, Baumberger, Bäumlín, Berger, Bircher Peter, Bischof, Blatter, Bodenmann, Bonny, Bortoluzzi, Brügger Cyrill, Brunner Christiane, Bugnon, Bühler Simeon, Bühlmann, Caccia, Carobbio, Cornaz, Danuser, Darbellay, de Dardel, Diener, Ducret, Duvoisin, Epiney, Eymann Christoph, Fasel, Fehr, von Felten, Fischer-Hägglingen, Gobet, Gonseth, Graber, Grendelmeier, Gross Andreas, Gysin, Haering Binder, Hämmerle, Herczog, Hubacher, Jaeger, Jeanprêtre, Keller Anton, Kühne, Ledergerber, Lepori Bonetti, Leuba, Leuenberger Moritz, Maeder, Maitre, Marti Werner, Maspoli, Matthey, Mauch Rolf, Mauch Ursula, Meier Samuel, Mühlemann, Nabholz, Ostermann, Philipona, Pidoux, Raggenbass, Robert, Rychen, Scherrer Werner, Schmied Walter, Schnider, Seiler Hanspeter, Sieber, Spielmann, Stamm Judith, Steiger Hans, Steinegger, Steiner Rudolf, Stucky, Suter, Tschopp, Tschuppert Karl, Vollmer, Weder Hansjürg, Weyeneth, Wick, Wyss William, Ziegler Jean, Zisyadis, Zwahlen (89)

Präsident, stimmt nicht – Président, ne vote pas:

Frey Claude (1)

Au den Ständerat – Au Conseil des Etats

Ausbau der Schleusen Kembs. Vertrag

Aménagement des écluses de Kembs. Traité

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1994
Année	
Anno	
Band	IV
Volume	
Volume	
Session	Wintersession
Session	Session d'hiver
Sessione	Sessione invernale
Rat	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	11
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	94.042
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	14.12.1994 - 08:00
Date	
Data	
Seite	2328-2329
Page	
Pagina	
Ref. No	20 024 905

Dieses Dokument wurde digitalisiert durch den Dienst für das Amtliche Bulletin der Bundesversammlung.

Ce document a été numérisé par le Service du Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale.

Questo documento è stato digitalizzato dal Servizio del Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale.