



SCHWEIZERISCHER BINNENSCHIFFFAHRTS-VERBAND

Zürich und Ostschweiz

JAHRESBERICHT 2024

(zuhanden der Generalversammlung 2025)

Was 1903 mit der Gründung eines Vereins begann, wird voraussichtlich 2025 mit der Auflösung des Vereins zu Ende gehen, die Bestrebungen zur Umsetzung der Idee, möglichst viele Güter, vor allem Massengüter und Flüssigkeiten, heute auch Container, über Basel hinaus auf Hochrhein und Aare mit Schiffen zu transportieren, mit Hilfe eines Vereins/Verbandes, dem früheren Rhone-Rhein-Schiffahrts-Verband, Sektion Ostschweiz, heute Schweizerischer Binnenschiffahrts-Verband Zürich und Ostschweiz.

Der Gütertransport mit dem Schiff ist zwar auch heute noch unbestrittenermassen die günstigste und sicherste Art, Massengüter, Flüssigkeiten und Container zu transportieren. Was von Basel aufwärts aber fehlt, ist die Infrastruktur. Die beiden Flüsse sind zwar gestaut, aber es fehlen die Schleusen. Um diese zu bauen, braucht es grosse finanzielle Mittel. Unser Verband hat 2021 und 2023 Studien erarbeiten lassen, ob die Einsparungen durch den günstigeren Transport per Schiff statt mit Lastwagen und Bahn, und die gleichzeitig entstehenden Einsparungen von Staukosten durch weniger Lastwagen auf Autobahnen, genügen, um den Bau der fehlenden Infrastruktur zu finanzieren, und damit der Umsetzbarkeit näher zu bringen. Das Ergebnis war klar. Es können erhebliche Einsparungen erzielt werden, aber sie sind nicht hinreichend.

Zudem, was das Schiff im Vergleich mit Strasse und Bahn nicht kann, ist der Transport von Personen von A nach B auf möglichst kurzen Strecken in möglichst kurzer Zeit. Seit Mitte des 20. Jahrhunderts sind Zeit und Mobilität zu den wichtigsten Faktoren für die Wirtschaft, die Gesellschaft und den individuellen Menschen geworden. Darum der ungebremsste Ausbau der Bahn- und Strasseninfrastruktur. Die Binnenschiffahrt, mit Schwergewicht Güterverkehr, hat viel an Öffentlichkeitsrelevanz verloren, während Bahn und Strasse laufend dazugewinnen. Die Öffentlichkeitsrelevanz ist ein wichtiger Aspekt für die Aufrechterhaltung eines Vereins/Verbands mit seinen Zielen. Und diese scheinen wir im heutigen Umfeld nicht herbeiführen zu können. Es fehlt uns, nebst robusten Argumenten, die Kompetenz Mehrheiten zu schaffen.

Dass die NEAT, die Eisenbahn-Alpentransversale, ursprünglich mit Kosten in der Grössenordnung von 12 Mrd. CHF veranschlagt - Kosten Stand heute 22,7 Mrd. - vom Volk angenommen wurde ist m.E. dem Empfinden der Öffentlichkeit zu verdanken, dass sie die Nutzniesser schnellerer Bahn-Verbindungen ins Tessin und

ins Wallis sind und die auf die Bahn verlagerten Gütertransporte weniger Staus auf Zufahrtsachsen zum Gotthard-Strassentunnel und ins Wallis verursachen sollten.

Was unserem Verein auch fehlt, sind Mitglieder - vor allem jüngere Mitglieder - die bereit sind, eine Funktion im Vorstand zu übernehmen oder gar das Präsidium. Für viele junge Menschen ist ein Binnenschiff wie eine Dampflokomotive - schön aber aus der Zeit gefallen und gehört in ein Museum.

Der Vorstand hat in Einzelgesprächen und an Sitzungen die an der Generalversammlung 2024 zur Diskussion gestandenen Varianten, nämlich

1. Auflösung unseres Verbandes mit Entscheid über Verwendung der freien Mittel und Verzicht auf Einforderung der Mitgliederbeiträge ab 2024 oder
2. Neuausrichtung, resp. Weiterführen des Verbandes unter anderen Vorzeichen. Wechsel vom Aktivmodus in den Beobachtermodus (Anpassung von Organisation, Zweck und Zielen) und Verzicht auf Einforderung der Mitgliederbeiträge ab 2024 oder
3. Prüfung einer durch ein Mitglied eingebrachten Variante

eingehend diskutiert und ist zum Schluss gekommen, der Generalversammlung an einer ausserordentlichen GV die Variante 1, Auflösung des Vereins, zu beantragen.

Die Variante 2 ist ausser Traktanden gefallen, da der bisherige Präsident sich nicht mehr in der Lage sieht, diese Funktion weiter auszuüben und keine Person gefunden werden konnte, die bereit gewesen wäre, dieses Amt anzutreten. Auch haben 2 bisherige Vorstandsmitglieder erklärt, sich nicht für eine Wiederwahl zur Verfügung zu stellen. Damit kann der Vorstand nicht mehr statutengemäss besetzt werden und eine Auflösung des Vereins ist unumgänglich.

Die Variante 3 von Philip Rüesch hat sich leider als nicht umsetzbar erwiesen und er hat seine Idee - obwohl vorzüglich dokumentiert und anfänglich durch einen namhaften Professor der Uni St. Gallen begleitet - wieder zurückgezogen.

Die hohe Wahrscheinlichkeit, dass auch der VWR, aus ähnlichen Gründen an der Generalversammlung 2025 eine Vereinsauflösung zur Diskussion stellen wird (Überalterung von Vorstand und Mitgliedern, keine Nachfolger, keine Neumitglieder) und der VWR und René Leuenberger persönlich als Unternehmer und Präsident des VWR aus dem Interessentenkreis Gebietsentwicklung Sisslerfeld ausgeschlossen wurde (klare Absage an ein Hafengelände) gibt der Auflösung unseres Vereins zusätzlichen Sinn.

Wir stehen mit dem Scheitern einer alternativen und umweltfreundlichen (aus Sicht von Rhein- und Aare-Anrainern und Landschaftsschützern umweltschädlichen) Gütertransportart nicht alleine da. Auch Cargo Sous Terrain sieht sich vor kaum

überwindbare Hürden gestellt und scheint vor dem Aus zu stehen. Auch Cargo Sous Terrain könnte bestehende Verkehrsprobleme und Staukosten nur beschränkt verbessern und müsste dafür Milliarden in ein neues, noch nicht bestehendes, für den mobilen Menschen nicht direkt nutzbares Verkehrssystem investieren

Obwohl es dem Schreibenden nicht leicht fällt, der Generalversammlung einen Auflösungsentscheid zu beantragen, bleibt ihm keine andere Wahl.

Mit einer rechten Portion Wehmut schliesse ich diesen vor Ihnen liegenden, vermutlich letzten Jahresbericht eines 121-jährigen Verbandes. Einen grossen Dank möchte ich aussprechen an alle Vorstandskolleginnen und -Kollegen für ihre Unterstützung in all den vergangenen Jahren, aber auch Ihnen, geschätzte Mitglieder, für Ihre langjährige Verbands-Treue und Verbundenheit.

Zürich, 29. April 2025

SBSV Zürich und Ostschweiz

F. Brütsch, Präsident