



(https://de.wikipedia.org/wiki/Rhein-Rhone-Kanal#/media/Datei:Wolfersdorf_Ecluse.jpg)
Wikipedia | Rauenstein

Der Bau des Rhein-Rhone-Kanals wurde im 17. Jahrhundert begonnen und in Teilen seitdem nicht mehr ausgebaut. Im Bild die Schleuse Wolfersdorf.

Die fehlende Verbindung

Als das Consortium International des Voies Navigables et Multimodales vor 70 Jahren gegründet wurde, setzte man sich in den Folgejahren erfolgreich für den Ausbau der Rhone und der Mosel ein. Der Verein kämpft bis heute für den sinnvollen Ausbau der Wasserstraßen und Verkehrskorridore.

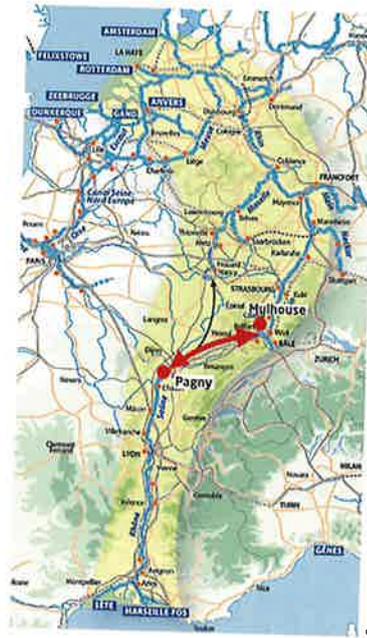
Das Consortium wurde 1953 von französischen Reedern aus der Wiege gehoben, um der französischen Wirtschaft eine solide Transportgrundlage zu geben. Der Ausbau der Wasserwege, vor allem auch der kleinen französischen Kanäle, für eine zeitgemäße Schifffahrt war schon immer das Ziel des Vereins. Schon seinerzeit spielte die Anbindung an den Oberrhein über Straßburg und an die Mosel und damit an den Mittelrhein über Metz eine herausragende Rolle. Über die bekannten kleinen Kanäle konnten so aus den Wirtschaftsstandorten im Elsass und in Lothringen Weizen, Erze, Kohle und andere Produkte französischer Unternehmen an die Binnenhäfen, vornehmlich Straßburg, gebracht werden. Der Anschluss der Rhone an den Rhein und damit die direkte Verbindung von Marseille an die Westhäfen, bestand über den im 18. Jahrhundert begonnenen Canal du Rhône au Rhin in Verbindung mit weiteren schiffbaren Flüssen. Das Consortium, dem inzwischen auch die Departements aus Elsass und Lothringen angehörten, war maßgeblich an der Planung des gro-

ßen Rhein-Rhone-Kanals beteiligt, der 1961 vorangetrieben, aber nie vollständig für die Großschifffahrt ausgebaut wurde. Die Planung hielt sich an den Verlauf des historischen Canal du Rhône au Rhin, der Anschluss an den Rhein sollte jedoch nun im elsässischen Mulhouse stattfinden, da die Streckenführung von Mulhouse nach Straßburg inzwischen durch den Rheinseitenkanal ersetzt wurde. Noch 1974 war unter Staatspräsident Valéry Giscard d'Estaing der Ausbau ein vorrangiger Verkehrsplan. Letztmals war diese Planung unter der Regierung von Alain Juppé in den 1990er Jahren ein Thema, zur Realisation kam es vor allem wegen der Bedenken von Umweltschützern nicht.

Für den Präsidenten des Consortium, Jean-Michel Zorn, ist dieser aktuelle Zustand die schlechteste aller möglichen Situationen für Ökonomie und Ökologie. Ging es in den Gründungsjahren vornehmlich um die Erweiterung des Verkehrsnetzes und der Sicherung der französischen Logistikkreisläufe im Land und an der Küste, so sind inzwischen die Aspekte Internationalität und



Klimawandel dazugekommen. Unterstützt wird das Consortium inzwischen auch von der ARGE Oberrhein unter Leitung von Mannheims Hafenchef Uwe Köhn und den Schweizerischen Rheinhäfen (SRH). Leistungsstarke Verkehrskorridore, die zudem einen deutlich reduzierten ökologischen Fußabdruck des Verkehrs ermöglichen, sind nötig, um die ehrgeizigen Verlagerungs- und Klimaschutz-Ziele zu erreichen, darin sind sich die Mitglieder des Consortium einig. „Aktuell befinden sich die Waren auf unzähligen Lastwagen“, moniert Jean-Michel Zorn, „das ist nicht wirtschaftlich und schon gar nicht klimaverträglich.“ Der Klimawandel mache eine erhebliche Reduzierung des Verkehrs nötig. Beim Transport von Massengütern sei das Binnenschiff ohnehin die klügste Wahl. Wobei auch hier der Schienentransport helfen könne. Doch auch der Containerverkehr kann durch eine Verlagerung auf die Wasserstraße und die Schiene maßgeblich zu einer Entlastung der Straße beitragen, so Zorn.



Consortium International des Voies Navigables et Multimodales

Der Korridor von Marseille an den Oberrhein ist hier gut zu sehen. Mit Rot ist der Teil des Korridors markiert, der eines Ausbaus bedarf.

des Rhein-Rhone-Kanals ein, wohl wissend, dass weder Politik noch Gesellschaft derzeit dazu bereit sind. „Sie erkennen den Nutzen nicht und unterschätzen den Schaden“, warnt er. Neben dem Schaden für Umwelt und Klima durch überbordenden Straßenverkehr sieht er auch den Hafen Marseille in Gefahr, der zunehmend Ladung an den Hafen Genua verliert: „Für Marseille und die Region Oberrhein wäre die Errichtung eines Rhone-Rhein-Korridors innerhalb des transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN-V) daher mehr als sinnvoll“, ist er überzeugt. Wenn es nicht der Kanal sein kann, so fordert das Consortium doch zumindest den Ausbau des Schienengüterverkehrs auf dieser Strecke: „Wir müssen dazu die bestehenden Trassen ertüchtigen und erweitern, dazu haben wir auf Initiative der IHK Elsass eine Studie erstellen lassen, die die Bedeutung eines solchen leistungsstarken Korridors belegt“, führt Zorn aus. Dennoch fürchtet er, dass die Bedeutung des Korridors in der Politik nicht bemerkt wird.

Man habe überzeugende Argumente für den Ausbau der Wasserstraße zwischen

Somit setzt sich das Consortium weiterhin für die Schaffung eines vollständigen Ausbaus

Anzeige



Mannheim – Quadrate und mehr

Unser Hafen bringt bunte Vielfalt in die Region und in die Welt.



Staatliche Rhein-Neckar-Hafengesellschaft Mannheim mbH
www.hafen-mannheim.de

Hafen Mannheim
weltweit für die Region



Consortium International des Voies Navigables et Multimodales

**CONSORTIUM
INTERNATIONAL
DES VOIES NAVIGABLES
ET MULTIMODALES**

Le 23 novembre 2023 à 13h30

70^{ème} Anniversaire du Consortium
Colloque logistiques décarbonées Rhin-Rhône

CCI Alsace Eurométropole
 Délégation Mulhouse - Sud Alsace

Auf dem „Colloque Logistiques Décarbonées Rhin-Rhone“ will das Consortium die Bedeutung des Ausbaus des Rhein-Rhone-Kanals darlegen.

Rhone und Rhein beim Conseil d'Orientation des Infrastructures (COI) vorgebracht, dennoch sei das Vorhaben von 2030 auf 2050 verschoben worden. Der COI ist eine beratende Instanz, die durch das Gesetz zur Ausrichtung der Mobilität (Loi d'Orientation des Mobilités, LOM) im Jahr 2020 als dauerhafte Struktur geschaffen wurde. Er ist beim Verkehrsminister angesiedelt und bringt Politiker und Experten zusammen, um die Regierung bei der Planung von Investitionen im Bereich der Mobilität zu beraten. Die Verschiebung auf 2050 sieht Jean-Michel Zorn mit großer Sorge. Denn wenn das Vorhaben nicht bis Jahresende zur Aufnahme in das TEN-V angemeldet ist, dann ist der Ausbau aus Zorns Sicht endgültig infrage gestellt. Daher sollte der COI wenigstens den Ausbau der Bahnverbindung unterstützen. Auch dieser Bahnkorridor ist Teil der von der IHK Elsass angeregten Studie. Das COI hat sich aber dazu noch nicht geäußert. Wegen des nicht ausreichenden Lichtmaßes der vielen Tunnel ist es derzeit nicht möglich, zwischen Mulhouse und Dijon Container auf der Schiene zu transportieren, und da der Ausbau der Wasserstraße verschoben wurde, bleiben diese Güter am Ende auf der Straße, oder sie müssen einen weiten Umweg über Lothringen fahren, das ist ein verkehrspolitisches Desaster“, ärgert sich Jean-Michel Zorn.

Aus diesem Grund veranstaltet das Consortium am 23. November 2023 in Mulhouse zu seinem 70. Jubiläumstag das Colloque „Logistiques entre décarbonées Rhône et Rhin.“ Hier wollen die Mitglieder des Consortiums noch einmal eindrücklich darlegen, dass der Ausbau der Wasserstraßen die Verkehrsströme klimafreundlich verlagert und auch, dass geregelte Wasserwege dabei helfen können, dem zu erwartenden Wassermangel in der Zukunft

„Das Ziel des Consortium International des Voies Navigable et Multimodales ist es, sich für alle Maßnahmen einzusetzen, die der Entwicklung der Binnenschifffahrt und des Schienengüterverkehrs auf der Oberrhein-Rhône-Achse förderlich sind. Der lückenlose Korridor von Marseille an den Rhein ist dabei von herausragender Bedeutung“

zumindest teilweise entgegenzuarbeiten. „Das Ziel des Consortium ist es, sich für alle Maßnahmen einzusetzen, die der Entwicklung des Binnenschifffahrtsverkehrs und darüber hinaus des Schienengüterverkehrs auf dieser Oberrhein-Rhône-Achse förderlich sind und von denen erwartet werden kann, dass sie auf der Ebene der Europäischen Union zur Verwirklichung des ökologischen Wandels beitragen, den unsere Mitbürger zu Recht fordern“, resümiert Jean-Michel Zorn. „Das werden wir auch auf dem Kolloquium in Mulhouse thematisieren.“ Uwe Köhn wird auf dem Kolloquium die Position der ARGE Oberrhein darlegen.

Martin Heying



Jean-Michel Zorn ist der Präsident des Consortium International des Voies Navigables et Multimodales.