

Probleme und Chancen der Rheinschifffahrt

Autor(en): Jürgen Zimmermann

Quelle: Basler Stadtbuch

Jahr: 1989

<https://www.baslerstadtbuch.ch/.permalink/stadtbuch/6f2914cd-53cf-4666-8a3f-c7e1b5bc235e>

Nutzungsbedingungen

Die Online-Plattform www.baslerstadtbuch.ch ist ein Angebot der Christoph Merian Stiftung. Die auf dieser Plattform veröffentlichten Dokumente stehen für nichtkommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung gratis zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrücke 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 schriftlicher Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des vorherigen schriftlichen Einverständnisses der Christoph Merian Stiftung.

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.

Die Online-Plattform [baslerstadtbuch.ch](http://www.baslerstadtbuch.ch) ist ein Service public der Christoph Merian Stiftung.

<http://www.cms-basel.ch>

<https://www.baslerstadtbuch.ch>

Probleme und Chancen der Rheinschifffahrt

Die Rheinschifffahrt, einstmals der Stolz der schweizerischen Verkehrspolitik, hat in den letzten Jahren vorwiegend nur noch negative Schlagzeilen ausgelöst. Zu viele Schiffe, harter Konkurrenzkampf, schlechte Ertragslage – so hiessen die Stichworte, und Pessimismus war der Grundtenor. In den letzten Monaten hat sich die Stimmung wieder etwas gebessert, weil – wie es häufig in Notzeiten der Fall ist – der Ruf nach Solidarität in ganz konkreten Taten seinen Niederschlag gefunden hat.

Keine Wachstumsbranche, aber solide Basis

In den Rheinhäfen beider Basel sind 1988 insgesamt 8452792 t Güter umgeschlagen worden, was ein Wachstum gegenüber dem Vorjahr von 3% darstellt, und im 1. Semester 1989 war sogar ein solches von 10% zu verzeichnen. Ähnliche Zuwachsraten registrierten fast alle Häfen am Rhein und übrigens auch die Seehäfen, was ein Beleg für die im allgemeinen ausgezeichnete Wirtschaftslage ist. Den Häfen geht es also gut. Warum geht es denn der Schifffahrt schlecht?

Die Schifffahrt lebt vor allem von der Menge, und diese Menge stagniert trotz einiger Zwischenhochs aus strukturellen Gründen langfristig. Der Verbrauch von Massengütern ist eher rückläufig als steigend, weil die Autobahnen weitgehend gebaut sind, weil der früher erwartete Wiederaufschwung der Kohle ausgeblieben ist, weil – richtigerweise – Benzin und Heizöl gespart werden, weil die Schweiz hinsichtlich Brotgetreide zum Überschussland geworden ist, und so weiter. Nur den allerdings recht konjunkturenabhängigen metallurgischen Erzeugnissen sowie den Containern ist der Ausgleich zu verdanken. Der Güterverkehr über die Rheinhäfen hat sich auf solide 8–9 Mio.

Tonnen eingependelt, und dabei wird es langfristig wohl auch bleiben.

Überkapazität als Folge von Neubauten

Wenn es in der Schifffahrt trotz der stabilen, in den letzten zwei Jahren sogar leicht gestiegenen Menge zu einem Zusammenbruch der Frachten gekommen ist, so deshalb, weil die Transportkapazität weit über das Mass der wirtschaftlichen Vernunft hinaus erhöht worden ist. Während beispielsweise in der Bundesrepublik Deutschland schon vor zwanzig Jahren eine nationale, vom Gewerbe selbst finanzierte Abwrackaktion eingeleitet wurde, um den Überhang an Schiffsraum zu vermindern, richteten die Niederlande staatliche Subventionen von bis zu 18% an neu gebaute Schiffe aus. «Wir machen uns zu den Fuhrleuten Europas», so lautete die Devise der Niederländer nach dem Zweiten Weltkrieg, als die Welle der Rücksiedler aus den verloren gegangenen Kolonien zu verkraften war, und dieses Ziel hat Holland nicht nur im europäischen Strassenverkehr, sondern ganz besonders in der Rheinschifffahrt auch erreicht: Bis Ende 1988 ist der Anteil der NL-Flotte an der gesamten internationalen güterbefördernden Rheinflotte auf nicht weniger als 54% gestiegen! Das Missverhältnis dieses Schiffsparks zur Grösse des Landes ist offensichtlich.

Andere Konkurrenzfaktoren

Die Krise der Rheinschifffahrt war also zu einem erheblichen Teil hausgemacht, doch wirkte sich auch das Tarifverhalten der Bahnen äusserst nachteilig aus. Mit Kampftarifen versuchen die Bahngesellschaften, sich der Konkurrenz der anderen Verkehrsträger zu erwehren, wobei in dieser Hinsicht die

Deutsche Bundesbahn besonders aktiv ist. Zwar behaupten sie, sich vor allem gegen den Strassenverkehr zu richten, doch wird in gleichem Ausmass auch die Binnenschifffahrt davon betroffen.

Zwei Beispiele seien genannt: Bis vor kurzem kostete die Beförderung eines Containers von Rotterdam nach Mailand auf dem Ganzbahnweg 625 Franken, von Basel nach Mailand bei Antransport auf dem Rhein, aber ohne Berücksichtigung des Wassertransportes, jedoch 610 Franken, also praktisch gleich viel für eine etwa 800 Kilometer kürzere Strecke. Eine ähnliche Verzerrung ergibt sich beim sogenannten Wagenladungstarif. Auf dem Ganzbahnweg beispielsweise vom Ruhrgebiet nach Bern kostet

der schweizerische Streckenanteil weniger als beim Weg über die Rheinhäfen. Es ist kaum erstaunlich, dass sich die Schifffahrtskreise – bisher allerdings erfolglos – immer wieder über den von den Bahnen mit staatlicher Defizitdeckung betriebenen Verdrängungswettbewerb beschweren.

Internationale Abwrackaktion

Es bleibt aber festzuhalten, dass die Überkapazität nach wie vor die Hauptsorge darstellt, und hier setzt nun die im Sommer 1989 beschlossene internationale Abwrackaktion an. An ihr beteiligen sich sämtliche Rheinuferstaaten und Belgien mit dem Ziel, dass 10–15% der Tonnage endgültig aus dem Verkehr gezogen werden. Sie entstand in en-



◁ Die Schweiz muss weiterhin in der Rheinschiffahrt aktiv bleiben. Unser Bild zeigt das Motorschiff «Alpina» der Schweizerischen Reederei und Neptun AG mit drei Lagen Containern auf der Bergfahrt zwischen Düsseldorf und Köln. Diese 95 m lange und 11,4 m breite Einheit kann maximal 2600 Tonnen laden.

ger Zusammenarbeit von Europäischer Gemeinschaft (EG) und Zentralkommission für die Rheinschiffahrt (ZKR), der auch die Schweiz angehört, und ist für alle auf dem Rhein tätigen Schiffahrtstreibenden obligatorisch.

Im wesentlichen besteht diese Aktion darin, dass aus nationalen Fonds Prämien für jene Einheiten ausgerichtet werden, die verschrottet werden, und gespiesen werden die Fonds durch Beiträge auf jenen Schiffen, die im Verkehr bleiben. Es handelt sich grundsätzlich also um eine Selbsthilfeaktion des Gewerbes, die innert längstens zehn Jahren abgewickelt sein soll. Die staatliche Hilfe besteht darin, zinslose Vorschüsse zur Äufnung der Fonds zur Verfügung zu stellen, damit rasch die gewünschte Kapazitätsverminderung erreicht werden kann. Um aber zu vermeiden, dass die abgebaute Tonnage sofort wieder durch Neubauten ersetzt wird, darf ein neues Schiff nur in Betrieb genommen werden, wenn entweder die Abwrackung eines gleich grossen Schiffsraums nachgewiesen oder ein entsprechender Beitrag in den Fonds entrichtet wird.

Garantie des freien Zugangs zum Meer

Es ist bei dieser Gelegenheit die Umweltfreundlichkeit der Binnenschiffahrt zu betonen. Deren Energieverbrauch ist nachgewiesenermassen der niedrigste aller Verkehrsträger. Er beträgt weniger als ein Fünftel dessen, was für Strassentransporte benötigt wird, und ist auch niedriger als jener der Bahnen.

Für die Schweiz von entscheidender verkehrspolitischer Bedeutung ist der Umstand, dass es sich beim Rhein um den einzigen wirklich freien, von nationalen Beschränkungen unabhängigen Verbindungsweg unseres Landes zum Meer handelt. Dies verdanken wir der Mannheimer Akte von 1868, dem ältesten noch gültigen europäischen Vertragswerk, das seinerseits auf dem Wiener Vertrag von 1815 beruht. Zusammen mit Belgien, der Bundesrepublik Deutschland, Frankreich, den Niederlanden und überdies auch mit Grossbritannien – was historisch bedingt ist – besitzt die Schweiz ein aktives Recht auf Mitgestaltung des Rhein-

regimes von Basel bis zu den Mündungshäfen. Nicht umsonst hat die Schweiz im Verlauf der Jahrzehnte an den Ausbau der Wasserstrasse unterhalb von Basel Beiträge in der Höhe von gegen 130 Mio. Franken geleistet.

Dass es eine Rheinschiffahrt gibt, stellt für unsere Volkswirtschaft zudem einen wichtigen Konkurrenzfaktor dar. Die direkten Frachteinparungen durch die Benützung des kostengünstigen Wasserweges werden auf jährlich etwa 100 Mio. Franken veranschlagt, und auf ein Mehrfaches werden die indirekten Auswirkungen – das Tarifverhalten der anderen Verkehrsträger – geschätzt. Es muss das Bestreben von Bund, Kantonen und Wirtschaft sein, zur Weiterexistenz einer Rheinschiffahrt unter schweizerischer Flagge beizutragen. Die Verteuerung der Transportkosten – durch die der Verbesserung der Ertragslage dienende Abwrackaktion – fällt im Vergleich zu den heutigen Einsparungen kaum ins Gewicht. Ein Ausscheiden der schweizerischen Flotte trüge aber die Gefahr in sich, dass unser Einfluss auf die Gestaltung des Rheinregimes verloren ginge. Dann wären wir auch bei diesem Transportweg völlig vom Ausland abhängig. Dies muss im Interesse des ganzen Landes unbedingt vermieden werden!