Wirtschaftliche Gesichtspunkte zur Binnenschifffahrt

Autor(en): **[s.n.]**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Wasser- und Energiewirtschaft = Cours d'eau et énergie**

Band (Jahr): **61 (1969)**

Heft 1

PDF erstellt am: **29.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-921558

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke 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 Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

WIRTSCHAFTLICHE GESICHTSPUNKTE ZUR BINNENSCHIFFAHRT

DK 656.62

Die Zentralstelle der schweizerischen Binnenschiffahrt, in welcher die für die Verwirklichung schweizerischer Binnenschiffahrtsprojekte eintretenden Verbände und Vereinigungen zusammengeschlossen sind, erachtete es als ihre Pflicht, ihrerseits zur Ermöglichung eines sachlichen Urteils beizutragen. In diesem Sinne beauftragte sie eine Arbeitsgruppe, die entscheidenden Punkte, die im Bericht des Bundesrates zur Kritik Anlass gegeben haben, in einer gründlichen Studie zu untersuchen. Die Binnenschiffahrt darf weder als Ideal mit Selbstzweck noch als unerwünschter Konkurrent von Schiene und Strasse betrachtet werden. Sie ist als billiges und wirtschaftsförderndes Transportmittel anerkannt. Die Nützlichkeit ihrer Eingliederung in den innerschweizerischen Verkehrsapparat bedarf deshalb einer gründlichen, objektiven und in Bezug auf die heutige und künftige Lage realistischen Prüfung. Davon geht die Studie der Zentralstelle über «Wirtschaftliche Gesichtspunkte zur Binnenschiffahrt» aus. Zu den behandelten Problemen wurden zahlreiche schweizerische und ausländische Fachleute aus den interessierten Wirtschaftszweigen sowie aus den zuständigen Behörden konsultiert.

Die Transportleistungen auf den Wasserstrassen haben sich in den letzten Jahren im gleichen Masse erhöht, wie das gesamte Transportvolumen zugenommen hat. Der Verkehr auf dem Rhein allein — der im Zusammenhang mit den schweizerischen Schiffahrtsprojekten besonders interessiert — hat nach dem Krieg eine ausserordentliche Steigerung erfahren. Er lag 1950 noch bei 59 Mio Tonnen und erreichte 1966 rund 160 Mio Tonnen, was einer Zunahme von über 170 % entspricht. 1967 erreichte der Verkehr 165 Mio Tonnen.

Nichts zu tun mit der Wirtschaftlichkeit des Verkehrsträgers Binnenschiffahrt hat die sich im letzten Jahrzehnt zunehmend verschlechternde Ertragslage des Schiffahrtsgewerbes, das die trotz wachsendem Transportvolumen sinkenden Frachten nicht mehr in Einklang bringt mit den steigenden Kosten. Ursache dieser Krise ist die Ueberkapazität der gesamten Binnenflotte. Ueberalterte Schiffe müssen in einer Abwrackaktion verschrottet werden, und von den verbleibenden Schiffen sind vorübergehend so viele stillzulegen, dass sich Angebot und Nachfrage je nach Güteranfall und wasserstandsbedingter Kapazitätsausnützung ungefähr das Gleichgewicht halten. Die Durchführung dieser Massnahmen ist die Aufgabe des Schiffahrtsgewerbes selbst, jedenfalls so lange, als die Schiffahrt privatwirtschaftlich betrieben wird.

Die Schweiz muss sich der westeuropäischen Verkehrspolitik anpassen. Im Sektor Eisenbahn- und Luftverkehr ist dies schon längst der Fall. Im Strassenverkehr wird die Zusammenarbeit in den letzten Jahren intensiviert, während die Schweiz nur sporadisch an der europäischen Binnenschiffahrtspolitik aktiven Anteil nimmt. Die Europäische Verkehrsministerkonferenz hat bereits 1953 neben den Normen eine Liste der Wasserstrassen von europäischer Bedeutung erstellt. Darin stehen auch der Hochrhein, eine Verbindung von der Rhone zum Rhein und die Verbindung Adria—Langensee. Das europäische Interesse an den schweizerischen Projekten ist damit dokumentiert.

Die moderne Schiffahrt benötigt auf natürlichen Flüssen eine Fahrwasserrinne von genügender Tiefe und Breite. Bei Hochrhein und Aare sind diese Voraussetzungen durch die zur Wasserkraftnutzung bereits vorhandenen Stauhaltungen nahezu vollständig geschaffen. Der Ausbau der beiden Flüsse für die Schiffahrt ist dank dieser optimalen Bedingungen viel billiger als jede andere Wasserstrasse. Im wesentlichen sind die vorhandenen Stauhaltungen durch Schleusen zu verbinden und noch zwei Staustufen zu bauen, jene bei Koblenz und Brugg-Lauffohr. Wenn die Elektrizitätsgesellschaften auf den Bau von Wasserkraftwerken bei Koblenz und Brugg-Lauffohr verzichten, sind diese Staustufen zu Lasten der Schiffahrt zu errichten. Dann aber genügen einfache überspülte Schulterwehre mit Schiffahrtsschleusen, die den Flussläufen in diesen Abschnitten den Charakter eines fliessenden Gewässers erhalten. Bei Rheinfelden ist seit Jahren ein neues Werk mit Einbau der Schiffahrtsanlagen geplant. Auch dieser Neubau ist durch die Entwicklung in Frage gestellt. Auf Grund einer Studie können die Schiffahrtsanlagen ohne weiteres in das bestehende Werk eingebaut werden, was gegenüber dem früheren Projekt Mehrkosten von 10 Mio Franken bedingen würde.

Die Erhebung der Zentralstelle bei den bereits heute entweder mit der Rheinschiffahrt oder mit der Güterschiffahrt auf den Schweizerseen verbundenen Branchen ergab ein beträchtliches Interesse an der Weiterführung der Binnenschiffahrt über Basel hinaus. Für die Schiffahrt auf Hochrhein und Aare können wesentlich grössere Gütermengen erwartet werden, als bisher angenommen wurde. Auf das Jahr 1985 bezogen (mögliche Inbetriebnahme der Schiffahrt auf Hochrhein und Aare) ergibt sich für die hauptsächlich interessierten Branchen folgende Voraussage:

BRANCHE	ZU ERWARTENDE GÜTERMENGE	
Getreide/Futtermittel (Müllerei)	0,5	(0,5) Mio t
Lebensmittelgrosshandel/Nahrungsmittel	0,4 bis	0,6 Mio t
Zementindustrie (inkl. Halb- und Hilfsstoffe)	0,3 bis	0,5 Mio t
Baustoffindustrie (Stein/Kies/Sand)	2,0 bis	3,0 Mio t
Papier-/Zelluloseindustrie	0,3	(0,3) Mio t
Chemische Industrie	0,2 bis	0,4 Mio t
Erdölbranche	1,2 bis	1,5 Mio t
Gesamtverkehr aus diesen Branchen	4,9 bis	6,8 Mio t

Auf Hochrhein und Aare werden darüber hinaus weitere Güter wie Halbfabrikate, Mineralprodukte, Holz, Düngemittel, Kohle usw. transportiert. Diese Güter erreichen im Bergverkehr der bestehenden Rheinschiffahrt bis Basel (inkl. Kies) rund 2,5 Mio Jahrestonnen. Es kann angenommen werden, dass dieser Verkehr bis 1985 auf 4 Mio Jahrestonnen ansteigen wird. Selbst unter der vorsichtigen Annahme, dass davon nur 40 % nach Regionalhäfen oder Werkumschlagstellen an Hochrhein und Aare weitergeführt würden, ergibt sich daraus ein zusätzlicher Verkehr von rund 1,6 Mio Tonnen. Ab 1985 ist deshalb für Hochrhein und Aare mit einem schweizerischen Gesamtverkehr von 6,5 bis 8,4 Mio Jahrestonnen zu rechnen. Dazu kommt auf dem Hochrhein der deutsche und österreichische Verkehr sowie auf der Aare ein allfälliger Transitverkehr Yverdon—Simplon.

Der schweizerische Güterverkehr auf der Schiene wird für 1985 auf über 56 Mio Jahrestonnen geschätzt. Das entspricht einer Zunahme von annähernd 50 %. Auf der Strasse erwartet man eine Verdoppelung des Güterverkehrs bis 1985. Insbesondere wird der wachsende Ueberlandverkehr das National- und Hauptstrassennetz belasten. Der Rheinverkehr erreichte 1966 mit 8,01 Mio t im Bergverkehr einen Rekord trotz der seit 1963 massiv gesunkenen Kohlenimporte. Die sogenannten «übrigen Güter», zu denen aller-

dings auch die Kiesimporte vom Rheinseitenkanal gehören, haben den Rückgang der festen Brennstoffe mehr als ausgeglichen. 1967 verzeichnet gegenüber der im Vorjahr erreichten Spitze einen Rückgang von 0,5 Mio Tonnen. Er entspricht ziemlich genau den 477 000 t flüssigen Treib- und Brennstoffen, um welche sich die Rheintransporte reduzierten. Dieser Rückgang hat vorübergehenden Charakter. Die beiden Inlandraffinerien in Aigle und Cressier lieferten 3,5 Mio t Erdölprodukte an den schweizerischen Gesamtbedarf von 8,5 Mio t. Somit reduzierten sich die Gesamtimporte raffinierter Produkte auf 5 Mio t, wovon wiederum 50 % oder 2,5 Mio t in Tankschiffen Basel erreichten. Der wachsende Güterverkehr zwingt die Schweiz zum grosszügigen Ausbau ihres Verkehrsapparates und damit zu sehr hohen Investitionen. Die gegenwärtigen Ausbauprogramme bei Schiene und Strasse decken den Nachholbedarf. Sie ermöglichen auf der Schiene einen rationelleren Betrieb und auf der Strasse einen flüssigeren Verkehrsablauf, schaffen aber keine Kapazitätsreserven auf längere Sicht. Der Einbau der Binnenschiffahrt in den schweizerischen Verkehrsapparat als im Bau und Betrieb weitaus billigster Verkehrsträger ist gegeben. Auf lange Sicht wird die Binnenschiffahrt durch ihre natürliche Frachtgunst, durch ihre Leistung und durch die Entlastung der in Anlage und Betrieb teureren Verkehrsträger den Investitionszwang für den Verkehrsapparat mildern und das ganze Frachtenniveau stabilisieren helfen.

Die auf dem Wasserweg nach Basel gelangenden Massengüter wird die Binnenschiffahrt nach Oeffnung von Hochrhein und Aare zu geringen Mehrfrachten in die Nähe des Empfängers und bei Werkumschlagstellen direkt zum Empfänger weitertransportieren. Diese naturgegebene Entwicklung mit Ausnahmetarifen von Block- und Zielzügen stören oder gar verhindern zu wollen, wäre widersinnig und, wie sich an der Mosel zeigt, auch unmöglich.

Wer vorschlägt, den interessierten Regionen der Binnenschiffahrt herabgesetzte Spezialtarife der Bahn ab Basel zu gewähren, anerkennt damit die Wirtschaftlichkeit des Wasserweges, will aber die echte Leistung eines neuen Verkehrsträgers durch die unechte Sonderleistung eines bestehenden Verkehrsträgers ersetzen. Sogenannte «Als-ob-Tarife» (als ob der Wasserweg bestünde) beruhen, wie schon der Ausdruck sagt, auf einer Fiktion. Sie können auf lange Sicht weder in Umfang und Dauer noch in ihrer Wirkung Gleichwertiges wie die Binnenschiffahrt bieten. Während blosse Tarifzugeständnisse jederzeit widerrufen werden können, ergibt der Wasserweg nach seinem Bau dauernde Vorteile, die sich nicht auf Frachtsätze begrenzen. Wasserstrassen sind in die Erde eingegrabene Frachtvergünstigungen. Daran vermögen «Als-ob-Tarife» nichts zu ändern.

Im Ausland werden weiterhin Flüsse schiffbar gemacht und sogar künstliche Kanäle gebaut. Auf gewissen Wasserstrassen hat die Schiffahrt Abgaben zu entrichten. Die sogenannte Eigenwirtschaftlichkeits-Theorie mit voller Wegekostendeckung gelangt aber so wenig in Anwendung wie bei anderen Verkehrsträgern. Es handelt sich um bescheidene Gebühren, die sich auf den Westeuropäischen Wasserstrassen zwischen 0,2 bis 1,0 Rappen pro t/km bewegen. Der Haushaltsausgleich bei Schiene und Strasse im Sinne der Eigenwirtschaftlichkeit ist eine leere Behauptung. Der Haushaltsausgleich bei der SBB ist nicht vergleichbar und wurde nur dadurch erreicht, dass die öffentliche Hand und damit die Allgemeinheit schon im letzten Jahrhundert und seither wiederholt Verluste und gewaltige Schulden der Bahnen deckte. Bei der Strasse wies die Strassenrechnung erst etwa 50 Jahre nach dem Auftauchen der ersten Lastwagen ein mehr oder weniger ausgeglichenes Resultat auf. Dabei ist mehr als zweifelhaft, ob der Schwerverkehr Abgaben leistet, welche seiner tatsächlichen Beanspruchung und Abnützung des Strassennetzes entsprechen. Bemerkenswerterweise hat der Bund auch für den Luftverkehr in den letzten zwanzig Jahren rund 200 Mio Franken zu seinen Lasten übernommen, um die Erstellung von Flughäfen zu sichern. Weitere Beiträge à fonds perdu leisteten Kantone und Gemeinden. Es geht daraus hervor, dass die Eigenwirtschaftlichkeitstheorie bei diesem neuen Verkehrsträger nicht angewendet wird. Bei dieser Sachlage wird die kommende Binnenschiffahrt gegenüber den anderen Verkehrsträgern auch dann nicht begünstigt, wenn die öffentliche Hand den Ausbau der Schiffahrtswege übernimmt.

Durch den kombinierten Ausbau aller Verkehrsträger kann die Situation erleichtert und die Deckung des Verkehrsbedarfs längerfristig, besser und billiger sichergestellt werden. Die Binnenschiffahrt kann in ihrem Einzugsgebiet Schiene und Strasse entlasten. Die Grossanlagen der SBB in den Verkehrsschwerpunkten erhalten eine Kapazitätsreserve, die bis zur Benützung von Hochrhein und Aare mit ihrer Vorbereitungs- und Bauzeit von 15 bis 20 Jahren ausreichen dürfte. Man kann sich deshalb heute nicht auf eine Offenhaltung der Flüsse für eine spätere Schiffbarmachung beschränken. Die notwendige Gesamtplanung verlangt einen Grundsatzentscheid, der den etappenweisen Ausbau der schweizerischen Wasserwege ermöglicht.

(Auszug aus dem zusammenfassenden Bericht der Zentralstelle der schweizerischen Binnenschiffahrt «Wirtschaftliche Gesichtspunkte zur Binnenschiffahrt» / E. A.)

MITTEILUNGEN VERSCHIEDENER ART

GEWÄSSERSCHUTZ, WASSERRECHT

Verschmutzung des Rheins durch Heizöl

(Aus dem Bundesgericht)

Am 4. Januar 1967 waren im Rheinhafen von Birsfelden bei der Anlegestelle der Aktiengesellschaft G. die Frachtschiffe «Lugos», «Zeelandia» und «Gallus» nebeneinander verankert. Am Abend jenes Tages wurde aus dem vom Ufer am entferntesten Tanker «Gallus» Heizöl an Land gepumpt. Zu diesem Zweck war von der Anlegestelle aus eine Druckleitung über die Schiffe «Lugos» und «Zeelandia» zur «Gallus» gelegt worden, die aus flexiblen und starren Rohrstücken bestand.

Während des Auspumpens brach das über die «Zeelandia» gelegte starre Rohrstück an einer Schweissnaht entzwei. Das hatte zur Folge, dass 6 bis 8 Tonnen Heizöl in den Rhein flossen. Weder das Personal der AG noch die Schiffsbesatzungen fühlten sich bemüssigt, die Hafenverwaltung oder die Polizei vom Unfall zu benachrichtigen. Erst als um 19.20 Uhr beim Kraftwerk Birsfelden das im Wasser schwimmende Oel gesichtet wurde, gab es Grossalarm, worauf die Wasserpolizei Basel in Zusammenarbeit mit den Polizeiposten Muttenz und Birsfelden die Unfallstelle ermittelten.