Zeitschrift: Wasser Energie Luft = Eau énergie air = Acqua energia aria
Herausgeber: Schweizerischer Wasserwirtschaftsverband
Band: 92 (2000)
Heft: 1-2

Artikel: Rheinschifffahrt als nasser Ausweg aus der Kapazitätskrise
Autor: Jenny, Kurt
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-940241

Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 06.01.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

Rheinschiffahrt als nasser Ausweg aus der Kapazitätskrise

■ *Kurt Jenny*

Auf den Autobahnen stauen sich die Lkw, auf der Schiene fehlen oft die Kapazitäten und manchmal auch die Kompetenz – und der Gütertransport per Luftfracht ist teuer. Diese Entwicklung wird sich in den kommenden Jahren massiv verstärken. Aber ein Verkehrsträger ist da, der auch mittel- und langfristig Kapazitäten hat – und gewichtige Vorteile: das Binnenschiff. Der Rhein dürfte sich denn auch bald als nasser Ausweg aus den Engpässen bei Strasse und Schiene beweisen.

Den Laien der Binnenschiffahrt – und leider hat es unter den Transportfachleuten und den Politikern immer noch viel zu viele – müssen immer wieder mal die Vorzüge der Binnenschiffahrt in Erinnerung gerufen werden. Die Binnenschiffahrt und vor allem die Rheinschiffahrt verwendet äusserst moderne Transportmittel. Die Schiffe für den Transport gefährlicher Güter verfügen – vor allem für die Beförderung von Chemikalien – über Doppelhüllen-Schiffskörper, um den Inhalt bei Kollisionen zu schützen. Die betreffenden Vorschriften der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt reichen wesentlich weiter als jene für die Strasse und vor allem auch für die Schiene.

Und die Binnenschiffahrt ist kostengünstig, mit ihr lassen sich erhebliche Frachteinsparungen tätigen. Dies selbst dann, wenn man sie gar nicht benutzt, weil allein schon das Vorhandensein der Rheinschiffahrt an sich die direkten Konkurrenten dieses Verkehrswegs – Schiene und Strasse – zur Zurückhaltung in der Gestaltung ihrer Tarife zwingt. Die Rheinschiffahrt muss auch keine Diskussionen über Kostenwahrheit führen wie Strasse oder Schiene. Im Vergleich zum Strassenverkehr ist die Unfallhäufigkeit kaum zu beachten, und auch das Lärmproblem wie bei der Bahn stellt sich nicht. Schliesslich gibt es kaum Investitionen der öffentlichen Hand in Verkehrswege abzuwälzen, wenn man von den Schleusen und gelegentlichen Ausbaggerungen der Fahrrinnen absieht. Eine Belastung mit zusätzlichen Steuern aus politischen oder ökologischen Gründen ist deshalb ausserhalb jeder Diskussion.

Es muss denn auch wieder mal gesagt werden: Die Binnenschiffahrt ist umweltfreundlich. Wenn für den Energieverbrauch zum Transport einer bestimmten Gütermenge über eine bestimmte Strecke auf dem Rhein der Faktor 1 eingesetzt wird, so beläuft sich dieser Faktor bei der Bahn auf 1,5 und beim Strassenverkehr auf nicht weniger als 5,5. Und die Rheinschiffahrt hat, wie bereits erwähnt, einen hohen Sicherheitsstandard. Zudem erfolgt die Fahrt fast immer in erheblicher Distanz zu den grösseren Ortschaften. Das Eingreifen bei Unfällen ist hervorragend organisiert und international geregelt. Ein System von Bilgenentöler-Booten dem ganzen Rhein entlang ist für eine lückenlose und kostenlose Entsorgung der Betriebsabfälle der Schiffe verantwortlich.

Als Nachteil der Binnenschiffahrt wird immer wieder das Tempo angeführt. Es stimmt, die Fahrt der Schiffe ist zwar relativ langsam, dafür aber konstant, mit der Möglichkeit der Fahrt während 24 Stunden. Und ausserdem ist nicht für jede Güterart die Transportschnelligkeit das entscheidende Kriterium. Die Förderung von «just in time» hat ohnehin zu einer unsinnigen Beanspruchung der Verkehrswirtschaft geführt. Wenn ein Motorradhändler in München ein rotes «Suzuki»- und ein blaues «Kawasaki»-Motorrad verkauft hat und gleichzeitig vom Auslieferungslager in Hamburg verlangt, dass die beiden «Feuerstühle» am übernächsten Tag in der bayerischen Hauptstadt zur Verfügung zu stehen haben, so muss diese Kategorie von Menschen aus übergeordneten staatspolitischen und verkehrspolitischen Gründen sehr dringend zur Ordnung gerufen werden.

Der absolute Vorteil der Binnenschiffahrt aber: Sie hat freie Kapazitäten. Die Kapazitätsreserven dieses Verkehrsträgers und insbesondere der Rheinschiffahrt belaufen sich auf mehr als 50 bis 100 %. Während die Strasse nahe am «Verkehrsinfarkt» steht und die Bahn bald einmal an ihre Kapazitätsgrenzen stösst, steht die Wasserstrasse angesichts der vorhandenen Schiffsraumreserve und der Einsatzfreude der Branche allen Verladern weit offen.

In den Auseinandersetzungen über die Verkehrswirtschaft sind einige Standortbestimmungen dringend erforderlich. Die Bahnen behaupten von sich, dass sie sich «marktwirtschaftlich» verhalten und eine entsprechende Tarifpolitik betreiben, um im Konkurrenzkampf gegen Strasse und Wasser bestehen zu können. Worin aber besteht nun eigentlich diese «Marktwirtschaft»? Ganz konkret doch vor allem darin, dass die nicht konkurrenzfähigen Bahnen nur dank staatlichen Subventionen in mehrfacher Milliardenhöhe pro Jahr die Preise der Konkurrenten – und unter ihnen eben auch der Binnenschiffahrt – laufend unterbieten dürfen.

Der unerbittliche Kampf der Verkehrsträger untereinander weicht immerhin langsam der Vernunft und der Zusammenarbeit. In letzter Zeit sind konkrete Projekte verwirklicht worden, um die Rheinhäfen beider Basel zu einer eigentlichen Drehscheibe für den Kombinierten Verkehr Wasser-Schiene-Strasse werden zu lassen. Als neuester Mosaikstein in dieser Entwicklung darf der Umschlagbahnhof Basel-Weil gelten. Der Kombiterminal im deutsch-schweizerischen Grenzgebiet umfasst sechs Umschlaggleise mit einer Nutzlänge von 500 m, die im Norden mit dem Güterbahnhof Basel und damit direkt mit dem DB-Netz verbunden sind; im Süden sind zwei Gleise an das Netz der Schweizerischen Bundesbahnen angebunden. Bei der Eröffnung wurde ausdrücklich erwähnt, dass diese Anlage nicht nur dem Kombiverkehr Schiene-Strasse, sondern auch der Verbindung zu den Rheinhäfen dienen soll. Auch die frisch gegründete ChemOil Logistics, ein Joint-Venture der SBB mit der deutschen Transpetrol, bekennt sich zur Neutralität gegenüber den Verkehrsträgern Bahn und Wasserstrasse. Nur weiter so, muss man da sagen!

Zum Schluss sollen einige Thesen in den Raum gestellt werden:

- Wir müssen in der Verkehrspolitik grundsätzlich umzudenken beginnen, was ganz konkret heisst:
- Wir müssen uns bewusst werden, dass die Mobilität von Menschen und Gütern ihren Preis hat, und es muss ein kostendeckender Preis sein. Noch schärfer formuliert heisst dies nichts anderes, als dass der «Gütertourismus zu Dumpingpreisen» keinen Raum in unserer Wirtschaftsordnung mehr hat.
- Es sind die wirklichen Gesamtkosten der einzelnen Verkehrsträger zu errechnen.
- Wir müssen uns auch damit abfinden, dass vermehrt lenkungspolitische Massnahmen nötig sind, um eine bedarfsgerechte Erfüllung der wirklichen Mobilitätsbedürfnisse zu erreichen.

- Der Umwelt zuliebe ist es unzulässig, jedem Verkehrsträger einen beliebigen Freiraum für die Erfüllung seiner eigenen Ansprüche einzuräumen.
- Sind einmal die wirklichen Kosten klar abgegrenzt, so ist von dann an zu fordern, dass keine Unterstützung einzelner Verkehrsträger durch die öffentliche Hand mehr erfolgen darf. Die Abgeltung gemeinwirtschaftlicher Leistungen beispielsweise durch den Staat bleibt selbstverständlich vorbehalten.

Dann erreicht endlich die Binnenschiffahrt auch wieder das Niveau der Dekkung der eigenen Kosten und der Rentabilitätsschwelle. Und letztlich: Die Auseinandersetzung zwischen den einzelnen Verkehrsträgern muss endlich aufhören. Wir haben in Europa und in der Welt Wichtigeres zu tun, als uns mit blanken Messern zu bekämpfen!

Adresse des Verfassers
Prof. Dr. *Kurt Jenny,* Präsident SVS, Südquaistrasse 14, CH-4019 Basel.

Die wirtschaftliche und verkehrspolitische Bedeutung der Rheinhäfen beider Basel

René Hardmeier

Organisation der schweizerischen Rheinhäfen

Aufgaben der Hafenverwaltungen

Die schweizerischen Rheinhäfen firmieren unter dem Vermarktungsbegriff «Rheinhäfen beider Basel». Daraus geht hervor, dass sowohl der Kanton Basel-Stadt als auch der Kanton Basel-Landschaft Terrain und Verkehrsinfrastruktur zugunsten der schweizerischen Wirtschaft zur Verfügung stellen. Dies an einem Ort, wo die Schiffbarkeit des Rheins endet und logistische Vor- und Nachleistungen in Kombination mit verschiedenen Verkehrsträgern erbracht werden müssen.

Die schweizerischen Rheinhäfen sind sogenannte Landlord-Häfen. Die Hafenverwaltung bzw. die beiden Kantone offerieren in diesem Zusammenhang Land im Baurecht und stellen die nötige Basisinfrastruktur wie Quais, Hafenbecken, Strassen, Kanalisationen usw. zur Verfügung. Die Einnahmequellen der Hafenverwaltung sind also einerseits auf Privatrecht basierende Baurechtzinsen und andererseits am Kostendeckungsprinzip orientierte Hafenabgaben. Die Häfen, insbesondere die baselstädtischen, funktionieren als eigentliche Regiebetriebe mit eigener Rechnung und Bilanz. Sie verfügen über eine angemessene Wertschöpfung, die es ihnen erlaubt, Investitionen zukunftsgerichtet und mit hohem Eigenfinanzierungsgrad zu tätigen.

Aufgaben der privaten Unternehmen

Das Verkehrs- und Umschlagsgeschäft liegt zu 100 % in privaten Händen. Eine Vielzahl von spezialisierten Unternehmen offeriert die entsprechenden Dienstleistungen zugunsten der schweizerischen Wirtschaft. Eine Subventionierung dieser Tätigkeiten, wie sie zum Teil im öffentlichen Verkehr durch Kantone und Bund erfolgt, existiert weder im Bereich der Schiffahrt noch bei den Umschlagsbetrieben. Ein Rückblick auf die Investitionstätigkeit der privaten Unternehmen seit Aufnahme der professionellen Rheinschiffahrt in den 20er Jahren zeigt – kumuliert per 31. Dezember 1998 – Gesamtinvestitionen von nominal gut 1,1 Mrd. CHF. Davon entfallen rund 300 Mio CHF auf die Anschaffung von Schiffen und 800 Mio CHF auf Infrastrukturanlagen im Hafen. Im gleichen Zeitraum investierten die Kantone rund 180 Mio CHF in die Basisinfrastruktur, und der Bund leistete knapp 10 Mio CHF an Beiträgen an die Verbesserung der Wasserstrasse. Ein im Güterverkehr wahrlich ausserordentliches Verhältnis des Finanzteilers. Daran sollte im Zuge der verkehrspolitischen Diskussion etwas öfter gedacht werden, zumal auch die externen Kosten dieses Verkehrsträgers wesentlich unter denjenigen seiner Konkurrenten liegen.

In den oben erwähnten 10 Mio CHF, die bisher bundesseitig investiert wurden, sind die jüngsten Bundesbeiträge an die Modernisierung und Verlängerung der Kembser Schleusen in Höhe von 24 Mio CHF noch nicht enthalten. Weitere 6 Mio CHF wurden von den Kantonen Basel-Stadt und Basel-Landschaft in diese Anlage investiert. Mit der jetzigen Lösung ist der letzte Infrastruktur-Engpass in der Fahrt nach Basel beseitigt. Im Rahmen dieses Kontextes ist die mit 60% gegenüber Frankreich mit 40% sehr hohe Kostenbeteiligung des Bundes und der Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft an dieser ausserhalb schweizerischen Hoheitsgebietes gelegenen Anlage gerechtfertigt, auch wenn die Mitfinanzierung durch die öffentliche Hand von im Ausland gelegenen Anlagen nicht zum Prinzip gemacht werden darf.

Kapazitäten und Güterstruktur

Die schweizerischen Rheinhäfen erreichen mit ihren Anlagen und den rund 1,3 Mio m^2 Terrain ein Umschlagspotential von gegen 15 Mio Tonnen Gütern pro Jahr. Durchschnittlich beträgt das jährliche Umschlagsvolumen etwa 8 bis 9 Mio Tonnen. Es existieren also beträchtliche Kapazitätsreserven, die genutzt werden wollen. Im Zuge des in der Schweiz bei weitem noch nicht abgeschlossenen Trends zur Containerisierung bei Halb- und Fertigfabrikaten und dem damit verbundenen Bedarf an zusätzlichen Arealen für Terminals wird die in Tonnen gemessene Maximalkapazität deutlich sinken, gleichzeitig aber ein erhöhter Wertschöpfungsprozess einsetzen. Die heute nach wie vor mengenmässig dominierenden Massengüter werden mehr oder weniger konstant bleiben, nachdem die entscheidenden Substitutionsprozesse, insbesondere im Bereich der festen mineralischen Brennstoffe, abgeschlossen sind. Eines ist sicher: Die Massengüter werden trotz steigendem Containerisierungsgrad ein wichtiger Eckpfeiler der Hafenaktivitäten bleiben.

15 % des gesamten mengenmässigen Aussenhandels der Schweiz werden über die Häfen abgewickelt. Die Güterstruktur teilt sich in rund 50 % Mineralöl und 50 % sogenannte Trockengüter.

Der jährliche Mineralöl-Konsum der Schweiz wird zu 30 bis 40 % durch Lieferungen über die Häfen abgedeckt. Der Anteil des Schienenverkehrs liegt in diesem Marktsegment mit knapp 20 % vergleichsweise niedrig. Grosse Bedeutung hat – neben dem Transport mit Binnenschiffen – der Pipeline-Verkehr.

Im Bereich der Trockengüter nehmen die Häfen eine wichtige Stellung bei der Versorgung der schweizerischen Stahl- und Maschinenindustrie, des Baugewerbes und zunehmend auch einer Vielzahl von Unternehmen, die ihre Waren in Containern versenden oder empfangen, ein. In den baselstädtischen Häfen liegen die beiden grössten und effizientesten Containerterminals der Schweiz. Der kombinierte Verkehr in diesem engeren Sinn ist von anhaltendem Wachstum gekennzeichnet. Die Containerisierung hat es der Schiffahrt erlaubt, verlorenes Terrain beim