

Niedrigwasser 2018:

Entwicklung für die Branche dramatisch

Die andauernd tiefen Wasserstände und der immer noch ausbleibende Regen bringen eine für die Rheinschifffahrt dramatische Entwicklung mit sich. Güter- und Personenverkehr sind weitgehend eingestellt, viele Firmen mussten Kurzarbeit beantragen oder stehen kurz davor. Die Branche fordert kurzfristige Hilfe, aber auch mittel- bis langfristige Massnahmen.

Basel, 24. 10. 2018. Die Situation ist so dramatisch wie kaum je in jüngerer Zeit: Die Containerschifffahrt ist weitgehend eingestellt, konventionelles Schüttgut (z. B. Baustoffe) wird noch teilweise gefahren, aber mit sehr geringen Mengen, und auch die Tankschifffahrt fährt nur noch sehr eingeschränkt.

Das Problem besteht hauptsächlich auf der Strecke am Mittelrhein ab Köln bis zur Kanalstrecke bei Iffezheim. Es handelt sich um ein ausserordentliches Wetter-Phänomen. Ob ein Zusammenhang mit einem Klimawandel besteht, ist schwierig abzuschätzen. In der ersten Hälfte des letzten Jahrhunderts gab es ebenfalls lange und intensive Niedrigwasser.

Mit derselben Problemlage kämpfen auch die Unternehmen der Flusskreuzfahrt – einem Bereich, in dem die Schweiz europaweit führend ist. Weil die Schiffe aktuell praktisch nur noch die Strecke zwischen Amsterdam und Köln befahren können, resultieren viele Annullationen oder Umstellung auf Alternativ(bus)reisen.

Die betroffenen Unternehmen im Güter- wie Personentransport reagieren mit Abbau von Überzeit und Ferienguthaben, teilweise musste Kurzarbeit angemeldet werden. Trotz dieser Massnahmen ist der finanzielle Schaden bereits sehr gross.

Sollte der Stillstand in der Schifffahrt andauern, stellt dies für speziell betroffene Unternehmen (Reedereien, Umschlagsbetriebe) eine existenzielle Frage dar.

Dass im Bereich Diesel nun Pflichtlager freigegeben werden mussten, zeigt die Bedeutung der Rheinschifffahrt für die Landesversorgung gerade in diesem Sektor. Als vor gut Jahresfrist die Versorgung auf der Bahnstrecke wegen des Unterbruchs bei Rastatt mehrere Wochen unterbrochen war, konnte die Rheinschifffahrt einspringen und die Landesversorgung der Schweiz nahtlos sicherstellen. Jetzt wo die Schifffahrt Schwierigkeiten hat, können Schiene und Strasse nur sehr bedingt aushelfen, da die Bahn-Kapazitäten eng begrenzt und die Transitstrassen von und nach der Schweiz bereits überlastet sind.

Sowohl die aktuelle Situation wie auch die „Rastatt“-Problematik 2017 zeigen die Bedeutung einer mehrgleisigen, redundanten Transportkette zur Versorgung des Landes resp. der Abfuhr der Exporte.

Mittel- bis langfristig müssen von allen Rheinanliegerstaaten unter Führung der Flusskommissionen (Zentralkommission für die Rheinschifffahrt, Donaukommission etc.) Massnahmen ergriffen werden, um die Schifffahrt auch in Zeiten mit niedrigem Wasserstand zu sichern. Dazu gehören Austiefungen, wie sie aktuell im Rhein in Basel stattfinden, sowie Ausbau und Beseitigung von Hindernissen.

Aber auch die inländischen Behörden und die nationale Politik sind gefragt, wird der Rheinschifffahrt zu Recht doch eine grosse Bedeutung für die Landesversorgung zugemessen. Zur Unterstützung der Bau- und Landwirtschaft verfügt die Schweiz über einen Krisenmechanismus, der dann anspringt, wenn wegen widrigen Witterungsereignissen ein einigermaßen rentables Wirtschaften nicht mehr möglich

ist. Die Schifffahrt benötigt angesichts zunehmend extremer Wasser-Bedingungen ähnliche Instrumente. Der Verband wird dazu nun den Kontakt zu Politik und Verwaltung suchen.

Auskünfte: André Auderset, Geschäftsführer SVS, 079 426 36 05, info@svs-ch.ch