



« Der Preismechanismus ist der zentrale Treiber der Problemlösung. Staatliche Eingriffe, die Preissteigerungen verhindern sollen, verzerren.

Rudolf Minsch

Konjunktur & Wachstum

Der Preismechanismus **sichert auch in Krisenzeiten** die Versorgung

17.08.2026

Auf einen Blick

- Tiefe Wasserstände auf dem Rhein erschweren den Gütertransport, führen aber nicht automatisch zu einer Versorgungskrise.
- Unternehmen verlagern Transporte auf Strasse, Schiene oder alternative Routen und passen Lagerbestände sowie Flotten langfristig an.
- Der Preismechanismus ermöglicht diese Anpassungen – höhere Preise schaffen Anreize, verursachen aber auch Kosten für Wirtschaft und Konsumenten.

Erinnern Sie sich an die Anfänge der Pandemie? Damals fehlte es an Desinfektionsmaterial, Masken, Handschuhen, Schutzkitteln oder Beatmungsgeräten. Der Aufschrei war gross, die Angst vor einer Versorgungskrise noch grösser. Einen Teil der Probleme lösten staatliche Stellen, einen grossen Teil aber private Unternehmen: Sie nutzten ihre Kontakte, disponierten um, nahmen die Produktion neu auf oder fuhren sie hoch. Schon nach wenigen Wochen war vieles wieder verfügbar.

Die Pandemie ist vorbei. Dafür sorgen die aktuell tiefen Wasserstände infolge der Trockenheit erneut für Besorgnis. Es wird gewarnt, dass die internationalen Transportrouten auf dem Rhein unterbrochen werden könnten. Droht der Schweiz aufgrund der tiefen Wasserstände eine Versorgungskrise? Immerhin gelangen jedes Jahr rund 10 Prozent aller Waren über den Hafen Basel in die Schweiz.

Die Antwort lautet: Nein. Weil Unternehmen rasch reagieren, droht der Schweiz keine Versorgungskrise. Waren aus den nördlichen Häfen werden umgeleitet und statt über den Rhein per Strasse oder Schiene in die Schweiz transportiert. Die Alternativroute via Genua gewinnt an Bedeutung und der Gotthardbasistunnel ermöglicht den raschen Weitertransport auf die Alpennordseite.

Preismechanismus als Treiber für Problemlösung

Doch weshalb erfolgen solche Anpassungen automatisch, ohne dass der Staat die Planung übernehmen muss? Entscheidend ist der Preismechanismus: Steigende Preise sind notwendig. Nur dann lohnt es sich, Schiffe mit weniger Ladung und damit weniger Tiefgang fahren zu lassen, Alternativrouten zu nutzen oder auf andere Verkehrsträger umzusteigen, wo die zusätzliche Nachfrage ebenfalls die Preise erhöht. Höhere Preise machen Lösungen rentabel, die zuvor unwirtschaftlich waren. Sie ermöglichen Ausweichbewegungen, Anpassungen und auch einen geringeren Konsum. So findet der Markt nach einem Schock wieder ins Gleichgewicht.

Der Preismechanismus ist damit der zentrale Treiber der Problemlösung. Staatliche Eingriffe, die Preissteigerungen verhindern sollen – wie zuletzt bei Energieträgern in vielen Ländern –, verzerren den Markt und bremsen seinen

Ausgleich. Die Folgen sind Knappheiten, lange Lieferfristen, Verteilkämpfe und Warteschlangen.

Auch langfristig bereiten sich Unternehmen darauf vor, dass Niedrigwasserstände häufiger auftreten könnten. Sie antizipieren, wie sich die Situation in den nächsten Jahren entwickeln wird und agieren entsprechend schon heute. Bei der Bestellung von neuen Frachtern beispielsweise werden solche mit weniger Tiefgang bevorzugt. Die flacheren Schiffe können bei Tiefgang länger fahren.

Zudem werden Unternehmen künftig ihre Lagerbestände im Frühling erhöhen, damit im Sommer genügend Waren verfügbar sind. Auch diese Massnahme hat jedoch ihren Preis.

Ausbau der Verkehrsinfrastruktur zentral

Die Anpassungsfähigkeit des Marktes über den Preismechanismus hat entsprechend auch Kehrseiten: Konsumenten und die Wirtschaft müssen für den Transport, für die importierten Waren oder die höheren Lagerbestände mehr bezahlen. Dies schmälert die Margen und reduziert den Konsum anderer Güter und Dienstleistungen.

So hat der Staat trotzdem eine wichtige Rolle: Er soll den Ausbau der Verkehrsinfrastruktur vorantreiben. Schiene, Strasse und Wasserwege müssen genügend Kapazitäten aufweisen. Zudem braucht es Redundanzen, damit Staus, Fahrleitungsstörungen oder Niedrigwasserstände nicht zu einem Verkehrskollaps führen. Auch dann gleicht der Preismechanismus den Markt aus, aber es entstehen halt grosse oder sogar riesige Kosten.

Doch beim Ausbau der Verkehrswege warten die Unternehmen auf Lösungen der Staaten. So kommt in der Schweiz der Ausbau nur schleppend voran. Besonders ausgeprägt aber ist die Situation in Deutschland. Wie in Basel sollten auch in Deutschland Flachwasserstellen ausgebaggert werden, insbesondere im Deutschen Kaub. Zudem warten die Unternehmen immer noch auf den Ausbau der Eisenbahnkapazitäten Nord-Süd in Deutschland. Schon lange zugesichert, verzögert sich dieser Ausbau stetig, zum Leidwesen der Wirtschaft und der Konsumenten.



Rudolf Minsch

Leiter Wirtschaftspolitik & Aussenwirtschaft, Chefökonom, Stv. Vorsitzender der Geschäftsleitung

© economiesuisse | www.economiesuisse.ch