

Hafenmähli 2023:**Vorwärts-Strategie der Häfen, u. a. mit Wasserstoff**

Die Schweizerischen Rheinhäfen (SRH) wollen mit Volldampf in die Zukunft, Verwaltungsratspräsidentin Martina Gmür nannte am Hafenmähli 2023 unter anderem die Stichworte Zielbild 2030+ und Digitalisierung. Eine wichtige Rolle soll der Wasserstoff als Energieträger der Zukunft in den Rheinhäfen spielen. Dies betonte Claus Schmidt, CEO der Industriellen Werke Basel (IWB) am selben Anlass. Das traditionelle Hafenmähli fand als «Spezialausgabe» im Rahmen des Hafenfestes statt.

«Hafenumschlag bedeutet heute viel mehr als reiner Warenumsatz von Schiff an Land. Es geht um die Einbindung des Hafens als nationaler Hub, in die internationalen, multimodalen – und vor allem auch ökologischen Logistikketten der Schweiz mit der Welt. Unser Ziel ist es, dass die Schweizerischen Rheinhäfen auch in Zukunft der nationale Hub zur Vernetzung der Schweiz mit der Welt sind, betonte Martina Gmür in ihrer Grussrede.

Darauf habe man das Zielbild 2030+ ausgerichtet und sechs

Kernfelder für die Entwicklungen definiert; Stichworte sind dabei:

- Container- und Massengutlogistik als das Brot- und Butter-Geschäft, ausbauen,
- dabei die Kreislaufwirtschaft fördern,
- Energieträger der Zukunft im Hafen ansiedeln,
- Hafen 4.0 und Digitalisierung realisieren,
- den Wasserweg Rhein sichern und Fachkräfte ausbilden.

Zwei Botschaften waren Gmür dabei besonders wichtig. Um einen die



Wasserstoff wird ein wichtiger Teil der künftigen Hafenlogistik, zeigten sich Claus Schmidt, CEO der Industriellen Werke Basel, (rechts) und Hafendirektor Florian Röthlinghöfer einig.

Foto: Adrian Bär.

Inhalt

<i>Hafenmähli 2023: Vorwärts-Strategie der Häfen, u. a. mit Wasserstoff</i>	1
<i>Hafenfest Basel vom 2. bis 4. Juni 2023: 170'000 Besucher genossen Volksfest und Wetter</i>	6
<i>Impressionen vom Hafenfest</i>	5/6
<i>Parlamentarische Gruppe Schiffahrt: Gesicherter Zugang Zum Meer? Ja, aber!</i>	7
<i>Die PG Schiffahrt</i>	8
<i>Schiffahrtssperre wegen off. Rheinschwimmen</i>	9
<i>Neues Werk von Heiri Hüsler erschienen</i>	9
<i>Ein Oldie erinnert sich (I): Schweissperlen</i>	10
<i>Wie früher für Basel geworben wurde: Hafentage unter schlechtem Stern</i>	11
<i>Ein Oldie erinnert sich (II): Saufen wie die Schweizer</i>	12

Chance dank der Motion von Ständerätin Eva Herzog, dass der Bund die Rheinhäfen als nationale Infrastruktur stärkt und die multimodalen, grünen Verkehrsketten in der Schweiz fördert. Die Schiene ist dabei mit dem sogenannten System- oder Wagenladungsverkehr ein wichtiger Baustein. Gmür warb dabei eindrücklich: «Unterstützen Sie mit uns dieses Anliegen in den kommenden politischen Debatten zum Gütertransportgesetz.»

Zweitens war es der Verwaltungsratspräsidentin ein besonderes An-

Fortsetzung auf S. 4

SVS aktuell

ISSN: 1662-7520

Herausgeberin:

Schweizerische Vereinigung für Schifffahrt und Hafenwirtschaft, 4019 Basel.

Verantwortlicher Redaktor:

André Auderset, +41 61 631 27 27, info@svs-ch.ch

Inserate und Administration:

Sylvie Pelloux, +41 61 631 29 19, pelloux@svs-ch.ch

Mitarbeit an dieser Ausgabe:

Sylvie Pelloux, Jelena Dobric, Urs Vogelbacher

Druck: Gremper AG Druckerei, Basel/Pratteln,

Auflage: 10 x jährlich, 1'300 Exempl.

birsterminal

Your Experts for Cargo
– Always in e-Motion

Hafenstrasse 54, CH-4127 Birsfelden, www.birsterminal.ch

The most modern fleet, shaping a sustainable future

A golden night fairy tale? Anyhow M/T "Corelli" in dry dock, one new build from a series of six new identical chemical tankers of GEFO with a streamlined and optimised underwater hull in order to reduce fuel consumption by up to 30% and lower pollutant emissions by 30%. Each tanker with 12 stainless-steel tanks.



One tanker of the fleet of 150 tankers belonging to GEFO. 26 new build to reduce pollutant emissions. Which tanker will sail for you?



www.gefo.com

Fortsetzung von S. 1

liegen, Dank an die Hafenwirtschaft und die Partner auszusprechen, die bereits heute an den Zielen der Zukunft arbeiten: «Ihre aktuellen grossen Investitionen in die Rheinhäfen zeigen uns, dass diese Zukunft bereits begonnen hat. Lassen Sie uns für den Logistik-Cluster der Region Basel weiter zusammenspannen! Die Logistik-Branche der Region ist stark. Gemeinsam können wir Lösungen in der Verkehrs- und Energiewende voranbringen, die die Bedeutung der Logistik-Region Basel national und international in die Zukunft bringt.



Viel Prominenz aus Hafenwirtschaft und Politik versammelte sich auch 2023 am traditionellen Hafenmähli, welches aus gegebenem Anlass im Rahmen des Hafenfestes stattfand. Stimmungsvoll gestaltete sich die Anfahrt mit der «Christoph Merian», wie das Bild oben zeigt: Von links nach rechts amüsierten sich die Nationalrätinnen Patricia von Falkenstein und Sarah Wyss sowie der Basler Grossrat Joel Thüring, der auch für diese Selfie verantwortlich zeichnete.

Die Schweizerischen Rheinhäfen sind hier mit dabei!»

Partnerschaft H2-Hub Schweiz

Beim bereits erwähnten Energieträger der Zukunft nannte Gmür den Wasserstoff: «Wie eng Logistik- und Energie miteinander verknüpft sind, zeigt unsere Partnerschaft im 'H2-HUB Schweiz', mit Firmen aus der Hafenwirtschaft, der Industrie und den IWB. Aus dieser Partnerschaft heraus ist nun ein erstes Leuchtturm-Projekt am Entstehen: IWB und Fritz Meyer AG planen im Hafen Birsfelden in naher Zukunft den Bau ei-



SRH-Verwaltungsratspräsidentin Martina Gmür begrüßte die Gäste in der «Sandoase». Foto: Adrian Bär.

ner Anlage zur Produktion vom grünen Wasserstoff.»

Vertieft wurde dieses Thema von Claus Schmidt, CEO der IWB, und Hafendirektor Florian Röthlingshöfer. Letzterer erinnerte an die gesteigerte Aktualität in der Region Basel gerade in den letzten Tagen: «Ende April war ein trinationaler H2-Kongress in Basel, der Baselbieter Landrat hat entschieden, dass der Kanton zusammen mit Bund und Nachbarkantonen eine regionale Wasserstoff-Strategie ausarbeiten soll, Basel-Stadt ist an dem Thema mit der Klimastrategie 2037 dran und die SRH selbst seien mit der IWB und dem H2-Hub Schweiz sehr aktiv.»

Wasserstoff als Puzzlestein

Auf die Frage, was Wasserstoff so interessant macht, antwortete Claus Schmidt: «Wasserstoff ist ein wichtiger Puzzlestein für den Ersatz von fossilen Energien, denn er macht grünen Strom (Sonne, Wind, Wasser) speicher- und transportierbar. Wasserstoff ist sozusagen ein Multitalent.» Deshalb betrachte die EU Wasserstoff als unverzichtbar für das Gelingen der Energiewende. Die EU habe bereits vor Jahren entschieden, den Aufbau einer Wasserstoffwirtschaft konsequent und ambitioniert voranzutreiben. Es gebe eine klare Strategie, immer konkretere Regulierungen und signifikante Förderprogramme. Schmidt insistierte: «Die Schweiz muss schauen, dass sie den An-

schluss nicht verpasst. Die Region Basel und insbesondere die Rheinhäfen sind dafür prädestiniert, die zentrale Drehscheibe für grünen Wasserstoff zu werden. Daher machen wir hier jetzt vorwärts.»

Alternative Energieträger unverzichtbar

Für den Ausstieg aus fossilen Energien braucht es gemäss Schmidt alternative Energieträger. Beispielsweise könnten Stand heute nicht alle Anwendungen von Öl und Gas auf Strom umstellen. Zudem könnte man saisonal überschüssigen Strom in Form von Wasserstoff speichern. Grüner Wasserstoff soll vornehmlich im Schwerverkehr und in der Industrie eingesetzt werden: «Im Raum Basel bauen wir den H2-Hub Schweiz auf, der Produktion und Anwendung von grünem Wasserstoff in der Region begünstigen soll. Eine wichtige Rolle als Schweizer Drehscheibe für Wasserstoffproduktion und -logistik werden darin die Rheinhäfen einnehmen.» Gerade für die Rheinhäfen sei Wasserstoff interessant, betonte Röhrlingshöfer: «Wir sehen, dass weltweit die Investitionen in Wasserstoff-Produktionen hochgefahren werden. Es geht darum Schritt für Schritt ein H2-Ökosystem im Hafen und rundherum in der Region Basel aufzubauen. Die ersten Hybrid-angetriebenen Schiffe mit Brennstoffzelle gehen jetzt gerade in Betrieb. Wir wollen als Hafen diesen Schiffen Wasserstoff anbieten können; genauso braucht es für die Lkw-Logistik eine Wasserstoff-Tankstelle im Hafen und Betriebe möchten für ihre Prozesse diese Energie im Hafen nutzen.»

Das soll alles nicht nur Theorie, sondern in konkrete Projekte für die H2-Produktion, etwa im Hafen Birsfelden münden, betonte Schmidt. IWB plant zusammen mit der Fritz Meyer AG eine Anlage zur Produktion von grünem Wasserstoff: «Wir werden in den kommenden Wochen das Baugesuch einreichen und hoffen, gegen Ende Jahr den Bauentscheid treffen zu können. Wir wollen von der Anlage aus

die Industrie, Tankstellen oder auch Schiffe mit grünem Wasserstoff versorgen.» Geplant sei eine Anlage mit einer Leistung von 15 Megawatt. Damit könne man rund 1500 t Wasserstoff pro Jahr produzieren, damit etwa Wasserstofflastwagen knapp 10 Mio. km fahren lassen und gleichzeitig ca. 10% des Industrie-Erdgasverbrauchs im Einzugsgebiet der Anlage abdecken.

Der Hafen als first mover

Der Hafendirektor freut sich über das Projekt: «Wir können damit allen First-Movern im Hafen, auf und entlang des Rheins ein Angebot machen und haben eine super Absprungbasis, um das Ökosystem zu skalieren. Wasserstoff wird vor Ort produziert und dann in der Region z.B. an die Tankstellen verteilt. In 10 -15 Jahren haben wir einen Anschluss an eine europäische Wasserstoff-Pipeline im Hafen und dann werden auch weltweit produzierter grüner Wasserstoff in flüssigen Produkten transportiert wie z.B. grünes Methanol transpor-

tiert und gespeichert werden. Für diesen Transport ist die Binnenschifffahrt prädestiniert.» Kernaufgabe der Rheinhäfen werde der Import und die Weiterverteilung der Energie sein. Schon heute würden in den Häfen nicht nur Güter, sondern auch grosse Mengen Mineralölprodukte über den Rhein importiert. «Das Ziel Klimaneutralität bedeutet Transformation. Wir werden sehen, dass der Mineralölumschlag immer weiter zurückgehen wird, und gleichzeitig: neue Geschäftsfelder werden an Stelle fossiler Energieträger treten.»

Wasserstoff als Chance

Wasserstoff sei eine Riesenchance für die Rheinhäfen, für IWB, für die Region Basel und auch zur nationalen Energieversorgung, waren sich Schmidt und Röhrlingshöfer einig: «Wir gemeinsam haben zum Ziel, dass die Region Basel hier so schnell wie möglich Wasserstoff als Teil der Energiewende nutzen kann – und natürlich auch, dass wir für die Schweiz der H2-Hub werden.»



Das Hafenmähli 2023 fand im Rahmen des Hafenfestes statt. Dieses fand enormen Zuspruch, wie diese Bilder und diejenigen auf der nächsten Seite zeigen. Fotos: A. Bär.

Hafenfest Basel vom 2. bis 4. Juni 2023: 170'000 Besucher genossen Volksfest und Wetter

Mit 170'000 Besucherinnen und Besuchern war das Hafenfest vom ersten Juni-Wochenende ein voller Erfolg. Das OK zeigt hoch erfreut über das grosse Interesse am Hafen und ist dankbar für das perfekte, sonnige Sommerwochenende. Der grosse Andrang sei überwältigend gewesen und die vielen glücklichen Gesichter sowie die vielen positiven Rückmeldungen hätten gezeigt, dass das Hafenfest gelungen ist.

Das Hafenfest bot ein vielseitiges Kultur-, Unterhaltungs- und Kulinarik-Angebot den mit über 80 Verpflegungsstände (Gerichte und Getränke aus aller Welt), Festzelten, Spielbuden und zahlreichen Vergnügungsbahnen (Fahrgeschäfte). Aber auch der Hafen und die Schifffahrt kamen nicht zu kurz. Beliebt waren die grosse Schiffsausstellung, Betriebsbesichtigungen und eine Bahnausstellung. Die

Kinder kamen im Baggerpark, beim Modellschiffahren und den Kinderkarussells voll auf Ihre Kosten. Auch die Bootshows und die balancierenden Akrobatinnen und Akrobaten auf den „Slacklines“ zogen das Publikum in ihren Bann.

Das Live-Konzertprogramm mit Stress, Pegasus, Zian, Brandhänd und Schwellheim und das Familienprogramm am Sonntag entzückte das Publikum am Dreiländereck. Das kos-

tenlose Schiffs-Shuttleangebot wurde so rege in Anspruch genommen, dass das Organisationskomitee bereits am Samstag und dann auf Sonntag die Kapazitäten erweitern musste. Das Organisationskomitee ist zudem erleichtert, dass es am Fest nur wenige Sicherheits- und Sanitätseinsätze gab.

Es war, wie es SRH-Verwaltungspräsidentin Martina Gmür ausdrückte, «ein Hafenfest, um den Menschen im Dreiländereck, in der Nordwestschweiz und – dank dem grossartigen Programm – auch aus der gesamten Schweiz, die Rheinhäfen und die Binnenschifffahrt als wichtige nationale Verbindung der Schweiz mit den Seehäfen und der Welt zu zeigen.»

Viele Blicke hinter die Kulissen

Dazu haben die SRH zusammen mit der Hafenvirtschaft und den Partnern vieles möglich gemacht: eine



Schiffsausstellung, die Firma Ultra Brag öffnete ihre Türen, Rhenus den Bernoulli-Silo, Bahn- und Bauunternehmen präsentierten sich. Alle, die mochten, konnten den Hafen auch vom Wasser aus erleben und eines der Wasser-Taxi oder die BPG-Verbindungen durch die Hafenbecken, nach Weil, Hüningen oder in die Stadt nutzen, wobei aufgrund des grossen Andrangs teilweise beträchtliche Wartezeiten in Kauf zu nehmen waren. Historischer Hintergrund des Hafenfestes ist die Eröffnung des Hafenbeckens I im Jahre 1922. Damit nahm die Rheinschifffahrt und

der Hafenbetrieb in Kleinhüningen seinen Anfang. Informationen zur Geschichte präsentierte neben dem Hafenumuseum, auch eine Sonderausstellung „19. Jahrhundert“ in einer historischen Péniche an der Schiffsausstellung.

Ein Blick auf die Anfänge im vorigen Jahrhundert

Diese Sonderausstellung in der MS WILLI zeigte eindrücklich, wie der Hafen Kleinhüningen Anfang der 20er Jahre gebaut und 1922 mit noch sehr überschaubarem Umschlag gestartet ist. Es war damals grosser Pi-

oniergeist nötig, auf die Rheinschifffahrt zu setzen, die zwar dank den immer leistungsfähigeren Dampfschiffen an Fahrt aufgenommen hatte, aber ohne den elsässischen Kanal noch abenteuerlich war. Immer weiter wurden die Rheinhäfen in den beiden Basel ausgebaut und wuchsen mit den anderen Verkehrsträgern Schiene, Strasse und Luft zum heutigen nationalen Logistik-Cluster der Region Basel zusammen. Das gelungene Hafenfest war gleichzeitig auch ein Feiern des damaligen Pioniergeistes und des heutigen, für die Landesversorgung nicht mehr wegzudenkenden Verkehrsträgers.

Parlamentarische Gruppe Schifffahrt: Gesicherter Zugang zum Meer? Ja, aber!

Der Zugang zum Meer bleibt für die Schweiz auch gesichert, wenn die Mannheimer Akte wegfallen sollte. Diese gute Nachricht brachte Botschafter Paul Seger, Leiter der Schweizer ZKR-Delegation dem Publikum an der Juni-Veranstaltung. Das „Aber“ folgte auf dem Fuss: Die Art des Zugangs müsste unser Land mit der EU verhandeln - und das ist ja zur Zeit gar nicht so einfach. Näher erläutert wurde die ZKR von Generalsekretärin Lucia Luijten.

Der Zugang der Schweiz zum Meer ist doppelt gesichert, erläuterte Paul R. Seger, Chef der Schweizerischen Delegation bei der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR): Zum einen durch die Mannheimer Akte von 1861, aber es gebe auch eine andere Garantie, nämlich die UNO-Seerechtskonvention UNCLOS, der die Schweiz 2009 beigetreten ist. Diese besagt: «Die Binnenstaaten haben das Recht auf Zugang zum und vom Meer [...]. Zu diesem Zweck geniessen die Binnenstaaten die Freiheit des Transits durch das Hoheitsgebiet der Transitstaaten mit allen Verkehrsmitteln.»

Das Kleingedruckte

Auch ohne die Mannheimer Akte wäre die Schweiz dank der UNCLOS der Zugang zum Meer garantiert. Aber – so Seger – jetzt komme das Kleingedruckte: «Sie müssten die Umstände und Einzelheiten

für die Ausübung der Transitfreiheit mit den Transitstaaten, im konkreten Fall wohl mit der EU, vereinbaren. Damit ist klar: Wir können uns als Binnenland drehen und wenden wie wir wollen. Wir kommen um die EU nicht herum. Auch nicht bei der Rheinschifffahrt.»

Grosse Bedeutung

Wie aber steht es mit der Zukunft der Mannheimer Akte und der ZKR? Diese Frage ist laut Seger für die Schweiz von grosser Bedeutung: «Die Bedeutung des Rheins als Nabelschnur der Schweiz zum Meer brauche ich nicht zu erklären. Die Stichworte sind: Landesversorgung, Wohlstand, Arbeitsplätze. Rund 10% aller Einfuhren erfolgen über den Rhein. Bei den Mineralölen sind es rund 30%. Die schweizerischen Rheinhäfen bilden einen wichtigen Wirtschaftsfaktor, bei der Flusskreuzschifffahrt ist die Schweizer Flotte ganz vorne mit dabei.» Damit die Rheinschifffahrt für die



Paul Seger bei seinem Referat vor der Parlamentarischen Gruppe.

Schweiz eine Zukunft habe, müssten drei Voraussetzungen erfüllt sein:

1. Der freie Zugang zum Meer,
2. gleichberechtigte, diskriminierungsfreie Rechte für die Schweizer Flotte und Schweizer Personal bei der Zulassung und den Verkehr auf dem Rhein und den europäischen Binnenwasserstrassen,
3. die volle Beteiligung und Einflussnahme in den Entscheidungsgremien über Rheinschifffahrtsregeln unter gleichwertiger Anerkennung für die Schweiz.

ZKR = entscheidendes Gremium

Die Mannheimer Akte und mit ihr die ZKR garantieren diese Voraussetzungen. Deshalb habe der Bundesrat Ende 2022 erneut bekräftigt, dass die ZKR für die Schweiz das entschei-

dende Gremium für die Sicherung des Einflusses im Bereich der europäischen Binnenschifffahrt bleibt. Deshalb – so Seger – beschäftige das Verhältnis ZKR-EU die Schweiz schon seit langem und die Kompetenzstreitigkeiten nähmen zu: «Die EU-Kommission betrachtet den Rhein als Bestandteil ihrer Verkehrspolitik und beansprucht zunehmend regulatorische Kompetenzen in Zuständigkeitsbereichen der ZKR. Für die vier EU-Mitglieder der ZKR wird es zunehmend schwieriger, den Spagat zwischen ZKR-Autonomie und EU-Solidarität zu meistern. Dabei scheut sich die EU-Kommission nicht, den EU-Mitgliedern in der ZKR mit Vertragsverletzungsverfahren zu drohen.»

Kontroverse um «Führerscheine»

Ein exemplarisches Beispiel für einen solchen Konflikt sei die jüngste Kontroverse um Rheinschifferpatente, also die «Führerausweise» für die Schiffsbesatzungen, gewesen. Obwohl sich die ZKR und die EU-Kommission auf inhaltsgleiche Vorschriften geeinigt hätten, wollte die EU-Kommission auf dem Gebiet der EU nur das Unions-Zeugnis gelten lassen. «Dies hätte zur absurden Konsequenz geführt, dass das gleichlautende ZKR-Patent nur auf den rund 4 km Rheinstrecke bis zur Schweizer Grenze gegolten



ZKR-Generalsekretärin Lucia Luijten erläuterte Wesen und Funktion der Organisation.

hätte. Im EU-Rat konnten die europäischen ZKR-Mitglieder zum Glück die parallele Anerkennung beider Zeugnisse auf dem ganzen Rhein durchsetzen. Aber der Vorfall hinterliess Spuren. Die Bereitschaft, stets neue Auseinandersetzungen mit der EU-Kommission auszufechten, sinkt.»

Auch für die anderen wichtig

Auch die ZKR-Generalsekretärin ging auf die Patente ein, wollte die Unstimmigkeiten aber nicht überbewerten: «Es ist nicht so, dass die EU der ZKR ihre Kompetenzen abspricht. Sie verlangt von ihren vier Mitgliedsstaaten lediglich, dass sie ihre Standpunkte innerhalb der EU koordinieren, bevor in Strassburg Entscheidungen getroffen werden. Dazu wird auf der Grundlage eines Vorschlags der EU-Kommission ein Ratsbeschluss getroffen. In der Regel geht dieses Verfahren, auch wenn es langwierig ist, problemlos vonstatten.»

Auch die zur EU gehörenden ZKR-Mitglieder hätten ein grosses Interesse am Fortbestand der ZKR, betonte Luijten und nannte ein Beispiel: «Soll zum Beispiel ein Schiff mit einem neuen, sauberen Brennstoff wie Wasserstoff oder Methanol betrieben werden, benötigt es eine Abweichung von den bestehenden Vorschriften. Ein solches Verfahren kann in Strassburg in sechs bis neun Monaten abgewickelt werden. Das einzige Schiff, das es bisher in Brüssel versucht hat, musste vier Jahre auf grünes Licht warten.»

Grundsätzliche Klärung nötig

Zur Frage «Wie soll es weitergehen?» nannte der Botschafter Seger drei Überlegungen:

1. Es ist Zeit für eine grundsätzliche Klärung des Verhältnisses ZKR-EU. Fallweises "Duchwursteln" bringe nichts.
2. Es brauche einen kollektiven Willen der ZKR-Mitgliedstaaten, die Regelungsautonomie der Zentralkommission aufrecht zu erhalten. Die Schweiz werde dies allein nicht bewerkstelligen können.
3. Europäische Harmonisierung der

Die PG Schifffahrt

Die seit vielen Jahren bestehende Parlamentarische Gruppe Schifffahrt lädt mehrmals im Jahr die Mitglieder des Stände- und Nationalrats, welche an der Schifffahrt interessiert sind, zu Veranstaltungen über Themen dieses wichtigen Trägers der Landesversorgung ein. Zu den Teilnehmenden gehören auch Vertretungen der interessierten Bundesämter und von Organisationen der Logistikwirtschaft. Vorge stellt werden Herausforderungen für die Akteure der Schifffahrt und der Häfen im nationalen oder internationalen Bereich und anstehende Gesetzesvorhaben von Bedeutung für die Branche. Die Parlamentarische Gruppe steht unter der Co-Leitung von Ständerätin Eva Herzog und Nationalrat Jon Pult. Das Sekretariat wird von der SVS-Geschäftsstelle geführt.

Binnenschifffahrtsregeln und ZKR-Regelungsautonomie widersprechen sich nicht.

Mit gutem Willen und Bereitschaft zu Pragmatismus seien konstruktive Lösungen möglich. Schon heute würden viele Regeln im Binnenschifffahrtsbereich im Europäischen Ausschuss für die Ausarbeitung von Standards im Bereich der Binnenschifffahrt, kurz CESNI genannt, ausgearbeitet. Dieser Ausschuss existiert seit 2015 und ist der ZKR angegliedert. Dem CESNI gehören Sachverständige der Mitgliedsstaaten der EU und der ZKR sowie Vertretungen weiterer internationaler Organisationen der Binnenschifffahrt an. Stimmberechtigt sind jedoch nur die Mitgliedstaaten der EU und der ZKR. Die Beschlüsse des CESNI werden nach dem Einstimmigkeitsprinzip gefällt.

Aufgabe der ZKR: ein «No-Go»

Aktuell fänden unter den ZKR-Mitgliedern strategische Diskussionen über die Zukunft der ZKR statt. Ein Vorschlag laute, dass die ZKR einseitig und freiwillig auf ihre Rechtsetzungskompetenzen verzichtet, wo die EU-Kommission ihre Zuständigkeit geltend macht. Damit würden zwar die leidigen Kompetenzstreitereien auf eine einfache Weise beendet. Verlie-

rerin wäre allerdings die ZKR, warnte Seger: «Ich habe meinen Kollegen in der ZKR deshalb klargemacht, dass dieses Szenario für die Schweiz ein 'No Go' wäre. Denn sie müsste in wichtigen Bereichen des Rheinschiffrechts auf ihre Mitsprache verzichten und EU-Recht übernehmen. Zudem hätte sie selbst bei einem autonomen Nachvollzug der EU-Regeln keine Gewissheit, dass die EU ihre Regeln anerkennt und damit der Schweizer Rheinflotte den uneingeschränkten Zugang zum Rhein weiter gewährt.»

Modus vivendi finden

Viel besser sind die Zukunftsperspektiven, wenn man einen «modus vivendi» zwischen der ZKR und der EU findet, der die Regeln EU-konform harmonisiert, aber den Parallelismus der beiden Rechtsetzungssysteme beibehält. Schliesslich würden schon heute die massgeblichen Standards gemeinsam im CESNI ausgearbeitet und an-

schliessend mittels ZKR-Reglemente bzw. in EU-Verordnungen formalisiert und umgesetzt. «Eine gesamteuropäische Vereinheitlichung der Binnenschiffverkehrsregeln ist grundsätzlich zu begrüssen, nicht zuletzt um auch der Schweizer Schifffahrt den uneingeschränkten und gleichberechtigten Zugang zum gesamten europäischen Wasserstrassennetz zu erhalten.» Ein modus vivendi könnte gemäss Seger etwa wie folgt aussehen:

In einer gemeinsamen Grundsatzklärung oder Vereinbarung bekräftigen die ZKR-Mitglieder und die EU ihr gemeinsames Interesse an einer gesamteuropäischen Harmonisierung der Binnenschiffverkehrsregeln mit dem CESNI als dem zentralen Organ zur Ausarbeitung der Standards.

Die ZKR anerkennt den Grundsatz, dass das Binnenschiffverkehrsrecht inhaltlich EU-konform auszugestaltet ist, wo die EU-Normen anwendbar sind.

Die EU ihrerseits anerkennt die fortbestehende Parallelität der EU- und

Neues Werk von Heiri Hüsler erschienen



Das Buch «111 Geschichten vom Leben an Bord der Basilea und der Ursula» ist nun zu haben. Die Vernissage fand im Hafenumuseum Basel statt. Hier der Autor, Heiri Hüsler, mit Sabine Waldmeier-Brache und Henriette Smit-Brache. Ihr Vater, Fritz Brache, war Ablöserkapitän auf der Basilea und der Ursula. Sie waren richtige Schifferkinder und verlebten ihre Schulzeit im Schifferkinderheim. Bestellungen unter heiri.huesler@outlook.com.

Schifffahrtssperre wegen off. Rheinschwimmen

Das offizielle Rheinschwimmen 2023 der SLRG erfordert Sperrungen der Gross- und Kleinschifffahrt zwischen dem unteren Vorhafen Schleuse Birsfelden,

Rhein-km 163,620, und Dreirosenbrücke, Rhein-km 167,800. Der Anlass findet am Dienstag, 15. August, statt, bei zu schlechten Bedingungen (Wetter, Wasserstand) besteht das Ausweichdatum 22. August. Die Grossschifffahrt (Berg- und Talfahrt) ist von 17:45 Uhr bis zur Beendigung des Rheinschwimmens um ca. 20:00 Uhr gesperrt. Die Sperrung gilt aus Sicherheitsgründen auf der ganzen Strecke ebenso für die gesamte triregionale und lokale Fahrgastschifffahrt sowie die internationale Fahrgastkabinenschifffahrt, welche die Steigeranlagen «Basel – St. Johann» anläuft. Ebenso gilt die Sperre für VIP-Schiffe. Für die Grossschifffahrt werden die jeweiligen Fahrtsperren mit den Rotlichtsignalanlagen im unteren Vorhafen der Schleuse Birsfelden und an der Dreirosenbrücke angezeigt. Für die Kleinschifffahrt inkl. Gierseilfähren, Rheintaxis gilt die Sperre ab 17:45 Uhr. Die Anordnungen der Kantonspolizei Basel, Rheinpolizei, sind zu befolgen. Der Fährbetrieb (St. Alban, Münster und Klingentalfähre) ist von 17:45 Uhr bis 18:45 Uhr eingestellt.

der ZKR-Normen auf dem gesamten Rheingebiet und damit auch die Gleichwertigkeit beider Systeme. Zudem erklärt sie sich bereit, ihre Koordinierungsverfahren möglichst speditiv abzuschliessen, um das bis dato schleppende Vorgehen zu beschleunigen.

Pragmatismus und guter Wille sind gefragt

Nach Segers Dafürhalten wäre dieses Szenario nach heutigem Stand der Dinge eine solide und tragfähige Lösung. Sie setzt allerdings auf beiden Seiten guten Willen und Pragmatismus voraus.

Andernfalls ist das Aufgehen der ZKR in eine noch zu definierende EU-Struk-

tur ein mögliches Szenario, das sich mittelfristig abzeichnen könnte. Dies wäre dann der Fall, wenn sich keine dauerhafter "modus vivendi" mit der EU erzielen lässt und die EU-Staaten innerhalb der ZKR die Notwendigkeit einer Einigung mit der EU stärker gewichten als die Autonomie der ZKR.

Für die Schweiz wäre dies laut Seger kein Wunschscenario. Das primäre Ziel bleibe, eine Lösung mit

der EU zu finden, die den dauerhaften Fortbestand der ZKR als für den Rhein zuständige Regelungsbehörde garantiert.

Einvernehmliche Lösung ist möglich

«Ich plädiere allerdings dafür, sich mit allen Szenarien nüchtern und sachlich auseinanderzusetzen, ohne in Schnappatmung oder Schreckstarre zu verfallen» warnte

Seiger in seinem Schlusswort: «Institutionen sind dazu da, damit wir darin unsere Interessen vertreten können. Fokussieren wir uns also auf unsere wesentlichen Anliegen und Inhalte: den freien Zugang zum Meer, gleichberechtigte, diskriminierungsfreie Verkehrs-, Zugangs- und Transitrechte für die Schweizer Flotte und die volle Beteiligung und Einflussnahme in den Entscheidungsgremien zu den Rheinschiffahrtsregeln unter gleichwertiger Anerkennung für die Schweiz.»

Ein Oldie erinnert sich (I): Schweissperlen



Am 14. Oktober 1962 befand sich das GMS ZAMBESI mit einer Ladung Getreide auf der Bergfahrt von Amsterdam nach Basel. Ab Marckolsheim mussten wir zwei Schleppkähne mitnehmen; einen längsseits gekuppelt, einen am Strang. Es ging gegen Mittag. Der Schiffmann sass in seiner Wohnung bei Tisch und Robi, der 1. Matrose, führte das Ruder, während ich die Fenster des Steuerhauses putzte. Nach kurzer Zeit sagte Robi in seinem Schaffhauser Dialekt «Heb emol fescht, i mue schnell abe». Ich fühlte mich kolossal geehrt, als junger Schnösel die Verantwortung für drei Schiffe und ihre Ladung, sowie einem guten Dutzend Personen (Besatzungsmitglieder und deren Familienangehörige) übernehmen zu dürfen. Anfangs war alles im grünen Bereich: Klare Sicht, kein Verkehr und die beiden je 600 PS starken Sulzer-Diesel brummen beruhigend monoton. Bald kam die Brücke von Chalampé in Sicht. Oberhalb der Brücke bemerkte ich einen Talfahrer. Es handelte sich um einen leeren Franzosenmotor vom selben Typ wie das hier abgebildete GMS VOLNAY (Aufnahme aus dem Jahr 1970). Diese Schiffe wurden im Rahmen des Marshalplans nach dem 2. Weltkrieg u.a. auf US-amerikanischen und kanadischen Werften für französische Reedereien gebaut. Sie hatten Enterprise-Motoren. Eines davon, die MAROT, liegt derzeit in Dordrecht als Museumsschiff der Stichting De Binnenvaart. Da unser Schleppverband jeweils nur die grosse Schleusenammer benutzen konnte, fuhren wir die ganze Zeit mit der blauen Flagge an Steuerbord. Ich schätzte, dass wir dem Talfahrer im Bereich der Brücke begegnen werden. Zwar war die Durchfahrtöffnung breit genug, aber wir lagen beide genau auf Kollisionskurs. Selbst mit dem Feldstecher konnte ich bei ihm keine blaue Flagge erkennen. Entweder hatte er sie nicht gesetzt, oder der Fahrtwind wehte sie waagrecht nach hinten. Jedenfalls überlegte ich mir, was zu tun sei. Die eigene blaue Flagge einholen, ausweichen und eine Backbord-Backbord-Begegnung einzuleiten, schien mir als keine Option zu sein. Dazu war der Verband zu träge und die Zeit zu knapp. Abstoppen und unterhalb der Brücke die Vorbeifahrt abzuwarten, schied ebenfalls aus; der Anhangkahn wäre auf uns aufgelaufen. Also beschloss ich, möglichst nahe am Pfeiler vorbei zu fahren und ein Stossgebet gen Himmel zu senden. Das hat gewirkt. Der Franzose wich aus und genau unter der Brücke fuhren wir Steuerbord-Steuerbord aneinander vorbei. Gleichzeitig erschien Robi wieder im Steuerhaus. Ich meine, ein leichtes Schulterklopfen verspürt zu haben.

Text und Foto: Urs Vogelbacher.

Wie früher für Basel geworben wurde:

Hafentage unter schlechtem Stern

Mitte der Neunzigerjahre beschloss der Direktor der Rheinschiffahrtsgesellschaft Basel, René Hardmeier, Basler Hafentage in Rotterdam, Duisburg und Mannheim durchzuführen. Als repräsentative Lokalität dazu bot sich das MFS CHRISTOPH MERIAN an. Der Schreibende erhielt den Auftrag, in Absprache mit den lokalen Instanzen Liegeplätze zu reservieren, Gästelisten zusammenzustellen und Caterer zu suchen. Das Vorhaben stand leider nicht unter besonders gutem Stern, wie sich unser „Oldie“ Urs Vogelbacher erinnert

Anfangs lief alles schön nach Plan, doch dann kam eine Warmfront mit tagelangem Regen und beginnender Schneeschmelze in den Alpen. Die Rheinpegel stiegen besorgniserregend an.

In Mannheim war Schluss

Bis Mannheim schaffte es das Schiff noch, aber dann war Schluss. Schifffahrt eingestellt. Improvisation war angesagt. In Duisburg sorgte der Caterer für ein Ersatzlokal in einem Reiterhof. Also wurde das erforderliche Material (Rhyhafewy, Bhaltisgläser, Info-Mappen etc.) in ein Mietauto geladen und auf dem Landweg nach Duisburg gebracht. Der Termin vom 2. Februar 1995 konnte so zwar gehalten werden, doch die Stimmung war etwas gedrückt, zumal grosse

Teile des Hafens überschwemmt waren.

In den Niederlanden aber war die Hochwassersituation noch schlimmer. Erinnerungen an die Flutkatastrophe von 1953 wurden wach. Daher der Entscheid: Anlass verschieben. Einzig der Hafentag in Mannheim konnte am 6. Februar 1995 programmgemäss durchgeführt werden.

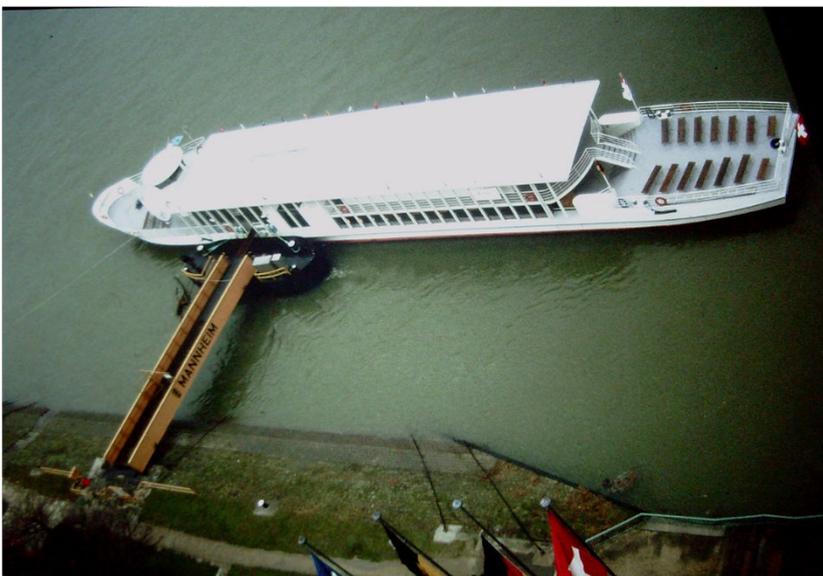
Rotterdam mit zwei Jahren Verspätung...

Rotterdam musste warten bis zum 25. Februar 1997. Als Liegeplatz wurde uns die Wilhelminakade, an der früher die stolzen Schiffe der Holland-Amerika-Lijn anlegten, zugewiesen. An jenem Tag stürmte es ziemlich stark. Beim Aufdrehen auf der Nieuwe Maas brach der Flag-

genstock mit der Schweizerflagge. Die Wasseroberfläche war wegen des Sturms ziemlich aufgewühlt. Dadurch geriet die CHRISTOPH MERIAN leicht ins Schlingern. Als der Chef eine gute Stunde vor Beginn der Veranstaltung an Bord kam, befand er, diese Schaukelei sei den Gästen nicht zuzumuten, ich solle einen anderen Liegeplatz suchen.

... und standfesten Gästen

Diesen Wunsch konnte ich ihm auf die Schnelle nicht erfüllen. In der Folge wurde aber niemand seekrank und die Stimmung an Bord besserte sich von Stunde zu Stunde:



Bis Mannheim ging alles noch gut...

