



Schweizerische Vereinigung für  
Schifffahrt und Hafenwirtschaft



# JAHRESBERICHT 2024

SVS Schweizerische Vereinigung  
für Schifffahrt und Hafenwirtschaft

# DIE ZKR GESTERN, HEUTE UND MORGEN

## Versuch einer kurzen Bilanz

von Paul Seger, Leiter der Schweizer ZKR-Delegation bis Dezember 2024



Als ich mich im Frühjahr 2010 nach sieben Jahren als Delegationsleiter von der ZKR verabschiedete, war ich mir sicher, die altherwürdigen Gemäuer des «Palais du Rhin» in Strassburg nie mehr wiederzusehen. Doch frei nach Wilhelm Busch «Aber hier wie überhaupt kommt es anders, als man glaubt!» gab es schliesslich nochmals zweieinhalb Jahre obendrauf.

Man hatte mich vorgewarnt. Die Luft innerhalb der Delegation sei etwa so gut wie in einer Bilge.

Zum Glück änderte sich das rasch. Gut, dass das Gewerbe wieder mit einem stv. Kommissar in der Delegation vertreten ist.

Auch die Stimmung in Strassburg hatte sich in den Jahren gewandelt. Das Verhältnis zur Europäischen Kommission war schwieriger geworden. Bei den anderen vier Delegationen, welche EU-Mitglieder waren, machten sich Abnützungserscheinungen breit. Symptomatisch war die Kontroverse von 2022 um die Anerkennung der Schifferpatente. Obwohl sich die ZKR und



die EU auf inhaltsgleiche Regeln für die Ausstellung solcher Patente geeinigt hatten, wollte die Kommission die ZKR-Patente auf EU-Gebiet nicht anerkennen. Erst im EU-Rat konnte in letzter Minute ein Kompromiss erzielt werden, welche beide Patente als ebenbürtig akzeptiert. Andernfalls wäre die Situation für die Schweiz problematisch geworden und hätte ein gefährliches Präjudiz geschaffen.

Inzwischen haben sich die Wogen wieder geglättet. Die europaweite Harmonisierung der Normen im CESNI und deren Umsetzung in den jeweils zuständigen Gremien scheint der allseits akzeptierte status quo zu bilden. Hoffen wir, es bleibt dabei. Immerhin ist das Verhältnis zwischen ZKR und EU durchaus symbiotisch. Die EU ist um die Expertise der ZKR froh, denn ihr fehlen die Erfahrung und die Kenntnisse in der Binnenschifffahrt. Die ZKR wiederum profitiert vom Geldsegen des CESNI-Vertrages. Damit hat sie sich allerdings auch in finanzielle Abhängigkeit von der EU begeben.

## Die Position der Schweiz

Die Schweiz setzt sich aus naheliegenden nationalen Interessen stark für die ZKR und die Beibehaltung ihrer regulatorischen Kompetenzen ein. Sie ist aktiv und ihre Stimme hat Gewicht, obwohl nur rund 21 km des schiffbaren Rheins auf ihrem Territorium liegen. Ihre Haltung zum Verhältnis ZKR-EU ist pragmatisch. Sie befürwortet europaweit harmonisierte Regeln für die

Binnenschifffahrt und ist offen für die inhaltliche Angleichung an EU-Regeln, solange die formale Regelungskompetenz der ZKR unangetastet bleibt. In Budgetfragen vertritt sie eine vermittelnde Position: Die ZKR soll die notwendigen Mittel erhalten, um ihre Funktionen effektiv wahrnehmen zu können, diese aber kostenwirksam und effizient einsetzen.

## Ausblick

In einem Jahr übernimmt die Schweiz die Präsidentschaft für 2026 und 2027. Die Palette von Themen, welche die ZKR heute und in Zukunft beschäftigen werden, ist breit. Um nur exemplarisch einige aufzuzählen: die Folgen des Klimawandels auf die Rheinschifffahrt, die Modernisierung und Dekarbonisierung der Flotten oder die Entwicklungen hin zur automatisierten Schifffahrt.

Auch das Verhältnis zur EU wird ein Dauerthema bleiben. Aus operationeller Perspektive geht es zunächst darum, den 2027 auslaufenden CESNI-Vertrag zwischen der EU und der ZKR neu auszuhandeln und zu verlängern. Die Schweiz wird übrigens 2026 nebst der ZKR-Präsidentschaft auch den Vorsitz des CESNI

innehaben (Florian Röhlingshöfer). Ein potenziell konflikträchtiges Thema am Horizont ist die geplante EU-Energiebesteuerungsrichtlinie. Sie bezweckt die Besteuerung fossiler Energieträger, möglicherweise auch der Binnenschifffahrt. Eine solche Regelung könnte in Widerspruch zur Mannheimer Akte stehen.

Das liebe Geld: Die Budget-Verhandlungen verlaufen immer zäher, denn der Spardruck unter den Mitgliedstaaten nimmt zu. Das Generalsekretariat spart, wo es kann. Die budgetierten Ausgaben für 2025 sind tiefer als 2024. Dennoch bleibt ein strukturelles Defizit, das wie in der Vergangenheit aus den Reserven gedeckt wird. Auf Dauer ist diese Praxis nicht nachhaltig.



Die Schweizer ZKR-Delegation in Strassburg: (von links nach rechts) Barbla Etter, Kommissarin, Vertretung BAV; Paul Seger, Kommissar und Delegationsleiter; Alexandros Koltsidas, Sekretär und Vertreter Schweizerisches Seeschiffahrtsamt; Peter Stalder, stv. Kommissar sowie Hafendirektor Florian Röhlingshöfer, Kommissar.

## Nachfolge für die scheidende Generalsekretärin

Die Generalsekretärin Lucia Luijten führt das ZKR-Sekretariat seit November 2021. Ihr Mandat läuft am 31. Dezember 2025 aus. Im Juni 2025 wird die ZKR über die Nachfolge entscheiden. Die Schweiz wäre gut beraten, eine Kandidatur einzureichen, um ihr Engagement für die Zentralkommission unterstreichen. Die Ausgangslage für eine erfolgreiche Wahl ist nämlich gut. Usanzgemäss sind im Spitzentrio des ZKR-

Generalsekretariats stets drei verschiedene Staaten vertreten. Aktuell sind zwei der drei Posten mit Deutschland und Frankreich besetzt (stv. GS, Chefsingenieur). Die Niederlande hat aktuell den Posten der Generalsekretärin inne, Belgien hatte ihn vorher. Die Schweiz könnte ausserdem geltend machen, seit 1964 keinen Generalsekretär mehr gestellt zu haben. Drücken wir also die Daumen!

## Dank zum Schluss

Die Delegationsleitung machte mir Spass und ich übergebe das Steuerrad mit einer Prise Wehmut.

Meinem Nachfolger Botschafter Roland Portmann wünsche ich im Hinblick auf die bevorstehende ZKR-Präsidentschaft alles Gute. Er wird diese Aufgabe gewiss bestens meistern, denn er kann auf ein eingespieltes Delegationsteam zählen. Allen inner- und ausserhalb der Delegation, welche die Interessen der Schweiz in der ZKR unterstützt haben, danke ich bei dieser Gelegenheit aufrichtig.

Paul R. Seger

