

# tribune

Das Magazin mit unternehmerischen Visionen

Ausgabe 2  
Mai 2022

## Lebensader auf dem Wasser – die Rheinschifffahrt



lic. iur. Roman Felix, Advokat  
Enderle Felix Haidlauf Schmid  
Advokatur und Notariat  
felix@advokatur.ch

Von klein auf sind wir den Anblick der zahlreichen Schiffe auf dem Rhein gewohnt. Doch nur selten machen wir uns Gedanken über die Bedeutung der Rheinschifffahrt. Dieses Bewusstsein wird oft erst bei Engpässen geweckt, so etwa nach der spektakulären Havarie des 1984 mit 931 Tonnen Tonerde beladenen Rheinschiffs «Corona», das den Rhein vor der Mittleren Brücke liegend während 17 Tagen blockiert hatte, oder aktuell durch die zunehmenden Niedrigwasserperioden.

Die Corona-Pandemie hat gezeigt, wie wichtig durchgängige Lieferketten sind. Güter des täglichen Bedarfs, Rohstoffe und andere Basisprodukte müssen sicher ins oder aus dem Land geliefert werden können. Diese «tribune» widmet sich zunächst der Frage, wie die wichtigste Wasserstrasse Europas mit den Schweizerischen Rheinhäfen zur Lebensader für die Region und die ganze Schweiz geworden ist. Weiter wird aus Sicht der Logistikbranche geschildert, mit welchen Veränderungen die Rheinhäfen in den letzten Jahren konfrontiert waren und wie sich die Pandemie ausgewirkt hat. Schliesslich stellen wir in einem Überblick das einzigartige rechtliche Regime auf dem Rhein dar, welches durch die älteste internationale Organisation der Welt geführt wird und den grenzüberschreitenden Verkehr der Güterschiffe trotz Grenzsperrungen und Quarantänemassnahmen sichergestellt hat. Und weshalb die Gefahr besteht, dass stattdessen bald Brüssel die Regeln auf dem Rhein bestimmen könnte.

### **Eine Wasserstrasse wird zur Lebensader**

Rolf Schleich

2

### **Bedeutung der Rheinschifffahrt für die regionale Logistikbranche**

Martin Ticks

4

### **Wenig bekannt – das rechtliche Regime auf dem Rhein**

Stephan Erbe

6

### **Facts & Figures zu den Rheinhäfen**

8

# Eine Wasserstrasse wird zur Lebensader



Rolf Schleichach  
Präsident Verkehrsdrehscheibe  
Schweiz  
rolf.schleichach@hafenmuseum.ch

**Der Rheinhafen Basel-Kleinmünchen und die Baselbieter Hafenanlagen in Muttenz Auhafen und Birsfelden sind von grosser wirtschaftlicher Bedeutung nicht nur für die Region Nordwestschweiz, sondern für das ganze Land. Der Präsident der Verkehrsdrehscheibe Schweiz, Schirmherrin des Hafensemuseums in Basel-Kleinmünchen, fasst die Bedeutung der Rheinschifffahrt und der regionalen Hafenanlagen für die Schweizer Wirtschaft zusammen.**

Der Rhein ist die wichtigste Wasserstrasse Europas und damit eine bedeutende Lebens- und Verkehrsader. Er ist der einzige Fluss, der die Alpen mit der Nordsee verbindet. Zur Zeit der Kelten heisst der Fluss Rhênos, bei den Römern Rhenus. Wir nennen ihn Rhein, Ry, Rhin oder Rijn, je nachdem, wo er durchfliesst. Mit der Schweiz, Liechtenstein, Österreich, Frankreich, Deutschland und den Niederlanden sind das sechs Länder. Seine Mündungsarme erreichen in den Niederlanden die Nordsee. Der Rhein ist rund 1'233 Kilometer lang. Für die Grossschifffahrt sind ab dem schweizerischen Rheinfeldens bis nach Rotterdam 883 Kilometer nutzbar. Am Mündungsgebiet des Rheins in die Nordsee befindet sich mit dem Hafen Europoort einer der weltgrössten Seehäfen. Er verdankt seinen Aufschwung der Industrialisierung in den über den Rhein erreichbaren Wirtschaftszentren. Unter

den Rheinhäfen gelten die Duisburg-Ruhrorter Häfen als die grössten Binnenhäfen Europas. Die wichtigste Drehscheibe für den Import und Export der Schweiz sind die Schweizerischen Rheinhäfen.

## **Umweltfreundlich und flexibel**

Wie auf anderen nationalen und europäischen Wasserstrassen wie der Elbe oder

«Jeder vierte Container wird über die Rheinhafenterminals abgewickelt.»

der Donau kommen auf dem Rhein Frachtschiffe zum Einsatz. Sie entlasten den Strassenverkehr erheblich. Ein modernes Binnenschiff mit einer Ladungsmenge von 3'000 Tonnen ersetzt rund 150 Lastwagen-Fahrten. Die eingesetzten Schiffe sind flexibel einsetzbar für den Transport

von Gütern wie Kohle und Erze, Agrargütern, Erdöl und Erdölprodukte, Sand und Kies, Stahl und Schrott, Container sowie Gefahrgüter. Dabei dominieren die Massengüter, die mehr als die Hälfte der Gesamtmenge ausmachen. Gefahrgut wie brennbare flüssige Güter, verflüssigte Gase oder trockene gefährliche Güter in loser Schüttung ist ein weiterer wichtiger Bereich. Gefahrgutnormen und hohe Sicherheitsstandards sind für einen sicheren Transport Grundvoraussetzung. Ein wichtiger Fortschritt war die Umstellung von Ein- auf Doppelhüllenschiffe, die im Jahr 2018 abgeschlossen war.

## **Container boomen**

Inzwischen wächst der Anteil der Transporte in Containern weltweit. Innerhalb des kombinierten Verkehrs ist das Binnenschiff ein wichtiger Partner in der Logistikkette. Ein Grossteil des Containerverkehrs wird über die ZARA-Häfen – Zeebrügge in Belgien, Amsterdam und Rotterdam in den Niederlanden und Antwerpen in Belgien – abgewickelt. Die



## Hafenmuseum

Die Ausstellung im Hafenmuseum greift die Hafen-Thematik auf und erzählt die Geschichte der Basler Schifffahrt, gewährt Einblicke in Spedition und Logistik, Rhein und Schifffahrt, See-, Binnen- und Personenschifffahrt sowie die Verkehrsträger Wasser, Schiene, Strasse und Luft. Der Hafenbereich nimmt dabei eine zentrale Rolle ein. Auch Ausbildung und Berufe in verschiedenen Bereichen werden thematisiert. Ein weiterer Bereich ist der Schiffnostalgie gewidmet, und in echten 20-Fuss-Schiffscontainern sind ein Kino und ein Schiffs-Simulator untergebracht.

Öffnungszeiten: Di – So 10:00 bis 17:00. Sommerferien Basel-Stadt: Fr/Sa/So 10:00 – 17:00  
[www.hafenmuseum.ch](http://www.hafenmuseum.ch)

Anbindung an das Hinterland und damit an das zentrale Europa ist hervorragend. Auch für besonders schwere oder sperrige Ladungen wie grosse Turbinen oder Rotorblätter eignet sich das Binnenschiff sehr gut. Auf der Strasse müssten bei einem solchen Transport Hindernisse wie Laternen oder Bäume oder gar Brücken aus dem Weg geräumt werden. Die Verkehrsbehinderungen wären gross und Infrastruktur-Schäden nicht auszuschliessen. Vorteile dieser Transportmöglichkeit sind die gute ökologische Bilanz, die noch immer freien Kapazitäten auf den Inlandwasserwegen, die Fähigkeit, besonders grosse und schwere Ladungen zu befördern und die pro Tonnenkilometer günstigsten Tarife.

## Zentrum Europas

Schon in der Antike war der Rhein ein wichtiger Transportweg zwischen der Nordsee und dem Mittelmeer. Die topographische Lage Basels galt als wichtiger Kreuzungspunkt für Handel und Verkehr, den auch die Römer erkannten und sich zu Nutze machten. Heute vereinen die Basler und Baselbieter Häfen im Zentrum Europas Wasser-, Strassen- und Schienenverkehr plus – dank ihrer Nähe zum EuroAirport Basel-Mulhouse-Freiburg – auch die Anbindung an den Luftfrachtverkehr. Die 2008 gegründeten Schweizeri-

schen Rheinhäfen (SRH), zu denen auch die Hafenanlagen in Muttenz (Auhafen) und Birsfelden gehören, bilden die nationale Verkehrsdrehscheibe am Güterverkehrskorridor Rotterdam–Basel–Genua. In den drei Hafenteilen werden jährlich sechs Millionen Tonnen Güter und über

«Die Schifffahrt ist eine umweltfreundliche, energie- und kostensparende Art des Transportes.»

100'000 Container umgeschlagen. Ein Drittel der Mineralölprodukte und jeder vierte Container werden über die Rheinhafenterminals abgewickelt. Eine exzellente Anbindung auf Schiene und Strasse ermöglicht den Transport von Gütern aller Art. 80 Hafenfirmer erbringen Logistikdienstleistungen im Bereich Container sowie Schütt-, Stück- und Flüssiggut.

## Volkswirtschaftlich wichtig

Die Schifffahrt ist von zentraler Bedeutung für die Schweizer Volkswirtschaft. Die hoch differenzierte Produktion von Wirtschaftsgütern erfordert leistungsfähige Verkehrswege und Verkehrsmittel

sowie eine weit gefächerte Logistik der Verkehrswirtschaft. Rund 10 Prozent der gesamten Importgüter gelangen über den Rhein in die Schweiz; davon 30 Prozent aller Mineralölprodukte. Die internationale Rheinschifffahrt ist somit ein bedeutender Verkehrsträger für die Schweiz. Die internationale Rheinflotte der Schweiz umfasst etwa 270 Fahrgast- und Güterschiffe, dazu einige Schub- und Schleppboote sowie Spezialschiffe (siehe Seite 8). Die durchschnittliche Transportkapazität pro Güterschiff beträgt etwa 2'300 Tonnen.

Fazit: Die Schifffahrt ist eine umweltfreundliche, energie- und damit auch kostensparende, sichere und mit wenig Verkehrslärm verbundene Art des Transportes. Und absolut unverzichtbar für die Schweiz.

## Rolf Schleich

ist in Basel als Trommelinstructor und -bauer bekannt. Als Kind einer Rheinschifferfamilie aufgewachsen, präsidiert er seit 2018 den Verein «Verkehrsdrehscheibe Schweiz», der aus dem Museum «Unser Weg zum Meer» in den letzten Jahren ein modernes und pädagogisch wertvolles Museum über den Basler Hafen, die Schifffahrt und die Hafenlogistik gemacht hat. Nach einer Planungs- und Bauzeit von 38 Monaten ist das neue Basler Hafenmuseum seit Juli 2021 der Öffentlichkeit zugänglich. Weitere Informationen auf [www.hafenmuseum.ch](http://www.hafenmuseum.ch)

# Wie wichtig ist die Rheinschifffahrt für die regionale Logistikbranche?



Martin Ticks  
CEO Birsterterminal AG  
martin.ticks@birsterterminal.ch

**Wer den ehemaligen Bundesrat Adolf Ogi nach seiner Beziehung zu Basel fragte, dem erzählte er jeweils von der Schülerreise ans «Goldene Tor der Schweiz». Gemeint war der Rheinhafen, wo umgeschlagen wurde, was das Land für seine Existenzsicherung brauchte oder für seine Wohlfahrt exportierte. Welche Bedeutung hat die Rheinschifffahrt heute für die Schweiz und ihre Versorgung? «tribune» fragte einen langjährigen Akteur der Logistikbranche in der Region.**

**Herr Ticks, welche Bedeutung hat die Rheinschifffahrt heute für die Landesversorgung?**

Sie war schon zu Ogis Zeiten und vorher unverzichtbar, und mit der zunehmenden Überlastung der Strasse ist sie eher noch grösser geworden. Dank der «Mannheimer Akte», einem internationalen Vertrag von 1868, hat das Schiff auf dem Rhein immer freie Fahrt und die Warenmengen, die pro Ladungseinheit transportiert werden können, sind grösser als auf der Strasse und der Bahn. Auch die Politik weiss, dass der Rhein und die «Schweizer Rheinhäfen», wie die Anlagen in Basel, Birsfelden und im Auhafen heute heissen, wichtig sind für unser Land. Im ersten Corona-Lockdown hat uns der Bundesrat umgehend Systemrelevanz bestätigt. Und auch in der öffentlichen Wahrnehmung hat das wachsende ökologische Bewusstsein der Gesellschaft die Bedeutung des umweltfreundlichen Wasserwegs aufgewertet.

**Aber auf diesem Weg gibt es ja ebenfalls Staus?**

Ja, manchmal haben wir zu wenig Wasser unter dem Kiel, manchmal zu viel. Und wenn sich ein Tanker querlegt wie vor zehn Jahren an der Loreley, ist auch auf dem Rhein kein Durchkommen mehr. Dann verliert das Schiff sofort Kunden an die Bahn oder die Strasse. Aber auch diese Transportwege sind ja vor Unterbrüchen nicht gefeit; denken Sie etwa an die Rheintalbahn-Strecke bei Rastatt vor fünf Jahren. Da ging wochenlang nichts mehr auf dem Gleis, und die Rheinschifffahrt konnte zeigen, wie leistungsfähig sie ist. In der Branche gilt das eherne Gesetz «Die Ware sucht sich ihren Weg». Aber grundsätzlich soll und will die Schifffahrt natürlich vor allem den LKW-Verkehr entlasten, weil sie ökologischer unterwegs ist.

«Die Rheinschifffahrt war schon immer unverzichtbar für die Landesversorgung.»

**Mit welchen Veränderungen sahen sich die Rheinhäfen in den letzten Jahren konfrontiert?**

Am augenfälligsten sind Veränderungen der Güterströme. Als ich am Anfang meiner Berufslaufbahn im Hafen St. Johann arbeitete, dominierte der Import von Getreide, Futtermitteln, Kaffee- und Kakaobohnen, die lose in den Frachträumen lagen und in tagelanger Arbeit gelöscht werden mussten. Diese Güter nehmen inzwischen andere Wege. Dann gab es wirtschaftliche Entwicklungen, manchmal von einem Tag auf den anderen, die zu Verlagerungen führten. Bis die Papierproduktion in der Schweiz aufgegeben wurde, kamen jährlich 400'000 Tonnen Zellstoff für die Papierherstellung auf dem Wasserweg nach Basel, davon ist nichts übriggeblieben. Ein anderes Beispiel ist die Kohle: In meinen Anfangszeiten löschten wir jedes Jahr eine halbe Million Tonnen für die Zement-

herstellung; heute sind es noch 25'000. Und ganz einschneidend für uns war natürlich der Übergang zum Gütertransport in Normcontainern.

**Wie hat sich unter diesen Bedingungen die Logistikwirtschaft in der Region entwickelt?**

In den Schweizerischen Rheinhäfen arbeiten wir trimodal auf dem Wasser, auf der Schiene und auf der Strasse. Wir profitieren von der Lage am Wasser und das Schiff spielt naturgemäss eine zentrale Rolle in den Abläufen und Dienstleistungen. Genau so wichtig sind aber die Bahn und der Lastwagen, und im Zentrum unserer Arbeit steht der Umschlag vom einen auf die anderen Verkehrsträger - mit allem, was dazugehört. Und da ist die Vielfalt der Dienstleistungen in den letzten Jahren enorm gewachsen. Am Beispiel unseres Unternehmens aufgezeigt: Wir bieten unseren Kunden nicht nur eine umfassende Containerbewirtschaftung mit regelmässigen Schiffs-transporten zwischen Basel und Seehäfen wie Rotterdam und Antwerpen an. Wir stellen auch Lagerflächen und -logistik zur Verfügung, haben uns auf umfassende Stahl- und Projektlogistik spezialisiert, organisieren Verpackungen für sämtliche Güter und haben in den vergangenen Jahren auch das Recycling-Geschäft stark ausgebaut.

**Wie hat sich die Pandemie auf Ihre Branche ausgewirkt?**

Im Gegensatz zu anderen Dienstleistungszweigen sind wir in der Logistik sehr stabil unterwegs gewesen. Online-Bestellungen und -lieferungen erlebten im Lockdown einen Boom, und das hat nicht nur die Warenströme anschwellen lassen, sondern auch Schweizer Unternehmen, die in der Anlage- und Fördertechnik tätig sind, total ausgelastet. Überall wurden ja zusätzlich Lagerraum und Verteilzentren für die online-Händler benötigt. Andererseits spürten wir auch die Lieferengpässe und Produktionsstillstände in China oder anderswo. Unsere Kunden hatten darun-





Birsterminal AG in Birsfelden. Die trimodale und multifunktionale Logistikplattform bewirtschaftet mit 90'000 m<sup>2</sup> die grösste zusammenhängende Fläche in den Basler Rheinhäfen.

ter zu leiden. Die verarbeitende Industrie konnte sich nicht mehr auf das Anlieferprinzip «Just in time» verlassen und kauft seither auf Vorrat ein, was zu kriegen ist und mietet bei uns Lagerflächen an. Dieses Geschäft boomt.

#### Wie wirken sich die Engpässe in den Seehäfen auf Ihre Rheinschiffe aus?

Dort machen sie uns zu schaffen. Die Terminals in den Seehäfen sind auch in nicht pandemischen Zeiten wegen der zunehmenden Warenströme schon am Anschlag. Wenn dann da ein lang erwartetes Containerschiff aus China endlich der dortigen Quarantäne entrinnt und mit Tausenden von Containern ankommt, hat dessen Löschung natürlich Priorität. Wir mit unseren kleinen Rheinschiffen müssen dann wohl oder übel warten, bis wir be- oder entladen können. Das kann dann schon einmal eine Woche dauern, bis wir ein Zeitfenster bekommen, und die Zusatzkosten tragen wir und unsere Kunden. Unschön daran ist auch, dass sich in der Folge der Transport wieder auf die Strasse verlagert, obwohl auch die Hafenbehörden in den Seehäfen klare Vorgaben bezüglich dem Modalsplit Schiff/LKW/Bahn beachten müssten.

#### Und welches sind Rahmenbedingungen für Ihre Arbeit in den Schweizer Rheinhäfen?

Die Areale, die uns zur Verfügung stehen sind kleiner geworden, vor allem im Stadtkanton, wo der St. Johann-Hafen dem Campus von Novartis weichen musste. Das vorgesehene Ersatzareal am gegenüberliegenden Ufer wird wegen den Visionen der Stadtentwickler jetzt von der Pop-

«Alle anderen Verkehrsträger zusammen können nicht auffangen, was die Rheinschifffahrt leistet.»

up-Gastronomie genutzt und ist für die Hafenwirtschaft wohl verloren. Jetzt müssen wir effizienter werden und auf weniger Quadratmetern noch mehr Durchsatz schaffen. Deshalb auch die Planung für den Gateway Basel Nord. An unserer eminent wichtigen Schnittstelle von Schiene, Rhein und Strasse brauchen wir diesen zusätzlichen trimodalen Umschlagster-

minal für einen effizienten Import-/Export-Güterverkehr. Dieser Infrastrukturausbau ist dringend, um die Hälfte des Containerverkehrs klimafreundlich auf die Schiene zu verlagern und damit über 100'000 LKW-Fahrten pro Jahr einzusparen. Ebenso dringlich ist, die noch verfügbaren Flächen am verkehrstechnisch idealen Standort im Birsfelder Hafen für die Hafenlogistik zu halten und auszubauen. Dies, um unter anderem die durch die Umnutzung der städtischen Hafensareale Klybeckquai und Westquai verschwindenden Hafen- und Logistikflächen zu kompensieren, und um Warenmengen von dort aufzufangen. Das wünschen sich nicht nur die Grünen, das verlangt auch der Markt.

#### Blick in die Zukunft: Werden andere Transportwege einmal dem Rhein den Rang ablaufen?

Auf keinen Fall. Alle anderen Verkehrsträger zusammen könnten nicht auffangen, was die Rheinschifffahrt leistet. Im Gegenteil: Wir sehen noch jede Menge Potenzial auf dem Wasser. Das werden wir von der Logistikwirtschaft nach Kräften fördern und ausbauen. Wir erhoffen uns und erwarten dabei Unterstützung durch die Politik aus Bern und dem Kanton. Und das Verständnis der Bevölkerung.

Interview: Roger Thiriet

#### Martin Ticks

ist seit 2017 CEO der Birsterminal AG in Birsfelden und einer der besten Kenner der Binnenschifffahrt und Hafenlogistik in der Region. Von 1996 bis 2017 arbeitete er für die ebenfalls in den Schweizerischen Rheinhäfen beheimatete Ultra-Brag AG, ab 2005 als Chief Operating Officer und Mitglied der Geschäftsleitung, wo er für die operative Führung aller Betriebe, für Technik, Schiffe und die Betreuung diverser Grosskunden zuständig war.

# Wenig bekannt – das rechtliche Regime auf dem Rhein



Stephan Erbe  
Rechtsanwalt  
ThomannFischer  
erbel@thomannfischer.ch

**Tief brummende, langsam vorbeipflügende Güterschiffe, aber auch die im St. Johann oder an der Uferstrasse liegenden, oft luxuriös anmutenden Flusskreuzfahrtschiffe sind aus dem Basler Stadtbild längst nicht mehr wegzudenken. Die Rheinschifffahrt bedient aber nicht nur die Postkarten-Idylle, sie hat auch eine enorme wirtschaftliche Bedeutung erlangt.**

Laut dem Bundesamt für Verkehr werden mehr als zehn Prozent des gesamten schweizerischen Aussenhandels über den Rhein abgewickelt, und was die Flusskreuzschifffahrt anbelangt, hat sich Basel längst zum bedeutendsten europäischen Hub entwickelt. Von den insgesamt 378 europäischen Flusskreuzfahrtschiffen (Stand 2020) waren nämlich nicht weniger als 172 in Basel registriert. Die Rheinschifffahrt ist somit sichtbar und wirtschaftlich bedeutend. Weniger bekannt ist allerdings, dass sie einem eigenen, sehr speziellen rechtlichen Regime unterliegt.

## Früh erkannter Regelbedarf

Schon sehr früh wurde erkannt, dass Regelungsbedarf besteht, wenn ein knapper Verkehrsweg von verschiedenen Anliegern stark beansprucht wird. Der Pariser Friedensvertrag von 1814 hielt deshalb in Artikel 5 schon fest, die Schifffahrt auf dem Rhein «sera libre, de telle sorte qu'elle ne puisse être interdite à personne». In der Folge wurde dieses Ziel angegangen und am Wiener Kongress 1815 wurde eine Zentralkommission für die Rheinschifffahrt geschaffen, deren

Arbeiten 1831 zum Abschluss der sogenannten «Mainzer Akte» führten. Dieses Übereinkommen wurde 1868 revidiert und diese Version ist heute als die «Mannheimer Akte» bekannt, der 1963 auch die Schweiz beigetreten ist. (Der offizielle Name des Abkommens lautet «Revidierte Rheinschifffahrtsakte vom 17. Oktober 1868».) Die Zentralkommission für die

«Schon früh wurde erkannt, dass Regelungsbedarf besteht, wenn ein knapper Verkehrsweg von verschiedenen Anliegern stark beansprucht wird.»

Rheinschifffahrt (ZKR) gilt damit als die älteste internationale Organisation der Welt. Vertragsstaaten sind heute Belgien, Deutschland, Frankreich, die Niederlande und die Schweiz. Ihren Sitz hat die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt im Palais du Rhin in Strasbourg.

## Früh gewährte Freizügigkeit

Trotz verschiedener Anpassungen über die Jahre hinweg sind die für die gewerbliche Schifffahrt geltenden wesentlichen Grundzüge der Mannheimer Akte bis heute unverändert erhalten geblieben, nämlich (1) die Freiheit der Schifffahrt, (2) das Prinzip der Inländergleichbehandlung, (3) die Transitfreiheit und (4) die Abgabefreiheit. Im Rahmen der europäischen Integration wurden die ursprünglich nur den Anliegerstaaten zustehenden Rechte auf sämtliche Vertragsstaaten der EU ausgedehnt. Freizügigkeiten, die in anderen politischen und wirtschaftlichen Bereichen in der Schweiz seit Jahren zu heftigen politischen Diskussionen führen,

sind also in der Rheinschifffahrt seit vielen Jahren Rechtswirklichkeit.

Interessant ist, dass die Mitgliedstaaten der Mannheimer Akte nicht nur Rechtsgrundsätze vereinbarten, die dann in den Mitgliedstaaten gelten oder umzusetzen wären, sondern dass eigentliche Gesetzgebungskompetenzen an die ZKR delegiert wurden. In den von der Mannheimer Akte erfassten Bereichen setzt somit nicht der schweizerische Gesetzgeber die geltenden Regeln, sondern die ZKR. (Da die Mannheimer Akte erst ab Rheinkilometer 166.64 gilt – besser bekannt als «Mittlere Brücke» –, gelten die Regeln allerdings erst ab diesem Punkt flussabwärts).

## Zentrale Regeln

In den genannten Bereichen hat die ZKR zentrale Regeln erlassen, die nachfolgend kurz erwähnt werden sollen.

- In den Genuss der vollen Freiheit – diese umschliesst beispielsweise das Recht zur Kabotage – kommt ein Schiff nur, wenn es im Besitz einer sogenannten «Rheinschifffahrtszugehörigkeitsurkunde» ist. Diese wird einem Schiff von der zuständigen nationalen Behörde ausgestellt, wenn das Schiff einen ausreichenden Bezug zum besagten Land hat. Im Falle der Schweiz erfolgt diese Prüfung durch die Schweizerischen Rheinhäfen. Im Weiteren umfasst die Freiheit der Schifffahrt beispielsweise das Verbot, Gebühren oder Abgaben zu erheben, die sich direkt auf die Schifffahrt beziehen, auf die Transitfreiheit oder das Verbot, Schiffe aufgrund ihrer Staatsangehörigkeit zu diskriminieren.
- Die technischen Anforderungen, die für Schiffe auf dem Rhein gelten, werden in der von der ZKR erlassenen Rheinschiffsuntersuchungsordnung geregelt.
- Ein ganz wichtiger Tätigkeitsbereich der ZKR liegt im Personalwesen: Vorschriften bezüglich des Personals in der Binnenschifffahrt wie Schifferpatente werden in der Verordnung der ZKR über das Schiffspersonal auf dem Rhein geregelt.





Mit der Flusskreuzschifffahrt hat sich Basel längst zum bedeutendsten europäischen Hub entwickelt

- Die auf dem Rhein geltenden «Verkehrsregeln» schliesslich werden ebenfalls im Schosse der ZKR erarbeitet und sind in der sogenannten Rheinschifffahrtspolizeiverordnung geregelt.

«Klare rechtliche Regeln sind für die hier ansässige rheinaffine Wirtschaft von zentraler Bedeutung.»

#### **Rolle der Schweizer Rheinhäfen**

Umgesetzt werden all diese auf internationaler Ebene von der ZKR erlassenen Regelwerke durch die zuständigen nationalen Behörden. In der Schweiz kommt die zentrale Rolle dabei den Schweizerischen Rheinhäfen zu, die über die Einhaltung und Umsetzung aller technischen, polizeilichen und flaggenrechtlichen Vorschriften wacht. Die sachenrechtlichen Belange obliegen dem Schiffsregister, das dem Grundbuchamt angegliedert ist.

Zu erwähnen ist schliesslich, dass selbst in der Rechtspflege ein eigenes Regime gilt: Für die meisten straf- und für gewisse zivilrechtliche Angelegenheiten bestehen besondere Rheinschifffahrtsgerichte. Diese Aufgabe übernimmt in Basel-Stadt das Zivil-, respektive das Strafgericht, deren Urteile in letzter Instanz an die Berufungskammer der ZKR in Strasbourg gezogen werden können. Die andernorts diskutierten «fremden Richter» sind hier also seit langem Realität.

#### **Regime unter Druck**

Das beschriebene Regime der Schifffahrt auf dem Rhein ist in jüngster Zeit – nicht überraschend – unter Druck geraten. Die Europäische Union zeigt vermehrt Tendenzen, die Schifffahrt unionsweit regeln zu wollen. Für die Schweiz ist das insofern problematisch, als sie im Rahmen der ZKR als Vertragsstaat der Mannheimer Akte mitsprache- und vetoberechtigt ist. Ein gleichermassen gesichertes Mitspracherecht bestünde im Rahmen von EU-Erlassen hingegen nicht. Eine Verschiebung von Zuständigkeiten von der ZKR auf die EU ist für die Schweiz somit eine gefährliche Entwicklung. Ebenso ist zu

erwähnen, dass zwar gewisse Bereiche international geregelt sind, dass aber in anderen Bereichen bis heute eklatante Lücken bestehen, die eine erhebliche Rechtsunsicherheit zur Folge haben. Gerade die personalintensive Flusskreuzschifffahrt ist mit Problemen konfrontiert, die erst mit dem verhältnismässig jungen Boom dieser Branche zutage getreten sind und die damit zusammenhängen, dass es im Binnenschifffahrtsrecht, anders als in der Hochseeschifffahrt, kein Flaggenprinzip gibt, welches klarstellen würde, dass für schweizerische Schiffe schweizerisches Recht gilt. Dies führt beispielsweise im Bereich von Arbeitsbewilligungen oder im sozialversicherungsrechtlichen Bereich zu grossen praktischen Problemen.

#### **Die Politik ist gefordert**

Klare rechtliche Regeln sind für die hier ansässige rheinaffine Wirtschaft von zentraler Bedeutung. Damit die für die Region wichtige Rheinschifffahrt sich auch inskünftig auf einen verlässlichen rechtlichen Rahmen stützen kann, sind also die politischen Instanzen gefordert. Die Weichen müssen jetzt gestellt werden, damit die Postkarten-Idylle und vor allem natürlich die Wirtschaftskraft dieser Branche auch in Zukunft erhalten bleiben.

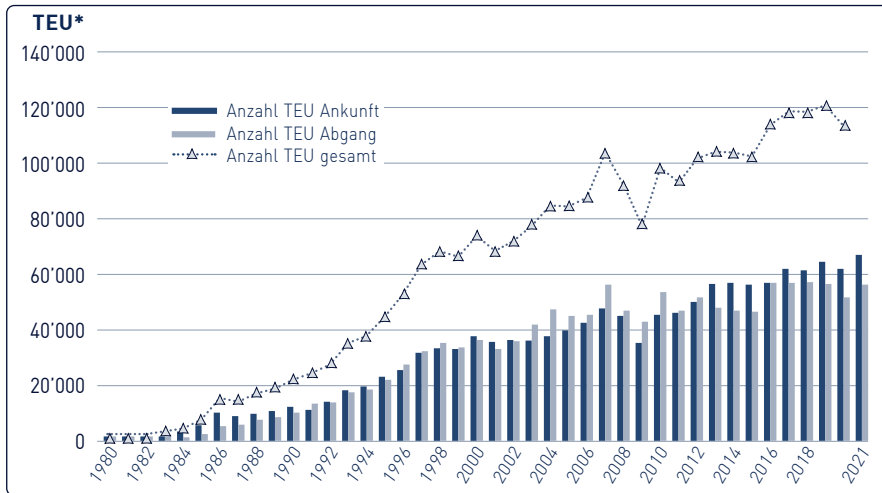
#### **Stephan Erbe**

ist Rechtsanwalt und Partner bei der Kanzlei ThomannFischer in Basel. Er ist auf Fragen des Transport- und Logistikrechts spezialisiert und Mitglied der Verkehrskommission der Handelskammer beider Basel, Präsident der Schweizerischen Vereinigung für Seerecht und Mitglied der juristischen Kommission der IVR, des europäischen Binnenschifffahrtsverbands.

# Facts & Figures zu den Schweizerischen Rheinhäfen

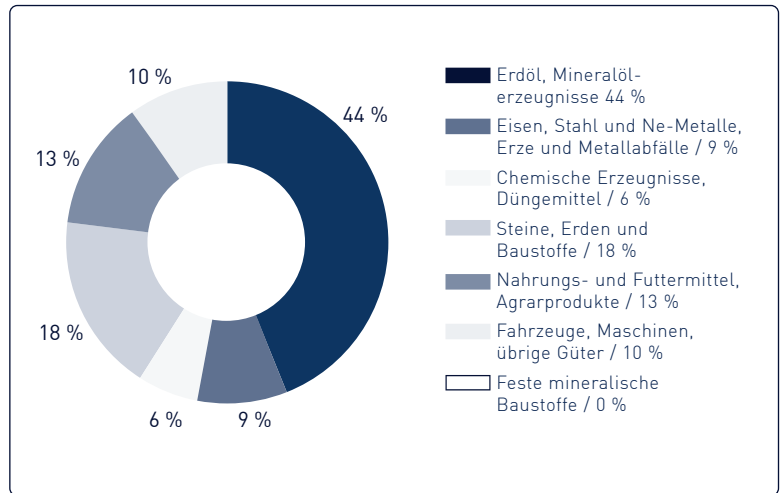
Die Schweizerischen Rheinhäfen, gegründet 2008, sind eine öffentlich-rechtliche Anstalt im Besitz der Kantone Basel-Landschaft und Basel-Stadt. Sie entwickeln und bewirtschaften die Hafengebiete, agieren als Rheinschiffahrtsbehörde und sorgen für die Schifffahrtspolizei und die Hafenaufsicht. 2021 wurden an ihren drei Standorten Basel-Kleinhüningen, Birsfelden und Auhafen Muttenz 5,41 Millionen Tonnen Güter respektive 126'042 Containereinheiten umgeschlagen. Hier weitere Kennzahlen.

Wasserseitiger Containerumschlag Basel 1980 – 2020



\*TEU: Twenty-foot Equivalent Unit (Abkürzung TEU, deutsch Zwanzig-Fuß-Standardcontainer)

Ein- und Ausfuhr nach Gütergruppen



## Flottenbestand

11



### Schlepp/Schubboote

davon  
5 Schubboote  
6 Schleppschubboote

195



### Fahrgastschiffe

davon  
5 Tagesausflugsschiffe  
190 Kabinenschiffe

49



### Motorschiffe (Güter/Tank)

davon  
8 Gütermotorschiffe  
41 Tankmotorschiffe

10



### Spezialschiffe

davon  
2 Feuerlöschboote  
1 Bilgenentöler-/ Ölwehrboot  
5 Baustellenfahrzeuge  
2 andere

Fotos/Bilder: Seite 5: @Port of Switzerland; Seite8: <https://port-of-switzerland.ch/rheinhaefen/mediencenter/zahlen-fakten/>

AZB  
CH-4010 Basel  
P.P. / Journal  
Post CH AG

tribune

IMPRESSUM Nummer 2/2022, erscheint viermal jährlich.

HERAUSGEBER: Handelskammer beider Basel (info@hkbb.ch), Advokatenkammer Basel, Basellandschaftlicher Anwaltsverband (maier@swam.ch) grosszügig unterstützt von der Jubiläumsstiftung La Roche & Co

REDAKTION: Dr. Philip R. Baumann, lic. iur. Roman Felix, Dr. iur. Alexander Filli, lic. phil. I Jasmin Fürstenberger, MLaw Andrea Tarnutzer-Münch, lic. phil. I Roger Thiriet

LAYOUT: Elmar Wozilka, Handelskammer beider Basel, Druck: bc medien ag, Münchenstein

gedruckt in der Schweiz

ADRESSE: «tribune», St. Jakobs-Strasse 25, Postfach, 4010 Basel,

Telefon: +41 61 270 60 55, Telefax: +41 61 270 60 05, E-mail: info@hkbb.ch

«tribune» ist eine offizielle Publikation der herausgebenden Organisationen für deren Mitglieder.

Der Abonnementspreis ist im Mitgliederbeitrag inbegriffen. Für Nichtmitglieder kostet das Jahresabonnement CHF 20.-.