



18.3750

Postulat Janiak Claude.**Verstärkte Regulierung der EU
im Bereich der internationalen
Rheinschifffahrt.
Interessenwahrung der Schweiz****Postulat Janiak Claude.****Préserver les intérêts de la Suisse
face à la régulation renforcée
de la navigation internationale
du Rhin par l'UE**

CHRONOLOGIE

STÄNDERAT/CONSEIL DES ETATS 13.03.19

Präsident (Stöckli Hans, erster Vizepräsident): Der Bundesrat beantragt die Ablehnung des Postulates.

Janiak Claude (S, BL): Mein Postulat ist zum dritten Mal traktandiert. Die Behandlung des Postulates musste im Dezember verschoben werden.

Beim Thema Schifffahrt haben wir es mit einer Besonderheit zu tun. Sie ist ja einer der vier Verkehrsträger, und eigentlich würde man erwarten, dass die Vorsteherin des UVEK sich zu diesem Geschäft äussern müsste. Nun gibt es die Besonderheit, dass das Schweizerische Seeschiffahrtsamt (SSA) dem EDA angegliedert ist. Es hat die Aufsicht über die Schweizer Handelsflotte und prüft die Registrierung für alle Schweizer Hochseeschiffe, Güter- und Freizeitschiffe. Die Schweiz ist Mitglied der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR). Dies berechtigt sie zur Mitwirkung an der Binnenschifffahrtsgesetzgebung und zur freien Schifffahrt auf dem Rhein und seinen Nebenflüssen. Die Leitung der Schweizer Delegation liegt beim SSA, welches der Direktion für Völkerrecht beim EDA angehört. Dieses SSA ist wie gesagt dem EDA angegliedert. Wenn man "Seeschifffahrt" liest, würde man jetzt zuerst nicht glauben, dass auch die Binnenschifffahrt dazugehört. Aber Schifffahrtspolitik wird letztlich im UVEK gemacht. Jedenfalls war auch der Schifffahrtsbericht aus dem Jahr 2009 federführend dort ausgearbeitet worden. Dieser nicht wirklich befriedigende Zustand ist meines Erachtens auch der Grund dafür, dass die Stellungnahme des Bundesrates viele Fragen unbeantwortet lässt.

Ich verlange und verlange mit meinem Postulat weiterhin einen Bericht zu vier Punkten:

1. Mit der Bildung des Comité européen pour l'élaboration de standards dans le domaine de la navigation intérieure (Cesni) zwischen der EU und der ZKR ist das Rhein-Regime im Bereich der Mannheimer Akte zweifellos geändert worden. Bezüglich der Auswirkungen gibt es in der Stellungnahme des Bundesrates keine Aussagen. Insbesondere wird nicht erwähnt, dass – weil im Geltungsbereich der EU – neu auch ein EU-Gesetzgebungsprozess auf dem Rhein entstanden ist, bei welchem die Schweiz im Unterschied zu bisher den Vollzug neu auch auf dem bilateralen Weg mit der EU sicherstellen muss.
2. Auch zur zweiten Frage, der Folgeabschätzung des Einflusses der EU im Kompetenzbereich der ZKR, gibt es in der Stellungnahme keine Antwort. Der neue bilaterale Prozess EU-Schweiz hat mit Sicherheit Folgen. Unter anderem

AB 2019 S 154 / BO 2019 E 154

ist neu ein aktives Monitoring des EU-Prozesses im Binnenschifffahrtsbereich notwendig. Auch sind Verhandlungsmandate und Spielräume nicht festgelegt, geschweige denn geregelt. Auch ist nicht klar, wer die Federführung hat – ist es jetzt das EDA oder das UVEK?

3. Auch bezüglich der Sicherstellung eines einheitlichen Vollzugs des bisherigen Rheinschiffahrtsrechts für die Schweiz ist die Stellungnahme des Bundesrates unzureichend, da die Umsetzung des Cesni-Standards bisher





noch nicht geregelt ist; vor allem aufgrund der neuen, relevanten sogenannten delegierten Rechtsakte der EU, welche zum Beispiel bei den EU-weiten Besatzungsvorschriften künftig zur Anwendung kommen, also auch in den EU-Staaten der ZKR. Die Schweiz ist hier also neu Drittstaat und wird als Drittstaat behandelt. Dieses Vorgehen stellt die zukünftige, dauernde Praxis dar.

4. Auch beim vierten Punkt, zu dem ich einen Bericht verlange – die Sicherstellung des Fortbestands und die Stärkung der schweizerischen Mitwirkung in internationalen Gremien der Rheinschifffahrt (ZKR und EU) –, ist die Stellungnahme wenig überzeugend. Der Bundesrat begnügt sich mit der Feststellung, dass der Status quo genüge. Aufgrund der geschilderten Änderungen – neue Prozesse mit der EU, zusätzlich zu den bisherigen im Rahmen der ZKR – reicht dies nicht aus. Auf den Fachebenen wurde offenbar die Schaffung einer Korrespondenzgruppe inklusive Schweizer Mission in Brüssel beschlossen, um ab Januar dieses Jahres neu ein pragmatisches Monitoring zu einem neuen bilateralen Prozess mit der EU zu machen bzw. zu koordinieren. Eine erste Sitzung wurde offenbar bereits anberaumt oder sogar abgehalten.

Das widerspiegelt die gegenwärtige Lage. Ich kann mich mit der Stellungnahme nicht zufriedengeben; von einer Strategie, welche der Bundesrat angesichts des neuen bilateralen Gesetzgebungsprozesses mit der EU einschlägt, lese ich nichts. Ich könnte Ihnen weitere Punkte darlegen, in denen die Stellungnahme unvollständig ist. Ich beschränke mich auf drei Punkte:

1. Sie führen aus, die gemeinsame Festlegung von Standards habe zu einer Annäherung der beiden Rechtssysteme bei gleichzeitiger Wahrung der jeweiligen Kompetenzen geführt. Offen bleibt aber die Frage der Einheitlichkeit bei der Umsetzung respektive wie die Standards angewendet werden.

2. Sie führen aus, die Schweiz verfüge über ein Vetorecht, wodurch gewährleistet sei, dass sie ihre Interessen wahrnehmen könne. Nicht erwähnt wird, dass dies ausschliesslich für Themen gilt, die über die Cesni-Ebene laufen, nicht hingegen, dass die Schweiz für Themenbereiche, die in die alleinige Kompetenz der EU fallen, neu bilateral mit der EU Lösungen finden muss, zum Beispiel bei der Anerkennung von Streckenkenntnissen und Patenten, beim Zugang zu den internationalen Datenbanken für den schifffahrtspolizeilichen Vollzug oder beim Informationsaustausch zwischen den EU-Mitgliedländern.

3. Sie führen aus, dass der Vollzug keine Probleme bereite, aufgrund der offenen Fragestellungen müssten aber Lösungen erarbeitet werden. Die politischen und koordinierenden Aufgaben nehmen einen deutlich höheren Stellenwert ein als noch vor der Zusammenarbeit mit der EU.

Ich stelle mir nach der Lektüre der Stellungnahme des Bundesrates die Frage, ob die doppelte Departementzuständigkeit für die ZKR wirklich das Gelbe vom Ei ist. Sie schreiben, dass kein Grund bestehe, daran etwas zu ändern. Ich werde hingegen den Eindruck nicht los, dass die heisse Kartoffel jeweils gerne dem anderen Departement weitergereicht wird. Tatsache ist, dass es einer Intensivierung bei den Koordinationsaufgaben und der Vergrösserung des Spielraums für die direkte Verhandlung von Themen zwischen der Schweiz und der EU bedarf. Damit die Landesinteressen bestmöglich verfolgt werden können, sind geeignete Monitoringprozesse zu etablieren.

Ich verlange keinen seitenlangen Bericht. Ich ersuche Sie einfach aufzuzeigen, wie Sie die neue Herausforderung strategisch anzugehen gedenken. Darauf haben Sie keine Antwort gegeben.

Deshalb bitte ich darum, das Postulat anzunehmen.

Cassis Ignazio, Bundesrat: Für die Binnenschifffahrt gibt es in Europa zwei verschiedene Rechtssysteme, eines für den Rhein und eines für alle anderen europäischen Flüsse. Die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt ist nur für den Rhein zuständig. Zwischen ihr und der EU besteht eine langjährige Zusammenarbeit mit dem Ziel, erstens ein optimales Funktionieren des Binnenschifffahrtsmarktes auf gesamteuropäischer Ebene zu gewährleisten und zweitens Hemmnisse zu beseitigen. Sie haben auch den Europäischen Ausschuss für die Ausarbeitung von Standards im Bereich der Binnenschifffahrt (Cesni) zitiert. Im Cesni sind alle Mitgliedstaaten der ZKR, also auch die Schweiz, sowie die interessierten EU-Staaten als Mitglied vertreten. Alle Entscheide im Cesni werden mit einstimmigem Beschluss gefällt. Die Schweiz hat somit ein Vetorecht und kann auf das gesamteuropäische Binnenschifffahrtsrecht Einfluss nehmen.

Die angestrebte Vereinheitlichung der Regelung in der Binnenschifffahrt auf europäischer Ebene ist für alle von Interesse, auch für das schweizerische Rheinschifffahrtsgewerbe. Gerade im Bereich der schiffbaulichen Vorschriften entsprechen die europäischen Bestimmungen praktisch vollumfänglich – das schreiben meine Dienste – denjenigen der ZKR. Dies zeigt, dass die Vereinheitlichung nicht einfach dazu führt, dass überall EU-Recht übernommen wird.

Aktuell gibt es aus Sicht des Bundesrates keine Probleme beim Vollzug der neuen Regelung. Sollten Probleme auftauchen, wird sich die eigens dafür gegründete Korrespondenzgruppe zwischen EDA, UVEK und den Schweizerischen Rheinhäfen (SRH) damit befassen und Lösungen entwickeln. Auch in Zukunft wird sich



die tripartite schweizerische Delegation bei der Zentralkommission – zusammengesetzt eben aus EDA, UVEK und SRH – eng absprechen und gemeinsam eine Position vertreten. Das ist die Position des Schweizerischen Seeschiffahrtsamtes (SSA), das seinen Sitz in Basel hat.

Die Sache ist vielleicht noch komplexer, wenn wir das SSA im EDA in seinem Funktionieren auf der einen Seite mit dem UVEK und auf der anderen Seite auch mit dem WBF – in Bezug auf Bürgschaften – konfrontieren. Wir haben uns kürzlich in der Finanzdelegation darüber ausgetauscht. Sie haben auch gespürt, auf welchem Reformweg sich das Seeschiffahrtsamt im EDA zurzeit befindet, um genau diese Schnittstelle zu klären und seine Funktionsweise zu optimieren.

Auch wenn der Bundesrat die Ablehnung Ihres Postulates beantragt, kann ich Ihnen zusichern, dass wir uns ernsthaft damit auseinandersetzen werden – auch mit Ihrer Kritik, die ich jetzt gehört habe – und dass wir uns diesbezüglich allenfalls auch bilateral austauschen können.

Abstimmung – Vote

Für Annahme des Postulates ... 32 Stimmen

Dagegen ... 4 Stimmen

(0 Enthaltungen)

AB 2019 S 155 / BO 2019 E 155