

Der Basler Mahnruf nach einer sauberen Seefahrtsnation

Der angesehene Basler Korruptionsjäger Mark Pieth zieht in seinem neuen Buch «Seefahrtsnation Schweiz» die Schattenseiten des internationalen Seehandels und der Schifffahrtsindustrie auf. Das Alpenland nimmt dabei eine höchst zweifelhafte Rolle ein.

Bojan Stula

Zunächst sind es einmal die nackten Zahlen, die verblüffen. In der Schweiz ansässige Reedereien und Rohstofffirmen könnten laut einer Schätzung bis zu 2600 Hochseeschiffe betreiben, was das Alpenland zum zweitgrössten Reedereiland weltweit machen würde. Gesicherte Zahlen gibt es allerdings nicht, da insbesondere Rohstoffgiganten ihre Beteiligungen am Seehandel geheim halten. In der Regel befahren diese Schiffe unter Billigflaggen die Weltmeere.

Der angesehene Basler Antikorruptionsexperte und Regulierungsspezialist Mark Pieth bringt nun Licht ins Dunkel. Zusammen mit der Basler Anwältin Kathrin Betz hat er soeben das Buch «Seefahrtsnation Schweiz. Vom Flaggenzwang zum zweitgrössten Reedereiland» veröffentlicht. Darin geht die Co-Autorin nicht nur den Schattenseiten der internationalen Seeschifffahrt und den rechtlichen Rahmenbedingungen auf den Grund, sondern nimmt im gleichen Atemzug die Schweizer Behörden und Politik in die Pflicht.

Ungestrafte Waffentransporte in Kriegsgebieten

Für die offizielle Schweiz sei es typisch, dass sie die Probleme und Risiken nicht zur Kenntnis nehme, obwohl sich die Seefahrt mit der Umwelt auf kollisionskurs befinde, stark unfahrtauglich sei und auf Hochsee- und Flusskreuzschiffen vielfach menschenverachtende Arbeitsbedingungen herrschten. «Wenn es darum geht, sich mit den Problemen auseinanderzusetzen, die von der Schweiz nicht gelöst werden, Reedereien mitverschuldet werden, verstecken sich die Schweizer Behörden gerne hinter dem heimeligen Bild der

Alpenrepublik fernab von den Weltmeeren», heisst es dazu im Vorwort.

So halten es Pieth und Betz beispielsweise für inakzeptabel, dass der Frachter «Thorco Basilisk» 2019 fürs Kriegsgebiet Jemen bestimmte Waffen transportieren konnte, sich dafür aber weder Bundesrat noch Schweizer Seeschiffahrtsamt für zuständig erklärten; die Besatzung wurde inhaftiert, die Besatzungsdirektoren der Schweizer Fluggesellschaft wurden für die Reise geschickt.

Wenn es um die Darstellung der Schattenseiten geht – von der Verschleierung der Schiffseigentümer und Steuerflucht über Havarien bis hin zum besonders problematischen illegalen Abtransport – so ist es bemerkenswert, dass das Autoren-Duo explizit Bezug auf das gleichzeitig erscheinende Buch des Basler Journalisten Daniel Haller nimmt (siehe Artikel rechts). Das Extrembeispiel für die besonders absurde, über 81000 Kilometer lange Lieferkette, bis ein offizieller Tennisball das Turnier in Wimbledon erreicht, wird in beiden Büchern zitiert.

Beide Titel fordern ein Umdenken der Zivilgesellschaft bei ihren materiellen Ansprüchen, um das stete Anwachsen des maritimen Transportvolumens zu reduzieren. Angesichts des jährlich wachsenden Seehandelsvolumens von 20 Milliarden Franken wissen Pieth und Betz: «Von der Schifffahrtsindustrie Selbstbeschränkung zu erwarten, ist blauäugig.» Bei der Darstellung alternativer Antriebssysteme zur Verminderung der Umweltbelastung, etwa Hybridantrieb oder Wasserstoff, vom Flaggenstaat, kommen die beiden Basler Buchautorinnen allerdings zu unterschiedlichen Schlüssen: Während

sich diese für Pieth und Betz als «gangbare Optionen» abzeichnen, bekommt damit laut Haller «die Schifffahrt ihren Treibhausgas-Ausstoss weder vollständig noch rechtzeitig in den Griff».

Ungenügend ausgestaltete Tonnagesteuer

Neben der Aufforderung an die offizielle Schweiz, sich endlich der Verantwortung für stärkere Regulierung der Hochrisikobranchen zu stellen, werden die Juristen Pieth und Betz sonst nur selten konkret, exakte Auswege aus der Misere zu formulieren. Am ehesten noch dann, wenn es um die bereits lange diskutierte Einführung einer Schweizer Tonnagesteuer auf Seeschiffe geht. Hier sei der Vorentwurf des Bundesrats «vorerst in keiner Weise überzeugend». Das Thema guter Arbeitsbedingungen als Subventionssvoraussetzung fehle völlig, zudem müsste er im Umweltschutz «viel konsequenter ausgestaltet» werden.

Angesichts der kürzlich vom Bundesrat in Auftrag gegebenen maritimen Strategie warnt der emeritierte Strafrechtsprofessor vor einer nicht mehr berechtigten, «wahnsinnigen Steuerermässigung» für die Schweizer Reedereibranche, wie Pieth kürzlich in einem Interview ausführte.

Umsso bedeutungsvoller ist Pieth und Betz' Mission, gerade jetzt mit ihrem neu illustrierten, gut lesbaren Buch der Seefahrtsnation Schweiz die Augen zu öffnen. Je mehr Landratten diese Abbildung zur Kenntnis nehmen, desto besser.

Mark Pieth und Kathrin Betz: Seefahrtsnation Schweiz. Vom Flaggenzwang zum zweitgrössten Reedereiland. Zürich: Elster & Sals 2022. 320 Seiten. 32 Franken.



Mark Pieth will die Schweiz stärker in die Verantwortung für «ihre» Seeschifffahrt nehmen. Bild: zvg



Die Basler Anwältin und Co-Autorin Kathrin Betz. Sie arbeitete schon für andere Titel mit Pieth zusammen. Bild: zvg

«Von der Schifffahrtsindustrie Selbstbeschränkung zu erwarten, ist blauäugig.»

Mark Pieth und Kathrin Betz: Co-Autorinnen von «Seehandel Schweiz»



Das Auseinanderbrechen der MV Rena im Oktober 2011 vor Neuseeland zieht das Autoren-Duo als Beispiel menschlichen Versagens auf hoher See heran. Die durch Navigationsfehler mitverschuldeten Havarie und Ölpest gilt bis heute als eine der grössten Umweltkatastrophen in diesem Gebiet. Bild: Archiv/AP/Martime New Zealand

Ökotransporte mit dem einstigen Naziboot

Der ehemalige bz-Wirtschaftsspezialist Daniel Haller fuhr sechs Monate lang als Matrose auf dem motorlosen Segelfrachtschiff «Tres Hombres» um die halbe Welt. Sein Buch darüber ist weit mehr als ein Erlebnisbericht: Es ist ein flammender Appell.

«Klar zur Wende», heisst das neue Buch von Daniel Haller (67) und selbstverständlich ist damit nicht bloss das nautische Manöver gemeint. Der ehemalige bz-Redaktor und Wirtschaftsspezialist sieht die Zeit reif für einen fundamentalen Wandel in der Schifffahrts- und Seetransportindustrie.

Nur mit einer massiven Reduktion der gesamten Seefrachtmenge und Aufgabe der teils wahnwitzigen Lieferketten böte sich die Chance – so seine Hauptthese –, die Schifffahrt klimaneutral zu gestalten. Denn dann könnten 130 000 Segelfrachtschiffe die Transporte anstelle der heutigen 51 000 Motorschiffe übernehmen, wie Haller den Segelschiffkapitän Jorne Langelaan zitiert. «Mit Segelfrachtern gegen die Klimakrise» lautet darum der programmatische Untertitel der 370 Seiten starken Darstellung.

Dabei übernimmt Haller den geradezu euphorischen Ausblick von Langelaan: «In welche Richtung die Dinge auch immer gehen werden, wir blicken in eine glänzende Zukunft für Fracht-segelschiffe.» Würde anstelle der heutigen Containerschiffe und Riesentanker wie im 18./19. Jahrhundert eine «Weltflotte segelnder Frachtschiffe» den Seehandel beherrschen, bedeute dies zusätzlich zur emissionsfreien Frachtmöglichkeit ein «Besseres» an so leichten, mehr Aufträge für Werften, mehr Reedereien, mehr Häfen, folglich «mehr erfüllende Arbeitsplätze auf See und Land».

Gefährliches Leben als Segelmatrose Hallers Erkenntnisse füssen nicht auf grauer Theorie, sondern neben umfangreicher Quellen auf eigenem Erlebnis: Von November 2019 bis Mai 2020 befuhr der damals 65-jährige via Nordsee den Atlantik und die Karibik als «Trainee»-Matrose auf dem Frachtsegler «Tres Hombres». Als solcher stapelte er in Dieppe für Martinique

«Der Transport unter Segeln bedeutet, mit den Kräften der Natur anstatt gegen sie zu arbeiten.»



Daniel Haller Journalist und Jung-Matrose

Vom Frachtschiff zur Frachtbrigantine

Der Passat-Route entlang von Hafen zu Hafen Produkte aus fairem Handel und Bio-Produktion zu befördern, ist seit 2009 das Geschäftsmodell der «Tres Hombres». Sie ist einer von zwei Seglern der Reederei Fairtransport aus der niederländischen Hafenstadt Den Helder. Eine besondere Pointe ist, dass der bloss 32 Meter lange Zweimaster ursprünglich ein deutsches Kriegsschiff aus dem Zweiten Weltkrieg war, welches nun als Friedenssegler und Klimabotschafter der Weltmeere befehrt. «Ehemaliges Naziboot» nennt es Haller deshalb, da es seine Laufbahn als der einer seriell angefertigten, aber äusserst seetüchtigen «Kriegsschiff» begann, welche die Kriegsmarine von 1943 bis 1945 als Lückenfüller beispielsweise zur U-Bootjagd oder Bewachung von Seeschiffen einsetzte.

Als solche sank die «Tres Hombres» wieder, wurde aber immer wieder gehoben. 2007 kauften die drei Fairtrade-Gründer den verrotten, in Delft herumliegenden Schiffsrümpf für 3000 Euro und bauten ihn nach allen Regeln der Segelschiffkunst zur Brigantine um. Dabei suchte der neue spanische Name des einstigen Naziboots



Seit 2009 befährt der niederländische Segelfrachter Tres Hombres die Nordsee-Atlantik-Karibik-Route. Bild: zvg/Haller

«Doch Haller ist kein Fantast. Seine Schiffskameradinnen und -kameraden tituliert er liebevoll als ein «paar Verückte aus Holland», die gegen den «alltäglichen Transportwahn» ansetzen. Den Beitrag der «Tres Hombres» mit ihrer Ladekapazität von 45 Tonnen, also knapp mehr als einem schweren LKW, nennt er kaum mehr als «symbolische».

Zwischen den tagesbeachtlichen Reizen in kursiver Schrift flücht der Autor detaillierter Sachkapitel ein, welche die Auswüchse des modernen Seehandels bis hin zur Mentalität in den Vorstandsetzeln der Grossreedereien sezieren. Gerade diese fundiert recherchierten Kapitel führen drastisch vor Augen, weshalb die von Haller erhoffte maritime Wende und Dekarbonisie-

rung – wenn überhaupt – erst dann kommen wird, «wenn sich die Mehrheit der Weltbevölkerung für einen nachhaltigen Lebensstil entscheidet.» Denn die sei Reduktion der internationalen Warenströme. Trotzdem glaubt Haller daran, dass «ein Um-Denken ein Um-Handeln folgen wird». Dabei zitiert er Albert Einstein, wonach man wirklich gute Ideen an der von vornherein ausgeschlossen erscheinenden Umsetzung erkenne. Natürlich erscheine auf den ersten Blick der Rückgriff auf eine mehr als hundert Jahre alte Technologie verrückt: «Der Transport unter Segeln bedeutet dagegen, mit den Kräften der Natur anstatt gegen sie zu arbeiten. Wer oder was ist also verrückt?»

Daniel Haller: Klar zur Wende. Mit Segelfrachtern gegen die Klimakrise. Zürich: Edition B, 2022. 370 Seiten. 25 Franken.

Bojan Stula

Basel-Stadt rechnet mit Mehrkosten wegen Eishockey

Im März schaffte der EHC Basel den Sprung in die Swiss League. Das hat Folgen.

Silvana Schreier

Basel hat wieder einen Profieishockey-Verein. Der EHC Basel schaffte im März den Aufstieg in die Swiss League. Für Grossrat Tim Cuénod (SP) stellt sich nun die Frage, ob der Erfolg des Klubs sich auf die Finanzen des Kantons auswirkt. Er hat darum eine Interpellation eingereicht.

Für die Basler Regierung ist klar: «Aufgrund des Aufstiegs werden sich auch die Ansprüche an die Eisflächennutzung sowie die Angebote in der Gäste- und Fanbewirtschaltung verändern.» Hier hofft die Regierung auf Entlastung, wenn die Sanierung der Kunsteisbahn Margarethen fortschreitet. «Dem Vereins-sport würde mittelfristig durch die neue Eishalle mehr Eisszeit zur Verfügung stehen», heisst es in der Antwort auf Cuénods Interpellation.

Kunschi Margarethen könnte Arena entlasten

Anders könnte es für den Breitensport aussehen: Bereits jetzt seien die Eisflächen an allen Wochentagen zu 100 Prozent ausgenutzt. Gerade zwischen März und Mitte September könnten die Wachstumsteams oftmals nur einmal pro Woche

trainieren. Die Lage würde noch prekärer, wenn durch den Aufstieg der ersten Mannschaft ein Mehrinteresse am Eishockey-sport entstehen würde.

Hier hofft die Regierung auf Entlastung, wenn die Sanierung der Kunsteisbahn Margarethen weniger Eisszeit und langfristig durch die neue Eishalle mehr Eisszeit zur Verfügung stehen», heisst es in der Antwort auf Cuénods Interpellation.

Noch könne die Regierung die finanziellen Auswirkungen des Aufstiegs auf den Betrieb der St. Jakobs-Arena nicht beziffern. Sie rechnet mit mehr Einnahmen, da die Eisfelder stärker belegt würden. «Auch im Gastronomiebereich kann aufgrund der höheren Publikumszahlen mit einem positiven Effekt gerechnet werden», so die Regierung. Man sei in Gesprächen für ein erweitertes Cateringangebot und für zusätzliche Events.

Jedoch kommt es auch zu Wochenentagen zu 100 Prozent Unterhalt der Eisfläche, die kinfig wegen der höheren Ausnutzung nichts instand gestellt werden muss.

Riehen steht besser da als erwartet

Gemeindefinanzen Um die Finanzen der Gemeinde Riehen sieht es wesentlich besser aus als budgetiert: Bei einem Nettoaufwand von 122,7 Millionen Franken resultiert in der Rechnung 2021 unter dem Strich ein Überschuss von 2 Millionen Franken. Budgetiert war noch ein Defizit von 9,7 Millionen Franken höher ausgefallen als budgetiert, davon entfallen 5,8 Millionen auf die Einkommens- und 2,3 Millionen auf die Vermögenssteuer.

Neben den höheren Steuer-

ernehmen haben umgekehrt tiefere Kosten zum besseren Ergebnis beigetragen. Im Bereich Gesundheit und Soziales wurde das Budget um 2,6 Millionen Franken unterschritten. Im Vergleich zum Vorjahr 2020 sind die Kosten allerdings gestiegen. Dieses Wachstum betrum vor allem den Bereich Bildung und Soziales, wo höhere Schülerzahlen und die entsprechende Nutzung von Tagesbetreuungsangeboten zu Mehraufwand führten. Für das angelaufene Jahr 2022 seien Prognosen wiederum unsicher, auch wegen des Kriegs in der Ukraine, heisst es in der Mitteilung weiter. (bz)

Nachrichten

Gewerverband tadelt «autofeindliche Strategie»

Mobilität Der Basler Gewerbeverband kritisiert in seiner Verneinung die Mobilitätstrategie der Regierung. Diese sei «autofeindlich», indem Fahrspur aufgehoben, Umweltschon angestrebt und der Parkplatzabbau intensiviert werden sollen. Vor allem kritisiert der Verband, dass mit der Strategie ausserdem die Vollstehende vorweggenommen würden. So etwa, indem das Netto-Null-Ziel bis 2040, das Bestandteil des Gegenschlags zur Klimagerechtigkeitsinitiative ist, als Prämissen angedeutet werde. Auch würden Forderungen aus den beiden hängigen Umkehr-initiativen zur Reduktion der Verkehrslast aufgenommen. (bz)

Taxifahren im grenznahen Ausland wird teurer

Lörsch Das Taxifahren im Landkreis Lörsch teurer: Per 1. August werden die Tarife erhöht, dies wegen höherer Personalkosten und steigender Energiepreise, heisst es in der Mitteilung. Der Grundpreis steigt von 4 auf 5 Euro, eine Taxifahrt im Tagtarif von 3 Kilometern von 11.20 auf 14.60 Euro, dies entspricht einer Erhöhung von 3.40 Euro. Es handle sich um die erste Tarifhöhung seit sieben Jahren. Die bz berichtet am Dienstag über die Probleme des Basler Taxi-gewerbes. (bz)