



Zentralkommission der Rheinschifffahrt

FEIER ANLÄSSLICH DES 140- JÄHRIGEN JUBILÄUMS DER MANNHEIMER AKTE



Einleitung

Die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt hat anlässlich ihrer Plenartagung am 26. November 2008 den 140. Jahrestag der Mannheimer Akte feierlich begangen.

Dieses am 17. Oktober 1868 abgeschlossene und seither mehrmals abgeänderte Übereinkommen bildet noch heute die Rechtsgrundlage des Rheinschifffahrtsregimes und der Zentralkommission.

Diese 140 Jahrfeier bietet die Gelegenheit dazu, einen Blick zurück zu werfen auf den bisher zurückgelegten Weg, aber auch zum Nachdenken über die eingetretenen Veränderungen und über die Frage, ob dieses internationale Übereinkommen den Erfordernissen der Zukunft gerecht werden kann, und welche Rolle die Institution, deren Organisation es regelt, nämlich die Zentralkommission, künftig spielen wird.

Bei den letzten Feierlichkeiten zu Ehren der Mannheimer Akte, insbesondere anlässlich des 100. Geburtstags dieser Akte, galten für die meisten Binnenschifffahrtsstraßen des europäischen Kontinents noch einschränkende Regelungen für den internationalen Warenaustausch und der Rhein war die einzige Wasserstraße, auf der Schifffahrtsfreiheit mit der damit verbundenen Vertragsfreiheit und Marktfreiheit herrschte.

Seither sind die freiheitlichen Grundsätze, die dieses Rheinregime kennzeichnen, durch das Gemeinschaftsrecht auf die meisten europäischen Binnenschifffahrtsstraßen übertragen worden. Auf europäischer Ebene wurden nicht nur die Grundsätze, sondern auch mehrere im Rheinschifffahrtsrahmen erarbeitete Regelungen übernommen, insbesondere die technischen Vorschriften für Binnenschiffe und die Vorschriften für die Beförderung gefährlicher Güter. Es besteht jetzt ein ausgedehntes System europäischer Binnenwasserstraßen, das über ein Regime der Verkehrsfreiheit und über einen weitgehend vereinheitlichten verordnungsrechtlichen Rahmen verfügt, dessen Hauptachse der Rhein bildet.

Bei diesem Geburtstag haben die Vertreter der ZKR- Mitgliedstaaten bekräftigt, dass für sie das Rheinregime trotz der veränderten Perspektiven nichts

von seiner Bedeutung eingebüßt hat. Gewiss, es ist jetzt in den europäischen Rahmen eingebunden, doch dieser erweitert, widerspricht aber nicht den Zielen der Mannheimer Akte.

Was die Zentralkommission angeht, so sind ihre Fähigkeiten und ihre Rolle von den Mitgliedstaaten zunächst durch die Basler Erklärung vom 16. Mai 2006, dann anlässlich dieses 140. Jahrestages der Mannheimer Akte erneut bestätigt worden.

Die Geschichte hat gezeigt, dass die ZKR wiederholt in der Lage war, ihre Rolle zu wechseln, ihre Aufträge zu erneuern und die ihr vorgelegten Fragen pragmatisch anzugehen.

Die ZKR sieht sich im Rahmen einer verstärkten Kooperation mit der Europäischen Kommission dazu veranlasst, ihre Arbeit nicht nur im Interesse der Rheinschifffahrt, sondern auch im Dienste der europäischen Binnenschifffahrt insgesamt fortzuführen. Um dieser europäischen Dimension besser Rechnung tragen zu können, setzt sie alles daran, ihre Funktionsweise entsprechend anzupassen.

Diese Arbeit besteht insbesondere darin, das qualitativ hohe Niveau der technischen Standards in der Binnenschifffahrt zu erhalten, unter ausgewogener Berücksichtigung von Sicherheitsniveau, Umweltschutz und wirtschaftlichem Realismus. Die ZKR leistet auch einen wichtigen Beitrag zur Stärkung des Images der Binnenschifffahrt als moderner, effizienter und sauberer Verkehrsträger. Sie achtet darauf, dass die Binnenschifffahrt über ein qualifiziertes Personal verfügt, dem beruflich gute Möglichkeiten für eine internationale Mobilität und attraktive soziale Bedingungen geboten werden. Was sie besonders auszeichnet, ist das gute Vertrauensverhältnis und die enge Zusammenarbeit mit dem Gewerbe.

Sie bleibt ein Ort der Expertise für alle die Binnenschifffahrt betreffenden Fragen, der heute ohnegleichen ist.

die Ausübung dieses Vertrages und der von der Udo-Regierung erteilerten
 Vorschriften und Manuskript weiterzugeben werden;
 3) die Erteilung über die von mehreren Udo-Regierungen der Eisen-
 schienen genannten Vorschläge, insbesondere auch die Anträge auf Abänderung
 oder Ergänzung dieses Vertrages und der genannten erlassenen Vorschriften,
 4) die Entscheidung in dem bei der angeführten Application gegen die Erkennt-
 nisse der Eisenbahndirektoren (S. 75).

Artikel 46.
 Die Resolutionen der Central-Commission werden nach ähnlicher Mehrheit des Ministern
 gefasst, die in vollkommener Abhängigkeit abzugeben sind, es obzogen jedoch für die Eisen-
 weise von dem Verantwortlichkeit, wenn die Regierungen derselben durch ihre Unterthänig-
 keit nicht haben.

Artikel 47.
 Eine jede Udo-Regierung behält die Antwort für den von ihr erteilten In-
 schuldenschein.
 Der Rat der Eisenbahnen wird im Voraus in der regelmäßigen Sitzung für die
 folgende Jahr verantwortlich und von den Eisenbahnen in gleicher Weise verpflichtet.

Artikel 48.
 Der gegenwärtige Vertrag tritt vom 1. Juli 1867 ab an die Stelle der Eisen-
 schienen-Verordnung vom 21. März 1852, der in demselben angegebenen Supplementen und
 Abänderungen, sowie aller sonstigen Resolutionen der Udo-Regierungen aller Eisenbahnen,
 hinsichtlich welcher die gegenwärtige Acte Bestimmungen getroffen hat. Er soll von den ver-
 tragenden Regierungen sofort und die Ausführung der Eisenbahnen-Verträge binnen
 sechs Monaten in Macheinbezug gesetzt werden.
 Die Eisenbahnen haben die Eisenbahndirektoren derselben verantwortlich und ihrer Signat
 beizubehalten.

in gautsche in Mannheim, den 17. October 1868.

Diego Hoff *Ch. J. J. J.* *Diego Hoff* *Ch. J. J. J.*



1) à délivrer sur les propositions des Gouvernements étrangers concernant la pro-
 priété de la navigation de l'Elbe, spécialement sur celles qui seraient pour objet
 de compléter ou de modifier la présente Convention et les règlements annexes
 en matière;

2) à rendre des décisions dans les cas d'appel portés devant la Commission contre
 les jugements des tribunaux de première instance pour la navigation de l'Elbe
 (article 27).

La Commission centrale s'élèvera tous les ans en rapport sur l'état de la
 navigation de l'Elbe.

Article 48.
 Les résolutions de la Commission centrale seront prises à la pluralité absolue des
 voix, qui seront faites dans une partie spéciale. Les résolutions ne seront toutefois obli-
 gatoires qu'après avoir été approuvées par les Gouvernements.

Article 49.
 Chaque des Gouvernements étrangers participant aux dépenses de son propre Gouvernement.
 La Commission centrale devra d'avance dans sa session ordinaire le budget de son
 droit de service pour l'année suivante, et les Etats riverains verseront le montant de ces droits
 en parties égales.

Article 50.
 La présente Convention est destinée à compléter la Convention relative à la naviga-
 tion de l'Elbe du 21 Mars 1811, les articles supplémentaires, et additionnels à cet acte, ainsi
 que toutes les autres résolutions concernant des matières sur lesquelles il est traité dans
 cette Convention. Elle sera ratifiée à dater du 17 Juillet 1868. Elle sera ratifiée et les
 ratifications seront déposées à Mannheim dans le délai de six mois.
 En ce qui concerne les Philippines, respectivement tout objet et y ont approuvé le traité
 de leur union.

Fait à Mannheim, le 17 October 1868.

Diego Hoff *Ch. J. J. J.* *Diego Hoff* *Ch. J. J. J.*



Ansprachensammlung

Herr Botschafter Detlef LINGEMANN

Präsident der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt

Sehr geehrter Herr Generaldirektor BURSAUX,
S. g. H. GD FORTON,
S. g. H. Regierungsrat Dr. LEWIN,
S. g. H. Direktor HUYSER,
S. g. H. Ministerialdirektor TÖRKELE,
S. g. H. Direktor SCHEELE,
S. g. H. Oberbürgermeister RIES,
S. g. H. Generalsekretär WOEHLING,
S. g. Frau Generalsekretärin HACKSTEINER,
S. g. H. Direktor TOET
S. g. H. Professor VAN HOOYDONK,

Meine sehr geehrten Damen und Herren ,
Verehrte Gäste,

als gebürtiger Rheinländer ist es mir eine besondere Freude, die offizielle Feierstunde anlässlich des 140. Jahrestages der "Mannheimer Akte" von 1868 hier am Sitz der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt in Straßburg, wo diese ehrwürdige Institution nunmehr seit fast 90 Jahren erfolgreich die Rheinschifffahrt flexibel und pragmatisch lenkt, zu eröffnen.

Meine Damen und Herren,

Wenn wir uns einen kurzen Rückblick in die Geschichte gestatten, besteht die Zentralkommission schon über 190 Jahre, tagte von 1816 bis 1861 in Mainz und wurde am Geburtstag, den wir heute feiern, am 17. Oktober 1868 maßgeblich in Mannheim revidiert : Die Schifffahrtsabgaben wurden abgeschafft, die Wasserstraße Rhein - das fließende oder schiffbare Rückkrat Europas - wurde ausgebaut, die Schifffahrtsfreiheit wurde festgeschrieben. Die "Mannheimer" Grundprinzipien, Freiheit der Schifffahrt, Einheit des

Rheinschifffahrtsregimes und Gleichbehandlung haben ihre Bedeutung auch nach so langer Zeit nicht nur für ihre fünf Mitgliedstaaten Belgien, Frankreich, die Niederlande, die Schweiz und Deutschland keineswegs verloren.

Meine Damen und Herren,

Freiheit, gerade auf einer Binnenwasserstraße - d.h. -der - Binnenwasserstraße Europas, auf der auf 850 Km Länge über 70 Prozent des mitteleuropäischen Binnenwassertransports abgewickelt wird - konnte von Beginn an und kann auch heute mehr denn je nicht ohne Regeln auskommen. Im Zuge der Entwicklung des Verkehrs ab Mitte des 19. Jahrhunderts entstand ein zunehmender Regelungsbedarf. Diesem Bedarf kommt die ZKR bis heute nicht ohne ständige und enge Einbindung des Gewerbes nach. Ohne dessen sachverständigen Beitrag die vielen wertvollen Lösungs- und Weiterentwicklungsvorschläge, die in den Fachausschüssen erarbeitet werden und die wir Vertreter der fünf Mitgliedstaaten zweimal im Jahr einstimmig zu beschließen haben, wäre die Arbeit der ZKR nicht vorstellbar. Die Väter der Mannheimer Akte haben ihre Rolle nicht allzu präzise festgelegt, weil dogmatische Starrheit bei der Verwaltung des Rheinschifffahrtsregimes schon damals abgelehnt wurde. Dies erleichtert heute die notwendige Anpassung des Aufgabenbereichs der ZKR, deren Verordnungen und Standards mehr und mehr von anderen europäischen Flusskommissionen bereitwillig übernommen bzw. auf die gesamte Binnenschiffahrt übertragen werden. Vor diesem Hintergrund kommt der engen und vertrauensvollen Zusammenarbeit mit der EU-Kommission große Bedeutung bei.

Die ZKR hat sich als Instanz bewährt. Sie war und ist Vorreiter bei der Schiffsicherheit und dem Umweltschutz, verliert dabei aber nicht die dynamische Weiterentwicklung sozialer Aspekte und des Wettbewerbs, zum Wohle der Förderung der Rheinschiffahrt auf der verkehrsreichsten und wichtigsten Binnenwasserstraße in Europa aus den Augen. Insgesamt wurden so 2007 etwa 320 Mio Tonnen Güter, darunter 2 Mio Container, mit gut 6.300 Schiffen mit einer Kapazität von rund 9 Mio Tonnen auf dem Rhein befördert. Der Rhein ist aber nicht nur "Lastesel" sondern wird auch von 350 Fahrgastschiffen befahren und leistet damit einen erheblichen Beitrag zur touristischen Attraktion seiner Anrainerstaaten. Die genannten Transportzahlen, wenn auch beeindruckend und auf hohem Niveau stabil, sollten uns nicht vergessen machen, dass der Rhein noch über ausreichend freie Kapazität verfügt, um als umwelt- und

kostengünstigster Verkehrsträger noch erheblich mehr von der Schiene und insbesondere von der Straße verlagerte Verkehre aufzunehmen. Dies unter Einhaltung höchster Sicherheits- und Umweltstandards auch mit Hilfe von flexiblen intermodalen Lösungsangeboten zu erreichen, bleibt unser vornehmstes Ziel!

Meine Damen und Herren,

Ich danke allen, die sich heute in Straßburg hier mit uns, den Mitgliedstaaten der ZKR zur Feier des 140. Jubiläums versammelt haben, dem Herrn Generalsekretär und seinen Mitarbeitern für die gewohnt vorbildliche Organisation dieses besonderen Treffens und nicht zuletzt dem Herrn Oberbürgermeister für die seit Generationen erwiesene Gastfreundschaft der Stadt Straßburg für UNSERE Zentralkommission.

Ich danke Ihnen für Ihre Aufmerksamkeit.

Herr Jean-Marie WOEHRLING

Generalsekretär der ZKR

Es ist Tradition in der Rheinschifffahrt, den Jahrestag der Mannheimer Akte zu begehen. Zum 100. Geburtstag im Jahre 1968 wurde ein großer Festakt veranstaltet und die wichtigsten zu diesem Anlass abgegebenen Erklärungen der Vertreter der Mitgliedstaaten werden in den Archiven der Zentralkommission aufbewahrt, darunter schon damals auch die eines hohen Vertreters der Europäischen Kommission. Darüber hinaus findet alle drei Jahre am Geburtstag der Mannheimer Akte auf Initiative des Schifffahrtsvereins in Mannheim das « Mannheimer Schifffahrtsbankett » statt, das die Gelegenheit bietet, bekannte Persönlichkeiten einzuladen und sie um ihre Betrachtungen zum Rheinschifffahrtsregime zu bitten.

Bezeichnend für diese Geburtstagsreden ist, dass sie sich generell nur wenig mit der Geschichte befassen und fast ausschließlich auf die aktuellen Probleme sowie auf Reflexionen zur Zukunft ausgerichtet sind. Die Ansprachen anlässlich der Jahrestage der Mannheimer Akte stellen daher eine Fundgrube dar, in der Informationen über Analysen von Krisen oder momentanen Veränderungen und über Reform- und Maßnahmenvorschläge zu finden sind.

Wir hoffen, dass dieser Jahrestag nicht von der bestehenden Tradition abweicht und dass wir dank der Vorträge der heute eingeladenen hochrangigen Persönlichkeiten über eine Fülle zutreffender Einschätzungen der heutigen Situation des Rheinschifffahrtsregimes und der für die Förderung der Rheinschifffahrt notwendigen Aktionen verfügen können.

Halten wir dennoch ein wenig inne, bevor wir auf die Zukunft zu sprechen kommen, und wenden uns dem Jahre 1868 zu, denn die Geschichte stellt immer eine Quelle dar, die wertvolle Anregungen für das aktuelle Handeln gibt.

Wenn die Jahresfeiern der Mannheimer Akte die Gelegenheit bieten, mehr von der Zukunft als von der Vergangenheit zu sprechen, dann unter anderem auch deshalb, weil die Revision der Rheinschifffahrtsakte im Jahre 1868 in Mannheim für den Historiker ein relativ unbedeutendes Ereignis ist. Überspitzt ausgedrückt könnte man fast sagen, dass der Abschluss dieser Akte am 17.

Oktober 1868 überhaupt kein Ereignis war!

In dem kollektiven historischen Bewusstsein ist die Mannheimer Akte mit Sicherheit die Befreiungsakte für den Rhein, der Ausgangspunkt für die außergewöhnliche Expansion einer bisher eher schwächelnden Rheinschifffahrt. Dabei standen aber die Bestimmungen, die man heute in diesem Übereinkommen findet, größtenteils bereits in der Vorläuferkonvention aus dem Jahre 1831 – der Mainzer Akte – und die Hauptprinzipien sogar schon in der Schlussakte des Wiener Kongresses von 1815, insbesondere in Anlage 16 B, die dem Rhein und der Zentralkommission gewidmet ist. Bei diesen Prinzipien handelt es sich um die Schifffahrtsfreiheit, die der Zentralkommission übertragenen Aufgaben und das Engagement der Staaten, Sorge für einen Ausbau des Stroms, der gute Schifffahrtsverhältnisse gewährleistet, zu tragen.

Ein scheinbar neues Prinzip der Akte von 1868, das ihr ihr Renommee eingetragen hat, ist das in Artikel 3 der Akte verankerte Verbot der Erhebung von Abgaben, welche sich lediglich auf die Tatsache der Beschiffung gründen. Doch dieses Prinzip galt schon vor dieser Zeit im Rahmen interner Gesetzgebungen dank des Friedensvertrags von 1866 sowie verschiedener Handelsabkommen. Die Akte von 1868 ist somit ein Akt der Kodifizierung von Regelungen, die von den Mitgliedstaaten bereits anerkannt waren.

Die Ausarbeitung dieser Konvention ging im Übrigen recht zügig von statten, vergleicht man sie mit den langwierigen Verhandlungen, die für die Mainzer Akte notwendig waren. Im September 1867 ergriff die preußische Regierung die Initiative und legte den anderen Delegationen einen Entwurf vor. Vom 23. Juli bis 13. August 1868 trat in Mainz eine Kommission von Bevollmächtigten zusammen. Ihr gelang es, sich in den meisten Punkten rasch zu einigen. Über die Anwendung der Akte auf dem Gebiet der Niederlande (unterhalb von Krimpen und Gorichem) fanden zusätzlich direkte Verhandlungen zwischen der niederländischen und der preußischen Regierung statt. Es wurde eine Formulierung gefunden, die praktisch dem damaligen Stand der Dinge entsprach. Die Kommission der Bevollmächtigten nahm ihre Arbeiten somit am 12. Oktober auf, schloss sie am 17. Oktober ab und unterzeichnete die Akte am 18. Oktober. Die neue Akte sollte am 1. Juli 1869 in Kraft treten.

Die so durchgeführte Kodifizierung ist in vielerlei Hinsicht kaum präziser

als der vorherige Text. In mehreren Punkten ist die genaue Bedeutung des Textes nicht eindeutig klar. Wir begegnen hier einem charakteristischen Verhalten des Rheinschiffahrtsregimes; Die schwierigsten Probleme werden nicht frontal angegangen, sondern ihre Lösung wird der Praxis überlassen, da sie evolutiv sein kann. Das Rheinschiffahrtsrecht ist keine dogmatische Erfindung, sondern das Ergebnis einer Reihe von pragmatischen Annäherungen, die an sich oftmals unbefriedigend sind, doch deren Ergebnis letztendlich von allen Lösungen die geringsten Nachteile aufweist. Die ZKR lässt sich bei ihrem Handeln weiterhin von diesem Pragmatismus leiten, das heißt Ziel ist nicht die Festsetzung großer theoretischer Vorhaben, sondern ein ständiges und realistisches Justieren.

So ist es um den genauen Inhalt der in der Mannheimer Akte verbürgten Schifffahrtswirtschaftsfreiheit bestellt, deren genaue Kontouren bei bloßer Lektüre des Konventionstextes indes nicht erkennbar sind. Für den heutigen Leser ist es unmöglich, die Mannheimer Akte, die bis heute in nicht unerheblichem Maße unverändert geblieben ist, richtig zu verstehen, ohne sich dabei auf eine praxisbezogene Interpretation zu stützen.

Die größte Änderung, die seinerzeit aber nur als eine praktische Nachbesserung angesehen wurde, bestand in der Entscheidung, die Polizei- und Sicherheitsvorschriften aus dem eigentlichen Übereinkommenstext herauszunehmen und sie in Verordnungen unterzubringen, mit deren Weiterentwicklung die Zentralkommission beauftragt wurde. Auf diese Weise haben die Mitgliedstaaten, ohne sich dessen wirklich bewusst zu sein und ohne mit der bisherigen Praxis des gemeinsamen Erlasses dieser Sicherheitsvorschriften formell zu brechen, der Zentralkommission eine eigene verordnungsrechtliche Befugnis erteilt. Erst nach und nach zeichneten sich aber Art und Umfang dieser verordnungsrechtlichen Befugnis ab. Diese Befugnis gilt heute noch als ein zentrales Merkmal der ZKR, von der sie aber lange Zeit keinen Gebrauch gemacht hat.

Im Jahre 1868 war man sich über eine der notwendigen Konsequenzen der Schifffahrtswirtschaftsfreiheit im Klaren, nämlich dass sie die Einheitlichkeit der geltenden Verordnungen voraussetzt. Anfänglich sind diese Verordnungen als Elemente der internationalen Rheinschiffahrtsakte ausgehandelt worden. Doch ist man sich der Tatsache bewusst geworden, dass ein solches Verfahren zu langwierig ist. Deshalb wurde das noch heute existierende System der einstimmigen

Beschlussfassungen entwickelt, die für die Mitgliedstaaten bindend sind, sofern sie ihre Genehmigung hierzu nicht versagt haben.

Diese rechtliche Kompetenz ist in jüngster Zeit durch ein Urteil der Berufungskammer vom 27. Oktober 2008 bestätigt worden. In dem betreffenden Fall, -hier geht es um Frankreich, das eine monistische Konzeption von dem Verhältnis zwischen dem internationalen Recht und dem internen Recht hat- stellt das Urteil fest, dass einstimmig angenommene Beschlüsse für die Mitgliedstaaten bindend seien, und es schließt daraus aufgrund von Artikel 55 der französischen Verfassung, dass solche Entschlüsse im französischen internen Recht nach einfacher amtlicher Veröffentlichung volle Rechtskraft erlangten.

Dieser geschichtliche Rückblick zeigt uns, dass die Mannheimer Akte keinen Bruch in dem rheinischen Rechtssystem bewirkt hat, sondern dieses System vielmehr festigte, sie war eine Art Absicherung, deren Bedeutung weniger rechtlicher als politischer Art war; sie ist Ausdruck eines starken politischen Engagements zugunsten der Rheinschifffahrt, die damals einer harten Konkurrenz der Schiene ausgesetzt war: die Staaten haben hierin ihren Willen zur Verbesserung der Infrastruktur, zur Abschaffung der Abgaben und zur Verstärkung der Koordinierung bekundet.

Kommen wir jetzt zu der Bedeutung der Mannheimer Akte in der heutigen Zeit. Welches sind die Kernprinzipien der Mannheimer Akte, wie sie derzeit gilt, und wie ist heute ihre Relevanz einzuschätzen ?

Fünf Prinzipien erscheinen uns für diese Akte bezeichnend:

- die Schifffahrtsweltfreiheit und ihre Konsequenz, die Gleichbehandlung;
- die Einheitlichkeit der Regelungen und insbesondere der Sicherheitsvorschriften;
- die Nichterhebung von Abgaben und Steuern, die sich auf die Tatsache der Beschiffung gründen;
- die koordinierte Verwaltung des Rheins als Schifffahrtsstraße im Hinblick auf deren Wartung und Verbesserung
- die Förderung der Rheinschifffahrt durch eine eigene Institution, die ZKR

Keines dieser fünf Prinzipien scheint heute in Frage gestellt zu werden.

Allerdings ergeben sich mehrere Fragen, auf die wir heute auf dieser Feier möglicherweise eine Antwort erhalten.

Was die ersten beiden Prinzipien – die Schifffahrtswfreiheit und die Einheitlichkeit des Regimes - betrifft, so besteht kein Zweifel an ihrer Notwendigkeit. Ganz im Gegenteil, man will sie nicht nur auf dem Rhein anwenden, sondern auch in ganz Europa. Das Ergebnis ist, dass die für den Rhein ausgearbeiteten Vorschriften in gewisser Weise aufhören, nur noch Rheinschifffahrtswvorschriften zu sein und zu europäischen Vorschriften werden. Welch größere Anerkennung könnte man auf der einen Seite dem Rheinschifffahrtswrecht zollen, als ihm eine europäische Tragweite zu geben? Auf der anderen Seite aber werden dadurch die Bedingungen für Ausarbeitung und Anwendung dieser Vorschriften grundlegend verändert. Aufgrund dieser Erweiterung auf ein europäisches Binnenschifffahrtswnetz verliert der Rhein einen Teil seines autonomen Statuts. Muss man sich deswegen Sorgen machen? Oder ist hierin vielmehr eine Chance für neue Fortschritte zu sehen?

Die Frage ist in Wirklichkeit nicht neu. Bereits seit über 30 Jahren haben die Experten der Binnenschifffahrtswpolitik erkannt, dass es unmöglich ist, eine Grenze zu ziehen zwischen dem Rhein und den mit ihm verbundenen Schifffahrtswstraßen. Niemand zieht die nunmehr europäische Dimension der Binnenschifffahrt in Zweifel. Deswegen darf aber nicht vernachlässigt werden, was die Stärke der rheinischen Binnenschifffahrt ausgemacht hat. Dieser Übergang ist so zu vollziehen, dass gewahrt bleibt, was man als "rheinisches *acquis*" bezeichnen könnte, nämlich ein hoher Sicherheitsstandard dank ständiger Anpassung an die technische Entwicklung.

Was die Nichterhebung von Schifffahrtswabgaben auf dem Rhein angeht, so ist diese Regelung eng mit der Entwicklung der Rheinschifffahrt verbunden. Das Rheinschifffahrtswregime war in erster Linie ein Instrument zur Befreiung der Rheinschifffahrt von Gebühren und diversen Abgaben. Jede Senkung der Abgaben führte dann auch zu einer Verstärkung der Verkehrstätigkeit. Beispielsweise erhöhte sich der Umschlag in den Häfen in den 25 Jahren zwischen 1870 und 1895 von 4,5 Mio t auf 30 Mio. t.

Doch heute wird generell eine Strategie angestrebt, die die Beteiligung der Verkehrsnutzer an den Wegekosten und die Internalisierung der externen Kosten

vorsieht. Hierzu sei bemerkt, dass sich Artikel 3 nach der vorherrschenden Interpretation einer Vergütung von Leistungen für die Verkehrsnutzer in Form der Bereitstellung von Ausrüstungseinrichtungen oder Diensten nicht entgeggestellt.

Sicher ist jedoch, dass die Nichterhebung von Abgaben eine äußerst wirksame Maßnahme zur Förderung der Schifffahrt darstellt. Also welche Zukunft hat dieses Prinzip? Eine Anpassung scheint nicht unmöglich, doch diese sollte nur mit vor Vorsicht "zitternden Händen" in Angriff genommen werden.

Auch der 4. Grundsatz, das heißt die Unterhaltung und die koordinierte Verbesserung der Wasserstraße durch die Rheinuferstaaten, scheint keine Diskussion zuzulassen. Im Nachhinein erstaunt es, dass ein solcher Mechanismus, der nicht auf Zwang beruht, sondern lediglich auf der Koordinierung und der Existenz einer wachsamten Hüterin, nämlich der Zentralkommission, so gut funktionieren und aus diesem einst so schwierigen Strom die leistungsfähigste Schifffahrtsstraße Europas machen konnte. Ein niederländischer Historiker namens Coenrad TAMSE hat erklärt, den Rhein würde es nicht geben, hätten die Uferstaaten und das Rheinregime ihn nicht gestaltet. Die Auftragstellung, Sorge für den optimalen Ausbau dieses außergewöhnlichen Verkehrsträgers zu tragen, ist nach wie vor aktuell, wie der Informationsaustausch in der Zentralkommission über die Engpässe in den Seehäfen oder die Wartung der Oberrheinschleusen zeigt oder wie es das Thema unseres nächsten Kolloquiums "Klimawandel und Rheinschifffahrt" veranschaulicht.

Die Schifffahrtsstraße Rhein entspricht dem, was man heute einen Verkehrskorridor nennt. Dieser bindet zahlreiche Akteure sowie eine Reihe von Infrastrukturen ein, die einer engen Abstimmung bedürfen. Man kann sich fragen, ob dieser Abstimmungsbedarf nicht nur für die Schifffahrtstätigkeit, sondern auch für die Landanlagen und die Hafeneinrichtungen besteht. Ein optimales Management eines solchen Korridors erfordert ein integratives Konzept aller Komponenten mit der Einrichtung eines Systems, das einen Gedanken- und Informationsaustausch ermöglicht und eine konzertierte Planung der Ausrüstungsanlagen. Dies ist ein ehrgeiziges Ziel, doch hierüber wurde bereits nachgedacht.

Kommen wir schließlich zum fünften Prinzip des Rheinschifffahrtsregimes, die Einrichtung einer Institution, die sich um die Belange der Schifffahrtsstraße

kümmert, nämlich die Zentralkommission.

Von allen in der Mannheimer Akte festgeschriebenen Prinzipien ist dies meiner Auffassung nach das Prinzip, das heute am relevantesten ist. Natürlich kann ich als Generalsekretär dieser Institution nur ihre Aktualität unterstreichen.

Der Gedanke, dass eine ständige Institution mit spezifischen Funktionen notwendig ist, setzte sich erst nach und nach durch. Ohne das Zutun von Wilhelm von HUMBOLT hätte der Wiener Kongress nicht an der im Jahre 1804 durch den Octroivertrag eingesetzten Rheinadimistration festgehalten. Im Jahre 1868 hatte der Vertreter Preußens erneut die Abschaffung ihres ständigen Sitzes vorgeschlagen. Die Verhandlungen über die Mannheimer Akte von 1868 sind übrigens nicht von der Zentralkommission geführt worden, sondern von einer Ad hoc-Versammlung von Bevollmächtigten. Die Institution konnte sich schließlich aber behaupten, allerdings ist die Zentralkommission seit 1868 nicht mehr dieselbe. Sie hat sich hinsichtlich Aussehen und Beschaffenheit mehrmals geändert. Die Abschaffung der Abgaben und Gebühren hat dazu geführt, dass die Zentralkommission ihre ursprüngliche Aufgabe verloren hat, nämlich die Erhebung und Zuweisung des Octrois. Dafür hat sie andere Funktionen ausgebaut. Zwischen 1868 und 1918 ist sie eine Art deutsch-niederländische bilaterale Kommission geworden. Eine moderne internationale Organisation wurde sie erst wirklich nach 1919 im neuen Rahmen des Versailler Vertrags. Seither sind in ihrem Rahmen alle großen Binnenschiffahrtsthemen erörtert worden. Heute ist sie ein unverzichtbares Forum, in dem die notwendigen Maßnahmen zur Förderung der Binnenschiffahrt besprochen werden.

Man ist lange davon ausgegangen und hört es zuweilen auch heute noch, dass die Zentralkommission eine ständige diplomatische Konferenz sei. Es stimmt, dass sie auch das ist: Ein Ort, an dem Vertreter der Mitgliedstaaten miteinander sprechen und diskutieren können. Doch sie ist darüber hinaus auch eine internationale Institution mit Eigendynamik, ein Kompetenzzentrum, in dem das Fachwissen des Sekretariats, die Kompetenz der nationalen Experten und die Erfahrung der Gewerbevertreter zusammenkommen. Sie setzt sich immer mehr als Ort der Entscheidungen durch, selbst wenn die Entscheidungen im Konsensverfahren getroffen werden. Sie bleibt ein Ort der rechtlichen Kompetenzen, auch wenn sie heute ihre Kompetenzen in einem größeren

Rahmen mit den Kompetenzen anderer Institutionen kombinieren muss.

Diese Rolle nimmt sie in einem Kontext wahr, der sowohl auf Ebene des Gewerbes als auch auf Ebene der öffentlichen Institutionen Änderungen erfahren hat. Die Binnenverkehrspolitik wird heute auf europäischer Ebene im Rahmen der Europäischen Union festgelegt, die für die Binnenschifffahrt ein ehrgeiziges Programm beschlossen hat, nämlich das Aktionsprogramm NAIADES. Die Zentralkommission unterstützt dieses Programm natürlich ohne Einschränkungen und wird Sorge dafür tragen, sich auch bei ihren eigenen Arbeiten danach zu richten.

In diesem Jahr 2008 könnte die Zentralkommission auch den 50. Jahrestag ihrer Kooperation mit der Europäischen Kommission feiern. Diese Zusammenarbeit nahm mit den Jahren unterschiedliche Formen an, war aber immer von großer Intensität. Genannt sei hier lediglich die enge Zusammenarbeit bei der Verabschiedung des Zusatzprotokolls Nr. 2, die gemeinsame Errichtung eines Stilllegungsfonds, dann die Zusammenarbeit bei der Durchführung der Strukturbereinigung. Heute haben sich die beiden Institutionen zusammengetan, um ihre technischen Vorschriften für Schiffe voranzubringen und die Marktbeobachtung auszubauen. Weitere gemeinsame Aktionen sind möglich und wünschenswert.

Im Jahre 1868 gab es keinen europäischen Rahmen. Die Mannheimer Akte war also ein Vertrag zwischen den Uferstaaten. Doch seither hat sie sich verändert, denn der Versailler Vertrag hat ein europäisches Übereinkommen aus ihr gemacht, das für Drittstaaten offen ist. Heute ist es völlig unmöglich, Rheinschifffahrt und europäische Schifffahrt voneinander zu trennen. Die Zentralkommission sieht ihre Aufgabenstellung darin, dass sie sowohl im Dienste der europäischen Schifffahrt als auch der rheinischen Schifffahrt wirkt. Sie wird diese Rolle auch in dem neuen Kontext des erweiterten Europa weiter spielen, ohne ihre rheinische Basis und insbesondere diese symbolische Mannheimer Akte, die als Geburtsstunde der modernen Binnenschifffahrt zu betrachten ist, zu verleugnen.

Herr Ministerialdirektor Bernd TÖRKE
*Leiter der Abteilung Wasserstraßen, Schifffahrt im
Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung der
Bundesrepublik Deutschland*

Vielen Dank Herr Präsident, liebe Kolleginnen und Kollegen!

Für mich ist es eine große Freude und Ehre an diesem wichtigen Tag in Straßburg sein zu können, um mit Ihnen den 140. Jahrestag der Mannheimer Akte zu feiern.

Wenn ich an meinen beruflichen Werdegang zurückdenke, dann habe ich als junger Beamter sehr früh Gelegenheit gehabt - das war in den 80er Jahren - an Arbeitsgruppen- und Ausschusssitzungen der ZKR zu Themen wie Marktbeobachtung und Statistik teilzunehmen. In den 90er Jahren kam ich dann nach Straßburg in den Palais du Rhin, um an dem Projekt Harmonisierung des Gefahrgutrechts – Stichwort „ADNR/ADN“ – mitzuarbeiten. Das waren interessante Einblicke und Diskussionen.

Ich glaube, wir können heute sagen, dass die Binnenschifffahrt vor einer Renaissance steht, insbesondere vor dem Hintergrund der erheblich zunehmenden Güterverkehrsmengen. Nach den deutschen Statistiken – Prognosen in den anderen europäischen Ländern sind ganz ähnlich – rechnen wir bis zum Jahre 2025 mit einer Verdoppelung des Güterverkehrs. Diese Erwartung wirft die Frage auf: Wie gehen wir mit dieser Herausforderung um? Darauf antworte ich: Ein zentraler Lösungsbeitrag kommt von der Binnenschifffahrt. Darauf werde ich noch eingehen.

Zunächst einmal möchte ich Ihnen jedoch die allerbesten Glückwünsche meines Ministers überbringen. Diese Woche finden im Deutschen Bundestag die Haushaltsberatungen statt. In diesen bewegten Zeiten der Finanzkrise stellt sich die Frage, wie man die Konjunktur ankurbeln kann. Hierbei spielt natürlich auch der Ausbau der öffentlichen Infrastruktur eine ganz wichtige Rolle. Ich bin davon überzeugt, dass nicht nur in Deutschland das System Schiff/Wasserweg aus dieser Diskussion gestärkt hervorgehen wird. Dabei wird deutlich werden,

dass wir einen Nachholbedarf bei der Stärkung der Leistungsfähigkeit der Wasserwege haben.

Zum Teil ist hiervon auch der Rhein betroffen. Anders als beim Rhein als natürliches Gewässer bedarf es beispielsweise in einem ausgeprägten Kanalsystem sehr umfangreicher Eingriffe. Denn hier geht es darum, ein einheitliches Profil zu schaffen, um so einen effizienten, durchgängigen Transport unter Berücksichtigung des Containerverkehrs zu gewährleisten. Das ist es, was wir zur Bewältigung der Güterverkehrsmenge brauchen. Besonders betroffen ist der Ost-West-Verkehr sowie der Zu- und Ablauf zu den deutschen Häfen. Die ARA-Häfen sind sehr gut über den Rhein angeschlossen.

Hinzu kommt, dass wir in einer Zeit leben, in der viele Bürgerinnen und Bürger der Meinung sind, dass das System Schiff/Wasserweg sehr viel mehr Güter aufnehmen kann, als das bisher der Fall ist. Nach einer Umfrage, die wir kürzlich durchgeführt haben, sind zwei Drittel der Befragten dieser Meinung. Ich glaube, dieses Ergebnis verleiht unserer Politik, auch hier in Straßburg, Nachdruck und gibt noch einmal einen neuen Schub.

Meine Damen und Herren, die „Mannheimer Akte“ von 1868 wurde bereits angesprochen. Auch die Grundprinzipien wurden benannt. Ich bin sicherlich nicht derjenige, der hier über die Einzelheiten der historischen Entwicklung authentisch berichten kann. Der Generalsekretär hat einige Ausführungen hierzu gemacht. Hinzufügen und in Erinnerung rufen möchte ich, dass in den Archiven unseres Auswärtigen Amtes die Mannheimer Akte das älteste Völkerrechtsdokument ist.

Die drei Prinzipien, die beide Vorredner genannt haben: „Freiheit der Schifffahrt“, „Einheit des Rheinschifffahrtsregimes“ und das „Prinzip der Gleichbehandlung“ sind immerwährende Grundsätze, die über den heutigen Tag hinaus Grundlagen der gemeinsamen Politik sind und bleiben. Das zeigt, wie intelligent unsere Vorfahren bei der Abfassung dieses Vertrages gewesen sind. Natürlich hat es Weiterentwicklungen gegeben. Einen Punkt möchte ich herausgreifen: Die „Basel Erklärung“ vom Mai 2006 hat die Prinzipien noch einmal bekräftigt, aber andere Aspekte - wie insbesondere den Umweltschutz - hinzugefügt. Dies bestimmt zunehmend unser operatives Handeln und schlägt sich in den Programmen der jeweiligen ZKR-Präsidentschaft nieder.

Viele Veränderungen hat es im Laufe der 140 Jahre gegeben. Gute und schlechte Veränderungen. Schwere Schicksale haben die Völker getroffen. Aus aktueller Sicht hat, so glaube ich, die ökonomische Entwicklung gezeigt, dass der Ansatz, den wir damals im Jahre 1868 verfolgt haben, richtig ist. Es wurde ein Regelwerk geschaffen, was in Bezug auf die technischen Anforderungen und später dann auch auf die Umweltaanforderungen so ausgelegt ist, dass es keine Behinderungen für die Schifffahrt darstellt. Noch wichtiger ist, dass dieses Regelwerk einen sehr hohen Sicherheits- und Umweltstandard gewährleistet. Ich glaube, wir können zurecht sagen, dass wir hier Pionierarbeit geleistet, eine Vorreiterrolle gespielt haben, und dass sich die ZKR eine Kompetenz erarbeitet hat, die wir gerne über die Rheingrenzen hinaus, in die europäische Politik bzw. in die internationale Politik einbringen wollen. Nachdem der Eiserne Vorhang gefallen ist, nachdem Europa, die Europäische Union, noch größer geworden ist und nachdem sich der Handelsaustausch durch die Globalisierung dynamisch entwickelt hat, ist klar, dass die Binnenschifffahrt eine sehr bedeutende Rolle spielt oder spielen kann, wenn sie den Prinzipien treu bleibt, die in der ZKR entwickelt worden sind.

Die Akzente am Rhein haben sich verändert. Ich würde deshalb gerne - gestatten Sie mir - aus meiner Sicht als zuständiger Abteilungsleiter für Wasserstraßen und Schifffahrt einige politisch- strategische Anmerkungen machen.

Zunächst einmal ist mir ganz besonders wichtig, dass wir unsere Zusammenarbeit in der ZKR, aber auch die Kooperation mit unseren europäischen Nachbarstaaten im Rahmen der Europäischen Union weiter voranbringen. Ich weiß, dass bei der zunehmenden Größe Europas, insbesondere durch den Beitritt der osteuropäischen Staaten, aber auch für Länder wie Russland und China, ein Bedürfnis besteht, mit uns Europäern über die Weiterentwicklung der Binnenschifffahrt zu diskutieren. Das betrifft die infrastrukturelle Dimension, die technische Dimension und natürlich auch die Verbesserung des Umwelt- und Klimaschutzes. Ich glaube, wir haben hier ein weites Feld der Zusammenarbeit. Dieses Feld sollten wir auch weiterhin aktiv bestellen. Ich würde gerne für uns alle in Anspruch nehmen, dass wir diese Zusammenarbeit weiterentwickeln.

Im Mittelpunkt muss hierbei immer die Frage stehen, wie die Binnenschifffahrt vor dem Hintergrund der Zunahme des Güterverkehrs weiter

gestärkt werden kann. Aus dem Dialog zwischen Straßburg einerseits und Brüssel andererseits, aber auch zwischen Straßburg, Brüssel und Budapest hat sich eine Diskussionskultur entwickelt, die uns ermutigt, diesen Weg konsequent weiterzugehen.

Meine zweite Bemerkung bezieht sich auf die Weiterentwicklung von Rechtsvorschriften. Rechtsvorschriften sind an den technischen Standards, am technischen Fortschritt zu orientieren. Das tun wir. Ich habe bereits gesagt, dass wir hier eine Vorbildfunktion einnehmen. Das soll auch so bleiben. Ich denke, wir kommen aber in eine Phase, meine Damen und Herren, in der wir uns noch stärker als bisher fragen sollten: Bedarf es wirklich in allen Fällen einer Änderung der Rechtsvorschriften? Diese Frage nach der Notwendigkeit von Rechtsänderungen sollten wir uns noch strenger als bisher stellen, und dies vor zwei Hintergründen: Erstens, die Wirtschaftsbeteiligten müssen den Änderungen von Gesetzen und Verordnungen folgen können. Das zweite ist: Wir, die wir die öffentliche Hand vertreten, haben nur noch begrenzte Ressourcen, um alle Aufgaben wahrzunehmen. Vor diesem Hintergrund möchte ich dazu aufrufen, Aspekte wie Kosteneffizienz, Vereinfachung und Entbürokratisierung noch stärker bei unserer Arbeit zu berücksichtigen.

Zum dritten Punkt: Wir betreiben im Rahmen der ZKR aktiven Umweltschutz. Ich bin mir nicht sicher, ob dies immer so in der Öffentlichkeit wahrgenommen wird, wie es angemessen wäre. Oft stehen wir im Zentrum einer sehr kritischen Diskussion, auch was das System Schiff/Wasserweg angeht. Dabei brauchen wir uns gar nicht zu verstecken. Im Gegenteil, die Schiffe sind sicherer geworden: Wir haben die Doppelhülle eingeführt, wir haben Emissionsstandards hinsichtlich Partikel, Schwefel und Stickoxiden verschärft, wir beteiligen uns aktiv an der Diskussion über die Senkung von Treibhausgasen. Wir bauen inzwischen ökologisch vernünftig. Diese und viele andere gute Gründe können uns stolz machen auf das, was wir in diesem Bereich leisten. Ich würde mir wünschen, dass wir diese Erfolge noch aktiver als bisher in die Öffentlichkeit tragen. Das soll aber nicht heißen, dass wir nicht an dieser oder jener Stelle noch besser werden können. In dem Zusammenhang ist es auch sehr wichtig, den Dialog mit den Umwelt- und mit den Naturschutzverbänden aktiv zu suchen, sie in unsere Arbeit einzubinden. Ich bin der Überzeugung, dass dies für unsere Arbeit und die Stellung des Systems Schiff/Wasserweg wichtig ist. Es hilft, zu mehr Akzeptanz zu kommen, die wir letztlich für unsere Politik brauchen.

Vierter Punkt: Wenn wir im Rahmen der Verkehrspolitik durch Prävention Verbesserungen hinsichtlich des Umwelt- und Klimaschutzes erreichen können, so wird sich doch zunehmend die Frage stellen, wie wir mit dem Klimawandel umgehen, wenn er tatsächlich kommt. Und er wird kommen. Vor diesem Hintergrund führen wir eine Diskussion, welche Anpassungsstrategien erforderlich sind, um dieser Herausforderung gerecht zu werden. Ich bin Ihnen allen sehr dankbar, dass wir diese Diskussion pro-aktiv führen. Gemeinsam werden wir uns im Juni 2009 in Bonn auf einer großen ZKR-Konferenz mit dem Titel "Rheinschiffahrt und Klimawandel - Herausforderung und Chance" mit dieser Thematik auseinandersetzen. Ich glaube, es ist wichtig, dass wir uns auf der Grundlage von belastbaren und verlässlichen wissenschaftlichen Erkenntnissen der Diskussion zuwenden, welche Konsequenzen für die Investitionspolitik, für die Ordnungspolitik und für das Agieren des Gewerbes daraus zu ziehen sind. Diese Diskussion sollte auch auf internationaler Ebene und unter Einbeziehung von Umwelt- und Naturschutzverbänden stattfinden.

Ein weiterer Punkt ist die Auseinandersetzung mit der sozialen Dimension. Die soziale Dimension ist ja auch Teil der Nachhaltigkeitsstrategie. Was wir hier im Rahmen der ZKR, in unseren Ländern und in der Europäischen Union betreiben, ist eine integrierte Verkehrspolitik, die dem Prinzip der Nachhaltigkeit verpflichtet ist. Wir müssen uns daher folgende Fragen stellen: Wie sind unsere Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer beschäftigt? Welchen Arbeitsbedingungen sind sie ausgesetzt? Wie qualifizieren wir unsere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter und wie gewinnen wir junge Menschen für diesen Beruf, für das Gewerbe, für die verschiedenen attraktiven Tätigkeiten? Wenn es stimmt - und das ist meine These - , dass die Binnenschiffahrt in den nächsten Jahren einen größeren Anteil des gesamten Güterverkehrs erreichen wird, dann brauchen wir mehr Personal, mehr Fachkräfte. Das bedarf einer gemeinsamen Anstrengung. Ich glaube, wir müssen noch intensiver als bisher an Problemlösungen in diesem Zusammenhang arbeiten.

Ich komme nun zu meiner letzten Bemerkung: Ich möchte dafür werben, dass wir uns als Binnenschiffahrt stärker als bisher in die Diskussion über die Logistikkette einbringen. In Europa wird derzeit eine intensive Debatte geführt, wie wir Logistikketten optimieren können. Ich kann mir gut vorstellen, dass die Rolle der Binnenschiffahrt ausgebaut werden kann. Wir müssen unter den Verkehrsträgern von dem Konkurrenzdenken abkommen und

mehr auf Kooperation setzen. Wenn wir diesen Gedanken verfolgen, dann wird es sicherlich möglich sein, die Binnenschifffahrt noch stärker als bisher in die Logistikketten zu integrieren. Das setzt natürlich voraus, dass für alle Marktteilnehmer unter dem Strich eine Win-Win-Situation herauskommt. Es gibt genügend konkrete Beispiele, die deutlich machen, dass sich die Anstrengung lohnt. Diese Diskussion verdient es, aktiv weiterverfolgt zu werden.

Meine Damen und Herren, ich habe, Sie merken es, den Blick eher nach vorne als zurück gerichtet. Sie entnehmen meinen Worten, dass wir nicht nur viele Aufgaben vor uns haben, sondern dass mit dem, was ich beschrieben habe, auch viel Zuversicht und Optimismus verbunden ist. Diese Zuversicht steht unter der Überschrift: „Die Binnenschifffahrt“ oder besser „Das System Schiff/Wasserweg steht vor einer Renaissance“. Diese Renaissance zu erkennen ist wichtig. Dies zu kommunizieren ist wichtig. Und wichtig ist, dass sowohl der Staat mit seiner Verantwortung, aber natürlich auch die Wirtschaftsbeteiligten und die Sozialpartner jeweils ihre Aufgaben wahrnehmen, damit diese Vision auch Wirklichkeit wird.

Ich bin am Ende sehr zuversichtlich: Die Binnenschifffahrt hat Zukunft. Diese Institution, die ZKR, hat Zukunft und ich wünsche der ZKR und uns allen noch viele Gelegenheiten, um wieder zusammenzukommen, nicht nur zu feiern, sondern auch, um Erfolge in der konkreten Arbeit zu erreichen.

Herzlichen Dank, alles Gute!

Herr Pierre FORTON
*Generaldirektor der Abteilung Landverkehr im
Verkehrsministerium Belgien*

Herr Botschafter,
Sehr geehrte Vertreter der Mitgliedstaaten,
Meine Damen und Herren Vertreter der Internationalen Organisationen,
Herr Generalsekretär, Meine Damen und Herren Kommissare,
Meine Damen, meine Herren,

Bei dieser Feier, zu der wir heute eingeladen sind, werden wir sicherlich alle von der Vergangenheit sprechen. Wenn dies so ist, dann bestimmt, um Wege aufzuzeigen, wie die Zukunft, unsere gemeinsame Zukunft und vor allem die Zukunft all jener, die uns nachfolgen werden, noch verbessert werden kann.

Ohne in der Geschichte noch weiter zurückzugehen, kann gesagt werden, dass das beginnende XIX. Jahrhundert die spätere europäische Entwicklung auf seine Weise geprägt hat.

Die Wiener Schlussakte von 1815 ist ein wesentlicher Teil dieser Geschichteselbst wenn sie, wie dies seither anhand der Geschehnisse belegt wird, nicht alles auf dem Gebiet der gesamteuropäischen Verständigung regeln konnte. Ich glaube, dass wir uns alle zusammen über die Fortschritte freuen können, die seither erzielt werden konnten, insbesondere über die Fortschritte in den letzten Jahrzehnten.

Im Hinblick auf das Thema, das uns heute beschäftigt, ist erwähnenswert, dass es eine Nachtragsbestimmung zu der Wiener Akte gibt, deren Ziel es von Anfang an war, die Schifffahrtswfreiheit auf den Strömen und Flüssen in den Unterzeichnerstaaten des Wiener Kongresses zu gewährleisten und die Gleichbehandlung der Flaggen aus den verschiedenen Unterzeichnerstaaten sicherzustellen.

Natürlich brauchten diese Grundprinzipien, so hehr sie auch waren, eine gewisse Zeit, um wirklich und in vollem Umfange konkret angewandt zu werden.

Schon sehr bald konnten positive Schritte unternommen werden. Die wichtigsten davon hat unser Generalsekretär, dem Belgien für seine Geschäftsführung und für die Organisation der heutigen Veranstaltung dankt, bereits genannt. Die Unterzeichnung der vor nunmehr 140 Jahren abgeschlossenen Mannheimer Akte ist als der erfolgreiche Abschluss einer ersten Etappe von großer wie nachhaltiger Bedeutung zu betrachten.

Zudem sei bemerkt, dass das Datum des 17. Oktobers im Zusammenhang mit der europäischen Konstruktion im Kalender rot anzustreichen ist. Denn am selben Tag, jedoch im Jahre 1953, ist in Brüssel das Protokoll zur Gründung der Europäischen Verkehrsministerkonferenz unterzeichnet worden, die seither zum internationalen Verkehrsforum geworden ist. Beide internationalen Organisationen unterhalten nach wie vor ausgezeichnete Beziehungen.

Besonders symptomatisch, doch sehr erfreulich ist die Feststellung, dass die Mannheimer Akte bereits damals Bezug auf die allgemeine Sicherheit und die Polizeivorschriften genommen hat. Übertragen wir diese Begriffe in Begriffe unserer Zeit. Diese Wörter beinhalteten auch den Gedanken eines Gleichgewichts zwischen menschlicher Tätigkeit und Umwelt, um die Leichtigkeit der Schifffahrt auf dem Strom sowie die Qualität und die Flüssigkeit des Verkehrs sicherzustellen.

Dies war ein Ja zur Liberalisierung bei gleichzeitiger Gewährleistung eines fairen Wettbewerbs; berücksichtigt wurde auch eine wohl durchdachte Regulierung und die Einführung eines adäquaten und einheitlichen Rahmens, insbesondere im Bereich der technischen Vorschriften und der Aufhebung der zoll- und steuerrechtlichen Barrieren.

Diese Prinzipien sind nach wie vor hochaktuell. Wir stellen dies jeden Tag ein wenig mehr fest, ob es sich nun um die verschiedenen Verkehrsträger handelt, oder um andere Bereiche der Wirtschafts- oder Finanztätigkeit.

Mit Recht kann sicherlich unterstrichen werden, dass die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt die älteste der europäischen internationalen Regierungsorganisationen ist. Dennoch ist sie angesichts der von ihr geleisteten Arbeit, die ständig an Relevanz gewinnt, als eine der dynamischsten Organisationen zu bezeichnen. Sie verbindet gekonnt eine außergewöhnliche

Erfahrung mit dem Ehrgeiz, ja dem gemäßigten Ungestüm der Jugend, indem sie mit großer Kompetenz in den Bereichen tätig wird, die den aktuellen Anliegen verstärkt Rechnung tragen, und es ihr oftmals gelingt, geschickt vorausgreifend zu handeln.

Die Kommission muss somit ein Modell für Europa bleiben, an dem man sich orientieren sollte, sowie ein Beispiel für eine gelungene gesamteuropäische Integration, die wir alle anstreben.

Belgien unterstützt in allen seinen institutionellen Bestandteilen nachhaltig die Arbeit der ZKR. Dies gilt für die Bundesebene, aber auch für die Regionalebene. Dies gilt schließlich für alle autonomen Häfen auf belgischem Gebiet.

Belegt wird dies zur Genüge durch die allgemeine Politik im Bereich der Mobilität und des Verkehrs der heutigen belgischen Regierung. Die von Staatssekretär Etienne SCHOUPPE, der mich beauftragt hat, Ihnen seine besten Grüße zu übermitteln, verfolgten Ziele, unterstreichen die Prioritäten der seit mehreren Jahren betriebenen Politik in Belgien.

Von ihm wurde vor kurzem darauf hingewiesen, dass –ich zitiere- die Einführung einer nachhaltigen Wirtschaft nur möglich ist, wenn die drei Säulen –die wirtschaftliche, die soziale und die ökologische Säule- der Nachhaltigkeit in einer langfristigen Perspektive untersucht und dabei auch die Verbraucher-, Hersteller und Behördenentscheidungen berücksichtigt werden. Dies gilt allgemein, aber besonders für den Verkehrssektor und hier ganz speziell für die Binnenschifffahrt. Schließlich hat diese ein enormes Potenzial und steht in vollkommener Harmonie mit der Umwelt.

Diese Prioritäten orientieren sich in Bezug auf unsere heutige Veranstaltung an drei Hauptachsen:

Förderung einer qualitativ hochwertigen Binnenschifffahrt, selbst wenn ihr Anteil am Landverkehrsmarkt bereits bei knapp 15 % liegt,

Einsatz der Binnenschifffahrt im Rahmen eines multimodalen Verkehrs, so dass die Marktanteile der einzelnen Verkehrsträger so angepasst werden

können, dass die Auswirkungen auf die natürliche Umwelt und auf den Menschen begrenzt bleiben, und

Einbindung der Binnenschifffahrt in eine globale, wirksame und leistungsfähige Logistikkette, die zur Herstellung optimaler Verbindungen zu den eher weltweit orientierten maritimen Aktivitäten fähig ist.

Die Kommission hat insoweit bereits eine bedeutende Rolle gespielt; sie muss ihren Auftrag weiter ausführen. Für Belgien liegt der Vorteil daraus auf der Hand.

Denn 80 % der belgischen Flotte besitzt ein Rheinschiffsattest; die Schiffe, die dieser Flotte angehören, erfüllen die neuesten und strengsten technischen Normen. Ihr Anteil an dem gesamten Verkehr auf dem traditionellen Rhein beträgt nahezu 9%, so dass Belgien Platz drei der an diesem Verkehr teilnehmenden Länder belegt, obwohl es kein direkter Rheinanliegerstaat ist.

Belgien ist überzeugt davon, dass die Partner, die heute hier versammelt sind, um einen historischen Moment zu begehen, das gleiche Interesse haben. Wir verfolgen alle größtenteils dieselben Ziele im Interesse einer nachhaltigen Entwicklung, wobei wir wissen, wie diese Ziele in einzelnen Situationen nuanciert und konkret umgesetzt werden; denn die Effektivität muss auf dem Grundsatz der Subsidiarität basieren, um anhand der Ergebnisse festgestellt und beurteilt werden zu können.

Die Gemeinschaft, die wir zusammen bilden, ist unbestreitbar ein Beweis für die erwiesene Dynamik der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt. Sie ist auch ein Beweis dafür, dass deren Aktionen, Tätigkeiten und Entscheidungen gerechtfertigt sind. Last but not least ist dies auch ein Beweis dafür, dass die ZKR weiterhin positiv zum Wohle aller wirken und ein Beispiel und eine Referenz im Interesse des Allgemeinwohls bleiben muss.

Dies und noch mehr wünscht Belgien ihr und sagt im Voraus allen Personen seinen Dank, die noch in irgendeiner Weise an ihren Arbeiten teilnehmen, damit sie weiterhin unablässig in die richtige Richtung wirken.

Ich danke für Ihre Aufmerksamkeit

Herr Daniel BURSAUX

*Generaldirektor der Direktion für Infrastrukturen, Verkehr
und Meer im Ministerium für Ökologie, Energie, nachhaltige
Entwicklung und Raumordnung, Frankreich*

Sehr geehrter Herr Präsident,
Sehr geehrte Herren Delegationsleiter,
Sehr geehrter Herr Generalsekretär,
Sehr geehrte Damen und Herren,

Es ist mir eine große Freude, heute in Straßburg zu sein, dieser international so bedeutsamen Stadt, der ich – wie Präsident Zeller bereits erwähnt hat – besonders verbunden bin.

Ich freue mich besonders, im Namen der französischen Regierung den Stellenwert bekräftigen zu können, den Frankreich der Binnenschifffahrt und einem ihrer wichtigsten europäischen Akteure beimisst. Dieser begeht heute den 140. Jahrestag der Mannheimer Akte. Ich danke Ihnen, dass Sie mich zu diesem Jahrestag eingeladen haben.

Ich bin dieser Einladung umso lieber gefolgt, als das Engagement der französischen Regierung im Bereich der Binnenschifffahrt sehr groß ist. Dieses Engagement spiegelt sich deutlich in dem aus dem Umweltgipfel resultierenden Entwurf eines Programmgesetzes wider, der von der Nationalversammlung am 21. Oktober in erster Lesung nahezu einstimmig angenommen wurde. Dieser Entwurf bestätigt den baldigen Beginn des Ausbaus des Seine-Schelte-Kanals zur Großschifffahrtsstraße, die Durchführung weiterer Studien zu einer künftigen Verbindung zwischen dem Rhone- und dem Moselbecken und die Wichtigkeit der Erhaltung des Großverkehrsnetzes.

Sicherlich markiert der 17. Oktober 1868 die Errichtung der ZKR. Gleichwohl lässt sich die Geschichte dieser Institution noch weiter zurückverfolgen, auf den 15. August 1804 nämlich, den Tag der Unterzeichnung des Abkommens zwischen Frankreich und den deutschen Staaten, mit dem die allgemeine Verwaltung des Rheintrois geschaffen wurde. Mit dieser Institution sollte die ZKR

gemäß der Schlussakte des Wiener Kongresses vom 9. Juni 1815 regelrecht vorweggenommen werden, wie Jean-Marie Woehrling gesagt hat.

Gleichwohl war es die Mannheimer Akte, die über die seit 1804 geschaffenen Grundprinzipien des Rheinschiffverkehrs hinaus das Prinzip einer geregelten Organisation mit Bezeichnung des Entscheidungsortes aufgestellt hat. Auf der Grundlage dieses Abkommens ist die Institution, die zuvor als eine Art ständige diplomatische Konferenz gegolten hatte, zu einer echten internationalen Organisation mit eigenen Befugnissen und einem unabhängigen Entscheidungsverfahren geworden.

Auf der Grundlage dieses Abkommens ist es der ZKR durch die Jahrhunderte hindurch bis heute gelungen, ein hohes Maß an Entwicklungs- und Anpassungsfähigkeit unter Beweis zu stellen. Diese Eigenschaften beruhen zu einem großen Teil auf den bei ihrer Gründung beschlossenen Grundprinzipien. Diese sind auch heute noch von großer Aktualität. Das Gleiche gilt für die nach und nach eingeführten – sehr wirksamen – organisatorischen Regeln.

Das erste Grundprinzip, auf das sich die ZKR stützt, betrifft die Freiheit der Schifffahrt. Eine der wichtigsten Erklärungen für die Dynamik des Rheinbeckens beruht auf dieser Vorstellung, die zur damaligen Zeit völlig neu war und in der Mannheimer Akte verankert wurde. Freilich musste dieses Prinzip im Laufe der Jahrhunderte so manche Schwierigkeit überwinden, wie etwa die Abschaffung des anfangs noch bestehenden Schifffahrtsabgabensystems oder die Verbesserung der Infrastruktur. Dennoch bleibt es ein Grundpfeiler des Rheinschiffverkehrsregimes, dem sich alle Benutzer der Wasserstraße nach wie vor besonders verbunden fühlen.

Das zweite Grundprinzip betrifft die Einheit des Rheinschiffverkehrsregimes. Wie die erst viel später erlassenen Gemeinschaftsvorschriften tragen auch die Rheinschiffverkehrsvorschriften dafür Sorge, dass für alle auf dem gesamten Fluss gleiche und faire Bedingungen gelten. Die Harmonisierung der Vorschriften zum Zwecke der Verwirklichung dieser Einheit hat der Vorstellung eines vereinheitlichten Binnenschiffverkehrsregimes schon sehr früh Gestalt gegeben.

Das dritte wichtige Grundprinzip betrifft schließlich die Regulierung. Im Rheinschiffverkehrsregime ist die Freiheit nicht gleichzusetzen mit dem Fehlen von Vorschriften, insbesondere was die Sicherheit anbelangt. Dieser Umstand,

dessen Bedeutung heute besonders augenfällig ist, und der Grundsatz der Freiheit gelten seit jeher als untrennbar miteinander verbunden. Daher arbeiten die Rheinuferstaaten in Anwendung dieses Prinzips bei gleichzeitiger Gewährleistung eines sehr hohen Sicherheitsstandards seit vielen Jahren an der Schaffung eines kohärenten und vollständigen Ordnungsrahmens, der zur starken Entwicklung der Schifffahrt auf dem Rhein beigetragen hat. Ihre fruchtbare, auf dem Konsensprinzip basierende Zusammenarbeit ermöglichte den Erlass der Polizei-, Untersuchungs- und Patentverordnung, die heute der gesamten Binnenschifffahrt in Europa als Vorbild dienen.

Die anhaltende Bedeutung der Mannheimer Akte beruht auch auf der Qualität der auf deren Grundlage errichteten Organisation, die sich durch die Jahre hindurch behauptet und sich gleichzeitig den Entwicklungen des Sektors angepasst hat. Diese Anpassung war möglich aufgrund einer flexiblen und evolutiven Auslegung des Inhalts der Mannheimer Akte durch die Rheinuferstaaten, die bisweilen nicht gezögert haben, sich vom Buchstaben der Konvention zu lösen.

So hat die Entwicklung der Schifffahrt auf dem Rhein insbesondere in den mit der Sicherheit verbundenen Bereichen zur Stärkung der Rolle der Zentralkommission als Regulierungsbehörde geführt. Heute nimmt die ZKR zusätzlich zu ihren „traditionellen“ Aufgaben entsprechend ihrer umfassenden Kenntnis des Binnenschifffahrtssektors auch nicht verordnungsrechtliche Aufgaben wahr. Es scheint mir wichtig, dass sie diese Rolle zukünftig ausbauen kann.

Wie stellt sich heute, da wir der wichtigen Rolle gedenken, welche die ZKR seit 140 Jahren auf der Grundlage der Mannheimer Akte spielt, die Zukunft dieser Institution dar?

Sie ist offenkundig im europäischen Rahmen anzusiedeln, der sich im Laufe der letzten Jahrzehnte insbesondere aufgrund des Fortschreitens der europäischen Einigung, der EU-Osterweiterung und, was die Binnenschifffahrt betrifft, die Schaffung der Rhein-Donau-Achse deutlich verändert hat. Diese neue Situation führte zu einer Neuordnung des Binnenschifffahrtssektors, an die sich die ZKR insbesondere im Hinblick auf ihre Beziehungen zur Europäischen Union und den anderen Flusskommissionen anpassen muss.

Was die Beziehungen der ZKR zur Europäischen Kommission angeht, würde ich sagen, dass ein pragmatischer Ansatz geboten ist.

In der Praxis ist die Präsenz der ZKR keine Quelle für verordnungsrechtliche Disharmonien in Europa – ganz im Gegenteil. Dies zunächst deshalb, weil die Rheinschiffahrtsregelungen von der Europäischen Kommission nicht selten übernommen wurden. Aufgrund des durch das Rheinschiffahrtsrecht garantierten hohen Sicherheitsstandards wurde dieses oft in Richtlinien umgesetzt, die für alle europäischen Wasserstraßen gelten.

Was noch besser ist: heute erfolgt die Erarbeitung oder Aktualisierung der rechtlichen Standards gemeinsam mit der Europäischen Union, um jede Möglichkeit künftiger Divergenzen auszuschließen. Auf der Grundlage einer im März 2003 abgeschlossenen Kooperationsvereinbarung zwischen der Zentralkommission und der DG/TREN wurde eine gemeinsame Arbeitsgruppe geschaffen, um die technischen Vorschriften für Binnenschiffe, die sowohl für die Schiffe auf dem Rhein als auch für die Schiffe auf den anderen europäischen Wasserstraßen gelten sollen, zu aktualisieren. Die Arbeiten dieser Arbeitsgruppe haben, was die europäische Regelung betrifft, zur Erarbeitung der Gemeinschaftsrichtlinie 2006/87 über die technischen Vorschriften für Binnenschiffe geführt, die am 1. Januar 2009 in Kraft treten wird. Herr Scheele wird hierauf sicherlich noch näher eingehen.

Außerdem wurden, ebenfalls auf der Grundlage der Kooperationsvereinbarung von 2003, die Zusammenarbeit und Abstimmung zwischen den beiden Institutionen durch regelmäßige, halbjährliche Begegnungen verstärkt. Das Gleiche gilt für die Teilnahme von Vertretern beider Parteien an Sitzungen, die für die jeweils andere Partei von Interesse sind.

Diese Zusammenarbeit sollte meiner Ansicht nach hinsichtlich ihrer Modalitäten stabilisiert und im Rahmen eines pragmatischen Ansatzes rasch verstärkt werden. Denn an Themen von gemeinsamem Interesse besteht kein Mangel. Um welche Themen handelt es sich?

Die Fragen zur Ausbildung stellen beispielsweise im Hinblick auf die Modernisierung des Berufes ein wichtiges Erfordernis dar. Nun gibt es im Bereich

der Schiffsführerzeugnisse keine Entsprechung zur Richtlinie 2006/87, die ab dem 1. Januar 2009 die Anerkennung von Gemeinschaftsschiffszeugnissen auf dem Rhein ermöglichen würde. Folglich sollte man sich mit dieser Frage aktiv auseinandersetzen, und zwar sowohl inhaltlich, da eine Überarbeitung des Regelwerks erforderlich ist, als auch in der Form, weil es für die ZKR darum geht, gemeinsam mit der DG/TREN die Methode und den Zweck der Arbeiten festzulegen.

Mir erscheint es wünschenswert, dass die Zentralkommission über ihre traditionelle Rechtsetzungstätigkeit hinaus eine neue Rolle erhält, die sie in Verbindung mit der Europäischen Kommission und den anderen Akteuren des Sektors wahrnimmt: die Rolle nämlich einer Instanz zur Durchführung von Untersuchungen, Bereitstellung von Ressourcen und Entwicklung von Vorschlägen im Bereich der Binnenschifffahrt in allen ihren Dimensionen (wirtschaftlichen, ökologisch und sozial). Diese neue Rolle könnte insbesondere zur Verbesserung der Zugangsbedingungen zum Beruf und einer besseren wirtschaftlichen Kenntnis des Sektors beitragen, um die Entwicklung der Binnenschifffahrt zu fördern, an der der französischen Regierung, wie ich nochmals betonen möchte, sehr gelegen ist.

In diesem Rahmen könnte von der ZKR über das Programm PLATINA, das von der DG/TREN ins Leben gerufen wurde, um für die kommenden Jahre allgemeine Leitlinien für die Binnenschifffahrt zu entwickeln, viel erreicht werden. Die ZKR könnte insbesondere – nach noch festzulegenden Bedingungen – einen wichtigen Beitrag zur Schaffung einer Datenbank über die Binnenschifffahrt leisten.

Auch der Umweltschutz ist in der Binnenschifffahrt, wie übrigens im gesamten Verkehrssektor, zu einem großen Anliegen geworden. Es wäre daher sehr wünschenswert, dass die Zusammenarbeit zwischen der ZKR, der Europäischen Kommission und der Internationalen Kommission zum Schutz des Rheins (IKSR) so aktiv wie möglich gestaltet wird. Zum Beispiel ist der Rückgriff auf den Sachverstand der ZKR, auch wenn die Frage der für Schiffsmotoren geltenden Normen heute in den Zuständigkeitsbereich der Europäischen Kommission und nicht der Zentralkommission fällt, in diesem Bereich nachweislich geboten.

Im Übrigen dürfte sich einer der grundlegenden Vorteile der Arbeitsweise

der ZKR noch ausbauen lassen. Die Rede ist vom engen und ständigen Dialog, den die ZKR mit dem Gewerbe führt. Die ZKR hat sich sehr früh als ein Forum zur Verständigung zwischen dem Gewerbe und den für die Binnenschifffahrt zuständigen Behörden positioniert. Die dort stattfindenden Diskussionen, die – wie der Erfolg der Runden Tische in den letzten Jahren gezeigt hat – sehr gut angenommen werden, könnten weiterentwickelt werden und allen von den Fragen der Binnenschifffahrt betroffenen Parteien für eine Beurteilung nützliche Informationen liefern.

Schließlich möchte ich noch betonen, wie wichtig die Stärkung der Zusammenarbeit zwischen der ZKR und den anderen Flusskommissionen ist, um die Einheit der Binnenschifffahrt zu verbessern. Während diese Zusammenarbeit mit der Moselkommission bereits gut funktioniert, sollte sie mit der Donaukommission, sobald deren Gründungsakte überarbeitet worden ist, vertieft werden.

Als Schlusswort möchte ich im Namen der französischen Regierung noch einmal meine Verbundenheit mit der ZKR und mein Vertrauen in diese Institution zum Ausdruck bringen. Ich bin überzeugt, dass diese ihre dynamische und offene Politik fortsetzen wird, um zu unserem gemeinsamen Anliegen, nämlich der Schaffung eines attraktiveren, moderneren und sichereren Binnenschifffahrtssektors, beizutragen. Auf diese Weise wird die von der ZKR seit 140 Jahren geleistete Arbeit noch viele Jahre als Vorbild für die europäische Binnenschifffahrt dienen.

Ich bedanke mich für Ihre Aufmerksamkeit.

Herr Rob HUYSER

*Direktor der Abteilung Seeverkehr im Verkehrsministerium der
Niederlande*

Sehr geehrter Herr Vorsitzender,
sehr geehrter Herr Generalsekretär,
sehr geehrte Kommissare,
meine Damen und Herrn,

zum Auftakt eines Jubiläums gehört es sich, dem Jubilar zu gratulieren – in diesem Fall ein wenig schwierig, da es sich bei unserem Jubilar um die Mannheimer Akte und somit die ZKR, sprich uns selbst, handelt. Nichtsdestotrotz: Herzlichen Glückwunsch an alle!

In den vergangenen 140 Jahren wurde unglaublich viel erreicht. Bestand die Rheinschifffahrt damals hauptsächlich aus Holzbooten, so sind es heute ultramoderne Transportmittel mit Abmessungen, die wir vor einigen Jahrzehnten – geschweige denn vor 140 Jahren – nie für möglich gehalten hätten. Außerdem hat die Rheinschifffahrt entscheidend zur Entwicklung der Länder am Rhein beigetragen. Ohne die ZKR und die Mannheimer Akte, welche die Binnenschifffahrt zu einer Transportart von Belang werden ließen, wären unsere Länder nie so wohlhabend geworden, wie sie es heute sind.

Für die Niederlande hat die Binnenschifffahrt eine große Bedeutung. Nahezu die Hälfte unseres gesamten Inlandstransports wird über die Binnenschifffahrt abgewickelt. Und mit gut 50% des gesamten ZKR-Bestandes von rund 15 000 Fahrzeugen verfügen wir über eine große Flotte. In den Niederlanden werden damit gut 300 Millionen Tonnen befördert, gut 200 Millionen davon international. Darüber hinaus zählen wir in den Niederlanden 4800 Kilometer Wasserstraßen. Herr Toet vom Rotterdamer Hafen wird zweifelsohne noch näher auf die Bedeutung der Binnenschifffahrt für seinen Hafen eingehen. Ich persönlich möchte lediglich unterstreichen, dass die Binnenschifffahrt jetzt wie auch in Zukunft lebenswichtig ist – für die Niederlande, für die anderen Rheinuferstaaten und damit für Europa.

Obwohl es über die einstigen Verdienste der ZKR und den Erfolg der

Mannheimer Akte noch vieles zu sagen gäbe, finde ich es wichtiger, die aktuellen und zukünftigen Herausforderungen zu betrachten. Die ZKR muss sich neben einer stets weiterstrebenden Europäischen Union und anderen internationalen Organisationen behaupten. Bislang ist sie in erster Linie Förderer der Binnenschifffahrt und wichtiger Gesetzgeber gewesen. Die ZKR verfügt über unendlich großes Fachwissen in den Bereichen Binnenschifffahrt und Binnenfahrzeuge. Jüngst hat sich dies auch in der Übernahme ihres Regelwerks durch andere internationaler Player geäußert. Die EU hat die technischen Vorschriften, die Rheinschiffsuntersuchungsordnung, in eine neue Richtlinie übernommen, die bis Ende kommenden Monats von sämtlichen EU-Mitgliedstaaten in nationales Recht umgesetzt werden muss. An dieser Stelle sei ein Appell an die Europäische Kommission gerichtet, das vorhandene Fachwissen zu nutzen: Bitte tragen Sie dafür Sorge, dass die ZKR als vollwertiger Partner in die Weiterentwicklung der Gesetzgebung einbezogen wird. Auch die ZKR-Regeln bezüglich der Beförderung gefährlicher Güter (ADNR) wurden exportiert. In diesem Jahr sind das ADN sowie eine neue, auf die Anhänge des ADN verweisende Richtlinie in Kraft getreten – allesamt Rechtsvorschriften der ZKR, die nun weit über ihre Ufer hinaus Anwendung finden.

Derzeit wird in den Reihen der ZKR, aber auch der EU-Kommission über eine Erneuerung des Rechts in Bezug auf Besatzungsanforderungen nachgedacht. In diesem Bereich lege ich der Kommission jedoch nicht nahe, die bestehenden ZKR-Vorschriften zu übernehmen. Die ZKR hat Überlegungen hinsichtlich eines völlig neuen Ansatzes in puncto Anforderungen an die Besatzung und deren Ausbildung aufgenommen. Es gilt die Anforderungen zu straffen und die Ausbildung zu modernisieren. Die Niederlande begrüßen diese Überarbeitung sehr und werden sich aktiv in die Arbeiten einbringen. Auch hier wäre ich über eine enge Zusammenarbeit zwischen ZKR und Europäischer Kommission hochofret, auf dass alle EU-Mitgliedstaaten gemeinsam an dieser Neugestaltung arbeiten können.

Im Übrigen ist es sehr sinnvoll, dass doch regelmäßig Gespräche zwischen unserem Vorsitzenden Herrn Lingemann und Herrn Ruetten von der Kommission stattfinden. Es ist unser aller Herausforderung sicherzustellen, dass die ZKR ihren Einfluss im europäischen Kontext wahrt.

Durch die in der Akte verankerte Abgabefreiheit genießt die

Binnenschifffahrt bereits seit Jahrzehnten eine Verbrauchssteuerbefreiung. Aufgrund dessen hat sie sich zu der erfolgreichen Branche entwickeln können, die sie heute ist. Doch die Zeiten ändern sich, und wir können uns der Diskussion über die Internalisierung externer Kosten, die sämtliche Transportarten betrifft, nicht länger entziehen. Obwohl die Binnenschifffahrt scheinbar die niedrigsten externen Kosten aufweist, müssen wir beraten, wie diese mittels gezielter Basismaßnahmen weiter gesenkt werden können. Daher ist es so wichtig, strenge Normen für den Ausstoß von Motoren festzulegen. Die Verringerung des Rußausstoßes muss eine absolute Priorität darstellen. Sofern die Binnenschifffahrt der schönste Transportzweig bleiben soll, muss die Norm in der Binnenschifffahrt vergleichbar sein mit Euro-6 im Straßentransport.

Damit komme ich zum Schluss meiner Ansprache. Die Rolle der ZKR verändert sich. In letzter Zeit hat man sich innerhalb der ZKR verstärkt der Erneuerung gewidmet. Die ZKR wird immer mehr zur „Thinktank“ und als solches richtungweisend für die Entwicklung der Politik auf EU- wie auch auf UN/ECE-Ebene.

ZKR – das sind natürlich nicht nur die Rheinschifffahrtskommissare und die Sachverständigen der Mitgliedstaaten. Mindestens ebenso wichtig sind diejenigen, die das Räderwerk tagtäglich in Betrieb halten: das Sekretariat, von Generalsekretär Woehrling bis hin zur Raumpflegerin. Im Übrigen spielen ebenfalls die Dolmetscher, auch heute wieder, eine wesentliche Rolle. Der Einsatz all dieser Menschen wird nicht immer explizit gewürdigt. Ich möchte die Gelegenheit nutzen, dies heute in aller Form zu tun. Sie haben in diesen 140 Jahren einen entscheidenden Beitrag zur Verwirklichung unserer Träume und Ideen geliefert.

Auch ich zähle mich schon zur ZKR. Seit kurzem bin ich Direktor für Maritime Angelegenheiten im niederländischen Ministerium für Verkehr, Wasserwirtschaft und Öffentliche Arbeiten. In dieser Funktion werde ich ab kommendem Jahr die niederländische Delegation leiten. Darauf bin ich stolz, denn die Mannheimer Akte und die ZKR waren, sind und bleiben für die Niederlande wichtig. Dies ist diese Woche übrigens noch einmal ausdrücklich von unserer Staatssekretärin, Frau Huizinga, in einem Kommentar bestätigt worden. Sie setzt damit die langjährige niederländische Tradition fort, nach der die Politik explizit als Fürsprecher der Binnenschifffahrt auftritt.

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

Herr Dr. Ralph LEWIN

*Vorsteher des Wirtschafts- und Sozialdepartements des Kantons
Basel-Stadt*

Sehr geehrter Herr Vorsitzender
Sehr geehrte Damen und Herren Delegationschefs
Sehr geehrter Herr Generalsekretär
Sehr geehrte Damen und Herren

In meiner Heimatstadt Basel gibt es ein Sprichwort, das heisst: "Verzell du das em Fährimaa!" (Erzähl du das dem Fährmann). Wir benützen diesen Ausspruch, wenn uns jemand etwas erzählt, was wir als höchst ungewöhnlich oder unglaubwürdig empfinden. Soll sich doch der Fährmann - wir haben vier davon in Basel -, solch ungeheuerliche Geschichten anhören! Er, der in seinem Boot gemütlich und nur mit Kraft des Stroms den Rhein überquert, hat ja alle Zeit dazu. Würde ich also einem Basler erzählen, dass unweit seiner Stadt die älteste internationale Organisation der Welt steht, die seit weit mehr als einem Jahrhundert ohne grosse Bürokratie oder Geldverschwendung sehr nützliche Arbeit verrichtet, ohne dass die breite Öffentlichkeit je davon Notiz genommen hätte, gäbe er mir wohl ungläubig zur Antwort: "Verzell du das em Fährimaa!"

So unglaublich die Geschichte der ZKR für Aussenstehende klingen mag: Sie ist in der Tat eine Erfolgsgeschichte. Als Wirtschaftsminister des Kantons Basel-Stadt ist es mir daher eine besondere Freude, im Namen der Schweiz die Festansprache zur 140 Jahr-Feier der Mannheimer Akte zu halten.

In Rheinfeldern beginnt der für die Grossschifffahrt schiffbare Rhein und die Mittlere Brücke in Basel ist der geographische Ausgangspunkt des Anwendungsbereichs der Mannheimer Akte.

Der Rhein ist für uns die Nabelschnur zur grossen weiten Welt und zu den Ozeanen, welche wir Binnenländer gerne mit Abenteuer, Exotik und Romantik verbinden. Basel ist stolz darauf, die einzige Hafenstadt der Schweiz zu sein. Deshalb wurden die Rheinhäfen in und um Basel zu den "Schweizer Rheinhäfen" zusammengenommen, was unterstreichen soll, dass sich Basel als Tor der Schweiz zur Welt versteht. Hier schnuppen wir die tägliche Prise

Seeluft, die von Antwerpen und Rotterdam den Rhein hinauf weht und für uns so etwas wie ein Lebenselixier bedeutet.

Die Schweiz lebt vom Handel mit dem Ausland. Jeder zweite Franken unseres Volkseinkommens wird im Aussenhandel verdient. Der Rhein spielt für den Gütertausch unseres Landes eine wichtige Rolle. Berechenbarkeit, Rechtssicherheit und Zuverlässigkeit sind entscheidende Faktoren, damit dieser Gütertausch wie auch der Personenverkehr mit der Kabinenschifffahrt funktioniert. Die Mannheimer Akte erfüllt hier eine zentrale Aufgabe, denn sie ist seit 140 Jahren Garantin für die Freiheit und Sicherheit der Schifffahrt auf dem Rhein. Mit diesem Jubiläum feiert gleichzeitig auch die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt. Aber hohes Alter allein ist noch kein Grund, eine Organisation am Leben zu erhalten. Schliesslich sind wir kein Denkmalschutzverein. Die ZKR hat jedoch bewiesen, dass sie auch heute noch ihre Daseinsberechtigung hat. Ihrer Rechtsetzungs- und Überwachungstätigkeit ist es zu verdanken, dass der Rhein die wohl sicherste und zuverlässigste Binnenwasserstrasse der Welt ist. Bei Tausenden von Schiffen, die täglich den Rhein hinauf und hinunter fahren, ist dies ein Leistungsausweis, welcher gar nicht hoch genug geschätzt werden kann.

Ihre Erfolgsgeschichte hat die ZKR vor allem drei Faktoren zu verdanken: In ihr sind die direkt betroffenen Rheinschifffahrtsstaaten vertreten, sie verfügt über langjährige technische Kenntnisse und Erfahrung und sie kennt die Bedürfnisse des Binnenschifffahrtsgewerbes. Ich würde sogar noch weiter gehen und behaupten, die Zentralkommission ist aktueller denn je. Die Binnenschifffahrt ist das sichere und umweltfreundliche Transportmittel der Zukunft - das hat inzwischen auch die Europäische Union erkannt. Das von ihr verabschiedete Aktionsprogramm NAIADES soll die Binnenschifffahrt attraktiver und moderner gestalten. Das ist an sich erfreulich. Aus der Sicht der Schweiz ist jedoch wesentlich, dass die Kernkompetenzen der ZKR im Regelungsbereich der Rheinschifffahrt auch in Zukunft gewahrt bleiben. Um es etwas pointiert zu formulieren: Strassburg liegt einfach näher beim Rhein als Brüssel.

Die Diskussionen über die Rolle der EU in der Gestaltung einer gesamteuropäischen Binnenschifffahrtspolitik und das Verhältnis zu den Flusskommissionen haben für die ZKR aber auch etwas Gutes: Sie hat begonnen, ihre eigene Rolle, Arbeit und Funktionsweise kritisch zu hinterfragen. Das Ergebnis dieses Selbstfindungsprozesses ist die im Jahre 2006 von den

Ministern der ZKR-Staaten verabschiedete Basler Erklärung, welche erstmals seit der Gründung der Zentralkommission die politischen Grundsätze und Zielsetzungen der Institution definiert. Als Vertreter Basels bin ich natürlich besonders erfreut darüber, dass dieses Grundsatzdokument den Namen meiner Heimatstadt trägt. Die Erklärung setzt ein deutliches politisches Zeichen für eine zukunftsgerichtete Binnenschifffahrt und eine lebendige, aktive ZKR. Sie unterstreicht auch die Bereitschaft der ZKR-Staaten zu einer partnerschaftlichen Zusammenarbeit mit der Europäischen Kommission, zu welcher die Schweiz uneingeschränkt steht.

Partnerschaft setzt jedoch die gegenseitige Achtung der jeweiligen vertraglichen Rechte und Zuständigkeiten voraus. Die Schweiz begrüsst es, dass sich die Diskussion über die europäische Binnenschifffahrtspolitik in den letzten Jahren von der institutionellen auf die materielle Ebene verlagert hat. Wir wünschen uns, dass das Verhältnis zwischen der EU-Kommission und der ZKR noch vermehrt von Pragmatik und nicht von Dogmatik geprägt wird. Unsere gemeinsame Aufgabe besteht darin, die zukünftigen Herausforderungen der Rheinschifffahrt in möglichst effizienter, vorausschauender und einfacher Weise zu bewältigen. Wir brauchen auch in Zukunft von Basel bis Rotterdam rechtliche Rahmenbedingungen, die es erlauben, den Rhein sicher, effizient und umweltschonend, gleichzeitig aber auch ohne unnötigen bürokratische Staufufen zu befahren. Regelungen müssen möglichst nahe bei den Adressaten angesiedelt sein und jede institutionelle Ebene soll nur insoweit aktiv werden als ein effektiver Handlungsbedarf besteht und nicht auf unterer Stufe eine Lösung gefunden werden kann. Die ZKR hat begonnen, ihre Regelwerke zu durchforsten, um den Rechtssetzungsprozess zu vereinfachen. Hier hat sich dank niederländischer Initiative und praktischer Unterstützung schon einiges getan. Ich denke, auf diesem Weg müssen wir fortfahren. Gleichzeitig sollte die ZKR ihre Rolle als europaweites Kompetenz- und Diskussionszentrum für Trends und neue Entwicklungen in der Binnenschifffahrt noch verstärken. Die Rundtischgespräche und Workshops, welche die Zentralkommission zu verschiedenen Themen mit Erfolg durchgeführt hat, sind gute Beispiele für die Zukunft.

Herr Präsident

Die Mannheimer Akte wird seit 140 Jahren im wesentlichen unverändert angewendet. Gemeinsam mit den Regelwerken der ZKR hat sie es verstanden,

die Sicherheit und Zuverlässigkeit der Rheinschifffahrt zu gewährleisten. Dieses Konzept hat deswegen alle Dekaden politischen, wirtschaftlichen und technologischen Wandels überlebt, weil es praxisnah, flexibel und zeitgerecht auf diese Veränderungen reagieren konnte. Allein dies ist Beweis dafür, dass dieses bewährte System auch in Zukunft seine volle Daseinsberechtigung bewahrt. Im Englischen sagt man: "Don't fix it if it's not broken". Der ZKR wird dann noch lange ihre zentrale Rolle für die Rheinschifffahrt wahrnehmen, wenn sie sich weiterhin auf ihre Stärken besinnt.

Die Schweiz wirkt seit 1920 in der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt mit. Wie so oft bei internationalen Organisationen war sie auch hier nicht von Anfang an mit dabei. Doch inzwischen können wir aber auch schon auf 88 Jahre Mitgliedschaft zurückblicken. Die Acht ist in vielen Kulturen eine Zahl des glücklichen Anfangs, des Neubeginns und der geistigen Wiedergeburt. Wenn man die Acht auf die Seite legt, ist sie das Symbol für die Ewigkeit. Koppeln wir also in der Zahl 88 die Acht des Glücks mit der Acht der Ewigkeit, so kann das heutige Jubiläum nur ein gutes Omen für eine immerwährende und glückliche Zukunft der Mannheimer Akte und der ZKR bedeuten. Die Schweiz hat sich während ihrer letzten Präsidentschaft bemüht, ihren Beitrag an eine dynamische, zukunftsgerichtete Zentralkommission zu leisten. Sie dankt dem deutschen Vorsitz für seinen tatkräftigen Einsatz, den er im vergangenen Jahr zugunsten der Organisation und der gemeinsamen Ziele der Mitgliedstaaten geleistet hat.

Dank gebührt bei dieser Gelegenheit auch dem Generalsekretär der ZKR, Herrn Jean-Marie Woehrling, sowie den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern des Generalsekretärs für den ständigen Einsatz im Interesse der Rheinschifffahrt. Ohne ihre tatkräftige Unterstützung wären die Mitgliedstaaten unfähig, die zahlreichen Tätigkeitsgebiete zu bewältigen. Einen wesentlichen Beitrag zum Erfolg der ZKR leistet schliesslich auch das sehr konstruktive Diskussionsklima und die beinahe familiäre Atmosphäre, welche unter den Delegationen herrscht. Die Schweizer Delegation wird alles in ihrer Macht stehende daran setzen, dass dieser "Geist von Strassburg" auch in Zukunft erhalten bleibt und wird als aktives Mitglied die Zentralkommission bei der Erfüllung ihrer wichtigen Aufgabenbereiche mit Nachdruck und Energie unterstützen

Ich danke Ihnen für Ihre Aufmerksamkeit!

Herr Jonathan SCHEELE

*Direktor Verkehrslogistik - TEN-T und Ko-Modalität
Generaldirektion Energie und Verkehr der Europäischen
Kommission*

Herr Präsident,
Herr Generalsekretär,
Exzellenzen,
ehrenwerte Kommissare,,
Meine Damen, meine Herren,

Ich gratuliere der Zentralkommission, Herr Präsident, im Namen der Europäischen Kommission und des Vizepräsidenten Antonio Tajani zum 140. Jahrestag der Mannheimer Akte.

Ich gestatte mir zudem den Hinweis darauf, dass es in diesem Herbst 2008 zwei Geburtstage zu feiern gibt und zwar den 17. Oktober, den 140. Jahrestag der Mannheimer Akte, und den 7. November, an dem die **Europäische Kommission 50 Jahre alt geworden ist**. Also der Vortrag nach denjenigen der Vertreter der Mitgliedstaaten der ZKR erscheint durchaus angemessen für die "kleine Schwester".

Dieser doppelte Geburtstag veranlasst mich, Ihnen vorzuschlagen, auf die Zeit zurückzuschauen, die die ZKR und die Europäische Kommission miteinander verbracht haben. Wir haben ein wenig in unseren Archiven gestöbert und mehrere einen Rückblick enthaltende Artikel durchgelesen, um etwas mehr über das zurückliegende halbe Jahrhundert zu erfahren.

DIE BEZIEHUNGEN WAREN NICHT IMMER EINFACH

Zu meiner Überraschung musste ich feststellen, dass die Beziehungen nicht immer einfach waren – ich entnehme dies den nachstehenden Zitaten von Zeitzeugen :

1974 : «Die Zentralkommission legt größten Wert auf ständige Beziehungen zu den Europäischen Gemeinschaften (...) Diese anzuknüpfen war jedoch **keine einfache Sache** (Eysinga/Walther)

1984 : Dieses Regime (Mannheimer Akte) erschwert seit zwanzig Jahren die Umsetzung der wirtschaftlichen Integration in diesem Sektor (Binnenschiffsverkehr). (Erdmenger)

1991 : Die Beziehungen begannen mit einer ersten schwierigen Zeit, die durch gegenseitiges Misstrauen geprägt war (...) » (Bour)

2001 : Die Zusammenarbeit (...) hat sich in der Praxis als schwierig erwiesen, denn die Gemeinschaft kann nicht auf die Integration des Rheinstrombeckens in die gemeinsame Verkehrspolitik verzichten (Erdmenger).

Lassen Sie mich zuerst betonen, wie glücklich ich bin, dass wir heute diese schwierigen Zeiten hinter uns gelassen haben.

DIE ZUSAMMENARBEIT ERLEICHTERN

In diesen fünfzig Jahren wurde aber keine Anstrengung gescheut, um die Zusammenarbeit zu verbessern:

Im Jahre 1961 fand ein offizieller **Austausch von Schreiben** zwischen Herrn Hallstein, dem ersten Präsidenten der Europäischen Kommission, und dem Präsidenten der ZKR statt.

(Nebenbei bemerkt, die Mannheimer Akte wurde im Jahre 1963 sicherlich auch deshalb revidiert, um der neuen Situation Rechnung zu tragen.)

1979 war das Jahr der Verabschiedung von **Zusatzprotokoll Nr. 2** – das allen europäischen Schiffen freien Zugang zum Rheinschiffahrtmarkt gewährte, und – dessen Zeichnungsprotokoll die folgende, äußerst interessante Bestimmung enthält "Die Vertragsstaaten erklären sich (...) bereit, die nötigen Schritte in die Wege zu leiten, um Verhandlungen über die Änderungen der Revidierten Rheinschiffahrtsakte, die für einen etwaigen Beitritt der Europäischen

Wirtschaftsgemeinschaft zum Internationalen Rheinstatut erforderlich wären, zu ermöglichen."

1987 eine **neue Kooperationsvereinbarung** durch einen Austausch von Schreiben, die nach den Aussagen eines Zeitzeugen (A. Bour) aber nie wirklich angewendet wurde, obwohl dadurch der politische Wille zur Zusammenarbeit zwischen den beiden Institutionen bekräftigt wurde."

Es folgten die 90er Jahre mit der Marktsanierung – bei der es sich um eine wirklich gemeinsame Maßnahme handelte.

Schließlich kam das Jahr 2003, in dem eine **richtige Kooperationsvereinbarung** abgeschlossen wurde, mit der Konsequenz, dass regelmäßige Treffen stattfinden, nicht nur auf der Ebene Generalsekretär – Generaldirektor – Präsident, sondern auch Arbeitstreffen mit einem eingehenden Informationsaustausch.

Seit einigen Jahren gibt es eine Kooperation auf **praktischer** Ebene in nahezu allen Fragen, die von Belang für die Binnenschifffahrt sind. Gute Beispiele für diese Kooperation finden sich insbesondere im Bereich der **technischen Vorschriften** und der **Marktbeobachtung**.

UNTERSCHIEDE ZWISCHEN GESTERN UND HEUTE

Meiner Ansicht nach veranschaulichen diese beiden Beispiele die großen Unterschiede zwischen der Vergangenheit und heute.

- Zum einen gibt es keine im System begründeten Unterschiede mehr. Es sind keine sachlichen Differenzen, die Probleme bereiten, sondern Gründe, die auf institutionellen oder die Kompetenz betreffenden Erwägungen basieren.
- Zum anderen ist den Herausforderungen, die sich dem Binnenschiffsverkehr stellen, nicht mit Regelungen zu begegnen.

Lassen Sie mich an Hand von Beispielen veranschaulichen, was ich damit sagen möchte.

1. Beispiel: **keine Unterschiede mehr, die im System begründet sind**

Vor einem halben Jahrhundert trafen zwei Systeme aufeinander: Bedenken Sie, dass die Uferstaaten sich mit dem Petersberger Abkommen von 1957 verpflichteten, die nationalen Frachten zu harmonisieren, die zu jener Zeit unter den freien internationalen Frachten lagen. Dies bedeutete einen liberalisierten Rheinschiffahrtsmarkt, der einem reglementierten Markt in der EGKS gegenüberstand.

Diese Zeiten sind seit langem vorbei. Heute scheinen die Regeln als solche keine Probleme mehr zu bereiten, denn sie sind im Wesentlichen dieselben.

Die Grundprinzipien der Mannheimer Akte sind in der gesamten Europäischen Union verwirklicht –und gelten dort weiterhin, das heißt.

- die Schifffahrtswegfreiheit besteht nun auch auf den Schifffahrtsstraßen der Gemeinschaft.
- die Gleichbehandlung ist hergestellt.
- die Marktregeln bereiten keine Probleme.
- die technischen und die Sicherheitsvorschriften sind gleichwertig. Mit der Richtlinie 2006/87/EG werden technische Vorschriften für Binnenschiffe eingeführt, die denen gleichwertig sind, welche im Rahmen der Mannheimer Akte angewandt werden. Die RIS- Standards sind nicht nur gleichwertig, sondern sogar identisch. Somit gibt es keine Probleme mehr, wenn man von mehreren geringfügigen Aspekten absieht, die mit der Zeit geregelt werden dürften.

2. Beispiel: **die Herausforderungen, denen sich der Binnenschiffsverkehr heute stellen muss**

Nach Einführung von Vorschriften zeigt sich, dass die aktuellen Herausforderungen für den Binnenschiffsverkehr eher praktischer Art sind.

Die detaillierten Berichte, die sich mit dem institutionellen Rahmen der Binnenschifffahrt in Europa in den letzten Jahren befasst haben, wie der EFIN-Bericht oder die Folgenabschätzung der Europäischen Kommission, haben folgende Herausforderungen ausgemacht:

- Wie lässt sich das **Binnenschifffahrtssystem noch leistungsfähiger und effizienter** auch in Umweltfragen gestalten (erster Aspekt der Ko-Modalität)?
- Wie lässt sich **der europäische Binnenschiffsverkehr** insbesondere auf den sogenannten vernetzten Binnenschifffahrtsstraßen besser in das europäische Verkehrssystem integrieren (zweiter Aspekt der Ko-Modalität)?
- Wie kann erreicht werden, dass die Binnenschifffahrt und ihre Stärken auf politischer Ebene,, aber vor allem auch von den Wirtschaftsakteuren **besser wahrgenommen** werden (nach einer jüngsten vom deutschen Bundesministerium in Auftrag gegebenen Meinungsumfrage wird die Beförderungskapazität der Binnenschifffahrt in jedem zweiten Fall unterschätzt)?

1. KONKRETE AKTIONEN ZUR UNTERSTÜTZUNG DES BINNENSCHIFFSVERKEHRS SIND NOTWENDIG – ES GAB REICHLICH GELEGENHEIT, HIERAUF HINZUWEISEN (ICH WERDE SIE HIER NICHT WIEDERHOLEN). KOMMEN WIR VIELMEHR AUF DEN RÜCKBLICK AUF DAS LETZTE HALBE JAHRHUNDERT ZURÜCK:

ENTWICKLUNG DER GEMEINSCHAFT

Die Gemeinschaft hat sich ihrerseits verändert. Von einer Gemeinschaft der 6 Staaten (davon 4 Rheinuferstaaten) im Jahre 1957 ist sie zur Union der 27 Staaten im Jahre 2007 geworden. Heute erstreckt sich das Gebiet der Europäischen Union auf einen großen Teil der europäischen Halbinsel – und die Tür bleibt offen für unsere helvetischen Freunde. Die Grundverträge sind mehrmals angepasst worden, um dieser Entwicklung Rechnung zu tragen. Und man braucht nur einen Blick auf die Karte Europas zu werfen, um festzustellen, welche Bedeutung der Beförderung über Wasser zukommt.

In Bezug auf die ZKR ist lange Zeit die "Integration" dessen, was man "acquis rhéna" nennen könnte, in das "acquis communautaire" feststellbar gewesen, **die Gesetzgebung der Gemeinschaft** erkennt seit 1976 **die rheinischen Schiffsatteste** (unter später auch der Schifferzeugnisse) auf sämtlichen Schifffahrtsstraßen der Gemeinschaft an, auch außerhalb des Rheins.

Es mussten erst 50 Jahre vergehen, bevor nun am 31. Dezember 2008 die Gemeinschaftszeugnisse für Binnenschiffe gemäß der Richtlinie 2006/87/EG für die Fahrt auf dem Rhein anerkannt werden sollen. Und ich freue mich sehr darüber.

Genereller betrachtet ist die Gemeinschaft mit umfassenden politischen Mitteln ausgestattet, die auch zugunsten der Binnenschifffahrt eingesetzt werden können und dies entweder auf legislativer Ebene, auf Ebene der Koordinierung oder der finanziellen Unterstützung. Einen Beweis dafür stellt das Aktionsprogramm NAIADES dar. Zum ersten Mal werden in einem Gemeinschaftsprogramm auf kohärente und umfassende Weise die strategischen Entwicklungsbereiche der Binnenschifffahrt angesprochen, nämlich Verbesserung der Marktbedingungen, Modernisierung der Flotte, Entwicklung der Humanressourcen, Verbesserung des Images und Modernisierung der Infrastrukturen, insbesondere durch Förderprogramme (RTE-T, Strukturfonds, Marco Polo, Rahmenprogramme für die Forschung usw.)

ENTWICKLUNG DER ZKR?

Die ZKR ihrerseits hat es verstanden, bei wechselnden Verhältnissen ihren Sachverstand und die Qualität ihrer Arbeit zu bewahren, die auch für das übrige Binnenschifffahrtsnetz von Bedeutung sind.

Aus rechtlicher Sicht tragen die Zusatzprotokolle zur Mannheimer Akte (ZP Nr. 2 und Nr. 7) der Tatsache Rechnung, dass es einen europäischen Binnenmarkt und hier gewisse technische Vorschriften gibt – ohne jedoch zwangsläufig alle Unvereinbarkeiten mit dem EG- Vertrag aufzuheben, wie dies nach Artikel 307 Absatz 2 des EG-Vertrags gefordert wird.

Welche Konsequenzen sind aus der Gleichwertigkeit der rheinischen und der gemeinschaftlichen Vorschriften zu ziehen? Ist weiterhin auf allen Ebenen an denselben Fragen zu arbeiten, auch auf die Gefahr hin, dass mit den in den Mitgliedstaaten wie in den internationalen Organisationen begrenzten Ressourcen Doppelarbeit geleistet wird?

Oder muss man sich nicht vielmehr die Frage stellen, wie die unbestreitbaren Stärken der ZKR in einem Europa der 27 Staaten, davon 20 Staaten mit Binnenschiffahrtsstraßen, das über ein vernetztes Binnenschiffahrtsnetz in 12 Staaten verfügt, genutzt werden können?

PERSPEKTIVEN

Anlässlich des 140. Geburtstages der Mannheimer Akte stellt man sich die Frage nach deren Bedeutung in der heutigen Zeit.

Ich gestatte mir, die Frage etwas anders oder aus einem anderen Blickwinkel zu stellen:

Welche Rolle für die ZKR in dem Europa der 27, unter Wahrung eines Gleichgewichts zwischen West und Ost, zwischen Rhein und Donau, den beiden großen europäischen Flüssen? Wie können ihre unbestreitbaren Fähigkeiten am sinnvollsten eingesetzt werden?

Und wenn diese Frage beantwortet ist, stellt sich die Frage, ob die Mannheimer Akte ihr erlaubt, diese Rolle wahrzunehmen oder aber beschränkt die Akte vielmehr das Potenzial der ZKR? Überschreitet die ZKR durch den Einfluss, den sie auf die europäische Binnenschiffahrt im Allgemeinen ausübt, nicht seit langem den Aufgabenbereich, der ihr von der Mannheimer Akte zugewiesen wird?

Wie kann die Mannheimer Akte besser an den neuen europäischen Rahmen angepasst werden? Und haben die EU- Mitgliedstaaten der ZKR aufgrund des Gemeinschaftsvertrags nicht auch die Pflicht, an einer solchen Anpassung mitzuwirken?

Ein erstes Gespräch fand vor wenigen Wochen zwischen Ihnen, Herr Präsident, und dem Generaldirektor für Energie und Verkehr der Europäischen Kommission Herrn Ruete statt. Bei dieser Gelegenheit hat die Kommission offene –zunächst informelle- Reflexionen zu diesen Fragen vorgeschlagen. Sehen wir zunächst, was zu tun ist, und suchen dann nach einem Weg, wie wir dies auf die beste Art und Weise -und gemeinsam- erreichen können.

Ich danke für Ihre Aufmerksamkeit.

Frau Theresia K. HACKSTEINER

Generalsekretär bei der Europäischen Binnenschiffahrtsunion (EBU) und bei der Internationalen Vereinigung des Rheinschiffsregisters (IVR)

1. Das internationale Binnenschiffahrtsgewerbe beglückwünscht die Hüterin der Mannheimer Akte, die Zentralkommission für die Rheinschiffahrt, sowie deren Mitgliedstaaten zum 140-jährigen Jubiläum dieses ältesten, sich noch in Kraft befindenden völkerrechtlichen Abkommens in Europa. Die Mitgliedstaaten der ZKR waren mit der Unterzeichnung dieses Vertragswerks ihrer Zeit weit voraus und errichteten mit ihrem visionären Blick schon damals einen freien Binnenschiffahrtmarkt, nach dessen Vorbild fast 90 Jahre später die Europäische Gemeinschaft mit ihren eigenen Aufgaben und Zielsetzungen gegründet wurde.
2. Die Mannheimer Akte, die die Freiheit der Schiffahrt auf dem Rhein garantiert, hat mit ihren visionären Zielsetzungen unumstritten und maßgeblich zur **Prosperität** der Rheinanliegerstaaten und deren industrieller Entwicklung beigetragen. Im Wandel der Zeit hat sich die Rheinschiffahrt den natürlichen, wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Gegebenheiten angepasst und sich zu einem innovativen Transportträger entwickelt.
3. Die **Prinzipien**, die der Mannheimer Akte zugrunde liegen - Schiffahrtsfreiheit, Gleichbehandlung der Schiffe aller Nationen, Freistellung von Gebühren und Abgaben, Abbau von natürlichen oder verwaltungsmäßigen Hindernissen für die Schiffahrtsfreiheit, Instandhaltung des Fahrwassers in gutem und schiffbarem Zustand und Förderung einer umweltfreundlichen und nachhaltigen Binnenschiffahrt - sind für das Binnenschiffahrtsgewerbe von großer Bedeutung. Diese Prinzipien wurden in den vergangenen 140 Jahren in vielen sekundären Regelwerken näher ausgearbeitet und konkretisiert. Sie haben nicht zuletzt dazu beigetragen, dass die Binnenschiffahrt über einen hohen technischen Standard und ein hohes Sicherheitsniveau

verfügt und sich im Bereich der Beförderung gefährlicher Güter sogar zum Verkehrsträger mit dem **weltweit höchsten Sicherheitsniveau** entwickelt hat. Auch haben sich die ZKR und ihre Mitgliedstaaten in den letzten Jahren eingehend dem immer wichtigeren Thema des **Umweltschutzes** und der Umweltverträglichkeit des Transports gewidmet und beispielsweise einen eigenen Standard für die Annahme und Abgabe von Abfallstoffen in der Binnenschifffahrt gesetzt.

4. Darüberhinaus konnte die ZKR in den vergangenen Jahren im Bereich der **privatrechtlichen Rechtsvereinheitlichung** maßgebliche Erfolge verbuchen. Um der Rechtszersplitterung des Transportvertrags in sämtlichen europäischen Binnenschifffahrtsstaaten die Stirn zu bieten, gelang es ihr, gemeinsam mit der Donaukommission und der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen im Jahr 2000, das Budapester Übereinkommen über den Vertrag über die Güterbeförderung in der Binnenschifffahrt (CMNI) zustande zu bringen. Das Übereinkommen wurde mittlerweile von 13 Staaten ratifiziert.

Davor trat im Jahr 1997 das unter Auspizien der ZKR zustande gekommene CLNI – Übereinkommen über die Beschränkung der Haftung in der Binnenschifffahrt in Kraft.

5. Wie eingangs erwähnt, hat die Rheinschifffahrt im vergangenen Jahrhundert einen großen Beitrag zur Prosperität der Rheinanliegerstaaten geleistet. Der Rhein und seine angrenzenden Wasserstrassen verbinden heute die wichtigen Industriezentren Europas miteinander.

Die Tatsache, dass die Rheinschifffahrt einen großen Beitrag zur Prosperität der Rheinanliegerstaaten und deren industrieller Entwicklung geleistet hat, ist zweifelsohne auf die Prinzipien der Mannheimer Akte und den starken institutionellen Rahmen zurückzuführen, der dem Binnenschifffahrtsmarkt die Möglichkeit geboten hat, sich als leistungsfähiger, sicherer, zuverlässiger und umweltfreundlicher Verkehrsträger zu entwickeln.

6. Die Binnenschifffahrt verfügt über bedeutende **Potenziale** und kann einen signifikanten Beitrag zur Verbesserung des europäischen

Güterverkehrssysteme leisten. Die Binnenschifffahrt spielt bisher im europäischen Gütertransport eine untergeordnete Rolle. Beim heutigen modal split entfällt auf diesen Verkehrsträger europaweit nur ein geringer Anteil des gesamten Güterverkehrsaufkommens, obwohl die Binnenschifffahrt ausreichende Kapazitäten besitzt, und einen deutlich höheren Anteil des gesamten Gütertransportvolumens in Europa übernehmen könnte.

7. Seit der Gründung der **Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft** im Jahr 1957 wird der Verkehrspolitik auch auf europäischer Ebene Aufmerksamkeit gewidmet und wurde und wird dem Verkehr ein eigener Titel im EG-Vertrag eingeräumt. Die Binnenschifffahrt unterliegt seither auch dem Anwendungsbereich der Gemeinschaftsverträge. Mit der Erweiterung der Europäischen Union wird die Binnenschifffahrt auf dem Binnenmarkt zweifellos mehr an Bedeutung gewinnen. Viele neue Mitgliedstaaten verfügen über schiffbare Wasserstraßen, auf denen Güter- und Personentransport stattfindet. Bei der Eingliederung der neuen Mitgliedstaaten und ihrer wirtschaftlichen Entfaltung kann die Binnenschifffahrt angesichts der von der Europäischen Kommission verfolgten Verkehrspolitik einen maßgeblichen Beitrag zur Verkehrsbewältigung leisten.
Die Binnenschifffahrt gilt als die sauberste und umweltfreundlichste aller Verkehrsarten. Dadurch trägt der Binnenschifffahrtssektor zur Verringerung der Umweltfolgen des Verkehrs bei und versucht, durch Investitionen in eine bessere Umwelt und Sicherheitsleistung seine Position weiter zu verbessern.

8. Um die **Möglichkeiten der Binnenschifffahrt** auf paneuropäischer Ebene vollständig zu nutzen, ist eine Förderung des Stellenwertes dieses Verkehrsträgers und dessen Rahmenbedingungen notwendig. Dazu bedarf es sowohl einer klaren und eindeutigen Verkehrs- und Binnenschifffahrtspolitik, als auch eines starken institutionellen Rahmens, innerhalb dessen die Binnenschifffahrt sich zwar mit der Konkurrenz der anderen Verkehrsträger auseinandersetzen muss, jedoch auf einen fördernden **institutionellen Rahmen** bauen kann, innerhalb dessen die Interessen dieses Verkehrsträgers relevant vertreten werden.

- Dabei ist zu vermeiden, dass Kompetenzen auf verschiedene Institutionen verteilt sind, die in einem Konkurrenzverhältnis zueinander stehen, wodurch die Binnenschifffahrt anderen Zielsetzungen zum Opfer fallen könnte.
9. Das Binnenschifffahrtsgewerbe misst der „**Basler Erklärung**“, in der die zuständigen Minister der Mitgliedstaaten der ZKR die Prinzipien der Mannheimer Akte noch vor Kurzem bestätigt haben, besondere Bedeutung bei. Insbesondere wird begrüßt, dass die ZKR gemeinsam mit der EU, der Donaukommission, den übrigen Stromkommissionen sowie allen relevanten Akteuren einen substantiellen Beitrag zur Verwirklichung der Stärkung der Binnenschifffahrt leisten will und die institutionelle Zusammenarbeit zwischen der ZKR und der EU auf der Basis der Kooperationsvereinbarung vom 3. März 2003 unter Respektierung der Zuständigkeiten beider Parteien vertieft werden soll.

 10. Zur Realisierung ihrer Zielsetzungen bedarf die Binnenschifffahrt eines starken institutionellen Rahmens, in dem die **Kooperation** zwischen den kompetenten internationalen Institutionen gewährleistet ist. Dabei müssen sich diese Institutionen **gemeinsam**, und über die klassischen Aufgabengebiete der ZKR hinaus, nämlich die - Gewährleistung der Freiheit der Schifffahrt und - der Einheit des Schifffahrtsregimes und der Gleichbehandlung mit sämtlichen Aufgaben die Binnenschifffahrt betreffend, befassen und damit zur **Weiterentwicklung** der Binnenschifffahrt in Europa beitragen. Darin können die allgemeinen Zielsetzungen eines freien und integrierten Binnenschifffahrtsmarktes gemäß der europäisch rechtlichen Grundsätze mit denen der Flusskommissionen, wie Prosperität der europäischen Binnenschifffahrt, die Gewährleistung eines hohen Sicherheitsstandards unter Berücksichtigung der Umweltschutzaspekte, vereinigt werden. Eine derartige Kooperation und ein derartiger Rahmen können gleichzeitig eine **Gewährleistung für die Interessen des Schifffahrtsgewerbes** im Hinblick auf Wirtschaftlichkeit, Schadenverhütung und Schaffung eines angemessenen Rahmens für die Haftungen verbunden mit einem angemessenen Versicherungsniveau, darstellen.

11. Ein 140-jähriges Jubiläum bedeutet auch Erwartungen an die Zukunft dieses ältesten, sich noch in Kraft befindenden völkerrechtlichen Abkommens in Europa und dessen Entscheidungsträger. Die Entwicklung unserer Gesellschaft und die Bewältigung aller damit zusammenhängenden sozialen und wirtschaftlichen Fragen stehen vor einer großen Herausforderung. In der heutigen Finanzkrise wurden zwar die Wachstumsprognosen mittlerweile abgeschwächt, dennoch bedarf es der erforderlichen Weichenstellungen, um die Mobilität in Europa zu gewährleisten und mit den hohen Anforderungen an die Sicherheit und Umweltverträglichkeit in Einklang zu bringen.
12. Mit der Mannheimer Akte und den ihr zugrunde liegenden Prinzipien konnten in den vergangenen Jahrzehnten die verschiedensten Zielsetzungen miteinander in Einklang gebracht werden. Die Strukturen der ZKR gewährleisteten eine enge Einbindung des Gewerbes in deren relevanten Fachgremien, wodurch die Weiterentwicklung der verschiedenen Regelwerke praxisnahe und unter Berücksichtigung der Gewerbeinteressen erfolgen konnte. Dadurch konnte die Binnenschifffahrt maßgeblich zur wirtschaftlichen Entwicklung der europäischen Industrie- und Handelszentren beitragen und gleichzeitig dank ihres hohen Sicherheitsstandards und der hohen Umweltverträglichkeit den gesellschaftlichen Herausforderungen gerecht werden.
13. Diese Errungenschaften gilt es hochzuhalten und weiter zu fördern bzw. zu entwickeln. Um der Binnenschifffahrt dabei die erforderlichen Rahmenbedingungen zu bieten, wird es in den kommenden Jahren neben der Weiterentwicklung der allgemeinen Zielsetzungen der Mannheimer Akte und der ihr zugrunde liegenden Prinzipien maßgeblich von der Umsetzung einer fundierten und von allen internationalen Institutionen und deren Mitgliedstaaten propagierten Binnenschifffahrtspolitik abhängen.
Die Komplementarität der beiden Institutionen, die über die entsprechenden Kompetenzen im Bereich des Verkehrs und der Binnenschifffahrt verfügen, muss diese Zielsetzungen gewährleisten, wofür die in der „Basler Erklärung“ angekündigte Vertiefung der institutionellen Zusammenarbeit zwischen der ZKR und der EU auf

der Basis der Kooperationsvereinbarung vom 3. März 2003 bürden soll. Das Gewerbe bietet auch in diesem Gebilde zukünftig seine Unterstützung an.

In diesem Sinne und unter dem Motto NAVIGARE NECESSE EST wünschen wir der Mannheimer Akte noch viele erfolgreiche Jahre, in denen sich die Binnenschifffahrt unter Berücksichtigung der aufgeführten Erwägungen als Verkehrsträger der Zukunft entwickeln kann.

Herr André TOET

Direktor des Hafens Rotterdam

Es ist eine große Ehre für mich, hier heute Nachmittag das Wort an Sie richten zu dürfen. Ich wünsche der ZKR von Herzen Glück zu ihrem 140 jährigen Bestehen. Ich möchte diese Gelegenheit nutzen, um Ihnen einige Zukunftsperspektiven für Rotterdam und die Rheinschifffahrt vorzustellen und dabei möchte ich auf die Herausforderungen eingehen, die aufgrund der steigenden Gütermengen auf uns zukommen.

Der 1. September 2008 ist ein wichtiges Datum für uns, denn an diesem Tag haben wir nach 15 Jahren Planung endlich den ersten Spatenstich für die Hafenerweiterung um 2000 ha getan. Der Entscheidungsprozess hat lange gedauert. Wir sind sehr glücklich, dass die Arbeiten nun endlich beginnen können. Es sind verschiedene Bauphasen geplant, und wir hoffen, dass die Arbeiten zu Weihnachten 2013 abgeschlossen werden können. Der erste Container soll vor Weihnachten 2013 umgeschlagen werden.

Ein weiteres wichtiges Datum ist der 5. September 2008, der Tag der Eröffnung von Euromax. Wir wollen unsere Kapazitäten auch innerhalb der bestehenden Grenzen ausweiten. Dies soll mit diesem "dedicated terminal" erreicht werden, mit dem die Binnenschifffahrt besser an die Seeschifffahrt angebunden werden sollen. Jeder Standort bekommt seinen eigenen Terminal für die Binnenschifffahrt und die Küstenschifffahrt, um die Logistik verbessern zu können. Die Binnenschifffahrt wird im Hafen Rotterdam mit vielen Problemen konfrontiert, die wir lösen wollen.

Ich will auch gerne ein paar Zahlen nennen: Wir fertigen eine gesamte Gütermenge von 400 Millionen t ab, davon entfallen 25% auf Containerumschläge. Alljährlich laufen 37 000 Seeschiffe und 130 000 Binnenschiffe unseren Hafen an, mit über 1 Million Schiffsbewegungen. Ein Vergleich der Zahlen für 2007 und 2008 zeigt, dass wir bis September eine Zunahme um 6,1% verbucht haben. In den letzten drei Monaten dieses Jahres stagnierte die Umschlagsmenge, doch wir hoffen doch noch auf einen Zuwachs um 2,8 (3)%.

Die Herausforderungen für uns heißen heute verfügbare Flächen, Nachhaltigkeit und Zugang. Ich möchte Ihnen einige unserer Stärken vorstellen. Wir haben immer mehr Umschlag erzielt als erwartet und wir rechnen nun mit einer Verdoppelung der Tonnage zwischen 2007 und 2030, das heißt von heute 400 Millionen t auf 800 Millionen t. In der Vergangenheit waren unsere Zuwächse so groß, dass wir selbst erstaunt waren. Vom Hafen Rotterdam aus werden die Güter per Schiene, Pipeline und Binnenschiff ins Hinterland gebracht. Durch den Ausbau mit "Maasvlakte 2" hoffen wir, den zusätzlichen Platz zu erhalten, den wir brauchen.

Der Aspekt der Nachhaltigkeit ist auch für die Hafenstädte sehr wichtig. Wir müssen an eine Verbesserung der Lebensbedingungen und der Wettbewerbsfähigkeit denken. Sie wissen, dass Nachhaltigkeit uns helfen kann, die Einnahmen zu steigern. Alles was "grün" ist, muss nicht per se viel kosten. Wir haben umfangreiche Maßnahmen auf dem Gebiet des Umweltschutzes getroffen und dies gilt insbesondere für die Verbesserung der Luftqualität. Auf diese Weise konnte die Luftqualität im Hafen Rotterdam verbessert werden. Die größte Herausforderung ist heute die CO₂-Belastung. Die Stadt Rotterdam hat beschlossen, gegen den CO₂-Ausstoß anzugehen, um diesen bis 2020 oder 2025 um 50% zu reduzieren. Wir möchten wieder auf das Niveau von 1992 zurückkommen. Das wird eine schwere Aufgabe sein, doch wir hoffen, dass wir erfolgreich sein werden. An Ideen dafür mangelt es nicht. Gedacht wird an eine Reduzierung des CO₂-Ausstoßes oder an eine Lagerung..

Kommen wir jetzt zu der eigentlichen Binnenschifffahrt, die ein äußerst umweltfreundlicher Verkehrsträger ist. Wir sind bestrebt, die Verwendung von schefelarmem Kraftstoff durchzusetzen und wollen die Binnenschifffahrt auch durch finanzielle Anreize dazu bewegen, sich stärker für die Nachhaltigkeit der Schifffahrt zu interessieren. Diese nachhaltige Form der Güterbeförderung soll in Zukunft ständig an Bedeutung gewinnen.

Dritter Punkt: Wir versuchen, den Anteil des Straßenverkehrs beim Umschlag und bei der Güterbeförderung im Hafen zu reduzieren. Der Anteil des Straßenverkehrs soll von 49 % auf 35% verringert werden und gleichzeitig soll der Anteil der Binnenschifffahrt von 37 % auf 45 % steigen, so dass er sich bis 2035 von 1,7 Millionen auf 8, 2 Millionen erhöht. Dies ist eine enorme Herausforderung und wird nicht einfach sein. Der Anteil der Schiene soll

ebenfalls erhöht werden und zwar von 14 auf 20 %. Darüber hinaus sollen die neuen Konzessionäre verpflichtet werden, die Anzahl der Lkw's zu beschränken. Die Zugangsbedingungen werden vertraglich geregelt.

Wir erwarten viel von der neuen Schienenverbindung mit dem Hafen. Der wöchentliche Schienenverkehr soll von 200 auf 900 Züge erhöht werden. Abgesehen davon denken wir noch an verschiedene andere Lösungen, um einen regelmäßigen Shuttleverkehr mit den Hinterland anzubieten. Die Niederlande betreiben eine Politik der Förderung des Schienenverkehrs.

Was den Straßenverkehr betrifft, so gibt es nur die Autobahn A 15, die zum Hafen führt. Eine gute Organisation des Verkehrs zwischen der Stadt und dem Hafen ist natürlich wichtig. Unser Ziel ist, den Straßenverkehr zu verringern. Wir sind deshalb gerade dabei, ein neues in Europa einmaliges Projekt zu entwickeln, nämlich das Containtertransferium. Wir versuchen, einen neuen Zugang für Container zu schaffen. Auf der Nord-Ost-Achse wollen wir 650 000 Container von der Straße wegholen und diese mit Hilfe der Binnenschifffahrt nach den Häfen befördern. Dies ist ein ganz neues Konzept, und wir hoffen, dass es in zwei Jahren zum Einsatz kommen kann.

Was ist ferner belangreich für die Schifffahrt im Hafen Rotterdam? Wir wollen saubere Schiffe und saubere Liegeplätze haben. Wir haben ein Pilotprojekt im Maashafen mit mehr als 132 Verbindungen pro Jahr. Die Schiffer, die an diesem Pilotprojekt teilnehmen, sind sehr zufrieden. Unser Plan ist, dass bis 2012 alle Liegeplätze einen Elektrizitätsanschluss an Land besitzen.

Es muss zunehmend Gebrauch von schwefelarmem Kraftstoff gemacht werden, und wir wollen saubere Motoren fördern: Das ist eine klare Zielsetzung des neuen Programms der niederländischen Behörden. Bis 2025 sollen alle alten Motoren durch neue ersetzt werden. Ab 2025 werden zu den Häfen nur noch Schiffe zugelassen werden, die mit sauberen Motoren ausgerüstet sind.

Die Liegeplätze stellen ein großes Problem im Hafen Rotterdam dar. Wir wissen, dass dadurch lange Wartezeiten entstehen und dass wir etwas unternehmen müssen, um diese Wartezeiten zu verkürzen. Auch hier versuchen wir, neue Wege zu beschreiten. Wenn die Wartezeiten zu lang werden, muss der Umschlag an einer anderen Stelle stattfinden. Es ist geplant, die Anzahl

der Liegeplätze zu erhöhen. Wir unterscheiden dabei zwischen Liegeplätzen für kurze Aufenthaltsdauern und solchen für längere Aufenthaltsdauern im Hafen. Wir untersuchen diese Problematik und haben die Schiffer gebeten, uns schriftlich mitzuteilen, weshalb nach ihrer Meinung die Wartezeiten so lang sind. Wir werden ihre Berichte sorgfältig prüfen. Wir haben ein Projekt eingeleitet, bei dem wir AIS-Transponder einsetzen, um freie Liegeplätze zu lokalisieren. An diesem Pilotprojekt nehmen 75 Schiffer teil. Es geht darum, dass wir die Möglichkeiten zur Reservierung von Plätzen verbessern und den Schiffen bessere Dienstleistungen anbieten. Mit Hilfe von AIS und Internet können die Schiffer im Hafen einen Liegeplatz reservieren. Dies ist ein neuer Service für die Schiffer, die bislang im Hafen herumfahren müssen, um einen freien Liegeplatz zu finden, was angesichts des hohen Besetzungsgrades der verfügbaren Liegeplätze durchaus beschwerlich sein kann.

Natürlich bereitet uns der Klimawandel viel Sorgen. Wir kennen alle die Folgen der Niedrigwasserperioden am Rhein. Wir nehmen an mehreren Untersuchungen über die Konsequenzen des Klimawandels teil, um beurteilen zu können, welchen Einfluss dies auf die Hinterlandverbindungen hat.

Im Jahre 2008 gab es Beschwerden der Nutzer des Rotterdamer Hafens. Wir werden mehrere Maßnahmen treffen, um die Situation zu verbessern, denn wir haben nicht 140 Jahre Zeit, um alle unsere Projekte umzusetzen. 2035 wollen wir 8 Millionen Container mit Binnenschiffen ins Hinterland befördern. Natürlich müssen auch Erze und Kohle transportiert werden, doch die größte Herausforderung für uns bedeutet der Containerverkehr.

Im Namen unseres sehr wichtig Hafens danke ich für Ihre Aufmerksamkeit.

Herr Prof. Dr. Eric Van HOOYDONK
Professor an der Universität Antwerpen
Anwalt

Geehrter Herr Vorsitzender,
Geehrte prominente Gäste,
Geehrte Damen und Herren,

Es ist für mich eine besondere Ehre, bei dieser Feier das Wort ergreifen zu dürfen im Palais du Rhin, einem für einen Juristen des internationalen Flussschiffahrtrechts mythischen Ort. Ich danke der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt daher auch aufrichtig für diese Einladung.

Ich werde in meinem Beitrag nicht auf die aktuelle wirtschaftliche und politische Bedeutung der Mannheimer Akte eingehen, da diese bereits von anderen eminenten Rednern behandelt wurden. Ich werde mich auch nicht an einen juristischen Kommentar der Mannheimer Akte wagen. Generalsekretär Woehrling unterstrich soeben die nachhaltige Bedeutung der Freiheit der Schifffahrt und beleuchtete ebenfalls ihre Korollorare, wie das Verbot von Zöllen und Abgaben in der Binnenschifffahrt. Er brachte in Erinnerung, dass die Fachminister der Mitgliedstaaten der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt in der Basler Erklärung vom 16. Mai 2006 das Prinzip der Freiheit der Schifffahrt ausdrücklich bekräftigt haben.¹

Andererseits betrachte ich mich keineswegs als einen Spezialisten des Rheinschiffahrtrechts. Ich schlage jedoch vor, Ihnen eine Perspektive auf den Einfluss der Mannheimer Akte und der Aktivitäten der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt auf einige der jüngsten Entwicklungen außerhalb des Rheinbeckens zu bieten. Ich hatte das Vergnügen, in den vergangenen Jahren beitragen zu dürfen zu den Verhandlungen und den Textausarbeitungen rund um drei neue Vertragssysteme, die selbst keine Beziehung zu Rheinfragen haben, die aber aus dem Rheinstatut sehr wohl Inspirationen bezogen haben. Meine Darlegungen illustrieren die andauernde, enorme Ausstrahlung, die das Statut und die Rheinschiffahrtkommission in anderen Flussbecken und bei den

¹ Der Text der Erklärung ist nachzulesen unter www.ccr-zkr.org.

Juristen des internationalen maritimen Rechts haben.

1. Der Einfluss der Mannheimer Akte auf den CMI-Vertragsentwurf betreffend Notliegeplätze für Schiffe in Not

Zunächst möchte ich einen Fall vortragen, in dem Sie wahrscheinlich nie einen Bezug zum Rheinstatut vermuten würden. Sie erinnern sich zweifellos an die Schiffskatastrophen mit den Öltankern Erika und Prestige, die sich 1999 bzw. 2002 vor der französischen bzw. spanischen Küste ereigneten und dabei eine erhebliche Umweltverschmutzung anrichteten. Diese Katastrophen hätten wahrscheinlich vermieden werden können, wenn die betroffenen Schiffe Zugang zu einem Zufluchtsort gefunden hätten. So wurde die Prestige von den spanischen Behörden zurück in See getrieben, wo das Schiff Spielball eines schweren Sturmes wurde und schließlich entzwei brach.

Nach diesen erschütternden Ereignissen hat auf internationaler Ebene die Überzeugung zugenommen, dass Schiffe in Seenot in der Zukunft so weit als möglich in Zufluchtsorten aufgefangen werden müssten. Der europäische Gesetzgeber hat in 2002 eine Schifffahrtmonitoringrichtlinie angenommen², die Mitgliedstaaten verpflichtet, hierfür Interventionspläne zu erstellen (Art. 20). Die IMO, die Internationale Seeschifffahrtorganisation, in London, hat im Jahr 2003 Richtlinien für die Aufnahme von Schiffen in Seenot erstellt³, die Empfehlungen für eine sorgfältige und ausgewogene Beschlussfassung rund um die Aufnahmegewährung enthält.

Diese neuen Instrumente verändern das relevante internationale Gewohnheitsrecht nicht. Nach dem klassischen internationalen Gewohnheitsrecht haben Schiffe in Seenot Recht auf Aufnahme in einem Zufluchtsort und genießen

2 *ichtlinie 2002/59/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27.Juni 2002 über die Einrichtung eines gemeinschaftlichen Überwachungs- und Informationssystems für den Schiffsverkehr und zur Aufhebung der Richtlinie 93/75/EWG des Rates Abl. L 208 vom 5.August 2002, S. 10.*

3 *Guidelines on Places of Refuge for Ships in Need of Assistance (Resolution A.949(23) adopted on 5 December 2003).*

sie dort sogar eine gewisse Immunität gegenüber der örtlichen Regelung und Rechtsmacht. Im Lichte der jüngsten Weigerungen der Aufnahme wurde die Frage aufgeworfen, ob das klassische Aufnahmerecht überhaupt noch von der heutigen Praxis der Staaten und von der Überzeugung, dass eine rechtliche Verpflichtung zur Aufnahmegewährung besteht, getragen wird. In den letzten Jahren wurde dies im internationalen Seerecht zu einer der meist besprochenen Fragen. Einige, wenn auch spärliche, Juristen gehen so weit, zu behaupten, dass die Staaten keine einzige Verpflichtung mehr haben, Schiffe in Seenot aufzunehmen.⁴

Diese Rechtsunsicherheit hat zu einer neuen Untersuchung über die Quellen und historischen Wurzeln des klassischen gewohnheitsrechtlichen Aufnahmerechts geführt. Zu diesem Thema gibt es keine multilaterale vertragliche Regelung. Der einzige multilaterale Vertrag zur Hafenaufnahme, das vom Völkerbund vorbereitete Internationale Seehafenstatut aus 1923⁵, enthält keine Bestimmung über die Aufnahme von Schiffen in Seenot. Dies ist eine kleine Ironie der Geschichte, da aus den diplomatischen Unterlagen hervorgeht, dass die Verfasser des Vertrages das Aufnahmerecht für Schiffe in Not so evident fanden, dass sie es für überflüssig hielten, es in den Vertrag aufzunehmen.⁶ Das Aufnahmerecht ist jedoch erklärtermaßen in zahlreichen bilateralen Handels-Freundschafts- und Schifffahrtsverträgen festgelegt.

- 4 Zu den verschiedenen möglichen Theorien vgl. Van Hooydonk, E., "The obligation to offer a place of refuge to a ship in distress. A plea for granting a salvage reward to ports and an international convention on ports of refuge", *CMI Yearbook 2003. Vancouver I, Antwerpen, Comité Maritime International, 2004*, S. 403-445, verkürzt in *Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly, 2004*, S. 347-374. Für die Früchte gründlicher Untersuchungsarbeit: siehe insbes. Chircop, A. und Linden, O. (Eds.), *Places of Refuge for Ships. Emerging Environmental Concerns of a Maritime Custom*, Leiden/Boston, Martinus Nijhoff Publishers, 2006, 557 S.; von Gadow-Stephani, I., *Der Zugang zu Nothäfen und sonstigen Notliegeplätzen für Schiffe in Seenot*, in *Hamburg Studies on Maritime Affairs*, Nr. 3, Berlin/Heidelberg, Springer, 2006, 479 S.
- 5 *Convention on the International Régime of Maritime Ports*, Genève, 9 december 1923, 58 LNTS 285.
- 6 Gidel, G., *Le droit international public de la mer*, II, Vaduz, Topos Verlag, 1981 (reprint), S. 51.

Daneben findet sich ein Niederschlag des gewohnheitsrechtlichen Aufnahmerechts im UN-Seerechtsübereinkommen⁷, insbesondere in der Regelung betreffend das Recht auf "friedliche Durchfahrt" durch das Küstenmeer. Dabei gilt die Bestimmung, dass die Durchfahrt "ohne Unterbrechung und zügig" zu erfolgen hat und dass Durchfahrt das Anhalten und Ankern einschließt, aber nur "insoweit, als dies zur normalen Schifffahrt gehört oder infolge höherer Gewalt oder eines Notfalls oder zur Hilfeleistung für Personen, Schiffe oder Luftfahrzeuge in Gefahr oder Not erforderlich wird" (Art.18.2). In dieser Bestimmung findet man eine Bestätigung der besonderen Gunstregelung, die klassischerweise Schiffen in Seenot zugestanden wird. Wie aus dem Genfer Übereinkommen über das Küstenmeer und die Anschlusszone von 1958⁸, worauf sich das UNO-Seerechtsübereinkommen stützt, hervorgeht, geht es um das, was die Franzosen "droit de relâche forcée" nennen.⁹

Bei der Suche nach vertragsrechtlichen Bestätigungen des klassischen Aufnahmerechts fällt der Blick auf das internationale Recht der Binnengewässer. Ein prominentes Indiz, dass ein Schiff in Not auch nach dem auf Binnengewässern geltendem Recht eine Gunstbehandlung genießt, ist in der Mannheimer Akte zu finden¹⁰. Diese toleriert Ausnahmen im Bezug auf die Zollkontrolle hinsichtlich geladener Güter (Art.9). Weiter wird das Recht eingeräumt, in nicht geöffneten Hafenplätzen ein- und auszuladen, wenn der Schiffsführer dazu durch natürliche Umstände oder einen Unfall gezwungen wird. "Le batelier ne pourra, sans y être spécialement autorisé par l'autorité compétente, charger ou décharger à d'autres endroits, à moins que des circonstances naturelles ou quelque accident ne l'empêchent de poursuivre son voyage ou ne compromettent le salut du bateau ou de la cargaison" (Art. 11, zweiter Absatz). Gleichartige Bestimmungen waren bereits in der Mainzer Akte von 1831, der Vorläuferin der

7 *United Nations Convention on the Law of the Sea, Montego Bay, 10. Dezember 1982, 1833 UNTS 3.*

8 *Convention on the Territorial Sea and Contiguous Zone, Genève, 29. März 1958, 516 UNTS p. 205.*

9 *Art. 14.3 des Genfer Vertrages*

10 *Der Einfachheit halber wurde die offiziöse Koordination verwendet nach www.ccr-zkr.org.*

Mannheimer Akte¹¹, vorgesehen. Zur gleichen Zeit hat die Londoner Konferenz, bei der der Teilungsvertrag zwischen Belgien und den Niederlanden verhandelt wurde, auf Ersuchen Belgiens in einem Memorandum vom 18. April 1839 erklärt: "La libre navigation de l'Escaut renferme, sans aucun doute, la faculté, pour tout navire, de stationner librement dans toutes les eaux de ce fleuve et de ses embouchures, si les vents, les glaces ou d'autres circonstances l'exigent, et il n'est pas à prévoir qu'aucune contestation puisse s'élever sur cet objet, qui pourra au reste, être plus positivement déterminé par règlement".¹²

Die International Law Association hat auf ihrer Konferenz 2004 in Berlin versucht, ein Water Resources Law zu kodifizieren und dabei wurde die besondere Position des Schiffes in Not ausdrücklich bestätigt. In Analogie zum Prinzip der freien Durchfahrt in Küstenmeeren wird in den Berlin Rules bestimmt: "Stopping or anchoring is allowed when incidental to ordinary navigation or if necessary because of force majeure, distress, or for the rendering of assistance to persons, ships, or aircraft in danger or distress" (Art. 44.2).¹³

Das Binnenschiffahrtsrecht, insbesondere die maßgebenden Rheinschiffahrtakten von Mainz und Mannheim, liefert daher wichtige Hinweise, dass Schiffe in Not einem besonderen Regime unterliegen. Sie dürfen ankern und anlegen an Plätzen, wo dies normalerweise nicht zugelassen ist. Die Rheinschiffahrtakten bieten damit eine zusätzliche Stütze für den Vertragsentwurf über Schiffe in Not, den das Comité Maritime International am 17. Oktober 2008 auf seiner 39. Tagung in Athen beschlossen hat. Dieser Vertragsentwurf hat eine doppelte Bedeutung: Er wird zur Officialisierung als internationaler Vertrag dem Rechtsausschuss der Internationalen Seeschiffahrt Organisation vorgelegt, aber ist unabhängig davon auch ein Versuch, geltendes internationales Gewohnheitsrecht zu explizieren. Konkret formuliert der Vertragsentwurf ein bedingtes Recht auf Aufnahme: Für das hilfsbedürftige Schiff besteht die Vermutung, ein Recht auf Aufnahme zu haben, der Küstenstaat kann jedoch Aufnahme verweigern, wenn bei einer objektiven Untersuchung erwiesen wird, dass die Risiken zu groß sind. Darüber hinaus beinhaltet der

11 siehe Art. 37 und 38 der Mannheimer Akte vom 31. März 1831

12 *Moniteur belge*, 21. Juni 1839.

13 Der Text der Berlin Rules ist zu finden auf www.ila-hq.org.

Vertragsentwurf u.a. eine Haftungsregelung. Was das weitere Schicksal des CMI-Vertragsentwurfes auch immer sein möge, in der Problematik um das gewohnheitsrechtliche Aufnahmerecht für Schiffe in Not hat sich die Mannheimer Akte als eine wesentliche Referenz erwiesen.

2. Der Einfluss der Mannheimer Akte auf die Scheldeverträge von Middelburg vom 21. Dezember 2005

Als Antwerpener muss ich Ihnen natürlich auch etwas über die Schelde erzählen. Ich tue dies in größter Bescheidenheit. Der Rhein ist viel länger als die Schelde. Der Hafen, der an seiner Mündung liegt, ist auch ein wenig, aber nicht viel, bedeutender als der Antwerpener (und niederländische Juristen werden übrigens bestreiten, dass Rotterdam am Rhein liegt). Das Rheinstatut ist in jeder Hinsicht viel ausgeprägter als das Scheldestatut, und die Zentralkommission der Rheinschifffahrt hat eine längere Tradition als ihre Kollegen im Scheldegebiet.

Andererseits hat die internationale Regelung der Scheldeschifffahrt natürlich tiefere rechtshistorische Wurzeln. Die Freiheit der Schifffahrt auf der Schelde wurde durch die Scheldesperre 1585 aufgehoben, die im Jahr 1648 im Westfälischen Frieden rechtskräftig bestätigt wurde. 1792 wurde die freie Fahrt durch eine Erklärung des französischen Conseil Exécutif Provisoire wiederhergestellt, die gleich darauf von General de la Bourdonnaye¹⁴ in Antwerpen proklamiert wurde. Diese Erklärung, in der das Recht auf freie Schifffahrt als ein Teil der Menschenrechte gesehen wurde, beeinflusste die weitere Entwicklung des Rheinstatuts.¹⁵

Das Regime der freien Fahrt auf internationalen Flüssen, das in der

14 vgl. u.a. Delwaide, L., "De ontstaansgeschiedenis van het beginsel van de vrije vaart op internationale rivieren", in Blauwens, G., De Brabander, G. en Van de Voorde, E., *De dynamiek van een haven. Liber Amicorum aangeboden bij het emeritaat van Prof. Fernand Ridder Suykens, Kapellen, Pelckmans, 1993, [S. 124], S. 141; Leleux, F., Anvers et la première occupation française par les armées révolutionnaires, thèse pour le doctorat d'université présentée à la Faculté des Lettres et Sciences humaines de l'Université de Besançon, 1960, S. 50-55.*

15 siehe u.a. Schluckebier, U., *Internationales Rheinschiffahrtsrecht, in Studien zum internationalen Wirtschaftsrecht und Atomenergierecht, Band 18, Göttingen, Institut für Völkerrecht der Universität Göttingen, 1965, S. 12-14.*

Wiener Kongressakte von 1815 niedergelegt wurde, galt ursprünglich sowohl für den Rhein als auch für die Schelde. Mit anderen Flüssen wurden sie durch die Kongressakte einem gemeinsamen europäischen Flussregime unterworfen, in welchem die freie Schifffahrt konkretisiert wurde. Die Kongressakte ist bis heute auf der Schelde gültig geblieben¹⁶, und ist für Antwerpen weiterhin von vitaler Bedeutung, denn sie begründet u.a. die Freiheit der Schifffahrt (Art. 109) und das Prinzip, dass alle Reglementierungen der Schifffahrt in gemeinsamer Übereinstimmung aller Uferstaaten festgelegt werden müssen (Art. 108); ferner verleiht sie Belgien ein erworbenes Recht auf die notwendigen Anpassungen des Flusses auf niederländischem Grundgebiet (Art. 113)¹⁷.

Im Schelderegime, das im Belgisch-Niederländischen Teilungsvertrag vom 19. April 1839 festgelegt wurde, wurden im buchstäblichsten Sinne Verbindungen zum Rhein gesucht. Antwerpen erhielt eine freie Verbindung mit dem Rhein über die sogenannten Zwischengewässer (Art. 9, § 5) und außerdem durfte eine neue Verkehrsverbindung mit dem Rheinbecken angelegt werden (Art. 12), die in 1879 als Eiserner Rhein eröffnet wurde, eine Bahnverbindung, deren Wiedereröffnung Belgien derzeit verlangt. Da die Zwischengewässer von den Niederlanden eingedeicht wurden, kam in 1963 ein Vertrag zustande, wonach eine neue Schelde-Rheinverbindung angelegt wurde¹⁸, ein Binnenschifffahrtskanal, der heute sowohl für Rotterdam als Antwerpen von unschätzbare Bedeutung ist.

Nicht nur bestehen zwischen dem Scheldestatut und dem Rheinstatut bedeutende historische Zusammenhänge¹⁹ ; auch im aktuellen politischen

16 Art. 9, § 1 des Teilungsvertrages vom 19. April 1839.

17 Für eine aktuelle Beurteilung, siehe Van Hooydonk, E., "Het juridisch statuut van de Belgisch-Nederlandse verkeersverbindingen in actueel en Europees perspectief" in Id. (ed.), *De Belgisch-Nederlandse verkeersverbindingen. De Schelde in de XXIste eeuw*, Antwerpen/Apeldoorn, Maklu, 2002, S. 91-368.

18 *Belgisch-Nederlands Verdrag van 's-Gravenhage van 13 mei 1963 betreffende de verbinding tussen de Schelde en de Rijn* (Belgisch Staatsblad, 27. April 1965).

19 Für eine Übersicht, siehe u.a. Nusteling, H.P.H., *De Rijnvaart in het tijdperk van stoom en steenkool 1831-1914*, Amsterdam, Holland Universiteits Pers, 1974, S. 244-259; Van de Wouwer, J., *Belang van Rijn-, Schelde- en Maasrecht voor België*, Antwerpen/Brussel/Gent/Leuven, Standaard-Boekhandel, 1958, 64 S.

Zusammenhang spielt sich eine interessante Wechselbeziehung ab.

Das Scheldestatut wurde weiter ausgearbeitet durch die Unterzeichnung der vier neuen flämisch-niederländischen Verträge von Middelburg vom 21. Dezember 2005²⁰, und zwar

- dem Vertrag zwischen der Flämischen Region und dem Königreich der Niederlande betreffend die Ausführung der Entwicklungsskizze 2010 Schelde-Mündung, worin u.a. ein neues Vertiefungsprogramm vereinbart wurde, so dass Antwerpen weiterhin die grössten Containerschiffe aufnehmen kann;
- dem Vertrag zwischen der Flämischen Region und dem Königreich der Niederlande über die Beendigung der gegenseitigen Koppelung der Lotsentarife, worin zu Gunsten von Rotterdam eine alte vertragsrechtliche Kompensation für die landeinwärtige Lage Antwerpens aufgehoben wurde;
- dem Vertrag zwischen der Flämischen Gemeinschaft, der Flämischen Region und dem Königreich der Niederlande über die Zusammenarbeit auf dem Gebiet der Politik und der Verwaltung der Scheldemündung, wodurch es möglich werden soll, schneller Beschlüsse über zukünftige Projekte im Scheldebecken zu fassen, wie etwa, so darf man hoffen, zahlreiche neue Vertiefungsprojekte;
- dem Vertrag zwischen der Flämischen Region und dem Königreich der Niederlande über die gemeinschaftliche nautische Verwaltung des Scheldegebietes.

Bei diesem letzten Vertrag möchte ich ein wenig stehen bleiben, weil dieser im Rheinstatut seine Inspiration gefunden hat. Eines der charakteristischsten Merkmale des Rheinstatuts ist die weitgehende eigene Regelgebungsbefugnis der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt. Die Mannheimer Akte beauftragt die Zentralkommission u.a. "à délibérer sur les propositions des

20 *Belgisch Staatsblad*, 12. September 2008 (Ed. 1); *Tractatenblad*, 2005, nr. 310, 312, 316 und 328.

Gouvernements riverains concernant la prospérité de la navigation du Rhin, spécialement sur celles qui auraient pour objet de compléter ou de modifier la présente Convention et les règlements arrêtés en commun" (Art. 45, b)). Einstimmig angenommene Beschlüsse der Zentralkommission sind für die Vertragsstaaten bindend, sofern nicht einer dieser Staaten innerhalb eines Monats mitteilt, dass keine Zustimmung gegeben werden kann oder dass erst die Zustimmung der gesetzgebenden Organe (Art. 46, dritter Absatz) eingeholt werden muss. In der Rechtslehre wird angenommen, dass die von der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt angenommenen Vorschriften keine Genehmigung der Regierungen mehr benötigen; die Vertragsstaaten können eine angenommene Vorschrift nur verwerfen, wenn sie binnen einer kurzen Frist dagegen Einspruch erheben. 2008 verdeutlichte die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt selbst, dass jeder Mitgliedstaat die Verordnungen nach seinen eigenen verfassungsmäßigen Verfahren in Kraft setzt und dass sie nach diesem Verfahren und ihrer Veröffentlichung in den Mitgliedstaaten gegenüber den Adressaten geltend gemacht werden können.²¹

Durch den genannten neuen Vertrag über die nautische Verwaltung im Scheldegebiet wurde diese weitgehende Regelungskompetenz der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt gleichsam in das Scheldestatut transponiert. Dieser Vertrag (Art. 4.3) verleiht der ehrwürdigen Ständigen Kommission zur Aufsicht über die Scheldeschnifffahrt, die auf Grund des Teilungsvertrages von 1839 gegründet wurde, eine Verordnungsbefugnis. Die auf Grund des neuen Vertrages von der Ständigen Kommission zu erlassenden Regeln werden aufgestellt im Interesse der Aufrechterhaltung der Sicherheit und des reibungslosen Verlaufs des Schifffahrtverkehrs, die Sicherstellung einer zweckmäßigen Verkehrsbegleitung, der optimalen Benutzung der Fahrwegekapazität, der Instandhaltung der Schifffahrtswege und der Gewährleistung der Sicherheit ihrer Infrastruktur, der Verhütung oder Beschränkung von Beschädigungen durch den Schifffahrtsverkehr am Wasserhaushalt, den Ufern und den Wehren oder an den in oder über den Schifffahrtswegen gelegenen Bauwerken, der Verhütung oder Beschränkung von Umweltschäden durch den Schifffahrtsverkehr, und der Konkretisierung

21 Art. 3.2 der Leitlinien für die ordnungsrechtliche Tätigkeit der ZKR, Protokoll Nr.3 der Frühjahrssitzung 2008, CC/R (08) 01 Endg., 29.Mai 2008, www.ccr-zkr.org.

der Kettenbetrachtungsweise²² (Art. 5.1). Die von der Ständigen Kommission aufzustellenden Regeln beziehen sich nur auf die Festlegung von Bedingungen und das Geben von Verkehrshinweisen, nach denen ein Schiff die Schifffahrtbefugnis auf den Schifffahrtstraßen im Scheldegebiet ausüben kann, die Fahrstraßenmarkierung, die Verbesserung der Ausnützung der Kapazität der Schifffahrtswege, die Aufstellung von Verkehrszeichen und das Erstellen von Bekanntmachungen, die Abgabe von Informationen und Empfehlungen durch dazu befugte Personen an einen oder mehrere Verkehrsteilnehmer, die Verkehrsbegleitung, die Ortsbestimmung, die Ausführung oder Umsetzung von internationalen oder europarechtlichen Regeln und die Festlegung, Abgrenzung und Beschreibung der Schifffahrtswege (Art.5.2). Die gesetzlichen Vorschriften, die im Streit mit den von der Ständigen Kommission gestellten Regeln sind, finden keine Anwendung (Art.5.6). Die von der Ständigen Kommission aufgestellten Regeln haben in Flandern und den Niederlanden erst dann bindende Kraft, wenn sie in der Nederlandse Staatscourant und Belgisch Staatsblad veröffentlicht wurden und die Ständige Kommission sorgt für die Veröffentlichung; die Regeln bestimmen ihr Inkrafttreten (Art. 5.7).

Das Wesentliche an dieser neuen Regelung ist, dass ein Großteil der Schifffahrtvorschriften auf der Schelde zukünftig von einer Flusskommission, die mit vollwertigen überstaatlichen Befugnissen ausgestattet ist, festgelegt wird. Die von der Ständigen Kommission festgelegten Regeln werden direkt in den beiden Ländern veröffentlicht und die nationalen Regierungen oder Gesetzgeber müssen dazu keine Zustimmung mehr geben, sie können sogar keinen Einspruch erheben. Die Regelungskompetenz der Ständigen Kommission für die Aufsicht über die Scheldeschifffahrt ist auf dem Gebiet der angenommenen Beschlüsse weitgehender als die der Zentralen Rheinkommission.²³

22 *Letzterer Begriff bezieht sich auf eine optimale Zusammenarbeit zwischen der Ständigen Kommission, der Gemeinschaftlichen Nautischen Behörde, den Verkehrsbegleitungsdiensten, den Hafenbehörden von Antwerpen, Gent, Terneuzen und Vlissingen, die Lotsendienste und die übrigen nautischen Dienstleister, wodurch die nautische Verwaltung in den verschiedenen Verwaltungsgebieten untereinander abgestimmt wird und eine integrierte Verkehrsbegleitung für die gesamte Strecke zwischen Meer und dem Liegeplatz garantiert wird, unter Berücksichtigung der verschiedenen betroffenen Interessen. (Art. 1 (m)).*

23 *Was die materielle Regelungskompetenz betrifft gibt es auch Unterschiede. Auf der Schelde geht es hauptsächlich um die Regelung der Seeschifffahrt. Die*

Auch aus einer mehr allgemeinen Sicht können interessante Zusammenhänge zwischen den neuen Scheldeverträgen und dem Rheinstatut aufgezeigt werden.

Vorerst bestätigen die Scheldeverträge die andauernde, wenn nicht sogar zunehmende, Bedeutung von durch die Uferstaaten gebildete Stromkommissionen. Nicht nur das Statut und die Befugnisse der Ständigen Kommission zur Aufsicht der Scheldeschifffahrt, aber auch die der früheren Technischen Scheldekommission wurden wesentlich aufgewertet. Durch den genannten Vertrag über die Zusammenarbeit auf dem Gebiet der Politik und der Verwaltung im Schelde-Ästuarium wurde letztgenannte amtliche Kommission durch eine vollwertige flämisch-niederländische Scheldekommission ersetzt.

Zweitens unterstreichen die neuen Scheldeverträge, ganz im Geiste der Mannheimer Akte, die bleibende Bedeutung der Schifffahrtsfunktion der internationalen Ströme, die, nicht nur bei akademischen Untersuchungen, in den letzten Jahren eine wenig im Schatten der Umweltaspekte stand.

Drittens erhebt sich auch im Zusammenhang mit dem Scheldestatut die Frage der Beziehung zum europäischen Gemeinschaftsrecht. Diese Frage, die was den Rhein betrifft, relevant ist im Bezug auf die europäische Binnenschifffahrtspolitik, ist für was die Schelde betrifft von Bedeutung im Bezug auf die Vereinbarkeit der vertraglichen Verpflichtung zu Instandhaltung und Verbesserung der Wasserwege mit dem europäischen Naturschutzrecht. Insoweit bei einem Normenkonflikt die Rechte der Nicht-Mitgliedstaaten ins Gedränge kommen, muss, nach Artikel 307 EG-Vertrag, ausgegangen werden vom Vorrang des Flussregimes.²⁴

Regelungszuständigkeit der ZKR besteht heute aus vier "Regelungsböcken", u.zw.:
- der Rheinschifffahrtspolizeiverordnung;
- der Verordnung über die technischen Vorschriften, die die technischen Vorschriften für Schiffe enthält;
- der Verordnung über das Binnenschifffahrtspersonal, die Vorschriften für die Qualifikationen des Personals und für die Mindestbesatzungen enthält;
- der Verordnung über die Beförderung gefährlicher Güter" (Art. 2.1 der bereits genannten Leitlinien für die verordnungsrechtliche Tätigkeit der ZKR).

24 Siehe in diesem Sinne jünger u.a. Bieber, R., Maiani, F. und Delaloye, M.,

3. Der Einfluss der Mannheimer Akte auf den kambodschanisch-vietnamesischen Vertragsentwurf über die Schifffahrt auf dem Mekong

Für meine dritte Illustration nehme ich Sie gerne mit nach Südost-Asien. Der Mekong ist eine der größten Flüsse der Welt. Er entspringt in Tibet und fließt nach China durch Myanmar, die Demokratische Volksrepublik Laos, Thailand und Kambodscha, bevor er über Vietnam ins Südchinesische Meer mündet. Der Mekong ist ca. 4.800 km lang. Die Freiheit der Schifffahrt ist gesichert durch eine – wenn auch sehr summarische – Bestimmung in dem Agreement on the Cooperation for the Sustainable Development of the Mekong River Basin, das am 5. April 1995 in Chiang Rai unterzeichnet wurde (Art. 9).²⁵ Parteien

Droit européen des transports, Genève, Basel, München/Brüssel/Paris, Helbing & Lichtenhahn/Bruylant/L.G.D.J., 2006, S. 138-143; De Decker, M., Juridische aspecten van de codificatie en harmonisering van de Europese internationale rivierenregimes, II, Dissertation, Universität Antwerpen, 2003, S. 605 ff.; Van Hooydonk, E., "Het juridisch statuut van de Belgisch-Nederlandse verkeersverbindingen in actueel en Europees perspectief", o.c., S. 269, Nr. 92; Van Hooydonk, E., The impact of EU environmental law on ports and waterways, Antwerpen/Apeldoorn, Maklu, 2006, S. 107-108, Nr. 94. Siehe weiter die von der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt in 2003 angenommenen Grundlinien der Auslegung der Mannheimer Akte, die u.a. erwähnen:

"1.4.1 Die Verpflichtungen, die von den Mitgliedstaaten anderen Staaten oder internationalen Organisationen gegenüber eingegangen werden, müssen den (völkerrechtlichen) Pflichten aus der Mannheimer Akte und den im Rahmen der ZKR erlassenen Vorschriften Rechnung tragen,

1.4.2 Die europarechtlichen und sonstigen völkerrechtlichen Pflichten der Mitgliedstaaten sind zu berücksichtigen."

(Protokoll Nr. 10 der Herbstsitzung 2003, CC/R (03)2 Endg., 27. November 2003, www.ccr-zkr.org; vgl. auch den diesbezüglichen Kommentar des Sekretariats).

- 25 Agreement on the Cooperation for the Sustainable Development of the Mekong River Basin, Chiang Rai, 5. April 1995, 2069 UNTS I-35844. Die fragliche Bestimmung lautet:

"Article 9. Freedom of navigation

On the basis of equality of right, freedom of navigation shall be accorded throughout the mainstream of the Mekong River without regard to the territorial boundaries, for transportation and communication to promote regional cooperation and to satisfactorily implement projects under this Agreement. The Mekong River shall be kept free from obstructions, measures, conduct and actions that might directly or indirectly impair navigability, interfere with this right or permanently make it more difficult. Navigational uses are not assured any priority over other uses, but will be

bei diesem Vertrag sind Kambodscha, die Volksrepublik Laos, Thailand und Vietnam. Trotz ihrer manchmal traumatischen historischen Beziehungen kennen diese Uferstaaten eine lange Tradition der Zusammenarbeit, bekannt als der Mekong Spirit.²⁶

Für die maritime Schifffahrt ist nur der Unterlauf in Kambodscha und Vietnam von Interesse. Seeschiffe können über das in Vietnam gelegene Delta stromaufwärts bis zur kambodschanischen Hauptstadt Phnom Penh, die ca. 340 km vom Meer entfernt liegt, fahren. Kleinere Hochseeschiffe können binnen Kambodscha sogar noch höher stromaufwärts fahren. Kambodscha und Vietnam haben in jüngster Zeit Verhandlungen geführt über einen Vertrag zur Konkretisierung der Freiheit der Schifffahrt. Mitte 2008 hat eine bilaterale Arbeitsgruppe mit Unterstützung der dynamischen Schifffahrtsabteilung der Mekong River Commission ein Draft Agreement Between the Royal Government of Cambodia and the Government of the Socialist Republic of Viet Nam on Waterway Transportation ausgearbeitet, das derzeit zur Beratung bei den nationalen Regierungen liegt.

Inhaltlich umfasst der Vertragsentwurf alle klassischen Ingredienzen eines Flussvertrages, wie sie auch in der Mannheimer Akte zu finden sind: Zugang zu den Häfen, Verbot von Abgaben, Nicht-Diskriminierung, Verpflichtung zu Instandhaltung des Flusses und zur Angabe alternativer Routen bei Sperrungen, Aufnahme von Schiffen in Not, Harmonisierung der Schifffahrtsvorschriften, usw. Die Autoren des neuen Vertrages suchten wiederholt Inspiration in der Mannheimer Akte, im Internationalen Wasserstraßenstatut von Barcelona und im Statut der Schelde, des Saimaa-Kanals, des Rio de la Plata, des Saint-Lawrence und anderer internationaler Wasserstrassen. Der Stv. Generalsekretär Herr van der Werf hat namens der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt bei einer

incorporated into any mainstream project. Riparians may issue regulations for the portions of the Mekong River within their territories, particularly in sanitary, customs and immigration matters, police and general security".

26 über das Mekong-Statut siehe u.a. Halbertsma, H.G., "Legal aspects of the Mekong River System", *Netherlands International Law Review*, 1987, S. 25-53; Nguyen, Q.D. Quoc Dinh, "L'internationalisation du Mékong", *Annuaire français de droit international*, 1962, VIII, S. 91-115; Wheeler, V.M., "Co-operation for Development in the Lower Mekong Basin", *American Journal of International Law*, 1970, vol. 64, nr. 3, S. 594-609.

vorbereitenden Konferenz in Phnom Penh im Jahr 2003 mit seiner Darstellung des Rheinstatus einen wertvollen Beitrag geliefert.

Es kann nie genug betont werden, dass die Konkretisierung der Freiheit der Schifffahrt im Unterlauf-Mekongbecken eine harte wirtschaftliche Notwendigkeit ist. Die Liberalisierung der See- und Binnenschifffahrt ist eine *conditio sine qua non*, um neue Transportleistungen ausbauen zu können, Investitionen in neue Hafeneinrichtungen anzuziehen und das gesamte Potential des Fahrweges zu benützen. Damit wird außerdem eine Alternative zum bereits liberalisierten aber weniger umweltfreundlichen Straßentransport angeboten. Sowohl in Phnom Penh als auch in den wichtigen Deltahäfen Can Tho und Ho Chi Minh City besteht eine echte Nachfrage nach zusätzlichen Transport- und Hafenkapazitäten. Transport zu Wasser spielt übrigens auch eine Rolle in der touristischen Erschließung der Mekongstaaten.

Der Vertragsentwurf sieht die Errichtung einer bilateralen Flusskommission vor unter dem Namen Mekong Navigation Facilitation Committee. Diese Kommission soll konkrete Vorschläge zur Harmonisierung der Vorschriften und Tarife formulieren, hat aber, anders als die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt und die Ständige Kommission in der Scheldeschifffahrt keine eigene Verordnungsbefugnis. Auch ist in dem Vertrag keine Rede von einer vollständigen Abschaffung der Grenzformalitäten oder der Errichtung spezieller Gerichte.

Doch darf gesagt werden, dass der Mekong-Vertragsentwurf ein großer Schritt vorwärts sein kann. Er baut auf der Tradition des europäischen Binnenschifffahrtsrechts, insbesondere dem Rheinstatut, unter Berücksichtigung der örtlichen und regionalen Besonderheiten und Empfindlichkeiten auf. Er beinhaltet einige interessante, ziemlich innovative Bestimmungen, wie die Regel, dass die Nutznießer der freien Schifffahrt die Bestimmungen des Vertragsentwurfes direkt in Anspruch nehmen dürfen (Art. 3(4)). Auch gesteht er ausdrücklich die Freiheit der Schifffahrt auch Drittländern zu (Art. 3(2)).

Der Vertragsentwurf unterstreicht des Weiteren die Bedeutung von Flussschifffahrtskommissionen. Für den hier anwesenden Vertreter der Europäischen Kommission kann es interessant sein zu hören, dass die wirtschaftliche Integration von Kambodscha und Vietnam auch von regionalen

Instanzen wie der Association of Southeast Asian Nations (ASEAN) und der Greater Mekong Subregion (GMS) unterstützt wird. Dennoch haben die genannten, direkt beteiligten Uferstaaten die Notwendigkeit erkannt, eine neue bilaterale Binnenschiffahrtskommission zu gründen, um effizient den speziellen Bedürfnissen des grenzüberschreitenden Schiffahrtsverkehrs entsprechen zu können.

4. Schlussfolgerungen

Manchmal entstehen rund um die Bedeutung der Freiheit der Schiffahrt auf dem Rhein und anderen Strömen einige Missverständnisse. Eher belustigend sind die Äußerungen von Herbert Kraus, Professor an der Universität Göttingen und Mitglied des Institut de Droit International, in seiner zweisprachigen Studie *Questions juridiques relatives à la navigation du Rhin / Rechtsfragen der Rheinschiffahrt* aus 1956:

"il faut remarquer, dès l'abord, que des doutes s'élèvent à l'égard de la nature juridique du concept de la liberté de navigation fluviale du fait de son imprécision, qui lui confère un caractère non juridique à l'allure de slogan",

oder, in der deutschen Version, die noch weniger der Phantasie überlässt:

"dass sich von vornherein Bedenken gegen die Rechtsnatur des Satzes von der Freiheit der Flussschiffahrt aus seiner großen Konturenlosigkeit herleiten, die ihm etwas Unjuristisches, Schlagwortartiges geben".²⁷

Dank dieses sympathischen Kommentars von Professor Kraus wissen der Generalsekretär und Stv. Generalsekretär der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt zumindest, dass die Arbeit, die sie hier jeden Tag verrichten, konturenlos, unjuristisch en schlagwortartig ist...

27 Kraus, H., "*Questions juridiques relatives à la navigation du Rhin / Rechtsfragen der Rheinschiffahrt*", in Kraus, H. en Scheuner, U., *Rechtsfragen der Rheinschiffahrt. Questions juridiques relatives à la navigation du Rhin*, Frankfurt am Main, Vittorio Klostermann, 1956, S. 12-13, mit Hinweis auf Saure.

Natürlich kann nicht geleugnet werden, dass die Freiheit der Schifffahrt als solche ein weiter, dehnbarer Begriff ist, auch Generalsekretär Woehrling hat soeben darauf verwiesen. Das heißt aber nicht, dass diese Freiheit, wie sie u.a. in harmonisierten Schifffahrtsregelungen, einer effizienten Wasserstraßenverwaltung und ständigen Gesprächen zwischen den Uferstaaten zum Ausdruck kommt, nicht von täglich praktischem Interesse für alle Beteiligten ist, nicht zuletzt für die Nutzer der Wasserwege.

Die drei gerade beschriebenen jüngsten Entwicklungen außerhalb des Rheinbeckens bringen mich zu vier Schlussfolgerungen:

Erstens ist und bleibt das Binnenschifffahrtsrecht sehr wichtig, es ist beinahe ein gesonderter Rechtszweig und zeigt lohnende – sei es oft vernachlässigte – Verbindungen mit dem weiteren Feld des internationalen Seerechts.

Zweitens stellt sich heraus, dass die klassischen Errungenschaften des Binnenschifffahrtsrechts weltweit eine dauerhafte Aktualität besitzen und, unter Einfluss von realen wirtschaftlichen Bedürfnissen, immer wieder neue Anwendungen finden.

Drittens scheinen die Flusskommissionen auch in anderen Flussbecken als dem Rhein, und sogar außerhalb Europas, eine entscheidende Rolle zu erfüllen. Die Ausweitung der Befugnisse der beiden Scheldekommissionen und die Gründung einer neuen Kommission für den Mekong sind gute Beispiele.

Viertens ist und bleibt die Mannheimer Akte im internationalen Binnenschifffahrtsrecht die wichtigste Benchmark. Trotz ihres Alters und redaktioneller Unzulänglichkeiten gilt die Akte weiterhin als Modell-Vertragsstatut, als weltweite Referenz und Inspirationsquelle für Redakteure von Vertragstexten, Unterhändler, Politiker, Rechtsausübende und Akademiker.

Ich gratuliere der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt zu diesem Geburtstagsjubiläum und wünsche ihr von ganzem Herzen eine fruchtbare Fortsetzung ihrer bedeutenden Arbeit.

Palais du Rhin
2, place de la République - Strasbourg

**Vorträge, die auf der Herbsttagung der
Zentralkommission der Rheinschifffahrt
vom 26. November 2008 anlässlich des 140.
Jahrestages der Mannheimer Akte gehalten wurden**

Indg. Weber Ch. Juppé Schmied Verkerke-Dulauze Mover

