Volker Orlovius *)

155 Jahre internationale Vorschriften der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt

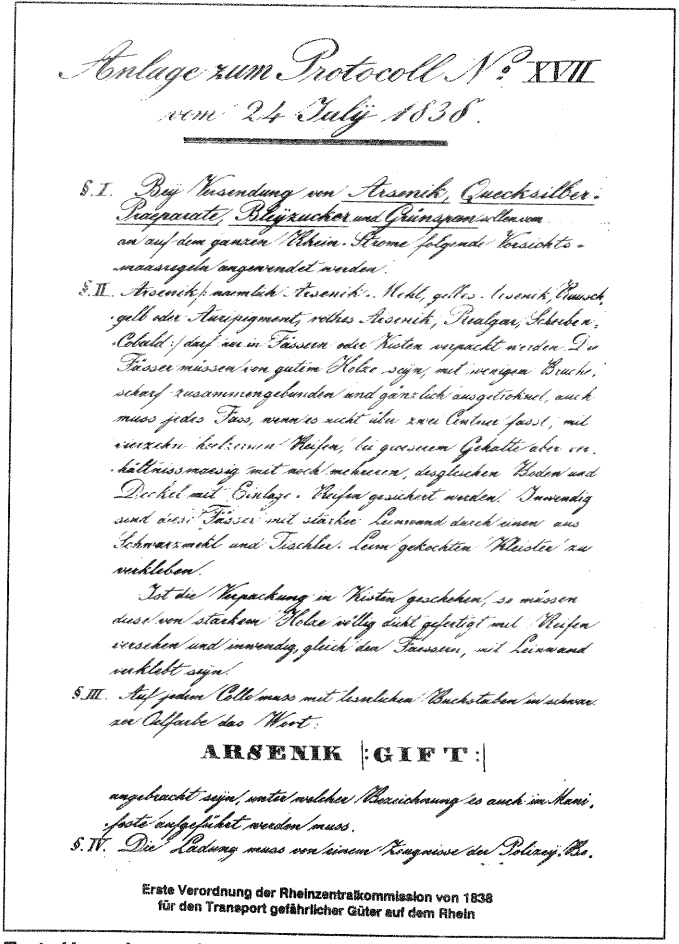
Die Zentralkommission für die Rheinschiffahrt hat ihre erste internationale Vorschrift für die Rheinschiffahrt im Jahre 1838 erlassen. Seitdem hat sie in stetiger Arbeit ein zusammenhängendes internationales Vorschriftenwerk für die Rheinschiffahrt geschaffen, das sämtliche technischen und administrativen Anforderungen an die Schiffe und die Ladung, an die Schiffsführung und Besatzung sowie an Verhalten und Kommunikation im Verkehr auf dem Rhein umfaßt und bereits mehrfach als Vorbild für Regelungen in anderen Bereichen von Europa gedient hat. Im Jahre 1995 wird nach Abschluß der Revisionsarbeiten an diesen Regelungen ein Werk vorliegen, das den aktuellen Anforderungen an Sicherheit und Umweltschutz voll entsprechen wird.

Nach einem für die Arbeit in einer internationalen Organisation äußerst wirkungsvollen Verfahren wird dieses Vorschriftenwerk auch zukünftig international einheitlich angepaßt, ausgelegt und angewendet werden. Die Zentralkommission für die Rheinschiffahrt kann damit auch im Rahmen einer zukünftigen Harmonisierung von Vorschriften in einem weiter zusammenwachsenden Europa ein Verfahren und eine Organisation anbieten, das aufgrund einer über 150jährigen Erfahrung entstanden sind und sich bewährt haben. Sie wird auch bei zukünftigen gesamteuropäischen Regelungen die Initiative behalten, die Federführung übernehmen und Lösungswege finden müssen, wie auch Staaten außerhalb der Zentralkommission in die dabei erforderlichen Arbeiten einbezogen werden können.

Entstehung des Verordnungswerkes

Die Zentralkommission für die Rheinschiffahrt (ZKR) trat erstmalig 1816 nach dem Wiener Kongreß zusammen. Schon in den ersten Jahren ihres Bestehens war ihre Kompetenz unstrittig solche Verordnungen zu erlassen, die einheitliche Anforderungen an die Rheinschiffahrt festlegen. 1830 wurde erstmalig erwogen, eine „allgemeine Polizeiverordnung für den Rhein" einzuführen, jedoch zogen es die damaligen Rheinanliegerstaaten noch vor, ihre nationalen Polizeiverordnungen beizubehalten, wie zum Beispiel die Niederlande, deren Verordnung von 1826 die älteste Polizeiverordnung für eine Rheinstrecke ist. Ein neuer Anstoß ergab sich erst wieder 1841, als Frankreich seine Verordnung über die „Schiffahrtspolizei der Dampfboote" in der ZKR vorstellte und der französische Kommissar fragt, „ob es nützlich sein würde, daß jedes Dampfboot gewisse Rettungsmittel an Bord... und außerdem mit bestimmten Signallaternen ausgerüstet sei, was aber nur dann sinnvoll sei, wenn diese Vorschläge als gemeinsame Maßregeln auf dem gesamten Rhein gefordert würden". Die übrigen Rheinanliegerstaaten stimmten zu und als erster Schritt wurde der Oberinspektor der ZKR beauftragt, eine vergleichende Darstellung der bestehenden nationalen Polizeiverordnungen vorzulegen. Der Vergleich zeigte einen weitgehend gleichen Inhalt der Verordnungen mit Ausnahme einer Begegnungsregelung der Schiffe, die auf der niederländischen Rheinstrecke auf Steuerbord, auf der übrigen Rheinstrecke aber auf Backbord vorgesehen war. Zur Lösung dieses Problems fand am 25. September 1848 eine Versammlung von Schiffahrtsinteressenten des Rheines in Mainz statt - die erste Anhörung des Gewerbes zu einer Rheinschiffahrtsverordnung.

Die erste Rheinschiffahrtspolizeiverordnung wird daraufhin am 8. Oktober 1850 beschlossen, ihre Inkraftsetzung auf dem



Anlage zum Protocoll N.º XVII
vom 24 July 1838.

§. I. Bey Versendung von Arsenik, Quecksilber-Präparate, Bleyzucker und Grünspan sollen von an auf dem ganzen Rhein-Strome folgende Vorsichts-maasregeln angewendet werden.

§. II. Arsenik, namlich: Fliegen-Arsenik, Mehl, gelbes Arsenik, Rausch-gelb oder Auripigment, rothes Arsenik, Realgar, Scherben-Kobald, darf nur in Fässern oder Kisten verpackt werden. Die Fässer müssen von gutem Holze seyn, mit wenigen Bücken, scharf zusammengebunden und gänzlich ausgetrocknet, auch muss jedes Fass, wenn es nicht über zwey Centner fasst, mit zwey-en hölzernen Reifen, bey grösserem Gehalte aber mit mehreren, nach Verhältniss-massig mit noch mehreren, dergleichen Boden und Deckel mit Einlage-Reifen versehen werden. Inwendig sind diese Fässer mit starker Leinwand durch einen aus Schwarzmehl und Tischler-Leim gekochten Kleister zu verkleben.

Ist die Verpackung in Kisten geschehen, so müssen diese von starkem Holze wohl dicht gefertigt mit Reifen versehen und inwendig, gleich den Fässern, mit Leinwand verkleidet seyn.

§. III. Auf jedem Colli muss mit deutlichen Buchstaben in schwar-zer Farbe das Wort:

ARSENIK | GIFT

angebracht seyn, unter welcher Bezeichnung es auch im Manifeste aufgeführet werden muss.

§. IV. Die Ladung muss von einem Zeugnisse der Polizey-Be-

Erste Verordnung der Rheinzentralkommission von 1838
für den Transport gefährlicher Güter auf dem Rhein

Erste Verordnung der Rheinzentralkommission von 1838 für den Transport gefährlicher Güter auf dem Rhein

*) Chefingenieur der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt in Straßburg

Anlage zu Protocoll No. VIII. von 1850.

Polizeiliche Verordnung

über

das Befahren des Rheines von Basel bis in die See.

Erste Abtheilung.

Allgemeine Bestimmungen für den ganzen Strom.

Artikel 1.

I. Allgemeine Verbindlichkeit zur Verhütung von Beschädigung.

1) Jeder Führer eines auf der Fahrt begriffenen oder vor Anker liegenden Segel- oder Dampfschiffes hat seine Aufmerksamkeit darauf zu richten, dass das seiner Leitung anvertraute Schiff weder andere Schiffe oder Schiffbrücken, Fähren, Nachen, Schiffmühlen, Badeanstalten oder sonstige an oder auf dem Rheine befindliche Anlagen beschädige, noch denselben hinderlich oder durch dieselben beschädigt werde.
2) Eine gleiche Verpflichtung liegt den Flossführern ob, desgleichen den zur Beaufsichtigung oder Oeffnung von Schiffbrücken angenommenen Personen, so wie den Inhabern von Fähren, Nachen, Schiffmühlen und von sonstigen Anlagen der vorgedachten Art.

Artikel 2.

II. Verhalten während der Fahrt.

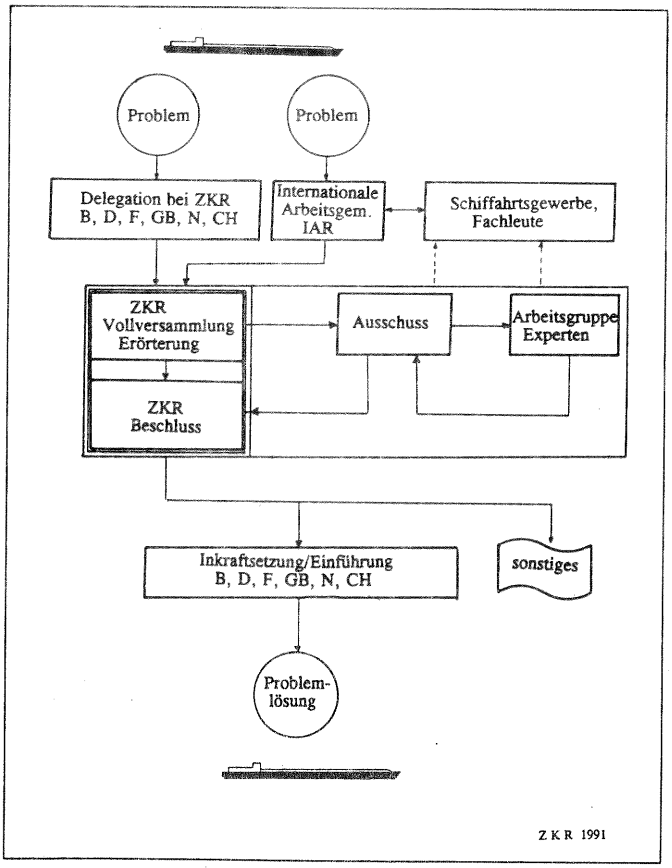
1) Im Allgemeinen.

1) Kein Schiff darf in den Fahrweg (Kurs) eines andern, im Fahren begriffenen Schiffes hineinfahren und dasselbe in seinem Laufe stören.
2) An scharfen Strombiegungen, an denen sich keine Wahrschau befindet, muss jedes zu Thal fahrende Dampfschiff mit verminderter Kraft so lange fahren, bis man vom Hintertheil des Schiffes aus in das offene Reck hineinsehen kann.

1

Erste Ausgabe der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung von 1850

Erste Ausgabe der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung von 1850



Ablaufschema für die Bearbeitung von Problemen der Rheinschiffahrt in der Zentralkommission

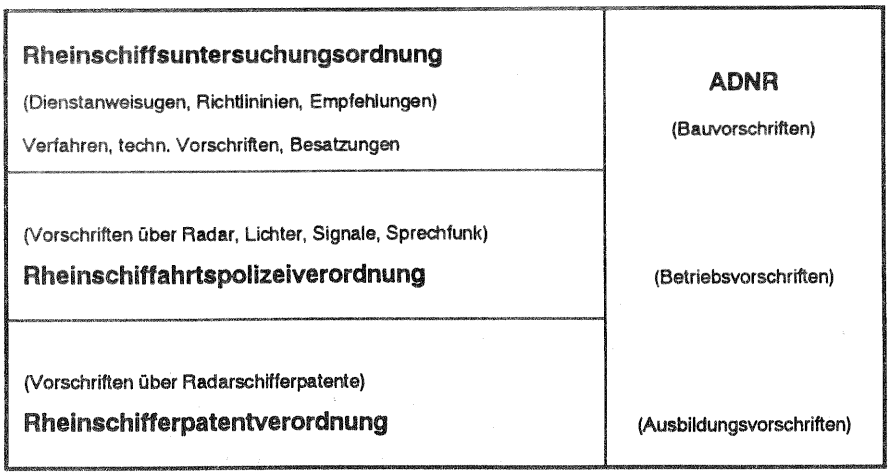
	RHEIN		
	Schiffahrtspolizeiverordnung	**Schiffs-Untersuchungsordnung**	**Schifferpatentverordnung**
	- Allgemeine Bestimmungen - Kennzeichnung, Tiefgangsanzeiger - Bezeichnung - Schallzeichen, Radar, Sprechfunk - Schiffahrtszeichen - Fahrregeln - Stilliegen - Verbände - Regionale Regeln - Hoch-, Niedrigwasser - Höchstabmessungen - Meldepflicht, Warschauregelung - Kanalpenichen - Reeden - Gewässerschutz und Abfallbeseitigung - Radar und Wendeanzeiger - Farbe, Lichtstärke der Bordlichter - Funksprechausrüstung und Betrieb	- Allgemeines, Begriffsbestimmungen - Verfahren - Schiffbauliche Anforderungen Freibord, Sicherheitsabstand - Manövriereigenschaften - Steuereinrichtungen - Steuerhaus - Maschinenbauliche Anforderungen - Elektrische Anlagen - Ausrüstung - Sicherheit im Arbeitsbereich - Wohnungen - Heiz-, Kocheinrichtungen - Flüssiggasanlagen - Fahrgastschiffe - Verbände - Schwimmende Geräte - Baustellenfahrzeuge - Sport-, Vergnügungsboote - Kanalpenichen - Seeschiffe - Containertransport - Besatzungen	- Patentarten - Anforderungen - Fahrzeiterfordernis - Prüfungsverfahren - Patententzug
ADNR			
Anlage A - Stoffe - Klassifizierung - Stoffaufzählung	- Begriffsbestimmungen - Beförderungsarten - Betriebsvorschriften - Urkunden - Laden, Löschen, Befördern - Verkehr der Schiffe	- Begriffsbestimmungen - Anforderungen an Schiffe - Bauvorschriften · für Schiffe (lose Schüttung, Versandtstücke) · für Seeschiffe · für Tankschiffe	- Ausbildung - Sachkundiger

Materieller Inhalt der technisch-administrativen Vorschriften für die Rheinschiffahrt (nach Revision 1995)

gesamten konventionellen Rhein für den 1. Januar 1851 festgelegt. Diese erste Polizeiverordnung umfaßt 21 Artikel. Sie beginnt in Artikel 1 mit einer Bestimmung über die allgemeine Sorgfaltspflicht, gibt dann in 9 Artikeln Fahrtregeln, wobei die Vorbeifahrt an Backbord die Regel wird und Abweichungen hiervon durch eine blaue Flagge angezeigt werden müssen sowie weitere Fahrregeln bei Passieren von Schiffbrücken, bei unsichtigem Wetter, bei hohen Wasserständen sowie Wahrschauregelungen und besondere Bestimmungen für die Gebirgsstrecke. Damit wird erstmalig eine „gemeinsam erlassene Verordnung" der Staaten der ZKR eingeführt, wie sie in der erst später entstandenen Mannheimer Akte mehrmals erwähnt wird. Es handelt sich jedoch nicht um die älteste Verordnung der ZKR, denn bereits am 24. Juli 1838 wird eine erste Vorschrift über den Transport von gefährlichen Gütern auf dem Rhein, nämlich die „polizeilichen Maßregeln für den Transport von Arsenikalien und anderen metallischen Giften auf dem Rhein betreffend" erlassen. Hier werden in 9 Artikeln Hinweise für die Verpackung, Beschriftung, Beladung und Lagerung von Arsenik, Quecksilberpräparaten, Bleizucker und Grünspan gegeben. Hieraus entwickelten sich kontinuierlich die „gemeinsamen Bestimmungen über die Beförderung ätzender und giftiger Stoffe auf dem Rhein", in der Vorschriften über die Verpackung und Verstauung dieser Stoffe enthalten sind und am 1. September 1900 in Kraft treten. Diese ersten Regelungen für Tankschiffe auf dem Rhein entstehen 1889 durch die „Erfordernisse für die bauliche Beschaffenheit von Petroleumkastenschiffen und Vorschriften für die Beförderung", sodaß die ersten grundsätzlichen Vorschriften für den Transport gefährlicher Güter, die Vorgänger des heutigen ADNR, bereits um die Jahrhundertwende den damaligen Anforderungen entsprechend auf dem Rhein vorhanden sind.

Anders als die erwähnten Regelungen waren die Vorschriften zur Zulassung von Schiffsführern und Schiffen auf dem Rhein in den Artikeln 15 bis 23 der im Jahre 1868 beschlossenen Mannheimer Akte fürs erste ausreichend geregelt, sodaß in den folgenden Jahren keine Vorschriften erforderlich waren. Weitergehende Vorschriften werden erst in den letzten Jahren des neunzehnten Jahrhunderts gefordert. Die Zentralkommission befaßte sich zwar mit Problemen der Schiffsuntersuchung erstmalig 1854, jedoch wurde nur beschlossen, keine allgemeinen Vorschriften zu erlassen, den Untersuchungskommissionen aber einen Sachverständigen beizuordnen. Erst im Jahre 1900 wird der Bevollmächtigte Preußens beauftragt, einen Entwurf über die Schiffsuntersuchung und die Erteilung der Schiffsatteste als Ergänzung zu dem Artikel 22 auszuarbeiten. Der Entwurf wird ein Jahr später vorgelegt und, nach längeren Diskussionen, auf der außerordentlichen Sitzung der ZKR von 1904 beschlossen und als gemeinsame Verordnung zum 1. April 1905 eingeführt. Sie umfaßt 24 Artikel mit 6 Anlagen, in denen überwiegend das Verfahren der Schiffsuntersuchung und Attestausstellung, aber auch schon zahlreiche technische Regelungen, wie zum Beispiel zur Bemessung der Ankergewichte, vorgesehen sind. Besondere Regelungen für die Midestbesatzung an Bord waren schon 1898 erlassen worden.

Ein andere Bereich des Vorschriftenwerkes, der der Zulassung zur Schiffsführung und der Ausstellung eines Schifferpatentes, wird seit 1832 in der Rheinzentralkommission erörtert, aber erst 1851 in der „Vereinbarung gemeinsamer Grundsätze über die Erteilung der Rheinschifferpatente" festgelegt. In den Artikeln 15 bis 21 der Mann-



Aufbau der technisch-administrativen Vorschriften für die Rheinschiffahrt

heimer Akte werden zahlreiche Regelungen getroffen, jedoch muß, insbesondere wegen der Zunahme der Dampfschiffahrt, an eine Verchärfung der Anforderungen gedacht werden, die zu einer „Verordnung über die Erteilung der Patente" von 1905 führt. Im Jahre 1922 ersetzt eine besondere Konvention die Artikel 15 bis 21 der Rheinschifffahrtsakte, worauf am 6. Juli 1925 die erste entsprechende Rheinschifferpatentverordnung in Kraft tritt. Damit ist bereits kurz nach dem Beginn des 20. Jahrhunderts ein komplettes Vorschriftenwerk für die Rheinschiffahrt mit seinen wesentlichen Merkmalen entstanden, das allen Anforderungen genügt und entsprechend dem technischen Fortschritt fortgeschrieben werden kann.

Das System der Vorschriften und seine Sicherheitsphilosophie

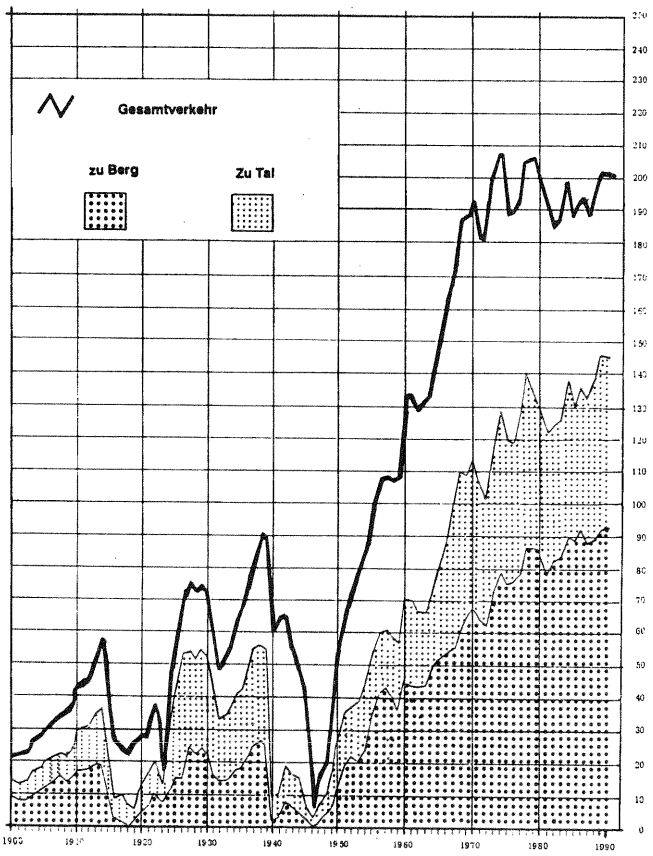
Wesentliche Elemente des Vorschriftenwerkes für die Rheinschiffahrt sind im Rahmen der geschichtlichen Einführung bereits genannt worden. Sie setzen sich zusammen aus den Regelungen der

- Rheinschiffahrtspolizeiverordnung,
- Rheinschiffs-Untersuchungsordnung,
- Rheinschifferpatentverordnung und der
- Vorschriften über die Beförderung gefährlicher Güter auf dem Rhein - ADNR

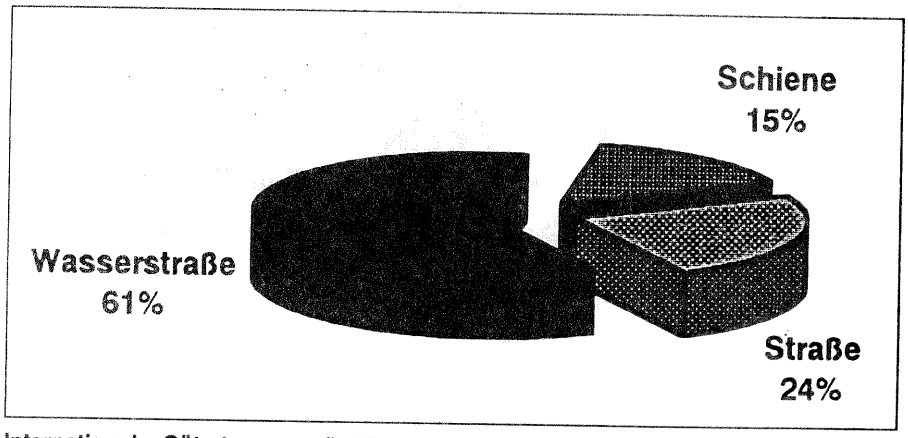
Der Inhalt dieser Vorschriften ist hinsichtlich der Zuordnung von Ausrüstungs-, Betriebs- und Besatzungsfragen nicht immer konsequent, er ergibt sich vielmehr aus einer historisch gewachsenen, aber immer sachlich begründeten Systematik. Oberstes Ziel aber ist stets gewesen, einen hohen Sicherheitsstandard für den Schiffsverkehr und die an ihm teilnehmenden Menschen zu schaffen, dabei ist der Schiffahrt möglichst große Gestaltungsfreiheit zu lassen. Das Ringen zwischen möglichst hoher Sicherheit und möglichst geringen Behinderungen der freien Entwicklungsmöglichkeit der Schiffahrt ist oft schwer gewesen. Jedoch hat hiervon auch die Rheinschiffahrt profitiert. Der moderne Flottenpark mit seinem hohen Sicherheitsstandard nach den ZKR-Vorschriften ist auf Wasserstraßen außerhalb des Rheins meist ohne zusätzliche technische Anforderungen zugelassen. Die Vorschriften haben auch zu der anerkannt hohen Umweltfreundlichkeit der Binnenschiffahrt beigetragen und daüberhinaus geholfen, Wettbewerbsverzerrungen durch unterschiedliche technische Anforderungen zwischen den Binnenschiffen, aber auch mit Seeschiffen und Schiffen aus Drittstaaten abzubauen.

Die **Rheinschiffahrtspolizeiverordnung** ist ursprünglich entstanden, um einheitliche Fahrtregeln auf dem Rhein sowie eine einheitliche Kennzeichnung der Schiffe festzulegen. Auch heute noch sind diese Elemente dominierend; die Verordnung ist jedoch darüberhinaus zu der Fahr- und Betriebsvorschrift auf dem Rhein entwickelt worden. Die Erweiterung ihres Umfanges von 21 Artikeln im Jahre 1851 auf 171 Artikel mit 11 Anlagen in der heute gültigen Fassung ist aus dem technischen Fortschritt der Rheinschiffahrt und in einem gewachsenen Sicherheitsbedürfnis zu sehen: Insbesondere die Entwicklung der Großmotorschiffe mit Radar und Sprechfunk, des Schubverkehrs, des Transports gefährlicher Güter und der Sport- und Vergnügungsschiffahrt und dies bei starker Verkehrszunahme und wachsendem Konkurrenzdruck, gaben Anstöße zu einer Fortentwicklung der Vorschriften. Hinzu kommen steigende Erwatungen an die Rheinschiffahrt, den Umweltschutz zu berücksichtigen und verschmutzende Einleitungen in den Rhein zu vermeiden.

Die **Rheinschiffs-Untersuchungsordnung** sollte ein einheitliches Zulassungs- und Prüfungsverfahren bei Ausstellung



Verkehrsentwicklung auf dem Rhein seit 1900



Internationaler Gütertransport (in Mio. t, 1986 in Deutschland, Belgien, Frankreich und den Niederlanden (nach CEMT)

des Schiffsattestes auf dem Rhein sicherstellen. Bestand die erste Untersuchungsordnung von 1904 noch aus nur 24 Artikeln mit 6 Anlagen, so ist die heute gültige Vorschrift auf 140 Artikel mit 11 Anlagen sowie 48 Dienstanweisungen an die Schiffsuntersuchungskommission angewachsen. Dem wachsenden Sicherheitsbedürfnis entsprechend sowie um eine einheitliche Anwendung durch die Schiffsuntersuchungskommission der ZKR-Mitgliedstaaten zu erreichen, sind die Vorschriften mehr und mehr durch technische Regelungen ergänzt worden, sodaß sich allmählich eine Bau- und Ausrüstungsvorschrift entwickelt hat, die neben den Vorschriften der Klassifizierungsgesellschaften zu beachten ist. Anlaß hierzu ist der ständige technische Fortschritt beim Bau von Binnenschiffen, die Zunahme von Größe und Geschwindigkeit der Schiffe, die erhöhten Anforderungen an Manövrierfähigkeit und Arbeitssicherheit, die bei Zulassung erfüllt werden müssen.

Die **Rheinschifferpatentverordnung** wurde eingeführt, um ein einheitliches Prüfungs- und Zulassungsverfahren für den Erwerb des Rheinschifferpatentes zu schaffen. Die alte Vorschrift von 1904 mit 7 Artikeln hat sich auf 17 Artikel vergrößert. Auch in dieser Vorschrift mußten höhere Anforderungen wegen der zunehmenden Komplexität der Schiffsführung gestellt werden, jedoch ist das Verfahren prinzipiell das gleiche geblieben.

Die **Vorschrift für die Beförderung gefährlicher Güter auf dem Rhein,** das ADNR, die nur beim Transport bestimmter Ladungsgüter Anwendung findet, ist zusätzlich zu den anderen bestehenden Vorschriften anzuwenden. Sie enthält Elemente der Bau- und Ausrüstung von Schiffen, ihres Betriebes sowie darüberhinaus als verkehrszweigübergreifende Elemente die Aufzählung und Klassifizierung der Stoffe, die befördert werden dürfen. Die starke Zunahme des Transports von Mineralölprodukten, Chemikalien und Gasen, aber auch die zunehmende Sensibilität der Öffentlichkeit hinsichtlich Sicherheitsanforderungen sowie ein wachsendes Umweltschutzbedürfnis haben diese Vorschriften von 1976, die in revidierter Fassung 1995 in Kraft treten soll, überproportional anwachsen lassen.

Es muß ausdrücklich darauf hingewiesen werden, daß die genannten Einzelvorschriften ein untrennbares geschlossenes Regelungswerk für die Rheinschiffahrt bilden, in dem insgesamt Anforderungen an Schiff, Schiffsführung und Besatzung, die Erfordernisse hinsichtlich Schiffssicherheit, Arbeitssicherheit und Umweltschutz sowie Fahrt- und Kommunikationsregeln zu finden sind. Wenn diese Regelungen - historisch gesehen - auch einzeln und unabhängig voneinander erlassen wurden, so sind sie doch im Laufe der Zeit lückenlos aufeinander abgestimmt und zu einem kompletten Regelwerk entwickelt worden. Zahlreiche Hinweise, Querverweise und Bezugnahmen zwischen den Einzelvorschriften bestätigen dies. Darüberhinaus wurden zahlreiche Einzelvorschriften, Dienstanweisungen und Empfehlungen als Ergänzung zu einzelnen Abschnitten und Artikeln der Vorschriften erlassen. Die Herausnahme auch nur einer Regelung aus diesem Regelungswerk könnte unabschätzbare Risiken und Rechtsunsicherheiten hervorrufen.

Fortschreibung der Vorschriften

Die Qualität eines Vorschriftenwerkes steht und fällt mit seiner Praxisnähe und Anwendungsfreundlichkeit. Kriterien hierfür sind ein enger Kontakt mit den Betroffenen, eine Verpflichtung zur kurzfristigen Überführung in nationales Recht, eine schnelle Anpassungsmöglichkeit an technische und administrative Änderungen sowie eine Rechtssicherheit infolge einheitlicher Anwendung und Interpretation. Diese Kriterien sind besonders oft bei international aufgestellten Regelungen kurzfristig nur schwer einzuhalten.

Die ZKR hat sich im Laufe der Zeit ein wirkungsvolles Instrumentarium geschaffen, das bisher diese Kriterien gut erfüllt. Die Vorschriftenwerke, die von der ZKR einstimmig angenommen werden, sind nach Artikel 46 der Mannheimer Akte bindend und werden meist in einem Zeitraum von 1 bis 1 ½ Jahren von den ZKR-Mitgliedstaaten in gültiges nationales Recht umgesetzt. Eine laufende Fortschreibung, Änderung oder Ergänzung infolge technischen Fortschritts oder geänderter Anforderungen ist durch Erlaß vorübergehender Anordnungen, die 3 Jahre Gültigkeit haben, jederzeit möglich. Die Dauer für die Lösung eines Einzelproblems, das die Änderung einer Bestimmung der Verordnung erfordert, beträgt bei der ZKR zwischen dem Bekanntwerden und der nationalen Inkraftsetzung im langjährigen Mittel 10 ½ Monate. Abweichungen von den technischen Vorschriften durch die national zuständigen Behörden werden nur dann zugelassen, wenn sie aufgrund einer Empfehlung, die von den zuständigen Organen der ZKR, d.h. ihrem zuständigen Ausschuß oder ihrer zuständigen Arbeitsgruppe, gebilligt wurden und geprüft wurde, daß die Abweichungen hinsichtlich der Sicherheitsanforderungen gleichwertig sind. Eine international einheitliche Auslegung der Vorschriften wird von der ZKR dadurch gefördert, in dem turnusmäßig die ständigen nationalen Ausführungs- und Überwachungsbehörden zu gemeinsamen internationalen Gedanken- und Erfahrungsaustausch zusammengerufen werden. Im Laufe der Zeit erfordern eine zunehmende Anzahl von vorübergehenden Anordnungen sowie die aus der praktischen Anwendung entstehenden Änderungswünsche eine Revision der Vorschrift. Sie wird etwa alle 10 bis 15 Jahre erforderlich. Zur Zeit laufen die Revisionen der Verordnungen; ihr Inkrafttreten ist für 1995 vorgesehen. Damit wird zu diesem Zeitpunkt das Vorschriftenwerk der ZKR in aktuellem Stand vorliegen und auch für die Gestaltung von anderen internationalen Empfehlungen wertvolle Hilfestellung leisten können.

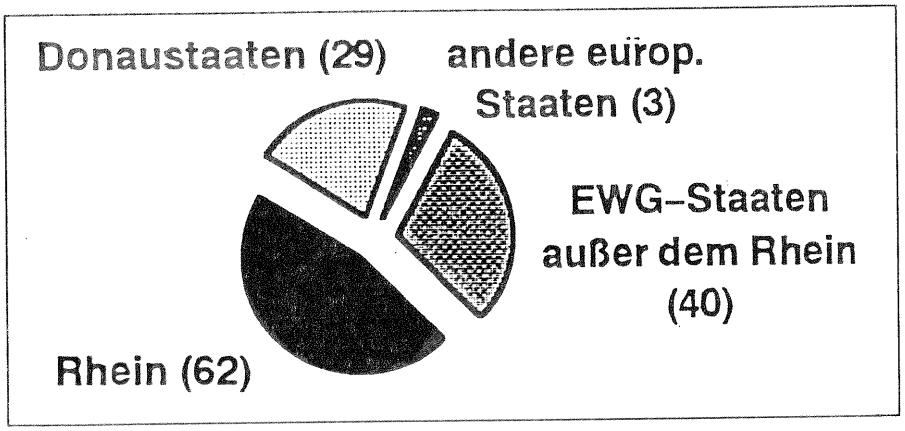
Die Zukunft für einheitliche internationale Vorschriften

Der Rhein wird auch in Zukunft sowohl hinsichtlich seines Verkehrsumfanges wie auch in seiner Verbindungsfunktion eine dominierende Rolle spielen. Die Beschrän-

kung des Geltungsbereiches der Vorschriften der Rheinzentralkommission nur auf den Rhein ist daher keine Behinderung für die Binnenschiffahrt, denn jedes moderne Binnenschiff in Mitteleuropa, das wirtschaftliche Verkehrsleistungen erbringen will, muß den Rhein oder zumindest Strekkenabschnitte des Rheins benutzen. Daher kommt es, daß die Vorschriften des Rheins weit über diesen hinaus wörtlich oder sinngemäß angewandt werden. Hiervon profitiert die gesamte europäische Binnenschifffahrt, die sich dem Rheinstandard anpaßt und damit auf hohem Sicherheitsstandard und hoher Effektivität in Europa fahren kann. Konsequenterweise haben einige Mitgliedstaaten der ZKR, wie die Niederlande und Deutschland, große Teile der Vorschriften des Rheins auch für ihre eigenen Wasserstraßen, allerdings in entsprechend angepaßter Form eingeführt.

Eine gegenseitige Anerkennung von Zeugnissen, Attesten und Patenten, wie sie seit langem mehr oder weniger vehement besonders aus der Richtung des Donauraumes gefordert wird, läßt die gegenwärtige Situation wie auch die Mannheimer Akte nicht zu. Erste Voraussetzung für gegenseitige Anerkennungen wären einheitliche Vorschriften auf hohem Sicherheitsniveau und vor allem einheitliche Prüfungs- und Zulassungsverfahren sowie die Gewißheit, daß die Qualität der Zulassungsverfahren bei Ausstellung der Dokumente den anspruchsvollen Stand der ZKR-Mitgliedstaaten entspricht. Als zweite Voraussetzung muß ein gegenseitiges Vertrauen unter den nationalen Behörden vorhanden sein, so wie es im Rahmen der intensiven Arbeit in den ZKR-Institutionen über Jahrzehnte hinweg entstanden ist.

Unter diesen Gesichtspunkten muß die Schaffung eines einheitlichen europäischen Vorschriftenwerkes für die internationale Binnenschiffahrt gesehen werden, das bereits wiederholt angeregt worden ist, insbesondere seitdem die Fertigstellung des Main-Donau-Kanals absehbar wurde. Ein derartiges Vorschriftenwerk kann nur auf der Basis des auf dem Rhein bestehenden Sicherheitsstandards geschaffen werden. Die Initiative und Federführung für ein derartiges Werk kann aufgrund der langjährigen, praktischen und auch international anerkannten Erfahrungen bei Ausarbeitung, Einführung und Fortschreibung von internationalen Regelungen nur bei der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt liegen. Dabei müssen Wege gefunden werden, auch Nichtmitglieder der ZKR, die eine moderne Binnenschiffahrt auf hohem Sicherheitsstandard betreiben wollen, bei der Arbeit



Verkehrsleistungen der Binnenschiffahrt (Europa ohne Rußland in Mrd. tkm)

an einem solchen Vorschriftenwerk angemessen zu beteiligen; und zwar unabhängig von der Art des Verfahrens, mit dem die Staaten diese Vorschriften in ihr nationales Recht umsetzen. Eine enge Zusammenarbeit mit der Donaukommisson, die mit den gleichen Kompetenzen wie die Zentralkommission ausgestattet sein muß, wird langfristig ein einheitliches Regelwerk für Rhein und Donau schaffen, womit über 95% der europäischen Binnenschiffahrt außerhalb der russischen Wasserstraßen abgedeckt werden könnte.

Dies bedeutet aber auch eine eindeutige Aufgabenteilung zwischen der Arbeitgruppe Binnenschiffahrt beim Wirtschaftsausschuß der Vereinten Nationen in Genf und den Stromkommissionen, insbesondere auch der ZKR. Zur Zeit wird zahlreiche Doppelarbeit geleistet. Eine Aufgabenteilung muß den Interessen und Erfahrungen sämtlicher Organisationen gerecht werden. Sie muß von dem Subsidiaritätsgrundsatz ausgehen, d.h. ein einheitliches europäisches Vorschriftenwerk muß von den Stromkommissionen selbst durch Harmonisierung ihrer bestehenden Vorschriften und Empfehlungen aufgebaut und fortgeschrieben werden. Dagegen sollten Regelungsprobleme, die den Bereich eines Verkehrsträgers überschreiten, in Genf erörtert werden. Als Beispiele hierfür seien genannt die Abstimmung von Containerabmessungen im Kombinierten Verkehr, einheitliche Begriffsbestimmungen, sowie im Bereich des Transports gefährlicher Güter die Aufzählung, Bezeichnung und die Klassifizierung der Stoffe und Güter. Eine weitergehende Aufgabenverlagerung weg von den Stromkommissionen würde nur die Rechtsunsicherheit und das Risiko gegenüber dem Jetztzustand erhöhen.

Es muß oberstes Ziel bleiben, daß zukünftige internationale Regelungen auch voll den Anforderungen der Binnenschifffahrt entsprechen. Dabei dürfen keine pauschalen Vergleiche mit anderen Verkehrsträgern angestellt werden. Regelungen für die Binnenschiffahrt werden im Gegensatz zu den Verkehrsträgern Straße und Schiene nicht in sämtlichen europäischen Ländern erforderlich. Es darf nicht so sein, daß die Binnenschiffahrt von Regelungen beeinflußt wird, die durch andere Verkehrsträger dominiert werden und die Binnenschifffahrt nur am Rande mitberücksichtigen. Immerhin werden im internationalen Verkehr zwischen den ZKR-Staaten 61% der Güter mit der Binnenschiffahrt transportiert und nur 24% auf der Straße und 15% auf der Schiene. Die Gefahr besteht, daß Telbereiche verkehrsübergreifend zu Lasten der Binnenschiffahrt geregelt werden, hierunter sind zum Beispiel auch Bestrebungen zu sehen, im Bereich des Transports der gefährlichen Güter ein für alle Verkehrsträger einheitliches Recht zu schaffen. So bestechend ein derartiger Vorschlag aus der Sicht der so argumentierenden Ressorts auch sein mag, er birgt die Gefahr in sich, daß die stets unvermeidlichen Übergangs- und Schnittstellen in andere Bereiche, in diesem Fall in das Vorschriftenwerk der Binnenschiffahrt hinein verlagert werden. Diesen und ähnlichen Vorschlägen bleibt auch weiterhin das bewährte Prinzip des geschlossenen Regelwerkes innerhalb der Binnenschiffahrt vorzuziehen, so wie es seit langer Zeit für den Rhein von der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt geschaffen wurde und zum Vorteil der gesamten europäischen Binnenschiffahrt fortgeschrieben wird.