

Monatsschrift und Publikationsorgan: Zentralverein für deutsche Binnenschifffahrt E. V., Beuel, Bundesverband der deutschen Binnenschifffahrt E. V., Beuel, Verein zur Wahrung der Rheinschifffahrtsinteressen E. V., Duisburg-Ruhrort, Verband deutscher Rheinreeder E. V., Duisburg-Ruhrort, Schifffahrtsverband für das westdeutsche Kanalgebiet E. V., Dortmund, Schifffahrtsverband für das Wesergebiet E. V., Bremen, Binnenschifffahrtsverband Elbe E. V., Hamburg, Hafenschifffahrtsverband Hamburg e. V., Vereinigung der Schiffswerften im Rheingebiet e. V., Duisburg, Verband rheinischer Schifffahrtsspediteure E. V., Duisburg, Binnenschifffahrts-Berufsgenossenschaft, Duisburg, Arbeitsgemeinschaft Donauschifffahrt und der bayerischen Seen, Regensburg, Interessenvertretung der Isarschifffahrt, e. V., Landshut, Deutscher Kanal- und Schifffahrtsverein Rhein-Main-Donau e. V., Nürnberg, Offizielles deutsches Organ der Arbeitsgemeinschaft der Rheinschifffahrt e. V., Duisburg-Ruhrort, und des Verbandes öffentlicher Binnenhäfen e. V., Neuß

Deutsches Organ  
der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt,  
Straßburg,  
und der Moselkommission, Trier

## 100 Jahre Mannheimer Akte

*Am 17. Oktober feierte die internationale Rheinschifffahrt einen denkwürdigen Tag: Vor 100 Jahren wurde in Mannheim die revidierte Rheinschifffahrtsakte, die als „Mannheimer Akte“ in die Geschichte eingegangen ist, unterzeichnet. Für all diejenigen, die sich mit der Binnenschifffahrt verbunden fühlen, war dieser Tag Anlaß genug, das 100jährige Bestehen dieses bedeutsamen Gesetzeswerkes, das die Freiheit der Schifffahrt auf dem Rhein garantiert und das der Motor zu einem ungeahnten wirtschaftlichen Aufschwung war, in einem von der Stadt Mannheim und dem Verein zur Wahrung der Rheinschifffahrtsinteressen gemeinsam veranstalteten „Rheinschifffahrtstag 1968“ in Mannheim zu gedenken.*

*So führte die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt eine Plenarsitzung durch, trafen sich das Direktionskomitee der Internationalen Binnenschifffahrtsunion und der Verwaltungsrat der Arbeitsgemeinschaft der Rheinschifffahrt, hatte der Oberrheinische Wasserstraßen- und Schifffahrtsverband zu einer Mitgliederversammlung und Vortragsveranstaltung eingeladen und tagte die Union der Handelskammern des Rheingebietes.*

*Der Verein zur Wahrung der Rheinschifffahrtsinteressen und der Verband Deutscher Rheinreeder führten Mitgliederversammlungen durch, wobei der Vorsitzende des Vereins, Dr. H. Huber, in einem Referat grundsätzliche verkehrspolitische Fragen anschnitt und die Vorstellungen des Gewerbes zur Lösung der anstehenden wichtigen Probleme aufzeichnete. Die Ausführungen von Minister Bodson, über die sich Dr. Huber in einer späteren Pressekonferenz enttäuscht äußerte, bewiesen aber, wie sehr all diese Fragen in die Mahlsteine nationaler und internationaler Politik geraten sind und wie durch Kompetenzschwierigkeiten ständig neue Probleme aufgeworfen werden.*

*Wenn der Verein zur Wahrung der Rheinschifffahrtsinteressen fünf verdiente Männer durch Verleihung der Rheinflagge bzw. der Ehrenmitgliedschaft ehrte, so unterstrich er damit, wie sehr ihm die Zusammenarbeit des Gewerbes auf internationaler Ebene am Herzen liegt.*

*Daß man auch in der Binnenschifffahrt die Gemütlichkeit zu pflegen versteht, bewies der gelungene „Pfälzer Abend“.*

*Höhepunkt des „Rheinschifffahrtstages“ aber war der Festakt im Rittersaal des Mannheimer Schlosses mit Ansprachen von Oberbürgermeister Dr. Reschke, des Innenministers und stellvertr. Ministerpräsidenten des Landes Baden-Württemberg, Walter Krause, des Bundesministers für Verkehr, Georg Leber, und des Präsidenten der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt, Ministerialrat a. D. von Haeften. Den Festvortrag über den Rhein als europäische Wasserstraße hielt Prof. Dr. Kellenbenz von der Universität Köln.*

*Auf vielfach geäußerten Wunsch bringt die „Zeitschrift für Binnenschifffahrt“ die wichtigsten Reden der Festtage in Mannheim im Wortlaut. Viele Ausführungen sind es wert, noch einmal gründlich durchdacht zu werden. Hierzu soll diese Ausgabe der „Zeitschrift für Binnenschifffahrt“ beitragen.*

H. W.

# Verdiente Männer der Rheinschifffahrt geehrt

Zu Beginn der Jahresversammlung des Vereins zur Wahrung der Rheinschiffahrtsinteressen e. V., die im Mannheimer Rosengarten-Restaurant durchgeführt wurde, ehrte der Vorsitzende, Dr. H. Huber, fünf verdiente Männer der Rheinschifffahrt. In seiner Laudatio erklärte Dr. Huber:

„Zu Beginn unserer heutigen Veranstaltung anlässlich der 100-Jahr-Feier der Mannheimer Akte habe ich die große Freude, hohe Ehrungen für einige Herren der Binnenschifffahrt auszusprechen. Ich tue dies einerseits — wie gesagt — mit Freude, andererseits aber mit großer Wehmut, geht doch — wenn ich Ihnen gleich die Namen nenne — fast symbolisch ein bedeutender Zeitabschnitt in der Rheinschifffahrt zu Ende.

Die Mitgliederversammlung des Vereins zur Wahrung der Rheinschiffahrtsinteressen hat beschlossen, den Herren

Dr. Geile und Schuth

die Rheinflagge des Vereins zur Wahrung der Rheinschiffahrtsinteressen sowie die Ehrenmitgliedschaft, und den Herren

Brousse, Dr. Jaquet und Dr. Jonker

die Ehrenmitgliedschaft des Vereins zur Wahrung der Rheinschiffahrtsinteressen zu verleihen.



Dr. Wilhelm Geile

Erich Schuth

Diese 5 Herren ziehen sich im wesentlichen — erfreulicherweise nicht ganz — aus der aktiven Tätigkeit in der Rheinschifffahrt zurück. Es ist für mich, sicherlich aber auch für viele von Ihnen, die diese Herren schon in ihrer Tätigkeit ab 1939 erlebt haben, fast unvorstellbar, wie wir ohne ihren erfahrenen Rat, ihre große Sachkenntnis und die oft bewährte menschliche und sachliche Toleranz auskommen können.

Wenn ich vorhin davon sprach, daß „fast symbolisch“ hiermit eine Zäsur in der Geschichte der Rheinschifffahrt gesetzt wird, so muß ich diese meine Ansicht noch mit ein paar Worten erläutern.

Ich sehe die gravierendsten Schwerpunkte der letzten Jahrzehnte nicht in der sogenannten latenten und permanenten Krise der Rheinschifffahrt, sondern in dem Geist, in dem — nicht zuletzt aufs stärkste beeinflusst durch die jetzt zu ehrenden 5 Herren — die Rheinschifffahrt zusammengearbeitet hat. Es ist immer untersucht worden, welche wirtschaftlichen Gründe zu der heutigen Krise geführt haben. Es ist aber nie festgestellt worden, welche Kräfte, die nicht gewerbebedingt sind, negative Einflüsse



Pierre Brousse

Dr. Nicolas Jaquet

ausgeübt haben, und es ist nie gewürdigt worden, wie in stiller und menschlich so erfreulicher Weise hier noch größeres Unheil vermieden werden konnte.

Denken Sie bitte daran, wieviel Schutt und Mißtrauen nach dem letzten Krieg über Europa lagerte und wie verhältnismäßig schnell nach dem völligen Zusammenbruch der Rheinschifffahrt in gegenseitiger Hilfe und Aufrechterhaltung alter Freundschaften — ich möchte einmal sagen im Kreise der Mannheimer Akte — der Wiederaufbau begann. Hierfür haben besonders wir Deutschen unseren Schifffahrtsfreunden jenseits der Grenzen besonderen Dank zu sagen. Diesem besonderen Dank möchten wir Ausdruck geben, indem heute zum erstenmal der Verein zur Wahrung der Rheinschiffahrtsinteressen Ehrenmitgliedschaften im „europäischen Rahmen“ verleiht.



Dr. Willem Jonker

Wir bedauern es außerordentlich, daß wir heute Herrn Brousse und Herrn Dr. Jonker hier nicht begrüßen können. Herr Brousse, weil er aus gesundheitlichen Gründen nicht reisen kann, und Herrn Dr. Jonker, weil er für die Binnenschifffahrt in Brüssel tätig sein muß. Ich habe versucht, Herrn Jonker zu überreden, wenigstens für eine Stunde zu kommen, es spricht aber für das hohe Verantwortungsbewußtsein, das alle diese Herren in ihrem beruflichen Leben ausgezeichnet hat, daß die übernommene Aufgabe einer persönlichen Ehrung übergeordnet ist.

Eine Laudatio im üblichen Umfang für diese 5 Herren zu sprechen, würde eine Veranstaltung für sich sein. Wir haben auch ernsthaft überlegt, ob wir nicht eine solche Sonderveranstaltung durchführen sollten. Wir sind dann aber zu dem Entschluß gekommen, die heutige Sitzung, die anlässlich der 100-Jahr-Feier der Mannheimer Akte abgehalten wird, als Hintergrund für diese Ehrungen zu nehmen, weil die 5 Herren den Geist der Mannheimer Akte, wie er sich fast unverändert über 100 Jahre erhalten hat, in seiner positivsten Form verkörpern. Sie haben viele Jahre hohe Ehrenämter in nationalen und internatio-

naalen Gremien bekleidet. Wer die letzten Jahrzehnte in der Rheinschiffahrt miterlebt hat, weiß, daß Ehrenämter eine Fülle von Pflichten mit sich gebracht haben, ein fast übergroßes Maß an Geduld erforderten und zusätzliche Arbeitsbelastungen brachten, die nur noch in häufigen Nachtsitzungen gemeistert werden konnten. Unseren Freunden hierfür zu danken, ist nicht nur eine Ehrenpflicht, sondern eine Herzensangelegenheit.

Ich bin glücklich, daß ich heute den Herren als erster gratulieren darf; darf ich mich doch mit einer 36jährigen Tä-

tigkeit in der Rheinschiffahrt schon zu den Veteranen zählen und diese Herren aus der engen Zusammenarbeit zweier Jahrzehnte wohl auch zu meinen Freunden rechnen. In der Schule haben wir gelernt: „Bene de patria meritus es“. Das war die höchste Ehrung, die der römische Senat in klassischer Einfachheit und vollendeter lateinischer Formulierung zu vergeben hatte. Ich darf frei übersetzen: „Sie haben sich um die Rheinschiffahrt verdient gemacht“ — und darf Ihnen, meine Herren, nun unsere Urkunden überreichen.“

**Dr. H. Huber**

Vorsitzender des Vereins zur Wahrung der Rheinschiffahrtsinteressen

## Zu aktuellen Fragen der Rheinschiffahrt

Wieder einmal gibt uns ein Jubiläum — heute die 100-Jahr-Feier der Mannheimer Akte — Anlaß, auf die Entwicklung der Rheinschiffahrt zurückzublicken. Ich bin gewiß, daß die berufenen Chronisten eine dankbare Aufgabe haben, da sie über eine Fülle positiver Ergebnisse und Auswirkungen einer mehr als 100jährigen Geschichte berichten und auf die Tatsache verweisen können, daß alle Rheinuferstaaten und ihre Bewohner Anteil am Aufblühen der Rheinschiffahrt hatten. Nur die völkerrechtliche Verständigung mit den Nachbarn hat die optimale Ausnutzung des Rheinstromes gesichert und ein Regime ermöglicht, das den Interessen aller Rheinanlieger förderlich war, und es lohnt sich sicher auch heute noch, dieses System beizubehalten und zu entwickeln.

Mir, der ich einige aktuelle Probleme kurz behandeln soll, stellt sich eine ungleich schwerere Aufgabe; denn die Rheinschiffahrt befindet sich seit einigen Jahren in einer schweren Krise. Der Bundesminister für Verkehr hat diesen Zustand treffend wie folgt gekennzeichnet: „Der wirtschaftliche Zustand in unserer Binnenschiffahrt ist mit das tragischste, was wir bei unseren Untersuchungen vorgefunden haben.“

Ich kann mir versagen, auf Einzelheiten der sich heute abzeichnenden Lage einzugehen. Ich verweise insoweit auf den vorgelegten Geschäftsbericht des Vereins zur Wahrung der Rheinschiffahrtsinteressen über das Jahr 1967. Allzuoft schon ist auf die Gesamtsituation der Binnenschiffahrt, gerade in den letzten Jahren auch vom VzW in mahnender und warnender Form hingewiesen worden. Niemand wird bestreiten wollen, daß sich die Binnenschiffahrt einem unablässigen Abstieg gegenübergestellt sah, dessen Ausmaß in verschiedenartiger Weise deutlich in Erscheinung tritt. Ich nenne z. B. die trotz eines mengenmäßig befriedigenden, in den letzten Jahren nunmehr noch gestiegenen Verkehrsvolumens unzureichende Ertragslage und die hierauf beruhende, sichtbare Rückentwicklung des Tonnagebestandes einer Anzahl großer Reedereien durch Stilllegung, Verkauf und, wenn auch noch geringfügiger Abwrackung in einem vor wenigen Jahren kaum erwarteten Umfang. Ich verweise weiter auf

das Ausscheiden kleiner Betriebe oder Partikuliere, die infolge von Überschuldung, Vollstreckungsmaßnahmen — insbesondere wegen der Versteigerung von Schiffen — ihre Tätigkeit einstellen mußten. An dieser Betrachtung ändert sich auch nicht das geringste durch die Dividendenausschüttung einiger Firmen, denn diese haben ihren Ausgleich für die Verluste in der eigentlichen Binnenschiffahrt durch bessere Einnahmen aus anderen Sparten gefunden.

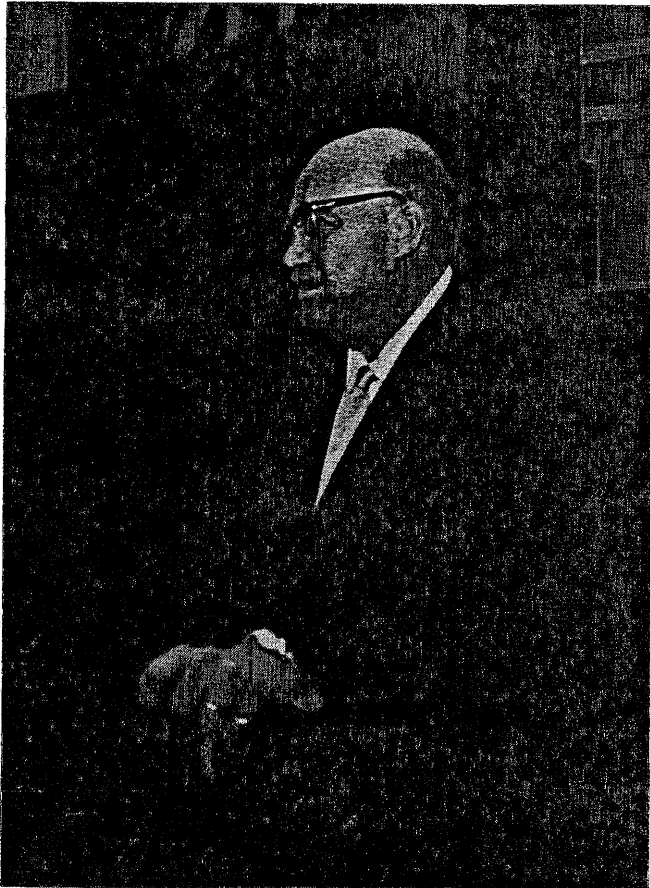
Schon seit Jahren sucht man nach Möglichkeiten und Plänen, wie die Lage der Schiffahrt verbessert werden könnte. In der 1. Wirtschaftskonferenz 1951/52 wurde das Wort von der latenten, permanenten Krise der Rheinschiffahrt geprägt. Aber wieviel Hoffnungen auf eine baldige Sanierung mußten in der Zwischenzeit zu Grabe getragen werden, weil weder das Gewerbe insgesamt noch die Regierungen auf nationaler oder internationaler Ebene eine Lösung fanden, ja lange Zeit nicht einmal mit dem nötigen Nachdruck ernsthaft anstrebten. Heute dürfen wir zwar feststellen, daß die in erster Linie vom Gewerbe entwickelten und immer wieder propagierten Gedanken sich langsam durchzusetzen beginnen und sich die Anzeichen mehren, daß man die richtigen Maßnahmen in absehbarer Zeit ergreifen wird. Jedoch versuchen auch andere Kräfte, diesen Bestrebungen entgegenzuwirken und einen wirtschaftlichen Wiederanstieg im Keime zu ersticken.

In dieser Situation lassen Sie mich einige Feststellungen treffen oder Forderungen der Rheinschiffahrt erneut konkretisieren:

1. Am Anfang aller Überlegungen sollte stets die Erkenntnis stehen, daß alle Verkehrsträger ihre selbständige Bedeutung haben und behalten. Von der Binnenschiffahrt ist schon oftmals und wird von mir für die Rheinschiffahrt nochmals ausdrücklich anerkannt, daß die Eisenbahn für jeden Staat ein nicht wegzudenkendes Verkehrsmittel ist, das überragende Funktionen im Interesse jeder Volkswirtschaft, insbesondere der europäischen, zu leisten hat.

Die Binnenschiffahrt wird vor allem als Massengutverkehrsträger ihre Bedeutung behalten. Ihr mengenmäßiges Wachstum hat sie nicht auf Kosten anderer Verkehrsträger, vor allem nicht der Eisenbahnen, erreicht. Im Gegenteil hat das Tarifgebaren der Bundesbahn, besonders nach

Dieser Vortrag wurde gehalten auf der Mitgliederversammlung des Vereins zur Wahrung der Rheinschiffahrtsinteressen am 17. Oktober in Mannheim im Rahmen des Rheinschiffahrtstages 1968 anläßlich des 100jährigen Bestehens der Mannheimer Akte.



Dr. Heinz Huber

1961, zu einer spürbaren Verlagerung von tarifarisch interessanten Verkehren von der Wasserstraße auf die Schiene geführt. Diese Mengenverluste sind nachweislich fast ausschließlich durch Neuverkehre in anderen Güterarten wettgemacht worden.

2. Es ist und wird viel von der Harmonisierung der Wettbewerbsbedingungen und einem echten Wettbewerb unter den Verkehrsträgern gesprochen. Dieses Ziel wird jedoch nie erreicht, solange die subventionierten Staatsbetriebe der Eisenbahnen Wettbewerb unter völlig anderen Bedingungen und Voraussetzungen betreiben als die privatwirtschaftlich betriebenen Unternehmen der Straße und der Binnenschifffahrt. Man kann diesen „beamteten“ Wettbewerb auch nicht dadurch privatisieren, daß man neuartige Werbebüros bei der Bundesbahn einrichtet, womit man offenbar auch im Güterverkehr jetzt das Zeitalter der „Rosa Zeiten“ beginnen will.

Ich wende mich gar nicht so sehr gegen die Fakten schlechthin, sondern vielmehr gegen ihre laufende Verfälschung, indem man die Unterschiede nicht wahrhaben will oder sie, wenn es so paßt, bei wichtigen Entscheidungen ausklammert. Ich darf Ihnen ein Beispiel nennen:

Hatte sich der Staat nach langen Überlegungen zum Bau oder Ausbau einer Wasserstraße entschlossen — übrigens meist nicht auf Betreiben der Schifffahrt, sondern auf Verlangen der Wirtschaft oder der Politiker —, so genehmigte er der Bundesbahn nach ihrer Eröffnung bisher immer noch entsprechende Tarifsenkungen, Ausnahmetarife usw., Maßnahmen also, durch die die defizitäre Situation der Bahn sicherlich nicht verbessert, sondern auf Kosten des Etats verschlechtert wird. Es fehlt also die

Verpflichtung des Staates zur Koordination.

Mit anderen Worten halte ich eine völlig ungebundene, lediglich nach normalen Wettbewerbsmethoden ausgerichtete freie Verkehrswirtschaft für undenkbar, solange die Konstellation Staatsunternehmen Eisenbahn — privatwirtschaftlich betriebene Unternehmen Straße und Binnenschifffahrt aufrechterhalten wird.

Man komme demgegenüber nicht mit dem Einwand, daß auch die Binnenschifffahrt staatliche Unterstützung erhalte — vor einigen Tagen sprach man von „Vorteilen u. a. der Kanalinteressenten“. Abgesehen davon, daß das Wegekostenproblem wohl niemals befriedigend gelöst werden wird, bitte ich zu bedenken, daß für die Nachkriegszeit — jedenfalls aber für die letzten 10 Jahre — wohl feststeht, daß alle großen Investitionen bei der Bahn von der öffentlichen Hand finanziert worden sind. Die gesamte Elektrifizierung wird im Ergebnis von den beteiligten Ländern bezahlt. Amortisations- und Zinsverpflichtungen sind so minimal angesetzt, daß man bei ernsthafter Betrachtung von einer echten Schuld nicht mehr sprechen kann, wobei obendrein diese Verpflichtungen im wesentlichen im großen Defizit verschwinden bzw. durch gezielte Zuschüsse des Bundes abgedeckt werden.

3. Ebenso wie staatliche Eingriffe zur Koordinierung des Verhältnisses zwischen den Verkehrsträgern erforderlich sind, benötigt aber auch der einzelne Verkehrsträger, insbesondere die Binnenschifffahrt, mit Rücksicht auf ihre naturbedingten Besonderheiten und der in diesem Zusammenhang vor allem ins Gewicht fallenden Tatsache, daß sie mit sehr hohen fixen Kosten belastet ist und nicht auf Vorrat arbeiten kann, einer gewissen staatlichen Koordinierungsunterstützung. Unstreitig ist der wirtschaftliche Niedergang der Binnenschifffahrt in der Vergangenheit zu einem Teil darauf zurückzuführen, daß der interne Wettbewerb nicht funktionierte und vielleicht auch nur nach anderen Spielregeln funktionieren kann.

Lediglich mit einer behördlichen Preisordnung kann aber nicht geholfen werden. In der Vergangenheit hat sie v ö l l i g v e r s a g t. Es ist anerkennenswert, daß die nationale Verkehrspolitik im sog. Leberplan das für die Binnenschifffahrt geltende Recht für eine gewisse Übergangszeit, wie der Bundesverkehrsminister selbst erklärt hat, wirksamer gestalten will, solange die gesetzliche Regelung, nämlich das Binnenschiffsverkehrsgesetz, noch besteht. Es ist zu begrüßen, daß in diesem Zusammenhang auch Formen der Frachtenbildung beseitigt werden sollen, die mit der Novelle 1961 eingeführt wurden, sich aber nicht bewährt haben. In diesem Zusammenhang muß ich aus bitterer Erfahrung für die Abschaffung der Mitwirkung des Bundeswirtschaftsministers bei der Frachtenbildung eintreten, weil es ein Unding ist, zwischen Verladern und Schifffahrt vielleicht mühsam ausgehandelte Frachten dann wieder in die oft gegensätzlichen Interessen der Ministerien zu bringen. Frachenausschüsse haben nur Sinn, wenn in ihnen auch wirklich Vereinbarungen getroffen werden können. Die Mitwirkung des BVM sollte nur ein Verwaltungs-, nach meiner Meinung vielleicht noch ein Harmonisierungsakt sein. Wenn verantwortungsbewußte Männer der Verloader und der Schifffahrt sich geeinigt haben, bedürfen sie nicht mehr der Bevormundung einer sich auch noch untereinander streitenden Ministerialbürokratie.

4. Aus der Tatsache, daß der überwiegende Teil des Binnenschiffsverkehrs über die Grenzen abgewickelt wird, ergeben sich gewisse Komplikationen, denn grenzüberschreitende Regelungen bedürfen staatlicher Abmachungen. Außerdem haben sich die Regierungen selbst zur Ordnung auch des internationalen, grenzüberschreitenden Verkehrs verpflichtet (s. EWG-Vertrag) oder bereits aufgrund älterer Abkommen — ich meine hier mit Betonung die Mannheimer Akte — schon vor 100 Jahren oder mehr Jahren vertraglich gebunden, alles zur Förderung der Schiffsverkehrsunternehmen Erforderliche zu tun.

In diesem Zusammenhang spielt die seit Jahren diskutierte Kapazitätsregelung die größte Rolle. Um diesem Gedanken bei allen europäischen Regierungen und in allen Amtsstuben Geltung und Beachtung zu verschaffen, ist mehr als ein Jahrzehnt vergangen. Erfreulicherweise liegen nunmehr sowohl der UIR-Plan (entstanden auf der letzten Wirtschaftskonferenz der Rheinschiffahrt 1962/63) als auch der Verordnungsentwurf der EWG-Kommission über den Zugang zum Markt im Binnenschiffsgüterverkehr seit Ende 1967 vor. Ob und wie die Grundkonzeption nun realisiert wird, hängt allein von den Regierungen ab, gleichgültig, wo die entscheidenden Konferenzen stattfinden und Beschlüsse gefaßt werden, ob in Straßburg oder in Brüssel.

Das Gewerbe kann schließlich nicht mehr tun, als seinen richtunggebenden Vorschlägen noch Entwürfe für Gesetze, Abkommen oder Staatsverträge, z. B. zur Ergänzung der Mannheimer Akte, beizufügen, wobei zugegebenermaßen eine staats- und völkerrechtlich perfekte Redaktion nicht immer gefunden sein mag. In der Sache hat man aber sicher den Nagel auf den Kopf getroffen. Das Gewerbe wartete bisher auf die Verwirklichung der Kapazitätsmaßnahmen vergeblich. Wer an derartigen Verhandlungen nicht teilgenommen hat und sich keine Vorstellung von dem Gang derartiger internationaler Gespräche machen kann, muß allzu leicht den Eindruck gewinnen, daß man trotz aller Aufklärung über die wahre Lage der Binnenschiffahrt die Demontage durch den Lauf der Dinge ruinierte Betriebe und Partikuliere auf die „kalte Tour“, weil es so am bequemsten ist und keiner besonderen Entscheidung bedarf, durchaus in Kauf nimmt. Dieser Eindruck hat sich verstärkt, nachdem die schon bei meinem Vortrag anläßlich der Jahresversammlung des Vereins im Jahre 1965 ausgesprochenen Befürchtungen durch die weitere Entwicklung noch übertroffen worden sind. Die Versteigerungen haben seitdem erschreckend zugenommen, eine Reihe kleiner Unternehmen und Partikuliere sind inzwischen ausgeschieden oder stehen kurz davor.

Ich verkenne allerdings nicht, daß alle parlamentarischen bzw. regierungsseitigen Schritte ausgewogen sein müssen und erst langsam heranreifen. Leider schießt man oft über das Ziel hinaus und sucht nach der letzten, aber irrationalen Perfektion. Wenn z. B. behauptet wird, daß der UIR-Plan daran scheitern müsse, daß der Wechselverkehr Rhein/Westdeutsche Kanäle nicht in befriedigender Weise in die Regelung einbezogen sei, so kann ich dieser Darstellung nicht folgen. Die Anwendung des UIR-Planes auf andere Stromgebiete, insbesondere auf die Stromgebiete östlich des Rheins (außer Donau), ist ausdrücklich vorgeschlagen, von den Verhandlungspartnern gebilligt und durch entsprechende Bestimmungen vorgesehen worden. Diese Frage, die keinesfalls in ihrer Be-

deutung überschätzt werden sollte, ist auch Gegenstand der von der EWG-Kommission beabsichtigten Regelung und wird im Zusammenhang mit der Einteilung der Wasserstraßen in verschiedene Becken bei den Vorschriften bezüglich des Übergangs von einem zum anderen Becken auch berücksichtigt und entsprechend gelöst werden, wobei es scheint, daß man in dem Vorschlag der EWG-Kommission schon vernünftige Vorschriften für die Fälle vorgesehen hat. Jedenfalls ist hervorzuheben, daß der Verordnungsentwurf der EWG-Kommission dem Grundgedanken des UIR-Plans bzw. den seit über einem Jahrzehnt entwickelten Gedankengängen der Wirtschaftskonferenzen hinsichtlich einer Ordnung durch Kapazitätsmaßnahmen Rechnung trägt. In dem Kernstück, das ist der Abschnitt über die kurzfristig wirkenden Kapazitätsmaßnahmen, d. h. die vorübergehende Stilllegung von Schiffsraum gegen Entschädigung, stimmen Kommissionsentwurf und UIR-Plan in ihrer prinzipiellen Grundrichtung durchaus überein. Ohne an dieser Stelle allzu ausführlich auf Einzelheiten einzugehen und verschiedene Teile des EWG-Vorschlags einer kritischen Würdigung zu unterziehen, appelliere ich an alle verantwortlichen Stellen, die angestrebte Lösung sobald wie möglich zu verwirklichen. Eile tut not. Dabei sollten die Gegenvorschläge des Wirtschafts- und Sozialausschusses mitberücksichtigt werden, wobei ich insbesondere für eine stärkere Einschaltung der Gewerbevertretung bei der Durchführung der Kapazitätsmaßnahmen eintrete, als es zunächst nach dem Entwurf der Kommission vorgesehen worden ist. Auch sollte erwogen werden, das genannte Kernstück der Verordnung vorweg in Kraft zu setzen, da andere Fragen, wie die Festsetzung subjektiver Voraussetzungen für den Zugang zum Beruf oder das Indikativprogramm nicht vordringlich erscheinen. Ferner halte ich eine Änderung der in Artikel 49 des Entwurfs vorgesehenen Regelung des Verhältnisses EWG-Drittstaaten bzw. des Dualismus Brüssel-Straßburg für unbedingt notwendig. Eine elegante Lösungsmöglichkeit sehe ich darin, daß der Rheinzentralkommission als beauftragter Institution die Durchführung der EWG-Verordnung im Bereich des Beckens 1 (Vorschlag Wirtschafts- und Sozialausschuß) übertragen wird. Dadurch wäre die Brücke zur Schweiz geschlagen, die sich ihrerseits zum UIR-Plan in vollem Umfang bekannt hat, und wenigstens inhaltlich heute schon dem EWG-Vorschlag zustimmen könnte, wenn man sich zu einer Aufhebung bzw. Änderung des Artikels 49 entschließen würde. Natürlich bedingt dieser Vorschlag auch eine entsprechende Konzession von Seiten der Zentralkommission; es wäre sehr zu begrüßen, wenn man sich bei der z. Z. in Gang befindlichen Beratung und Prüfung des EWG-Vorschlags mit der angeschnittenen Frage vornehmlich befassen und selbst eine Lösung im Sinne seiner Anregungen ausarbeiten würde. Allen Beteiligten, ob es sich um die Rheinzentralkommission, die EWG-Kommission, die Regierungen der einzelnen Staaten oder um das von allen Maßnahmen betroffene Gewerbe handelt, sollte es nur um die Frage gehen, wie erreicht werden kann, daß man nicht gegeneinander und nicht nebeneinander, sondern nur miteinander zugunsten der dem volkswirtschaftlichen Interesse dienenden Schifffahrt arbeitet.

5. Die Einführung kapazitätsregelnder Maßnahmen (in Form der Stilllegung von Schiffsraum gegen Entschädigung) wird wesentlich erleichtert, wenn für lange Zeit einmalige Abwrackaktionen von überflüssigem und veraltetem Schiffsraum baldigst durchgeführt werden. Entspre-



chende Pläne sind in den Niederlanden und in der Bundesrepublik, letztere im Rahmen des Leberplanes, entwickelt und stehen vor ihrer Inkraftsetzung. Hiermit wird der erste Anfang mit der Realisierung einer Ordnung über den Weg von Kapazitätsmaßnahmen gemacht. Ich bedaure sehr, daß man diese Abwrackregelung im deutschen Bereich nicht schon vor 3 bis 4 Jahren auf den damaligen Vorschlag des Gewerbes eingeführt hat, da der gesamte Rheinschiffahrt viel Leid und Unglück und der Niedergang in dem heute festzustellenden Umfang erspart geblieben wären. Es darf aber nicht übersehen werden, daß der größte Teil des Prämienfonds vom Gewerbe selbst aufgebracht und diese Aktion also mit neuen zusätzlichen Belastungen des Gewerbes erkaufte werden muß. Ich glaube kaum, daß die von Herrn Minister Leber unterstrichene Voraussetzung, daß alle 3 Verkehrsträger im Rahmen seiner verkehrspolitischen Konzeption neue Lasten zu übernehmen hätten, besser als durch diese harten Bedingungen nachgewiesen werden könnte. Dabei wird einem Teil der Schiffahrttreibenden die Gewährung von Prämien durch restriktive Bestimmungen, die der Verkehrsausschuß des Bundestages gerade kürzlich vorgeschlagen hat, versagt bleiben. Wie kümmerlich nimmt sich aber diese Regelung gegenüber der großzügigen Hilfe zugunsten der Seeschiffahrt aus, der man in den letzten Jahren Hunderte Millionen DM an Darlehen und echten Zuschüssen für Abwrackungen und Neubauvorhaben aus dem Bundesetat hat zukommen lassen. Der Binnenschiffahrt legt man noch die Verzinsung für eine etwaige Vorfinanzierung auf. Da kann doch sicher nicht von Vorteilen für die Binnenschiffahrt gesprochen werden, wobei ich keinen etwaigen Illusionen hinsichtlich des Leberplans Raum geben möchte. Die Binnenschiffahrt muß sich im klaren darüber sein, daß es sich dabei in erster Linie um einen Sanierungsplan zugunsten der Bundesbahn handelt und die Binnenschiffahrt nur am Rande mitläuft.

6. Die übrigen erwähnenswerten Änderungen des Binnenschiffsverkehrsgesetzes dienen ebenfalls, wie aus der amtlichen Begründung hervorgeht, der Überleitung in eine neue Situation. U. a. bezieht sich dies auf gewisse rechtliche Veränderungen im Bereich der Schifferbetriebsverbände, die für die Zukunft auch das Akquisitionsrecht erhalten, um sich langsam auf eine den Reedereien und den sonstigen Schiffahrttreibenden angepaßte Wettbewerbsstellung vorzubereiten. Die zunächst beabsichtigte Einführung des sog. Territorialitätsprinzips im grenzüberschreitenden Verkehr übergehe ich, weil die beabsichtigte Regelung dieser Frage im Gesetzentwurf nach dem neuesten Stande der Beratungen vorläufig zurückgestellt worden ist, bis zwischenzeitlich eingeleitete neue bilaterale Besprechungen zwischen der Bundesrepublik und den Niederlanden geführt worden sind.

Leider muß ich in diesem Zusammenhang ein soeben wieder neu aufgeworfenes Thema streifen, nämlich das der Sonderabmachungen. Sofern im Interesse der deutschen Nordseehäfen Sonderabmachungen zugunsten der Verkehrsträger Bahn und Straße im Verkehr zu und von den deutschen Seehäfen zugelassen werden und die gesamte Binnenschiffahrt gegenüber einem solchen verschärften Wettbewerb nicht abgeschirmt werden kann, darf es nicht verwundern, wenn auch die Binnenschiffahrt das gleiche Recht für sich verlangen würde. Allerdings sehe ich für diesen Fall größte Gefahren für die Aufrechterhaltung der Frachtenbildungs- und Frachtenkontrollgrundsätze des



**Im Gespräch: v. l. n. r. Verkehrsminister Leber, Ministerialdirigentin Dr. von Köppen, Präsident der ZK von Haeflén und Oberbürgermeister Dr. Reschke**

Binnenschiffsverkehrsgesetzes, vor allem in der neu konzipierten Form voraus. Denn die Sonderabmachungen würden diametral den Zielen gerade des Änderungsgesetzes im Rahmen des Leberplanes gegenüberstehen und nicht stabilisierend, sondern zerstörend wirken. Ganz gleich, wie man sich aus dieser durch die Zustimmung zu Sonderabmachungen im grenzüberschreitenden Straßenverkehr entstandenen Sackgasse herausfinden wird, möchte ich schon heute glauben, daß den Rufem im Streit, den deutschen Nordseehäfen, daraus kein Vorteil erwächst, weil logischerweise mit Gegenmaßnahmen zu rechnen ist, auf die sie nicht einwirken können. Der Leidtragende ist nur der Verkehr, allen voran der private Verkehrsträger, der die Zeche bezahlen muß. Kann denn noch von positiven Auswirkungen des Leberplanes gesprochen werden und kann ein Verkehrsminister diese Folgen zulassen? Ich frage mich aber vor allem, ob dann die Verabschiedung gewisser Teile des Gesetzes noch sinnvoll erscheint und ob auch, international gesehen, eine solche Situation im Hinblick auf die offensichtlichen Befriedigungsbemühungen noch vertreten werden könnte.

7. Überprüft man die noch möglichen Maßnahmen zur Verbesserung der Lage und zur Gesundung der deutschen Binnenschiffahrt, so drängt sich der Gedanke an den Satz auf: „Hilf Dir selbst, so hilft Dir Gott!“. Ich bin überzeugt, daß dies immer noch das beste Rezept ist und noch vielerlei Möglichkeiten vorhanden sind. Ich denke vor allem an all das, was man unter Rationalisierung versteht. Hier kann die Schiffahrt selbst noch manches tun. Die Problematik tarifähnlicher Frachten tritt hier nochmals zutage. Festfrachten und Tarife sind im Grunde irgendwie rationalisierungsfeindlich!

Dazu kann der Staat, ohne daß es ihn viel kostet, Erhebliches tun. Bei der Unterhaltung der Wasserstraßen und ihrer Einrichtungen sollten weniger Amtsschimmel traben als manchmal in der Vergangenheit. Die verantwortlichen Stellen müßten oftmals schneller auf die Vorschläge des Gewerbes und seiner Sachverständigen eingehen, ob es sich nun um die Aufstellung neuer Signale, die Ausnut-

zung moderner Nachrichtengeräte, die Einschränkung von Schifffahrtssperren usw. handelt. Es bedarf oftmals monate- oder gar jahrelanger Bemühungen, um zur Verbesserung des Binnenschifffahrtsweges und des Betriebes auf der Wasserstraße Vorschläge durchzubringen. Allerdings darf ich zu meiner besonderen Freude feststellen, daß die immer enger gewordene vertrauensvolle Zusammenarbeit, mit einer Reihe von Verwaltungsbeamten zusehends Früchte trägt.

Bezüglich des Baus oder Ausbaus von Wasserstraßen möchte ich folgendes erneut herausstellen: Die Rheinschifffahrt verlangt in erster Linie die Modernisierung des vorhandenen Wasserstraßennetzes, vor allem den Ausbau der Rheinstrecke und sieht in der Vertiefung der Strecke St. Goar — Mannheim um 40 cm und in der Anlage eines dritten Fahrweges im Binger-Loch-Bereich den absoluten Schwerpunkt. Sie hält es ferner für dringlich und wichtig, auch die untere Neckarstrecke alsbald ausbauen und auf der Strecke Mannheim-Heilbronn die gleiche Abladetiefe wie auf der Strecke Heilbronn-Plochingen zu ermöglichen, ferner die Vorhäfen zu verbessern und die Seitenkanäle auszubauen; dazu gehört auch ein entsprechender Ersatzteildienst an den Schleusen. Daneben hält sie den Ausbau des Rhein-Main-Donau-Kanals als einzigen Weg zur Donau für gerechtfertigt. Es darf aber nicht übersehen werden, daß auch hier die älteren Strecken einer baldigen Modernisierung bedürfen, besonders im Raum Offenbach—Aschaffenburg, zumal der untere Main die Hauptverkehrslast dieser Wasserstraße zu tragen hat, besonders wenn der Verkehr nach Eröffnung des Schifffahrtsweges bis Nürnberg sich nicht unwesentlich erhöht.

Weitere Rationalisierungserfolge können selbstverständlich erreicht werden durch höhere Umschlagsleistungen, durch die Normierung und Typisierung der Schiffe, durch Anpassung des Laderaums an die Erfordernisse des Auftraggebers, vor allem aber durch Konzentration der Leistung auf überbetrieblicher Ebene und andererseits durch sinnvolle Arbeitsteilung. Ich bestreite nicht, daß hier noch immer zu wenig geschehen ist. Aber alle Rationalisierungsmaßnahmen im betrieblichen Bereich erfordern erhebliche finanzielle Mittel und Belastungen. Neuinvestitionen waren aber infolge der schlechten Lage der Schifffahrt in den letzten Jahren nur in geringem Umfang möglich.

Im weiteren Sinne gehört zur Rationalisierung auch die Besatzungsregelung, wobei ich mit Befriedigung feststelle, daß jahrelange gemeinsame Beratungen zwischen Schifffahrt, Arbeitnehmern und Regierungsvertretern nunmehr durch Inkraftsetzung der neuen Besatzungsordnung auf dem Rhein ab 1. 10. 1968 zum Erfolg geführt haben. Wenn in allerletzter Zeit plötzlich neue Forderungen bezüglich der Beachtung von Ruhezeiten in Anpassung an die Verhältnisse im Straßenverkehr zur Debatte gestellt werden, müßte allerdings die Rheinschifffahrt auch die sonstige Angleichung der Vorschriften an den Straßenverkehr fordern, und zwar in der Richtung, daß zur sicheren Führung des Schiffes auf der Fahrt lediglich das reine Fahrpersonal, also der Schiffsführer, erforderlich ist und andere Hilfskräfte in Zukunft nicht mehr zur eigentlichen Schiffsbesatzung gehören. Wenn diese Frage einschließlich des Problems der Ruhezeiten — bisher behandelt in der Rheinzentralcommission, beim Internationalen Ar-

beitsamt in Genf und bei den jeweiligen Regierungen — nun auch in einem paritätischen Ausschuß der EWG-Kommission erörtert und neuen Regelungen unterworfen werden soll, so muß ich mich entschieden gegen diese Aufsplitterung und die völlig unnötige Behandlung solcher Probleme in den verschiedensten Gremien wenden. Ich kann mich — auch in meiner Eigenschaft als Präsident der IBU — daher nur für die Empfehlung aussprechen, die von der Rheinzentralcommission vor kurzem nach langen Jahren schwieriger Verhandlungen aller Beteiligten beschlossene Besatzungsordnung auf dem Rhein zur Grundlage einer für die gesamte Binnenschifffahrt im EWG-Bereich geltenden Besatzungsregelung im Binnenschiffsgüterverkehr zu machen.

Unstreitig gehören schließlich zur Rationalisierung im weitesten Sinne auch moderne Beförderungsmethoden, nicht zuletzt also der Verkehr mit Containern. Sicher sind die Erwartungen bezüglich dieses Verkehrs im Augenblick manchmal zu hochgeschraubt, andererseits ist aber mit der zunehmenden Verbreitung des Containers zu rechnen. Auch die Binnenschifffahrt wird regelmäßig am Containerverkehr beteiligt werden, wobei man über den Zeitpunkt noch streiten kann. Sie ist heute schon in der Lage, in jedem Hafen zu jeder Zeit jede Menge Container zu übernehmen. Voraussetzung sind natürlich, wie auch bei anderen Verkehrsträgern, die notwendigen Be- und Entladeeinrichtungen. Um so bedauerlicher ist es aber, daß auch auf diesem Gebiet der Bundesbahn staatliche Unterstützungen in erheblichem Umfang zuteil werden, die nach Ausmaß und Art in jeder Beziehung diskriminierend wirken. Eine Koordinierung der Standorte der Be- und Entladeeinrichtungen — vor allem dann, wenn sie mit Staatsgeldern subventioniert werden —, so daß alle Verkehrsträger sie benutzen können, ist in diesem Zusammenhang eine Mindestforderung.

Zusammenfassend möchte ich einige dringende Ersuchen und Stellungnahmen vortragen:

1. Eine wirksame, international geltende Kapazitätsregelung unter Ausschaltung allzu dirigistischer Elemente sollte unter Einbeziehung der Schweiz und zweckmäßigerweise unter verantwortlicher Einschaltung der Rheinzentralcommission so schnell wie möglich erlassen werden.
2. Die Abwrackaktionen in der Bundesrepublik und in den Niederlanden sollten baldigst in Kraft gesetzt und durchgeführt werden. Die anderen Staaten sollten prüfen, ob sie nicht ebenso verfahren können.
3. Neue Vorschriften über Frachtenbildung und -kontrolle im innerdeutschen Verkehr können sich hemmend und nachteilig für die ganze Rheinschifffahrt auswirken, wenn Sonderabmachungen im Bahn- und Straßenverkehr zu und von den Seehäfen eingeführt werden und die Binnenschifffahrt beeinflussen oder solche Sondervereinbarungen auch in der Binnenschifffahrt zugelassen werden müssen, weil die Binnenschifffahrt gegen den beschriebenen Wettbewerb der zwei anderen Verkehrsträger nicht abgeschirmt werden kann.
4. Im Interesse einer weiteren Rationalisierung muß die Zusammenarbeit Verwaltung — Gewerbe auf nationaler und internationaler Basis gefördert und verstärkt werden.

Wasserstraßenbauten oder -ausbauten sollen nur dann erfolgen, wenn sie nachweislich großen volkswirtschaftlichen Nutzen haben.

Besatzungsfragen wie auch sonstige Regelungen sollten in erster Linie und soweit wie möglich nach dem Muster der für den Rhein geltenden Vorschriften ausgerichtet werden. Das erspart jahrelange Verhandlungen und unliebsame Auseinandersetzungen.

Besondere Unterstützung sollten die Regierungen und die Kommissionen in Brüssel und Straßburg der Entwicklung des Containerverkehrs angedeihen lassen, jedenfalls in angemessenem Maße auch den Interessenten im Bereich der Binnenschifffahrt dann, wenn

überhaupt für diese Zwecke finanzielle Mittel zur Verfügung gestellt werden. Eine einseitige Unterstützung der Eisenbahn ist aus Diskriminierungsgründen abzulehnen.

Werden, so glaube ich, diese Wünsche erfüllt, so haben Sie und wir alle am ehesten Gewähr, daß die in der revidierten Rheinschiffahrtsakte vor genau 100 Jahren verankerten Grundsätze verwirklicht werden.

Ich schließe mit dem Wahlspruch unseres „Haus Rhein“ und in der Gewißheit, daß auch in der Zukunft die Prinzipien der Mannheimer Akte von 1868 noch Bedeutung haben und Richtschnur für unsere Nachfolger sein werden: Gute Fahrt „In Gottes Namen“.

Victor Bodson

Mitglied der Kommission der Europäischen Gemeinschaften

## Grundlagen für die Verwirklichung einer europäischen Verkehrspolitik

Der hundertste Jahrestag der Unterzeichnung der Mannheimer Akte ist ein historisches Ereignis, dessen Bedeutung weit über den Rahmen der Rheinschifffahrt hinausreicht. Er ist ein Ereignis, das alle diejenigen interessiert, denen am Gedeihen des europäischen Verkehrsweges und darüber hinaus am Wohlstand der europäischen Wirtschaft gelegen ist. Ich habe daher ohne Zögern dem Wunsch entsprochen, Ihrer hohen Versammlung einige Überlegungen zu der Mannheimer Akte und zur gemeinsamen Verkehrspolitik vorzutragen. Ich bin der Meinung, daß ich als das für Verkehrsfragen zuständige Mitglied der Kommission der Europäischen Gemeinschaften von dieser doppelten Sicht ausgehen muß.

Der Vertrag der Europäischen Gemeinschaften schreibt uns vor, eine Politik zu verwirklichen, die das Verkehrswesen der sechs Mitgliedsländer in einen gemeinsamen Rahmen bringt. Dabei ist die Kommission bemüht, die neuen Regelungen mit denjenigen anderer internationaler Vereinbarungen, die vielfach auf verschiedenartige geschichtliche Gegebenheiten gegründet sind, in Einklang zu bringen. Bei diesem Vorgehen muß sie sich jedoch vor allem auf die Erfordernisse der Gegenwart und der Zukunft ausrichten.

Während wir uns der geschichtlichen Vorgänge, die zu den Verträgen von Paris und Rom führten, durchaus bewußt sind, haben wir Mühe, uns in die Sicht unserer politischen Vorfahren zu versetzen, die vor hundert Jahren in Mannheim die revidierte Rheinschiffahrtsakte unterzeichnet haben.

Um meine späteren Schlußfolgerungen deutlicher zu machen, möchte ich mit Ihnen einen kurzen Streifzug durch die Geschichte machen. Ich muß dabei zwangsläufig um mehr als 100 Jahre zurückgehen, denn es gibt frühere Akte, auf die sich die Mannheimer Akte stützt. Natürlich werde ich dabei die geschichtlichen und rechtlichen Fragen

nicht vertiefen können — dies ginge über den Rahmen meiner Rede hinaus —, aber ich will jedenfalls versuchen, die meines Erachtens wichtigeren Linien herauszustellen. Wie sah also die Lage auf dem Rhein aus, bevor die damaligen Uferstaaten eine einheitliche Rechtsordnung schufen?

Im Mittelalter und noch weit in die Neuzeit hinein — man kann sagen bis zum Ende des 19. Jahrhunderts — betrachteten die zahlreichen Machthaber entlang dem Rhein den Strom vor allem als eine Quelle willkommener Einnahmen.

Zu den drückenden Abgaben kamen die unterschiedlichen Erhebungsmethoden, die oft beträchtliche Verzögerungen bei der Warenbeförderung verursachten. Einige Rheinstädte verfügten über Umschlags- und Stapelrechte. Die Schiffer waren nicht nur zur Umladung verpflichtet, sondern mußten ihre Waren auch einige Tage lang zum Verkauf anbieten. Die großen Schifffergilden waren Inhaber des Schifffahrtsmonopols. Die Konsequenzen für die weniger mächtigen Betriebe und für die Benutzer liegen auf der Hand.

Solche Beschränkungen waren mit den gegen Ende des 18. Jahrhunderts aufgekommenen liberalen Tendenzen nicht vereinbar. Die französische Revolution hat diesen Tendenzen Ausdruck verliehen. So erklärte der vorläufige Exekutivrat der französischen Konvention in einer Entschließung von 1792, daß „die Hindernisse, denen die Schifffahrt und der Handel bis dahin ausgesetzt worden seien, gegen die Grundsätze des Naturrechts verstießen“. Aus dieser allgemeinen Erklärung wurde das konkretere Prinzip entwickelt: Ströme müssen von den Hindernissen für die Schifffahrt befreit werden und allen Schiffen der Uferstaaten bis zur Mündung offenstehen.

Dieser Grundsatz hat alsbald auch Aufnahme in erste völkerrechtliche Verträge gefunden — so in den Vertrag zwischen Frankreich und der „batavischen Republik“ vom Jahr 1795 sowie in den Vertrag zwischen Frankreich und dem Markgrafen von Baden vom Jahr 1796.

Dieser Vortrag wurde in der Mitgliederversammlung des Vereins zur Wahrung der Rheinschiffahrtsinteressen am 17. Oktober in Mannheim im Rahmen der Feierlichkeiten anlässlich des 100jährigen Bestehens der Mannheimer Akte gehalten.



Eine politisch nicht uninteressante Episode begann für den Rhein mit dem sogenannten „Oktroi-Vertrag“ aus dem Jahr 1804. Die Vertragsschließenden waren auf der einen Seite Napoleon, auf der anderen Seite der letzte Kaiser des Heiligen römischen Reiches deutscher Nation, Franz II. Dieser Vertrag garantierte nicht etwa die Freiheit der Schifffahrt, sondern hatte vor allem die Einführung einer einheitlichen Schifffahrtsabgabe zum Ziel. Daneben wurde eine supranationale völlig zentralisierte Verwaltung eingesetzt.

Nach der Verbannung Napoleons auf Elba schlossen die Siegermächte am 30. Mai 1814 mit dem Bourbonen Ludwig XVIII. den Vertrag von Paris, in den nunmehr wieder liberale Gedanken Aufnahme fanden. So wurde auch die Freiheit der Schifffahrt für den gesamten Lauf des Rheins verkündet. Weiter wurde vorgesehen, daß die Ordnung der Rheinschifffahrt auf der nachfolgenden Friedenskonferenz beraten werden solle.

In Erfüllung dieses Auftrags haben die Teilnehmer am Wiener Kongreß im Jahre 1815 in der Schlußakte die Grundsätze der Schifffahrtsordnung für die internationalen Ströme festgelegt. Anlage 16 B der Schlußakte sagt ausdrücklich: „Die Schifffahrt ist auf dem ganzen Rheine, von dem Punkt an, von wo er schiffbar wird, bis da, wo er sich ins Meer ergießt, frei, und sie kann, in bezug auf den Handel, niemand untersagt werden . . .“. Die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt wurde geschaffen und mit der Ausarbeitung einer gemeinsamen Regelung betraut.

Meinungsverschiedenheiten zwischen den Rheinuferrstaaten ergaben sich aber aus der unterschiedlichen Auslegung der allgemeinen Prinzipien der Wiener Schlußakte. Deshalb wurden diese Prinzipien auch nie klar umrissen. Das ergibt sich aus den weitgehenden Vorbehalten in der Präambel der Mainzer Akte aus dem Jahr 1831, in der die Staaten u. a. erklärten: „So haben die Uferstaaten für angemessen erachtet, alle die, über allgemeine Grundsätze der Wiener Kongreßakte in bezug auf die Rheinschifffahrt erhobenen Streitfragen sowie die daraus abzuleitenden Folgerungen unberührt zu lassen und auf der Grundlage eines Gesamtbegriffs gegenseitig gemachter und angenommener Vorschläge, jedoch unter dem ausdrücklichen Vorbehalt, daß diese Verständigung den beiderseits behaupteten Rechten und Grundsätzen in keiner Art Eintrag tun solle . . .“. Unter den genannten Vorbehalten behielt die Mainzer Konvention die Schifffahrtsabgaben bei und unifizierte sie. Die Vorrechte der Schifffergilden sowie einiger Städte wurden aufgehoben und die Aufgaben der Zentralkommission näher bestimmt.

Die wirtschaftliche und technische Entwicklung mit dem beginnenden Wettbewerb der Eisenbahn sowie die schrittweise Herabsetzung der Abgaben machten eine allgemeine Revision der Mainzer Akte erforderlich.

Das Ergebnis dieser Revision war die Unterzeichnung der revidierten Mannheimer Konvention. Darin wurden die Schifffahrtsfreiheit und die freie Durchfahrt für die Schiffe aller Nationen von Basel bis zum offenen Meer wieder proklamiert. Manche Beschränkungen des freien Verkehrs der Schiffe aller Nationen bestanden jedoch auch jetzt noch weiter fort. Die Aufhebung der Schifffahrtsabgaben wurde aber vertraglich festgelegt.

Zum Abschluß dieses geschichtlichen Rückblicks muß ich noch den Versailler Vertrag aus dem Jahre 1919 erwähnen, der insbesondere die letzten Beschränkungen der Schifffahrtsfreiheit aufhob und die Zentralkommission beauftragte, die Mannheimer Akte zu revidieren. Die darauf-

hin eingeleiteten Arbeiten führten zum Entwurf der „Straßburger Akte“, die wegen Problemen des Seehafenwettbewerbs auf den sogenannten „modus vivendi“ reduziert wurde. Dieser politische Akt wurde jedoch, wie Sie wissen, von Deutschland und dann von allen anderen Unterzeichnerstaaten mit Ausnahme Großbritanniens und der Schweiz gekündigt, bevor er wirksam werden konnte.

So blieb die Konvention von Mannheim völlig unverändert. Die kürzlich in Kraft getretenen Änderungen aufgrund der sogenannten „kleinen Revision“ haben die Grundsätze, die uns hier interessieren, nicht berührt.

Worin besteht nun der Nutzen eines solchen geschichtlichen Rückblicks? Ich sehe ihn unter zwei Gesichtspunkten:

1. Es ist meiner Ansicht nach wesentlich, daß man bei der Interpretation des Begriffs der „Schifffahrtsfreiheit“ an diejenigen Hindernisse denkt, auf deren Beseitigung es den Urhebern der Rheinschifffahrtskonventionen wirklich ankam. Diese Hindernisse haben nichts gemein mit den marktregulierenden Eingriffen, die heute im Lichte der in den Rheinschifffahrtskonventionen verankerten Grundsätze diskutiert werden. Ich sage es noch deutlicher: Die Maßnahmen der Europäischen Gemeinschaften fügen sich in den Rahmen eines Gesamtkonzeptes zur Organisation des Verkehrsmarktes und damit auch zur Förderung der Rheinschifffahrt ein. Jede Auslegung des Begriffs der „Schifffahrtsfreiheit“, die diesen wesentlichen Aspekt außer acht ließe, wäre anfechtbar und bestimmt wirtschaftlich unangemessen.
2. Die Rheinkonventionen sind zu keinem Zeitpunkt als unveränderliche Akte verstanden worden. Die Änderungen, die sie erfahren haben, beweisen vielmehr, daß die Unterzeichnerstaaten stets eine ständige Anpassung an die wirtschaftlichen und politischen Bedingungen als notwendig erachteten. In Artikel 45 der Konvention von Mannheim wird die Zentralkommission ausdrücklich beauftragt, über Vorschläge der einzelnen Uferregierungen zur Förderung der Rheinschifffahrt zu beraten, und zwar insbesondere über die Anträge auf Abänderung oder Ergänzung dieses Vertrags und der gemeinsam erlassenen Verordnungen.

Wie ich schon erwähnt habe, hatte auch der Versailler Vertrag ausdrücklich eine Änderung der Mannheimer Akte vorgesehen, zu der es freilich nie gekommen ist.

Ich möchte zusammenfassen: Das Rechtsinstrument der Mannheimer Akte muß aus den historischen Gegebenheiten heraus verstanden und in diesem Zusammenhang interpretiert werden, aber im evolutiven Sinne. Ich bin überzeugt, daß wir so den Interessen der Rheinschifffahrt und ihrer Benutzer am besten dienen. Nur anhand einer solchen Auslegung können wir diesem Verkehrssektor die Stabilität und Prosperität verleihen, ohne die die „Freiheit der Schifffahrt“ ein leeres Postulat bliebe. Damit tun wir dem Prinzip keinen Abbruch. Wir stellen es lediglich — ohne damit den Willen der Urheber der Rheinschifffahrtskonventionen zu verfälschen — in die Gegebenheiten von heute und morgen hinein.

Was die Begriffe der Gleichbehandlung und der Einheitlichkeit der Regelung anbetrifft, so kennt die Kommission der Europäischen Gemeinschaften deren Bedeutung an. Sie wendet diese Begriffe laufend innerhalb jedes Verkehrsträgers, zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern und zwischen den Mitgliedstaaten an.

Bisher habe ich die Rheinschiffahrtskonventionen unter dem Gesichtspunkt der rechtlichen Grundsätze betrachtet, die sie enthalten. Es wäre interessant, auch die politische Entwicklung im Zusammenhang damit darzustellen. Ich muß mich hier jedoch auf einige kurze Bemerkungen beschränken.

Sie kennen die vielen Veränderungen, die in den letzten 100 Jahren eingetreten sind. An die Stelle der ehemaligen deutschen Fürstentümer ist jetzt die Bundesrepublik Deutschland gerückt. Die Schweiz, Großbritannien, Belgien und Italien, später sogar die Vereinigten Staaten von Amerika, sind in die Zentralkommission eingezogen. Die beiden letzteren Staaten haben sie jedoch wieder verlassen. In drei großen Kriegen sind sich Unterzeichnerstaaten der Mannheimer Akte feindlich gegenübergestanden. Die Mannheimer Akte hat diese Kriege überdauert. Nach dem zweiten Weltkrieg sind umfassende völkerrechtliche Gemeinschaften in Europa geschaffen worden. In der Montanunion und in der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft haben sich sechs europäische Staaten zusammengeschlossen. Die Mehrzahl dieser Staaten sind weiterhin Mitglieder der Rheinzentralcommission.

Welche Folgen ergeben sich daraus für die Instanzen, die mit dem Vollzug der Verträge von Paris und Rom beauftragt sind?

Zunächst zum Vertrag über die Schaffung der Gemeinschaft für Kohle und Stahl:

Der Montan-Vertrag sieht keine umfassende Verkehrspolitik vor. Aber er stellt bestimmte Regeln für den Verkehr auf, die das Funktionieren des gemeinsamen Mon-

tan-Marktes garantieren. Dabei handelt es sich insbesondere um das Verbot tariflicher Diskriminierungen, vor allem in Form von Ausnahmetarifen zugunsten bestimmter Montan-Unternehmen sowie um Bestimmungen über die Publizität von Frachten und Beförderungsbedingungen, die ein wesentliches Element des Einstandspreises der Montangüter darstellen.

Bei Anwendung des Vertrages von Paris auf die Beförderungen von Kohle und Stahl in der Rheinschiffahrt stellte sich zunächst das Problem, die Disparität zwischen reglementierten Schiffsfrachten im Binnenverkehr der Mitgliedstaaten und den freien Frachten im internationalen Verkehr zu beseitigen.

Das Ergebnis war das am 9. Juli 1957 geschlossene Abkommen betreffend Frachten und Beförderungsbedingungen im Verkehr mit Kohle und Stahl auf dem Rhein, bekannt als „Petersberger Abkommen“.

Im Rahmen dieser Arbeiten haben die Regierungen der Mitgliedstaaten der Europäischen Gemeinschaft für Kohle und Stahl grundsätzliche Vorbehalte hinsichtlich der Vereinbarkeit des Montan-Vertrages mit der Akte von Mannheim nicht gemacht. In der Präambel des „Petersberger Abkommens“ wurde nur festgestellt, daß eine Regelung der Frachtenbildungen durch die Regierungen im grenzüberschreitenden Verkehr für die unter die revidierte Rheinschiffahrtsakte fallenden Strecken nicht möglich ist. Im übrigen haben sie sich — dies ist eine Tradition seit der Mainzer Akte — die Auslegung bestimmter Prinzipien der Mannheimer Akte sowie ihres Anwendungsreiches vorbehalten.

Das „Petersberger Abkommen“ konnte aus wirtschaftlichen und technischen Gründen die Probleme der Disparität der Frachten und Beförderungsbedingungen auf dem Rhein nicht lösen.

Da das Abkommen nicht angewandt werden konnte, trat auch das Zusatzabkommen aus dem Jahre 1958 mit der Schweiz nicht in Kraft, das die Teilnahme dieses Drittlandes an dem „Petersberger Abkommen“ gewährleisten sollte.

Die Frage der Anwendung des Montan-Vertrages auf die Beförderung von Kohle und Stahl im Rheinverkehr wurde erneut untersucht unter dem Aspekt der Veröffentlichung der Frachten und Beförderungsbedingungen für Montan-Güter im Rahmen des Vollzugs des Artikels 70 Absatz 3 des Vertrages und der Empfehlung 1/16 der Hohen Behörde. Nach Auffassung der Kommission ist diese Empfehlung, die auf eine adäquate Frachtenpublizität für alle Transporte von Kohle und Stahl innerhalb der Gemeinschaft abzielt, vereinbar mit dem konventionellen Rheinsystem. Die gegenwärtigen Arbeiten für die Gewährleistung einer solchen angemessenen Veröffentlichung der Frachten und Beförderungsbedingungen im Verkehr mit Kohle und Stahl sollen daher fortgesetzt werden.

Nun zur Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft. Für die Europäische Wirtschaftsgemeinschaft stellt sich das Rheinproblem in einem größeren Rahmen. Die Rechtslage ist jedoch dank ausdrücklicher Bestimmungen klarer umrissen.

In den Artikeln 2 und 74 des Vertrages von Rom heißt es, daß die Ziele des Vertrages im Rahmen einer gemeinsamen Verkehrspolitik verfolgt werden.

Die Hauptziele dieser Politik sind

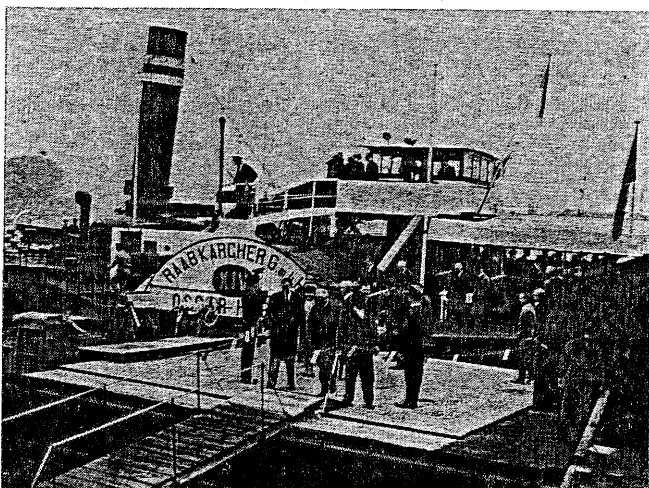
1. Schaffung des allgemeinen gemeinsamen Marktes,
2. Integration des Verkehrswesens auf Gemeinschaftsebene,
3. allgemeine Organisation des Verkehrsmarktes.

Eine Politik mit solch weitgesteckten Zielen kann an der Situation der Rheinschifffahrt nicht vorbeigehen.

Ich möchte vorweg eine Feststellung treffen:

Die beiden erstgenannten Ziele der gemeinsamen Verkehrspolitik — Verwirklichung des gemeinsamen Marktes und Integration des Verkehrswesens — lassen es nicht zu,

**Bei den Feierlichkeiten durfte der letzte Raddampfer auf dem Rhein, „Oscar Huber“, nicht fehlen.**



daß für das Rheinstromgebiet außerhalb und unabhängig von der gemeinsamen Verkehrspolitik eine Sonderregelung getroffen wird. Die gemeinsame Verkehrspolitik muß sich auf die drei Binnerverkehrsträger und auf alle vorhandenen Verkehrswege erstrecken.

Wollte man den Rhein künstlich von den anderen Wasserstraßen und den übrigen Verkehrswegen der Gemeinschaft trennen, so würden dadurch Verzerrungen entstehen, die die Verwirklichung einer umfassenden gemeinsamen Verkehrspolitik in Frage stellen könnten. Schließlich stellt der Rhein einen der wichtigsten Verkehrswege der Gemeinschaft dar, der aus dem Integrationsprozeß der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft nicht ausgeschlossen werden kann. Im übrigen erfordert die progressive Verflechtung der Wasserstraßen der Gemeinschaft eine einheitliche Behandlung der gesamten Binnenschifffahrt. Das schließt nicht aus, daß deren Anwendung je nach den Marktgegebenheiten differenziert werden kann. Die Vorschläge der Kommission zur Verwirklichung des dritten Zieles der gemeinsamen Verkehrspolitik — der allgemeinen Organisation des Verkehrsmarktes — sind von manchen Kreisen der Rheinschifffahrt sowie einem Mitgliedstaat und manchen Drittländern zurückhaltend aufgenommen worden.

Es handelt sich vor allem um die ersten Vorschläge aus dem Jahre 1963 über die Einführung eines Margentarifsystems für die drei Verkehrsträger und über die steuerliche Harmonisierung mit dem Ziel der Wegekostenanlastung.

Es wurde gesagt, die Anwendung solcher Bestimmungen auf die Rheinschifffahrt laufe bestimmten Grundsätzen der Mannheimer Akte zuwider. Man hat der Kommission geraten, ihre Projekte zuerst mit der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt oder zumindest mit den Drittländern zu verhandeln, die Mitglieder der Rheinzentralcommission sind. Nur wenn es gelinge, eine allgemein akzeptierte Lösung zu finden, sei deren Anwendung auf die Rheinschifffahrt berechtigt.

Daraufhin hat die Kommission ihre Haltung zunächst einmal unter rechtlichem und wirtschaftlichem Gesichtspunkt präzisiert. Sie hat ihre Überlegungen vor allem in dem Memorandum von 1964 über die Anwendung des EWG-Vertrages auf die Rheinschifffahrt zusammengefaßt.

Ich möchte Ihnen die wichtigsten Argumente und Schlußfolgerungen des Memorandums kurz in Erinnerung rufen. Sein rechtlicher Ausgangspunkt ist Artikel 234 des Vertrages von Rom. Danach werden die Rechte und Pflichten aus Übereinkünften, die vor Inkrafttreten dieses Vertrages zwischen einem oder mehreren Mitgliedstaaten einerseits und einem oder mehreren Drittländern andererseits geschlossen wurden, durch diesen Vertrag nicht berührt.

In Absatz 2 dieses Artikels heißt es, daß, soweit diese Übereinkünfte mit diesem Vertrag nicht vereinbar sind, der oder die betreffenden Mitgliedsstaaten alle geeigneten Mittel anwenden, um die festgestellten Unvereinbarkeiten zu beheben.

Diese beiden Grundsätze wurden am 27. Februar 1962 durch den Gerichtshof der Europäischen Gemeinschaften ausgelegt, und zwar in einer Rechtssache, in der sich die EWG-Kommission und die italienische Regierung gegenüberstanden. Streitpunkt war die Frage der Anwendbarkeit der Bestimmungen des Allgemeinen Zoll- und Handelsabkommens vom 23. Mai 1956 (GATT) gegenüber den Bestimmungen des Vertrages zur

Gründung der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft. Aus Schlußfolgerungen des Generalanwalts in dieser Rechtssache geht folgendes hervor: Wenn die Unvereinbarkeit zwischen der späteren und der früheren Regelung ein Recht eines Mitgliedstaates aus einer früheren Übereinkunft betrifft, besteht das „geeignete Mittel“ ganz einfach darin, daß der betreffende Mitgliedstaat auf die Ausübung dieses Rechtes verzichtet. Betrifft die Unvereinbarkeit hingegen das Recht eines dritten Landes oder die Verpflichtung eines Mitgliedstaates gegenüber einem Drittland, so sind die notwendigen Verfahren anzuwenden, um dieser Unvereinbarkeit ein Ende zu setzen.

Der Gerichtshof hat entschieden, daß es Artikel 234 des Vertrages den Mitgliedstaaten nicht gestattet, untereinander die Rechte und Pflichten aus früher geschlossenen Übereinkünften geltend zu machen, um sich ihren Vertragspflichten zu entziehen. Der Artikel beschränkt sich darauf, die Rechte dritter Länder aus früheren Übereinkünften zu gewährleisten.

Im übrigen ist die Kommission bei ihrer Prüfung, die ich vorher erwähnte, zu folgenden Ergebnissen gelangt:

1. die Bestimmungen des Vertrages vom Rom gelten für den gesamten Binnenverkehr innerhalb der Gemeinschaft, d. h. auch für die Rheinschifffahrt.
2. Die Freiheit der Schifffahrt bedeutet nicht, daß es versagt sei, das normale Spiel des Wettbewerbs auf den Verkehrsmärkten durch Intervention vor Störungen zu schützen.  
Diese Schlußfolgerung ergibt sich aus einer Auslegung der Mannheimer Akte und aus dem Argument, daß die Staaten im Jahre 1868 nicht die Absicht haben konnten, auf die Ausübung ihrer Souveränität in einer Form zu verzichten, die im 19. Jahrhundert noch unbekannt war. Gemeint sind damit die modernen Formen wirtschaftsregulierender Maßnahmen.
3. Die für Kanäle im Rheingebiet zulässigen Abgaben können auch für die Schifffahrt auf dem Rhein erhoben werden. Der Ausbau des Stroms rechtfertigt es, den Rhein einer künstlichen Wasserstraße gleichzustellen, für die die Erhebung von Wegebeneutzungsabgaben durch die Mannheimer Akte nicht verboten ist.
4. Was die Verpflichtung der Mitgliedstaaten aus der Mannheimer Akte gegenüber dritten Ländern, insbesondere der Schweiz, betrifft, so kann die Gemeinschaft mit diesen Ländern in Verhandlungen eintreten, um den Anwendungsbereich der Gemeinschaftsbestimmungen gegebenenfalls zu erweitern.

Gestatten Sie mir nunmehr, einen Blick auf die für die Rheinschifffahrt wichtigsten Vorschläge der Kommission zu werfen.

Was die Tarifvorschläge anbetrifft, so ist Ihnen die Entwicklung wohl bekannt.

Da der Rat sich nicht über den ursprünglichen Vorschlag der Kommission einigen konnte, hat er in seiner Übereinkunft vom 22. Juni 1965 an dessen Stelle die Einführung eines gemischten Systems von obligatorischen und Referenztarifen vorgesehen. In der Binnenschifffahrt und damit auch der Rheinschifffahrt würde also im wesentlichen ein Referenztarifsystem angewandt. Dieses System verbindet die Vorteile einer fast freien Preisbildung mit gewissen Sicherheiten gegen den ruinösen Wettbewerb und die Ausnutzung marktbeherrschender Stellungen.

Die Kommission hat daraufhin ihren ursprünglichen Vorschlag abgeändert. Sie ist dabei der in der Übereinkunft des Rates vorgezeichneten Linie gefolgt. Sie hat sie nur geringfügig ergänzt, um eine ausreichende Markttransparenz zu garantieren und mißbräuchliche Praktiken zu verhindern.

Der Rat hat sich aber auch über den abgeänderten Vorschlag nicht einigen können.

Auf seiner Sitzung vom 20. Oktober 1966 hat er daraufhin den Nachdruck auf die Kapazitätsregelung gelegt. Er hat die Kommission aufgefordert, ihm kurzfristig entsprechende Vorschläge vorzulegen.

Schon zuvor hatte sich die Kommission zu einer von der Rheinzentralkommission angeregten Aktion geäußert, mit der ebenfalls eine Kapazitätsregelung angestrebt wurde. Ich meine den UIR-Plan, der aus dem Satzungsentwurf für eine obligatorische Verbandskörperschaft und dem Vorentwurf eines Übereinkommens zwischen den Partnerstaaten der Mannheimer Akte besteht. Dieser Plan stellte das Ergebnis langjähriger Untersuchungen dar; er ist Ihnen bekannt.

Die Kommission hat eine Reihe von Einwänden gegen diesen Plan erhoben:

- Die Kommission kann es nicht zulassen, daß die Mitgliedstaaten untereinander außerhalb der Gemeinschaft Maßnahmen vereinbaren, die unter die gemeinsame Verkehrspolitik fallen. Demnach können sie nur in dem im EWG-Vertrag vorgesehenen institutionellen Rahmen beschlossen werden.
- Die Kommission hat festgestellt, daß die Durchführung des UIR-Planes zu Verzerrungen zwischen der Rheinschifffahrt und der Binnenschifffahrt in den übrigen Stromgebieten sowie den anderen Verkehrsträgern führen würde. Sie hat ferner Bedenken gegen die Zulässigkeit und die Wirksamkeit einiger im UIR-Plan vorgesehenen Maßnahmen geäußert.

Gegen diese Stellungnahmen der Kommission wurden weder vom Wirtschafts- und Sozialausschuß noch vom Europäischen Parlament Einwendungen erhoben. Vielmehr wurde einstimmig anerkannt, daß das Problem des Zugangs zum Markt für alle Schifffahrtswege im Rahmen der gemeinsamen Verkehrspolitik gelöst werden müsse.

Hierfür hat die Kommission mit der Vorlage ihres Vorschlags über den Zugang zum Markt im Binnenschiffgüterverkehr vom 23. November 1967 die Voraussetzungen geschaffen.

Die Beurteilung der Lage der Binnenschifffahrt, von der dieser Vorschlag ausgeht, entspricht in vielen Punkten den von der Wirtschaftskonferenz der Rheinschifffahrt erstellten Analysen.

Auch der Beratende Verkehrsausschuß der Kommission erstellte eine umfassende Untersuchung über die Lage im Binnenschiffsverkehr und die geeignetsten Mittel zur Wiederherstellung des Gleichgewichts auf diesem Markt. In dieser Analyse wurde die frühere Beurteilung des UIR-Planes durch die Kommission bestätigt.

Der Vorschlag der Kommission vom 23. November 1967 scheint in allen Kreisen der Binnenschifffahrt ein verständliches Interesse gefunden zu haben. Die Erörterungen im Wirtschafts- und Sozialausschuß sowie im Europäischen Parlament haben es der Kommission ermöglicht, die von ihr eingeschlagene Linie zu präzisieren. Weitere Aussprachen werden demnächst im Ausschuß der Ständigen Vertreter stattfinden.

Ich glaube sagen zu können, daß die von der Kommission vorgeschlagenen Maßnahmen insgesamt positiv aufgenommen worden sind.

Das gilt zunächst für den Vorschlag einer einheitlichen Regelung auf Gemeinschaftsebene für die gesamte Binnenschifffahrt. Die Anwendungsmodalitäten können jedoch je nach der Wirtschaftslage auf den Teilmärkten differenziert werden. In der Frage der Abgrenzung der Stromgebiete ist der Wirtschafts- und Sozialausschuß nicht der gleichen Meinung wie die Kommission, während das Europäische Parlament ihr zustimmt. Über die verschiedenen sonstigen Maßnahmen, insbesondere zur Regelung des Zugangs zum Beruf und zur Kapazitätskontrolle, dürfte eine weitgehende Einigung möglich sein.

Der Anwendungsbereich der Verordnung soll nach dem Vorschlag der Kommission nicht territorial aufgrund der Benutzung der Wasserwege der Gemeinschaft festgelegt werden. Ausschlaggebend ist die gewerbliche Tätigkeit der Verkehrsunternehmen, die eine Niederlassung auf dem Gebiet der Gemeinschaft haben.

Das Gewerbe wird an der Durchführung der Bestimmungen sehr eng beteiligt werden.

Ich darf bemerken, daß die Kommission vor der Ausarbeitung ihres Vorschlages auf technischer Ebene Kontakte mit einer Delegation der Rheinzentral-Kommission hatte, in der auch Drittländer vertreten waren. Dabei wurden bestimmte Wirtschaftsprobleme im Zusammenhang mit den Bestimmungen geprüft. Sobald die Regelung vom Rat angenommen ist, könnte der Anwendungsbereich nach Verhandlungen mit den interessierten Drittländern eventuell erweitert werden. Ich werde Ihnen später im Zusammenhang mit den Wettbewerbsregeln zeigen, welchen Weg der Rat für die Erweiterung von Gemeinschaftsverordnungen auf die an der Mannheimer Akte beteiligten Drittländer vorgezeichnet hat.

Im Dezember 1967, also kurz nach der Vorlage des Vorschlages über den Zugang zum Markt in der Binnenschifffahrt, hat eine überaus wichtige Ratstagung stattgefunden. Die gemeinsame Verkehrspolitik erhielt durch sie einen neuen Impuls. Die bevorstehende Vollendung der Zollunion hatte den Rat die Dringlichkeit einer Aktion im Verkehrswesen erkennen lassen. Darüber hinaus wurde die Einigung dadurch erleichtert, daß das Programm auf Maßnahmen reduziert worden war, die besonders dringlich und dazu politisch durchführbar erschienen.

Eine rasche Aktion der Gemeinschaft erwies sich auch deshalb als notwendig, weil verschiedene Mitgliedstaaten nationale Maßnahmen zur Lösung der vordringlichen Probleme vorbereiten. Das verkehrspolitische Programm der deutschen Regierung ist ein Beispiel dafür.

Wie Sie wissen, umfaßt dieses Programm auch ein wichtiges Kapitel „Binnenschifffahrt“. In ihrer Empfehlung im Rahmen des Konsultationsverfahrens hat die Kommission die geplanten Strukturmaßnahmen im Grundsatz befürwortet. Hingegen hat sie die deutsche Regierung aufgefordert, auf die Tarifmaßnahmen zu verzichten, die im Gegensatz zur Orientierung der gemeinsamen Verkehrspolitik stehen. Wenn ich recht unterrichtet bin, erwägt die Bundesregierung, der Kommissionsempfehlung im Bereich des internationalen Verkehrs Rechnung zu tragen.

Wie viel anders wäre die Lage gewesen, wenn es statt eines Grundsatzbeschlusses des Rats bereits gemeinschaftliche Tarifvorschriften gegeben hätte!

Auf seiner letzten Sitzung vom 18. und 19. Juli 1968 hat der Rat nun solche Vorschriften erlassen, allerdings zunächst nur für einen Teil des Straßenverkehrs.

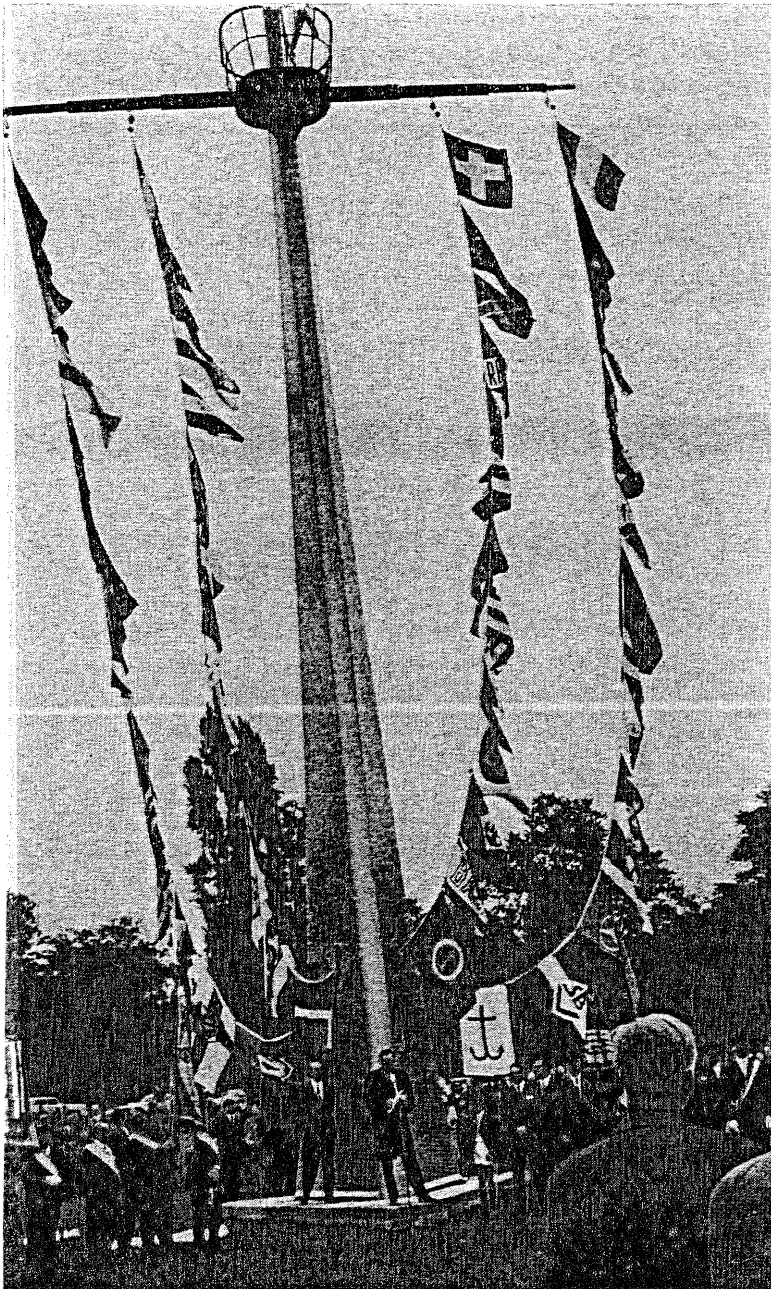
Auch die meisten übrigen Vorschriften, die am 19. Juli erlassen wurden, betreffen diesen Verkehrsträger. Wir glauben, daß diese Priorität gerechtfertigt ist, wenn man die Bedeutung des Straßenverkehrs und die besondere Dringlichkeit der sozialen und steuerlichen Harmonisierung im Kraftverkehr in Betracht zieht.

Eine der vom Rat auf seiner Sitzung am 18. und 19. Juli 1968 erlassenen Vorschriften berührt aber auch die Binnenschifffahrt unmittelbar: die Verordnung über die Anwendung von Wettbewerbsregeln im Eisenbahn-, Straßen- und Binnenschiffsverkehr.

Die legitimen Interessen der Binnenschifffahrt sind dabei berücksichtigt worden. So sind u. a. Gemeinschaften kleiner und mittlerer Binnenschiffsunternehmen vom Verbot der Absprachen ausgenommen. Auch Vereinbarungen, die zur Vermeidung gewisser strukturbedingter Marktstörungen abgeschlossen werden, sind nicht verboten.

Vor allem eine Bestimmung dieser Verordnung verdient besondere Erwähnung. Nach Artikel 31 nimmt der Rat auf Vorschlag der Kommission an dieser Verordnung in ihrer Gesamtheit die Änderungen vor, die unter Berücksichtigung der Verpflichtungen aus der revidierten Rheinschiffahrtsakte erforderlich werden könnten. Dies soll binnen sechs Monaten nach Abschluß der Erörterungen, die mit den dritten Unterzeichnerstaaten der revidierten Rheinschiffahrtsakte stattfinden, geschehen.





**Während der Feierlichkeiten in Mannheim wurde auch ein neuer Schiffermast eingeweiht.**

Zum ersten Male hat also der Rat der Europäischen Gemeinschaften offiziell zur Anwendung der revidierten Rheinschiffahrtsakte Stellung genommen.

An dieser Stellungnahme erscheint mir zweierlei wichtig:

- Der Rat verkennt nicht die Verpflichtungen aus der Mannheimer Akte gegenüber dritten Ländern.
- Er sieht jedoch kein Hindernis, vor dem Abschluß von Abkommen mit Drittländern Gemeinschaftsvorschriften

in Kraft zu setzen, die auf dem Teil des Rheins angewandt werden, der in der Gemeinschaft gelegen ist.

Man darf annehmen, daß der Weg zur Annahme des Vorschlags über den Zugang zum Binnenschiffmarkt durch diese Lösung einfacher geworden ist. Die rasche Annahme dieses Vorschlags erscheint um so dringlicher, als die Binnenschifffahrt mit großen Schwierigkeiten zu kämpfen hat. Mehrere Regierungen haben Maßnahmen gegen den strukturellen Kapazitätsüberhang ins Auge gefaßt und zum Teil schon in Kraft gesetzt. Die Kommission wünscht, daß solche Maßnahmen zur Gesundung des Marktes rasch getroffen werden. Aus diesem Grund hat die Kommission Ende Juli eine Empfehlung an die Mitgliedstaaten gerichtet, in der die gemeinsamen Kriterien und Grundsätze für ein einheitliches Vorgehen umrissen werden. Sie ist der Auffassung, daß die Mitgliedstaaten unter den gegebenen Umständen auch Beihilfen gewähren sollten.

Wenn ich erst jetzt — nach Darlegung der Maßnahmen unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten — auf die sozialen Aspekte der gemeinsamen Verkehrspolitik in der Binnenschifffahrt zu sprechen komme, so glauben Sie bitte nicht, daß ich die sozialen Maßnahmen für zweitrangig halte, ganz im Gegenteil!

Die Kommission ist entschlossen, auch in der Binnenschifffahrt, die durch die große Anzahl von Familienunternehmen gekennzeichnet ist, den Lebensstandard nicht nur zu erhalten, sondern allgemein zu heben.

Sie hat bereits in ihrem Vorschlag für eine Verordnung über den Zugang zum Markt besondere Maßnahmen für die durch Stilllegung und Abwrackung betroffenen Arbeitnehmer vorgesehen. Soziale Maßnahmen finden sich auch in der Empfehlung über die Abwrackung.

Die Kommission weiß aber auch sehr wohl, wie dringlich darüber hinaus die soziale Harmonisierung auf dem Wege des Fortschritts für diesen Verkehrsträger ist.

Sie hat zunächst eine Studie über die Arbeitsbedingungen in der Binnenschifffahrt erstellt; eine erste Verordnung ist in Vorbereitung. Diese wird von der Kommission mit dem Paritätischen Ausschuß erörtert werden, dem die Vertreter der Arbeitgeber und der Arbeitnehmer in der Binnenschifffahrt angehören.

Ich hoffe, daß es mir gelungen ist, Ihnen deutlich zu machen, daß der Grundsatz der Freiheit der Schifffahrt keineswegs im Gegensatz zur Verkehrspolitik der Europäischen Gemeinschaften steht.

Dieser Grundsatz kann vielmehr sogar als ein gemeinsamer Nenner dienen, wenn sich die Gemeinschaft eines Tages auf andere europäische Staaten ausdehnt. In einem erweiterten Europa hätten u. a. auch die dritten Unterzeichnerstaaten der Mannheimer Akte ihren legitimen Platz. Könnte dieses Europa noch von unserer Generation verwirklicht werden, so wäre das die größte Belohnung für alle, die sich um eine Annäherung unserer Völker und ihrer Institutionen bemühen. Die Hundertjahrfeier der Mannheimer Akte sollte uns darin bestärken, das Werk eines geeinten Europas fortzuführen und zu vollenden.