



Altrhein-Info Nr. 4/2017

Entschlammung Altrhein-km 2,6 – 4,7

Schwerpunktthemen in der heutigen Ausgabe:

Freie Fahrt auf dem Rhein

ALA beschäftigt sich mit der Geschichte der Mannheimer Akte



Die Arbeitsgemeinschaft Lampertheimer Altrhein (ALA), bestehend aus dem Fährverein Nibelungenland e.V. und dem Wirtschafts- und Verkehrsverein e.V., Lampertheim, beschäftigt sich ja seit gut einem Jahr mit der rechtlichen Seite der Entschlammung des Lampertheimer Altrhein. Eine der juristischen Möglichkeiten, die Entschlammung voran zu treiben, ist die Beschwerde bei der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR). Eine solche Beschwerde wurde von der ALA an die ZKR eingereicht. Die Beschwerde wird am 21. März 2017 in Straßburg verhandelt. Grund genug für die ALA, sich mit der ZKR und der Mannheimer Akte von 1868, dem „Grundgesetz für den Rhein“, auch geschichtlich zu befassen.

Mit ihrer über 200-jährigen Geschichte ist die ZKR eine der wohl ältesten völkerrechtlichen Organisation der Welt. Dieses „Grundgesetz für den Rhein“ garantiert die freie Fahrt auf dem Rhein und wird seit 1815 durch die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR) garantiert. Die Grundsätze sind seit 1868 in der Mannheimer Akte verbrieft.

Die Entstehung

Im Mittelalter wurden die Schiffer, nicht nur am Rhein, in der hiesigen Region auch an Neckar und Main, durch Städte und Fürsten regelrecht ausgenommen. In Köln und Mainz und anderen Städten am Rhein galt das Stapelrecht. Dies bedeutete, daß alle durchziehenden Händler und die auf dem Rhein vorbeifahrende Schiffe ab 1259 verpflichtet waren, ihre Waren auszuladen und auf dem sogenannten Stapelplatz drei Tage lang den Bürgern der Stadt zum Kauf anzubieten. Damit wurden Güter, die sonst frei an der Stadt vorbei transportiert worden wären, für die lokale Wirtschaft zugänglich. Für die Schiffer war das zusätzliche Ent- und Beladen der Schiffe dagegen mühselig. Und nicht zuletzt konnte man auf den Waren der Schiffs- und Kaufleute auch gleich Steuern erheben.

Hinzu kamen die Zölle, die all die Kleinstaaten als Rheinanlieger für die Transporte auf der Wasserstrasse erhoben und die den Warenverkehr erheblich verteuerten. Ein geflügeltes Wort von damals lautete: „Mehr Zölle sind am Rhein als Meilen“. Von Speyer und Worms ist bekannt, daß die lokalen Herrscher (Fürsten, Bischöfe) ihre Zollsätze geheim hielten, was der Willkür und der Korruption Vorschub leistete. Ein US-amerikanischer Ökonom stellte fest, dass im 18. Jahrhundert die Zölle allein zwischen Bingen und Koblenz den Wert der transportierten Ware um rund 30 Prozent verteuerte. Die Schiffer und Flößer ihrerseits gingen dazu über, Waren zu schmuggeln. Bei Flößern z.B. wurden Schmuggelwaren unter die Baumstämme gepackt oder wertvolles Holz, wie z.B. Eichenholz in die Mitte der Flöße unter den Wasserspiegel gebunden.

Wiener Kongress/Neugestaltung Europas

Bereits im Westfälischen Frieden von 1648, nach dem 30-jährigen Krieg, wurde bereits über die Freigabe der Schifffahrt diskutiert. Dies lies sich jedoch, speziell durch die in Deutschland vorherrschende Kleinstaaterei, nicht durchsetzen. Erst im Pariser Frieden von 1814, nach dem Sturz des Kaisers Napoleon I, konnte sich diese Idee durchsetzen. Verhandlung- und Vertragspartner waren damals der französische König Louis XVIII einerseits und Österreich, Preussen, Russland, Grossbritannien, Spanien, Portugal, Schweden und Norwegen andererseits.

Dieser Vertrag enthielt erstmals eine wichtige Bestimmung. Die Schifffahrt auf dem Rhein bis ans Meer wurde für frei erklärt. Bestätigt wurde dies dann durch den Wiener Kongress von 1815, bei dem beschlossen wurde, die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR) zu gründen. Diese sollte die Regeln ausarbeiten, die für den Verkehr auf dem Rhein gelten.



Die ZKR trat 1816 in Mainz erstmals zusammen. Die Diskussion mündete 1831 in das Regelwerk der „Mainzer Akte“. Diese wurde 1868 als „Revidierte Rheinschiffahrtsakte“ in Mannheim durch Baden, Bayern, Frankreich, Hessen, Preussen und die Niederlande unterzeichnet. Die heutigen Mitglieder der ZKR sind Deutschland, Frankreich, die Schweiz, die Niederlande und Belgien, wobei Belgien nicht direkt am Rhein liegt, aber durch die Maas engstens mit der Schifffahrt im Rheindelta verbunden ist.

Die „Mannheimer Akte“ gilt in den Grundsätzen bis heute. Die Kernaussagen lauten:

- Die Schifffahrt ist frei.
- Es dürfen keine Schifffahrtsabgaben erhoben werden.
- Auch müssen alle Schiffer und Flotten gleich behandelt werden.
- Anliegerstaaten sind verpflichtet, den Rhein instand zu halten.
- Es gilt eine vereinfachte Zollabfertigung.

Die Schiffssicherheits- und -Verkehrsvorschriften wurden vereinheitlicht und eine eigene Gerichtsbarkeit (Rheingerichte) für Schifffahrtsangelegenheiten eingerichtet. Für den Lampertheimer Altrhein ist das zuständige Rheingericht in Mainz. Die Kommission zur Überwachung dieser Grundsätze ist bis heute die ZRK, die seit 1920 ihren Sitz in Strassburg hat.

Welcher Einfluß von der Mannheimer Akte ausgeht,, läßt sich an zwei Beispielen aus neuerer Zeit demonstrieren:

1. Maut für die Schifffahrt

In 2012 war der ZKR bekannt gewordenen, daß im Deutschen Bundesverkehrsministerium Überlegungen durchgeführt wurden, den Unterhalt der Wasserstrasse durch Nutzungsgebühren zu finanzieren. Dieses Ansinnen scheiterte schon im Ansatz. Mit einer Beschwerde und unter Berufung auf die „Mannheimer Akte“ wurden diese Überlegungen auf Betreiben der Schweiz nicht weiter verfolgt.

2. Streik der Schleusenwärter

Selbst arbeitsrechtliche Konflikte müssen hinter dem völkerrechtlichen Status des Rheins als internationales Gewässer zurücktreten. Als 2013 in ganz Deutschland die Schleusenwärter gegen die Reform der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung streikten, dauerte die Blockade auf dem Rhein nur wenige Stunden. Die ZKR intervenierte mit Verweis auf die Mannheimer Akte, welche die unterzeichnenden Staaten dazu verpflichtet, Behinderungen der Schifffahrt zu vermeiden und zu beheben. Den gleichen Erfolg hatte die ZKR auch 1995 bei Schleusenstreiks in Frankreich.

An der ZKR kommt also selbst die nationale Politik nicht vorbei. Auch die EU-Kommission tut sich schwer, die „Mannheimer Akte“ auszuhebeln“. Dies wurde auch in Brüssel erkannt. Entsprechend vereinbarte die Europäischen Kommission für Mobilität und Verkehr 2013, die Zusammenarbeit mit der ZKR zu stärken. Das gemeinsame Ziel sei das optimale Funktionieren der Binnenschifffahrt nach den Regeln der „Mannheimer Akte“. Die ZKR machte klar: „Wichtig ist, dass die Mannheimer Akte ihre Geltung behält.“

Für Rückfragen stehen wir selbstverständlich gerne zur Verfügung

gez.
Werner Reuters
Fährverein
(2. Vorsitzender)

gez.
Otto Edinger
Wirtschafts- und Verkehrsverein
(1. Vorsitzender)