

Zeitschrift: ASMZ : Sicherheit Schweiz : Allgemeine schweizerische Militärzeitschrift
Herausgeber: Schweizerische Offiziersgesellschaft
Band: 187 (2021)
Heft: 7

Artikel: Die sicherheitspolitische Bedeutung der Binnengewässer
Autor: Zarrouk, Ilya
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-976236>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 11.01.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Die sicherheitspolitische Bedeutung der Binnengewässer

Die Erste Grosse Koalition 2005 bis 2009 schrieb die elementare strategische Bedeutung des maritimen Wirtschaftsfaktors fort. So stand im Koalitionsvertrag zwischen CDU/CSU und SPD: Dass der maritime Komplex «ein wesentlicher Garant für die Wettbewerbsfähigkeit Deutschlands» sei. Dieser Verbund der seepolitischen Stärkung lief ab 2005 unter dem Stichwort «LeaderSHIP Deutschland» und zeigt wiederum generell die Bedeutung der maritimen Handels- und Sicherheitspolitik.

Ilya Zarrouk

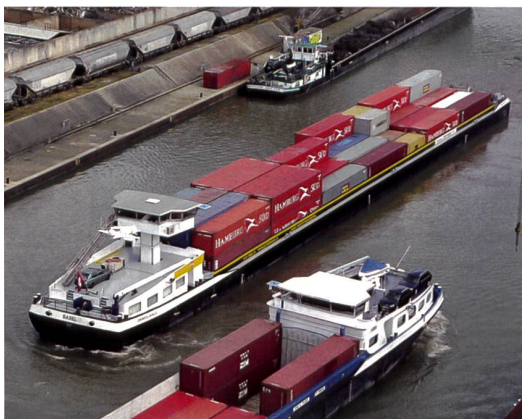
So wurde anders wie zu Zeiten der rot-grünen Regierung der Fokus der Verlegung der logistischen Kapazitäten auf die Gewässerlinien gelegt und zwar hauptsächlich auch auf die Binnenschifffahrt. Wo die umweltpolitischen Determinanten zwischen 1998 bis 2005 zwar verbal kommuniziert wurden, so gelang es dieser Regierung nicht, den Güterverkehr wesentlich zu verlagern, aber mit der Grossen Koalition ab 2005 ging man nun andere Wege. So wurden alleine im Haushalt 2009 850 Mio. EUR für die grossen Flüsse und Kanäle bereitgestellt. Dieses Programm wurde nicht nur national gedeckt, sondern auch von EU-Seite aus und

tion in die Hafeninfrastruktur und die Anbindung ins Hinterland, welche quasi die Schleuse des internationalen Seeverkehrs darstellt. Dies wird auch durch folgenden Satz der Bundesregierung 2009 mehr als verdeutlicht: «Wir wollen einen besonderen Schwerpunkt auf die Investitionen für die Hafenanbindungen legen.» Der Investitionsrahmenplan der CDU-geführten Bundesregierung hob dies auch zwischen 2006 und 2010 und mit dem Konjunkturprogramm 2008/09 hervor. Knapp ein Fünftel der Infrastrukturprojekte floss in die wichtigen Seewegeverbindungen im Binnenland und in die grossen Häfen. Weitere sechs Milliarden EUR flossen in die Bundeswasserstrassen. Hinzu kam, dass die Bundesländer weitere vier Milliarden EUR investierten und die Privatwirtschaft im Hafensegment weitere drei Milliarden EUR in den Ausbau der Hafenterminals steckte. Dies wurde noch zusätzlich durch das «Nationale Hafenkonzept» untermauert.

Die Binnenschifffahrt auf Grundlage der Mannheimer Akte

«Da die Rheinschifffahrts-Ordnung vom 31. März 1831 im Laufe der Zeit zahlreiche Abänderungen und Ergänzungen erlitten hat, und da ein Teil der in derselben getroffenen Festsetzungen den gegenwärtigen Verhältnissen der Rheinschifffahrt nicht mehr entspricht, so sind die Regierungen von Baden, Bayern, Frankreich, Hessen, den Niederlanden und Preussen übereingekommen, den gedachten Vertrag, unter Aufrechterhaltung des Prinzips der Freiheit der Rheinschifffahrt in Bezug auf den Handel, einer Revision zu unterwerfen ...» So beginnt die Mannheimer Akte vor über 150 Jahren, und untermauert damit die Freiheit der Seewege

und des Handels. Dabei ist nicht zu missachten, dass die Mannheimer Rheinschifffahrtsakte nicht nur zur Weiterentwicklung der Rheinschifffahrt beigetragen hat, sondern insgesamt zur Binnenschifffahrt in Europa und damit auch zur industriellen Arrondierung der sogenannten Rhein-anliegerstaaten. Die Binnenschifffahrt und hier insbesondere auf dem Rhein hat sich immer den sozioökonomischen und gesellschaftlichen Transformationen angepasst. Hieraus entwickelte sich erst eine Innovation auf verkehrsrechtlicher Basis. Die Faktoren der Mannheimer Akte sind dabei bis heute von tragender Bedeutung: Neben der Schifffahrtsfreiheit gelten die Gleichbehandlung der Schiffe aller Nationen, Freistellung von Gebühren und Abgaben, Abbau von verwaltungsmässigen Hindernissen für die Freiheit zur See, Instandhaltung der Seewege und Förderung einer umweltfreundlichen nachhaltigen Binnenschifffahrt als tragende Säulen der Binnenschifffahrt. Als Sicherheitsinstitution der Mannheimer Akte hat sich die Zentralkommission der Rheinschifffahrt (ZKR) entwickelt. Die genannten Prinzipien werden von der ZKR nicht nur als Besitzstand bewahrt, sondern ständig, aber auch stetig in der «acquis rhénan» als sekundäre Rechtswerke weiterentwickelt. Hieraus erst wurden innovative, tiefgreifende soziotechnische Standards, aber auch die Grundlage für ein substanzielles Sicherheitsniveau bei der Beförderung gefährlicher Güter manifestiert. Die Wirkung der Mannheimer Akte gehen weit über die Binnenschifffahrt hinaus, sie erfassen auf rechtlicher Ebene sowohl die europäische als auch die globale Dimensionalität. Sie erfasste sogar auf sekundärrechtlicher Ebene inzwischen den Privat-Rechtsbereich. Die Rechtszersplitterung wurde durch Vereinheit-



Eine wesentliche Lebensader: Rheinschifffahrt in Basel.

Bild: HMB

natürlich von der Meerestechnik. Auch die Forschung, Entwicklung und Innovation wurden von der CDU-geführten Bundesregierung mit 150 Mio. EUR 2009 unterstützt, was ebenfalls die grundlegende Bedeutung der Seewege und die damit zusammenhängende Wettbewerbsfähigkeit hervorhebt. Wesentlich dabei ist die Inves-



Der Rhein.

Karte: RAOnline

lichung mehr als überwunden, insbesondere im Bereich des Transports. Gemeinsam mit der Donaukommission sowie der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen wurde der Budapester Vertrag von 2000 geschlossen, der sein Augenmerk auf die Güterbeförderung gelegt hat. Allein 16 Staaten haben diesen Vertrag von Budapest mitgezeichnet. Das Strassburger Übereinkommen (1997) ging insbesondere auf den wesentlichen Bereich der zivilrechtlichen Sicherheitsfrage ein, hier nämlich auf die Disposition der Beschränkung der Haftung innerhalb des Binnenschiffverkehrs. Dies beschränkte sich zunächst auf Rhein und Mosel, wurde aber auf Betreiben der ZKR auf den Donaubereich ausgeweitet, sodass der juristische Anwendungsbereich auch für andere beitragswillige Staaten möglich wurde. So wurde das Strassburger Abkommen am 27. September 2012 wesentlich erweitert und trat am 1. Juli 2019 in Kraft. Dass die Mannheimer Akte und ihre Sekundärübereinkommen zur Prosperität der Rheinanlieger beigetragen hat, ist offensichtlich, zumal 85% der Güterverkehrsaufkommens der EU durch die Rheinststaaten (Frankreich, Deutschland,

Belgien und die Niederlande, sowie die Schweiz als EWG-Staat) gedeckt wird. Seit der Gründung der EWG im Jahre 1957 wird der Verkehrspolitik auf europäischer Linie gesondert ein wesentlicher politischer und ökonomischer Anteil gewidmet. Dies zeigt sich auch im EG-Vertrag, wo der Verkehr einzeln betrachtet wird. Daraus resultiert nun, dass die Binnenschiffahrt dem Unionsrecht unterworfen ist. Das Binnenschiffahrtsnetz der EU umfasst inzwischen 20 EU-Staaten bei einer Ausdehnung von 40 000 km und einer Fracht pro Jahr von insgesamt 550 Mio. Tonnen. Bei der Inklusion der neuen Mitglieder der Union ist es möglich, dass die EU-Kommission ihre Ziele zur nachhaltigen Mobilität aber auch Sicherheit zur Erhaltung der Freiheit der See erreicht, insbesondere auch deshalb, weil sich die europäischen Mitglieder immer weiter ökonomisch entwickeln und natürlich schon alleine dadurch sicherheitsrelevante Faktoren ergeben. Es darf nicht vergessen werden, dass die Mannheimer Akte vor 150 Jahren zwei rechtliche Regime geschaffen hat. Durch das Unionsrecht ist es möglich geworden, dass die Freiheit der Seewege sowie der Gleichbehandlung auf allen Wasserstrassen justiert wurde. Seit 2013 gibt es auch

eine Kooperationsvereinbarung zwischen der ZKR und der Europäischen Kommission, die das Verkehrssystem in der Europäischen Union dynamisieren soll und auch die Sicherheitsdoktrin zur See mit bestätigt. Deshalb hat auch die ZKR ihre Bedeutung in Bezug auf die Mannheimer Akte über Jahrzehnte über die Rheinuferstaaten ausgeweitet, was die Wesentlichkeit der Binnenschiffahrt zusätzlich hervorgehoben hat.

Fazit

Schon mit dem Reichsdeputationshauptschluss von 1803 wurde deutlich, wie wichtig die Binnenschiffahrt und hier insbesondere die Rheinschiffahrt ist. In § 39 des Deputationshauptschlusses wurde bereits schon die Zollfreiheit festgeschrieben, wobei stattdessen Steuern erhoben wurden. Dies macht auch deutlich, dass schon im 19. Jahrhundert die Seewege von innen nach aussen von essentieller Bedeutung für die Prosperität des Handels im Fokus standen. Nicht umsonst hatte der Niederländer Hugo Grotius bereits 1609 den Grundsatz aufgestellt, dass der freie Handel auch der Freiheit der Meere bedürfe und damit setzte er auch die Grundlage für das «mare liberum». Gerade deshalb ist es auch von Notwendigkeit, die Sicherheit zur See operativen Grundsätzen zuzuführen, weil die Seewege nach innen und dann eben nach aussen die Lebensadern des Handels, aber auch der gesamten industriellen als verkehrstechnischen Entwicklung sind. Nicht umsonst haben die grossen Koalitionen den wirtschaftspolitischen Schwerpunkt auf den maritimen Wirtschaftsfaktor und die damit zusammenhängende Wettbewerbsfähigkeit gelegt. Letztlich haben Deutschland und die Schweiz auch während der Wirtschaftskrise 2008/09 vom maritimen Wirtschaftssektor nicht nur profitiert, sondern die Mannheimer Akte und die Freiheit der Binnenschiffahrt, gepaart mit den notwendigen Sicherheitsstandards, haben bewiesen, dass Sicherheit und Freiheit der Seewege, zur ökonomischen Fortentwicklung vieler Staaten beigetragen haben und weiterhin beitragen werden. ■



Ilya Zarrouk
Dr. pol.
Honorar Dozent
VHS Mannheim und
andere Institutionen
68167 Mannheim