

Zeitschrift: Regio Basiliensis : Basler Zeitschrift für Geographie

Herausgeber: Geographisch-Ethnologische Gesellschaft Basel ; Geographisches Institut der Universität Basel

Band: 50 (2009)

Heft: 3

Artikel: Die Zentralkomission für die Rheinschiffahrt : 200 Jahre Geschichte

Autor: Woehrling, Jean-Marie

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1088330>

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: 15.01.2026

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

Die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt – 200 Jahre Geschichte

Jean-Marie Woehrling

Zusammenfassung

Die Langlebigkeit der ZKR erklärt sich durch ihre Fähigkeit, ihre Ziele – die Freiheit und die Sicherheit der Rheinschifffahrt – mit immer neuen Inhalten zu beleben, aber auch eine effektive Arbeitsorganisation, gekennzeichnet durch ein starkes Sekretariat und enge Beziehungen zum Gewerbe, zu entwickeln. Gegenwärtig hat die ZKR die Auswirkungen der europäischen Integration der Binnenschifffahrt zu überwinden. Dazu muss sie ihre Pilotfunktion in diesem neuen Rahmen behaupten und eine Kooperationsbeziehung mit der Europäischen Kommission entwickeln.

1 Einführung

Die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR) ist die älteste zwischenstaatliche Organisation der modernen Zeit. Traditionell wird ihre Entstehung auf den Wiener Kongress zurückgeführt, da die Bestimmungen zur Errichtung der heutigen ZKR im Anhang zur Schlussakte dieses Kongresses vom 9. Juni 1815 enthalten sind. Folglich lässt sich die bemerkenswerte Geschichte dieser Institution, deren Sitz sich heute in Strassburg befindet, bis auf dieses Datum zurückführen (Van Eysinga & Walter 1995).

Der Wiener Kongress hat die ZKR als eine Institution errichtet, die nicht mit der Anwendung statischer Vorschriften, sondern mit der laufenden Entwicklung eines im Entstehen begriffenen Rechtsregimes, des Rheinregimes, beauftragt ist. Dieses Regime, das ursprünglich noch keine klaren Konturen aufwies, hat sich dank der ihm zugrunde liegenden Prinzipien und der Errichtung einer mit deren Verwirklichung betrauten Organisation als sehr Entwicklungsfähig erwiesen.

Nach einem kurzen Abriss dieser langen Geschichte sollen die gegenwärtige Rolle und die Zukunftsperspektiven der ZKR erläutert werden.

2 Die Erfolgsfaktoren des Rheinregimes

2.1 Freiheit der Schifffahrt

Der Erfolg des Rheinregimes beruht auf einigen Grundprinzipien. Das erste dieser Grundprinzipien ist das der Freiheit: Die grundlegende Dynamik des Rheinschifffahrtsrechts beruht auf dieser kühnen, aber zutiefst gerechten Idee der Schifffahrtsfreiheit. Zweifellos hat sich diese Idee nicht mit einem Schlag und ohne Schwierigkeiten durchgesetzt. Sie hat sich nur schrittweise konkretisiert und unterliegt noch heute bestimmten Einschränkungen (Sengpiel 1998). Auf dem Wiener Kongress wurde sie bestätigt, durch eine spätere Akte, die Mainzer Akte von 1831, präzisiert und in der Mannheimer Akte von 1868 schliesslich verankert (vgl. Kasten 1).

Kasten 1

Nach dem Wiener Kongress wurde die Zentralkommission mit der Erarbeitung einer Akte beauftragt, welche die Modalitäten für die Verwirklichung der durch diesen Kongress festgelegten Prinzipien näher bestimmen sollte. So entstand die Mainzer Rheinschifffahrtsakte vom 31. März 1831, benannt nach der Stadt, in der die Zentralkommission von 1816 bis 1861 und vorher die Allgemeine Verwaltung des Rheinoctroi ihren Sitz hatten. Von diesem Jahr an hatte die Kommission bis 1920 ihren Sitz in Mannheim. In Anbetracht der raschen Entwicklung der Schifffahrtsbedingungen bedurfte die Akte von 1831 einer Revision. So wurde am 17. Oktober 1868 die Akte von Mannheim verabschiedet. Diese Akte ist bis zum heutigen Tage in Kraft, wurde jedoch einige Male geändert, so insbesondere durch den Versailler Vertrag vom 26. Juni 1919, der die Verlegung der Kommission nach Strassburg bestimmte, und eine Revision infolge der Strassburger Konvention vom 20. November 1963. Seit 1963 wurden der Akte sieben Zusatzprotokolle beigefügt.

Um die Freiheit der Schifffahrt auf dem Rhein vollständig einzuführen, galt es, gegen drei Arten von Behinderungen vorzugehen:

a) natürliche Behinderungen der Schifffahrt

1815 war der Rhein in vielerlei Hinsicht noch ein wilder Fluss mit zahlreichen Armen, durch Überschwemmungen entstandenen Inseln, Windungen, Sandschlamm und einer für das Befahren durch grosse Schiffe unzureichenden Tiefe. Zur Gewährleistung einer freien Schifffahrt war ein Ausbau, eine “Regulierung” des Flusses entsprechend den Bedürfnissen der Schifffahrt erforderlich. Die von dem badischen Ingenieur Tulla begonnene Korrektur des Oberrheins dauerte von 1817–1876, der sich dann im 20. Jahrhundert der Ausbau zur Grossschifffahrtsstrasse anschloss.

Eine der ersten Aufgaben der Zentralkommission bestand daher in der Überwachung der Arbeiten zur Schiffbarmachung des Flusses für moderne Schiffe. Diese Arbeiten begannen bereits vor 1815 mit dem Ausbau des Treidelweges. Die Finanzierung und Durchführung der Arbeiten fiel zwar den Staaten zu, aber die Zentralkommission war für die Überwachung der Durchführung und die Koordinierung der Arbeiten zuständig, ermahnte in Verzug geratene Staaten, genehmigte den Bau von Brücken usw.

Der heutige Rhein ist eine Wasserstrasse, die grossenteils von Ingenieuren der Mitgliedstaaten unter der Aufsicht der Zentralkommission geschaffen wurde. Dieser Fluss bietet für die Schifffahrt nunmehr sehr gute Bedingungen und unterliegt fortlaufenden Verbesserungsmassnahmen.

Der Rhein hat gegenwärtig eine Breite von 80 m bis 150 m und eine Tiefe von 1,90 m bis 4,80 m. Die Rheinflotte umfasst fast 9'000 Schiffe mit einer Ladekapazität von 10 Mio. t, wobei einige Schiffe eine Länge von über 130 m und eine Tragfähigkeit von über 4'000 t besitzen. Die auf dem Rhein beförderte Tonnage beträgt 300 Mio. t, d. h. 45 Mio. tkm (Abb. 1).



Abb. 1 Schiffstypen auf dem Rhein: Links ein Containerschiff im Verband mit zwei Leichtern, rechts ein Frachtschiff für Schüttgut.

Jede am Rhein zu errichtende Anlage, die die Schifffahrt beeinträchtigen könnte, muss von der Zentralkommission genehmigt werden. Diese hat z. B. den Bau der Mimram-Brücke zwischen Kehl und Strassburg von der Einhaltung bestimmter Bedingungen abhängig gemacht.

b) steuerrechtliche Hemmnisse der Schifffahrt

Noch zu Beginn des 19. Jahrhunderts wurden auf die Binnenschifffahrt zahlreiche Abgaben, Zölle, Steuern usw. erhoben, die für deren Entwicklung eine beträchtliche Belastung darstellten. Eine der ersten Aufgaben der Zentralkommission bestand in der Vereinheitlichung und Vereinfachung dieses Octroisystems und der anschliessenden schrittweisen Senkung der Abgaben bis zu deren vollständigen Abschaffung. Heute untersagt Artikel 3 der Mannheimer Akte von 1868 den Rheinuferstaaten die Erhebung jedweder Abgabe, die sich auf die Tatsache der Beschiffung gründet. Von diesem Prinzip wurde auch die Steuerfreiheit des in der Binnenschifffahrt verwendeten Kraftstoffs abgeleitet. Die Abgabenfreiheit spielte bei der Entwicklung der Rheinschifffahrt eine wichtige Rolle.

c) rechtliche Hemmnisse der Schifffahrt

Eine internationale Schifffahrt vom Rhein bis zum Meer kann sich nur dann frei entwickeln, wenn sie nicht bei jedem Grenzübergang anderen Vorschriften unterliegt. Die Freiheit der Schifffahrt setzt daher ein für alle Schiffe einheitliches Rechtsregime voraus. Zur Verwirklichung eines solchen Regimes oblag es der Zentralkommission, im Bereich der Bedingungen für die Ausübung der Schifffahrt, der Sicherheit, der Sanktionen usw. gemeinsame Regelungen zu erarbeiten und von allen Mitgliedstaaten verabschieden zu lassen.

Durch diese Harmonisierung der Regelungen wurde bereits sehr früh die Idee eines grossen einheitlichen Rheinschifffahrtsmarktes verwirklicht und der heutige gemeinsame Markt praktisch schon vorweggenommen.

2.2 Sichere und geordnete Schifffahrt

Freiheit ist nicht gleichbedeutend mit dem Fehlen von Vorschriften. Unsere komplexen Gesellschaften zeigen: Damit die Freiheit stabil und real ist, bedarf es einer gewissen Organisation. Dies ist die zweite grundlegende Idee der Mannheimer Akte: das Bewusstsein, dass die Freiheit der Schifffahrt in ein Regulierungssystem integriert werden muss. Aufgrund dessen wurde ein verordnungsrechtlicher Rahmen entwickelt, der genau festlegt, welche Bedingungen für den Verkehr,

die Schiffsbesatzung (vgl. Kasten 2) und die Sicherheit gelten sollen. Dieses äusserst präzise und anspruchsvolle Regelwerk gewährleistet, dass auf dem Rhein trotz eines besonders hohen Verkehrsaufkommens für den Verkehr das weltweit höchste Sicherheitsniveau herrscht.

Kasten 2

Das Rheinschifffahrtsregime beinhaltet heute eine Reihe von Verordnungen, die für die Mitgliedstaaten unmittelbar bindend sind: die Rheinschifffahrtspolizeiverordnung (RheinSchPV), die Rheinschiffsuntersuchungsordnung (RheinSchUO), die Verordnung über die Beförderung gefährlicher Güter (ADNR), die Verordnung über die Patente für die Schifffahrt auf dem Rhein (RheinPatV) usw.

Das Rheinregime ist damit ein Paradebeispiel für den “Ordoliberalismus” oder den “rheinischen Kapitalismus”, die dadurch gekennzeichnet sind, dass ein freier Markt in einen verordnungsrechtlichen Rahmen integriert ist, der eine ausreichende Regulierung sicherstellt.

3 Das “Mannheimer System” als organisatorischer Rahmen

3.1 Gremien und Zuständigkeiten der ZKR

Neben diesen Grundprinzipien wurde mit dem “Mannheimer System” ein organisatorischer Rahmen eingeführt, der auf der Errichtung eines zentralen Entscheidungsortes beruht. Um für den Rhein ein wirksames Verwaltungssystem zu schaffen, musste ein unabhängiger Entscheidungsort errichtet werden. Dieser Gedanke war in der Schlussakte des Wiener Kongresses und im Mainzer Vertrag von 1834 noch nicht klar enthalten. Er konnte sich nur schrittweise durchsetzen und wurde in der Mannheimer Akte von 1868 und im Versailler Vertrag von 1919 verankert.

Auf dieser Grundlage konnte die ZKR, die ursprünglich insbesondere als eine Art ständige diplomatische Konferenz angesehen wurde, sich als eine echte internationale Organisation mit eigenen normengeberischen Zuständigkeiten, einem speziellen Entscheidungsverfahren und einer unabhängigen Verwaltung behaupten.

Heute setzt sich die Zentralkommission aus fünf Mitgliedstaaten (Schweiz, Belgien, Deutschland, Frankreich, Niederlande) zusammen. Diese Mitgliedstaaten ernennen Vertreter, so genannte Kommissare (vier ordentliche Kommissare und zwei stellvertretende Kommissare je Mitgliedstaat, die ggf. von Sachverständigen unterstützt werden), die an den Sitzungen der verschiedenen Gremien der Kommission teilnehmen.

Die Entscheidungsinstanz der Zentralkommission ist das “Plenum”, das zweimal jährlich tagt. In diesem Gremium hat jeder Staat eine Stimme. Die Entscheidungen werden einstimmig getroffen. Die so gefassten Beschlüsse sind für die Mitgliedstaaten bindend, sofern sie nicht binnen eines Monats ihre Genehmigung versagt haben.

Diese Beschlüsse können sämtliche mit der Rheinschifffahrt verbundenen Fragen betreffen. Zur Wahrung der Prinzipien der Schifffahrtsfreiheit und der Einheit des Rheinregimes verzichten die Staaten darauf, unabhängig voneinander Massnahmen zu treffen, welche die Freiheit und Gleichheit beeinträchtigen könnten. Dementsprechend besitzt die Zentralkommission in Fragen, welche die Sicherheit der Schifffahrt betreffen, in gewisser Weise die alleinige Zuständigkeit (dies

ist in der revidierten Rheinschifffahrtsakte zwar nicht so formuliert, entspricht jedoch der üblichen Praxis). Die ZKR ist auch für die Prüfung aller Massnahmen zur Förderung der Rheinschifffahrt verantwortlich. In diesem Bereich ist sie jedoch nicht allein zuständig.

Zusätzlich zu ihrer verordnungsrechtlichen Tätigkeit hat die ZKR auch eine gerichtliche Zuständigkeit. Sie verfügt über eine Berufungskammer, die in zweiter Instanz über Entscheidungen der Rheinschifffahrtsgerichte erkennt (vgl. Kasten 3). Neben diesem Gerichtsverfahren gibt es noch ein Beschwerdeverfahren für Verstöße gegen die Rheinschifffahrtsvorschriften, das allen Benutzern der Wasserstrasse gegenüber den Behörden offen steht (*Mischlich 1957*).

Kasten 3

Jeder Staat hat in Anwendung der revidierten Rheinschifffahrtsakte bestimmte Gerichte zu bezeichnen, die für Rechtsstreitigkeiten, welche die Anwendung des Rheinschifffahrtsrechts in Frage stellen, zuständig sind. Berufung kann bei der Berufungskammer eingelegt werden, die ein internationales Gericht darstellt.

3. 2 Arbeitsorganisation

Hinzu kommt, dass eine einstimmige Verabschiedung erleichtert wird, wenn die Entscheidungen gemeinsam erarbeitet werden. Dies ist in der ZKR mit ihren Arbeitsgremien, die den nationalen Sachverständigen eine enge Zusammenarbeit ermöglichen, der Fall. Die in den Plenarsitzungen getroffenen Entscheidungen werden von rund zehn Fachausschüssen vorbereitet, die ihrerseits von zahlreichen Arbeitsgruppen unterstützt werden. Jedes Jahr gibt es nahezu 100 Sitzungstage. Dieser strukturelle Rahmen erlaubt eine wirklich gemeinsame Analyse von Problemen und eine gemeinschaftliche Suche nach Lösungen. Die gemeinsam erarbeiteten Entwürfe werden daher als gemeinsame Lösungen empfunden und später einstimmig verabschiedet, wobei es nur selten zu Schwierigkeiten kommt.

Die nationalen Delegationen erhalten bei ihrer Arbeit wichtige Unterstützung durch:

a) das Sekretariat

Das ständige Sekretariat der ZKR mit Sitz in Strassburg hat sich zu einer echten Fachverwaltung für die europäische Binnenschifffahrt entwickelt (es umfasst rund zwanzig Bedienstete). Früher war es nur mit der Vorbereitung der Sitzungen der nationalen Sachverständigen betraut. Heute stellt es ein Ressourcen- und Kompetenzzentrum dar, das in der Lage ist, unterschiedlichste Massnahmen eigenständig durchzuführen (Abb. 2).

b) das Gewerbe

Die ZKR kann sich auf enge Beziehungen zum Binnenschifffahrtsgewerbe stützen. Der Binnenschifffahrtssektor schätzt die Arbeit der ZKR und diese trägt den Standpunkten dieses Sektors weitestgehend Rechnung. Das Handeln der ZKR erfolgt vielfach im Rahmen einer gemeinsamen Verwaltung mit den nationalen Sachverständigen und den Experten der jeweiligen Berufsgruppe.

Im Laufe ihrer 200-jährigen Geschichte hat die ZKR bei weitem nicht immer die gleichen Aufgaben wahrgenommen. Wieder einmal stellt sich heute die Frage nach der Neufestlegung ihrer Aufgaben und ihrer zukünftigen Rolle.



Abb. 2 Der Palais du Rhin in Strassburg, in welchem die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt seit 1920 ihren Sitz hat.

4 Gegenwärtiger Auftrag der ZKR und Zukunft des Rheinsystems

Um die gegenwärtigen Veränderungen zutreffend analysieren und die richtigen Schlussfolgerungen hinsichtlich der für die ZKR wünschenswerten Anpassungen ziehen zu können, sollen zunächst die gegenwärtigen Veränderungen näher beleuchtet und anschliessend die Zukunftsperspektiven aufgezeigt werden.

4.1 Die ZKR und ihre Beteiligung am Integrationsprozess auf der Ebene der Binnenschifffahrt

Die Rolle der ZKR wird anerkannt und die Wirksamkeit dieser Institution allgemein geschätzt. Allerdings muss die ZKR bei ihrem Handeln einem zweifachen Integrationsprozess Rechnung tragen: Vor 1990 war der Rhein der einzige europäische Fluss, der über ein echtes Regime der Schifffahrtsfreiheit und einen internationalen Markt verfügte. Die anderen Wasserstrassen unterlagen strengen nationalen Vorschriften, die den Zugang beschränkten und regulierte Märkte (“Tour de Rôle”, behördlich festgelegte Frachtraten) oder, wie im Falle der Donau, sogar eine staatliche Verwaltung der Verkehrsmittel vorsahen.

Seit den 1990er Jahren hat sich diese Situation rasch geändert. Einerseits wurde der Binnenschiffsverkehr mit dem politischen Regimewechsel in Mittel- und Osteuropa insbesondere auf der Donau privatisiert und liberalisiert. Andererseits führten verschiedene Gemeinschaftsverordnungen, wie das bereits auf dem Rhein geltende Regime, zur Öffnung der nationalen Binnenschifffahrtsmärkte, zur Abschaffung der Systeme zur behördlichen Regulierung der Frachtraten und zur Schaffung eines gemeinsamen verordnungsrechtlichen Rahmens. Im Zuge der Erweiterung der Europäischen Union gelten diese Verordnungen nun auch in den meisten europäischen Binnenschifffahrtsländern.

Diese Integration hat sich hauptsächlich so vollzogen, dass die Prinzipien und Regelungen der ZKR in ganz West- und Mitteleuropa praktisch nachgebildet wurden. Das Rheinregime ist auf das gesamte Europa übertragen worden, mit dem Ergebnis eines Systems frei zugänglicher Wasserstrassen, die einem einheitlichen Marktsystem mit gemeinsamen oder harmonisierten technischen Vorschriften unterliegen.

Neben der geographischen Integration sind auch bei der funktionalen Integration Fortschritte festzustellen: Da die Binnenschifffahrt ein Glied der Transportkette darstellt, muss darauf geachtet werden, dass die im Bereich der Binnenschifffahrt geltenden Standards mit den Standards der anderen Verkehrsträger übereinstimmen. Aus diesem Grund wurde der Aufbau der Verordnung über die Beförderung gefährlicher Güter auf dem Rhein (ADNR) den entsprechenden Regelungen für die Strasse (ADR) und die Schiene (RID) angeglichen. Die rheinische Verordnung wurde in ein gesamteuropäisches Übereinkommen (ADN) übernommen und wird künftig durch die UN/ECE verwaltet werden. Im Bereich der elektronischen Kommunikation hat man dafür Sorge getragen, dass die entwickelten Standards (die RIS: River Information Services) mit denen der anderen Glieder der Transportkette kompatibel sind.

4.2 Die Folgen der Integration für die ZKR

Diese Integration führt für den Rhein zu tief greifenden Veränderungen: Dieser gibt seinen von der ZKR eigenständig verwalteten Sonderstatus auf und wird Bestandteil eines europäischen Gesamtsystems. Allerdings bleibt der Rhein das Rückgrat dieses europäischen Systems, schliesslich ist er der aktivste und modernste Teil dieses Systems: Über 70 % des europäischen Binnenschiffsverkehrs und über 90 % der europäischen Tankschifffahrt entfallen auf den Rhein. Der Rhein bleibt das Herz der europäischen Binnenschifffahrt, wird in diese jedoch vollständig integriert.

Diese veränderte Lage wirft im Hinblick auf die Verwaltung der Binnenschifffahrt zahlreiche komplizierte Fragen auf. In rechtlicher Hinsicht unterliegt der Rhein im Bereich der Schifffahrt weiterhin den Bestimmungen der Mannheimer Akte von 1868. Denn bei dieser Akte handelt es sich um eine internationale Übereinkunft, die älter ist als die Gemeinschaftsverträge. Mit der Schweiz ist ein Nicht-Mitgliedstaat der Europäischen Gemeinschaft Vertragsstaat dieser Akte. Die besondere Stellung solcher vorgemeinschaftlichen internationalen Übereinkünfte wird durch den EG-Vertrag (Artikel 307) anerkannt. Andererseits müssen die ZKR-Staaten, die Mitglieder der Europäischen Gemeinschaft sind, ihre Pflichten aus dem Gemeinschaftsrecht einhalten. Außerdem teilen sie das Ziel, die Verkehrspolitik der Gemeinschaft weiter zu entwickeln (*Klein 2004*).

Ohne in rechtliche Details gehen zu wollen, kann die Lösung, die entwickelt wurde, wie folgt beschrieben werden: Die Standards der ZKR werden auf europäischer Ebene übernommen und die auf Grundlage des Gemeinschaftsrechts ausgestellten Dokumente infolgedessen von der ZKR auf dem Rhein anerkannt. Um ein Beispiel zu nennen: In der neuen Richtlinie 2006/87 über die technischen Vorschriften für Binnenschiffe sind die Anforderungen der Rheinschiffsuntersu-

chungsordnung übernommen worden und die ZKR hat die Gültigkeit der gemäss dieser Richtlinie ausgestellten Gemeinschaftszeugnisse auf dem Rhein anerkannt. Auf diese Weise konnte die Vereinheitlichung erzielt werden, ohne dass der “rheinische Acquis” dabei verloren gegangen wäre.

Die ZKR kann damit weiterhin als Verwaltungsinstanz für die gesamte europäische Binnenschifffahrt agieren. Für die europäischen Binnenschifffahrtsstaaten, die nicht Mitglied der ZKR sind, hat sie einen Beobachterstatus geschaffen. Außerdem hat sie ihre Zusammenarbeit mit der Europäischen Kommission verstärkt.

5 Fazit und Zukunftsperspektiven

ZKR und EU teilen die gleichen Prinzipien der Freiheit der Schifffahrt, der Einheit des Regimes und der Gleichbehandlung. Die Schweiz, die ein wichtiges Mitglied der ZKR ist und nicht der Europäischen Union angehört, ist bereit, mit der EU in vielen Bereichen sehr eng und positiv zusammenzuarbeiten. Ein Problem besteht nur darin, zur Behandlung von Binnenschifffahrtsfragen einen geeigneten fachlichen und funktionsfähigen Rahmen zu finden (*Woehrling 2002*).

Da es der Europäischen Kommission an geeignetem Personal und dem erforderlichen Sachverstand mangelt, zog sie die Errichtung einer europäischen Binnenschifffahrtsagentur in Betracht. Solch eine Agentur hätte vermutlich die Rolle der ZKR übernommen und dieser lediglich wenige polizeiliche Aufgaben auf dem Rhein gelassen. Die Staaten lehnten diese Lösung jedoch ab, die aller Wahrscheinlichkeit nach sehr kostspielig gewesen wäre und lediglich den Effekt gehabt hätte, eine für ihre Wirksamkeit bekannte Institution durch eine neue Einrichtung mit ungewissem Potential zu ersetzen. Man hielt es daher für klüger, die bestehenden Institutionen beizubehalten, sie jedoch fortzuentwickeln, um sie den neuen Gegebenheiten anzupassen.

Zum gegenwärtigen Zeitpunkt erscheinen folgende Zielsetzungen resp. Fragestellungen sinnvoll:

- Die Zusammenarbeit zwischen der ZKR und der Europäischen Kommission muss gestärkt werden, damit die ZKR für die Kommission bestimmte Aufgaben übernehmen kann. So könnte die ZKR auf die unabhängige Ausübung eines Teils ihrer verordnungsrechtlichen Kompetenzen verzichten und im Gegenzug auf europäischer Ebene mehr Einfluss aufgrund ihres technischen Sachverstands und Know-hows erhalten.
- Es müssen neue Handlungsformen entwickelt werden, um den aktuellen Bedürfnissen der Binnenschifffahrt Rechnung tragen zu können.
- Wie kann verhindert werden, dass die Erweiterung der EU, die Liberalisierung und die Globalisierung zu Kontrollverlust und Sozialabbau-Situationen in der Binnenschifffahrt führen?
- Wie kann das umweltfreundliche Image der Binnenschifffahrt verbessert werden, zumal dieser Aspekt im Hinblick auf ihre Attraktivität und die Akzeptanz der für sie erforderlichen Infrastrukturen eine wichtige Rolle spielen kann?
- Wie kann die wirtschaftliche Effizienz der Binnenschifffahrt verbessert werden?

Der ZKR kommt bei der Lösung dieser Fragen eine wichtige Rolle zu (*Woehrling 2009*). Zu diesem Zweck muss sie sich einmal mehr neu erfinden und sich verändern, um ihren zweihundert Jahre alten Auftrag weiter wahrnehmen zu können.

Literatur

- Klein S. 2004. *Die Kompetenz der Europäischen Union in Anbetracht der Schifffahrt auf Rhein und Donau*. Duisburg, 1–220.
- Mischlich R. 1957. Le régime international de la navigation du Rhin. *Revue trimestrielle de Droit Commercial* 10(2): S. 243.
- Sengpiel M. 1998. *Das Recht der Freiheit der Schifffahrt auf Rhein und Donau*. Duisburg, 1–230.
- Van Eysinga W.J.M. & Walter H. 1995. *Geschichte der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt 1816 bis 1969*. ZKR, Strassburg, 1–198.
- Woehrling J.-M. 2002. *Kooperation oder Konkurrenz: die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt und die Europäische Gemeinschaft im Streben nach einem einheitlichen Binnenschifffahrtssystem*. Vorträge zum Binnenschiffahrtsrecht Band 2, Mannheim, 1–55.
- Woehrling J.-M. 2009. Chancen und Bedrohungen für die Rheinschifffahrt im heutigen Verkehrssystem und Rolle der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt. *Transportrecht* 32(4): 141–144.

