

INTEGRATIONSBUREAU  
des EPD und EVD

---

Bern, den 13. Februar 1975

777.506 - B/rs

Herrn Direktor Jolles  
Herrn Botschafter Languetin  
Herrn Keel

---

Kopie: Herrn Dr. Bohnert, EPD  
Schweiz. Mission bei den EG, Brüssel  
(ad: 7-7b.5 - AG/yp)

Rheinschiffahrt:  
Kapazitätsbeschränkung

---

1. Seit mehr als 10 Jahren wird - zunächst in Strassburg, jetzt in Brüssel - versucht, dem wasserstandsbedingten Frachtüberangebot und damit dem zeitweiligen Frachtzerfall auf dem Rhein und der kanalisierten Mosel durch ein System der Kapazitätsbeschränkung entgegenzutreten. Die Schweiz, Frankreich und die Niederlande wollten das Problem multilateral in der ZKR lösen, Belgien, die BRD und Luxemburg tendierten mehr und mehr zu einer bilateralen Lösung EG-CH. Nachdem im AETR-Urteil der EG-Gerichtshof festgelegt hat, dass die Mitgliedstaaten auf allen vom EWGV gedeckten Bereichen (und vornehmlich im Transportsektor) ihre Treaty-making-power an die Gemeinschaft abzugeben haben, falls diese diesbezüglich legifert hat, war eine reine ZKR-Lösung des Problems nur schwerlich mehr möglich. Da die Schweiz (mit versteckter Kollusion einiger Mitgliedstaaten) dennoch auf ihr insistierte, kam es Ende 1972 zum folgenden Kompromiss:

- Verhandlungen und Abkommen zwischen der Schweiz und der EG, wobei deren Mitgliedstaaten, die zugleich Mitglied der ZKR und/oder der Moselkonvention sind, "à ce titre" an den Verhandlungen teilnehmen und als Vertragspartner das Abkommen unterschreiben können;

- Die Kommission verhandelt im Namen der Gemeinschaft, falls sich diese über den zu besprechenden Traktandenpunkt vorgängig zu einigen vermochte.

Diese halb multilaterale, halb bilaterale Lösung bewirkte eine beträchtliche Verhandlungskonfusion, die der schweizerische Delegationsleiter auf der Stufe Arbeitsgruppe, Dr. Walter Müller, in sehr geschickter Weise auszunützen vermochte, dies um so mehr, als sich der Verhandlungsleiter der Kommission, Paul Graff, bisher nicht durch eine sonderliche Durchsetzungsbefähigung ausgezeichnet hat.

2. Nachdem die Arbeiten auf Grund von Müller'schen Texten, die der Kommission, bzw. einigen Mitgliedstaaten zugeschoben und alsdann als deren Vorschläge verteilt worden sind, im Jahre 1973 zügig vorangegangen sind, kamen sie im Jahre 1974 wegen der Frage des geographischen Anwendungsbereiches und der Sporadiker (s.u.) ins Stocken. Am 11.12.1974 verabschiedete der Rat ein ergänzendes Mandat, worauf am 11./12.2.1975 eine neue Verhandlungsrunde auf Stufe Arbeitsgruppe stattfinden konnte.
3. Das Vertragswerk sieht im Entwurf (s. Beilage) die folgende Regelung vor:
  - Formal und institutionell: Rahmenvertrag und Statut, zu unterschreiben durch: EG, B, BRD, F, Lux, NL, GB, CH, d.h. durch die Gemeinschaft als solche (Wahrung der Interessen der gemeinsamen Transportpolitik) und die Mitgliedstaaten der Mannheimerakte und der Moselkonvention.
  - Mechanismus: Alle betroffenen Schiffe zahlen obligatorisch (deshalb staats- und nicht privatrechtlicher Vertrag) einen Beitrag in einen "Arbeitslosenfonds". Wird eine wasserstandsbedingte Stilllegungsperiode beschlossen, kann das Schiff stillgelegt werden und erhält hierbei eine Vergütung. Es kann aber nicht Zweck des Fonds sein, in Perioden konjunktureller Abschwächung ein Mindestniveau der Frachten festzulegen oder strukturelle Ungleichgewichte zu beseitigen.



- Geographischer Anwendungsbereich: Rhein ab Rheinfeldern plus Rheinseitenkanal, niederländische Wasserstrassen, Mosel von Metz bis Koblenz, Neckar, Main. Eine Ausdehnung auf die belgischen, französischen und die übrigen/<sup>deutschen</sup> Wasserstrassen ist möglich und hinsichtlich der letzteren wahrscheinlich.
- Materieller Anwendungsbereich: Frachtschiffe ab 400 t Tragfähigkeit, Schlepper und Schubboote ab 140 PS, ev. auch Trägerschiffsleichter (Lash, barges de navire).
- Zahlungsmodalitäten: Die Schiffe zahlen ihre Beiträge entweder zum voraus für eine bestimmte Zeit, während der sie im Rhein-Mosel-Becken zu bleiben gedenken (Rabatt) oder a posteriori. Haben sie für 274 aufeinanderfolgende Tage bezahlt, so haben sie das Recht, sich in einer Stilllegungsperiode mit Entschädigung stilllegen zu lassen, bei Vorauszahlung auch dann, wenn die 274 Tage noch nicht abgelaufen sind. Alle andern Schiffe werden als Sporadiker bezeichnet, zahlen obligatorisch Beiträge, können sich aber nicht mit Entschädigung stilllegen lassen. Diese Diskrimination ist notwendig, um zu verhindern, dass das Becken in Stilllegungsperioden von Rhein/Mosel-fremden Schiffen, die von der stabilisierten Fracht profitieren wollen, überschwenmt werden. Umgekehrt hat diese Regelung für die belgische Binnenflotte, die in Bezug auf Rhein/Mosel mehrheitlich aus Sporadikern besteht, beträchtliche wirtschaftliche Probleme gestellt, die erst kürzlich überwunden werden konnten.
- Verwaltung: Vorgesehen sind
  - ein Aufsichtsrat, bestehend aus Vertretern der Vertragsstaaten (plus DK und I), mit qualifiziertem Abstimmungsmodus zu Gunsten der wichtigsten Uferstaaten (B, BRD, F, NL, CH). Die Kommission führt den ständigen Vorsitz ohne Stimmrecht. Der Aufsichtsrat wacht über die Einhaltung des Uebereinkommens;

- der Verwaltungsrat, bestehend aus Vertretern der Binnenschiffahrtsunternehmer der Uferstaaten gemäss ihrem Anteil an der Tonnage (BRD, NL: je 4, B, F, CH: je 2, Lux 1). Er beschliesst innerhalb von Margen über die Höhe der Beiträge, über die Stilllegungsvergütungen und -perioden;
- der Direktor des Fonds: erledigt die laufenden Geschäfte
- Rechtsschutz: via nationale Gerichte oder die bestehenden ZKR- und Moselgerichte. Für die Auslegung des Uebereinkommens und ev. für Vorabentscheidungen zu Handen der obgenannten Gerichte wird ein nicht-ständiger Gerichtshof ernannt, der aus je einem Vertreter der Mannheimer- und Moselstaaten besteht.

#### 4. Verhältnis zur Mannheimerakte

Art. 3 der Mannheimerakte verbietet, die Schiffe der Mitgliedstaaten für die Befahrung des Rheins einer Gebühr zu unterwerfen. Für die Schweiz ist dieser Artikel als Grundlage für ihren freien Zugang zum Meer aus versorgungspolitischen Gründen von erstrangiger Bedeutung. Von EG-Seite droht dieses Dogma indessen durch die Vorschläge für eine Infrastrukturabgabe und eine Transport-TVA in Frage gestellt zu werden. Es ist deshalb unumgänglich, innerhalb der ZKR einen Rechtsakt zu verabschieden, der ausdrücklich festhält, dass die Abgabe für den Stilllegungsfonds eine Ausnahme zu Art. 3 darstellt, die im übrigen dessen Gültigkeit unbeschadet lässt.

Im übrigen stellt die Tatsache, dass der Vertrag mit und in Brüssel abgeschlossen wird, trotz seines multilateralen Charakters, eine Schwächung der ZKR dar: Die lockere, multilaterale Strassburger Organisation hat den Imperativen der supranationalen Gemeinschaft nicht widerstehen können, was bedauerlich ist, insofern wir in der erstern Vollmitglied sind, gegenüber der letz-



tern aber in einem ungleichgewichtigen bilateralen Verhältnis stehen, Verhältnis, das durch den beschriebenen formalen Multilateralismus indessen etwas aufgelockert werden konnte. Sie finden in der Beilage die Kopie eines zusammenfassenden Berichts, den ich seinerzeit zu diesem Problem verfasst habe (vom 8.2.73, 7-7b.5).

#### 5. Weiteres Vorgehen

Im April wird die Arbeitsgruppe zu einer weiteren Sitzung zusammenzutreten. Alsdann dürfte eine dritte Plenarsitzung anberaumt werden. Wie bisher wird die schweizerische Delegation von Botschafter Diez, jene der Kommission von Direktor Ventrella präsiert werden.

Ob der Vertrag in absehbarer Zeit paraphiert werden kann, hängt von Frankreich ab. Wir haben den Eindruck gewonnen, dass Paris in wirtschaftlicher Hinsicht einem Vertragsabschluss gegenüber indifferent ist und deshalb abwartet, bis mit seiner Unterschrift auf einem anderen Bereich etwas von den meistinteressierten Deutschen und Niederländern erkaufte werden kann. Angesichts der prekären Lage unserer Rheinschiffahrt, wäre für uns ein weiteres Zuwarten höchst problematisch.



(Franz Blankart)