Aktuelle Rechtsfragen der schweizerischen Binnenschifffahrt

Autor(en): **Müller, Walter**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Wasser- und Energiewirtschaft = Cours d'eau et énergie**

Band (Jahr): **52 (1960)**

Heft 11

PDF erstellt am: **24.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-921770

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Aktuelle Rechtsfragen der schweizerischen Binnenschiffahrt

Dr. *Walter Müller*, Advokat und Notar, Basel,
Vizepräsident der Basler Vereinigung für Schweizerische Schiffahrt

DK 341.24

Abgesehen von der Hochseeschiffahrt unter Schweizerflagge liegen die schweizerischen Schiffahrtsinteressen in der Rheinschiffahrt zwischen Basel und dem Meer, da sich hier eine Großschiffahrt von größter verkehrspolitischer und volkswirtschaftlicher Bedeutung entwickelt hat. Ungefähr 40 Prozent der gesamten schweizerischen Einfuhren benützen den Rhein als Verkehrsweg, der unserem Binnenland einen freien Zugang zum Meer verschafft. Die auf den schweizerischen Inlandseen und den Grenzseen betriebene Binnenschiffahrt dient lediglich lokalen und meist touristischen Verkehrsbedürfnissen, und sie dürfte erst dann an Bedeutung gewinnen, wenn diese Gewässer an internationale Wasserstraßen angeschlossen werden, die die Schweiz mit dem Meer verbinden, was für den Bodensee durch die Schiffbarmachung des Hochrheins, den Langensee durch den Bau der Wasserstraße zur Adria und den Genfersee durch den Anschluß an die Rhoneschiffahrt der Fall sein würde.

Für jede schweizerische Großschiffahrt auf Binnenwasserstraßen und insbesondere für die bestehende schweizerische Rheinschiffahrt ist das zentrale Rechtsproblem die Erhaltung der Schiffahrtsfreiheit, wie diese in der Wiener Kongreß-Akte vom 9. Juni 1815 und der auf ihr beruhenden revidierten Rheinschiffahrtsakte vom 17. Oktober 1868 (sogenannte Mannheimer Akte), ergänzt durch den Versailler Friedensvertrag vom 28. Juni 1919, völkerrechtlich garantiert ist. Diese Freiheit der Rheinschiffahrt umfaßt nicht nur das Recht der Schiffe aller Staaten, sich frei und unbehindert auf dem Strom zu bewegen und das Gebiet fremder Staaten zu durchfahren, sondern sie schließt auch in einem, aus dem Verkehrsverhältnis erwachsenden Umfang die Handelsfreiheit in sich, aus der sich ergibt, daß die Wahl des Frachtführers frei ist, und die Parteien eines Rheinfrachtvertrages die Beförderungsbedingungen und Frachten frei und ohne jeglichen staatlichen Einfluß vereinbaren können (sog. liberté d'affrètement). Daneben umfaßt die rheinische Schiffahrtsfreiheit die Abgabenfreiheit und die Gleichbehandlung aller Flaggen (égalité de traitement). Diese, seit mehr als hundert Jahren bestehende Schiffahrtsfreiheit auf dem Rhein ist in den letzten Jahren in Zweifel gezogen worden. Noch unter dem Besatzungsregime wurde in Deutschland im Jahre 1946 durch devisenrechtliche Vorschriften ein Cabotagevorbehalt zugunsten der deutschen Rheinschiffahrt eingeführt. Der Verkehr zwischen zwei deutschen Häfen wurde der deutschen Flagge reserviert, und die Flotten der übrigen Rheinuferstaaten durften an diesem Inlandverkehr nicht teilnehmen. Diese protektionistische Maßnahme wurde damit begründet, daß die Schiffahrtsfreiheit nur die freie Bewegung der Schiffe und die Transitfreiheit umfasse und keine Handelsfreiheit einschließe. Im Jahre 1953 wurde dieser Cabotagevorbehalt gelockert und 1956 aufgehoben, ohne daß jedoch die grundsätzliche Rechtsfrage, ob eine solche Maßnahme zulässig sei oder gegen die Mannheimer-Akte verstoße, gelöst worden ist. Inzwischen ist in der Westdeutschen Bundesrepublik am 1. Oktober 1953 ein Gesetz über den gewerblichen Binnenschiffsverkehr in Kraft getreten, das wohl in seinem § 42 bestehende völkerrechtliche Vereinbarungen vorbehält, in seiner Auswirkung und Anwendung aber mit der Mannheimer Akte, wie diese seit jeher nach Sinn und Wortlaut und Interpretation durch die Rheinzentralkommission ausgelegt worden ist, nicht in Einklang steht. Deutscherseits wird zwar nicht mehr von der These ausgegangen, daß die Schiffahrtsfreiheit keine Handelsfreiheit umfasse und die fremden Flaggen vom deutschen Inlandverkehr ausgeschlossen werden dürfen, sondern die rechtliche Argumentation läuft dahin hinaus, daß sich die Schiffahrtsfreiheit einschließlich der Handelsfreiheit nur auf den sogenannten grenzüberschreitenden (internationalen) Verkehr beziehe und im Inlandverkehr der Uferstaat durch die Rheinschiffahrtsakte nicht in seiner Befugnis eingeschränkt werde, Vorschriften über die Frachtenbildung zu erlassen. Gestützt auf diese Verneinung der «liberté d'affrètement» im Inlandverkehr führt das deutsche Binnenschiffsverkehrsgesetz von 1953 Festfrachten ein, deren Unterbietung durch staatliche Strafen sanktioniert wird. Auch erlaubt das Gesetz die zwangsweise Verteilung von Transportgut und die Einführung eines Frachtenausgleichs sowie die Zwangsmitgliedschaft der Partikulierschiffer bei einem Schifferbetriebsverband. Diese Vorschriften werden nicht nur auf deutsche, sondern auf alle Schiffe angewendet, die sich am innerdeutschen Rheinverkehr beteiligen. Durch diese deutsche Gesetzgebung über den Binnenschiffsverkehr ist die Einheit der wirtschaftlichen Ordnung auf dem Rhein gestört worden, indem auf ein und demselben Strom nicht mehr das gleiche Prinzip der Frachtenbildung nach dem Spiel von Angebot und Nachfrage (Marktfrachten) gilt, sondern diese marktwirtschaftliche Frachtenbildung nur noch im grenzüberschreitenden Verkehr angewandt wird, während im deutschen Inlandverkehr Festfrachten gelten. Diese Dualität erschöpft sich nicht nur in rein rechtlicher Hinsicht, sondern sie wirkt sich auch wirtschaftlich aus. Der nichtdeutsche Reeder, der sich am deutschen Inlandverkehr beteiligen will, ist im Wettbewerb insofern benachteiligt, als der deutsche Verlader bei gleicher Frachtenhöhe, die durch die Festfrachten zwangsläufig vorliegt, den inländischen Anbieter einer Transportleistung vorzieht, und der Ausländer nicht mehr nach dem freien Spiel von Angebot und Nachfrage zum Zuge kommen kann, es sei denn, es liege eine Überbeschäftigung der deutschen Flotte vor. Die deutsche Schiffahrt kann zudem im Schutze der Festfrachten mit kostendeckenden Frachten im Inlandverkehr rechnen und im internationalen Verkehr dank dieser Basis über einen größeren Spielraum im Angebot verfügen als der ausländische Reeder, der lediglich auf die freien Marktfrachten angewiesen ist, die im Falle eines Beschäftigungsrückganges rapid sinken können. Die unterschiedlichen Wettbewerbsbedingungen im Inlandverkehr und im grenzüberschreitenden Verkehr bilden einen wirtschaftlichen Störungsfaktor in der Rheinschiffahrt, der auch das Mißfallen der Montanunion erregt hat, der diese unterschiedlichen Beförderungsentgelte für gleiche Relationen es verunmöglichen, eine Harmonisierung der Frachten herbeizuführen. Auf Veranlassung der Hohen Behörde der Montanunion haben deshalb die ihr angehörenden Staaten am 9. Juli 1957 das sog. Petersberger Abkommen abgeschlossen, in dem sich die Kontraktstaaten verpflichten, die im Inlandverkehr festgelegten

Frachten den im internationalen Verkehr frei nach Angebot und Nachfrage gebildeten Frachten anzupassen und nicht umgekehrt. Die Schweiz wäre bereit gewesen, diesem Petersberger Abkommen durch ein Zusatzabkommen beizutreten um mitzuhelfen, daß der Frachtenmarkt auf dem Rhein wieder vereinheitlicht wird. Leider mußte aber festgestellt werden, daß die Kontraktstaaten des Petersberger Abkommens diesem nicht nachleben und die Diskrepanz zwischen deutschen Festfrachten und freien internationalen Frachten noch größer geworden ist. Das deutsche Binnenschiffsverkehrsgesetz von 1953 läßt deshalb nach wie vor die völkerrechtliche Meinungsverschiedenheit bestehen, ob sich die Schiffahrtsfreiheit, insbesondere die «liberté d'affrètement» nur auf den internationalen oder auch auf den nationalen Verkehr bezieht, welch letztere Auffassung von der Schweiz und den andern Rheinuferstaaten nach wie vor vertreten wird. Die Rechtsfrage ist besonders aktuell geworden, als Deutschland am 8. Juli 1959 gestützt auf das Binnenschiffsverkehrsgesetz für gewisse Baustoffe im innerdeutschen Verkehr verfügte, daß ein Viertel des Güteranfalls zwangsweise dem Partikulierschifferverband zum Transport zu übergeben ist. Diese Verordnung, die eine heftige Reaktion der übrigen Rheinuferstaaten hervorrief, ist Mitte 1960 wieder aufgehoben worden. Die grundsätzliche Rechtsfrage bleibt aber nach wie vor ungeklärt.

Die umstrittene Auslegungsfrage, ob die Mannheimer Akte die Schiffahrtsfreiheit nur für den grenzüberschreitenden Verkehr oder auch für den Inlandverkehr garantiere, wird im Verhältnis der Schweiz zur Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft erneut und vermehrt an Bedeutung gewinnen. Das EWG-Statut sieht für den Verkehr innerhalb der Gemeinschaft eine gemeinsame Verkehrspolitik vor, zu deren Durchführung der Rat der Gemeinschaft in Art. 75 des Vertrages ermächtigt wird, «für den internationalen Verkehr aus oder nach dem Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaates oder für den Durchgangsverkehr gemeinsame Regeln aufzustellen, für die Zulassung von Verkehrsunternehmern zum Verkehr innerhalb eines Mitgliedstaates, in dem sie nicht ansässig sind, die Bedingungen festzulegen, sowie *alle sonstigen zweckdienlichen Vorschriften* zu erlassen». Die EWG besitzt somit eine umfassende Kompetenz zum Erlaß der für die Durchführung einer gemeinsamen Verkehrspolitik erforderlichen Vorschriften, wobei selbstverständlich die Binnenschiffahrt mit eingeschlossen ist. Wohl respektiert das Statut der EWG in Art. 234 die Rechte und Pflichten der Kontraktstaaten aus früheren Staatsverträgen, insbesondere auch mit Drittstaaten, also auch die Mannheimer Akte, zu deren Vertragsstaaten auch die Schweiz und Großbritannien gehören. Die EWG-Länder sind aber verpflichtet, bei Unvereinbarkeit früherer Verträge mit dem EWG-Statut alle geeigneten Mittel anzuwenden und gegebenenfalls eine gemeinsame Haltung einzunehmen, um festgestellte Unvereinbarkeiten zu beheben. Sieht sich die EWG veranlaßt, gemeinsame Vorschriften für den Binnenschiffsverkehr zu erlassen, die mit den Freiheitsgrundsätzen der Mannheimer Akte nicht in Einklang stehen, so wird dieses neue europäische Verkehrsrecht der Gemeinschaft vor der Rheinschiffahrtsakte nur soweit halt machen müssen, als diese nach ihrer Interpretation Anwendung findet. Es ist zu befürchten, daß die These, wonach die Mannheimer Akte nur den grenzüberschreitenden Verkehr betrifft, dazu verleiten könnte, daß der ganze Rhein und seine Nebenflüsse, soweit sie im Gebiet eines Mitgliedstaates der EWG liegen, dem Rheinstatut entzogen würden mit der Begründung, es handle sich bei den Verkehrsvorschriften der EWG um eine rein interne Ordnung innerhalb der Gemeinschaft als neues selbständiges und einheitliches Wirtschaftsgebiet mit eigenem Hoheitsbereich. Diese Auffassung wäre die nefaste Folge einer Anerkennung, daß sich die Freiheit der Rheinschiffahrt nur auf den grenzüberschreitenden Verkehr bezieht. Die Aufrechterhaltung der uneingeschränkten Schiffahrtsfreiheit für alle Verkehre auf dem Rhein nach Maßgabe der Mannheimer Akte ist deshalb vordringlich. Man muß sich bewußt sein, daß das Resultat der EWG eine einheitliche Wirtschafts- und Verkehrsordnung innerhalb der ganzen Gemeinschaft unter Aufhebung der Landesgrenzen als Schranken des Handels und Verkehrs und als bisherige Grenzen der Rechtssetzungsbefugnis der Mitgliedstaaten auf dem Gebiete der Wirtschafts- und Verkehrspolitik ist, soweit die Kompetenzen der Gemeinschaft reichen. Der Verkehr innerhalb der EWG würde als Inlandverkehr der Gemeinschaft als einem wirtschaftlichen Zusammenschluß von Staaten gelten, und nur noch der Verkehr mit Drittstaaten wäre grenzüberschreitender Verkehr, der sich auf die Freiheitsgrundsätze der Mannheimer Akte berufen könnte. Anzeichen dieser Entwicklung liegen bereits vor, wenn man den Geltungsbereich der Verordnung Nr. 11 der EWG über die Beseitigung von Diskriminierungen auf dem Gebiet der Frachten und Beförderungsbedingungen vom 27. Juni 1960 näher betrachtet. Diese Verordnung des Rates der Gemeinschaft gilt auch für den Binnenschiffsverkehr innerhalb der Gemeinschaft und für alle Beförderungen, bei denen der Versand- *oder* der Bestimmungsort des Gutes im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaates liegt, einschließlich der Beförderungen zwischen Mitgliedstaaten und Drittstaaten, mit der einzigen Einschränkung, daß die Verordnung nur für die Strecken innerhalb der Gemeinschaft gilt (Art. 1 und 2). Die Verordnung sieht unter Sanktionsfolge vor, daß Diskriminierungen in der Frachtenbildung verboten sind, die Tarife veröffentlicht werden müssen, für jeden Transport ein besonderes Beförderungsdokument auszustellen und zwecks Kontrolle der angewendeten Frachten vorzulegen ist, die Buchführung bei den einzelnen Reedereien geprüft werden können usw. Nach ihrem Wortlaut findet diese Verordnung auf alle Rheintransporte Anwendung, auch im Verkehr nach der Schweiz, da zwangsläufig der Versandort in einem Mitgliedstaat der EWG liegt. Lediglich für die Beförderungsstrecke zwischen der Schweizergrenze und den Basler Rheinhäfen ist die Anwendbarkeit der Verordnung Nr. 11 ausgeschlossen. Aus dieser Umschreibung des Anwendungsbereiches geht hervor, daß der Rat der EWG implicite davon ausgegangen ist, daß die Mannheimer Akte nur für den grenzüberschreitenden Verkehr gelte, und selbst für diesen nimmt die Verordnung Kompetenzen in Anspruch. Es ist zu hoffen, daß in den vorgesehenen Ausführungsvorschriften der zu weit umschriebene Geltungsbereich wieder eingeschränkt wird, indem die der Mannheimer Akte unterstehenden Rheintransporte ausgeschlossen werden, und zwar nicht nur die grenzüberschreitenden, sondern auch die Inlandtransporte, da sonst eine Verletzung des Rheinstatuts nicht nur virtuell sondern auch konkret gegeben wäre. Daß die EWG überhaupt in die Freiheit der Rheinschiffahrt einzugreifen sich anschickt, beruht auf der ungeklärten Rechtslage hinsichtlich des Geltungsbereiches der Mannheimer Akte im Inlandverkehr

eines Uferstaates oder nunmehr einer Staatengemeinschaft. Es wird eine der vordringlichen Aufgaben der schweizerischen Rheinpolitik sein, die nötigen Mittel zu ergreifen, damit das Rheinstatut auch von den europäischen Gemeinschaften respektiert wird, und zwar nicht nur durch eine Grundsatzerklärung der Anerkennung früherer völkerrechtlicher Verträge, sondern auch in der Anwendung der gemeinsamen Verkehrspolitik und in der Auslegung der Rheinschiffahrtsakte in herkömmlichem Sinn. Wenn auch die Tragweite der Verordnung Nr. 11 noch nicht überblickt werden kann und deren wirtschaftliche Auswirkung noch nicht feststeht, so ist der grundsätzliche Rechtsstandpunkt zu wahren, da weitere, gegebenenfalls einschneidendere Verkehrsvorschriften erlassen werden können, wobei eine Berufung auf eine stillschweigende Duldung der ersten Verordnung präjudizieller Wertung fähig wäre.

Der Vorrang der EWG vor der Mannheimer Akte wird mit verschiedenen Auffassungen zu begründen versucht, doch verstoßen alle diese Versuche gegen den anerkannten völkerrechtlichen Grundsatz, daß die Partner eines multilateralen Vertrages durch freiwillige Änderung ihrer völkerrechtlichen Existenz (einschließlich ihrer wirtschafts- und verkehrspolitischen Souveränität) die bestehenden Rechte der übrigen Vertragspartner ohne deren ausdrückliche Einwilligung nicht tangieren können. Ein älterer Staatsvertrag kann nicht durch einen neueren Vertrag geändert werden, es sei denn es liege Identität der Partner vor, was bei der EWG und dem Rheinstatut nicht der Fall ist. Unannehmbar ist auch die Ansicht, daß, weil die Rheinschiffahrtsakte keine verkehrswirtschaftlichen oder verkehrspolitischen Kompetenzen der Rheinzentralkommission vorsehen sollen, der Gesamtbereich der wirtschaftlichen Tätigkeit der Rheinschiffahrt den Regierungen der Uferstaaten überlassen blieb, und jeder Staat deshalb frei sei, allein oder im internationalen Rheinverkehr im Einvernehmen mit andern Uferstaaten Verkehrspolitik zu treiben mit der einzigen Einschränkung, daß etwaige Maßnahmen weder die Fahrt der Rheinschiffe noch die ungehinderte Bewegung von Land zu Land oder die Aufnahme und das Löschen der Ladungen verhindern soll. Diese Argumentation will eine staatliche und überstaatliche Reglementierung der Rheinschiffahrt ermöglichen, doch übersieht sie, daß das Rheinstatut eine wirtschafts- und verkehrspolitische Ordnung kennt, nämlich die liberale freiheitliche Wirtschaftsordnung, die wesensbedingt staatliche Eingriffe ausschließt. Diese Ordnung ist in der Rheinschiffahrt völkerrechtlich garantiert, und es ist nicht angängig, aus einer Wirtschaftsordnung, welche staatliche Eingriffe untersagt, den rechtlichen Schluß zu ziehen, daß das Fehlen einer staatlichen Reglementierung in dieser Ordnung selbst den Kontraktstaaten Kompetenzen verleihe, gleichsam das Vakuum auszufüllen, denn dieses Vakuum staatlicher Eingriffe war gewollt. Nicht nur bestehende, positive wirtschaftspolitische Kompetenzen des Zentralorgans einer internationalen Stromakte untersagen den Kontraktstaaten, auf diesem Gebiet zu legiferieren, sondern es genügt, wenn der Staatsvertrag jeglichen staatlichen Eingriff beispielsweise in die freie Frachtenbildung untersagt, um den Uferstaaten jegliche Kompetenz zur Reglementierung dieser Materie zu entziehen. Es geht hier nicht um die Frage, ob verkehrspolitisch das freie Spiel von Angebot und Nachfrage der Reglementierung vorzuziehen sei oder nicht, sondern um die Rechtsfrage, ob der internationale Staatsvertrag den Uferstaaten oder einer Gemeinschaft mehrerer Uferstaaten erlaubt, zur Durchführung einer gemeinsamen Verkehrspolitik die Freiheitsrechte des Staatsvertrages anzutasten.

Neben dieser schicksalsschweren Rechtsfrage, der sich die Rheinschiffahrt gegenübergestellt sieht, treten die weiteren Rechtsprobleme in den Hintergrund, ohne daß deren Bedeutung zu unterschätzen wäre. Dazu gehört einmal das Studium verschiedener Revisionsprojekte der Mannheimer Akte, die sich auf organisatorische Fragen beschränken, wie die Zusammensetzung der Rheinzentralkommission und ihre Kompetenzen als Appellationsinstanz in Rheinschiffahrtsstreitigkeiten. Aktuell ist auch die Regelung des Schiffahrtsregimes weiterer Schiffahrtsstraßen, insbesondere der Nebenflüsse des Rheins, die nach Maßgabe der Wiener Kongreß-Akte von 1815 dem Rheinstatut zu unterstellen sind. Es betrifft dies vor allem die Mosel, den Neckar und den Main, deren Freiheitsregime «aussi conforme que possible à celui du Rhin» sein soll. In Art. 362 des Versailler Vertrages ist vorgesehen, daß die Mosel der Rheinzentralkommission zu unterstellen ist. Demgegenüber sieht die am 27. Oktober 1956 zwischen Frankreich, Deutschland und Luxemburg abgeschlossene Mosel-Konvention eine spezielle Mosel-Kommission vor, und sie beschränkt die Freiheitsrechte ausdrücklich auf den grenzüberschreitenden Verkehr (Art. 28, 29 und 39). Die bereits gerügte Interpretation der Schiffahrtsfreiheit auf dem Rhein hat in der Mosel-Akte ihren Niederschlag gefunden, doch bildet dieser Staatsvertrag kein Präjudiz für die rheinische Schiffahrtsfreiheit, die sich nach wie vor auf den grenzüberschreitenden und den nationalen Verkehr bezieht. Die gegenteilige Auffassung muß als Verletzung des Rheinstatuts betrachtet werden. Diese Probleme haben für die Schweiz insofern Interesse, als früher oder später das Schiffahrtsregime des Hochrheins festzulegen sein wird, wobei nach schweizerischer Auffassung nur eine Ausdehnung der Mannheimer Akte tel quel in Betracht kommen kann, und der Moselvertrag nicht als Vorbild gelten kann. Dies muß auch für die Schiffahrtsabgaben gelten, die im Moselvertrag vorgesehen sind, auf dem Hochrhein als Teil des ganzen Rheinstromes jedoch nicht eingeführt werden können, trotz der nationalökonomischen Thesen, welche davon ausgehen, daß jeder Verkehrsträger seine Wegekosten selbst bezahlen müsse. Auch für weitere innerschweizerische Projekte der Schiffbarmachung von Wasserstraßen, die zurzeit von einer vom Eidg. Post- und Eisenbahndepartement eingesetzten Kommission studiert werden, muß immer wieder die Richtschnur jeder schweizerischen Schiffahrtspolitik in den Vordergrund gestellt werden, nämlich die Erhaltung und Erweiterung des freien Zugangs der Schweiz zum Meer. Den Rückgrat dieser Politik bildet der freie Rhein, und die sich ihm anschließenden Wasserstraßen haben sich in das Rheinregime einzuordnen, damit dieses nicht gefährdet wird. Die verkehrspolitischen Notwendigkeiten auf internationaler Ebene sollten den Vorrang vor verkehrswissenschaftlichen Auffassungen haben.