

01.01.2018 - Der Rhein

Wie ein Fluss dem Handel untertan wird

von Winfried Wolf*

Der Rhein ist mit einer gesamten Länge von 1233 Kilometern selbst in Europa ein eher kleinerer Strom ? gerade mal der zehntlängste. Umso kompakter wird uns bei diesem Fluss jedoch die Bedeutung eines großen Gewässers für sehr unterschiedliche Regionen und höchst verschiedene Menschen vermittelt.

Folgt man dem Lauf des Rheins von seinem Ursprung in den schweizerischen Alpen bis zur Mündung in die Nordsee in den Niederlanden, so ergeben sich eine Reihe geografischer und zeitlicher Orientierungspunkte, die die Bedeutung dieses Flusses für die Wirtschaft, die Menschen, die Kommunikation und für das Zusammenleben der Menschen aus den sechs Rhein-Anliegerländern Österreich, Schweiz, Liechtenstein, Deutschland, Frankreich und den Niederlanden hervorheben...

Die Internationale Rheinregulierung (IRR) war eine Einrichtung, die auf einem 1892 geschlossenen Staatsvertrag zwischen Österreich und der Schweiz gegründet ist. Es handle sich, so eine Selbstdarstellung, «um eine segensreiche Einrichtung und um die Grundlage für Wohlergehen und Wohlstand im Rheintal». Die IRR feiert in diesem Jahr ihr 125jähriges Bestehen. Seit 1892 gab es zwei neue Staatsverträge mit einer neuen Konkretisierung der Rheinregulierung. Bislang war dies mit immer neuer Rheinverengung verbunden.

Inzwischen kommt es allerdings zu einer entgegengesetzten Politik. Dafür steht das 2005 im Grundsatz beschlossene Projekt «Rhesi ? Rhein ? Erholung und Sicherheit». Nun wird das Korsett des Rheins erneut aufgeschnürt. Durch Renaturierung und neuerliche Verbreiterung des Flussbettes soll für den Fall neuer Überschwemmungen vorgesorgt werden...

Der Rhein als Transportweg

Der Rhein ist seit mehr als zweitausend Jahren Schifffahrtsstraße und ein wichtiger Transportweg. Dies betrifft vor allem den Strom ab Basel flussabwärts. 44 v.u.Z. gilt als

das Jahr, in dem die römische Festung Augusta Raurica in der Nähe von Basel gegründet wurde (heute: Augst). Bei dieser durchgehenden Schifffahrtstraße handelt es sich um den Oberrhein (zwischen Basel und Bingen), gefolgt vom Mittelrhein (dem Flussabschnitt zwischen Bingen und Bonn) und dem Niederrhein (ab Bonn flussabwärts), der ab der deutsch-niederländischen Grenze in den Deltarhein übergeht, um bei Rotterdam in die Nordsee zu münden.

Die Rheinschifffahrt erlebte im Rahmen des Römischen Reichs eine erste Blütezeit. Wobei es sich zugleich um eine blutige Zeit handelte. Im Jahr 13 u.Z., in der Zeit des römischen Kaisers Augustus, entstand die Classis Germanica, die römische Rheinflotte, mit dem Hauptquartier zunächst in Vetera (Xanten) und ab 50 u.Z. in Colonia Claudia Ara Agrippinensium (CCAA) in der Nähe von Köln-Alteburg. Diese gewaltige Flotte bestand aus mehr als tausend Schiffen und einigen zehntausend Soldaten; sie hatte mehr als dreihundert Jahre lang Bestand. Es handelte sich um eine Kriegsflotte. Diese diente vor allem der Sicherung der Grenze des römischen Reichs, die in dieser Region lange Zeit zu einem großen Teil vom Rhein gebildet wurde. Die Flotte sicherte gleichzeitig die römischen Transportschiffe und die Transporte von Material, Soldaten, Gütern und Personen auf dem Rhein selbst...

Ende des 12. Jahrhunderts existierten am Rhein zwölf Zollstellen. Bis zum Ende des 14. Jahrhunderts hatte sich ihre Zahl auf 62 erhöht. Selbst Ende des 18. Jahrhunderts gab es zwischen Rotterdam und Germersheim noch 53 Rheinzollämter. Hinzu kamen spezifische Hemmnisse wie das Strandrecht und das Stapelrecht. Mit dem Strandrecht konnte sich der Feudalherr alles Strandgut ? und dabei sogar auf seinem Territorium aufgelaufene Schiffe ? aneignen. Oft wurden in den Flüssen absichtlich Hindernisse angelegt, um Schiffe zum stranden zu bringen ? worauf sie vom Feudalherrn samt Fracht kassiert wurden. Das Stapelrecht (oftmals gekoppelt mit dem Umschlagsrecht) besagte, dass fremde Waren in einer «Stapelstadt» auf die Fahrzeuge der in der Stadt ansässigen Schiffer umzuladen waren. Die in Zünften und Gilden zusammengeschlossenen Schiffer der Stapelstadt sicherten sich auf diese Weise das Monopol zum Befahren bestimmter Stromstrecken. Am Rhein besaßen die Städte Köln, Mainz, Worms, Speyer, Straßburg und Basel das Stapelrecht...

Verkehrsader

Inzwischen transportiert eine gewaltige Flotte eine Gütermenge auf dem Rhein, wie es eine solche nie zuvor gab. Die Rheinflotte umfasst heute rund 9000 Schiffe; einige von ihnen sind mehr als 130 Meter lang und können bis zu 4000 Tonnen je Schiff transportieren. Die auf dem Rhein beförderte Tonnage beträgt 300 Millionen Tonnen. Zwei Drittel der gesamten Transporte auf den deutschen Binnengewässern (auf allen Flüssen und allen Kanälen mit Binnenschifffahrt) werden auf dem Rhein transportiert. Wobei mehrere dieser Kanäle mit dem Rhein verbunden sind; sie erhalten vor allem durch die Rheinschifffahrt ihre Bedeutung...

Dieser Erfolg der Rheinschifffahrt hängt eng damit zusammen, dass die Rheinschifffahrt sehr früh internationalisiert war. Dies ist seit ziemlich genau zwei Jahrhunderten der Fall.

Auch nach den Niederlagen der französischen Armee und nach dem Ende des Kaiserreichs unter Napoleon wurde die grundsätzliche Freiheit der Rheinschifffahrt erhalten und ausgebaut. Zu offensichtlich erwiesen sich nun die Vorteile des Abbaus der Zölle für die Wirtschaft...

Am 9. Juni 1815 wurde im Anhang zur Schlussakte des Wiener Kongresses die Schifffahrtsweltfreiheit, insbesondere die Freiheit der Rheinschifffahrt, festgehalten. Dies mündete im Jahr 1816 in Mainz in die Bildung einer Kommission, die später als «Zentralkommission für die Rheinschifffahrt ? ZKR» bezeichnet wurde und die seit 1920 ihren Sitz im Palais du Rhin in Strasbourg (Straßburg) hat. In der ZKR sind die Länder Schweiz, Frankreich, Deutschland, die Niederlande und Belgien gleichberechtigt vertreten. Am 31. März 1831 wurde als Konkretion die Rheinschifffahrtsakte, auch als Mainzer Akte bezeichnet, verabschiedet, in der die «Freiheit der (Rhein-)Schifffahrt bis ans offene Meer» garantiert wurde. Eine Fortführung dieser Grundgedanken fand sich später in der Mannheimer Akte vom 17. Oktober 1868: In dieser wurde u.a. festgehalten, dass alle Gebühren und Abgaben, die sich auf die bloße Tatsache der Beschiffung gründeten, abgeschafft sind...

Freihandel und Rhein-TTIP

Mit den zitierten Vereinbarungen zur Rheinschifffahrt wurde eine Art TTIP für den Rhein begründet. Dieses Rhein-TTIP ist bis heute in Kraft. Artikel 1 der Mannheimer Akte hält fest: «Die Schifffahrt auf dem Rhein und seinen Ausflüssen von Basel bis in das offene

Meer soll, sowohl aufwärts als abwärts ... den Fahrzeugen aller Nationen zum Transport von Waren und Personen gestattet sein. Abgesehen von diesen Vorschriften soll kein Hindernis, welcher Art es auch sein mag, der freien Schifffahrt entgegengesetzt werden.»

Und, ganz klar, die Freiheit der Waren und das Kapitals der Reeder und Partikuliere (der einzelnen Schiffseigner) darf nicht durch langwierige Gerichtsverfahren beeinträchtigt werden; der schnelle Profit steht über der langwierigen Wahrheitssuche, weswegen es eigener Schiedsgerichte bedarf. Artikel 38 lautet: «Das Verfahren bei den Rheinschiffahrtsgerichten soll ein möglichst einfaches und beschleunigtes sein ... Übrigens darf kein Schiffsführer oder Flößer wegen einer gegen ihn eingeleiteten Untersuchung an der Fortsetzung seiner Reise behindert werden»...

Dabei hat bereits die «friedliche Konkurrenz» einen kriegerischen ? gegen die Umwelt, die Menschen und das Klima gerichteten ? Charakter. Die Freiheit der Rheinschifffahrt bedeutet, dass weitgehend rund um die Uhr der Schiffsverkehr stattfindet. Die Dieselmotoren der Schubschiffe laufen heutzutage bis zu 8000 Stunden im Jahr oder im Durchschnitt 22 Stunden am Tag. Dies ist verbunden mit einem enormen und wachsenden Energieverbrauch und mit den entsprechenden wachsenden Emissionen. Dieselmotoren mit ihren Belastungen gibt es eben nicht nur bei Pkw und Lkw und nicht nur in Innenstädten. Es gibt sie auch auf den 9000 Binnenschiffen der Rheinschiffahrtsflotte. Um es genau zu sagen: Der Dieserverbrauch der deutschen Binnenschifffahrt betrug im Jahr 2014 genau 274000 Tonnen. Das Bundesumweltamt kommt zu der ernüchternden Feststellung: «In der Luftschadstoffbilanz ist der Transport mit dem Binnenschiff derzeit kaum besser als der mit dem Lkw.»

Der Dauerbetrieb der Rheinschifffahrt ist auch beispielhaft für eine losgelöste, wachsende Transportintensität, für eine hemmungslose Globalisierung und für eine Aufhebung der Trennung von Raum und Zeit...

Verschmutzung, Unglücke, Chemie

Der Rhein in diesem Verlauf ist nicht zuletzt geprägt durch riesige Industrieanlagen im allgemeinen und durch die chemische Industrie in Ludwigshafen (vor allem BASF) und Leverkusen und Dormagen (u.a. Bayer) im besonderen. Damit verbunden sind massive Verunreinigungen des Flusses und der Ufergestade. Und Tausende kleine sowie

Dutzende sehr große Unglücke in den Werksanlagen selbst und auf dem Rhein.

Drei schwere Unfälle der Chemieindustrie mit direkter Einwirkung auf den Rhein selbst:

? Im März 1970 explodiert bei BASF-Ludwigshafen das mit Benzol beladenem Tankschiff St. Jürgen. Fünf Todesopfer.

? Am 7. Mai 1999 kommt es beim Abfüllen von Benzin auf der Tankerbrücke der Bayer Erdölchemie in Dormagen zu einer Explosion. Drei Todesopfer, zehn zum Teil Schwerverletzte.

? Am 21. November 2001 tritt beim Abpumpen hochgiftiger Salpetersäure von einem Tankschiff vor dem Uerdinger BAYER-Werk Salpetersäure aus, Teile des Schiffes geraten in Brand.

? Am 13. Januar 2011 havariert das mit 2377 Tonnen Schwefelsäure beladene Tankmotorschiff Waldhof im Rhein bei St. Goarshausen. Zwei der vier Besatzungsmitglieder kommen ums Leben. Der Rhein muss in Höhe des verunglückten Schiffes zeitweise vollständig gesperrt werden. Doch wie bei allen Industrieunglücken und wie bei den meisten Schiffskatastrophen walteten auch in diesem Fall keine Zauberkräfte. Es herrschte lediglich das Gesetz der banalen Profitmaximierung. Der Säuretanker Waldhof war mit 631 Tonnen überladen.

* *Gekürzt aus einem Artikel des Autors in Lunapark21-Extra, Sommer 2017*