

Schriftenreihe des Instituts für
Transport- und Verkehrsrecht

12

Hiram Kümper/Andreas Maurer (Hrsg)

150 Jahre *Mannheimer Akte*

Festschrift zum 150jährigen Bestehen der Revidierten
Rheinschifffahrtsakte vom 17. Oktober 1868



Nomos

Schriftenreihe des Instituts für
Transport- und Verkehrsrecht

Herausgegeben von Prof. Dr. Carsten Schäfer,
Geschäftsführender Direktor des Instituts für
Transport- und Verkehrsrecht

Band 12

Prof. Dr. Hiram Kümper/Prof. Dr. Andreas Maurer (Hrsg.)

150 Jahre Mannheimer Akte

Festschrift zum 150jährigen Bestehen der Revidierten
Rheinschifffahrtsakte vom 17. Oktober 1868



Nomos

Mit freundlicher Unterstützung von:



Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation in der Deutschen Nationalbibliografie; detaillierte bibliografische Daten sind im Internet über <http://dnb.d-nb.de> abrufbar.

ISBN 978-3-8487-5301-7 (Print)

ISBN 978-3-8452-9484-1 (ePDF)

Abdruck der Bilder der Mannheimer Akte im Anhang dieses Buches mit freundlicher Genehmigung des Generallandesarchivs Karlsruhe (Signatur 48 Nr. 6594).

Die Veröffentlichungs- und Vervielfältigungsrechte unterliegen dem Landesarchiv Baden-Württemberg.

1. Auflage 2018

© Nomos Verlagsgesellschaft, Baden-Baden 2018. Gedruckt in Deutschland. Alle Rechte, auch die des Nachdrucks von Auszügen, der fotomechanischen Wiedergabe und der Übersetzung, vorbehalten. Gedruckt auf alterungsbeständigem Papier.

Vorwort der Herausgeber

Feste soll man feiern, wie sie fallen. Vor zehn Jahren hat der damalige Generalsekretär der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt, Jean-Marie Woehrling, in seinem Grußwort zur Jubiläumsfeier festgestellt: „Wenn die Jahresfeiern der Manneimer Akte die Gelegenheit bieten, mehr von der Zukunft als von der Vergangenheit zu sprechen, dann unter anderem deshalb, weil die Revision der Rheinschifffahrtsakte im Jahre 1868 in Mannheim für den Historiker ein relativ unbedeutendes Ereignis ist. Überspitzt ausgedrückt könnte man fast sagen, dass der Abschluss dieser Akte am 17. Oktober 1868 überhaupt kein Ereignis war!“ Also gibt es eigentlich nichts zu feiern? Wir glauben schon und freuen uns, dass Jean-Marie Woehrling uns die Ehre gegeben hat, sich selbst in dem hier vorliegenden Band zu widerlegen. Und so möchte das Buch, etwas pathetisch, aber deshalb nicht weniger ernsthaft ausgedrückt, mit der dreifachen Perspektive vernünftigen Denkens und Handelns auftreten: mit dem Blick nämlich auf die Vergangenheit, mit Fragen der Gegenwart und gerichtet auf die Zukunft.

Tatsächlich mag die Mannheimer Rheinakte von 1868 für ihre aktuelle Gegenwart kein bahnbrechendes Ereignis gewesen sein: Sie revidierte und korrigierte ihre Vorgängerin von 1831, passte sie den veränderten Rahmenbedingungen auf dem Fluss und in der politischen Landschaft an. Vor allem aber führte sie Grundvorstellungen von der Freiheit der Binnenschifffahrt und der gemeinschaftlichen, staatenübergreifenden Verantwortung für den Strom und seine Nutzer zur Vollendung, die schon weit vor jener Vorgängerakte angelegt waren. Insofern hat die Mannheimer Akte mit dem Blick zurück eine Bedeutung, die kaum überschätzt werden kann. Eine Reihe historischer Beiträge wird das deutlich machen.

Das Gleiche gilt für den Blick nach vorn: Denn wir feiern im Oktober 2018 nicht nur ein historisches Jubiläum, sondern erleben zugleich eine Ministererklärung. Und auch das hat gute Tradition: sich anlässlich der Jubiläumsfeiern immer wieder über die gemeinsamen Grundsätze zu verständigen, die in der Mannheimer Rheinakte niedergelegt wurden und mit einigen zeitbedingten Revisionen im Grundsatz bis heute Gültigkeit beanspruchen können. Davon wird in diesem Band ebenso die Rede sein.

Die Mannheimer Akte mag also für sich betrachtet kein spektakuläres Ereignis gewesen sein, aber dafür viel mehr als das: ein strukturbildender Schritt nämlich, der wichtige und lang andauernde Prozesse der Verständigung zu einem formalen Abschluss brachte und sie für eine lange, hoffentlich noch länger andauernde Zukunft wirksam machte. Wenn das kein Grund zum Feiern ist?

Den Herausgebern ist es ein Bedürfnis, an dieser Stelle Dank zu sagen. In erster Linie danken wir der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt und hier vor allem der stellvertretenden Generalsekretärin, Frau Katrin Moosbrugger, ebenso wie dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur und dort insbesondere dem derzeitigen Präsidenten der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt, Herrn Achim Wehrmann. Die lokalen Wähler der Prinzipien der Mannheimer Akte haben sich vor allem im Mannheimer Schifffahrtsverein (MSV) und in der Gesellschaft zur Förderung des Binnenschifffahrtsrechts an der Universität Mannheim (GBM) zusammengefunden. Hier gilt besonderer Dank den Vorsitzenden Thomas Hartmann (MSV) und Fink von Waldstein (GBM). Ohne ihre Initiative und ihr Engagement, das im Hintergrund von vielen Weiteren getragen wurde, wären weder der hier vorliegende Band noch die begleitenden Festveranstaltungen möglich gewesen.

Aber auch die Arbeit an diesem Buch ist von vielen helfenden Händen und Köpfen im Hintergrund mitgetragen worden: Dank gilt dafür Florian Arnold und Andrea Balogh-Hiatt sowie Verena Brusius, Benjamin Delis, Hannah Kern, Maximilian Schulz und Laura Jugel vom Institut für Transport- und Verkehrsrecht sowie Benedikt Bego-Ghina und Laura Wiedebusch vom Lehrstuhl für Geschichte des Spätmittelalters und der frühen Neuzeit. Auch wollen wir nicht vergessen, dem Herausgeber der Schriftenreihe, in der dieser Band erscheint, Herrn Prof. Dr. Carsten Schäfer, für die Aufnahme des Buches in die Reihe zu danken. Ein letzter, herzlicher Dank schließlich gilt Dr. Marco Ganzhorn vom Nomos-Verlag, der unseren sportlichen Publikationsplan pünktlich und mit der gewohnten Professionalität zu diesem guten Abschluss gebracht hat.

Mannheim, am 15. August 2018

die Herausgeber

Inhalt

Zum Geleit	5
Die Freiheit der Schifffahrt auf dem Rhein <i>Andreas Maurer</i>	9
Der Streit um den Rhein und die Freiheit der Flussschifffahrt zwischen Territorialisierung und Nationenbildung, 16.-19. Jahrhundert <i>Hiram Kümper</i>	23
Die Entwicklung des Rheinschiffrechts zwischen 1815 und 1868 <i>Dieter Strauch</i>	43
Über einen Fluss, der keine Grenze sein und keine Begrenzungen mehr haben sollte: Eine kurze Geschichte der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt <i>Benedikt Bego-Ghina</i>	79
Die ZKR im Wandel zu Beginn des neuen Jahrtausends – seit 2000 <i>Jean-Marie Woebbling</i>	99
Die Schweiz und die Mannheimer Akte – Neutralität, Föderalismus und internationale Rheinpolitik <i>Thomas Nicklas (Reims)</i>	115
150 Jahre Mannheimer Akte und deren Bedeutung für die Binnenschifffahrt <i>Theresia Hacksteiner LL.M.</i>	131
Mannheimer Akte, Grundgesetz für die Rheinschifffahrtsgerichtsbarkeit <i>Bon C. de Savornin Lohman</i>	141
Die CLNI 2012 – eine Enkelin der Mannheimer Akte <i>Dr. Klaus Ramming</i>	157

Reflections on the legal relationship between European International River Law and European Union Law, with special regard to the Rhine <i>Marc De Decker</i>	221
Caffee, Capern und Corinthen – Mannheimer Hafenleben Mitte des 19. Jahrhunderts <i>Hanspeter Rings</i>	307
Faksimile der Mannheimer Akte	325
Verzeichnis der Autorinnen und Autoren	361

Zum Geleit

Die Unterzeichnung der Mannheimer Akte jährt sich 2018 zum 150. Mal. Damit ist sie wohl das völkerrechtliche Vertragswerk, welches bis heute weltweit am längsten in Kraft ist. Tragende Ideen dieser Übereinkunft lassen sich über die Mainzer Akte von 1831, die Wiener Kongressakte von 1815, den Rheinschiffahrts-*Octroi* von 1804 bis auf den Westfälischen Frieden von 1648 zurückverfolgen. Soweit die bekannten und dieser Tage oft zitierten Tatsachen und Ansichten.

Doch über diese bekannten Aussagen hinaus rückt das Jubiläum der Mannheimer Akte eine ganze Reihe weiterer Fragen von grundsätzlicherer Natur ins Blickfeld. Ist die lange Geschichte der Mannheimer Akte eigentlich eine Erfolgsgeschichte? Welche Relevanz haben die Mannheimer Akte und ihre Strukturen heute und insbesondere morgen? Und vor allem: Welche Impulse können von diesem Jubiläum ausgehen?

Den folgenden Beiträgen, welche das 150-jährige Bestehen der Mannheimer Akte aus verschiedenen Blickwinkeln beleuchten, soll nun in keiner Weise vorgegriffen werden – dennoch sei an dieser Stelle eine erste kurze Einschätzung erlaubt: Eine ganze Reihe von handfesten Indizien deuten darauf hin, dass dieses Vertragswerk im Großen und Ganzen eine Erfolgsgeschichte war und ist.

Weitgehend unstrittig dürfte sein, dass sich die Mannheimer Akte als Grundlage des Rheinschiffahrtsregimes insgesamt bewährt hat. Mit der Unterzeichnung dieses Vertragswerkes am 17.10.1868 im Mannheimer Schloss wurden substantielle Prinzipien des Rheinschiffahrtsregimes verbindlich festgeschrieben. Ihre wesentlichen Grundsätze – die Freiheit der Schifffahrt, die Gleichberechtigung und die Einheit des Schifffahrtsregimes – gelten bis zum heutigen Tage. Sie haben zudem Niederschlag in anderen völkerrechtlichen Übereinkünften gefunden. Bereits diese Umstände können als Beleg für den Erfolg dieses Vertragswerkes gewertet werden.

Die Mannheimer Akte bildet seit ihrer Unterzeichnung im Jahre 1868 die Basis einer konstruktiven und zielorientierten Zusammenarbeit der Rheinanliegerstaaten und Belgiens – und dies trotz zweier Weltkriege sowie tiefgreifender Umwälzungen politischer wie wirtschaftlicher Natur sowohl in den Mitgliedstaaten als auch in Europa insgesamt. Die Zentralkommission für die Rheinschiffahrt ist hier über die Jahre hinweg zum Dreh- und Angelpunkt einer vielfältigen und zielorientierten Kooperation in den Fragen der Rhein- und Binnenschifffahrt geworden; sie hat sich dank ihrer bemerkenswerten Expertise und ihres unermüdlichen

Engagements zu einem über den Rhein hinaus anerkannten Kompetenzzentrum für die Binnenschifffahrt entwickelt.

Doch trotz ihrer nun 150-jährigen Geschichte stehen die Mannheimer Akte und die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt mehr denn je vor zahlreichen, teils äußerst komplexen Herausforderungen.

Eine dieser Herausforderungen für die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt und ihre Mitgliedstaaten ist seit einigen Jahren der tiefgreifende Wandel der politischen, rechtlichen und auch institutionellen Rahmenbedingungen, insbesondere auf Ebene der Europäischen Union. Folgen dieses Wandels sind zum einen Kompetenzverschiebungen zugunsten der Europäischen Union, zum anderen aber auch die Entwicklung neuer Kooperationsmechanismen auf europäischer Ebene.

Das mit Abstand auffälligste Zeichen dieses Wandels ist die Einrichtung des Europäischen Ausschusses zur Ausarbeitung von Standards im Bereich der Binnenschifffahrt (CESNI) im Juni 2015. Dieses Gremium hat sich in kurzer Zeit – nicht zuletzt dank der engagierten technischen und administrativen Unterstützung durch das Sekretariat der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt – zu dem maßgeblichen Koordinierungs- und Standardisierungsgremium in der europäischen Binnenschifffahrt entwickelt.

Für die Zentralkommission ist in dieser Situation einerseits die Fortentwicklung und Verstetigung der Zusammenarbeit mit der Europäischen Union das Gebot der Stunde; in den Mittelpunkt des Interesses rückt hier etwa die Erweiterung des Aufgabenspektrums von CESNI mit Augenmaß. Die Zentralkommission bleibt andererseits aber auch in der Pflicht, ihre verbleibenden Kernaufgaben weiterhin gewissenhaft und effizient – in einem Wort: professionell – wahrzunehmen.

Der derzeitige technologische Fortschritt stellt eine weitere wichtige Herausforderung für die Zentralkommission dar. Die rasante Automatisierung und Digitalisierung des Verkehrswesens und der Logistik macht – ebenso wie die Entwicklung neuer Antriebstechnologien – auch vor der Rhein- und Binnenschifffahrt nicht halt. Doch gerade die rapiden Fortschritte auf diesen Gebieten werfen neue, teils hochkomplexe Fragen und Probleme auch rechtlicher Natur auf. Die Zentralkommission hat sich in der Vergangenheit stets als treibende Kraft bei der Fortentwicklung der Regelwerke der Binnenschifffahrt im Hinblick auf neue Technologien profiliert. Gerade vor diesem Hintergrund sind die Konzeption und der Erlass innovationsfreundlicher und praxisorientierter Vorschriften bei gleichzeitiger Gewährleistung des aktuellen Sicherheitsniveaus mehr denn je eine vorrangige Aufgabe.

Doch auch die gewachsenen Strukturen der Zentralkommission selbst stellen ihre Mitgliedstaaten vor ständig neue Herausforderungen. So geben die Abläufe und Strukturen innerhalb der Zentralkommission selbst Anlass zu Diskussionen

und ggf. auch Anpassungsmaßnahmen – ein kleines, aber prägnantes Beispiel ist die Berufungskammer der Zentralkommission, die auf die Mannheimer Akte selbst zurückgeht. Diese neben den nationalen Gerichten der Rheinanliegerstaaten bestehende supranationale Berufungsinstanz war zur Zeit ihrer Errichtung ebenso revolutionär wie visionär. Doch die in den letzten Jahren allgemein zurückgehende Anzahl an gerichtlichen Verfahren im Bereich der Binnenschifffahrt betrifft auch die Berufungskammer, so dass deren Bedeutung für den Vergleich und die Weiterentwicklung des rheinischen Rechts bei Gelegenheit überdacht werden könnte.

Auch wenn es sich gerade beim letzten Beispiel nicht um ein vordringliches Problem handelt, so illustriert dieses doch die Notwendigkeit einer laufenden, aufmerksamen Beobachtung der Entwicklung aller Strukturen und Abläufe. Von essentieller Bedeutung ist in diesem Zusammenhang darüber hinaus, erkannte Problemstellungen offen zu thematisieren und notwendige Veränderungen – sei es an der Mannheimer Akte, sei es an ihren Strukturen – offensiv, aber stets auch mit Augenmaß und einem Blick für langfristig brauchbare Lösungen anzugehen. Es wäre daher sehr zu begrüßen, wenn das Jubiläum der Mannheimer Akte auch auf lange Sicht Impulse für eine breite konstruktive und kritische Auseinandersetzung mit diesem Vertragswerk und seinen Strukturen geben könnte.

Eine nicht zu unterschätzende Grundlage für diesen Dialog und nachfolgende Entscheidungsprozesse kann dabei die Kenntnis der historischen Rahmenbedingungen bilden. In diesem Sinne gebührt den Herausgebern dieses Bandes und den Autoren der hier enthaltenen Beiträge Dank und Anerkennung für ihre Impulse zu dieser zukunftsweisenden Diskussion.

Achim Wehrmann

Präsident der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt

Die Freiheit der Schifffahrt auf dem Rhein

von Andreas Maurer

Abstract:

The Revised Convention for Rhine Navigation of 17 October 1868, generally known as Mannheim Convention, has created a legal regime that governs and determines navigation on the Rhine. This regime is based on the freedom of shipping and the equal treatment of boatmen. The content of this freedom, however, is hardly determined. Although the Mannheim Convention gives some clues, the specific contents of the granted freedom are very vague. A look at the will of the historic contracting parties does not help with a specification. On the one hand, the interpretation of international treaties under the Vienna Convention on the Law of Treaties of 23 May 1969 is in principle to be determined in accordance with the spirit and purpose of the regulation, not according to the will of the parties. Moreover, the concept of freedom of the 19th century no longer corresponds to the concept of freedom of the 21st century. On the other hand, more stakeholders have specific interests in the Rhine, for instance, with respect to environmental protection or social rights. In addition, there is a new institutional environment, which was created particularly by the EU and which also formulates its own interests in the Rhine. The task of the Central Commission for the Navigation of the Rhine is therefore even more than ever to coordinate the protection and the assertion of very different interests. It benefits from its 200 years of experience as an institution as well as the institutional framework created by the Mannheim Convention. By formulating principles of interpretation, the Central Commission for the Navigation of the Rhine in 2003 made the concept of freedom more concrete and at the same time created free space for competing interests on the Rhine. However, neither the Central Commission for the Navigation on the Rhine nor legal scholarship and practice should refrain from questioning of the concept of freedom of the Mannheim Convention from time to time and define it afresh.

A) Einleitung

Zentraler Regelungszweck der Mannheimer Akte von 1868 ist die Gewährleistung der Schifffahrtswfreiheit auf dem Rhein, die in Artikel 1 der Mannheimer Ak-

te (MA) verankert ist. Der Inhalt dieser Freiheit ist allerdings nur sehr vage aus der MA zu entnehmen. Im Laufe der Zeit hat es immer wieder Versuche gegeben, die durch die MA gewährte Schifffahrtsfreiheit näher zu bestimmen. Die Ansichten hierzu gehen aber weit auseinander. In den vergangenen Jahren hat es, soweit ersichtlich, nur wenige Auseinandersetzungen um diese Frage gegeben. Dieser Umstand soll Anlass geben, die Schifffahrtsfreiheit der MA und ihre Hintergründe etwas näher zu beleuchten.

B) Die Freiheit der Schifffahrt im historischen Kontext

Historisch gesehen war die Schifffahrtsfreiheit bereits im frühen Mittelalter Gegenstand der Politik. Bereits im 12. Jahrhundert verfügte Kaiser Friedrich Barbarossa in verschiedenen Dokumenten, dass die Flüsse frei sein sollten.¹ Dies bezog sich zwar einerseits auf den Flusslauf selbst, der nicht durch Dämme oder Flussableitungen behindert oder verändert werden sollte, es bezog sich aber auch auf die Zollfreiheit der Kaufleute (in diesem Fall auf dem Main). Gleichwohl entwickelte sich in Deutschland, insbesondere am Rhein, anstelle der königlichen Rechte (Regalien) eine ganze Reihe von Sonderrechten und Privilegien einzelner Fürsten und Städte, die geprägt waren von einer verkehrsfeindlichen Zollpolitik und Ausschließungsrechten, die sich bis in das späte Mittelalter und die frühe Neuzeit hinein gehalten haben.² Hierzu gehörten insbesondere Stapel- und Umschlagsrechte, die die Verkehrsfreiheit enorm eingeschränkt hatten.³ Diese Stapel- und Umschlagsrechte standen einzelnen Städten zu und bedeuteten, dass durchfahrende Kaufleute ihre Waren für einen bestimmten Zeitraum in der jeweiligen Stadt ausladen und zum Verkauf anbieten mussten. Das führte im besten Fall zu erheblichen Verzögerungen des Warentransports, im schlechtesten Fall zum Verderb der Ware oder zu einem völligen Ausschluss weiter stromaufwärts liegender Regionen vom Handel. Aber auch Zölle und Durchfahrtsgelder behinderten die Schifffahrt nicht nur – aber insbesondere – auf dem Rhein.

Besonders wichtig wurde die Schifffahrtsfreiheit, als die Napoleonischen Koalitionskriege dazu geführt hatten, dass auch Frankreich Rheinanliegerstaat wurde. In der Wiener Kongressakte vom 9. Juni 1815 waren neun Artikel der Flussschifffahrt gewidmet, wobei bereits hier die Schifffahrtsfreiheit niedergelegt war.⁴

1 *Schneider, Reinhard*, Das Königsrecht an schiffbaren Flüssen, in: Schwinges, Rainer Christoph (Hrsg.), Straßen- und Verkehrswesen im hohen und späten Mittelalter, Ostfildern 2007, S. 187-200, 191.

2 *Gönnenwein, Otto*, Die Freiheit der Flußschifffahrt, Tübingen 1940, S. 1 f.

3 Ebd., S. 88.

4 Siehe dazu zum Beispiel auch *Kühnle, Helmut*, Vorwort in: Mannheimer Schifffahrtsverein, Mannheimer Akte – Ein Buch mit sieben Siegeln, Mannheim 1987, S. 5 ff.

So entspricht Artikel 1 der MA weitestgehend dem Artikel 109 der Wiener Kongressakte von 1815, der besagt:

„Die Schifffahrt im ganzen Laufe der im vorigen Artikel bezeichneten Flüsse, von dem Punkte an, wo ein jeder von ihnen schiffbar wird, bis zu deren Mündung, soll gänzlich frei seyn, und kann Niemand in Absicht des Handels untersagt werden; doch so, daß man sich nach den für die Schifffahrtspolizei festgesetzten Reglements richte, die für Alle gleichförmig und für den Handel aller Nationen so günstig als möglich sollen abgefaßt werden.“

Auch die Abschaffung der umstrittenen Stapel- und Umschlagrechte war bereits in der Wiener Kongressakte angelegt und dort in Artikel 114 verankert:

„Keine Stapel-, Umschlag-, oder gezwungene Stationenrechte dürfen errichtet werden. (...)“

Besonders beachtenswert ist der Umstand, dass das Schifffahrtsregime, das bereits durch die Wiener Kongressakte angelegt war, ausdrücklich nur mit Zustimmung aller Uferstaaten geändert werden konnte (Art. 116).

Die Hoffnungen allerdings, die der Wiener Kongress gehegt hatte, dass das Rheinregime schnell umsetzbar sein würde, haben sich nicht bestätigt. Vielmehr dauerte es weitere 15 Jahre, bis die eigens zu diesem Zweck eingerichtete Zentralkommission für die Rheinschifffahrt im Jahr 1831 die so genannte Mainzer Akte entworfen hatte, die dann zwischen Baden, Bayern, Frankreich, Hessen, Nassau, den Niederlanden und Preußen abgeschlossen werden konnte.⁵ Da aber die Mainzer Akte weitgehend in den Vorstellungen des frühen 19. Jahrhunderts verhaftet gewesen war, waren moderne Neuerungen wie zum Beispiel die Dampfschifffahrt noch nicht in die Überlegungen aufgenommen worden und zwar obwohl im Jahr des Abschlusses der Mainzer Akte bereits 18 Dampfschiffe auf dem Rhein verkehrt hatten.⁶ So tagte die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt weiter, siedelte im Jahr 1860 nach Mannheim über, bis wohin der Rhein zu dieser Zeit schiffbar war, und legte schließlich als modernisierte Version der Mainzer Akte die Revidierte Rheinschifffahrtsakte (Mannheimer Akte) vor, die im Jahr 1868 verabschiedet worden ist.

C) Die Freiheit der Schifffahrt auf dem Rhein

I) Die Schifffahrtsfreiheit in der Mannheimer Akte

Kern der Mannheimer Akte ist die oft erwähnte und immer wieder angeführte Freiheit der Schifffahrt auf dem Rhein. Doch der Inhalt des Freiheitsbegriffs ist

⁵ Müller, Walter, Die Freiheit der Rheinschifffahrt in Gefahr, Basel 1953, S. 3.

⁶ Ebd., S. 7.

vage und bedarf der Interpretation. Die Mannheimer Akte selbst trägt dazu allerdings nur wenig bei.

Die Mannheimer Akte legt in ihrem Artikel 1 fest:

„Die Schifffahrt auf dem Rhein und seinen Ausflüssen von Basel bis in das offene Meer soll, sowohl aufwärts als abwärts, unter Beachtung der in diesem Vertrage festgesetzten Bestimmungen und der zur Aufrechterhaltung der allgemeinen Sicherheit erforderlichen polizeilichen Vorschriften, 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.“

Die hierdurch gewährte Freiheit ist auf den ersten Blick sehr umfangreich und nur durch Vorschriften der Mannheimer Akte selbst einschränkbar. So wurde sie auch in der Literatur als sehr weitreichend eingeschätzt und als Schutz gegen bedingte oder unbedingte, mittelbare oder unmittelbare Verbote angesehen.⁷ Es sind aber nicht nur Verbote, die die Schifffahrt einschränken können. Auch Gebote, Ungleichbehandlungen und andere Maßnahmen gleicher Wirkung können zu einer Einschränkung von Freiheit führen. Konsequenz ist daher, dass eine Eingrenzung des Begriffs der Schifffahrtsfreiheit ausgesprochen schwierig wird. Erste Anhaltspunkte bietet die Mannheimer Akte selbst.

Sie gewährt ausdrücklich:

- Freiheit von Abgaben, die sich lediglich auf die Tatsache der Beschiffung beziehen (Art. 3),
- Waren- und Personentransportfreiheit im Geltungsbereich der MA für zur Rheinschifffahrt gehörende Schiffe (Art. 4),
- keine Stapel- oder Umschlagspflichten (Art. 5),
- Warenfreizügigkeit (Art. 7),
- vereinfachte Zollabfertigung (Art. 9).

Teil der Freiheit ist aber auch die Gleichbehandlung von Schiffen und Flotten, die sich insbesondere in der abgabenrechtlichen Gleichbehandlung von Land- und Wassergrenzen (Art. 6) und der gleichermaßen zu gewährenden Warenfreizügigkeit zu Wasser und an Land (Art. 14) zeigt.

Einschränkungen der Schifffahrtsfreiheit sind ausdrücklich erlaubt, zum Beispiel durch polizeiliche Vorschriften zur Aufrechterhaltung der allgemeinen Sicherheit (Art. 1), die Bestimmung von erlaubten Landungsplätzen (Art. 11), das Verbot des Schleichhandels (Schmuggels) (Art. 12) und das Erfordernis eines Schiffstauglichkeitszeugnisses (Schiffsattest) (Art. 22).

Damit sind die wesentlichen Eckpunkte der von den historischen Vertragsparteien intendierten Freiheiten umrissen. Eine Eingrenzung des Freiheitsbegriffs gelingt dadurch allerdings nur unzureichend. Dies gilt umso mehr als die Ein-

⁷ Ebd., S. 4.

schränkung von Freiheiten bisweilen nicht auf Anhieb erkennbar ist, sondern sich durch mittelbare oder nicht intendierte Wirkungen erst zeigt. Diesen Umstand sollen zwei Beispiele deutlich machen.

II) Grenzfälle

1) Flora-Fauna-Habitat-Gebiet im Rhein

Als erstes Beispiel für eine mögliche Beschränkung der Schifffahrtsfreiheit dient ein Beispiel aus den frühen 2000er Jahren. Es ging um die Meldung einer Fischruhezone im Rhein zwischen Emmerich und Bad Honnef durch das Land Nordrhein-Westfalen im Rahmen der Flora-Fauna-Habitat-Richtlinie.

Im Jahr 1992 wurde die so genannte Flora-Fauna-Habitat-Richtlinie von den damaligen Mitgliedsstaaten der EU verabschiedet. Ihr Inhalt verfolgt das Ziel, wildlebende Arten, deren Lebensräume und die europaweite Vernetzung dieser Lebensräume zu sichern und zu schützen. Um den Schutz entsprechender Lebensräume zu ermöglichen, melden die Mitgliedsstaaten solche Lebensräume, die dann nach einer entsprechenden Bewertung zu Schutzgebieten erklärt werden mit der Folge, dass Eingriffe in ein Flora-Fauna-Habitat-Gebiet einer erhöhten Rechtfertigung unterliegen.

Die Befürchtung der Rheinschiffer war nun, dass die Erklärung eines immerhin fast 200 km langen Rheinabschnitts als Flora-Fauna-Habitat-Schutzgebiet dazu führen würde, dass die Schifffbarkeit dieses Abschnitts eingeschränkt würde. So wären zum Beispiel Flussvertiefungen und Instandhaltungen nicht mehr ohne weiteres zulässig. In einer Einrichtung eines Flora-Fauna-Habitat-Gebiets liege also eine Verletzung der Mannheimer Akte, denn ein erhöhter Rechtfertigungszwang für schifffahrtsrelevante Maßnahmen führe zu einer Verletzung der durch die Mannheimer Akte garantierten Schifffahrtsfreiheit.

Der Beantwortung dieser Frage hatte sich Wilfried Erguth, ein Europa- und Völkerrechtler der Universität Rostock, im Jahr 2004 gewidmet.⁸ Dabei stellt Erguth zunächst fest, dass das Europarecht gegenüber der Mannheimer Akte keinen Vorrang genießt und dass daher eine Kollision vorliege.⁹ Auch sei der Anwendungsbereich der Mannheimer Akte eröffnet.¹⁰ Daher befasst Erguth sich weiter mit der Frage, ob die FFH-Gebietsmeldung ein Hindernis im Sinne des Artikel 1 MA sei. Dabei stellt er zunächst fest, dass die Meldung eines FFH-Gebiets an sich lediglich eine Mitteilung an die Europäische Kommission sei und daher keinerlei Wirkung für die Schifffahrt entfalte. Es könne erst dann zu einem Hin-

⁸ *Erguth, Wilfried*, FFH-Gebietsmeldung und „Mannheimer Akte“ (Revidierte Rheinschifffahrtsakte): Europarecht und Völkerrecht im Widerstreit?, NVWBl. 2004, S. 137-141.

⁹ Ebd. S. 139.

¹⁰ Ebd. S. 140.

dernis kommen, wenn das Gebiet auch tatsächlich als FFH-Gebiet ausgewählt werde.¹¹ Soweit kann Erbguth gefolgt werden. Die sich anschließende Argumentation wirft jedoch Fragen auf. So stellt Erbguth zunächst fest, dass die Mannheimer Akte aus dem Jahr 1868 datiere. Zu diesem Zeitpunkt seien Schutzgebietsausweisungen unbekannt gewesen. Daher könnten die Vertragsparteien der Mannheimer Akte unter dem Begriff ‚Hindernis‘ trotz des erweiternden Zusatzes ‚welcher Art es auch immer sein mag‘ „keinen flächenhaften Naturschutz verstanden haben, sondern, zumal es ihnen um den möglichst freien Transport von Waren und Personen auf der Wasserstraße ging, lediglich Restriktionen der Schifffahrt durch Behinderungen technischer und/oder finanzieller Art, etwa im Wege von Sperrungen resp. Abgabenerhebung“.¹²

Diese Argumentation ist allerdings wenig überzeugend. Erbguth nimmt hier eine Auslegung vor, und zwar eine historische Auslegung, die am Willen des historischen Gesetzgebers, hier am Willen der Vertragsparteien, orientiert ist. Die Wiener Vertragsrechtskonvention (WVRK)¹³ beinhaltet einen Abschnitt über die Auslegung völkerrechtlicher Verträge und sieht darin vor, dass ein völkerrechtlicher Vertrag „nach Treu und Glauben in Übereinstimmung mit der gewöhnlichen, seinen Bestimmungen in ihrem Zusammenhang zukommenden Bedeutung und im Lichte seines Zieles und Zweckes auszulegen“ sei. Für die Auslegung können gemäß Artikel 31-33 WVRK auch weitere Umstände wie zum Beispiel spätere Übereinkünfte, Übungen oder Völkerrechtssätze herangezogen werden. Insbesondere hat Erbguth in seiner Stellungnahme die zuvor im Jahr 2003 veröffentlichten Auslegungsrichtlinien der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt¹⁴ nicht beachtet, die gemäß Art. 31 Abs. 3a WVRK maßgeblich gewesen wären und auf die später noch einzugehen sein wird. Der mutmaßliche Wille der Vertragsparteien spielt jedenfalls nur dann eine Rolle, wenn er durch Urkunden kundgetan ist.

Gemäß der WVRK kommt es also nicht so sehr auf den historischen gesetzgeberischen Willen der Vertragsparteien an als vielmehr auf den Sinn und Zweck des Vertrages. Vor diesem Hintergrund ist es auch fraglich, ob der Begriff des Hindernisses tatsächlich nur sehr eng als Behinderung technischer oder finanzieller Art angesehen werden kann. Vielmehr ist aus dieser Perspektive der Umstand, dass die zusätzliche Qualifizierung des Hindernisses in der Mannheimer Akte ‚welcher Art es auch immer sein mag‘ darauf hindeutet, dass nach dem Sinn und Zweck der Regelung gerade auch solche Umstände umfasst sein müssen, die die historischen Vertragsparteien nicht im Blick hatten. Der Zusatz ist vor diesem

11 Ebd.

12 Ebd.

13 Wiener Übereinkommen über das Recht der Verträge vom 23. Mai 1969, BGBl. 1985 II, S. 927 ff.

14 Herbstsitzung der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt 2003-II vom 26./27.11.2003, S. 3 ff.

Hintergrund eine Erweiterung des Begriffs des Hindernisses, keine Einschränkung.

2) *Mindestlohngesetz*

Ein weiterer Konflikt hatte sich aus dem deutschen Mindestlohngesetz ergeben. Es schreibt vor, dass alle Arbeitnehmer ab dem 1.1.2015 einen Lohn von mindestens 8,50 € brutto pro Zeitstunde verlangen können und legt den Arbeitgebern erhebliche Dokumentationspflichten auf. So obliegt zum Beispiel einem ausländischen Arbeitgeber gemäß § 16 Abs. 1 Mindestlohngesetz, bei Beginn einer Dienst- oder Werkleistung – und darum handelt es sich bei einem Transport – eine schriftliche Anmeldung bei der zuständigen Behörde einzureichen. Ob diese Regelung praktikabel ist oder, wie häufig beklagt wird, den Arbeitgebern erheblichen Bürokratieaufwand aufbürdet, mag dahinstehen. Die europäische Binnenschifffahrts-Union, eine Interessenvertretung der Binnenschiffer, hat jedenfalls im Januar 2015 eine Beschwerde an die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt gerichtet, in der ein Verstoß der einschlägigen Regeln des Mindestlohngesetzes gegen Artikel 1 und 4 der Mannheimer Akte gerügt wird. In Artikel 1 wird – wie bereits ausgeführt – die Freiheit der Schifffahrt auf dem Rhein verbürgt, während Artikel 4 einen Gleichheitssatz beinhaltet, nach dem alle Mitgliedstaaten der Mannheimer Akte Schiffe und Ladungen der jeweils anderen Mitgliedstaaten ebenso behandeln müssen wie ihre eigenen.

Die Zentralkommission hat in dieser Beschwerdesache entschieden, dass ein Verstoß gegen die Mannheimer Akte nicht vorliege.¹⁵ Dabei hat sie auf ihre eigenen Auslegungsrichtlinien verwiesen. Das ist durchaus problematisch, weil diese Auslegungskriterien keineswegs geeignet sind, eine größere Klarheit zu schaffen. Sie sollen vor diesem Hintergrund genauer beleuchtet werden.

III) Die Schifffahrtswfreiheit nach den Auslegungsrichtlinien der ZKR

Die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt hat bereits im Jahr 2003 Auslegungsprinzipien für die Mannheimer Akte beschlossen, die bis heute gelten.¹⁶ Darin hat die ZKR festgestellt, dass die Wahrung der Schifffahrtswfreiheit auf dem Rhein ihre Kernkompetenz sei.¹⁷ In den Auslegungsprinzipien legt die Zentralkommission fest, worin grundsätzlich Beschränkungen der Schifffahrt liegen. Dies liege vor,

¹⁵ Herbstsitzung der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt 2015-II vom 3.12.2015, S. 38 ff.

¹⁶ Siehe Herbstsitzung der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt 2003-II vom 26./27.11.2003, S. 3 ff.

¹⁷ Ebd. Punkt 2.).

- „wenn eine Regelung rheinschiffahrtsspezifisch ist und die Schifffahrtsverhältnisse beeinträchtigt;
- wenn Maßnahmen oder Vorschriften zu schweren Störungen der Schiffahrt führen;
- wenn für die Nutzer der Wasserstraße ein Gebot oder Verbot besteht, dessen Missachtung mit Sanktionen im Schifffahrtsbereich oder im Bereich einer mit der Schiffahrt direkt verbundenen Tätigkeit geahndet wird;
- wenn eine Vorschrift, die nicht direkt die Schiffahrt betrifft (nicht binnenschiffahrtsspezifische Vorschrift), indirekt eine unverhältnismäßige Beschränkung für die Schiffahrt darstellt.“¹⁸

Mit dieser Aufzählung hat die Zentralkommission für die Rheinschiffahrt den Freiheitsbegriff der Mannheimer Akte deutlich konkretisiert. Allerdings findet sich auch hier eine ganze Reihe unbestimmter Rechtsbegriffe wie ‚schwere Störung‘ oder ‚unverhältnismäßige Beschränkung‘. Bemerkenswert ist allerdings, dass die Zentralkommission auch indirekte – also nicht schiffahrtsspezifische – Umstände als Hindernis oder Beschränkung im Sinne der Mannheimer Akte angesehen hat. Gleichzeitig wirft dies aber wiederum die Frage auf, was eine indirekte Beschränkung ist und was nicht. Sind Dokumentationspflichten zum Beispiel eine indirekte Beschränkung der Schiffahrt? Oder stellt bereits die Gefahr einer zukünftigen unmittelbaren Beschränkung eine indirekte Beschränkung der Schiffahrt dar? Diese Fragen bleiben unbeantwortet.

Weitaus interessanter aber als die positive Bestimmung und Konkretisierung des Freiheitsbegriffs ist die von der Zentralkommission vorgenommene Bestimmung, was grundsätzlich keine Beschränkung der freien Schiffahrt darstellt. Demnach liege *keine* Beschränkung der Schiffahrt vor

- „Bei der Anwendung von zivilrechtlichen oder handelsrechtlichen Vorschriften, die sich auf die Binnenschiffahrt beziehen.
- Bei nicht binnenschiffahrtsspezifischen Vorschriften (Beispiel: Vorschriften allgemeiner Art zum Schutz der öffentlichen Sicherheit und Ordnung, wie Vorschriften über den Waffenbesitz, die Verwendung gewisser Produkte oder allgemeine sozialrechtliche Vorschriften).
- Bei kurzfristiger Unterbrechung des Schiffsverkehrs unter den in der Polizeiverordnung festgelegten Bedingungen.“¹⁹

Besonders bemerkenswert ist hier der zweite Punkt, nach dem eine Beschränkung der freien Schiffahrt grundsätzlich nicht vorliege bei „nicht binnenschiffahrtsspezifischen Vorschriften“. Hier stellt sich zuallererst die Frage nach dem Verhältnis zu Punkt 4 der positiven Definition der Freiheitsbeeinträchtigung, denn dort war als Beeinträchtigung der freien Schiffahrt jede Vorschrift gesehen wor-

¹⁸ Ebd. Punkt 2.3.1 bis 2.3.4.

¹⁹ Ebd. Punkt 2.4.1 bis 2.4.3.

den, die nicht direkt die Schifffahrt betrifft, aber indirekt eine unverhältnismäßige Beeinträchtigung für die Schifffahrt darstellt. Nicht binnenschifffahrtsspezifische Vorschriften werden also nach den Auslegungsprinzipien der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt einerseits grundsätzlich als mögliche Beeinträchtigung der freien Schifffahrt gesehen, andererseits aber privilegiert, indem festgestellt wird, dass von solchen Vorschriften grundsätzlich keine Beeinträchtigung ausgehe. Selbst wenn man diesen möglichen Widerspruch dahingehend auflösen wollte, dass nicht schifffahrtsspezifische Vorschriften grundsätzlich nur dann eine Beschränkung darstellten, wenn diese unverhältnismäßig wäre, bliebe das Verhältnis zwischen diesen beiden Auslegungsprinzipien unklar. Gelten dann die Beispiele, die dafür genannt werden, dass von ihnen keine Beschränkung ausgehe (nämlich Vorschriften allgemeiner Art zum Schutz der öffentlichen Sicherheit und Ordnung, wie Vorschriften über den Waffenbesitz, die Verwendung gewisser Produkte oder allgemeine sozialrechtliche Vorschriften), immer als verhältnismäßige Beschränkung der Binnenschifffahrt? Oder können auch von solchen Vorschriften unverhältnismäßige Beeinträchtigungen ausgehen? Diese Unklarheit lässt sich nicht ohne weiteres auflösen.

Das ist umso problematischer, als die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt ihre Entscheidung zur Vereinbarkeit der Anforderungen des Mindestlohngesetzes mit der Mannheimer Akte ohne weitere Begründung auf die Auslegungsprinzipien gestützt hat, wonach allgemeine sozialrechtliche Vorschriften grundsätzlich keine Beschränkung der freien Schifffahrt darstellten.²⁰ Allerdings hat die Zentralkommission nach der Feststellung, dass es sich beim Mindestlohngesetz nicht um eine binnenschifffahrtsspezifische Vorschrift handelt, weiter geprüft, ob eine unverhältnismäßige Beeinträchtigung vorliege und dies verneint. Eine unverhältnismäßige Beeinträchtigung liege nur vor – und das ist eine weitere Konkretisierung der Auslegungsprinzipien –, wenn die „durch das Mindestlohngesetz eingeführten Pflichten für den Arbeitgeber den eigentlichen Kernbereich der ausgeübten Tätigkeit, also das Fahren von Binnenschiffen zu unterschiedlichen Zwecken, nahezu unmöglich machen oder erheblich erschweren würde“.²¹

So scheint die Zentralkommission ihre Auslegungsprinzipien in der Tat so anzuwenden, dass nicht binnenschifffahrtsspezifische Umstände grundsätzlich keine Beschränkung der freien Schifffahrt darstellen. Dies gilt nur dann nicht, wenn die Einschränkungen ein Maß erreichen, das als unverhältnismäßig qualifiziert werden kann. Eine unverhältnismäßige Einschränkung liegt dann vor, wenn der Kernbereich der Tätigkeit des Binnenschiffers nahezu unmöglich gemacht oder erheblich erschwert wird.

20 Herbstsitzung der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt 2015-II vom 3.12.2015, S. 39.

21 Ebd. S. 39.

Damit allerdings ist die Hürde für eine Einschränkung der freien Schifffahrt sehr hoch gehängt. Das jedoch liegt durchaus in der Kompetenz der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt.

IV) Ein moderner Freiheitsbegriff für die Mannheimer Akte

Die zuvor dargelegten Grenzfälle weisen deutlich auf ein Problem hin, mit dem ein Regelungswerk mit zunehmendem Alter konfrontiert ist. Der Freiheitsbegriff der Mannheimer Akte muss heute ein anderer sein als im Jahr 1868.²² Das 19. Jahrhundert war geprägt von einem stark formalen Rechtsverständnis, das Freiheit als umfassendes Prinzip der Gerechtigkeit verstand. Die Bürger, die noch vor wenigen Jahrzehnten ihr Blut für die lang ersehnte Freiheit vergossen hatten und in der Überzeugung angetreten waren, dass jeder Mensch frei und gleich an Rechten sei, waren selbstverständlich davon überzeugt, dass freie und gleiche Marktteilnehmer ohne weiteres in der Lage sein könnten, ihre Rechtsverhältnisse ohne staatliche Einflussnahme zu gestalten. Vor diesem Hintergrund dürfte Freiheit im 19. Jahrhundert als sehr umfassendes Prinzip verstanden worden sein. Es war der Gegenentwurf zum staatlich stark reglementierten Merkantilismus der überwundenen absolutistischen Zeit. Das zur Zeit der Verabschiedung der Mannheimer Akte vorherrschende Wirtschaftssystem ist ein von der industriellen Revolution geprägter Radikalliberalismus kapitalistischer Prägung. Die Mannheimer Akte ist damit ein Paradebeispiel für das dem Wirtschaftsmodell des 19. Jahrhunderts zugrunde liegende Sozialmodell. Vor diesem Hintergrund muss auch die umfassende Freiheitsgewährung der Mannheimer Akte gesehen werden.

Ein solch umfassender Freiheitsbegriff ist der heutigen Zeit allerdings fremd. Bereits um die Jahrhundertwende zum 20. Jahrhundert war klar, dass ein umfassendes Freiheitskonzept der sozialen Wirklichkeit nicht entsprach.²³ Vielmehr wurde bald klar, dass der Freiheitsbegriff des 19. Jahrhunderts ergänzt werden musste.²⁴ Der Gedanke, dass Freiheit nur dann auch tatsächlich ausgeübt werden kann, wenn sie eingebettet ist in soziale Rechte, brach sich nicht nur in Europa Bahn, sondern auch in den USA.²⁵ Heute sind es aber nicht nur soziale Rechte,

22 Zum Freiheitsbegriff der Mannheimer Akte und seiner historischen und ideengeschichtlichen Entwicklung siehe *Kümper, Hiram*, Der Streit um den Rhein und die Freiheit der Flussschifffahrt zwischen Territorialisierung und Nationenbildung, 16.-19. Jahrhundert, in diesem Band, S. 23 ff.

23 *von Gierke, Otto*, Die soziale Aufgabe des Privatrechts, Vortrag gehalten am 5. April 1889 in der juristischen Gesellschaft zu Wien, Berlin 1889; *Menger, Anton*, Das Bürgerliche Recht und die besitzlosen Volksklassen, Tübingen 1908.

24 *Wieacker, Franz*, Das Sozialmodell der klassischen Privatrechtsgesetzbücher und die Entwicklung der modernen Gesellschaft, Vortrag gehalten vor der Juristischen Studiengesellschaft in Karlsruhe am 12. Dezember 1952, Karlsruhe 1953.

25 Siehe dazu zum Beispiel *Hale, Robert L.*, Coercion and Distribution in a Supposedly Non-Coercive State, in: *Political Science Quarterly* 38, 1923, 3, S. 470-494; *Pound, Roscoe*, The New Feudal System, in: *Commercial Law Journal* 35, 1930, 8, S. 397-403.

die einen modernen Freiheitsbegriff flankieren. Die Nutzungs- und Schutzinteressen auch an Binnengewässern haben sich massiv gewandelt. Während im 19. Jahrhundert der Strom tatsächlich nur dem Güter- und Personentransport sowie der Fischerei diente, werden heute weitaus umfassendere Interessen formuliert. Umweltschutz, sozialrechtliche Regulierung, Infrastrukturerfordernisse, Hochwasservorsorge und andere politisch relevante Interessen treten neben den Warentransport.

Aus der Sicht der Binnenschifffahrt muss jeder neu formulierte Regulierungswunsch eine Freiheitsbeschränkung darstellen, denn jedes neu hinzutretende Interesse am Rhein beinhaltet eine potentielle Beschränkung der bislang genossenen Freiheiten. Gleichzeitig aber können die neu formulierten Interessen nicht ohne weiteres abgetan werden. Denn aus der heutigen Perspektive sind Umweltschutz, sozialrechtliche Regulierung und andere Interessen keineswegs Luxus einer immer inklusiver werdenden Gesellschaft, sondern Ausdruck eines modernen Freiheitsverständnisses, das Freiheitsbeeinträchtigungen nicht nur aus staatlicher Richtung erkennt, sondern in dem Beschränkungen von Freiheiten auch von privater Seite ausgehen können.

In diese Richtung gehen auch die Auslegungsprinzipien der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt. Durch sie wird, jedenfalls in Ansätzen, eine Grenze der freien Schifffahrt dort gezogen, wo Beeinträchtigungen nicht spezifisch auf die Schifffahrt selbst gerichtet sind und diese nicht unverhältnismäßig beschränken. In diesem Auslegungsprinzip liegt freilich selbst eine Freiheitsbeschränkung, denn dadurch werden Freiräume geschlossen, die der Schifffahrt zumindest nach einem umfassenden Freiheitsverständnis ursprünglich zugestanden haben. Sie eröffnet damit aber auch Freiräume für anderweitige Nutzungs- und Regulierungsinteressen, die in einem modernen Freiheitsverständnis nicht ignoriert werden können und dürfen.

Mit ihren Auslegungsprinzipien hat die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt also recht leise und unbemerkt von der Öffentlichkeit ein neues Freiheitsparadigma eingeführt, auf das sie nun zurückgreift. Es wäre allerdings wünschenswert gewesen, wenn dies in einer breiteren Öffentlichkeit diskutiert worden wäre. So hätten die Abgrenzungen noch präziser und treffsicherer gestaltet werden können, um auch in Zukunft die Abgrenzung von Freiheitssphären unter Berücksichtigung der jeweiligen Interessen vornehmen zu können.

Es sind aber nicht nur unterschiedliche Nutzungs- und Schutzinteressen, die den Freiheitsbegriff der Mannheimer Akte unter Druck setzen, sondern auch ein neues regulatorisches Umfeld. Hier gilt es insbesondere, die Europäische Union in den Blick zu nehmen, die ihrerseits immer wieder Regulierungsinteressen formuliert hat und deren Regulierungen sich immer wieder auch auf die Schifffahrt

auswirken.²⁶ Denn ein zentrales Politikfeld der EU ist die Verkehrspolitik. Bereits mit der Gründung der Montanunion hatte die ZKR jedoch ihre Unabhängigkeit und Alleinzuständigkeit für Fragen um den Rhein betont.²⁷ Insbesondere die Schweiz als Nichtmitglied der EU stemmte sich immer wieder gegen Harmonisierungsbestrebungen der EU.²⁸ Aber auch die übrigen Mitgliedsstaaten der Mannheimer Akte konnten kaum ein Interesse daran haben, dass Nicht-Rheinanliegerstaaten im Rahmen der EU auf die Verkehrspolitik am Rhein einwirken. So gehört es zur Freiheit der Schifffahrt auf dem Rhein auch, dass die ZKR die Interessen ihrer Mitglieder sichert. Das gilt auch und insbesondere gegenüber der EU, durch die Nicht-Rheinanlieger ihrerseits eigene Interessen durchsetzen könnten.

V) Freiheit durch Einheitlichkeit

Schließlich gehört zur Freiheit der Schifffahrt auch, dass die Regelungen, denen sie unterliegt, einheitlich sind. Andernfalls wäre ein Flickenteppich an Regelungen zu erwarten, der insgesamt zu erheblicher Unsicherheit und Unvorhersehbarkeit führt, wie dies in vielen anderen Bereichen des Transportrechts üblich ist.²⁹ Diese Einheitlichkeit wird einerseits durch die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt selbst gewährleistet, deren Aufgabe die Herstellung und Unterhaltung eines einheitlichen Rheinregimes ist.³⁰ Hierfür erlässt die Zentralkommission gemäß Art. 1 MA Regeln im Rahmen ihrer durch Art. 45 MA zugewiesenen Kompetenzen. Konkret sieht die Mannheimer Akte darüber hinaus eine Reihe von Pflichten für die Vertragsparteien vor, die eine Einheitlichkeit des Rheinregimes gewährleisten helfen. Hierzu gehören die Aufrechterhaltung und der Schutz von Infrastruktur (Art. 27-28, 30-31), ein Abstimmungsgebot zwischen den Vertragsparteien (Art. 29), die Durchsetzung polizeirechtlicher Vorschriften (Art. 32, Art. 40bis) und schließlich die Einrichtung einer speziellen Gerichtsbarkeit (Art. 33).

26 *von Däniken, Franz*, Die Binnenschifffahrt im Europäischen Wirtschaftsraum: Standortbestimmung aus völkerrechtlicher Sicht, in: *von Ziegler, Alexander/Burckhardt, Thomas*, Internationales Recht auf See- und Binnengewässern – Festschrift für Walter Müller, Zürich 1993, S. 49-60; *Meißner, Friedrich*, Das Recht der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft im Verhältnis zur Rheinschifffahrtsakte von Mannheim, Berlin 1973. Siehe auch: *De Decker, Marc*, Reflections on the legal relationship between European International River Law and European Union Law, with special regard to the Rhine, in diesem Band, S. 221 ff.

27 *Schirmann, Sylvain*, Die ZKR im Zeichen der Europäischen Einigung – 1963-2000, in: Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (Hrsg.), 200 Jahre Geschichte ZKR, Straßburg 2015, S. 195-239, 213.

28 Ebd. S. 216.

29 Siehe dazu *Basedow, Jürgen*, Der Transportvertrag – Studien zur Privatrechtsangleichung auf regulierten Märkten, Tübingen 1987, S. 1-5; ders., Perspektiven des Seerechts, Juristenzeitung 1999, S. 9-15, 13. Siehe auch: *Maurer, Andreas*, Einheitsrecht im internationalen Warentransport, Rabels Zeitschrift für ausländisches und internationales Privatrecht 81, 2017, S. 117-157.

30 Siehe Herbstsitzung der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt 2003-II vom 26./27.11.2003, S. 5: Kommentar des Sekretariats zu Protokoll 2003-II-10 betreffend die Auslegungsprinzipien für die Mannheimer Akte.

Vor allem der letzte Punkt, die Einrichtung einer spezialisierten Gerichtsbarkeit, trägt zur Rechtseinheit bei, denn für die Einheitlichkeit einer Regel ist auch und vor allem wichtig und zentral, dass diese einheitlich angewendet wird.³¹ Hier kommen die Rheinschiffahrtsgerichte und insbesondere die Berufungskammer der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt in den Blick. Insoweit haben die Vertragsparteien der Mannheimer Akte eine für internationale Übereinkommen sehr ungewöhnliche, gleichzeitig aber sehr moderne Lösung gefunden: Gemäß Art. 34 MA müssen die Mitgliedsstaaten Rheinschiffahrtsgerichte einrichten, also Spezialgerichte, die ausschließlich für Rheinschiffahrtssachen zuständig sind. Das führt zu einer Konzentration der Rechtsfälle an wenigen Gerichten, was wiederum zu einer erheblichen Expertise der Richter führt. Dadurch entsteht zwar an sich noch keine Einheitlichkeit in der Entscheidungspraxis der Rheinschiffahrtsgerichte, jedoch führt die geringere Zahl an möglichen Richtern dazu, dass eine allzu umfangreiche Fragmentierung der Entscheidungspraxis unterbleibt. Zusätzlich sieht die Mannheimer Akte auch die Einrichtung von Rheinschiffahrtsobergerichten als zweite Instanz vor. Auch bestimmte Verfahrensregeln werden bereits durch die Mannheimer Akte selbst vorgegeben, was zu einer Einheitlichkeit bei Gerichten unterschiedlicher Vertragsstaaten führt. Besonders außergewöhnlich ist aber, dass durch die Mannheimer Akte bei der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt direkt ein Berufungsgericht eingerichtet wurde, die Berufungskammer der Zentralkommission (Art. 45bis MA).³² Sie kann gemäß Art. 37 MA alternativ zu den Rheinschiffahrtsobergerichten als Berufungsinstanz angerufen werden. Dadurch kann zumindest für diejenigen Rechtsfälle, die in der Berufung vor der Berufungskammer verhandelt werden, eine sehr konsistente und einheitliche Rechtsprechung erwartet werden, die insgesamt die Einheitlichkeit der Entscheidungspraxis deutlich fördert. Ebenso wird die Einheitlichkeit der Entscheidungspraxis dadurch gefördert, dass beim Institut für Transport- und Verkehrsrecht der Universität Mannheim eine Entscheidungsdatenbank eingerichtet wurde, die frei zugänglich ist. Das sorgt für eine juristische Anschlussfähigkeit der ergangenen Entscheidungen der Rheinschiffahrtsgerichte, Rheinschiffahrtsobergerichte und der Berufungskammer, die wiederum zentral für die Einheitlichkeit der Entscheidungspraxis ist.³³ Dieser institutionelle Rahmen trägt wesentlich zur Freiheit der Rheinschiffahrt durch Einheitlichkeit der richterlichen Entscheidungspraxis bei.

31 Maurer, *Andreas*, *Lex Maritima*, Tübingen 2012, S. 181 ff.; *Schröter, Ulrich*, *Gegenwart und Zukunft des Einheitskaufrechts*, *Rabels Zeitschrift für internationales und ausländisches Privatrecht*, 2017, S. 32-76, 46 f.; *Maurer, Andreas*, *Einheitsrecht im internationalen Warentransport*, *Rabels Zeitschrift für ausländisches und internationales Privatrecht* 1 (2017), S. 117-157, 148 ff.

32 Siehe zu deren Arbeit *De Savornin Lohmann, Bon*, *Mannheimer Akte, Grundgesetz für die Rheinschiffahrtsgerichtsbarkeit*, in diesem Band, S. 141 ff.

33 Siehe dazu *Maurer, Andreas*, *Lex Maritima*, Tübingen 2012, S. 143 ff.

D) Zusammenfassung und Ausblick

Die Revidierte Rheinschiffahrtsakte vom 17. Oktober 1868 hat ein Rechtsregime geschaffen, das bis heute die Schifffahrt auf dem Rhein und deren Sicherheit regelt und bestimmt. Dieses Regime basiert auf der Freiheit der Schifffahrt und der Gleichbehandlung der Schiffer. Der Inhalt dieser Freiheit ist allerdings kaum bestimmt. Zwar gibt die Mannheimer Akte einige Anhaltspunkte, jedoch ist die konkrete Ausprägung der gewährten Freiheit sehr vage. Ein Blick auf den Willen der historischen Vertragsparteien hilft bei einer Konkretisierung nicht weiter. Einerseits hat die Auslegung von völkerrechtlichen Verträgen nach dem Wiener Übereinkommen über das Recht der Verträge vom 23. Mai 1969 grundsätzlich nach dem Sinn und Zweck der Regelung zu erfolgen, andererseits führt auch die Ermittlung des Willens der historischen Vertragsparteien nicht weiter. Denn der Freiheitsbegriff des 19. Jahrhunderts entspricht nicht mehr dem Freiheitsbegriff des 21. Jahrhunderts. Anders als damals sind heute umfangreichere und unterschiedlichere Nutzungs-, Schutz- oder soziale Interessen im gesellschaftlichen Fokus, die neben das Interesse an der Nutzung des Rheins als Verkehrsweg treten. Hinzu kommt auch ein anderes institutionelles Umfeld, das insbesondere durch die EU hervorgebracht wurde und das ebenfalls Interessen am Rhein formuliert.

Die Aufgabe der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt liegt daher heute mehr noch als früher darin, den Schutz und die Geltendmachung sehr unterschiedlicher Interessen zu koordinieren. Dabei nützt ihr ihre 200-jährige Erfahrung als Institution ebenso wie der durch die Mannheimer Akte geschaffene institutionelle Rahmen. Durch die Formulierung von Auslegungsprinzipien hat die Zentralkommission für die Rheinschiffahrt im Jahr 2003 den Freiheitsbegriff konkretisiert und gleichzeitig Freiräume für konkurrierende Interessen am Rhein geschaffen. Das entbindet jedoch weder die Zentralkommission für die Rheinschiffahrt noch die rechtswissenschaftliche Forschung und Praxis, den Freiheitsbegriff der Mannheimer Akte immer wieder infrage zu stellen und neu zu formulieren.

Der Streit um den Rhein und die Freiheit der Flussschifffahrt zwischen Territorialisierung und Nationenbildung, 16.-19. Jahrhundert

von Hiram Kümper (Mannheim)

Abstract:

For centuries, the river Rhine has been romanticised, mystified, and contested like probably no other river in central Europe. In terms of shipping and river trade, however, disputing the Rhine has been much more concrete and at times even severe. This chapter then traces disputes and conflicts over the Rhine and the freedom of its trade from medieval times through to the nineteenth century. In doing so, it provides for a pre-history of the Mannheimer Rheinakte of 1868.

Der Rhein ist wie vielleicht kein zweiter zentraleuropäischer Fluss mit Legenden und Mythen überladen worden.¹ Vom deutschen ist er zum europäischen Fluss, vom Vater zur Lebensader, von der *frontière naturelle* zur „hervorragenden Karawanenstraße Europas“² erklärt worden – und hat noch viele andere Titulaturen geduldig ertragen. Und dabei ist er letzten Endes, wie Heinrich Böll es einmal lakonisch formuliert hat, doch erst einmal schlicht ein Fluss. Wesentliches zu seiner Entmythologisierung hat bereits Lucien Febvre mit seinem Rheinbuch von 1935 geleistet, das schließlich ein halbes Jahrhundert später von Peter Schöttler auch ins Deutsche übersetzt worden ist.³ Tatsächlich hat einerseits die geographische Lage entlang gleich mehrerer europäischer Staaten und Territorien, deren Grenzen sich im Verlauf der Geschichte immer wieder verschoben haben, andererseits seine besondere Bedeutung als Handels- und Verkehrsader dem Rhein seine Bedeutung gesichert. Der Streit um den Rhein, der regelmäßig aus dem Bezug dieser beiden Charakteristika aufeinander entstand, ist Gegenstand der folgenden Absätze. Sie legen den Schluss nahe, dass die im 19. Jahrhundert schließlich endgül-

1 Die Literatur dazu ist mittlerweile Legion. Ich nenne hier nur die beiden Ausstellungskataloge von Boldt, Hans (Hrsg.), *Der Rhein: Mythos und Realität eines europäischen Stromes*, Düsseldorf 1988 und von Plessen, Marie-Louise (Hrsg.), *Der Rhein. Eine europäische Flussbiographie*, München u.a. 2016, die jeweils mehrere Kapitel dazu beinhalten.

2 Ernst Moritz Arndt, zit. bei Irsigler, Franz, „Teuschlands hochschlagende Pulsader“. Zur wirtschaftlichen Bedeutung des Rheins bis zum frühen 19. Jahrhundert, in: Honneft, Klaus u.a. (Hrsg.), *Vom Zauber des Rheins ergriffen ... Zur Entdeckung der Rheinlandschaft vom 17. bis zum 19. Jahrhundert*, München 1992, S. 67-80, hier S. 67.

3 Febvre, Lucien, *Der Rhein und seine Geschichte*, übers. u. mit einem Nachwort hrsg. v. Peter Schöttler, Frankfurt a. M. 1994.

tig erreichte Freiheit der Rheinschifffahrt weniger einem natur- oder völkerrechtlichen Freiheitsideal, sondern vielmehr der Einsicht geschuldet war, dass niemand dauerhaft die Kontrolle über diesen Fluss für sich reklamieren konnte.

Herausforderungen für den Rheinhandel in Mittelalter und Früher Neuzeit

Wie schon Karl Otto Scherner, dem wir wesentliche Arbeiten zur Rechtsgeschichte der Rheinschifffahrt verdanken, festgestellt hat, kann „der Zeitraum zwischen dem 12. und 13. Jahrhundert, als sich das Recht der Rheinschifffahrt erst eigentlich entwickelte, und dem beginnenden 19. Jahrhundert weitgehend als Einheit gesehen werden“.⁴ Tatsächlich sind gewisse Grundprobleme, das heißt vor allem Kostenfaktoren für den Warenverkehr auf dem Rhein, über dieses gute halbe Jahrtausend immer wieder als Konstante aufgetreten und sollen deshalb eingangs kurz umrissen werden, da sie uns in den sich anschließenden Absätzen dann immer wieder begegnen.

Das sind zum ersten natürlich die Rheinzölle. Sie sind für das Mittelalter gut erforscht durch die Trierer Dissertation von Friedrich Pfeiffer, der mit seiner Sammlung und Systematisierung der Überlieferung Pionierarbeit geleistet hat.⁵ Für die Zeit nach 1500, in der das Aktenmaterial exponentiell zunimmt und die Situation noch schlechter zu überschauen ist, wäre hier noch manches zu leisten. Denn obwohl, wie wir gleich noch sehen werden, das Reich und die rheinischen Kurfürsten sich offiziell durchweg für eine Begrenzung und Regulation der Zölle und anderer Handelshemmnisse einsetzen, bleiben diese ein stetes, phasenweise auch ein wieder zunehmendes Problem. Pfeiffer war es auch, der endgültig die überkommene Vorstellung vom Gebührencharakter der Rheinzölle widerlegt hat. Teile der älteren – und erstaunlich lange auch noch der jüngeren – Forschung waren offenbar der Rhetorik herrschaftlicher Selbstaussagen aufgesessen und begriffen sie als Gegenleistung für eine wie immer im Einzelnen geartete obrigkeitliche Leistung, etwa Schutz und Schirm oder die Instandhaltung der Leinpfade.⁶ In der Geschichtswissenschaft des 19. Jahrhunderts ist diese Position eng verknüpft worden mit der Vorstellung von den germanisch-genossenschaftlichen Wurzeln der Rheinzölle. Man bezog Einzelaussagen in frühen Kapitularien und die Selbstbeschreibung der späteren kurfürstlichen Zollpolitik aufeinander und wollte – bei allen eingestandenen Entartungen natürlich – in der Tendenz ein Kontinuum

4 Scherner, Karl Otto, Zur Rechtsgeschichte der Rheinschifffahrt bis zur Wiener Schlussakte, in: *ders.*, Handel, Wirtschaft und Recht in Europa. Abhandlungen zum Handels- und Wirtschaftsrecht in Deutschland und im Europa des 16. bis 19. Jahrhunderts (Bibliotheca eruditorum 27), Keip 1999, S. 367-388, hier S. 368. Dort auch Einzelheiten – und die einschlägige ältere Literatur – zu den Schifferzünften und zum Privatrecht der Rheinschifffahrt, das in diesem Beitrag nicht behandelt werden wird.

5 Pfeiffer, Friedrich, Rheinische Transitzölle im Mittelalter, Berlin 1997.

6 Ebd., S. 669 ff.

der Sorge um den Rhein darin sehen.⁷ Das sieht man heute nicht mehr so und erkennt klar den ganz überwiegend fiskalischen Charakter der Zölle. Entsprechend waren auch einzelne Personengruppen, wie etwa Pilger⁸ oder Kleriker bei der Beförderung ihrer Zehnteinnahmen, ausgenommen – was seinerseits zu Auslegungskonflikten führen könnte, wie etwa der berühmte Streit um die Verzollung des Bacharacher Pfarrweins in der ersten Hälfte des 15. Jahrhunderts zeigt.⁹

Eine zweite Herausforderung für den Handel auf dem Rhein waren bis in das späte 18. Jahrhundert hinein die zahlreichen Stapel- und Umschlagrechte für einzelne Warengruppen.¹⁰ Während erstere die Schiffer zum Anlegen und Feilbieten ihrer Waren verpflichteten, legten ihnen letztere den Zwang auf, ihre Waren auf die Schiffe der jeweils lokalen Schifferzunft umzuladen und mit ihnen Transportverträge abzuschließen. Insbesondere drei Städte waren seit dem 15. Jahrhundert sehr erfolgreich, dieses Recht für sich zu beanspruchen, nämlich Köln, Mainz und Straßburg. Als später so genannte „Stationshäfen“ beanspruchten sie das Transportmonopol für jeweils einen Rheinabschnitt: Die Mainzer und Straßburger teilten sich ihren Stromabschnitt insofern, als die ersteren das behauptete Monopol rheinaufwärts, letztere rheinabwärts wahrnahmen; Köln reklamierte gar die gesamte Rheinschifffahrt von Mainz bis zur Mündung für sich.¹¹ Dieser Anspruch hat tatsächlich trotz aller Eingaben und Prozesse bis auf höchste Reichsebene mit gewissen Einschränkungen bis weit nach dem Dreißigjährigen Krieg bestanden. Lediglich phasenweise konnten die anrainenden Landesherren, insbesondere Kurpfalz und Jülich-Berg, sich zwischen diese Drei drängen.¹²

Neben dem von solchen städtischen Privilegien und den vielen städtischen und herrschaftlichen Zöllen besonders betroffenen Fernhandel bediente die Binnenschifffahrt auf dem Rhein auch den Nah- und hier insbesondere den Personen-

7 Wichtiger Kronzeuge für diese Auffassung war *Sommerlad, Theo*, Die Rheinzölle im Mittelalter, Halle 1894, dessen Arbeit dann regelmäßig zitiert wird.

8 *Mone, Josef*, Die Rheinschifffahrt vom 13. bis 15. Jahrhundert, in: Zeitschrift für Geschichte des Ober rheins 9 (1858), S. 1-44 und 385-431, hier S. 35.

9 Die einschlägigen Gutachten sind ediert und besprochen von *Schmidt, Aloys/Heimpel, Herman/von Steeg, Winand* (1371-1453). Ein mittelrheinischer Gelehrter und Künstler und die Bilderhandschrift über Zollfreiheit des Bacharacher Pfarrweins auf dem Rhein aus dem Jahr 1426 (Abhandlungen der Bayerischen Akademie der Wissenschaften, philosophisch-historische Klasse N.F. 81), München 1977. Wichtige Ergänzungen in Form der neu aufgefundenen Gegengutachten jetzt bei *Daniels, Tobias*, Der Streit um die Zollfreiheit des Bacharacher Pfarrweins auf dem Rhein. Neue Rechtsgutachten zur Bilderhandschrift Winand von Steegs, in: Blätter für deutsche Landesgeschichte 150 (2014), S. 325-356.

10 Dazu noch immer einschlägig bleibt *Gönnenwein, Otto*, Das Stapel- und Niederlagsrecht (Quellen und Darstellungen zur Hansischen Geschichte N.F. 11), Weimar 1939.

11 Ebd., S. 143 ff. – Zum Kölner Stapel vgl. jetzt auch *Looz-van Corswarem, Clemens*, Koggen vor Köln. Seeschiffe auf dem Rhein im Mittelalter, in: Lieven, Jens u.a. (Hrsg.), Beiträge zur Erforschung des Kulturraums an Rhein und Maas. Dieter Geuenich zum 75. Geburtstag (Rhein-Maas. Geschichte, Sprache und Kultur 8), Hamburg 2018, S. 91-111, hier S. 106 ff.

12 *Gönnenwein, Otto*, Das Stapel- und Niederlagsrecht (Quellen und Darstellungen zur Hansischen Geschichte N.F. 11), Weimar 1939, S. 210 ff. – vgl. außerdem *Wettstein, Lothar*, Die Schifffahrtfreiheit auf dem Rhein von der Zeit der römischen Herrschaft unter dem Kaiser Augustus bis zum Beginn des Wiener Kongresses, Diss. jur. Univ. Mainz 1963, S. 105 ff.

verkehr. Dafür verkehrten so genannte Marktschiffe regelmäßig zwischen den größeren Hafestädten. Die Konzessionen für diese Fahrten wurden über Einzelvergaben organisiert, waren deshalb aber natürlich nicht notwendig weniger konfliktreich. Mit der Reichsstadt Worms etwa stritt die Kurpfalz schon seit dem Beginn des 15. Jahrhunderts nicht nur um die Fischerei-, sondern insbesondere um die regionalen Schifffahrtsrechte.¹³

Der dritte und letzte Faktor, der uns im Folgenden immer wieder begegnen wird, ist die Frage der Sicherheit. Das meint noch nicht einmal so sehr die Sicherheit der Schifffahrt vor Naturgewalten, die in jener Zeit vor den großen Rheinbegradigungen durchaus keine kleine war, oder die Frage nach der Überwinterung der Schiffe und dem Schutz vor Eisgang.¹⁴ Vielmehr waren das späte Mittelalter und insbesondere die frühe Neuzeit längs des Rheins eine ausgesprochen unruhige, geradezu unfriedliche Zeit, was immer wieder auch die Schifffahrt auf dem Strom beeinträchtigte.

Von der Sicherheit zur Freiheit der Flussschifffahrt: Geleitrechte und Zölle längs des Rheins

Alle drei oben genannten Faktoren hängen eng zusammen mit der regionalen Kleinteiligkeit von Handel und Herrschaft längs des Rheins. In der Kurpfalz, in dessen schon damals ehemaligem Residenzschloss die Mannheimer Akte 1868 unterzeichnet wurde, kann man das in besonders exemplarischer Weise sehen, denn dieses seit spätestens dem 13. Jahrhundert stark aufstrebende Kurfürstentum war territorial ganz besonders zersplittert. Der Herrschaftsbereich der Pfalzgrafen begann, von etwas Streubesitz im Elsass einmal abgesehen, linksrheinisch auf der Höhe von Kandel, rechts auf der von Ketsch und endet flussabwärts zwischen Mannheim und Lampertheim auf der rechten bzw. kurz vor Oppenheim auf der linken Rheinseite. Auf diesen paar Flusskilometern zeigt sich aber das mittelalterliche Problem schon sehr deutlich: Unterbrochen wurde die kurpfälzische Landesherrschaft nämlich von den beiden Fürstbistümern Speyer und Worms sowie den beiden linksrheinisch gelegenen Reichsstädten gleichen Namens. Als Anrainer traten im Süden dann noch die Markgrafschaft Baden-Durlach und im Norden die Landgrafschaft Hessen-Darmstadt hinzu. Hier war der Rhein also Grenzfluss im engeren Sinne.

Das alles bot natürlich gehöriges Konfliktpotenzial. Allein für die ehemalige Kurpfalz legen dreizehn voluminöse Kopialbände im Karlsruher Generallandes-

¹³ Die Akten in Worms, Stadtarchiv, 1B-IIIf-467 und -468 geben davon umfangreiches Zeugnis.

¹⁴ Zu all diesen Fragen vgl. *Looz-van Corsuarem, Clemens*, Zur Entwicklung der Rheinschifffahrt vom Mittelalter bis zum 19. Jahrhundert, in: ders. (Hrsg.), Düsseldorf und seine Häfen. Zur Verkehrs- und Wirtschaftsgeschichte der Stadt aus Anlaß des 100-jährigen Hafenjubiläums, Düsseldorf 1996, S. 9-31.

archiv, die ausschließlich Fragen der Rheinschifffahrt und der Rheinzölle zwischen dem späten 15. Jahrhundert und dem Vorabend des Dreißigjährigen Krieges betreffen, eindrucklich Zeugnis davon ab.¹⁵

Um die gegenseitigen Ansprüche an die Herrschaft über den Rhein und die Rheinschifffahrt festzuhalten, wurden insbesondere von den rheinischen Kurfürsten eine Reihe von gemeinsamen Verträgen geschlossen, die schon in der ersten Hälfte des 15. Jahrhunderts einsetzen. So verbanden sich etwa 1417 die Erzbischöfe von Mainz, Trier und Köln mit Pfalzgraf Ludwig III. und Herzog Rainald von Jülich und Geldern zum gemeinsamen Schutz von Strom und Leinpfaden, indem sie wechselseitig versprachen, sie wollten *allem und iglichen, die den Ryn uf und abfarent, und des Rynstraums und Lypades gebruchent, alle zyt unser fry und sicher geleide geben*.¹⁶ Sie taten das ausdrücklich in den Grenzen ihres jeweiligen Geleitrechts (*als verre dan unser iglichs geleide geet*) und schlossen auch die Kaufleute verfeindeter Territorialherren (*obe sie auch unser vient weren*) darin ein. Nur der auf frischer Tat ertappte Verbrecher, der *zu frischer daet uff dem lande angegriffen worden war und uff den Ryn floge*, wurde von solchem Schutz ausgenommen.

1497 wurde diese Vereinbarung – nun allerdings nur noch zwischen den rheinischen Kurfürsten, ohne Einschluss des geldrischen Herzogs – noch einmal fast wörtlich bestätigt und erheblich erweitert.¹⁷ Detaillierter werden die gemeinsamen kurfürstlichen Schutzpflichten geschildert. Vor allem aber betonen die vier Herren nun auch ihr exklusives Vorrecht, Zölle auf dem Rhein zu erheben bzw. zu bestätigen. Die bestehenden werden nicht angetastet, wohl aber sollen sämtliche neuen Zölle zwischen Basel und Rees, die nach Datum der Urkunde noch aufgestellt werden sollten, ebenso wie die Erhöhung bereits bestehender gemeinsam verhindert werden. Und schließlich binden sich auch die Kurfürsten selbst, sie wollten *hinfur selbs nach newen zöllen oder erhöhungen der alten nit steen oder die, so sie uns gegeben wurden, nit annehmen oder gebrauchen*. An diese Selbstbindung freilich haben sich ihre Nachfolger nicht immer gehalten.¹⁸ Über das gesamte 16. wie auch noch bis ins 18. Jahrhundert hinein fanden regelmäßige Zolltage zur Regulierung der gegenseitigen Ansprüche statt; viele scheinen erfolglos verlaufen zu sein. Jakob Denz hat es auf eine prägnante Formel gebracht: „Groß im Wollen, aber klein in der Tat ist ihr Charakteristikum.“¹⁹

15 Karlsruhe, Generallandesarchiv, Best. 67, Nrn. 1703-1715.

16 Der Vertrag ist gedruckt bei *von Hontheim, Johann Nikolaus*, *Historia Trevirensis diplomatica et pragmatica*, Bd. 2, Trier 1750, S. 357-359.

17 Ebd., S. 489-491.

18 Vgl. etwa *Droege, Georg*, Die kurkölnischen Rheinzölle im Mittelalter, in: *Annalen des Historischen Vereins für den Niederrhein 168/169* (1967), S. 30-47 oder *Denz, Jakob*, *Die Schifffahrtspolitik der Kurpfalz im 17. und 18. Jahrhundert*, Ludwigshafen 1909, S. 53 ff.

19 Ebd., S. 18.

Denn natürlich hatten alle vier beteiligten Kurfürsten ständig wechselnde individuelle Interessen und gebot die ständig wechselnde tagespolitische Lage je unterschiedliche Rücksichten aufeinander. 1503 etwa wird eine erneute Einigung *de securitate et commercio Rheni* zwischen den vier rheinischen Kurfürsten geschlossen. Viele Wendungen sind aus den Vorgängerverträgen bereits bekannt. Merkwürdig nimmt aber der Streit um die Zölle zu. Kurz vor der Wiederholung der oben angesprochenen Selbstverpflichtung zum Schutz der alten und zum Schutz vor neuen Zöllen findet sich der Hinweis eingeschoben, dass der Mainzer Erzbischof gemeinsam mit dem Pfalzgrafen *bishero gegen [...] unsern Oheim und Mit-Churfürsten von Cöllen etlicher zolle halber, so sein liebe uff dem Rynstrame praucht und nießt, die von alter nit gewest synd, derselben halb anregung getan an, der meinung dieselben abzustellen, und aber sein liebe vermeynt, die nit unbillich [...] also han wir uß ursachen uns dieser zeit bewegende [...] seine liebe lebetage lanck derselben zoll halb kein andung zu thun*. Man stand also im Streit um Zölle, die der Kölner Erzbischof erhob und für rechtmäßig hielt, auch wenn es sich um keine alten Zölle handelte. Die Urkunde von 1503 dokumentiert die vorläufige Beilegung dieses Streits zwischen den Kurfürsten – allerdings nur *seine liebe lebetage lanck*.

Auch in den Folgeverträgen schallt es unisono: man verbinde sich, weil *es dem gemeinen Nutzen förderlich, daß der Rheinstrom dem Kaufmann und männlichen sicher und frey gelassen, gehalten, geschützt und geschirmet, dazu auch mit neuer Uffsatzung nicht beschweret oder übersetzt werde*.²⁰ Immer wieder taucht in den Verträgen jene Wendung auf, der Rhein solle „sicher und frei“ sein, wobei sich aber schon andeuten mag, dass „frei“ hier durchaus noch anders konnotiert wird als in späterer Zeit. Nicht um die Befreiung von Lasten wie Zöllen und Stapelrechten geht es, sondern vorrangig um die Freiheit, den Rhein zu den eben bestehenden Kosten und Lasten zu nutzen und keine neuen – das heißt eben vor allem: keine anderen Herren und Städte – zuzulassen. Die Herrschaft der Kurfürsten über den Rhein, die sich wesentlich auf ihre Geleitrechte und weitere königlich-kaiserliche Privilegien stützte, wird durch die gemeinsamen Kurvereine stetig aufs Neue erfolgreich festgeschrieben und in den Wahlkapitulationen der römisch-deutschen Könige seit dem ausgehenden 15. Jahrhundert immer wieder bestätigt.²¹ Nachdem Karl V. 1519 zugesagt hatte, keine neuen Zölle ohne die Zustimmung der Kurfürsten zuzulassen, wurde dieses besondere Vorrecht von seinen Nachfolgern immer wieder eingefordert und auch gewährt.²²

20 *von Hontheim, Johann Nikolaus*, *Historia Trevirensis diplomatica et pragmatica*, Bd. 2, Trier 1750, S. 564-566.

21 *Ediert von Burgdorf, Wolfgang* (Hrsg.), *Die Wahlkapitulationen der römisch-deutschen Könige und Kaiser 1519-1792* (Quellen zur Geschichte des Heiligen Römischen Reiches 1), Göttingen 2015.

22 *Ebd.*, S. 27. Eine Einschränkung erhielt dieses Vorrecht auf dem Regensburger Reichstag von 1576, als die Reichsstände vom Kurfürstenkollegium immerhin die Zusicherung erlangten, es werde vor Neuschaffung oder Erhöhung von Zöllen die unmittelbar davon betroffenen, benachbarten Reichsstände

Dabei ging es durchweg um die Sicherung der kurfürstlichen Vorrechte gegenüber anderen Reichsständen. Eine Senkung der Rheinzölle stand nicht zur Debatte, auch wenn die Klagen darüber schon seit dem 13. Jahrhundert groß waren und in den folgenden Jahrhunderten durchaus nicht verstummten.²³ Die Handelstreibenden reagierten mitunter kreativ auf diese Belastung. 1546 beschwerten sich etwa die Räte der vier rheinischen Kurfürsten bei einem Zusammentreffen in Oberwesel darüber, dass der Schiffsverkehr auf dem Rhein und damit die Zolleinnahmen merklich durch das Ausweichen auf die Nebenstraßen zurückgegangen seien. Als ein Heilmittel sah man allerdings nicht die Senkung dieser Zölle, sondern empfahl den kurfürstlichen Herren vielmehr, Transitzölle auf ihren Straßen in Höhe der bestehenden Rheinzölle einzuführen, um die Attraktivität dieser Alternative zu senken.²⁴ 1557 folgten die rheinischen Kurfürsten in einer auf zwölf Jahre geschlossenen Übereinkunft genau dieser Empfehlung und untersagten die Nutzung von Nebenstraßen beiderseits des Rheins zwischen den Niederlanden und Straßburg, in einem Raum also, den die vier Kurfürsten gar nicht gänzlich territorial beherrschten.²⁵ Wie erfolgreich sie damit waren, steht auf einem anderen Blatt. Denn das Problem, dass der Handel auf dem Rhein durch herrschaftliche Regularien merklich behindert werde, war den Zeitgenossen durchaus dringlich bewusst.

Der Streit um das Kurpfälzische *dominium Rheni* um 1600

Ein retardierendes Moment für die Verständigung über gemeinsame Maßnahmen zur Hebung der Rheinschifffahrt waren für den Oberrhein die kurpfälzischen Ansprüche gegenüber ihren Nachbarn auf das so genannte *dominium Rheni*, auf die Oberherrschaft also über den Rhein auch außerhalb des eigenen Territoriums.²⁶ Zurückgeführt wurden diese Ansprüche natürlich zum einen auf die Funktion als Pfalzgrafen *bei Rhein*, ganz konkret jedoch auf althergebrachte Regalien, die ihnen vom Reich verliehen worden seien. So beanspruchten die Kurfürsten „ein Herr des Rheinstroms“ zwischen Selz im Elsass und Bingen zu sein. Das beinhaltete den Besitz und Unterhalt der Leinpfade und die Kontrolle über

fragen. Vgl. dazu *Blaich, Fritz*, Die Wirtschaftspolitik des Reichstages im Heiligen Römischen Reich. Ein Beitrag zur Problemgeschichte wirtschaftlichen Gestaltens (Schriften zum Vergleich von Wirtschaftsordnungen 16), Stuttgart 1970, S. 195.

23 Vgl. etwa *Scholz-Babisch, Marie*, Quellen zur Geschichte des Klevischen Rheinzollwesens vom 11. bis 18. Jahrhundert (Deutsche Zolltarife des Mittelalters und der Neuzeit 3), Bd. 1, Wiesbaden 1971, S. XLVIII ff.

24 *von Looz-Corswarem, Otto* (Bearb.), Kaiser und Reich unter Karl V. Urkunden und Akten im Staatsarchiv Koblenz (Veröffentlichungen des Landesarchivs Rheinland-Pfalz 2), Koblenz 1964, S. 43.

25 Karlsruhe, Generallandesarchiv, Best. 77, Nr. 5803 (Abschrift aus dem 18. Jh.).

26 Ausführlich dazu *Schäfer, Alfons*, Der Anspruch der Kurpfalz auf die Herrschaft über den Rhein von Selz i.E. bis Bingen, in: Zeitschrift für Geschichte des Oberrheins N.F. 76 (1967) S. 265-329.

sämtliche Baumaßnahmen am Ufer, die Flussgerichtsbarkeit sowie die Aufsicht über die Fischerei samt den Ansprüchen auf die damit verbundenen Abgaben, das Goldwaschen und die Vogeljagd. Insbesondere aber reklamierten die Pfälzer das *ius alluvionis*, die Nutzungs- und Hoheitsrechte über sämtliche sich neu bildenden Inseln, Sandbänke und Anlandungen – in Zeiten eines noch weitgehend unregulierten Stromverlaufs ein durchaus weitreichendes Anrecht, das nicht nur in diesem Rheinabschnitt Anlass für Streit sein konnte.²⁷

Seit dem ausgehenden 15. Jahrhundert wurden zur Untermauerung dieses Anspruchs regelmäßige Rheinbefahrungen durchgeführt, über die Protokolle angelegt wurden,²⁸ denen wir wiederum eine Reihe von teils künstlerisch anspruchsvollen Rheinkarten insbesondere aus dem späten 16. Jahrhundert verdanken.²⁹ Diese Protokolle und Karten sind wichtige Quellen für die Fluss- und Ortsgeschichte, weil sie einen hohen Detailgrad aufweisen.

Höhepunkte der kurpfälzischen Ansprüche auf das *dominium Rheni* lassen sich im ausgehenden 16. und dann wieder im späten 17. Jahrhundert feststellen, wenn eine Flut juristischer Gutachten einsetzt. Dass dazwischen, in der Zeit des Dreißigjährigen Krieges und des kurfürstlichen Exils, diese Ansprüche keine Rolle spielten, verwundert nicht; wohl aber, mit welcher Energie sie der restituierte Kurfürst Karl Ludwig gleich in den 1660er Jahren wieder anging.³⁰ Bis in die erste Hälfte des 18. Jahrhunderts hinein wurden noch kurpfälzische Rheinbefahrungen durchgeführt, Protokolle und Karten darüber angelegt. Aber auch in dieser Zeit machten die Reichskriege mit Frankreich die Durchsetzung jeglicher Ansprüche auf das rheinische *dominium* illusorisch. Dass das auch die Kurfürsten so sahen und sich mehr und mehr mit der bloßen Beteuerung ihrer *iura praecipua*

27 Zum *ius alluvionis* am Niederrhein vgl. Schreier, Johannes, Der Strom, der Fluss und seine Untertanen. Das Alluvionsrecht im Herzogtum Kleve in der frühen Neuzeit, in: Widder, Ellen u.a. (Hrsg.), Vestigia monasteriensia. Westfalen – Rheinland – Niederlande (Studien zur Regionalgeschichte 5), Bielefeld 1995, S. 101-132.

28 Eine Edition dieser Protokolle steht noch aus und wäre für die Rheingeschichte sehr wünschenswert. Das Protokoll für das Jahr 1580 ist exemplarisch ediert von Probst, Hansjörg, Die kurpfälzische Herrschaft über den Rhein zwischen Speyer und Worms nach dem kleinen Rheinbefahrungsprotokoll von 1580, in: Mannheimer Geschichtsblätter N.F. 10 (2003), S. 207-236. Das älteste erhaltene Protokoll stammt aus dem Jahr 1476 und ist in Karlsruhe, Generallandesarchiv, Best. 77, Nr. 5740 erhalten. Es spricht einiges dafür, dass es sich dabei auch um die erste durchgeführte Rheinbefahrung handelt; vgl. Schäfer, Alfons, Der Anspruch der Kurpfalz auf die Herrschaft über den Rhein von Selz i.E. bis Bingen, in: Zeitschrift für Geschichte des Oberrheins N.F. 76 (1967), S. 273 f.

29 Vgl. Struck, Wolf-Heino, Alte Karten vom Rhein zwischen Walluf und Bingen. Dokumente eines Rechtsstreites über die Rheinauen, in: Nassauische Annalen 88 (1977), S. 53-102 sowie Schäfer, Alfons, Die kurpfälzische Rheinstromkarte von 1590, in: Historischer Atlas von Baden-Württemberg, Stuttgart 1988, Karte 1, 3 (mit Beiwort) und Musall, Heinz, Die kurpfälzische Rheinbefahrung von Speyer bis Worms und die Rheinstromkarte vom Jahre 1580, in: Mitteilungen des Historischen Vereins der Pfalz 76 (1978), S. 147-157.

30 Diese spätere Debatte ist noch nicht umfänglich aufgearbeitet und ließe sicher noch Raum für weitere Forschung. Die wesentlichen Grundzüge bei Schäfer, Alfons, Der Anspruch der Kurpfalz auf die Herrschaft über den Rhein von Selz i.E. bis Bingen, in: Zeitschrift für Geschichte des Oberrheins N.F. 76 (1967), S. 292 ff. und Struck, Wolf-Heino, Alte Karten vom Rhein zwischen Walluf und Bingen. Dokumente eines Rechtsstreites über die Rheinauen, in: Nassauische Annalen 88 (1977), S. 82 ff.

zufrieden gaben, kann man am stetig abnehmenden Personaleinsatz gut ablesen.³¹ Und 1751 befahl Karl Theodor die Durchführung der Rheinbefahrung zwischen Selz und Kaub *ohne die sonst gewöhnlichen Formalitäten* als reine Berücksichtigung von Schäden und notwendigen Baumaßnahmen.³²

Die *Völlige Freyheit der Commerciën* im Westfälischen Frieden

Spielte für die Kurpfalz der Dreißigjährige Krieg eine wesentliche und leidvolle Rolle, so übernahm eine Schlüsselrolle für die Geschichte des Rheines gar nicht so sehr der Dreißigjährige, sondern vielmehr der als Achtzigjähriger Krieg in die Geschichtsbücher eingegangene Unabhängigkeitskampf der Niederlande von Spanien. Dessen Auswirkungen machten sich am Niederrhein schon deutlich früher bemerkbar. Die Wahlkapitulation Ferdinands II. vom August 1619 weist deutlich darauf hin, wie in Folge der Kriegshandlungen *alle Commercias uff solchem Rheinstromb erliegen pleiben*.³³

Mit dem Westfälischen Friedenswerk von Münster und Osnabrück 1648 kam nicht nur der Dreißigjährige Krieg der verfeindeten Parteien im Reich, mit Frankreich und Schweden, zu einem Ende, sondern wurden auch die Niederlande international als souveräne Republik anerkannt und also der Achtzigjährige Krieg beendet.³⁴ Für den Niederrhein bedeutete diese Anerkennung der Niederlande eine merkliche Beruhigung, aber auch neue Konkurrenten, die aus dem Krieg gestärkt hervorgegangen waren und die von den Landesherren – das heißt wesentlich also von Preußen, das sich in dieser Zeit im Nordwesten wichtige neue Provinzen sicherte – als unangemessen empfunden wurden. Das sollte bis in die Zeit der Nationalstaatenbildung auch so bleiben. Noch 1831 schrieb einer der preußischen Kommissäre an die Kölner Handelskammer: *Die Holländer hatten bis dahin fast allein die überwiegende wichtige Handelsschifffahrt des Niederrheins in den Händen und wurden dabei durch die Gildeeinrichtung geschützt. Selbst in der kölnischen Schiffergilde waren preussische Schiffer mit 700 Lasten, holländische mit 8300 Lasten beteiligt*.³⁵

31 Schäfer, Alfons, Der Anspruch der Kurpfalz auf die Herrschaft über den Rhein von Selz i.E. bis Bingen, in: Zeitschrift für Geschichte des Oberrheins N.F. 76 (1967), S. 294 f.

32 Ebd., S. 296 mit Verweis auf ein Reskript in Karlsruhe, Generallandesarchiv, Best. 77, Nr. 5877.

33 Burgdorf, Wolfgang (Hrsg.), Die Wahlkapitulationen der römisch-deutschen Könige und Kaiser 1519-1792 (Quellen zur Geschichte des Heiligen Römischen Reiches 1), Göttingen 2015, S. 199. So auch noch in der Wahlkapitulation Ferdinands III. von 1636, ebd., S. 140.

34 Lademacher, Horst, „Ein letzter Schritt zur Unabhängigkeit“ – Die Niederländer in Münster 1648, in: Duchhardt, Heinz (Hrsg.), Der Westfälische Friede: Diplomatie – politische Zäsur – kulturelles Umfeld – Rezeptionsgeschichte (Beihefte zur Historischen Zeitschrift N.F. 26), München 1998, S. 335-348.

35 Zit. bei Bärmann, Johannes, Die Freiheit der europäischen Binnenschifffahrt (Schriftenreihe der Deutschen Europa-Akademie 7), Landau 1950, S. 11.

Zunächst einmal hatte der Friede für die Geschichte des Rheins aber auch tiefgreifende geopolitische Folgen: An dieser Stelle nämlich wird er erstmal zumindest punktuell Grenzfluss zwischen dem Reich und Frankreich. Im Westfälischen Frieden werden dem französischen König der habsburgische Sundgau, die Oberhoheit über die Landgrafschaften Ober- und Unterelsass sowie die Landvogtei über den elsässischen Zehn-Städte-Bund abgetreten. Dass der Rhein dabei eine Rolle spielt, war freilich, so hat die Geschichtswissenschaft lange vermutet, nicht zufällig, sondern politische Theorie – eine Theorie von den „natürlichen Grenzen“ (*frontières naturelles*) Frankreichs: den Pyrenäen, den Alpen und dem Rhein. Es ist immer wieder darüber gestritten worden, ob es tatsächlich schon im vorrevolutionären Frankreich eine stabile Idee von diesen Grenzen gegeben habe.³⁶ Sie findet sich zwar erstmals in Richelieus umstrittenen politischen Testament formuliert;³⁷ doch sind gerade die wohl lange Zeit eher überschätzten Ambitionen der Außenpolitik des großen französischen Ministers in den letzten Jahren relativiert worden.³⁸ Sei es, wie es sei: Wesentliche Folge der neuen Grenzverläufe war es, dass nun eine neue Macht am Verhandlungstisch über die Geschichte des Rheins mitentschied. Die Rolle der Kurfürsten war dadurch merklich beschnitten worden. Und in den großen späteren Friedenswerken zwischen dem Reich und Frankreich des Ancien Régime, namentlich also dem Frieden von Rijswijk 1697 und dem Frieden von Baden im Aargau 1714, betonte man ganz gleichlautend, dass *à la navigation et autres usages du Rhin, le fleuve sera libre et ouvert aux sujets des deux parties*, also für Franzosen ebenso wie für Deutsche, aber eben auch *à tous autres, qui voudraient passer par là sans que l'un ou l'autre puisse rien entreprendre, là ou ailleurs, pour détourner ledit fleuve et en rendre en quelque sorte le cours, le navigation et autre usages plus difficiles*.³⁹

Gemessen an dieser neuen Situation waren die Einigungen über den Rhein, die man im Frieden von 1648 erzielte, zunächst geradezu konservativ. Der neunte Artikel *De commerciis in pristinam libertatem restituendis*, also „über die Wiedereinsetzung des Handels in seine Freiheiten“, lautet:

36 Vgl. etwa *Smets, Josef*, Der Rhein: Deutschlands Strom, aber Frankreichs Grenze. Zur Rheinmythologie in Frankreich und in Deutschland vom Mittelalter bis zum 20. Jahrhundert, in: *Jahrbuch für westdeutsche Landesgeschichte* 24 (1998), S. 7-51; *Nordman, Daniel*, Von Staatsgrenzen zu Nationalen Grenzen, in: François, Etienne u.a. (Hrsg.), *Die Grenze als Raum, Erfahrung und Konstruktion: Deutschland, Frankreich und Polen vom 17. bis 20. Jahrhundert*, Frankfurt a.M. u.a. 2007, S. 107-134; *ders.*, *Frontières de France: de l'espace au territoire, XIV-XIX siècles*, Paris 1999. Zur Diskussion in der Zwischenkriegs- und Kriegszeit vgl. *Kaudelka, Steffen*, *Rezeption im Zeitalter der Konfrontation. Französische Geschichtswissenschaft und Geschichte in Deutschland, 1920-1940* (Veröffentlichungen des Max-Planck-Instituts für Geschichte 168), Göttingen 2003, S. 78 ff.

37 Hildesheimer, Françoise (Hrsg.), *Testament politique de Richelieu*, Paris 1995, S. 76.

38 Vgl. etwa die neue, monumentale Biographie von *Malletke, Klaus*, *Richelieu. Ein Leben im Dienste des Königs und Frankreichs*, Paderborn u.a. 2018, S. 602 ff. und S. 1004 ff.

39 *Teutsches Reichsarchiv*, Bd. 1, Pars Generalis, Leipzig 1720, S. 1069-1095 (Friede von Rijswijk); gleichlautend im *Friede von Baden* ebd., Bd. 4, Pars Generalis, Continuatio 2, Leipzig 1720, S. 1107-1128.

Vnd demnach dem gemeinen Wesen darann gelegen ist / daß nach gemachtem Frieden der Kauffhandel widerumb blühen möge / So ist verglichen / daß was demselben zu Nachtheil / vnd wider gemeinen Nutzen hin vnd wider im Römischen Reiche / durch verursachen deß Kriegs newlich auß eigenem Gewalt / wider die Rechte / vnd Privilegia ohne der Röm. Käys. Mayst. vnd Reichs-Verwilligung für Zöll vnd Mauten eingeführt worden / wie auch der Mißbrauch der Brabantischen Bull / vnd dabero entstandenen Repressalien vnd Arresten / sampt eingeführten frembden Ankündigungen / exactiones vorenthaltenen / wie auch der vnmäßlichen Posten / auch sonsten andere vngewöhnliche Beschwerden vnd Verhinderungen / von welchen die Handlungen vnd Schiffarthen geschwächt worden / gänzlich vffgehoben / vnd jeden Provincien Hafen vnd Ströhmhen jhre alte Sicherheit / Bottmässigkeit vmd Gebräuche / wie sie vor diesen Kriegen von vielen Jahren hero gewesen / wider gegeben / vnd vnverbrechlich erhalten werden.⁴⁰

Bei der eigens erwähnten *Brabantischen Bull* handelt es sich um ein Privileg Kaiser Karls IV. für Herzog Johann III. von Brabant aus dem Jahr 1349, das in der frühen Neuzeit immer wieder auf den Reichstagen für Verärgerung sorgte.⁴¹ Im Kern war es ein *privilegium de non evocando*, schützte also die brabantischen Untertanen und Vasallen davor, vor auswärtige geistliche und weltliche Gerichte gezogen zu werden. Im 16. und 17. Jahrhundert aber wurde es von den Brabantern und der spanischen Regierung immer wieder genutzt, um Strafaktionen – die angesprochenen *Repressalien vnd Arreste* – gegen die Orte und Untertanen anderer Potentaten durchzuführen, die in der Regel wirtschaftlicher Natur waren. Deshalb auch wird dieses Problem an genau dieser Stelle überhaupt erwähnt.

Ansonsten begründete der hier zitierte Artikel eigentlich dem äußeren Wortlaut nach nichts Neues, sondern sollte die Restitution alter Sicherheiten und Rechte bewirken. Die allgemeine wirtschaftliche Not während und nach dem Dreißigjährigen Krieg hatte gerade die alten Stapel- und Umschlagsprivilegien wieder stärker in den planerischen Horizont der Fürsten und der städtischen Magistrate gebracht.⁴² Ja man kann sogar sagen, dass trotz des ausdrücklichen Bekenntnisses der Westfälischen Friedensverträge das 17. Jahrhundert geradezu „den Kulminationspunkt des Stapels“ darstellt.⁴³ Und auch die Zölle stiegen exorbitant in die Höhe. Seit den späten 1620er Jahren erließen sogar die Kurfürsten selbst immer mehr zusätzliche Binnenzölle zu Wasser und zu Land und unterminierten damit das ihnen im Kurverein gegebenen Privileg – durchaus im Übri-

40 Friedens-Schluß zwischen der Römisch Kayserlichen, auch Königl. Schwedischen Mayst., Mainz 1648, S. 54 f.

41 Einen guten Überblick gibt *Scheidemantel, Heinrich*, Repertorium des Teutschen Staats- und Lehnrecht, Bd. 1, Leipzig 1782, S. 394-397.

42 Vgl. dazu *Blaich, Fritz*, Die Bedeutung der Reichstage auf dem Gebiet der öffentlichen Finanzen im Spannungsfeld zwischen Kaiser, Territorialherren und Reichsstädten (1495-1670), in: De Maddalena, Aldo, Kellenbenz, Hermann (Hrsg.), Finanzen und Staatsräson in Italien und Deutschland in der frühen Neuzeit (Schriften des italienisch-deutschen Historischen Instituts in Trient 4), Berlin 1992, S. 79-112, hier S. 98 ff.

43 *Denz, Jakob*, Die Schifffahrtspolitik der Kurpfalz im 17. und 18. Jahrhundert, Ludwigshafen 1909, S. 52.