



VON MAXIMILIAN PLÜCK

Derzeit steht es um den Ruf von Schiedsgerichten nicht zum Besten. In Berlin gingen Anfang Oktober mehr als 150 000 Menschen auf die Straße. Die größte Kundgebung der Nachkriegsgeschichte. Der Grund: die Freihandelsabkommen CETA und TTIP – und insbesondere die darin enthaltenen Schiedsgerichte. Die Kritiker bemängeln, dass Großkonzerne über solche Gremien in abgeschotteten Hinterzimmern nationales Recht aushebeln könnten. Die Stimmung ist aufgeheizt. Und sie kommt der Niederrheinischen IHK extrem unlegen. Denn diese hat just ein Schiedsgericht ins Leben gerufen – für die Binnenschifffahrt.

Kommt es zu Zoff auf dem Rhein oder einem Kanal, könnte dieser künftig bei der neu errichteten Duisburger Institution landen. „Was wir mit dem Schiedsgericht der Schifferbörse vorhaben, hat mit TTIP rein gar nichts zu tun“, sagt Ocke Hamann, Geschäftsbereichsleiter unter anderem für Verkehr und Logistik an der Niederrheinischen IHK. „Es geht nicht darum, geltendes Recht zu umgehen.“

Um zu verstehen, was Hamann und seine Mitstreiter tatsächlich vorhaben, muss man eine kleine Zeitreise in die Vergangenheit unternehmen. Ende des 19. Jahrhunderts, Mitten in Ruhrort. Bunt muss man sich das Treiben vorstellen. Hunderte Schiffer, Makler und Verladener treiben sich auf der Dammstraße herum, um Aufträge auszuhandeln. „Fuhrwerke und Fußgänger konnten sich zum Missfallen der Polizei keinen Weg mehr durch die Massen bahnen. Aber auch für die Schiffer war der Zustand untragbar, weil sie zum einen auf der Straße Wind und Wetter ausgesetzt waren“, erklärt Jan Dwornig, Jurist bei der Kanzlei von Woedtke und Partner. Auch fühlte sich mancher Unternehmer betrogen, weil die Frachtpreise nirgendwo zentral registriert wurden. „Diesen Missstand wollten die Verbände, der Regierungspräsident in Düsseldorf, die Hafenverwaltung und die Handelskammer durch die Errichtung einer Schifferbörse be-

” Mit TTIP hat das Schiedsgericht der Schifferbörse nichts zu tun

Ocke Hamann, Geschäftsbereichsleiter Verkehr und Logistik an der Niederrheinischen IHK, sieht Schiedsgerichte durch die Freihandelsdiskussion zu Unrecht in Verruf gebracht

heben“, sagt Dwornig. 1901 schließlich war es dann so weit: In einem mittelalterlichen Fachwerkhaus mit dunklem Eichengebälk wurde die Schifferbörse eröffnet.

Dwornig beschreibt den Börsensaal mit seinen Schnitzereien, Freskogemälden und Sinnsprüchen als beeindruckend. „An den Wänden standen Chorstühle, die mit in Gold gearbeiteten Hafenasichten verziert waren. An beiden Längsseiten des Börsensaaus waren kleine Büros – Kojen“ genannt. „Hier waren die Reichspostverwaltung, die Maklervereinigung und eine Reihe von Verfrachterfirmen untergebracht. Weiterhin fand man eine Tafel, welche die Wasserstände, die Luftwärme, die Windrichtung und die Witterung einer Anzahl von Rheinplätzen darstellte. Über der Tafel war eine von Atlas getragene Uhr, welche außer der Tageszeit auch die Kalendertage, die Mondphasen, die Luftschwere und den Wasserstand im Hafen anzeigte“, beschreibt Dwornig das historische Gebäude. „Um die Mittagszeit kam man zusammen, um über die Frachten zu verhandeln. Wer an der Börse teilnehmen wollte, musste Mitglied werden oder sich eine Tageskarte kaufen. Die Frachttarife wurden zentral ermittelt, um die alten Missstände auszuräumen.“

Die Börsenordnung sah auch ein sogenanntes Ehrengericht vor. Es sollte Besucher der Börse zur Rechenschaft ziehen, „welche im Zusammenhang mit ihrer Tätigkeit an der Börse sich eine mit der Ehre oder dem Anspruch auf kaufmännisches Vertrauen nicht zu vereinbarende Handlung haben zuschulden kommen lassen“. Daneben sollte es auch über Streitigkeiten aus Schiffsfracht- und Schleppgeschäften entscheiden.

Einen Haken allerdings hatte das Ganze: Das Gericht rekrutierte seine Richter ausschließ-

lich aus Mitgliedern der Handelskammern, bestand also nur aus Verladern. Verständlich, dass sich die Schiffer querstellten. Bis 1905 wurde das Ehrengericht kein einziges Mal angerufen. Erst eine Änderung der Börsenordnung im selben Jahr schuf ein eigenständiges, paritätisch besetztes Börsengericht. Zwei Jahre später kam es zur ersten Verhandlung. „Alle schimpften auf die ordentlichen Gerichte, aber keiner wollte der Erste sein, der das neue Verfahren ausprobierte“, sagt Dwornig. Mit den ersten Fällen stieg die Akzeptanz. Das Gericht war dank seiner Besetzung mit Fachleuten schnell, kompetent und kostengünstig. Die Schiedssprüche wurden in großer Zahl von Schiffsfahrtsblättern publiziert und fanden weithin Beachtung.

Grenzenlose Zuständigkeit

An diese Tradition aus dem vergangenen Jahrhundert will das neue, wiederbelebte Schiedsgericht der Schifferbörse anknüpfen. „Branchenvertreter klagen, dass sich Gerichtsverfahren heute durchaus zwischen fünf und zehn Jahren bis zur letztinstanzlichen Entscheidung hinziehen können“, sagt IHK-Bereichsleiter Hamann. „Oft kennen sich die Richter mit dem zugegebenermaßen schwierigen Themenkomplex der Binnenschifffahrt nicht aus.“ Die Folge: langwierige Verfahren mit hoher Unsicherheit, die bei allen Beteiligten zu unnötigen Kosten führen.

Hier soll das Schiedsgericht Abhilfe schaffen. „Die Formulierung in der Schiedsgerichtsordnung ist bewusst allgemein gehalten. Das Gericht wäre für Streitigkeiten aller Art bezüglich der Binnenschifffahrt verantwortlich“, erklärt Dwornig. Es gehe um handelsrechtliche Dinge, etwa Streitereien über vereinbarte Fracht oder um Liegegeld, wenn

ein Schiff länger als vereinbart warten muss. Rechtsstreitigkeiten im Bereich des Transportwesens gelten als extrem komplex. „Das liegt nicht zuletzt daran, dass wir in der Regel viele Verfahrensbeteiligte haben – den Eigner, den Ausrüster, den Versicherer.“

Auch wenn das Schiedsgericht in Duisburg beheimatet ist, eine regionale Beschränkung seiner Zuständigkeit gibt es nicht. „Selbst eine Havarie auf der Donau wäre ein denkbare Fall, der behandelt werden könnte. Allerdings rechne ich nicht damit, dass viele ausländische Fälle vor dem Schiedsgericht landen – dagegen spricht die Sprachbarriere.“

Die Schifferbörse hat ein Tableau mit 30 Schiedsrichtern angelegt, Dwornig ist einer von ihnen. Bei kleineren Streitigkeiten bis zu einem Wert von 25 000 Euro verhandelt in der Regel ein Schiedsrichter den Fall, bei größeren Auseinandersetzungen sitzen drei Richter den Verhandlungen vor. Nicht alle müssen zwangsläufig Juristen sein. Schifffahrtsexpertise wird jedoch vorausgesetzt. Und auch ein Schiedsverfahren kostet Geld: Die Gebühren für den Mindeststreitwert von 10 000 Euro liegen bei 1500 Euro, bei einem Streitwert von 500 000 Euro sind 12 500 Euro fällig.

Das Schiedsgericht steht vor einer ähnlichen Situation wie seine Vorgängerorganisation: Es muss sich erst beweisen. Hamann rechnet in der Anfangsphase nur mit einigen wenigen Fällen im Jahr. „Wir haben nicht das Ziel, dass wir wahnsinnig hohe Fallzahlen haben. Das kann nicht das Erfolgskriterium sein.“ Damit das neue Schiedsgericht ein Erfolg wird, bedarf es in erster Linie der Akzeptanz. Dafür sind klavollle Namen hilfreich. „Ein großer Erfolg ist, dass das Schiedsgericht in die Ladebedingungen von ThyssenKrupp aufgenommen worden ist“, sagt Dwornig.

Containerschiff auf dem Rhein: Ein Schiedsgericht soll juristische Streitigkeiten schneller und billiger lösen als der übliche Rechtsweg.

Wir organisieren Ihren Umzug

- Fullservice-Umzüge
- Europaumzüge
- Überseelumzüge (See- oder Luftfracht)
- Beiladungen innerhalb Deutschlands und Europas
- Containerlagerung
- Büroumzüge
- weltweites Agentennetz
- ISO-Zertifizierung

Nürnberg/er Straße 24 · 40599 Düsseldorf · Germany
 T +49 (0) 211 - 9980 70 · F +49 (0) 211 - 9980 715
 info@henk-international.de · www.henk-international.de

Gut vernetzt mit der Zukunft

IP-Telefone Schnurlose Telefone Digitale Telefone Computer Tablets

Gut vernetzt mit allen Kommunikationsdiensten:
 Telefon, Fax, Video, Konferenz, E-Mail, Applikationen.
 jederzeit und überall mit allen Geräten
 im Festnetz, in der Cloud und Mobile.

**Das realisieren wir seit fast 50 Jahren mit unseren
 ITK-Lösungen, Dienstleistungen und Fulltime-Services!**

Vertrieb: +49 211 25006-66
 Service: +49 211 25006-28
 Fax: +49 211 25006-43
 Internet: www.telefonbau-schneider.de
 Mail: beratung@telefonbau-schneider.de

DAS SYSTEMHAUS .PLUS
TELEFONBAUSCHNEIDER
 COMMUNICATIONS
 Heinrich-Hertz-Straße 31, 40699 Erkrath

Personalfachkaufmann/-frau
ab 11. März 2016 [online](#)

Personalassistent/-in (IHK)
ab 16. März 2016 [online](#)

Personalreferent/-in (IHK)
ab 7. April 2016 [online](#)

Personalbetriebswirt/-in (IHK)
ab 15. April 2016

IHK-Akademie Koblenz e. V.
 Ansprechpartnerin:
 Ramona Knopp
 Telefon 0261 30471 - 16
knopp@koblenz.ihk.de
www.ihk-akademie-koblenz.de

IHK Akademie Koblenz