

# Fische gegen Schiffe

Ist ein Fluss ein Naturreservat? Oder eine Transportstraße? Ein Umweltschützer und ein Binnenschiffer debattieren

**DIE ZEIT:** Herr Weiger, würden Sie durch den Rhein schwimmen, so wie der frühere Bundesumweltminister Klaus Töpfer?

**Hubert Weiger:** Unter Umweltsichtpunkten ja, der Rhein ist in den vergangenen Jahrzehnten viel sauberer geworden. Auch wenn sein Wasser noch lange keine Trinkwasserqualität hat. Mikroschadstoffe setzen ihm immer mehr zu.

**ZEIT:** Und die vielen Schiffe. Herr Staats, würden Sie für Herrn Weiger bremsen?

**Martin Staats:** Selbstverständlich, ebenso wie für jeden anderen auch. Allerdings ist der Bremsweg eines Schiffs deutlich länger als der eines Autos. Und der Rhein ist so etwas wie die Autobahn der deutschen Binnenschifffahrt. Schon aufgrund der starken Strömung würde ich aber davon abraten, durch den Rhein zu schwimmen.

**ZEIT:** Umweltschützer und Binnenschiffer sind natürliche Gegner. Für die einen sind Flüsse Lebensräume, für die anderen Wirtschaftswege.

**Weiger:** Wir haben erhebliche Konflikte. Schon die Intensität des Verkehrs hat Folgen. Die Reedereien drängen traditionell darauf, dass die Ufer der Flüsse mit großen Steinen vor dem Wellenschlag der Schiffe geschützt werden, sie fordern Begradigungen, Vertiefungen und vieles mehr. 93 Prozent aller Wasserstraßen sind mittlerweile drastisch durch solche Maßnahmen beeinträchtigt. Der Main zum Beispiel ist gar kein Fluss mehr, sondern eine Kette von Staueisen ...

**Staats:** ... das stimmt, aber das liegt nicht nur an der Schifffahrt.

**ZEIT:** Sondern?

**Staats:** Natürlich sehen viele Flüsse heute nicht mehr so aus wie vor 200 Jahren. Main und Donau beispielsweise wurden auch aufgestaut, um Wasserkraftwerke zu bauen. Dort wird der Ökostrom erzeugt, den größtenteils die Deutsche Bahn abnimmt.

**ZEIT:** Heißt das, für die Schifffahrt ist ein weiterer Ausbau aus Ihrer Sicht unnötig?

**Staats:** Das habe ich nicht gesagt. Am Rhein könnte man mit sehr geringen baulichen Eingriffen dafür sorgen, dass wir dort jährlich 15 Millionen Tonnen Güter mehr als heute transportieren könnten. Das entspricht der Ladung von etwa 600.000 Lastwagen oder 10.000 Zügen.

**ZEIT:** Schiffstransporte sind also ökologischer als Straßentransporte?

**Staats:** Na klar!

**Weiger:** Aber doch nur, wenn bestimmte Grenzen eingehalten werden. Schiffe verbrauchen ebenfalls Diesel. Und auch wenn Flüsse wie der Rhein wieder sauberer geworden sind, ist es doch nicht so, dass es dort keine Belastungen mehr gäbe. Am Rhein beispielsweise sind diese genauso hoch wie



bei einer Autobahn. Die eigentliche Alternative zum Straßenverkehr ist die Bahn.

**Staats:** So einfach ist das nicht. Weder Schiene noch Straße können die Menge an Gütern aufnehmen, die Binnenschiffe transportieren. Im vergangenen Sommer konnten Sie eine Ahnung davon bekommen. Da war es so trocken, dass die Pegelstände vieler Flüsse gefallen sind und die Binnenschifffahrt nur etwa halb so viel liefern konnte wie üblich. Darunter hat die ganze Wirtschaft gelitten.

**ZEIT:** Was transportieren Sie?

**Staats:** Praktisch alles: Montanprodukte wie Kohle und Stahl, Düngemittel, Container, Mineralöl.

**ZEIT:** Angeblich sind im Sommer die Spritpreise an den Tankstellen in Süddeutschland gestiegen, weil die Raffinerien nicht per Schiff beliefert werden konnten. Traf das zu, oder war das nur vorgeschoben?

**Staats:** Das stimmt, die Tankschifffahrt ist 2018 an ihre Grenze gekommen. Deshalb musste Sprit wirklich per Lastwagen von Hamburg in den Hochschwarzwald gebracht werden. Weil die Bahn das nicht gepackt hat. Ein ökologischer Wahnsinn! Und sehr teuer. Bei uns in Würzburg kostete der Liter Benzin 30 Cent mehr als normal.

**Weiger:** Die Bahn konnte den Transport nicht leisten, weil die Verkehrspolitik sich seit Jahrzehnten auf die Straße konzentriert. Der Güterverkehr muss schon deshalb auf die Schiene, weil wir wegen des Klimawandels künftig öfter extreme Niederschläge und extreme Trockenheiten haben werden. 2018 wird wohl kein Ausnahmehjahr bleiben.

**Staats:** Bei der Bahn ist aber entscheidend, woher sie ihren Strom bezieht. Außerdem setzt sie im Güterverkehr nach wie vor Diesellokomotiven ein. Schiffe fahren zwar auch mit Diesel, aber für uns gelten von 2020 an strenge europäische Grenzwerte, die denen der Euro 6-Norm für Pkw ähneln.

**ZEIT:** Auch der Personenverkehr auf den Flüssen wächst. Wie sieht es dort aus?

**Staats:** Die Hälfte der etwa 7000 Angestellten in der deutschen Binnenschifffahrt arbeitet im Personenverkehr. Wir nennen das die »weiße Flotte«. Die hat der trockene Sommer natürlich auch getroffen. Viele Flusskreuzfahrten sind ausgefallen.

**Weiger:** Dass Flussreisen so attraktiv geworden sind, liegt auch an der Arbeit der Umweltverbände. Viele Menschen haben heute wieder das Bewusstsein, Flüsse als ökologische Lebensräume zu betrachten. Sie wollen Landschaft und Natur erleben. Auch touristisch ist es also sehr wichtig, dass die natürlichen Flusslandschaften erhalten werden.

**ZEIT:** Trotzdem müssen die Flüsse ausgebaggert werden, damit die Touristenschiffe dort überhaupt reinpassen?

**Weiger:** Nein, denn Passagierschiffe haben weniger Tiefgang als Frachtschiffe. Die können zum Beispiel selbst dann noch auf der Donau fahren, wenn ein Kohletransporter nicht mehr durchkommt.

**Staats:** Das ist nicht ganz richtig. Die »weiße Flotte« ist auch mit großen Schiffen unterwegs. Teilweise sind diese bis zu 135 Meter lang und nutzen jeden Zentimeter in der Länge, Breite und Tiefe. Die brauchen genauso eine funktionierende Infrastruktur auf dem Wasser wie alle anderen.

**ZEIT:** Warum baut man nicht kleinere Schiffe?

**Staats:** Der Trend zu Größe ist nun mal da. Wir kennen das von den Kreuzfahrtschiffen auf den Meeren. Da passen auch bis zu 9000 Menschen drauf und Angebote für Spaß und Belustigung.

**Weiger:** Aber warum sollte man das nicht begrenzen? Wenn es um Autobahnen geht, debattieren wir wenigstens über die Zulassung von Gigaliniern ...

**ZEIT:** ... außergewöhnlich langen und schweren Lastwagen ...

**Weiger:** ... weil die mit ihrem Gewicht besonders rasch die Straßen verschleifen und die Reparaturkosten für die Steuerzahler in die Höhe treiben. Es kann doch nicht sein, dass Schiffe immer mehr Touristen aufnehmen und ständig größer werden, und am Ende werden die Flüsse dafür zerstört. Schifffahrt braucht Grenzen!

**ZEIT:** Wo liegt denn aus Ihrer Sicht so eine Grenze, Herr Staats? Bei einer Handbreite Wasser unterm Kiel?

**Staats:** 20 bis 30 Zentimeter sollten es schon sein, allein aus Sicherheitsgründen. Und es ist ja nicht so, dass alle Flüsse gleich tief wären. Mit einem großen Rheinschiff kommt man im Main nicht weit. Unsere Wasserwege ähneln in ihrem Zustand aber den Straßen und Schienen – sie sind hoffnungslos überaltert. Eigentlich müssten wir sofort 20 Schleusen neu bauen. Im Süden sind einige inzwischen hundert Jahre alt. Obwohl sie hervorragend gewartet werden, gehen die halt irgendwann kaputt und müssen ersetzt werden.

**ZEIT:** Müssen Flüsse denn auch weiter vertieft und begradigt werden?

**Staats:** Echte Vertiefungen oder größere Begradigungen stehen derzeit nicht an. Nötig sind allen-

falls ein paar kleinere Optimierungen am Mittelrhein, am Niederrhein und am Untermain.

**Weiger:** Das höre ich mit Blick auf die Elbe gerne. Optimierung klingt mir aber zu euphemistisch. Jahrzehntlang sind Flüsse begradigt, gestaut und sonst wie umgebaut worden. Fische, die normalerweise durch die Flüsse wandern, können hier nicht mehr leben. Wissen Sie, dass sich früher viele der Dienstboten entlang des Rheins darüber beklagt haben, dass sie ständig Lachs essen mussten? Das wäre heute unvorstellbar, die Lachse sind weg. Auch die Auen, die Flussniederungen, sind weitestgehend vernichtet. Nur drei Prozent von ihnen sind noch intakt. Das ist die Lage.

**ZEIT:** Sie sind also gegen weitere Ausbaumaßnahmen?

**Weiger:** Dass es einen großen Investitions- und Erneuerungsbedarf gibt, bestreiten wir nicht. Aber wenn wir jetzt etwas anfassen, müssen wir den Naturschutz stärker berücksichtigen als in der Vergangenheit. Wenn wir zum Beispiel eine Staustufe erneuern, dann kann man einen kleinen Seitenarm daran vorbeifließen lassen, das schafft einen Lebensraum für Fische. Und man kann auch die Steinwände an den Ufern zurückbauen. Wir stellen die Schifffahrt nicht infrage. Aber sie muss sich fortentwickeln.

**Staats:** Das Unternehmen, für das ich arbeite, ist 100 Jahre alt. Die Binnenschifffahrt hat sich stets weiterentwickelt, und wir werden das auch künftig tun. So wollen wir künftig flacher gebaute Schiffe und schadstoffärmere Motoren einsetzen.

**Weiger:** Auch an die Flüsse selbst müssen wir denken. Wir müssen das Wasser, das als Regen oder Schnee fällt, möglichst lange im Land halten. In den vergangenen hundert Jahren haben wir das genaue Gegenteil getan: Wir haben Feuchtwiesen und Moore entwässert, wir haben kleine Flüsse begradigt oder mit Betonschalen ausgekleidet, wodurch Wasser schneller abfließt. Das müssen wir rückgängig machen, soweit es noch möglich ist. Und es muss wieder mehr Auenlandschaften geben, die große Wassermengen aufnehmen können. So mildern wir die Folgen von extremem Hochwasser ebenso wie von starker Trockenheit. Davon profitiert am Ende auch die Schifffahrt.

**Staats:** Ich widerspreche Ihnen da nicht. Wenn ich sehe, dass immer mehr Flächen etwa für den Bau von Logistikzentren versiegelt werden, bereitet mir das auch große Sorgen. Eine Konsequenz aus der Trockenheit ist für uns, dass wir Schiffe mit weniger Tiefgang einsetzen werden. Aber wir können nicht bis morgen die gesamte Flotte ersetzen, das kann niemand bezahlen.

**ZEIT:** Könnte ein Kompromiss so aussehen, dass man die 64 großen Bundeswasserstraßen als Wirtschaftswege ausbaut, dafür aber bei den 15.000 kleineren Flüssen im Land stärker als bisher auf den Naturschutz achtet?

**Weiger:** Das ist keine Lösung, denn die großen Flüsse sind auch die bedeutendsten Lebensadern des Landes. Die meisten Tier- und Pflanzenarten haben dort ihren Lebensraum, sie sind wichtig für den Hochwasserschutz und die Trinkwasserversorgung. Im Rahmen des Bundesprogramms »Blaues Band« sollen fast 3000 Kilometer Flüsse, die bisher vorrangig als Bundeswasserstraße genutzt wurden, stärker dem Naturschutz dienen. Die Politik sollte eine Schifffahrt unterstützen, die sich um den Umweltschutz bemüht.

**Staats:** Ich glaube, dass wir diese Unterstützung bekommen. Traditionell war die Verkehrspolitik ja wirklich eher auf die Straße fokussiert. Binnenschiffe waren der politisch vergessene Verkehrsträger. Das ändert sich nun. Erstmals ist im aktuellen Koalitionsvertrag ein Masterplan für die Binnenschifffahrt verankert.

**ZEIT:** Die Kölner Oberbürgermeisterin Henriette Reker hat ein Tempolimit für Frachtschiffe auf dem Rhein gefordert, damit sie weniger Schadstoffe ausstoßen. Was halten Sie davon?

**Staats:** Das ist blödsinniger Populismus. Die Schiffe fahren je nach Beladung und Strömung mit einer Geschwindigkeit zwischen 10 und 20 Stundenkilometern. Die rasen also gar nicht durch Köln. Abgesehen davon unterscheiden die Messstellen nicht zwischen den Abgasen des Autoverkehrs, der Heizungsanlagen und der Schiffe. Es gibt also keinen wirklichen Beleg für diese Behauptung.

**Weiger:** Einzelne Einflüsse korrekt zu erfassen ist wirklich sehr schwer. Entscheidend ist, dass die Flotte tatsächlich modernisiert wird, wie Herr Staats es ja angesprochen hat. Und wenn es dann noch gelingt, das Zusammenspiel von Bahn und Schiffstransport zu verbessern, wären wir ein ganzes Stück weiter.

**Staats:** Das wird aber schwierig, wie ich aus leidvoller Erfahrung weiß. Für die Bahn sind wir Binnenschiffer die ärgsten Konkurrenten und ein Hassobjekt. Das Thema kann man wohl nur auf der politischen Ebene angehen.

ANZEIGE

FÜR ALLE, DIE EINE SMARTE IDEE FÜR DIE GESUNDHEIT HABEN.

JETZT BEWERBEN

HEALTH-i  
AWARD

Mit dem Health-i Award wollen wir die innovativsten Talente, Start-ups und Unternehmen Deutschlands im Gesundheitssektor entdecken und fördern. Überzeugen Sie unsere hochkarätige Jury, knüpfen Sie Kontakte und profitieren Sie von der medialen Präsenz und unserem Know-how.

Jetzt bis zum 12.06. bewerben unter:  
[www.health-i.de](http://www.health-i.de)

Unter wissenschaftlicher Begleitung von



**Martin Staats** ist Vorstand der Reederei MSG aus Würzburg und Präsident des Bundesverbands der deutschen Binnenschifffahrt



**Hubert Weiger** ist Vorsitzender der Umweltorganisation BUND

limit für Frachtschiffe auf dem Rhein gefordert, damit sie weniger Schadstoffe ausstoßen. Was halten Sie davon?

**Staats:** Das ist blödsinniger Populismus. Die Schiffe fahren je nach Beladung und Strömung mit einer Geschwindigkeit zwischen 10 und 20 Stundenkilometern. Die rasen also gar nicht durch Köln. Abgesehen davon unterscheiden die Messstellen nicht zwischen den Abgasen des Autoverkehrs, der Heizungsanlagen und der Schiffe. Es gibt also keinen wirklichen Beleg für diese Behauptung.

**Weiger:** Einzelne Einflüsse korrekt zu erfassen ist wirklich sehr schwer. Entscheidend ist, dass die Flotte tatsächlich modernisiert wird, wie Herr Staats es ja angesprochen hat. Und wenn es dann noch gelingt, das Zusammenspiel von Bahn und Schiffstransport zu verbessern, wären wir ein ganzes Stück weiter.

**Staats:** Das wird aber schwierig, wie ich aus leidvoller Erfahrung weiß. Für die Bahn sind wir Binnenschiffer die ärgsten Konkurrenten und ein Hassobjekt. Das Thema kann man wohl nur auf der politischen Ebene angehen.

Das Gespräch führten  
**Marcus Rohwetter** und **Kolja Rudzio**

ZEIT-GRAFIK: Jelka Lereche, Quelle: Ing.-Büro Floeckemühle für Umweltschutzamt, Fotos: Jörg Fehn/BUND, MSG (v. o.)