

Stinkt zum Himmel

Diesel Ausflugsdampfer verpesten die Luft. Ein neuer Anbieter will mit dem Solarboot fahren, doch der Berliner Filz stoppt ihn

Josa Zeitlinger | Ausgabe 37/2019



Illustration: Christian Bobsien für der Freitag

Am Spreeufer in Berlin-Moabit steht ein Willkommensschild der „Stern und Kreisschiffahrt“. Durch ein offen stehendes Tor im hüfthohen, von Gebüsch überwucherten Zaun führt ein kleiner Pfad vom Uferweg zum Wasser. Er ist übersät mit leeren, zerknitterten Plastikbechern, es riecht leicht nach Urin. Am Kai sitzt ein junger, womöglich obdachloser Mann im gelben T-Shirt. „Willste’n Foto machen?“, fragt er mit Blick auf meine Kamera. Drei metallene Stufen, flankiert von zwei großen Pollern, führen zum Wasser. Dass an einer Anlegestelle nicht dauernd Betrieb herrscht, ist nicht ungewöhnlich. Aber warum ist diese hier so ungepflegt, so verwuchert und so vermüllt?

Die Reederei Stern und Kreis erklärt auf Anfrage, der Anleger an der Hansabrücke werde gelegentlich genutzt – für Charterfahrten. Laut Felix Eisenhardt liegt er die meiste Zeit brach und dient vor allem einem Zweck: Die Zugänge zur Spree sollen in der Berliner Innenstadt für Konkurrenten blockiert werden.

Mief in der Umweltzone

Eisenhardt hat halblanges schwarzes Haar, trägt eine runde Drahtbrille, Jeans und ein dunkelblau gemustertes weißes Hemd. Sein Auftreten ist das eines gepflegten, smarten Geschäftsmanns. 2004 zog er mit seiner Familie auf ein Hausboot an der Spree und sammelte dort Erfahrungen mit der Nutzung erneuerbarer Energien und nachhaltiger Wärmedämmungskonzepte. Der Geologe ist ausgebildeter Schiffsführer und mittlerweile Geschäftsführer des Seminarschiffs Orca ten Broke, des ersten dieselfreien Berliner Fahrgastschiffs. 96 Solarmodule auf dem Dach erzeugen die Energie für die Batterien, die das 2017 in Betrieb genommene Schiff antreiben, leise und geruchlos.

Wir gleiten unter unzähligen Brücken hindurch den Fluss entlang. Wohnhäuser verschiedener Epochen, backsteinerne Industrieanlagen und Grünanlagen säumen das Ufer. Vom Wasser kann man einen Blick auf Verladestationen und Lagerhallen werfen, die den meisten sonst verborgen bleiben. Hin und wieder winkt uns jemand zu, doch die Stadt ist hier so gut wie menschenleer. Nirgends ist das Ufer unbefestigt, begradigt durch Stein und Beton wirkt die Spree hier kaum noch wie ein natürlicher Fluss. Es ist windig und bedeckt an diesem Nachmittag, aber dennoch warm. Hin und wieder blitzt die spätsommerliche Sonne zwischen der grauen Wolkendecke hervor, reflektiert im Wasser und taucht die Umgebung in gleißendes Licht. Vom Heimathafen in Moabit fahren wir stadtauswärts, zum Schildhorn, einer Halbinsel an der Havel.

Eine Firma will dort abends ihre Azubis mit einer Party an Bord willkommen heißen. Es sind solche Charterfahrten, die das tägliche Geschäft des Seminarschiffs ausmachen. Im Moment läuft es mehrmals in der Woche aus, manchmal verlässt es Berlin. Das Geschäft laufe gut, erklärt Eisenhardt, Sorgen müsse sich von seiner kleinen Besatzung niemand machen. Doch er will mehr: Er möchte auf der Spree und den umliegenden Berliner Gewässern nur noch elektronisch betriebene Schiffe fahren sehen, sie sollen zum Standard werden.

Doch der Markt ist schon ausgelastet: Im Moment verkehren auf der Spree um die 150 Fahrgastschiffe, sie werden fast durchgängig von Dieselmotoren betrieben. Wer einmal um die Mittagszeit auf der Museumsinsel oder an der Friedrichstraße an den Ufern entlangflaniert, der kann sie deutlich riechen. Eine Messung im Juli 2014 zeigte, dass der Feinstaubgehalt der Luft durch diese Schiffe dort – im Vergleich zum Straßenverkehr, der gerade so im Rahmen der zulässigen Grenzwerte bleibt – auf das Zehnfache ansteigt. Dabei ist die Berliner Innenstadt eine Umweltzone, auf den Straßen innerhalb des S-Bahn-Rings sind nur Autos mit grüner Umweltplakette zugelassen. Still und heimlich verschmutzt unterdessen die Binnenschifffahrt die Innenstadt, unbeachtet von der Öffentlichkeit und unbehelligt von der Politik.

Das sieht Eisenhardt auch so: Zwar würden die Verantwortlichen immer davon reden, umweltfreundliche Schiffe etablieren zu wollen, es aber versäumen, die dafür notwendigen Rahmenbedingungen zu schaffen: zum Beispiel, indem sie anderen Betreibern den Markteintritt erleichtern. Eisenhardt hat durch sein Pionierschiff selbst einen Ansatz geliefert. Doch es liegt eben nicht in der Mitte von Berlin, sondern in einer weniger von Touristen frequentierten Gegend. Das soll sich jetzt ändern. Eisenhardt will sein Schiff nicht mehr nur von Partygesellschaften chartern lassen, sondern am Linienschiffahrtsbetrieb auf der Spree teilnehmen. Er möchte Fahrgäste zwischen Hauptbahnhof und Treptower Park entlangchauffieren, an Kanzleramt und Reichstag vorbei. Doch da lasse man ihn einfach nicht anlegen.

Eisenhardt erklärt: Die Anlegestellen im Zentrum seien schon seit Ewigkeiten in den Händen der führenden Reedereien der Stadt. Neben Stern und Kreis sind das die Reederei Riedel und der Berliner Reederverband, ein Zusammenschluss von Interessenvertretern kleinerer Reedereien.

Die Pachtverträge für die Anlegestellen wurden vor vielen Jahren von der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV) vergeben und sie werden seither jährlich verlängert, wie die WSV auf Nachfrage bestätigt. Es gebe keine befristeten Vergabezeiträume. Kündigen Betreiber die Verträge nicht von selbst, werden die Anleger nicht für neue Anbieter zugänglich. Und so können Anlegestellen wie die an der Hansabrücke in Moabit, selbst wenn sie kaum ausgelastet sind, der Konkurrenz vorenthalten werden. Gleichzeitig seien alle geeigneten Anlegeplätze in der Innenstadt bereits belegt und Genehmigungen weiterer Anlegestellen unwahrscheinlich, teilt die WSV mit.

Es ist somit für neue Wettbewerber wie das Seminarschiff faktisch unmöglich, noch in den Markt einzutreten. „Typisch Berliner Filz“, ärgert sich Eisenhardt. „Zu früheren Zeiten haben sich da Herren im Hinterzimmer getroffen und vereinbart, wie es läuft. Als neuer Anbieter kommt man da, selbst mit einem umweltfreundlichen Konzept, nicht rein.“

Eine Mitgliedschaft im Reederverband würde es dem Schiff ermöglichen, dessen Anlegestellen anzufahren, die Gebühren wären erschwinglich. Eisenhardt hat diese dreimal beantragt, blitzte jedoch immer wieder ab. Sein Fazit: „Der Reederverband ist ein Sprachrohr der fossilen Schifffahrt. Wir sind da unerwünscht.“ Andere Betreiber elektrisch betriebener Schiffe erhielten in der Vergangenheit als Antwort auf ihre Bemühungen sogar konkrete Drohungen. So erhielt Luis Lindner, Vorsitzender des Verbands für Elektroschifffahrt und ein Mitstreiter Eisenhardts, laut *Brand eins* vor einiger Zeit einen anonymen Anruf: „Du bist doch der mit dem Elektroverband. Wir können ja mal bei dir vorbeikommen und dir die Fresse polieren.“

Eisenhardt ist überzeugt, dass die etablierten Reeder sich von der Elektroschifffahrt gestört fühlen. Erhielte diese erst einmal großflächig Zugang, dann würden Dieselschiffe früher oder später unter Druck geraten. Die Angst ist aus ökonomischer Sicht verständlich: Eine Umrüstung der Schiffe wäre kostspielig und Preiserhöhungen wären den meisten Kunden vermutlich nur schwer zu verkaufen. Daher wird die Modernisierung der Flotte bislang aufgeschoben.

Wir haben die Innenstadt mittlerweile verlassen. Industrieanlagen bestimmen noch immer die Szenerie, nur weniger charmant als noch einige Kilometer zuvor. Rechts von uns erhebt sich der gigantische Kühlturm des Heizkraftwerks Reuter West. Gewerbebaracken und Kräne säumen den Fluss, an der Ufermauer liegen rostige Industriekähne. Am betonierten Ufer sitzt ein Pärchen und genießt an diesem unwirtschaftlichen, aber ungestörten Plätzchen die letzten Sonnenstrahlen.

Trump macht nur S



Kritisch. Mutig. Meinungsstark.

Jetzt kostenlos testen >>

[[https://abo.freitag.de/de/p/3nop_testen_fbeilage_spruch_shop/start?](https://abo.freitag.de/de/p/3nop_testen_fbeilage_spruch_shop/start?utm_campaign=webseite&utm_source=artikelebene_eigenwerbung&utm_medium=breaker_artikel&b=WTDFAP)

[utm_campaign=webseite&utm_source=artikelebene_eigenwerbung&utm_medium=breaker_artikel&b=WTDFAP\]](https://abo.freitag.de/de/p/3nop_testen_fbeilage_spruch_shop/start?utm_campaign=webseite&utm_source=artikelebene_eigenwerbung&utm_medium=breaker_artikel&b=WTDFAP)

Trump macht nur S



**3 Wochen
kostenlos!**

» Jetzt testen!

[https://abo.freitag.de/de/p/3nop_testen_fbeilage_spruch_shop/start?

[utm_campaign=webseite&utm_source=artikelebene_eigenwerbung&utm_medium=breaker_artikel&b=WTDFAP](https://abo.freitag.de/de/p/3nop_testen_fbeilage_spruch_shop/start?utm_campaign=webseite&utm_source=artikelebene_eigenwerbung&utm_medium=breaker_artikel&b=WTDFAP)]

Nach den eigenen Bemühungen für eine umweltfreundlichere Binnenschifffahrt gefragt, verweist die Reederei Stern und Kreis auf verschiedene Projekte zur Modernisierung der Flotte: 2008 seien drei Schiffe mit Rußpartikelfiltern ausgerüstet worden, aktuell sei das für drei weitere Schiffe geplant. In diesem Zeitraum seien zudem 15 Schiffe mit neuen, emissionsärmeren Motoren ausgestattet worden. Von Bemühungen, die bestehende Flotte auf elektrische Antriebe umzurüsten, ist hingegen nicht die Rede.

Ein frischer Seewind

Gemeinsam mit dem Unternehmen SolarWaterWorld seien derzeit aber zwei solarbetriebene Schiffe im Bau, die künftig auch im Linienverkehr eingesetzt werden sollen. Die Anlegestellen seien bereits vollständig mit Ladestationen für elektrische Schiffe ausgestattet.

Vorsichtige Vorstöße in Eisenhardts Sinne gibt es also bereits. Doch die Flotte der „Stern und Kreisschiffahrt“ zählt derzeit 27 Schiffe, die Effekte der Aufrüstungen sind also noch marginal. Der Reederverband hat auf Nachfrage zu geplanten Modernisierungen nicht reagiert.

Neue Wettbewerber könnten mehr Druck und neuen Schwung in den Markt bringen. Das ginge logischerweise zulasten der etablierten Unternehmen, wäre aber gesamtwirtschaftlich und umweltpolitisch notwendig und wünschenswert.

Wir lassen die Zitadelle Spandau hinter uns und biegen auf die Havel ein. Das Ufer wird zunehmend belebter. Grüne Wohngrundstücke und schicke Yachthäfen lösen die grauen Industriebauten und rostigen Kähne ab. Ein frischer Seewind weht über das Schiff hinweg. Dann weitet sich der Kanal und entlässt uns auf das offene Wasser. Die Boote einer Segelschule treiben neben uns. Einige hundert Meter weiter erblicken wir unser Ziel: Vor der dicht bewaldeten Halbinsel ankern einige Boote. Es ist idyllisch hier. Doch Berlins Flüsse haben noch viel mehr zu bieten. Felix Eisenhardt möchte nicht nur im Grünen, sondern irgendwann auch im Nikolaiviertel und an der Museumsinsel anlegen können. Der Berliner Luft täte es gut.

06:00 24.09.2019

#e-mobilität #klimawandel #mobilität #klima #energiewende #...

Geschrieben von

Josa Zeitlinger | der Freitag



Folgen