

Tempolimit für Rheinschiffe? Eine dumme und populistische Forderung

[Ein Kommentar] Die Kölner Oberbürgermeisterin Henriette Reker hat dieser Tage öffentlich ein [Tempolimit für Rheinschiffe in ihrer Stadt gefordert](#). Dieser Vorschlag ist so dumm wie populistisch und beweist nur, wie ahnungslos Frau Reker und ihre Berater sind. Die OBin geht dabei von Zahlen aus, die das Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz (LANUV) im Herbst 2016 veröffentlicht hat. Danach seien Binnenschiffe für 8 Prozent des Feinstaubes verantwortlich, der über der Domstadt niedergeht. Dieser Wert beruht allerdings nicht auf Messungen, sondern wurde vom LANUV rein rechnerisch ermittelt - und seitdem stark angezweifelt.

Ähnlich wie die mittlerweile berühmte Studie, die von der Lobby der Automobilindustrie hoch gelobt, stark verbreitet und möglicherweise finanziert wurde, geht die Aussage des LANUV von geschätzten Werten über die Summe aller von Binnenschiffen in NRW gefahrenen Strecken und kaum belegbare Mittelwerte über den Verbrauch an Schiffsdiesel dabei aus und rechnet das Ganze dann auf Stromkilometer um. Die [Bundesanstalt für Gewässerkunde \(BfG\)](#) kommt in einer früheren Studie zu einem [völlig anderen Ergebnis \(PDF-Link\)](#). Danach spielt die Binnenschifffahrt bei der Feinstaubbelastung der Uferregionen nur eine marginale Rolle.

Frau Reker wählt als Oberbürgermeisterin einer Stadt, die in ganz besonderem Maße unter den Emissionen des Autoverkehrs leidet, nun den bekannten populistischen Weg und will die Binnenschifffahrt nach bekanntem Muster zum Prügelknaben machen.

Besonders dumm ist dabei die Forderung nach einem Tempolimit. Michael Küffner, Chef der [Weissen Flotte Düsseldorf](#), ein Mann mit Ingenieurausbildung und langjähriger Erfahrungen in der Personenschifffahrt auf dem Rhein, rechnet Frau Reker in einem Kommentar auf [deren Facebook-Profil](#) vor, wie sinnlos eine Geschwindigkeitsbegrenzung wirklich wäre:

Schiffsdieselmotoren laufen im günstigstem Verbrauch (damit auch im günstigstem Verbrennungsverhältnis / Wirkungsgrad / Emission) nicht nach Geschwindigkeit, sondern nach Drehzahl. Die Geschwindigkeit über Grund ist weiterhin abhängig von der Strömungsgeschwindigkeit des Rheins. Optimal ist es gegen den Berg (also Richtung Süden) mehr Drehzahl zu geben, um der Strömungsgeschwindigkeit des Rheins entgegen zu wirken. Denn wenn Schiffe mit 7 Km/h fahren sollten und der Rhein fließt mit 7 Km/h entgegen, dann stehen die Schiffe in Fahrt unendlich in Ihrer Stadt. Bergab, also Richtung Norden kommt zu der Motorleistung die Strömung des Rheins hinzu, sodaß Ihre "Geschwindigkeitsbegrenzung" schnell überschritten wird! Sollen die nun den Rückwärtsgang einlegen, langsamer werden, um somit den Vorteil mit der Strömung "mitzuschwimmen", längere Durchfahrten durch die Stadt zu erzwingen? Von der Möglichkeit zum Manövrieren mal ganz abgesehen.

Einen weiteren Punkt sollten Sie noch beachten, falls Sie die Geschwindigkeit des Schiffes bezogen auf das Wasser sehen: Fährt das Schiff mit 20 Km/h gegen den 7 Km/h strömenden Rhein ergibt das eine Geschwindigkeit über Grund von 13 Km/h. Ihre 40 Km Stadtstrecke durchfährt das Dieselschiff dann in knapp 3 Std. und trägt in dieser Zeit zu der Umweltproblematik bei. Wenn das Schiff nun statt 20 dann sagen wir mal 12 Km/h fahren soll, ergibt das eine Geschwindigkeit über Grund von 5 Km/h, womit das Schiff dann 8 Std. für die 40 Km braucht und fast 3 mal solange in dem Bereich Emissionen erzeugt. Bei einem Tempolimit von 8 Km/h für das Schiff braucht es 40 Std. um Köln zu passieren. 40 Std. Deselemission durch Tempolimit!

Wenn Sie glauben, dass das durch bergabfahrende Schiffe kompensiert wird empfehle ich das mal gegen zu rechnen. Tut es nämlich nicht.

Der Gedanke zeigt auf, dass genau das Gegenteil zur Verminderung der Emission beiträgt: So schnell wie möglich gegen den Strom zu fahren um Wegstrecken in kürzester Zeit zu überwinden ...