

# Schlauch über Bord

**Tausende von Chemietankern leiten Jahr für Jahr giftige Frachtreste, Mineralöle und Säuren in den Rhein, um die teure Entsorgung zu sparen. Wasserschutzpolizei und Behörden klagen über mangelnde Kontrollmöglichkeiten. Europäischer Schlendrian verhindert wirksame Gesetze gegen die Verseuchung.**

**A**m Mittwoch vergangener Woche feierten die Wasserschutzpolizisten in Mainz-Kastel ein seltenes Ereignis: Ein Binnenschiffer packte aus.

Der ehemalige Matrose Detlef Bembek, 38, der seinen Beruf nach eigenen Angaben aufgegeben hat, weil er die „ständigen Schweinereien mit der Wasserverschmutzung nicht länger mitmachen“ wollte, ermöglichte mit einem detailreichen Geständnis den Beamten einen tiefen Einblick in eine Branche, in der kaum eine Straftat aufgeklärt wird.

Ein Fall, erfuhren die Beamten, habe sich ganz in der Nähe ihres Reviers abgespielt. In einer lauen Maiennacht des vergangenen Jahres, gab Bembek zu Protokoll, hätten er und seine Kollegen hinter einer Rheinbiegung in der Nähe eines kleinen Yachthafens bei Wiesbaden einen 120-Millimeter-Schlauch über die Reling des Chemie-Tankschiffes „Alchemist Duisburg“ gehängt und rund 1500 Liter Chemiebrühe in den

wenn die Polizeiboote im Hafen liegen und kein Kontroll-Hubschrauber aufsteigt, schlugen die Rheinverschmutzer zu. Bembek: „Dann kriegen die uns nicht an die Hammelbeine.“

Jürgen Tiedtke, Geschäftsführer beim „Hamburger Lloyd“, bestreitet rundweg alle Angaben seines ehemaligen Matrosen. Seine Reederei arbeite geradezu vorbildlich: „Wir dürfen keine Reste über Bord pumpen und haben das auch nicht getan.“ Nun wird sich die Staatsanwaltschaft mit dem Fall beschäftigen müssen.

Daß die Binnenschifffahrt den Rhein verschmutzt, ist den Behörden bekannt. Doch die Täter zu fassen ist nicht einfach. „Wir wissen, daß wir ständig gefoppt werden“, gesteht Joachim Thume, 37, von der Wasserschutzpolizei in Mainz-Kastel. Seit 15 Jahren versucht Thume, den Rheinvergiftungen beizukommen. Ohne großen Erfolg.

Da wird mal einer erwischt, der eine Ölspur hinter sich herzieht. Oder es

ganz andere Dimensionen – und sie hat System.

Wohl hat es in jüngerer Zeit beruhigende Nachrichten über die verbesserte Qualität des Rheinwassers gegeben. So werden etwa im Ruhrgebiet mittlerweile wieder zufriedenstellende Sauerstoffwerte gemessen. Auch scheint die Industrie das „Aktionsprogramm Rhein“ einzuhalten, das nach einem Groß-Unfall beim Schweizer Chemiegiganten Sandoz 1987 verabschiedet wurde.

Ein Grund zur Entwarnung ist das jedoch nicht. Es finden sich, wie jüngste Messungen zeigen, immer noch zu viele Nährstoffe und Pflanzengifte im Rheinwasser, auch leidet die Chemieindustrie nach Meinung der Umweltschutzorganisation Greenpeace noch „unmäßig viel“ Giftfracht ein. Gefunden wird im Wasser ohnehin nur das, wonach gezielt gesucht wird.

Bei der Binnenschifffahrt ist lediglich die Entsorgung der sogenannten Bilgenwässer geregelt. Das Gemisch aus Ma-



**Ex-Matrose Bembek:** „Ständige Schweinereien“

Rhein gepumpt – den kompletten Inhalt eines Tanks mit Ladungsresten, Mineralöle und Säuren vor allem.

Die illegale Beseitigung von giftigen Frachtresten habe zu seinen „alltäglichen Aufgaben“ gehört, gestand Bembek, der – mit Pausen – von 1984 bis Mitte 1993 auf Tankschiffen der Reederei „Hamburger Lloyd“ gefahren ist. Vorzugsweise nachts oder bei Nebel,

kommt mal einer dran, weil er seine Giftfracht allzu dreist im Hafenbecken abläßt. Doch das sind Kinkerlitzchen. Die Vergiftung des Rheins durch die Binnenschifffahrt hat

\* Im Duisburger Hafen.



**Rhein-Verschmutzung durch Altöl\***  
Abpumpen bei Nacht und Nebel



**Schiffskontrolle auf dem Rhein:** „Wir brauchen den Zwang“

schinenöl, Wasser, Rost und sonstigem Dreck, der sich im Rumpf der Schiffe sammelt, wird mittlerweile von öffentlichen Stellen kostenlos angenommen – rund zehn Millionen Liter im Jahr. Weitaus mehr Problemstoff fällt jedoch beim Frachtbetrieb an.

Gut 1500 Frachter schippern rund 40 Millionen Tonnen Mineralöle und Gase pro Jahr zwischen Rotterdam und Basel über den Rhein. Hinzu kommen noch knapp 15 Millionen Tonnen giftiger Chemikalien – Schwefelsäure, Natronlauge, Acrylate, Chlorverbindungen. Vieles davon Gefahrgut, zum Teil krebserregend.

Wenn die Schiffer ihre Ladung gelöscht haben, bleiben stets Reste in den Tanks, den Pumpen und im komplizierten Rohrleitungssystem zurück – je nach Schiffstyp bis zu 500 Liter. Gefährlicher Abfall zumeist, der speziell entsorgt werden muß, wenn das Schiff die Ladung wechselt, was häufig vorkommt.

180 Millionen Liter giftiger Ladungsreste, schätzen Experten, fallen jährlich auf Deutschlands Wasserstraßen an. Die genaue Zahl ist nicht bekannt. Niemand führt eine Statistik, und die Schiffseigner lassen sich nicht in die Bücher gucken. Doch nur ein Bruchteil wird ordentlich entsorgt. Den weitaus größten Teil pumpen Binnenschiffer, da sind sich die Experten einig, einfach in Flüsse und Kanäle.

Politiker und Parlamente haben sich bisher nicht dazu durchringen können,

Gesetze zu verabschieden, die eine Überwachung und eine legale Entsorgung der Giftfracht wirksam regeln. Wie zahnlöse Wachhunde fühlen sich bisweilen die Ordnungshüter. Es sei „fast unmöglich, die Übeltäter zu packen“, klagt Norbert Eschweiler von der Duisburger Wasserschutzpolizei.

Die Täter gehen mit erheblicher Raffinesse zu Werk. Wenn sie Öl ablassen, schützen sie sich vor Entdeckung, indem sie den verräterischen Ölschleier, den ein Schiff hinter sich herzieht, „mit Tensiden retuschieren“ (Branchen-Jargon).

Dadurch wird das Wasser zwar noch mehr verschmutzt, aber die ölige Spur ist erst mal verwischt.

Dabei ist illegal abgelassenes Öl noch vergleichsweise einfach aufzuspüren. Bei Chemikalien, die in der Regel farblos sind und auch sonst kaum sichtbare Spuren hinterlassen, „haben wir im Prinzip keine Möglichkeit, die Tat nachzuweisen“, sagt der Duisburger Wasserschutzpolizist Josef Burokas.



**Wasserpolizist Thume**  
„Ständig gefoppt“

Der Erfindungsreichtum der kriminellen Kapitäne ist grenzenlos: Da werden Tanks angebohrt und Rohrleitungen unauffällig durch die Bordwand nach außen geführt. Rückschlagventile, die den Abgang in das Flußwasser verhindern sollen, werden einfach ausgebaut, Schläuche mit Ladungsresten in das Heckwasser gehängt, damit die Schiffschraube das Gift wie ein Riesengüßel mit dem Wasser vermischt. Kom-

men die Kontrolleure mal aufs Schiff, entdecken sie meist nichts Verdächtiges. „Da steigt die Polizei doch gar nicht dahinter. Wir kennen an Bord jeden Quadratmillimeter“, höhnt Binnenschiffer Bembenek: „Es gibt Tausende von Möglichkeiten, die Chemie in den Fluß zu lassen.“

Klänglich scheiterte Wasserschutzpolizist Thume mit dem Versuch, bei Mainz einen Binnenschiffer zu belangen, nachdem ein Meßgerät im Rhein stark überhöhte Chemiewerte angezeigt hatte.

Wohl fanden sich die giftigen Stoffe im Abwasserschlauch eines verdächtigen Schiffes ganz in der Nähe. Doch der Schiffsführer behauptete schlankweg, die Chemie in den Restetank eines Schwesterschiffes gepumpt zu haben, das zufällig vorbeigekommen sei. Weitere Ermittlungen hielt Thume für „aussichtslos“, unter anderem, weil er „keinen konkreten Tatort nachweisen konnte“.

Das rechtliche Manko verweist auf einen Umstand, der den Ermittlern oft noch mehr zu schaffen macht als die kriminelle Energie der Binnenschiffer: Die Wassergesetze sind äußerst löchrig.

Zwar ist die Wasserverschmutzung grundsätzlich verboten. Doch schon das Schiffsrecht bietet Ausnahmeregelungen, die erheblichen Ermessensspielraum lassen. „Da ist eine Grauzone, der einzelne Schiffer steht mit einem Bein immer im Gefängnis“, erläutert Binnenschiff-Experte Dieter Haendel von der Wasser-Schiffahrts-Direktion Münster.

Die Rheinschiffahrts-Polizeiverordnung, die in allen Anliegerstaaten gilt, untersagt lediglich die Einleitung öliger Stoffe. Bereits die Wässerung von Chemiefracht ist nur vage geregelt. Örtliche Hafenverordnungen sind zwar oft strenger. Sie greifen jedoch schon allein deshalb nicht, weil sie jenseits der Hafengrenzen nicht mehr gelten.

So schreiben viele Hafenverordnungen vor, daß die belieferten Unternehmen – etwa Raffinerien und Chemiefirmen – die Ladungsreste nach dem Löschen in gesonderten Tanks aufnehmen müssen. Doch das ist nichts als graue Theorie. „Im harten Tagesgeschäft“, hat Haendel mitbekommen, „verseucht der Hafenmeister die Schiffe vom Kai, weil der Platz schnell wieder für das nächste Schiff verfügbar sein muß.“

Den Mißstand bestätigt Erwin Spitzer vom Binnenschiffverband in Duisburg. Wohl seien die „Häfen gehalten, die Reste zu behalten. Aber wir wissen, daß das kaum geschieht“.

Seine Sicht der Dinge schildert Binnenschiffer Bembenek an einem Beispiel:

Wir haben am 27. März 1993 in Rotterdam mit der „Alchimist Duisburg“ rund 1900 Tonnen Naphta aufgenommen. Die haben wir tags darauf bei der Dea in Wesseling bei Köln gelöscht. Unmittel-

bar danach sind wir rheinab gefahren und haben zwischen Köln und Leverkusen im Grüngürtel an einer Stelle gehalten, an der wir 300 bis 400 Meter Sicht hatten. Einer von uns hat im Steuerhaus mit einem Fernglas Ausschau nach der Wasserschutzpolizei gehalten. Wir haben die Chemiereste mit Eimer, Schippe und Aufnehmer aus den Tanks geholt, so etwa 20 bis 30 Liter aus jedem der 14 Tanks. Dabei haben wir uns Gasmasken aufgesetzt. Die Reste kamen in die Restetanks an Bord.

Bembenek: „Da bekommt man schon mal die Order: ‚Hör mal, mach mal den Schlauch ’n bißchen über Bord.‘ Dann muß man den Dreck aus den Restetanks in den Rhein lassen. Das wird nur nachts gemacht. Da ist ja alles duster.“

Da geht dann laut Bembenek auch schon mal gleich das Motorenöl mit über Bord, das sich in einer Wanne unter den mächtigen Dieselmotoren sammelt. Der Ex-Matrose erinnert sich anhand seines Schifferdienstbuches noch an Ort und Stunde der Übeltaten. Beispiel: „Am 9. 6. 1993 habe ich zwischen 21.30 und 22 Uhr kurz hinter Wesel Motorenöl in den Rhein abpumpen müssen.“

Geschäftsführer Tiedtke vom „Hamburger Lloyd“ hält Bembeneks Bericht

---

## „Die meisten Kapitäne brechen die Gesetze“

---

„für großen Unsinn“. Das Motorenöl könne kostenlos entsorgt werden, da gebe es „gar keinen Anlaß“ zur illegalen Beseitigung. Im übrigen gebe sein Unternehmen 1,5 Millionen Mark im Jahr für die Reinigung von Schiffen aus, seine Frachtkunden legten „Wert auf geregelte Entsorgung“.

Die illegalen Praktiken, von denen auch Tiedtke weiß, siedelt er bei „den unordentlichen Firmen“ an, die „mit uralten Schiffen mit einer Technik wie zu Großmutterns Zeiten“ gefährliche Fracht auf dem Rhein befördern.

Gefördert wird die kriminelle Energie durch einen eklatanten Mangel: Auf 622 Kilometern deutscher Rheinstrecke zwischen der Schweiz und den Niederlanden gibt es lediglich eine öffentliche Schiffsreinigungsanlage in Duisburg.

Doch dort fehlt die Kundschaft. Weil kaum ein Binnenschiffer den legalen Dienst in Anspruch nimmt, kämpft das Unternehmen nach Angaben von Geschäftsführer Michael Gagzow „mit Verlusten in Millionenhöhe“.

Illegale Entsorgung ist billiger. Bis zu 35 000 Mark kostet die Grundreinigung eines Schiffes von 2000 Tonnen Tragfähigkeit, der heimliche Schlauch in den Rhein allenfalls ein schlechtes Gewis-

sen. Die Nachfolgelasten tragen andere. „Es klafft für die Tankschiffahrt ein Vakuum zwischen Einleitungsverbot und Entsorgungsmöglichkeit“, räumt eine Denkschrift der Internationalen Arbeitsgemeinschaft der Rheinschiffahrt ein. Sie fordert mehr Entsorgungseinrichtungen, eine vernünftige Kostenregelung und mehr Kontrolle.

Die beste Kontrollmöglichkeit wäre nach Auffassung aller Experten ein Ladungskontrollbuch. Ihm wäre lückenlos zu entnehmen, mit welcher Ladung ein Schiff gefahren ist und wie es seine Abfälle beseitigt hat.

Ein solcher Nachweis, der längst für jeden Gefahrtransport an Land gilt, ist bei der Binnenschiffahrt immer noch nicht eingeführt. Die Polizei kann lediglich überprüfen, ob die Ladung eines Schiffes korrekt deklariert ist. Keine Rechtsvorschrift verpflichtet einen Schiffsführer, Nachweise über Entsor-

zwei Jahren werde womöglich ein Regelwerk vorliegen.

Auch dann erwarten Experten keine rasche Einigung. Allzusehr laufen die nationalen Interessen auseinander.

Mehr noch als die komplizierte Rechtslage verhindert die extrem angespannte wirtschaftliche Situation der europäischen Binnenschiffahrt ein Durchgreifen.

Seit Jahren tobt in der Branche ein unbarmherziger internationaler Konkurrenzkampf. „Die deutsche Binnenschiffahrt ist am Boden“, sagt Tankfrachtoperte Spitzer. Hohe Überkapazitäten haben die Preise verdorben. Weniger als fünf Mark pro Tonne Fracht werden für eine Fahrt von Rotterdam ins Ruhrgebiet gezahlt – vor Jahren gab es dafür noch das Dreifache.

Kein Wunder, daß die Reeder vor allem beim teuren Umweltschutz sparen. Schiffsentorger Gagzow: „Wir können



**Reeder Tiedtke:** 1,5 Millionen Mark für die Reinigung von Schiffen

gung von Ladungsresten und Waschwässern zu sammeln und auf Verlangen vorzulegen.

„Wir brauchen den Zwang zu Testaten für Reste und Reinigung“, fordert der Mainzer Ministerialdirigent Hans-Bernd Ellwart, bis vor kurzem Vorsitzender der Arbeitsgemeinschaft der Bundesländer zur Reinhaltung des Rheins. „Sonst bleibt alles wie bisher: Es wird bei Nacht und Nebel abgepumpt.“

Seit Jahren liegen entsprechende Forderungen der Zentralen Kommission für die Rheinschiffahrt (ZKR) in Straßburg vor. Die Kommission „prüft“, beteuert ZKR-Funktionär Volker Orlovius, „doch wir sind noch nicht soweit“. In

die Schiffe doch nicht mit dem Lasso zur Zwangsentsorgung einfangen.“

Mittlerweile sind die großen Reedereien dazu übergegangen, ihren Schiffsführern die Schiffe als Subunternehmer zu überlassen – um das Risiko loszuwerden. Folge: Immer mehr Partikuliers – Einzeleigner – befahren den Rhein. Die können sich noch weniger als die großen Reedereien die zeitraubende und kostspielige Entsorgung leisten.

Um dem Problem möglichst rasch beizukommen, fordert Gagzow die Anwendung des Verursacherprinzips: Nicht die überforderten Binnenschiffer sollen für den Dreck bezahlen, sondern die Hersteller – Mineralölfirmer und Chemieunternehmen. □