

Vor etwas mehr als einem Jahr **formierte sich der Protest**. In Köln hatte man kurzerhand die Liegeplätze für Binnenschiffe am Rheinauhafen abgeschafft – mit fadenscheiniger Begründung. Nicht nur die Betroffenen empfanden das als handfesten Skandal. Und so begannen Dutzende Schiffsführer beim Vorbeifahren am Dom, ihren Hörnern und Typhons Druck zu geben – gern auch mitten in der Nacht. Selbst als es Ordnungsgelder hagelte, ließen die Binnenschiffer nicht von ihrem Protest ab; manche begannen sogar, nachts mit den Suchscheinwerfern in die Fenster der Stadt zu leuchten. Die Aktion zeigte Wirkung.

Die für den Abbau der Haltevorrichtungen verantwortliche HKG (Hafengesellschaft Köln) bot zunächst zehn kostenlose Liegeplätze im Niehler Hafen an und versprach, die Kaimauer am Rheinauhafen aufzurüsten, sodass dort wieder angelegt werden könne. Gleichzeitig gründeten Aktivisten einen übernationalen Verband, den **EVdB (Europäische Vereinigung der Binnenschiffer)**, der angetreten ist, die Interesse der Binnenschiffer – zunächst vor allem auf dem Rhein – zu bündeln und gegenüber den diversen Institutionen zu vertreten. Nach anfänglicher Euphorie war vom neuen Verband wenig zu hören; bis jetzt.

Nun kündigte der Sprecher der Vereinigung neue Proteste nach altem Muster an. Dieses Mal geht es um mehr: Für rund 8.500 Binnenschiffer gibt es auf 1.500 Stromkilometer am Rhein nur noch fünfzig offizielle Liegestellen. Damit werden Landgänge für Freizeit, Einkäufe, Arztbesuche, Besatzungswechsel oder für familiäre Verpflichtungen deutlich erschwert. Der Verband will nun erreichen, dass die Verwaltungen von Bund und Städten schneller handeln, um Verbesserungen zu erzielen. „Die logistische Leistung von uns Binnenschiffern ist hochgeschätzt, soll weiter zunehmen. Doch am Rheinufer sind wir und unsere Schiffe plötzlich unerwünscht“, heißt es in der Pressemitteilung, die zudem eine detaillierte Beschäftigung mit den Umweltauswirkungen der Schifffahrt fordert, anstatt Schiffe pauschal als Dreckschleudern zu verunglimpfen.

Allerdings waren es nur wenige Schiffsführer, die – wie angekündigt – am 1. und 2. März Schallsignale als Zeichen des Widerstands ertönen ließen. Die Wucht des Protests wie beim Skandal von Köln blieb zunächst aus. Das Problem aber besteht weiter, und die politisch Verantwortlichen können sich ausrechnen, wann der Ärger der Binnenschiffer so groß wird, dass der Widerstand nicht mehr nur durch Tuten ausgedrückt wird.