

MSG hält Kurs

Die MSG trotz den Herausforderungen, mit denen sich die Binnenschifffahrt konfrontiert sieht, mit einem breiten Portfolio und internationalen Initiativen. MSG-Vorstandsmitglied Martin Staats und Oswald Bauer, Prokurist und Schiffsinspektor, berichten von aktuellen Projekten.



Die beiden modernen Stream-Schiffe AM-Explorer und AM-Voyager treffen sich bei Dorfprozelten.

SUT: Wie lief Ihr Geschäftsjahr 2024?

Martin Staats: Das letzte Jahr war schwierig, die Nachfrage schleppend, insofern sind wir doppelt zufrieden: Zum einen, dass das Ergebnis trotzdem relativ gut war – auch für die Beteiligungen der MSG, aber auch, dass unsere große Flotte mit gut 60 Fahrzeugen über das gesamte Jahr mit vollschiffigen Wasserständen gut beschäftigt war. Die Verdienste bei den Partikulieren werden 2024 nicht gestiegen sein – ein Trend, der für ganz Westeuropa gilt. Man darf aber nicht vergessen, dass wir mit 2022 und 2023 aus fulminanten Jahren kommen.

SUT: Wie ging es dann weiter im ersten Halbjahr 2025?

Staats: Es ging verhalten weiter, wir sind mittlerweile auch schon im Frühjahr mit Niedrigwasser konfrontiert, teils auch auf dem Rhein. Vor 20, 30 Jahren gab es noch vollschiffige Wasserstände bis in den Sommer oder Herbst. Das ist eine Realität, mit der sich die Binnenschifffahrt auseinandersetzen wird und für die teils auch schon Antworten gefunden wurden in der Vergangenheit – etwa durch Schiffsbauten, die auf Tiefgang optimiert wurden, um bei Niedrigwasser noch 100 oder 200 Tonnen mehr tragen zu können. Unsere MSG-Flotte, mit der wir viele Rhein-Main-Donau-Wechselverkehre machen, ist ebenfalls flachgängig.

SUT: Was erwarten Sie für dieses Jahr im Hinblick auf Ihre verschiedenen Geschäftsbereiche?

Staats: Wir befinden uns aktuell in einer schleppenden Sommerkonjunktur. Die Agrarmärkte, die im Sommer oft im Do-

nauraum eine Stütze sind, gestalten sich als schwierig. Wir hoffen mit dem meteorologischen Herbstanfang auf Belebung, die in der Regel auch eintritt. Aber Wunder erwarten wir mit Blick auf die Wirtschaftslage natürlich nicht. Für unsere Beteiligungen erwarte ich eine vernünftige Verstetigung und positive Impulse zum Jahresende. Zu unseren anderen Geschäftsbereichen: Das Geschäft unserer vor drei Jahren gebauten Bunkerstation am Würzburger Flusshafen hat sich gut entwickelt. Alternative Kraftstoffe sind dabei die Wachstumstreiber. Wir haben die Tankkapazitäten damals bereits so gebaut, dass wir einen vermehrten Einsatz von alternativen oder synthetischen Treibstoffen darstellen können – das hat sich bewährt.

Oswald Bauer: Auch unsere Werft in Dorfprozelten ist sehr gut beschäftigt. Stark sind wir vor allem mit unserem Reparaturservice. Was fehlt, sind Großinvestitionen wie eine neue Antriebsmaschine, weil die Förderungen weggefallen sind. Das ist für Partikuliere kaum stemmbar, denn je nach Größe bedeutet ein neuer Motor eine Investition von bis zu 700.000 Euro. Außerdem ist die Nachfrage nach dem Trackpilot für autonomes Fahren hoch. Und schließlich bieten wir zur Reduktion der CO₂-Emissionen der Schiffe Umbauten an, sodass die 400-Volt-Technik nicht mehr ausschließlich über die Aggregate des Bordstroms läuft, sondern durch Photovoltaikanlagen unterstützt wird, die man auf den Steuerhäusern der Schiffe errichten kann. Die Nachfrage danach ist ebenfalls gut.

Staats: Zu den fehlenden Förderungen: Die Branche droht damit, hinter ihre größten Konkurrenten aus den Niederlanden und Belgien zurückzufallen, die weiterhin Dieselmotoren-Förderung betreiben. Die Förderung der modernen Stufe-5-Motoren war Teil des ursprünglich vorgesehenen Förderprogramms

im Rahmen des Masterplans zu Zeiten von Andreas Scheuer. Damals bekamen wir unter anderem ein isoliertes Förderprogramm bis 200.000 Euro, das aber 2022 schon auslief. Der Dieselmotor wird jetzt aber gar nicht mehr gefördert – eben zum Nachteil der modernen Stufe-5-Motoren. Wir haben diese auch in unseren Schiffen unserer niederländischen

Beteiligung Stream: Deren größter Vorteil ist die CO₂-Reduzierung, Experten sprechen von bis zu 90 Prozent.

SUT: Sie sind seit 15 Jahren im Vorstand der MSG und Mitglied im Präsidium des Bundesverbands der Deutschen Binnenschifffahrt (BDB). Was waren in dieser Zeit die wichtigsten Themen?

Staats: Das BDB-Präsidium wurde mittlerweile mit der Satzungsreform modernisiert und paritätisch besetzt. Mit dieser neuen Aufstellung haben wir uns nicht nur verjüngt, sondern auch auf die Zukunft und weniger zentralistisch ausgerichtet. Ich bin allerdings weiterhin mit den Vertretungen in unseren





MSG



Martin Staats



Oswald Bauer

Spitzengremien für die europäische Arbeit sowie die Kommunikation in die Politik verantwortlich. Die Themen sind heute oft dieselben wie vor 50 Jahren: Es geht immer um Wasserstraßeninfrastruktur, auch wenn es mittlerweile mehr Verbände wie die „Initiative System Wasserstraße“ gibt, die sich für die bauliche Sicht der Infrastruktur aussprechen. In einem Ministergespräch mit Patrick Schnieder haben wir kürzlich erklärt, wo die Branche steht und wo es Förderungen bedarf; der Masterplan aus Scheuer-Zeiten wird wohl unter anderen Namen fortgeschrieben, aber das Thema Förderung fällt leider den Kürzungen des Bundes zum Opfer.

SUT: Was sind die größten Herausforderungen, mit denen die Branche aktuell konfrontiert ist?

Staats: Das Thema Infrastruktur bleibt eine Herkulesaufgabe. Darum muss sich der Bund als Eigentümer der Wasserstraße kümmern, wobei nicht genug Geld da ist, um alles zu ertüchtigen. Gerade der Zustand der Wehre vieler Schleusenbauwerke ist nicht mehr gut, weil die Verwaltung nicht hinterherkommt. Dabei müssten die Wehre als erstes angegangen werden, weil die unmittelbar sicherheitsrelevant sind für Leib und Leben von Menschen. Auf der anderen Seite kann bei einem kaputten Wehr auch mal schnell eine Stauhaltung leerlaufen, wie wir es in Würzburg erlebt haben – ein Szenario, das unmittelbar schiff-fahrtsrelevant ist. Aber wir haben es an der Mosel gesehen: Die zweiten Schleusenammern lassen sich nicht in zehn Jahren herbeizaubern. Diskutiert wurden eine Mittelrheinvertiefung oder eine Abladeoptimierung, aber weil unser deutsches Planungsrecht so kompliziert ist, wird sich das wohl bedauerlicherweise in die 2030er-Jahre ziehen. Eine große Herausforderung ist vor allem auch der immense Volumen- und Mengenschwund: In den letzten 15 Jahren verringerten sich die Transportmengen der Binnenschifffahrt in Deutschland von knapp 220 Millionen auf 185 Millionen Tonnen, laut BMV-Schätzung werden es bis 2040 180 Millionen Tonnen sein. Der rückläufige Trend liegt großteils am Struktur- und gewollten Energiewandel, Stahl- und vor allem Kohlemengen waren rückläufig. Da ist man gut beraten, eine diversifizierte Flotte und ein diversifiziertes Fahrtgebiet zu haben. Mit Monostrukturen hat man ein Problem. Bei der MSG versuchen wir seit vielen Jahren, diesen Wandel kontinuierlich abzufangen – und das haben wir auch ordentlich geschafft.

SUT: Wie reagiert die MSG konkret darauf? Mit welchen aktuellen Projekten steuern Sie in die Zukunft?

Staats: Wir haben Anfang 2024 ein Start-up im rumänischen Galati gegründet, um für die Mitgliederbetreuung vor Ort zu sein. So haben wir einen Point-of-Contact für unsere Partikulare in Rumänien. Denn 2022 hat die Binnenschifffahrt mit dem Beginn des Ukraine-Kriegs durch die Umleitung der Agrarverkehre, die nicht mehr über die Seehäfen abgeflossen sind, profitiert. Die Situation hat sich inzwischen wieder etwas geändert und war im letzten Jahr schwierig, aber man muss die langfristige Entwicklung abwarten. Ein zweites großes Projekt war 2024 die Gründung von Stream Shipping BV in Raamsdonksveer mit dem niederländischen Partner Amer Shipping: Ende Oktober haben wir dort mit den zwei Neubauschiffen AM-Voyager und AM-Explorer ein Zeichen im Hinblick auf Modernisierung gesetzt, denn die Schiffe sind State of the Art: tiefgang-, laderaumoptimiert und motorentechnisch auf dem neuesten Stand. Gleichzeitig unterstützen wir in unserer MSG-Bestandsflotte unsere Mitglieder mit der Werft kontinuierlich bei Effizienzmaßnahmen. Wir waren unter den ersten, die sich schon vor über zehn Jahren für emissionsreduzierende Technologie engagiert haben. Ein Mitglied der MSG realisiert außerdem aktuell einen Umbau auf einen dieselelektrischen Motor mit einer substanziellen, vom Bund geförderten Investition. Das sind schöne Leuchtturmprojekte. **Das Gespräch führte S. Löw.**

Anzeige

Fang an zu machen.

Die MSG bewegt. Komm jetzt an Bord.



GUT. GÜTER. **MSG.**

www.msgeg.de

