



Erlenbacher Schiffswerft

Havariebedingte Reparaturen wie hier am Bug eines Kundenschiffs beschäftigen die Erlenbacher Schiffswerft kontinuierlich.

Stabile Auftragslage

Die Erlenbacher Schiffswerft am Main hat im Laufe ihrer Firmenhistorie bis zum Jahr 2024 schon 1.178 Schiffe gebaut. Für Geschäftsführer Josef Honner ist nach wie vor jeder Neubau ein echtes Highlight.

SUT: Wie läuft Ihr Geschäftsjahr bislang?

Josef Honner: Bei uns ist die Lage gut. Wir sind gerade dabei, einen Neubau fertigzustellen, Anfang November startet der nächste Neubau, den wir bis nächstes Jahr liefern. Außerdem beschäftigen uns laufend viele, havariebedingte Reparaturen. Wir waren in den letzten Jahren kontinuierlich gut ausgelastet – und sind es Stand heute auch noch bis mindestens nächsten Sommer. Wenn jetzt noch ein Neubau fürs zweite Halbjahr 2026 kommt, wäre das optimal. Ich bin optimistisch.

SUT: Welcher Bereich wird aktuell am meisten nachgefragt?

Honner: Kleinere Reparaturen und Aufträge wie der Wechsel eines Propellers sind weniger geworden, denn einige unserer Kunden hören auf oder verkaufen altersbedingt ihre Schiffe. Das heißt, uns beschäftigen vor allem größere Reparaturen, bei denen es sich für die Kunden lohnt, für ein, zwei Tage mit einem leeren Schiff anzufahren – denn wir haben keine Entladestelle.

SUT: Um welches Projekt handelt es sich bei dem Neubau, den Sie demnächst ausliefern, konkret?

Honner: Wir bauen für die Firma OHF Hafen- und Flußbau ein 60-Meter-Gütermotorschiff. Vor zwei Jahren hatten wir schon einen Bagger-Ponton für den Kunden gebaut, den das neue

Schiff nun künftig schieben soll. Und vor sechs Jahren hatten wir bereits einmal ein solches Schiff für OHF gebaut.

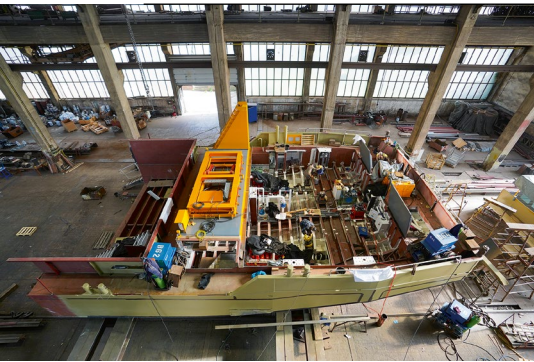
SUT: Planen Sie für derzeit Investitionen für Ihre eigene Infrastruktur oder in Ihr Personal?

Honner: Am 1. September haben zwei Lehrlinge angefangen, die zum Schlosser ausgebildet werden. Im August haben wir außerdem eine neue Plasma-Schneidemaschine mit 5x15-Meter-Tisch gekauft, die wesentlich effizienter und besser ist als eine normale CNC-Maschine. Unser Ingenieur, der seit etwa sechs Jahren bei uns arbeitet, kann damit diverse Projekte optimal umsetzen. Zudem planen wir größere Arbeiten im Rahmen der weiteren Helling-Reparatur an den Gleisen und Fundamenten unserer Hellinganlage. Das ist ein sehr großes Investment – dafür aber auch für die nächsten 30 Jahre.

SUT: 2022 wurde die Erlenbacher Schiffswerft von Felbermayr übernommen. Was hat sich dadurch geändert?

Honner: Relativ wenig bis gar nichts. Wir sind natürlich froh, dass unser Unternehmen dadurch weitergeführt wird, dafür sind die Abstimmungswege nun etwas länger. Für unsere Kunden hat die Übernahme keinerlei Auswirkungen, für die lief die Zusammenarbeit mit uns nahtlos weiter, das ist das Wichtigste – neben gewachsenen Beziehungen. Ich habe vor genau 43 Jah-





Ein Gütermotorschiff – ein aktueller Kundenauftrag, ...



... der in der Halle der Erlenbacher Schiffswerft gebaut wird ...



... und schließlich fertig auf der Helling steht.

Erlenbacher Schiffswerft

ren auf der Werft angefangen zu lernen, bin seit 32 Jahren in leitender Funktion in der Branche und seit zwölf Jahren als Geschäftsführer bei der Erlenbacher Schiffswerft tätig. Entsprechend groß sind mein Netzwerk und das mir entgegengebrachte Vertrauen mittlerweile in der Schifffahrt.

SUT: Was hat sich im Laufe der Zeit in der Branche verändert?
Honner: Wir sitzen direkt am Main, früher habe ich mit Blick aus dem Fenster alle halbe Stunde drei Schiffe vorbeifahren gesehen, das ist heute nur noch ein Bruchteil. Wenn die Schifffahrt kein Geld verdient, kommt das bei uns an – wir hängen von der Schifffahrt ab. Noch sind wir zufrieden, aber man muss sehen, wie es weitergeht. Ich erstelle gerade wieder ein Angebot für ein WSA-Großprojekt, aber das ist sehr schwierig geworden: Einige Konkurrenten bieten eine ganz andere Preisstruktur, weil sie das Schiffkomplett im Ausland bauen lassen. Wenn wir dagegen einen Neubau realisieren, wird von der ersten bis zur letzten Schweißnaht alles bei uns in Erlenbach gemacht – ganz ohne vorgefertigte Teile. Kunden wie OHF wissen das zu honorieren, bei öffentlichen Auftraggebern ist dagegen schon ein Euro mehr ein Euro zu viel. Ein schwieriges Geschäft, zumal die öffentlichen Auftraggeber immer mehr Unterlagen verlangen. Das kann so eine kleine Werft wie wir mit unseren 30 Mitarbei-

tern kaum stemmen. Für jede Schraube braucht man ein Dokument – das ist ein wahres Bürokratiemonster.

SUT: Wenn Sie drei Wünsche an Politik und Verwaltung adressieren könnten, was würde nach Bürokratieabbau auf Platz 2 und 3 stehen?

Honner: Ein Modell wäre wünschenswert, nach dem bei öffentlichen Ausschreibungen das teuerste und günstigste Angebot von der Liste gestrichen werden und auch weitere Faktoren mit bewertet werden, nicht nur 100 Prozent Preis. Ein Preisunterschied auf einem Niveau von plus minus fünf bis 20 Prozent zwischen den Anbietenden ist normal, aber so könnte man verdächtige Ausreißer, die um 50 Prozent oder sogar noch günstiger anbieten, vermeiden.

SUT: Und was würden Sie sich als Drittes wünschen?

Honner: Junge Mitarbeiter, denn wir haben ein großes Problem mit dem aktuellen Personalmangel. Wir haben früher ausgebildet, dann einige Jahre nicht – und jetzt bilden wir wieder aus, um auch die eigenen Reihen wieder zu besetzen.

SUT: Was waren denn in all den Jahrzehnten bei Erlenbacher besondere Momente für Sie?

Honner: Jeder Neubau ist ein Highlight. Außerdem erinnere ich mich gut an mein allererstes Projekt: Nachdem ich Schlosser gelernt, als Facharbeiter gearbeitet habe und auf der Technikerschule war, kam ich auf die Werft zurück, wo ein Umbau zum doppelten Tanker anstand – den mir der damalige Betriebsleiter direkt mit der schlichten Aufforderung „Mach!“ übergeben hat. Das war eine spannende Premiere, so etwas bleibt natürlich im Gedächtnis. Auch der Konkurs als Bayerische Schiffbaugesellschaft in den 1990-er Jahren und die Übernahme durch die Familie Brunner erinnere ich noch gut. Die Werft hat schon harte Zeiten überlebt. Wir haben außerdem auch schon interessante internationale Projekte gemacht, zum Beispiel für Kamerun, Iran oder Abu Dhabi.

SUT: Das klingt, als würden Sie immer wieder denselben beruflichen Weg wählen ...

Honner: Stimmt. Ich hatte in der Vergangenheit häufiger die Möglichkeit, etwas anderes zu machen – aber ich bin der Werft immer treu geblieben. Wo gibt es das denn heute noch – von der Lehre bis zur Rente im selben Beruf und in derselben Firma zu bleiben?

Das Gespräch führte Susanne Löw.

Erlenbacher Schiffswerft

- » Betriebsgelände: 50.000 Quadratmeter (Gesamtlänge: 498 Meter)
- » Zwei Hellings (Längen: 110 und 135 Meter), 30-Tonnen-Portalkran
- » Circa 30 Mitarbeiter
- » Leistungsspektrum: Schiffsbau, Umbau und Reparatur von Schiffen
- » Historie: 1668: Gründung von der Familie Schellenberger; 1897: Wechsel vom handwerklichen zum industriellen Schiffbau; 1917: Entstehung der Bayerischen Schiffbaugesellschaft (BSG); 1919: Start des Werftbetriebs in Erlenbach; 1997: Umfirmierung zur Erlenbacher Schiffswerft, Übergang in den Privatbesitz der Domarin-Eigner/Familie Brunner; 2022: Übernahme der Mehrheit der Unternehmensgruppe Domarin durch das oberösterreichische Familienunternehmen Felbermayr