

BDB-Geschäftsführer Jens Schwanen: „Wir brauchen eine Verjüngung der Flotte, nicht nur aus Klimaschutzgründen.“



BDB

„Wir bleiben am Ball!“

Zwischen politischem Neustart und strukturellem Wandel: Im Interview erklärt Jens Schwanen, Geschäftsführer des Bundesverbands der Deutschen Binnenschifffahrt (BDB), welche Erwartungen die Binnenschifffahrt an die Verkehrspolitik hat – und wo er Chancen für Bewegung sieht.

SUT: Herr Schwanen, die schwarz-rote Bundesregierung ist nun seit fast einem Jahr im Amt. Wie lautet Ihr erstes Zwischenfazit?

Jens Schwanen: Bis der Koalitionsvertrag geschrieben war und die neue Regierung ihre Arbeit effektiv aufnehmen konnte, war es bereits Mai. Dann kam quasi gleich die Sommerpause. Insofern kann ich bisher eigentlich nur einen relativ kleinen Zeitraum wirklich betrachten, in dem ich als Verbandsvertreter gerne deutlich mehr Dinge angestoßen hätte. Aber einige bisherige Entscheidungen gehen schon mal in die richtige Richtung.

SUT: Dann gehen wir einen Schritt zurück: Wie bewerten Sie im Nachhinein die Zeit der Ampelregierung?

Schwanen: Die 36 Monate Ampelregierung bewerte ich ehrlich gesagt als desaströs. Wir hatten zwar zum ehemaligen Verkehrsminister Volker Wissing durchaus einen guten Draht. Aber was Schifffahrtsthemen anging, ist er in meinen Augen

weit hinter seinen Möglichkeiten zurückgeblieben, sodass wir in der Zeit zu sehr aus dem Blickfeld des öffentlichen Interesses gerückt sind. Und vieles von dem, was man hätte machen können, ist tatsächlich in dieser unglücklichen Konstellation der Ampel mit den sehr widerstrebenden Interessen der einzelnen Regierungsparteien nicht zustande gekommen.

SUT: Zum Beispiel?

Schwanen: Etwa die Anerkennung der Tatsache, dass Ausbaumaßnahmen der Bundeswasserstraßen in einem überragenden öffentlichen Interesse stehen und der öffentlichen Sicherheit dienen. Beim Thema Beschleunigung der Planungs- und Genehmigungsprozesse haben die Grünen konsequent und leider erfolgreich ihre Zustimmung verweigert. Im persönlichen Gespräch hat mir die damalige Bundesumweltministerin Steffi Lemke erklärt, dass Flüsse mehr sind als nur Verkehrswege. Sie sind eben auch Lebensräume und eine Verkürzung der Genehmigung könnte umweltschutzrechtlich Folgen haben. Bei aller



Bundesanstalt für Wasserbau

© Bundesanstalt für Wasserbau, CC BY 4.0

Der BDB setzt sich seit Jahren dafür ein, dass Planungs- und Genehmigungszeiträume für Baumaßnahmen der Bundeswasserstraßen verkürzt werden.

Nachvollziehbarkeit dieser Perspektive aus Sicht einer grünen Ministerin hat das eine fatale Wirkung gehabt: Kunden aus der verladenden Wirtschaft und Industrie wurde der Eindruck vermittelt, dass Binnenschifffahrt und Wasserstraßen nur noch nachrangig relevant seien.

SUT: Und das hat sich mit der neuen Regierung geändert?

Schwanen: Glücklicherweise ja. Der Fehler der Ampel wird korrigiert. Für bestimmte Ausbaumaßnahmen an den Flüssen und Kanälen soll über das „Infrastruktur-Zukunftsgesetz“ das öffentliche Interesse festgestellt werden, sodass wir auch bei den Wasserstraßen eine Verkürzung der Planungs- und Genehmigungszeiträume erwarten dürfen. Ob das gelingt, werden wir am Ende des parlamentarischen Verfahrens sehen. Ein weiteres Beispiel sind die Fördermittel für die „Nachhaltige Modernisierung von Binnenschiffen“. Diese wurden im Haushaltsentwurf 2026 zunächst gekürzt und glücklicherweise im parlamentarischen Verfahren wieder auf 35 Millionen Euro angehoben. Das Gleiche gilt für das Förderprogramm für die Aus- und Weiterbildung in der Binnenschifffahrt. Hier sind die Mittel von 4,4 Millionen im Jahr 2025 auf 6,8 Millionen Euro in 2026 gestiegen – und damit glücklicherweise wieder auf das frühere Niveau.

SUT: Was würden Sie sich abgesehen von den bestehenden Förderungen wünschen?

Schwanen: Die derzeitige Förderung betrifft allein die Bestandsflotte. Benötigt wird aber auch neuer Schiffsraum. Vorstellbar wäre daher ein Flottenneubauprogramm, das die durchweg klein- und mittelständisch strukturierte Branche mit Zuschüssen, Bürgschaftsdarlehen oder tilgungsfreien Anlaufjahren unterstützt. Damit würde auch auf das Phänomen reagiert, dass wir bei der Modernisierung im Bestand demnächst an Grenzen stoßen: Bei manchen Schiffen steht der Restwert in einem ungünstigen Verhältnis zur Höhe der vorgesehenen Investitionen. Bei manchen Schiffen lassen sich Umrüstungen alters- und bauartbedingt nicht realisieren. Und dann gibt es natürlich auch den Fall, dass sich der Eigentümer des Schiffes das Investment ab einem bestimmten Alter nicht mehr zumuten will oder die Bank die Kreditfinanzierung verweigert. Für die verkehrs-, umwelt- und klimapolitisch notwendige Erneuerung der Flotte macht ein Neubauprogramm also durchaus Sinn. Eigentlich stünde es sogar der EU-Kommission gut zu Gesicht, ein europaweites Binnenschifffahrtsförderprogramm aufzulegen, wenn mehr Mengen auf das Schiff verlagert werden sollen. Die Kommission sollte nicht nur fordern, sondern sie könnte gelegentlich auch mal

Anzeige



**Schiffsausrüstung.
Industriebedarf.
Technischer Handel.**

Wittig
... von Profis für Profis!

Alte Duisburger Str. 11 | D-47119 Duisburg | Telefon +49 (0)203 932730 | www.wi-du.de


Comofoto/stock.adobe.com

Die Fahrgastschifffahrt hat sich nach der Pandemie erholt und gilt heute wieder als wachsender Teil des innerdeutschen Tourismus.

fördern, und zwar so, dass es dann auch wirklich bei der Branche ankommt.

SUT: Es fehlt also zum einen an Geld für die Flotte, zum anderen an Geld für die Wasserstraße. Jetzt könnte man natürlich sagen, dass sowieso schon kein Geld da ist ...

Schwanen: Die Mittel für Ersatz-, Ausbau-, und Neubaumaßnahmen an den Bundeswasserstraßen sinken 2026 auf 863 Millionen Euro, 2025 waren es noch 895 Millionen Euro. Was soll man davon halten, wenn schon vor über zehn Jahren der Mindestbedarf allein für Substanzerhaltungsmaßnahmen im Bundesverkehrsministerium bei 900 Millionen Euro gesehen wurde? Ein aktuelles internes Papier des Bundesverkehrsministeriums beschreibt, dass eine hohe Zahl an systemkritischen Bauwerken wie etwa Wehre, die dem Bevölkerungsschutz dienen, wegen fehlender Finanzmittel nicht instandgesetzt werden können. Das ist ein untragbarer Zustand, der sich nicht durch Ignorieren und Liegenlassen verbessert. 137 von 319 Schleusen sind in einem nicht ausreichendem beziehungsweise ungenügendem Zustand. Gleiches gilt für 71 Wehre. Alle Entscheider in Politik und Verwaltung wissen, dass es an Geld und an Personal in der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV) fehlt. Sie müssen die Misere in Angriff nehmen, denn es wird höchste Zeit, umzusteuern. Das fordern wir als BDB im Schulterschluss mit der Bauindustrie und anderen Industrieverbänden, und wir werden uns über unseren Verbund in der Initiative System Wasserstraße (ISW) auch zukünftig deutlich zu Wort melden. Weshalb allein die Wasserstraßen als einzige Infrastruktur in diesem Land keinen einzigen Euro aus dem milliarden-schweren „Sondervermögen Infrastruktur“ erhalten, gehört ebenfalls in das seltsame Kapitel der bundesdeutschen Verkehrspolitik, das niemandem zu erklären ist.

SUT

INTERVIEW

SUT: Angesichts des Ukraine-Kriegs werden die Themen Sicherheit beziehungsweise Verteidigungsfähigkeit zunehmend in die Argumentation genommen, mehr in die Wasserstraße zu investieren ...

Schwanen: Dass unser Wasserstraßennetz und vor allem unsere Häfen in Deutschland eine hohe geostrategische Bedeutung haben, ist tatsächlich erst durch den Krieg in den Fokus gerückt. Das hat Verteidigungsminister Boris Pistorius selbst betont. Immerhin liegt Deutschland mitten in Europa und hat neun Nachbarstaaten, davon sind sieben in der NATO. Wenn im Zweifelsfall Truppen und Material verlegt werden müssten, werden die Wasserstraßen und die Häfen als Logistikdrehscheibe gebraucht und sind damit Teil der kritischen Infrastruktur.

SUT: Wie steht es denn eigentlich um den „Masterplan Binnenschifffahrt“, in dem man ja entsprechende Maßnahmen listen könnte?

Schwanen: Der Masterplan ist noch zu Zeiten des ehemaligen Verkehrsministers Andreas Scheuer auf unsere Initiative hin entstanden. Ziel war es, die Punkte aus dem damaligen Koalitionsvertrag mit konkreten Maßnahmen zu unterlegen, die man nach und nach abarbeiten kann. Das Ergebnis war 2019 der „Masterplan Binnenschifffahrt“ mit fünf Handlungsfeldern zu Themen wie Digitalisierung, Umweltfreundlichkeit und Flottenstruktur sowie Stärkung multimodaler Transportkette. Wir werben aktiv für eine punktuelle Fortschreibung dieses „Masterplans Binnenschifffahrt“, denn er ist eine wirksame Klammer für eine Vielzahl von kleineren und größeren Maßnahmen, die gut miteinander verzahnt in die Umsetzung gebracht werden können.

SUT: Wie könnte eine Fortschreibung des Masterplans aussehen?

Schwanen: Aktuelle Themen wie etwa die zukünftigen Märkte für die Binnenschifffahrt – hierzu lässt das Bundesverkehrsministerium gerade eine Studie erstellen – können in dieser Fortschreibung ebenso aufgenommen werden wie etwa die Integration von Flüchtlingen in die Branche, die durch massiven Fachkräftemangel gekennzeichnet ist. Und auch die zukünftige Flottenstruktur und der vielfach erwähnte Bedarf von kleineren Schiffen gehören in diese Fortschreibung.

Leider lässt sich das Bundesverkehrsministerium mit dem Masterplan aktuell noch viel Zeit. Aber wir bleiben da am Ball!

SUT: Kommen wir vom politischen zum wirtschaftlichen Aspekt: Wie werden sich die Gütermengen auf dem Binnenschiff Ihrer Meinung nach entwickeln?

Schwanen: Im Bereich der fossilen Brennstoffe, also Steinkohle, Heizöl und Kerosin, haben wir heute schon tendenziell rückläufige Mengen. Das ist ein Effekt der Energiewende. Zwischendurch hatten wir einen Hochlauf bei der Kohle, weil die Kraftwerke im Zuge der Dunkelflaute bei der Stromproduktion einspringen mussten. Solche kurzfristigen Aufträge sind dann auch für die Reedereien eine Herausforderung. Aber tendenziell sind die fossilen Brennstoffe auslaufend. Transporte von Chemieprodukten sind ebenfalls rückläufig, da dieser Industriezweig schwächelt. Im November schrieb das Handelsblatt, dass der Auftragsbestand so niedrig ist wie seit 30 Jahren nicht mehr. Das bekommt die Schifffahrtsbranche unmittelbar zu spüren.

SUT: Wo verzeichnet die Branche steigende Mengen?

Schwanen: Langfristig werden wir Zuwächse im Bereich der Container, im Bereich der Agrarrohstoffe, bei Baustoffen sowie bei den Großraum- und Schwertransporten (GST) haben. Das lässt sich auch in der Verkehrsprognose 2040 des Bundesverkehrsministeriums ablesen. Potenziale gibt es bei Sekundärrohstoffen. Altholz und Stahlschrott sind heute bereits Ladungsgüter in der Schifffahrt. Wasserstoff und seine Derivate wie etwa Ammoniak können ebenfalls auf der Wasserstraße transportiert werden. Ähnliches gilt für abgeschiedenes Kohlendioxid, also das, was in der Energiewende neudeutsch als „Carbon Capture, Storage and Utilisation“ (CCSU) bezeichnet wird. Die Gütermengen, die in den traditionellen Massengutmärkten zurückgehen, werden dadurch aber vermutlich nicht aufgefangen. Hier stellt sich die Frage, ob die starre Betrachtung der Gütermengen in Tonnen noch zeitgemäß ist oder ob der Wert der transportierten Ladung nicht mit in die Betrachtung einbezogen werden sollte.

SUT: Wie sieht es bei der Personenschifffahrt aus?

Schwanen: Die Fahrgastschifffahrt hatte in Zeiten des Lock-downs während der Corona-Pandemie und aufgrund der teilweise lebensfremden Corona-Schutzregeln deutliche Einbrüche. Davon hat sich die Branche gut erholt. Die Weiße Flotte, sei es in der Tagesausflugschifffahrt oder in der Flusskreuzfahrt, stellt einen Wachstumsmarkt im innerdeutschen Tourismus dar. Fahren wie etwa auf dem Bodensee sind nicht nur essenzielle Verkehrsverbindungen. Auch sie gehören zur touristischen Infrastruktur. Urlaube und Ausflüge auf dem Wasser sind attraktiv. Wir merken dies auch bei der Entwicklung im BDB: Die Hälfte unserer Verbandsmitglieder gehört inzwischen der Fahrgastschifffahrt an.

SUT: Die umgekehrte Alterspyramide ist auch in der Binnenschifffahrt ein großes Thema. Denn selbst wenn die Mengen sinken sollten, braucht die Branche weiterhin genug Fachkräfte. Wie schätzen Sie die Lage ein?

Schwanen: Ja, wir brauchen mehr Auszubildende, um den demografischen Faktor auszugleichen. Aber ich kann mich durchaus auch über Etappensiege freuen. Ich finde es großartig, dass die Branche nach der Corona-Delle wieder mehr

„Alle Entscheider in Politik und Verwaltung wissen, dass es an Geld und an Personal in der WSV fehlt.“

ausbildet. Derzeit sind es so viele, dass alle 95 Betten auf unserem Schulschiff „Rhein“ belegt sind und wir externe Unterkünfte dazu nehmen müssen. Das ist eine Herausforderung, aber natürlich gleichzeitig ein gutes Signal. Das Spannende ist, dass auf dem Schiff so viele verschiedene Menschen aufeinandertreffen: Unter-18-Jährige mit Spätberufenen, Auszubildende aus familiengeführten Unternehmen, aus großen Unternehmen und von der WSV. Daraus entsteht eine homogene Gruppe, die gemeinsam lernt und gemeinsam anpackt. Außerdem trägt unsere Kampagne PRO Binnenschifffahrt Früchte, mit der wir gemeinsam mit Partnern aus allen Bereichen der Branche seit über einem Jahr auf Social Media gezielt Nachwuchskräftegewinnung adressieren. Ich denke, wir sind da auf einem sehr guten Weg. Das bestätigt die Zahl der Bewerbungen junger Leute, die sich direkt bei unserem Kampagnenteam melden und Binnenschiffer oder Binnenschifferin werden wollen. Die hundertprozentige Jobgarantie und das sehr attraktive Einstiegsgehalt in der Branche sprechen für sich.

Das Gespräch führte Annika Beyer.

Anzeige

Anzeige

Job Ahoi!

Wir stellen ein.
Jetzt Teil unserer
Crew werden –
denn bei uns wird
es nie langweilig!

Jetzt
bewerben

PRIMUS-LINIE Frankfurter Personenschifffahrt Anton Nauheimer GmbH
Mainkai 36, 60311 Frankfurt am Main, www.primus-linie.de

Seit über 117 Jahren im Dienst der Binnenschifffahrt.

HA-DU Service:

- 2 Stevenocks für Fahrgast- und Binnenschiffe bis 135m
- Dockmöglichkeit bei jedem Wasserstand
- Reparaturen aller Art, Drehteile / Wellen bis 10m
- Instandsetzung und Neuanfertigung von Ruder- und Wellenanlagen
- Herstellung von HA-DU PowerAnkern und HA-DU Schiffskupplungen

HEINRICH HARBISCH Schiffswerft GmbH

- 47053 Duisburg
- Außenhafen • Marienort • Werftstraße 47
- Telefon: +49 (0) 203 61024 • Telefax: +49 (0) 203 61846
- E-Mail: harbisch@ha-du.de • www.ha-du.de