

Seefahrt ist Not

(Gorch Fock)



Die MS „Seegold“ der Familie Giess aus Wallhausen fährt mit diesel-elektrischem Antrieb. Die Mobilitätswende auf dem See stellt die kleinen Schiffsbetriebe vor sehr große Herausforderungen.

Die Personenschifffahrt steht – neben dem omnipräsenten Fachkräftemangel und dem Ziel einer klimaneutralen Bodensee-Schifffahrt – vor vielerlei Herausforderungen. Während die großen Schiffsbetriebe der „Weißen Flotte“ in der Öffentlichkeit sehr präsent sind, ist nicht jedem bewusst, wie viele kleine kommunale und Familienbetriebe am Bodensee die Kurs- und Ausflugsschifffahrt mittragen. Sie sind im Internationalen Verband der gewerblichen und kommunalen Motorschifffahrt auf dem Bodensee und Rhein (IVM) organisiert.

Einblicke von Klaus Lohmüller

Es ist Ende November, draußen herrscht unwirtliches Wetter. Unter den 30 Teilnehmern, die sich zur Jahreshauptversammlung des IVM in den Räumlichkeiten der Kreuzlinger Bodenseearena getroffen haben, ist von rauem Klima hingegen nichts zu spüren. Im Gegenteil: Man kennt sich gut, freut sich über das Wiedersehen unter Kollegen, es herrscht eine familiäre Atmosphäre. Konkurrenzdenken? Fehlangeige! – Man sitzt im gleichen Boot, hat gemeinsam mit den gleichen Themen und Nöten zu kämpfen.

IVM-Präsident Jürgen Wagner ist zwar kein Binnenschiffer, als Fachanwalt für Handels- und Gesellschaftsrecht mit einem Schwerpunkt auf Vereins- und Verbandsrecht sahen die Mitglieder in dem Konstanzer dennoch einen kompetenten Mitstreiter für ihre Anliegen und wählten ihn im März 2021 als Präsidenten, als dessen Vorgänger im Amt aus Altersgründen den Posten zur Verfügung stellte. Mit dem Wasser ist er durch sein Engagement als Repräsentant der Deut-

schen Lebens-Rettungs-Gesellschaft (DLRG) in der Stiftung Wasserrettung Bodensee verbunden, was auch beim IVM eine Rolle spielt, wie sich im Laufe der Versammlung zeigen wird.

Von umweltbedingten und menschengemachten Herausforderungen

Die anstehende Mobilitätswende auf dem See mit der momentan viel diskutierten Möglichkeit einer Umrüstung der Bestandsmotoren auf Methanolverbrennung oder auch dem Umstieg auf Elektroantriebe könne für Kleinbetriebe nicht nur eine wirtschaftliche Herausforderung, sondern sogar ein existenzielles Problem darstellen, so die Fahrgastschiffer. Zwar gebe es Fördermittel, wie beispielsweise für den Einbau einer Abgasreinigungsanlage mit Partikelfiltern, weiß Thomas Held aus Überlingen zu berichten. Diese seien jedoch nur mit einem hohen bürokratischen Aufwand zu erreichen. Zudem würden diese Möglichkeiten

oft nur wenig von den zuständigen Stellen kommuniziert und dann auch noch mit kurzen Zeiträumen zur Antragsstellung veröffentlicht.

Steht ohnehin die Neuanschaffung eines Schiffes oder eine notwendige Neumotorisierung an, können die künftigen Anforderungen relativ unkompliziert integriert werden. Doch auch dies ist – zumindest derzeit noch – mit unwägbareren Risiken verbunden. Die Familie Giess aus Wallhausen hatte für ihre Flotte beispielsweise bereits 2015 bei der Neuanschaffung ihrer MS „Seegold“, die vorwiegend im Kursverkehr zwischen Wallhausen und Überlingen pendelt, bereits auf einen dieselelektrischen Antrieb gesetzt. Nun stellt sich jedoch erneut die Frage, wie das Aggregat und damit das Schiff künftig betrieben werden soll.

Mit seinem Jahresbericht holt Wagner die Mitglieder gleichsam ab, indem er neben den „globalen“ Themen, die alle Bodenseeschifffahrtsbetriebe betreffen, Einblick in die relevanten Themen der verschiedenen Revierteile gibt.

So erfahren die am Unter- und Überlinger See ansässigen Betriebe beispielsweise vom Wert der Lindauer Reviervespräche, zu denen sich Vertreter aus Wassersport, Bootsvermietungen, der Fischerei, der Personenschifffahrt, der Wasserschutzpolizei und den Rettungsorganisationen treffen.

Umgekehrt wird die Pegeldifferenz zwischen Ober- und Untersee durch Verkräutung des

Seerheins, verbunden mit einem Seegrasmähverbot auf deutscher Seite, thematisiert, wovon die im Ostteil des Obersees beheimateten Betriebe kaum betroffen sind. Sie „verirren“ sich in der Regel nicht in den Untersee oder gar den Hochrhein.

Dennoch sind die Vorgänge und Fakten rund um die Unterschutzstellung des westlichen Gnadensees sowie der Erhalt einer kostenlosen Anlegemöglichkeit in Stein am Rhein, die einzig durch die Existenz eines aus dem 19. Jahrhundert stammenden und in den 1970er-Jahren erneuerten Staatsvertrags gewährleistet ist, auch für sie von großem Interesse.

Im Schatten der Großen?

Obwohl die Bodenseegemeinden vom Tourismus leben und mit der Bodenseeschifffahrt werben, ist es keine Selbstverständlichkeit, als gewerblicher Schifffahrtsbetrieb überall einfach anlegen zu dürfen. Auch nicht dort, wo sonst die großen Kurs- und Ausflugsschiffe der Vereinigten Schifffahrtsunternehmen für den Bodensee und Rhein (VSU), zu denen beispielsweise die Bodensee-Schiffsbetriebe (BSB) gehören, anlegen.

Steht man also gleichsam im Schatten der „Großen“? So gesehen vielleicht schon ein wenig, meint der Präsident. Wichtiger aber sei zu sehen, dass die privaten Kleinbetriebe auch von den Erfahrungen „der Großen“ profitierten. Schließlich stehe man häufig gemeinsam vor Herausforderungen, die auch für die VSU-Betriebe als große Unternehmen nicht einfach zu stemmen seien.

Ein gutes Beispiel dafür sei die Umsetzung der strengen Vorgaben im Zusammenhang mit der Pandemie gewesen. Bevor das finanzielle Risiko zu tätiger Investitionen

in Sicherheitsvorkehrungen für den Fahrbetrieb bei gleichzeitig stark verminderten Fahrgastzahlen eingegangen wurde, konnten die Kleinbetriebe sehen, welche Vorkehrungen die VSU-Betriebe trafen und ob die Konzepte funktionierten, so Wagner.

Auch bei der Gestaltung von Fahrplänen orientierten sich die IVM-Betriebe an denen der VSU. Vertreter der BSB, die bei der IVM-Versammlung als Gäste zugegen waren, berichteten davon, wie auch die großen Unternehmen Streichungen beim Fahrplanangebot vornehmen müssten, da auch den VSU-Betrieben der Fachkräftemangel zu schaffen mache, obwohl mittlerweile besonders attraktive Konditionen bei den Stellenangeboten offeriert würden. Solche Anreize zu bieten, fällt Kleinbetrieben selbstverständlich wirtschaftlich nicht leichter.

Gutes Miteinander auf dem See

„Und gibt es Anliegen, die die Sportbootschifffahrt betreffen?“, will der Autor wissen. Im Großen und Ganzen zeigen sich die Schiffsführerinnen und Schiffsführer sehr zufrieden im Blick auf das Miteinander auf dem See. Er und viele seiner Kolleginnen und Kollegen seien selbst Segler und wüssten um die Anforderungen und Bedürfnisse der Segler, nicht nur bei Regatten. Gerne nehme er darauf Rücksicht, erklärt beispielsweise Clemens Mauch, Geschäftsführer der Überlinger CMS-Schifffahrt. Er freue sich über jeden Gruß von Sportbootskippern, schon deshalb, weil er dann wisse, dass er gesehen wurde. Nicht jedem sei offensichtlich klar, wie viel früher er ein Manöver einleiten müsse, damit die Fahrgäste nicht umfallen. Leider warte manch ausweichwilliger Sportbootskipper mit seinem Manöver jedoch

wirklich bis zum allerletzten Moment, was beim Führen eines Fahrgastschiffs, das bis zu zweieinhalb Bootslängen zum Aufstoppen benötigt, ziemlichen Stress freisetze, wenn das Verhalten des Sportbootskippers nicht eindeutig kalkulierbar sei. „Das ist zwar nur der minimale Teil, aber der bleibt halt leider im Hinterkopf“, so Mauch. „Manchmal will man abends nur noch ins Bett, weil man allein vom Aufpassen erschöpft ist.“

Mit Zuversicht voraus

Wer nun denkt, in der Runde der IVM-Fahrgastschiffer herrsche Frust und Untergangsstimmung, irrt. Auch nach dem offiziellen Teil der Versammlung bleiben die Mitglieder beieinander und tauschen sich in vertrauter Atmosphäre aus. Man spürt, was sie verbindet: Die Leidenschaft an der Schifffahrt und die Liebe zum See. Wie ein Sinnbild strahlt die gelbe Spendenente der DLRG, die auf dem Tisch steht und künftig auch auf dem einen oder anderen IVM-Schiff zu sehen sein wird.

2024 feiert die VSU 200 Jahre Fahrgastschifffahrt auf dem Bodensee. Die entsprechenden Saisonhighlights und eine Historie werden noch rechtzeitig und im Laufe des Jahres in der IBN veröffentlicht. Der IVM wurde 1954 – vor 70 Jahren – als Vereinigung von privaten Schifffahrtsunternehmern am Bodensee gegründet und vertritt als internationaler Berufsverband die Interessen von derzeit 21 Mitgliedsbetrieben am Bodensee sowie an Titisee und Schluchsee.
www.ivm-bodensee.org



Die Mitglieder der IVM treffen sich in Kreuzlingen vor der MS „Delphin“ von Erika und Roland Neuenschwander.