



WSV.de

Wasser- und
Schifffahrtsverwaltung
des Bundes

Wasser- und Schifffahrtsamt Freiburg

Postfach · 79098 Freiburg

**Wasser- und
Schifffahrtsamt Freiburg**
Stefan-Meier-Straße 4-6
79106 Freiburg

Ihr Zeichen

Mein Zeichen

L-114.3/2

12. September 2013

Jörg Vogel

Telefon 0761 2718-3000

Zentrale 0761 2781-0

Telefax 0761 2718-3155

wsa-freiburg@wsv.bund.de

www.wsa-freiburg.wsv.de

Erfolgreiche deutsch-französische Zusammenarbeit - Neues Arbeitsschiff "Gamsheim" wurde getauft und in Dienst gestellt

Sehr geehrte Damen und Herren,

in feierlichem Rahmen wurde heute gemeinsam mit dem Generaldirektor der französischen Wasserstraßenverwaltung Voies Navigables de France (VNF), Marc Papinutti, dem Territorialdirektor der VNF-Strasbourg, Guy Rouas sowie dem Präsidenten der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt (GDWS), Dr. Hans-Heinrich Witte, das Arbeitsschiff „Gamsheim“ getauft und an die französischen Nachbarn übergeben.

Basierend auf den Staatsverträgen zum Oberrheinausbau aus den Jahren 1956 und 1969, bestehen zwischen der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV), der GDWS, dem regional zuständigen Wasser- und Schifffahrtsamt Freiburg und der französischen Wasserstraßenverwaltung VNF langjährige freundschaftliche Beziehungen und eine konstruktive Zusammenarbeit.

Dr.-Ing. Hans-Heinrich Witte: „Die „Gamsheim“ ist ein starkes Symbol für die deutsch-französische Freundschaft. Der Typ dieses modernen Arbeitsschiffes hat sich in Deutschland auf dem Rhein bereits mehrfach bewährt. Unsere Experten in der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV) haben deshalb mit dem Bau der „Gamsheim“ gerne die französische Wasserstraßenverwaltung unterstützt.“

Bei der „Gamsheim“ handelt es sich um ein Zweischauber-Arbeitsschiff mit modernster Ausrüstungstechnik und einer Motorleistung von 600 PS. Das Schiff ist rund 20m lang und fast 5m breit.



Zweischauber-Arbeitsschiff Gamsheim

Das von der WSV, hier der Fachstelle Maschinenwesen Südwest in Koblenz, entwickelte, ausgeschriebene und zum Bau beauftragte Typschiff ist inzwischen achtfach im Einsatz. Als erstes Schiff dieses Bautyps wurde Anfang 2010 die „MS Plittersdorf“ am Oberrhein in den Dienst gestellt.

Nach erfolgreichen deutsch-französischen Verhandlungen wurde am 24.08.2011 die Vereinbarung der VNF und der WSV über den Bau und die betriebsfertige Lieferung eines Arbeitsschiffes geschlossen.

Dank der guten und zielführenden Zusammenarbeit der beiden Nachbarländer kann bereits das nächste gemeinsame Projekt ins Auge gefasst werden, der Bau eines Pontons für das Arbeitsschiff Gamsheim.

Mit freundlichen Grüßen

Jörg Vogel

Anlage: Deutsch-französische Pressemitteilung

Das Bild kann verwendet werden,
mit dem Zusatz: Foto: Wasser- und Schifffahrtsverwaltung



Pressemitteilung

Gambsheim, 12.09.2013

- Übersetzung -



Einweihung des neuen Arbeitsschiffes "Gambsheim" für den Bereich Rhein am Donnerstag, den 12.09.2013 um 10 Uhr an der Schleuse Gambsheim

Am Donnerstag, den 12. September 2013 werden Herr Marc Papinutti, Generaldirektor der Voies Navigables de France (VNF), Herr Guy Rouas, der für Straßburg zuständige Gebietsdirektor der Voies Navigables de France, und Dr. Hans-Heinrich Witte, Präsident der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt (GDWS), das neue Arbeitsschiff "Gambsheim" an der Staustufe Gambsheim einweihen, das von der WSV für VNF gebaut wurde. Dieses Schiff ist ein bedeutendes Symbol für die grenzüberschreitende Zusammenarbeit und die deutsch-französische Freundschaft.



Der „Bereich Rheinschifffahrt“

Der „Bereich Rheinschifffahrt“ der Gebietsdirektion Straßburg fasst innerhalb der Unterabteilung Gamsheim das gesamte Material und Personal in Bezug auf die Aktivitäten der Schifffahrt auf dem Rhein zusammen. Die Belegschaft umfasst vier Kapitäne und die gesamte Ausrüstung für den Rhein, die derzeit noch auf Straßburg und Gamsheim verteilt sind; sie sollen an der Staustufe Gamsheim zusammengefasst werden.

Dieses Ziel der Gebietsdirektion der VNF in Straßburg hat daher zum Namen „Gamsheim“ inspiriert, auf den dieses neue Schiff in Anlehnung an seinen Heimathafen getauft werden soll.

Der Ursprung für ein neues Arbeitsschiff für den Rhein

Der Schlepper „FORT LOUIS“, das letzte Schiff im Einsatz auf dem Rhein für die Direktion führte seine Einsätze über viele Jahre aus, bevor er wegen mechanischer Probleme an seinen Motoren endgültig stillgelegt werden musste. Die Kosten für Reparatur und Unterhaltung überstiegen überproportional den Nutzen seiner Einsätze.

Die Gebietsdirektion Straßburg brachte daher das Projekt auf den Weg, ein neues Schiff für den Einsatz zu beschaffen. Nach und nach wurde das Leistungsverzeichnis für das neue Einsatzschiff erarbeitet, wobei die oberste Priorität des Schiffes auf den Betriebseinsatz gelegt wurde und dafür die einzelnen Arbeitsvorgänge präzisiert wurden, an denen das Schiff beteiligt werden soll.

Dabei ergab sich ein unverhoffter Vorteil. Die deutsche Wasserstraßenverwaltung (WSA Freiburg) beschaffte im Laufe des Jahres 2010 ein neues Einsatzschiff, die „Plittersdorf“. Die Besichtigung dieses Schiffes durch Fachkräfte der VNF und die Diskussionen, die sich bei dieser Gelegenheit mit den Betreibern des Schiffes ergaben, trieben diesbezügliche Überlegungen zur Beschaffung eines französischen Einsatzschiffes voran: sie ermöglichten dem Projektteam die Fortführung der Planung anhand eines bereits vorhandenen Schiffes und die Abwägung der Vor- und Nachteile eines solchen Schiffes in Hinblick auf die Frage, ob dieses Schiff für die Bedürfnisse von VNF geeignet wäre.

Diese Lösung einer identischen Konstruktion besitzt den großen Vorteil, dass die Phase der „Anpassung des Prototyps“ beim Bau eines einzigen Schiffes wegfallen kann. Da das deutsche Verkehrsministerium zuvor entschieden hatte, die „Plittersdorf“ als Einsatzschiff für die gesamte deutsche Wasserstraßenverwaltung zu „standardisieren“ ist dieses Schiff ein erprobtes, bewährtes „Serienprodukt“.

Die Lösung eines Schwesterschiffes der „Plittersdorf“ (identische Konstruktion) wurde daher mit großem Interesse in Betracht gezogen, auch hinsichtlich der Ergebnisgarantie der Funktionspläne und der technischen Pläne.

Wirtschaftliche Interessen hinsichtlich eines Schwesterschiffs der „Plittersdorf“

Die Lösung eines Schwesterschiffs weist hinsichtlich des Finanzierungsplans eine beachtliche Wirtschaftlichkeit auf, umso mehr, wenn man die Erfahrung und den Gewinn aus der Produktivität nutzen kann, die sich aus der Verwirklichung dieser Schiffsserie für die deutschen Behörden ergeben:

- Wirtschaftlichkeit hinsichtlich der intellektuellen Leistung bei der Konzeption: das Lastenheft und die Konstruktionspläne sind bereits vorhanden und wurden für die Konstruktion der Einsatzschiffe in Deutschland bereits genutzt, das Einholen der Nutzungsrechte dieser Dokumente wäre sehr interessant hinsichtlich einer vollständigen Neukonzeption
- Wirtschaftlichkeit hinsichtlich der Konzeptionszeit und der Ausarbeitung des Entwurfs: die technischen Dokumente sind bereits vorhanden, die Entwurfsdauer der Konstruktion eines Einsatzschiffes würde dadurch erheblich verringert
- finanzielle Wirtschaftlichkeit durch die „Serienfabrikation“: da der Auftrag nehmende Inhaber der Schiffswerft eine Serie von drei Schiffen für Deutschland bauen musste, konnten diese Schiffe zu einem äußerst interessanten Preis gebaut werden.

Deutsch-französisches Abkommen für die Konstruktion eines Einsatzschiffes für den Rhein

- Zusammenarbeit

Dank der deutsch-französischen Verträge von 1956 und 1969 über den Ausbau des Rheins pflegen die beiden Verwaltungen für Wasserstraßen und Schifffahrt – VNF und die GDWS mit ihrer Regionalbehörde, dem Wasser- und Schifffahrtsamt Freiburg, seit vielen Jahren eine auf der deutsch-französischen Freundschaft beruhende Beziehung und eine von konstruktivem Denken geprägte Zusammenarbeit.

In diesem Kontext haben die deutschen Behörden sehr zuvorkommend auf die Anfrage Frankreichs geantwortet, indem sie signalisierten, dass sie die Kapazität hatten, für VNF ein Schiff zu bauen, identisch mit den Schiffen ihrer aktuellen Serie, die bereits erfolgreich auf dem Rhein eingesetzt werden.

Nach erfolgreichen deutsch-französischen Verhandlungen wurde am 24.08.2011 die Vereinbarung der VNF und der WSV über den Bau und die betriebsfertige Lieferung eines Arbeitsschiffs geschlossen.

Diese gemeinsame Entscheidung ermöglichte eine herausragende operationelle Zusammenarbeit zwischen den beiden Behörden, die den Rhein als Grenzfluss betreiben und führte zu erheblichen Synergieeffekten und einer einzigartigen Effizienz in technischer und finanzieller Hinsicht.

Dank der guten und zielführenden Zusammenarbeit der beiden Nachbarländer kann bereits das nächste gemeinsame Projekt ins Auge gefasst werden, der Bau eines Pontons für das Arbeitsschiff "Gamsheim", zu denselben Modalitäten.

- Zeitliche Aspekte

Der Bau des Einsatzschiffes für den Rhein „Gamsheim“, identisch mit dem Schiff „Plittersdorf“ der deutschen Behörden, wurde in das Programm der anderen Schiffsbeschaffungen durch die deutschen Schifffahrtsbehörden für die Ausstattung an den Flüssen Rhein, Elbe und Donau eingefügt.

- Finanzielle Aspekte

Der Betrag für den Bau betrug alles in allem 1,3 Mio. Euro. Der Auftrag der deutschen Behörden für den Entwurf und die fachliche Begleitung der Arbeiten wurde auf der Grundlage der Lohntabelle Leistungen Dritter abgerechnet (16% der Konstruktionssumme).

Angesichts der ursprünglich geschätzten Kosten für eine Lösung mit dem Entwurf eines Schiffes von der ersten Zeichnung an, die bei etwa 2 Mio. Euro lagen, ist die Ersparnis beachtlich. Nicht zu vergessen die Tatsache, dass die gewählte Lösung durch die Verwendung eines durch Serienfabrikation erprobten Produktes ganz erhebliche Vorteile hat.

Die Einsätze des Einsatzschiffes am Rhein

- Streife und geplante Kontrolle der Fahrrinne und der Zeichenanlagen
- Einsatz bei Notfällen/Unfällen der Schifffahrt; Anbringung von Hinweispontons
- Verlegung von Bojen (Instandhaltung der Fahrrinne)
- Punktuelle Kontrolle durch Sonar, punktuelle Peilungen der Fahrrinne oder als Komplement des Peilschiffes L'Agriion, Tiefenpeilung der Fahrrinne am Rhein bei freiem Abfluss
- Uferkontrolle unterhalb der Staumauern, Erkennung/Ortung von Hindernissen, Überprüfung von überfluteten Bauwerken
- Anbringung von Querdämmen an den Stauhaltungen von Gamsheim
- geplante Unterhaltungsmaßnahmen an der unteren Ebene der Dämme und Bühnen vom Wasserweg aus (Entfernung von wuchernden Sträuchern, Wiederanbringung von Steinaufschüttungen entlang des Dammuferes, Wiederanbringung von Steinaufschüttungen an Bühnen)
- Transport von schweren Teilen über den Wasserweg (mit Transportrahmen).

Das Schiff in Zahlen :

Abmessungen:

Länge, absolut	20,19 m
Länge über Wasser	19,00 m
Breite absolut	4,85 m
Breite an Deck	4,62 m
Höhe (mit Radarmast)	4,30 m
Tiefgang	1,10 m
Höhe Steuerhaus	2,25 m

Baumaterialien:

Stahlgehäuse

Aussteifungsgrad 0,40 m

Aufbau aus Aluminium

Speichermengen:

Öltank	2 x 700 l
Brauchwasser	1 x 500 l
Trinkwasser	1 x 400 l

Anker:

vorne	130 kg
hinten	70 kg

Maschinerie:

Motor	2 x MAN Typ D2866LXE47
Leistung	2 x 300 PS
Kupplung	2 x TWIN DISC MGX-5086A i=2, 53:1
Antrieb	2 Propeller mit 5 Flügeln - Durchmesser 950 mm
Steuerungssystem	2 Steuerelemente
Vorderantrieb	Side Power Typ SP300HYD (hydraulischer Motor)

Tragfähigkeit:

max. 12 Personen

Ausstattung des Schiffs:

Sitzungssaal für 8 Personen mit Projektionsleinwand

- Flussradar zugelassen mit dem Bildschirm TFT und integriertem Navigationssystem
- Transponder AIS
- 3 fest installierte Funkeinrichtungen VHF, Hochfrequenz mit Nummer ATIS
- 2 mobile Funkeinrichtungen
- 1 Echolot und Ausrüstung zum Messen und Verarbeiten von Peilungen
- 1 Sonar, um Objekte unter Wasser zu entdecken und zu veranschaulichen
- 2 Weitwinkel-Videokameras zur Unterstützung der Schifffahrt



Die Akteure des Projektes

Bauherren:	VNF - DT Straßburg
Ausführende:	WSV - Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes
Entwurf:	WSV - Fachstelle Maschinenwesen Südwest (FMSW) Koblenz
Koordinator:	WSV - FMSW - Herbert Querbach
Technische Kontrolle:	Zentralstelle Schiffsuntersuchungskommission (ZSUK) - WSD Südwest – Mainz
Realisation :	Werft Barthel - DERBEN

A PROPOS DE VOIES NAVIGABLES DE FRANCE – www.vnf.fr

Etablissement public administratif de 4 700 agents, Voies navigables de France gère, exploite, entretient, modernise et développe le plus grand réseau européen de voies navigables, constitué de 6 700 km de canaux et rivières aménagés, de plus de 3 000 ouvrages d'art et de 40 000 hectares de domaine public fluvial.

LES MISSIONS DE VNF

- Gérer, entretenir et exploiter 6 700 km de fleuves, canaux et rivières aménagés, près de 3 000 ouvrages d'art et de 40 000 hectares de domaine public bord à voie d'eau.
- Assurer la maîtrise d'ouvrage des infrastructures nouvelles en cohérence avec le réseau européen.
- Aménager et valoriser le domaine public fluvial (DPF).
- Développer le transport fluvial et l'ensemble des activités connexes.
- Favoriser le report modal et les logistiques multimodales.
- Mettre en œuvre une politique de développement de la voie d'eau et de ses usages.
- Participer au développement et à l'aménagement durable des territoires.
- Favoriser l'implantation d'espaces industriels, logistiques et le développement touristique.
- Encourager et développer la production d'énergies douces.
- Optimiser la gestion de l'eau et de ses usages.

Pressekontakte :

Voies navigables de France
Direction Territoriale Strasbourg
Simone HUSS
T. 03 88 21 74 74
simone.huss@vnf.fr

Voies navigables de France
Direction Territoriale Strasbourg
Sandrine ECK
T. 03 88 21 74 74
sandrine.eck@vnf.fr

Dipl.-Ing. Ralf Ponath
Aufgabenfeldleiter Bau und
Unterhaltung Rhein (M3)
Generaldirektion Wasserstraßen
und Schifffahrt
Außenstelle Südwest
Telefon: 06 131 / 979 - 430
Ralf.Ponath@wsv.bund.de
Brucknerstr. 2, 55 127 Mainz
www.wsv.de
Nachrichten für die Schifffahrt:
www.elwis.de