

Offiziell ist der Oberbegriff „Schiffslandebrücke,, der bezieht sich auch auf die Seeschifffahrt. In der Binnenschifffahrt redet man vom „Schwimmanleger“ oder – kurz, aber technisch falsch – vom „Steiger“. Es handelt sich um (noch ein Fachbegriff) um „schwimmende Bauten,, für deren Bau und Betrieb es spezielle Verordnungen gibt. Sinn und Zweck eines Anlegers ist es, Passagieren (und Crew-Mitglieder natürlich auch) zu ermöglichen von Land an Bord zu kommen; und zwar sicher und bequem. Also besteht eine solche Anlage aus einem oder mehreren Pontons, die im Wasser schwimmen, und einer oder mehreren Brücken, die das Land mit dem Ponton verbinden. Das Schiff macht an diesem Ponton fest, und die Leute können auf- oder absteigen.



*Bei Hochwasser geht's auch schon mal aufwärts auf dem Steiger...*

An Flüssen, also auch bei uns am Rhein, kommen zwei Bauformen vor. Bei älteren Anlagen liegt der Ponton einige Meter vom Ufer entfernt im Strom, und die Landebrücke führt senkrecht darauf zu. Bei Steigern neueren Typs schwimmt der Ponton dagegen dicht an der Kade. In diesem Fall führt der Steg schräg und parallel zum Ufer abwärts. Brücke und Ponton sind natürlich beweglich miteinander verbunden. Denn der Ponton liegt ja je nach Wasserstand unterschiedlich hoch.



*Ein Schiff der Weissen Flotte Düsseldorf am Steiger am Altstadtufer*

Zwischen Duisburg und Köln gibt es beinahe achtzig Anlegestellen für die Passagierschifffahrt, von denen allerdings nicht alle gleich oft genutzt werden. Das liegt auch daran, dass beispielsweise die Flusskreuzfahrer ganz andere Anforderungen an Anleger stellen als kleinere Ausflugsboote. Zur Ausgangsfrage: Während am Oberrhein alle geeigneten Schiffslandebrücken von Unternehmen der Hafenlogistik betrieben werden und am Mittelrhein die Mehrzahl der Anlagen Kommunen gehören, sind mehr als 50 Prozent der Steiger in unserer Region im Besitz der Passagierschiffgesellschaften, also der Köln-Düsseldorfer (KD) und der Weissen Flotte Düsseldorf.



*Steiger der Weissen Flotte bei Kaiserswerth*

Die andere Hälfte – insbesondere in Köln und Düsseldorf – gehört den Hafengesellschaften

bzw. Unternehmen der Hafenlogistik wie der **Rheincargo**, die fünf der 20 Steiger im Düsseldorfer Bereich betreibt. Weil die Rheincargo eine Preisliste veröffentlicht, kann man sich ein Bild davon machen, was es die Schiffe kostet, am Ufer der Landeshauptstadt anzulegen; je nach Länge des Schiffes zahlen die Reedereien zwischen 370 und 700 Euro pro Tag, Hotelschiffe müssen sogar 2.000 Euro täglich entrichten. Anlegestellen werden jeweils direkt beim Eigentümer reserviert und gebucht.

Das hat seinen guten Grund, denn Bau und Betrieb von Landebrücken sind teurer als Laien denken; der Neubau einer Anlegestelle für Kreuzfahrer mit ausreichend langem Ponton für Kreuzfahrer und zwei Stegen kann leicht eine Million Euro und mehr kosten. Wie alle schwimmenden Anlagen müssen auch Steiger regelmäßig gewartet und auf den neusten Stand der Technik gebracht werden. Da scheint vor allem die Vermietung an Hotelschiffe, von denen bei den großen Messen bis zu 15 Stück am rechten Rheinufer in Düsseldorf liegen, lukrativ genug, um in neue Anlagen zu investieren.