

Jedes Jahr werden bis zu 200 neue Binnenschiffe in Westeuropa in Dienst gestellt; gemeint sind damit Tanker, Frachter und Containerschiffe sowie größere Passagierschiffe. Die meisten dieser neuen Schiffe werden auf dem Rhein und seinen Nebenflüssen und auf der Donau fahren. Durch die Maße dieser Wasserstraßen sind auch die Maximaldimensionen der Schiffe vorgegeben. Außerdem sind die Neubauten inzwischen weitgehend standardisiert bzw. in Größenklassen unterteilt. Das bedeutet konkret: Zumindest die Schiffsrümpfe können industrieller Massenfertigung hergestellt werden. Solche schwimmfähigen, aber noch maschinenlose Rümpfe ohne Aufbauten nennt man **Kaskos** (oder „Hülle“ bzw. „Schale“). Auch moderne Binnenschiffe mit Stahlhülle werden aufgebaut wie Schiffe schon sein Tausenden von Jahren: Basis ist der Kiel, auf den Querspanten gesetzt werden, an denen dann die Außenhaut befestigt wird. Sowohl das Baumaterial, als auch seine Stärke ist ebenfalls weltweit weitestgehend standardisiert. Die Verbindung der Bauelemente geschieht durch Schweißen.

In den letzten 25 Jahren stammen gut 40 Prozent der Kaskos aus China, weitere 40 Prozent verteilen sich auf die osteuropäischen Länder Polen, Tschechien, Rumänien, Serbien, Bulgarien und der Ukraine. Der Rest – oft Spezialanfertigungen oder Neubauten mit Sondermaßnahmen – stammt aus den Niederlanden, Deutschland und Belgien. Einer der wichtigsten Anbieter auf dem Markt ist die niederländische **Veka-Group**, die neben ihren drei Standorten im Heimatland insgesamt 14 Fertigungsstätten in den genannten Ländern unterhält, vier davon in China.



*Ein Spezialschiff bringt Kaskos aus China in die Niederlande*

Die meisten Neubauten sind entweder 86, 110 oder 135 Meter lang und zwischen 9,50 und 17,30 breit. Oft geben Reedereien gleich mehrere neue Frachtschiffe und Tanker gleicher Ausmaße in Auftrag, die dann gleichzeitig hergestellt werden. Kaskos, die in China gefertigt wurden, kommen auf speziellen Seeschiffen, die bis zu 16 Rümpfe auf einmal transportieren können, in die Niederlande, wo sie auf die Ausbauwerften verteilt werden. Schiffsrümpfe aus den Donauländern werden über die Donau, den Rhein-Main-Donau-Kanal und den Rhein zu diesen Werften geschleppt; Kaskos aus Polen kommen über die Ostsee und die Nordsee zu ihrem Bestimmungsort. Maschinenausstattung, Art und Größe der Laderäume und der sonstigen Aufbauten sowie die technische Ausrüstung unterscheiden sich dann je nach den

Wünschen des Auftraggebers, wobei größere Reedereien in der Regel Serien von zwei, drei und manchmal auch mehr baugleichen Schiffen bestellen.

Während die Produktion eines Kasko in einer der standardisierten Größen nur Wochen dauert, nimmt der Ausbau einige Monate in Anspruch. Die Kosten für einen Neubau unterscheiden sich natürlich erheblich – besonders in Abhängigkeit von den eingebauten Maschinen und der sonstigen Ausrüstung, liegen aber immer im siebenstelligen Bereich. Selbst 30 Jahre alte Binnenfrachter werden gebraucht zu Preisen von rund 150.000 Euro aufwärts gehandelt. Apropos: Bei guter Pflege, regelmäßiger Wartung und sinnvoller Modernisierung überleben Binnenschiffe viele Jahrzehnte. Aktuell sind auf dem Rhein Schiffe im täglichen Einsatz, die vor mehr als hundert Jahren gebaut werden; von den Frachtern und Tankern, die nach dem zweiten Weltkrieg für die Rheinschifffahrt in Dienst gestellt wurden, fahren nach unterschiedlichen Schätzungen noch gut 60 Prozent. Die zu erwartende Lebensdauer der Neubauten seit 2000 wird auf mindestens 50 Jahre geschätzt.



*Auf der Lemmer-Erft der Veka-Group werden die Kaskos ausgebaut*

Das bedeutet, dass die jeweils aktuellen Neubauten nur teilweise Ersatz für außer Dienst gestellte Schiffe sind. Gerade die großen Binnenschiffreedereien erneuern ihre Flotten in regelmäßigen Abständen. Ältere Schiffe werden dann gebraucht verkauft und landen nicht selten auf den Wasserstraßen außerhalb Europas. Aber auch der An- und Verkauf von Schiffen zwischen Reedereien findet häufig statt: nicht selten stellt ein Binnenschiffahrtsunternehmen fest, dass sich eines ihrer Schiffe auf den vorgesehenen Wasserstraßen nicht rentabel betreiben lässt, und stößt es ab, bevor zu große Verluste auflaufen. Weltweit sind **spezialisierte Makler** für diese An- und Verkäufe tätig, die inzwischen ihre Angebote auch online präsentieren.

Das folgende Video zeigt die Verladung von Kaskos in China und ihren Transport nach Europa: