Engagement für Wasserstraße, Binnen- und Personenschifffahrt 28. September 2015

>>> **Themen im Überblick** <<<

> Editorial
> Mitgliederversammlung am 26.10.2015 in Straubing
> Informationen unserer Schwesterverbände
> Trockenheit bremst Schifffahrt in Bayern aus
> Donauwasser für Nordbayern
> Havarien – Hohes Unfallrisiko auf der Donau
> DWSV Mitteilungsblätter digitalisiert
> Bücherbestände

Dr. Michael Fraas

Vorsitzender des
Deutschen Wasserstraßen- und
Schifffahrtsvereins e.V.

Editorial

Sehr geehrte Mitglieder,

der diesjährige Sommer war für alle Akteure auf und neben der Rhein-Main-Donau Wasserstraße eine wahre Herausforderung. Die Trockenheit bremste die Schifffahrt auf der Donau und das ausgetrocknete Nordbayern musste mit Wasser aus Südbayern versorgt werden. In beiden Fällen spielte der Main-Donau-Kanal dabei eine wichtige Rolle. Ein weiteres Thema, das wir in dieser Ausgabe behandeln, sind Schiffshavarien auf der Donau. Meistens eher für die lokale Presse interessant, sind sie bei überregionaler Betrachtung doch ein ernst zu nehmendes Thema.

Seit 1968 versorgte der DWSV in unregelmäßigen Abständen seine Mitglieder mit seinen Mitteilungsblättern. Die letzte gedruckte Ausgabe (Nr. 118) erschien im Oktober 2009 zum Thema „Multifunktionale Wasserstraße: Fahrgastschifffahrt als Wachstumsbranche“. Fast alle Ausgaben der DWSV-Mitteilungsblätter wurden in den letzten Tagen digitalisiert. Auf unserer Homepage stellen wir diese nun unseren Mitgliedern und interessierten Personen zur Verfügung.

An dieser Stelle geht mein Dank an alle Mitglieder, die uns ihre Anregungen und Rückmeldungen zur ersten Ausgabe unseres Newsletters geschickt haben. Ein Newsletter lebt von interessanten Inhalten und Themen. Deshalb mein Aufruf: Schicken Sie uns auch weiterhin Themen oder Beiträge rund um die Wasserstraße, die auch die anderen Mitglieder interessieren könnten. Oder gibt es Veranstaltungen, zu denen Sie einladen möchten? Gerne können Sie Ihre Beiträge an die Leiterin unserer Geschäftsstelle, Frau Beatrix Wegner, per Mail senden (b.wegner@schifffahrtsverein.de). Es genügen auch kurze Beiträge von wenigen Zeilen mit Links z. B. zu Ihrer Homepage.

Mit freundlichen Grüßen

Ihr
Dr. Michael Fraas

DWSV-Mitgliederversammlung am 26.10.2015 in Straubing

Am 26.10.2015 findet in den Schulungsräumen der IHK Straubing um 14.00 Uhr die jährliche Mitgliederversammlung des DWSV statt. Hauptthemen sind der Beschluss des neuen Leitbilds für den DWSV und die Aktivitäten im kommenden Jahr. Die Einladung zu Mitgliederversammlung erfolgte bereits. Vor der Mitgliederversammlung findet turnusgemäß die Vorstands- und Beiratssitzung statt.

Entwurf Neues Leitbild des DWSV
Folgender Entwurf steht zur Diskussion und Abstimmung auf der Mitgliederversammlung:

Der DWSV ist die Stimme und zentrale Netzwerkplattform für leistungsfähige Wasserstraßen. Der Fokus des DWSV liegt auf der Main-Donau-Wasserstraße als eine der wichtigsten Binnenwasserstraßen Europas. Unsere gemeinsame Vision sind leistungsfähige Wasserstraßen, insbesondere eine hochwertige und durchgängig befahrbare Wasserstraße von der Nordsee bis zum Schwarzen Meer. Ziel des DWSV ist der Ausbau und Erhalt der Wasserstraßeninfrastruktur. Denn die Wasserstraße ist der nachhaltigste Verkehrsträger.

In diesem Sinne will der DWSV

- über den gesamtwirtschaftlichen und ökologischen Nutzen leistungs- fähiger Wasserstraßen informieren,

- das Bewusstsein der Bevölkerung und die gesellschaftliche Akzeptanz leistungsfähiger Wasserstraßen sowie Gewässer- und Hochwasserschutz fördern,

- die Attraktivität der Wasserstraße für Güter- und Personenschifffahrt wie für Freizeit und Erholung steigern.

Informationen anderer Verbände

Verein für europäische Binnenschiffahrt und Wasserstraßen (VBW): Aktuelle Ausgabe VBW-Magazin
In der aktuellen Ausgabe des VBW-Magazins behandelt ein Artikel die Landstromversorgung für Fahrgastkabinenschiffe (S. 3 + 4) sowie ein Bericht die Umsetzung EU-finanzierter Maßnahmen zur Verlagerung des Güterverkehrs auf die Wasserstraßen (S. 12).

Link zum VBW-Magazin:
http://vbw-ev.de/images/zoo/publikationen/Newsletter/Newsletter022014web5_6.pdf

Bundesverband der deutschen Binnenschifffahrt: Faltblatt „Daten und Fakten 2014/2015“
Aktuelle Daten zur deutschen Binnenschifffahrt finden Sie im kürzlich erschienen Faltblatt „Daten und Fakten 2014/2015“ des Bundesverbands der Deutschen Binnenschifffahrt e.V. (BDB).

Danach wuchs der Güterumschlag auf dem Main-Donau-Kanal um 5,1% auf 6,2 Mio. t in 2014, während der Containerumschlag bei 2.000 TEU konstant blieb. Weitere interessante Daten und Fakten rund um die Binnenschifffahrt finden Sie unter:

http://binnenschiff.de/content/service/daten-fakten/

Trockenheit bremst Schifffahrt in Bayern aus

Die wochenlange Hitze und Trockenheit bremste in Bayern die Güter- und Personenschifffahrt erheblich. Im nicht ausgebauten Donauabschnitt zwischen Straubing und Vilshofen lag der Wasserstand zeitweise gerade noch bei 1,55 Meter, im restlichen Donaubereich unter 1,70 Meter. Auf der Donau kamen die Warenströme ins Stocken, weil die verfügbare Abladetiefe bei Niedrigwasserstand geringer ist, als manches Schiff schon im Leerzustand benötigt. Moderne Güterschiffe brauchen mindestens eine Tiefe von 2,50 Meter plus Sicherheitsabstand zum Boden. Besonders die Strecke zwischen Straubing und Vilshofen konnte über drei Monate nicht mehr mit voller Ladung befahren werden. Dies hatte erhebliche wirtschaftliche Ausfälle zur Folge: Schifffahrtssperren verursachen Fixkosten von etwa 2.000 Euro pro Tag.
In Regensburg und Passau mussten Güterschiffe einen Teil ihrer Ladung an Land zwischenlagern oder auf andere Schiffe verteilen, um leichter zu werden. Binnenschiffe mit einer Teilbeladung von einem Fünftel Auslastung kämen zwar noch durch, andererseits könnte man den Transport auch per LKW durchführen. Im letzteren Fall ist der Transport sogar günstiger. Problemlos passierbar war die Donau nur unterhalb von Kelheim bis Straubing sowie zwischen Vilshofen und der Landesgrenze. Dort sorgen Staustufen, dass der Wasserstand ein bestimmtes Niveau nicht unterschreitet.

Nicht beeinträchtigt war die Schifffahrt auf dem Main. Hier konnten die Schiffe ungehindert fahren, da der Wasserspiegel von den Behörden auf konstantem Niveau gehalten wird. Für den Betrieb der Kanalschleusen wird Wasser aus der Donau entnommen. Die Schleusen sind sehr sparsam gebaut, so dass zwei Drittel des für den Schleusenvorgang benötigten Wassers aufgefangen und wieder verwendet wird. In Aschaffenburg, Bamberg und Nürnberg machte sich zudem der niedrige Wasserstand des Rheins bemerkbar. Die Binnenschiffer nahmen in Richtung Rhein und Nordseehäfen weniger Ladung auf als sonst oder kamen mit weniger Ladung vom Rhein an, um ihren Tiefgang dem Wasserstand anzupassen.

Das Niedrigwasser betraf auch die Flusskreuzfahrtschiffe, die oft von Rotterdam bis Wien oder Budapest unterwegs sind. In Passau, Straubing oder Regensburg war daher für die meisten Flusskreuzfahrtschiffe Endstation. Dort mussten dann die Fahrgäste auf Busse umsteigen und konnten vielfach erst bei Bamberg oder Würzburg wieder an Bord eines Schwesterschiffes gehen und die Fahrt fortsetzen. Abgesehen von personellen und organisatorischen Mehrkosten bedeutete dies einen immensen logistischen Aufwand. Hatte die Reederei am geeigneten Umsteigeort kein freies Schiff zur Verfügung, war für die Passagiere die Reise vorzeitig zu Ende. Zahlreiche Flusskreuzfahrten wurden gleich komplett gestrichen. 2014 befuhren rund 1.200 Flusskreuzfahrtschiffe den Main-Donau-Kanal – rund 40 Prozent mehr als 2013. Ob die niedrigen Wasserstän de die Erfolgsbilanz ins Wanken bringen, bleibt abzuwarten. Im Nürnberger Hafen, wo die meisten Flusskreuzfahrtschiffe anlegen, gab es bereits einen Rückgang bei den Anlegevorgängen. „Wir hatten etwa ein Drittel weniger Anlandungen als in den Sommermonaten üblich“, so Dr. Michael Fraas, Wirtschaftsreferent der Stadt Nürnberg und Vorsitzender des DWSV. „Auf den Tourismus in der Stadt hatte dies jedoch keine Auswirkungen, da die Gäste dann mit den Bussen nach Nürnberg gebracht wurden.“

Donauwasser für Nordbayern

Der Sommer 2015 sorgte mit seiner extremen Hitze und minimalen Niederschlägen für die größte Trockenheit in Nordbayern seit knapp 40 Jahren. Durchschnittlich fällt in Nordbayern ein Drittel weniger Regen als im Süden. Um diesen Mangel auszugleichen, wurde auch im diesem Sommer Donauwasser aus dem wasserreicheren Süden über die seit 1993 bestehende Donau-Main-Überleitung Richtung Norden gepumpt, um Rednitz, Regnitz und Main zu versorgen. Jährlich können so rund 150 Millionen Kubikmeter aus dem wasserreicheren Donauraum nach Nordbayern übergeleitet werden. Hochgerechnet flossen so in den vergangenen 20 Jahren über 2,4 Milliarden Kubikmeter Wasser nach Nordbayern – etwa so viel wie das Volumen des Chiemsees. Die Überleitung des Wassers erfolgt über zwei unabhängige Wege. Durch die Kanalüberleitung wird Wasser aus der Altmühl und der Donau über den Main-Donau-Kanal in die Talsperre Rothsee gepumpt. Von dort aus wird es in die nordbayerischen Flüsse abgegeben. Ist der Abfluss in der Donau für eine Entnahme zu gering, hilft die Brombachüberleitung aus. Hochwasser in der Altmühl wird in den Altmühlsee geleitet. Von dort fließt es durch den Kleinen Brombachsee in den Großen Brombachsee und wird zwischengespeichert. Bei Bedarf können so weitere 25 Millionen Kubikmeter pro Jahr nach Nordbayern abgegeben werden.

Seit dem 8. Mai 2015 wurde ununterbrochen Wasser aus dem mittelfränkischen Rothsee in die unterhalb liegenden Flüsse zum Main geleitet – im Juli waren es 13 Kubikmeter pro Sekunde. Das entspricht 30 Tanklastzügen voller Wasser pro Minute. Diese Wassermengen sind eine Lebensversicherung für die Flüsse. Die Überleitung stützt zudem auch die Grundwasservorkommen in Nordbayern und ermöglicht der Landwirtschaft die Bewässerung. Während der Trockenperiode machte das übergeleitete Wasser rund 80 bis 90 Prozent des Abflusses der Rednitz südlich von Nürnberg aus. Anfang August betrug der Durchfluss auf der Donau bei Kelheim weniger als 140 Kubikmeter je Sekunde, so dass kein Wasser mehr aus der Donau nach Norden gepumpt wurde. Führt die Donau zu wenig Wasser, dienen Roth- und Brombachsee als Reservoir. Deren Kapazität kann einen Zeitraum von etwa zwei Monaten überbrücken. Mit Gesamtkosten von 460 Mio. Euro ist das Donau-Main-Überleitungssystem Bayerns größtes wasserbauliches Projekt.

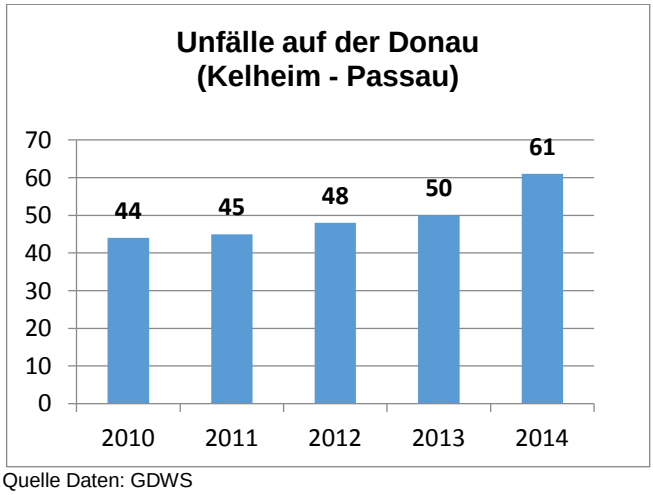
Havarien – Hohes Unfallrisiko auf der Donau

Kapitäne, die den Niedrigwasserstand unterschätzen, gehen ein großes Risiko ein. Dies dokumentiert auch die Havarie eines rumänischen Frachters bei Niederalteich. Der Frachter war auf Grund gelaufen und blockierte fast eine Woche die

Fahrrinne. Die Unfallstelle war für den Schiffsverkehr komplett gesperrt. 40 Tonnen Stahlteile mussten größtenteils abgeladen werden, um das festgefahrene Güterschiff wieder frei zu bekommen. Zeitweise warteten über 30 Fracht- und Passagierschiffe wegen des extremen Niedrigwassers und der Schifffahrtssperre in den Häfen Straubing und Deggendorf auf ihre Weiterfahrt. Erst nachdem die Sicherheit der Fahrrinne geprüft und an einigen Stellen ausgebaggert wurde, konnte die Schifffahrt zumindest teilweise wieder frei gegeben werden. Leere Güterschiffe sowie leere Fahrgastschiffe mit geringem Tiefgang konnten den nicht ausgebauten Donauabschnitt dann wieder befahren. Die für die Schifffahrt nutzbare Fahrrinnenbreite nahe der Isarmündung betrug im August etwa 20 Meter.

Ab dem 30.8 war die Donau bei Parkstetten in Niederbayern erneut wegen einer Havarie gesperrt. Ein mit 8.410 Tonnen Steinkohle beladener Frachter mit Ziel Linz war talwärts fahrend auf eine Untiefe gelaufen. Das Schiff drehte sich um 180 Grad, lag am äußersten Rand der Fahrrinne und zeigte nun mit dem Bug bergwärts. Die Untiefe, nur 80 Zentimeter unter dem Wasserspiegel, hatte sich völlig unerwartet gebildet. Das Bugstrahlruder wurde durch den aufgewirbelten Kies blockiert und musste vor Ort repariert werden. Weil der Wasserstand nochmals gefallen war, konnte das havarierte Schiff trotz Reparatur erst weiterfahren nachdem der Donau-Pegel um etwa 50 cm gestiegen war. Die Schifffahrt war zwischen Schleuse und Hafen Straubing gesperrt. Die Donau musste an der Unfallstelle ausgebaggert werden, bevor die Schifffahrt fortgesetzt werden konnte.

Die Anzahl der Havarien auf der Donau ist in den letzten Jahren kontinuierlich angestiegen wie die Unfallstatistikdaten der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt (GDWS) belegen. Im Zeitraum 2010 bis 2014 stieg die Anzahl der Unfälle auf der Donau zwischen Kelheim und Passau von 44 (2010) auf 61 (2014) deutlich an. Dies entspricht einer Steigerung von ca. 40%.



Quelle Daten: GDWS

Besonders unfallträchtig ist der Donauabschnitt zwischen Straubing und Vilshofen mit seinen insgesamt 46 Engstellen. Diese reduzieren nicht nur die Transportkapazität, sie stellen auch ein enormes Risiko für die Schifffahrt dar. Nirgends sonst im deutschen Wasserstraßennetz ereignen sich so viele Havarien wie zwischen der Isarmündung und Vilshofen. Im Jahresschnitt ereigneten sich hier seit dem Jahr 2000 über 30 Unfälle pro Jahr – deutlich mehr als auf den Abschnitten flussauf- bzw. -abwärts. Für die sichere Begegnung eines Koppelverbandes mit einem Schubverband muss die Fahrrinne auf geraden Strecken mindestens 80 Meter breit sein. Dieses Maß ist fast auf der gesamten Strecke zwischen Straubing und Vilshofen nicht gegeben. Der Abschnitt zwischen Isarmündung und Vilshofen ist sogar zu 60 Prozent nur einspurig befahrbar. Dies reduziert die Leistungsfähigkeit der Wasserstraße in diesem Bereich, da durchschnittlich nur ein Schiff pro Stunde und Richtung diesen Engpass durchfahren kann.

Neben wirtschaftlichen Einbußen geht von den Havarien ein enormes Risiko für Mensch und Umwelt aus, da auslaufendes Öl oder andere Stoffe in die Donau gelangen können. Das größte Unfallrisiko besteht an der Mühlhamer Schleife. Die langgezogene Kurve ist gerade breit genug für ein Schiff, deshalb müssen die Bergfahrer die Talfahrer passieren lassen. Nicht nur die Fahrt durch die Schleife verlangt den Kapitänen alles ab. Es kommt auch vor, dass die in der Strömung wartenden Frachter Richtung Ufer driften. Ein hohes Risiko für die Talfahrer stellen die Kurveneigenschaften der Mühlhamer Schleife dar. Nach der langgezogenen Linkskurve müssen sich die Schiffe schnell auf einen Knick in die andere Richtung einstellen. Diese abrupte Richtungsänderung ist für ein driftendes Binnenschiff ein schwieriges Manöver. Häufig kommt es zu Kollisionen mit dem Ufer oder mit dem Gegenverkehr.

Die seit Jahren steigenden Unfallzahlen auf der Donau - besonders zwischen Straubing und Vilshofen - belegen, dass beim Donauausbau in diesem Abschnitt unverändert Handlungsbedarf besteht. Beim Ausbau nach Variante C 2.80 wäre die komplette Mühlhamer Schleife schifffahrtsfrei, die Gefahrenstelle würde komplett entfallen. Im Schleusenkanal durch die Mühlhamer Schleife könnten die Schiffe sicher passieren. 98 Prozent des fließenden Wassers würden in der komplett schifffahrtsfreien Schleife bleiben. Die Schleife wird weiter von der Donau durchströmt. Durch eine Stützschwelle würde das Wasser aufgestaut, dadurch erhöhen sich Fahrrinnentiefe und –breite. Die Binnenschiffe könnten sich begegnen und die Engstellen sowie das Risiko von Havarien wären beseitigt. Beim Ausbau nach Variante A bleiben Fahrrinnenbreite und vorhandene Engstellen unverändert. „Die Gefahrenstelle Mühlhamer Schleife mit ihren schwierigen nautischen Verhältnissen könnte nur durch erhebliche Eingriffe in den Flusslauf entschärft werden. Die Donau ist speziell an der Mühlhamer Schleife sehr schwer navigierbar und erhöht das Unfallrisiko. Ein Verzicht auf den Donauausbau nach Variante C 2.80 wäre vergleichbar, mit einem Verzicht auf den Winterdienst auf den Autobahnen“, so Dr. Michael Fraas.

DWSV Mitteilungsblätter digitalisiert

Die von 1968 bis 2009 in unregelmäßigen Abständen erschienenen Mitteilungsblätter des DWSV wurden digitalisiert und für Mitglieder und Öffentlichkeit auf die Homepage gestellt. Des Weiteren wurden auch die Sonderpublikation digitalisiert, sodass nun über 80 Publikationen zum Schmökern in die Geschichte des DWSV einladen.

Link zu den Publikationen:
www.schiffahrtsverein.de/index.php/publikationen

Kommentar aus der ersten Ausgabe vom Juli 1968

Nachfolgend eine gekürzte Version des Kommentars zur bayerischen Landespolitik von Bernhard Ücker. Der Kommentar erschien in der ersten Ausgabe vom Juli 1968.

Verehrte Zuhörer!

Vielleicht sollte er nach seiner Fertigstellung nicht Rhein-Main-Donau-Kanal, sondern Karl-Ludwig-Otto-Kanal genannt werden. Denn schon Karl der Große versuchte sich an einem Wasserweg zwischen Rhein und Donau, Bayerns König Ludwig I. schuf tausend Jahre später den von Anbeginn zu klein geratenen Ludwig-Donau-Main-Kanal – und heute muß sich unser Wirtschaftsminister Otto Schedl immer wieder als Kampfschwimmer betätigen, um die Haftminen zu entfernen, die an das Projekt Rhein-Main-Donau-Großschiffahrtsstraße gelegt werden.

Diesmal stammt der Zeitzünder vom Bund der Steuerzahler und über sein Wirken sagte ich schon am vergangenen Samstag: Die Sorge um unser Geld in Ehren – um das Geld aller Steuerzahler. So erklärt sie denn auch, diese Organisation, in ihrer jüngsten Verlautbarung einem hoffentlich empörten Publikum: „Es geht um drei Milliarden Steuergelder!“ Und sie knüpft daran das Verlangen, die Weiterführung des Bauvorhabens gründlich zu überprüfen – mit dem deutlichen Tenor, hinter Nürnberg das Projekt im fränkischen Sand versickern zu lassen. Schon sein Ruf aber: „Es geht um drei Milliarden Steuergelder!“ zeigt den Steuerzahlerbund in einem kapitalen Irrtum befangen. Für die noch zu bauenden Kanalstrecke zwischen Nürnberg und Regensburg sind nämlich 1,4 Milliarden veranschlagt und
nach den vierzigjährigen Bauerfahrungen der Rhein-Main-Donau-AG wird man hier kaum eine Fehlkalkulation befürchten müssen. Doch immerhin, auch 1,4 Milliarden sind eine respektable Summe, aber nicht aus der Brieftasche des Steuerzahlers. Weil nämlich – und das ist keine leere Behauptung, sondern eine durch jeden Buchhalter errechenbare Tatsache – weil nämlich seit der Währungsreform für diesen Europa-Kanal 1,3 Milliarden ausgegeben wurden, drei Viertel des Betrags aber aus den Erträgnissen der im Zuge des Kanalbaues mit errichteten Wasserkraftwerke kamen. Das letzte Viertel allerdings übernahm die öffentliche Hand, die jedoch ihre Mittel nicht in Form verlorener Zuschüsse, sondern als Darlehen zur Verfügung stellte. Wobei sich der für den Bund der Steuerzahler offenbar unerhebliche Unterschied ergibt, daß Darlehen bekanntlich bis auf Heller und Pfenning zurückgezahlt werden. […]

Die Zukunft dieses Rhein-Main-Donau-Kanals? Gewiß, er stößt gerade jetzt buchstäblich in Neuland vor. Wer aber baut als erstes eine Fabrik und in zweiter Linie dann die Verkehrswege, auf denen er seine Rohstoffe und Produkte transportiert? […] Die am bisher ausgebauten Teil des Kanals eingetretenen Tatsachen beweisen jedenfalls, daß mit der vor kurzem noch für unmöglich gehaltenen Ansiedlung ganz neuartiger Industrien zu rechnen ist.

Das bewegt sich ebenso im Bereich des Realen wie etwa die Überlegung, daß Bayern zu einer der Verteilerscheiben des europäischen Ölstroms werden könnte, wenn die aus dem Mittelmeerraum heranführenden Pipelines bis nach Regensburg verlängert würden, das ja dann an einem nach Westen, Norden und Südosten ungebrochenen Wasserweg läge.[…]

Sicher, dieser Europa-Kanal ist wohl große doch schon sehr nah klingende Zukunftsmusik – wenn aber darin Beckmessers klimpernde Laute den Ton angibt, so wäre das die Begleitung zu einem Schildbürgerstreich, über den die ganze Welt zu lachen hätte, weil es dann hieße: Dreitausendfünfhundert Kilometer Europa sind wegen der bayerischen siebzig Kilometer zwischen Nürnberg und Regensburg auf der Strecke geblieben.

Bücherbestände

In unserer Geschäftsstelle befinden sich einige Großbestände an Büchern und Bilderdrucken, die wir Interessierten gerne kostenfrei überlassen. Bei Interesse melden Sie sich bitte in der Geschäftsstelle (Frau Beatrix Wegner, b.wegner@schifffahrtsverein.de)

Folgende Bücher stehen zur Auswahl:

Der Main-Donau-Kanal, IFO-Studien zur Verkehrswirtschaft

Die Großschifffahrtstraße Rhein-Main-Donau, Hanns Seidel

Die Verbindung von Rhein und Donau,
Dt. Museum / W. Bader

Die neue Großschifffahrtsstraße Rhein-Main-Donau,
G. Jaenicke

Der völkerrechtliche Status des künftigen Europakanals und seine Auswirkungen auf die Donauregion,
Schriften zum Völkerrecht

Rhein-Main-Donau – Die Geschichte einer Idee in Bildern,
H.Zirnbauer

Kunst und Kanal

Festschrift „100 Jahre DWSV“

Die Donau und den Rhein zusammenzugraben, Bilderdrucke / Mappen

Herausgeber und Redaktion: DWSV e.V., Rotterdamer Str. 2, 90451 Nürnberg
Tel.: 0911/ 814 95 09,
info@schifffahrtsverein.de
Bildnachweis: DWSV e.V., Firstmedien W. Haala, bayernhafen Gruppe, RMD AG
V.i.S.D.P.: Dr. Michael Fraas (Vorsitzender DWSV e.V.)

Hinweise zur Haftung:
Alle Informationen, die Sie im Newsletter des DWSV e.V. finden, wurden von uns mit größtmöglicher Sorgfalt erstellt. Wir bitten um Verständnis, dass wir dennoch für die Richtigkeit und Vollständigkeit der Informationen keine Gewähr übernehmen können. Wir schließen Haftung für Schäden aus, die sich direkt oder indirekt aus der Verwendung des Newsletters und der darin enthaltenen Informationen ergeben können. Wir übernehmen ferner keine Haftung für die Inhalte von Seiten im Internet, die Sie über Hyperlinks/Links des Newsletters besuchen können. Hierbei handelt es sich um fremde Angebote, auf deren inhaltliche Gestaltung wir keinen Einfluss haben.