

MIT SICHERHEIT SCHIFFFAHRT

2025

**Bericht 20250122
MS „Rosa Renate“
Wertgutachten**

GUSPAF GmbH



Inhalt

Aufgabenstellung.....	3
Besichtiger	3
Besichtigung	4
Beschreibung des MS „Rosa Renate“	5
Hauptdaten.....	6
Dokumente	7
Decksmaschinen	8
Steuerhaus.....	9
Maschinenraum.....	20
Achterpiek	28
Ruderquadrantenraum.....	29
Achterdeck.....	30
Mittelschiff, Doppelhülle und Laderaum.....	33
Mittelschiff.....	33
Laderaum	35
Doppelhülle	36
Bugstrahlraum	37
Vordeck.....	40
Vorpiek.....	43
Wohnungen	45
Achterschiffswohnung.....	45
Vorschiffswohnung.....	54
Außenhaut	59
Zusammenfassung.....	62
Marktwert.....	63
Erklärung.....	64

Aufgabenstellung

Am 14.03.2025 erhielt die GUSPAF GmbH von Herrn Andre Winkler, Bank für Schifffahrt und im Auftrag der Rechtsanwaltskanzlei Schirl & Partner per E-Mail, den Auftrag das MS „Rosa Renate“ mit dem Zweck der der Einschätzung des allgemeinen Zustands und der Wertbestimmung, zu besichtigen.

Besichtiger

GUSPAF GmbH ist ein im Jahr 2014 gegründetes Unternehmen, dessen Betätigungsbereich im Bereich

- Gefahrgutberatung
- Unfalluntersuchung
- Schulung
- Prüfung
- Audit
- Fachkraft für Arbeitssicherheit

für die Europäische Binnenschifffahrt liegt. Ferner erstellt die GUSPAF GmbH

- Schadentaxen und
- Gutachten.

Kunden der GUSPAF GmbH sind deutsche und ausländische Reedereien, Partikuliere, Versicherungen, Rechtsanwälte, Banken, Hafengebiete und Unternehmen aus anderen Bereichen.

Die Besichtigung wurde durch Herrn Marco Reinhart durchgeführt, der durch eine hinreichend lange Fahrzeit auf Binnenschiffen die notwendige nautische Erfahrung aufweist. Des Weiteren durch seine jahrelange Tätigkeit als EBIS- und BIRE-Inspektor, sowie 15-jährigen Tätigkeit als Ladungskontrollere im Fracht.- und Tankschiffbereich die erforderliche Praxis in der Besichtigung von Binnenschiffen besitzt.

Besichtigung

Das MS „Rosa Renate“ wurde am 21.03.2025, schwimmend, in Kostheim am Main, Deutschland, durch

Herrn Marco Reinhart, GUSPAF-GmbH,

besichtigt. Zum Zeitpunkt der Besichtigung war das MS “Rosa Renate” nicht beladen. Das Wetter war sonnig mit einer Windstärke um die 2 Bft.

Im Rahmen dieser Besichtigung wurden

- Steuerhaus
- Maschinenraum
- Achterpiek
- Ruderquadrantenraum
- Achterdeck
- Mittelschiff mit Doppelhülle und Laderaum
- Bugstrahlraum
- Vordeck
- Vorpiek
- Wohnungen auf Vor. -und Achterschiff
- Außenhaut

inspiziert.

Die Besichtigung wurde von Herrn Ludorf betreut.

Beschreibung des MS „Rosa Renate“

MS „Rosa Renate“ ist ein 104,85-m-Frachtschiff, das im Jahre 1987 gebaut wurde. Es ist mit einem geraden Steven, Wallgängen unter dem Gangbord und rundem Spiegelheck gebaut.

Das Fahrzeug hat einen Laderaum.

Die Maschinenanlage ist konventionell mit einer Propulsionsanlage im Achterschiff und einer Bugstrahlanlage im Vorschiff ausgelegt. Die Bedienungs- und Überwachungseinrichtung der Maschinenanlage ist im Steuerhaus angeordnet.

Wohnungen sind sowohl im hinteren Teil des Schiffes als auch im Vorschiff angeordnet.



Abbildung 1 MS „Rosa Renate“ Bug am 21.03.2025 in Mainz Kostheim

Hauptdaten

MS "Rosa Renate" hat die folgenden Hauptdaten:

Name:	Rosa Renate
ENI	04606620
Eigner:	Pan Europe Line GmbH Straußengasse 15/10, AT-1050 Wien
Länge über alles:	104,85 m
Breite über alles:	11,00 m
Tiefgang max.:	3,23 m
Tragfähigkeit:	2.566,652 to.
Bauwerft:	Ph. Ebert und Söhne GmbH und Co., Neckarsteinach
Hauptmaschine:	1x Deutz TBD 604 BV 12
Leistung:	gedrosselt 1050 kW / 1600 U/min
Getriebe:	Mason RSD 701
Bugstrahlanlage:	van Tiem 360°

Der Rumpf des Schiffes ist unterteilt in Achterpiek, Maschinenraum, Laderaum, Bugstrahlraum, Vorpiek.

Dokumente

Im Rahmen der Besichtigung wurden folgende Unterlagen vorgelegt:

<u>Dokument:</u>	<u>Nr:</u>	<u>Ausgabe:</u>	<u>Gültigkeit:</u>
Gemeinschaftszeugnis	MA 3142 G	14.06.2011	23.04.2026
Eichschein	DUD 2942	28.05.2018	28.05.2033
Bodenmessplan		24.04.2018	23.04.2026

Die Hauptmaschinenanlage wurde lt. vorliegender Reparaturhistorie im Jahr 2018 erneuert.

Decksmaschinen

1 Stk. elektrisch angetriebene Bugankerwinde mit zwei Kettennüssen und einer bb.-seitig angeordneten Festmacherwinde auf dem Vordeck.

Hersteller der Ankerwinde: Friedrich Rasche

2 Stk. D`Hone Buganker,



Abbildung 2 Bugankerwinde

1 Stk. elektrisch angetriebene Heckankerwinde mit einer Kettennuss und einer bb.-seitig angeordneten Festmacherwinde auf dem Achterdeck.

Hersteller der Ankerwinde: Friedrich Rasche

1 Stk HADU Achteranker,

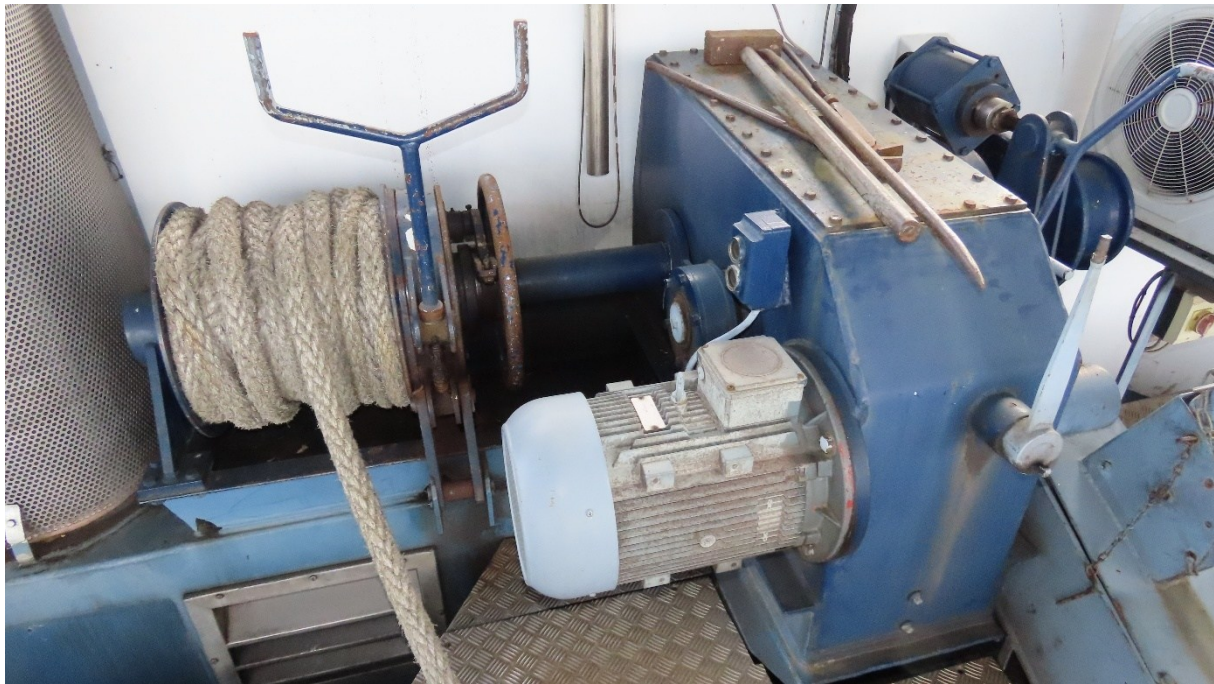


Abbildung 3 Heckankerwinde

Steuerhaus

Das hydraulisch in der Höhe verstellbare Steuerhaus, hat ein stählernes Unterteil und ein Stül-poberteil aus Aluminium.

Der Zugang zum Steuerhaus erfolgt stb.- und bb.-seitig über das Roofdach mittels einer fest installierten Treppe.

Für die Überwindung des Höhenunterschieds zwischen Roofdach und der höchsten Stellung des Steuerhauses, steht bb.-seitig eine auf Rollen gelagerte mit variablen Stufen versehe Treppe mit Handlauf zur Verfügung.



Abbildung 4 Steuerhaus von hinten



Abbildung 5 Treppe mit variablen Stufen und Geländer

Für die Fahrt mit abgesenktem Steuerhausoberteil ist in dem Steuerhausdach eine Dachluke eingebaut, die gleichzeitig als Notausgang dient.

Im Rahmen der Besichtigung wurden weder an der Steuerhaustür noch Dachluke Spuren von Undichtigkeiten festgestellt.



Abbildung 6 Steuerhaus Dachluke

In dem Steuerhaus ist eine Klimaanlage installiert, die als Mono-Split-Gerät ausgeführt ist. Diese ist offensichtlich defekt, da sie nach kurzem Betrieb anfängt zu tropfen. Zum Beheizen des Steuerhauses steht nur noch 1 Heizkörper zur Verfügung. Dieser hatte bei der Besichtigung eine Undichtigkeit an den unteren Anschlüssen. Der zweite im Steuerhaus befindliche Heizkörper war bereits demontiert, weil dieser laut Aussage ebenfalls undicht geworden sein soll.



Abbildung 7 defekte Klimaanlage im Steuerhaus



Abbildung 8 Heizkörperanschluss des zweiten defekten Heizkörpers

Der Einmannfahrstand ist aus Holz mit blendfreien dunklen Geräteträgerplatten hergestellt.



Abbildung 9 Einmannfahrstand

Der zugehörige Steuerstuhl ist nicht auf einer Laufschiene installiert und mit Stoff gepolstert. Im Zuge der Besichtigung ist aufgefallen, dass die Polsterung des Steuerstuhls sich in einem sehr schlechten Zustand befunden hat. Über beide klappbaren Armlehnen wurden Socken zum Abdecken der darunter liegenden Risse gezogen. Des Weiteren war die Sitzfläche aufgerissen.



Abbildung 10 Smart Repair mit Socken

Hinter dem Einmannfahrstand befindet sich eine kleine Küche mit einer Abstellmöglichkeiten und viel Stauraum.



Abbildung 11 Kleine Küche mit einer Microwelle einen Wasserkocher und ein kleines Handwaschbecken

Neben dem Einmannfahrstand befindet sich stb.-seitig eine, mit schwarzem Kunstleder bezogene, Sitzecke mit Tisch. Die Polsterung der Sitzfläche ist eingerissen.



Abbildung 12 Zustand Sitzecke neben den Einmannfahrstand

Die Fenster des Steuerhauses sind mit einer Doppelverglasung ausgestattet. Darüber hinaus gibt es an jedem Fenster elektrisch verstellbare Sonnenschutzrolläden.

Bei der Begutachtung ist aufgefallen, dass insgesamt **drei** der verbauten Glasscheiben einen Riss hatten, welcher sich bei zwei der Scheiben durch die gesamte Doppelverglasung zog.



Abbildung 13 Riss in der stb.-seitigen Fensterscheibe (ehemalige Tür), Fenstergriff abgebrochen



Abbildung 14 Riss durch die gesamte Doppelverglasung im stb.-seitigen hinteren Fenster



Abbildung 15 Riss durch die gesamte Doppelverglasung im bb.-seitigen hinteren Fenster

Des Weiteren funktionierte eines der Sonnenschutzrollläden nicht mehr, da hier die elektrische Verkabelung aus der Decke hing.



Abbildung 16 Anschlusskabel des elektrischen Rollladens hängt aus der Decke

Folgende Systeme wurden festgestellt und getestet:

Backbord-Pult Ausstattung:

Funksprechgeräte	1 x STN ATLAS DEBEG 6348 VHF
Diverse Schalter	Bordbeleuchtung, Steuerhaus heben.-senken, Radarmast heben,-senken, Blaue Tafel,
1x ECDIS auf Monitor	Tresco auf Monitor
Diverse Anzeigen	24V Spannung,
Bugstrahlsteuerung	Van Tiem 360°
Maschinentelegraph	



Abbildung 17 bb.-seitiges Pult

Pult-Mittelteil Ausstattung:

Ruderstandsanzeiger

EBF - Kombipilot

Wendeanzeiger

EBF - Kombipilot

Echolot

Radio Zeeland - EURO120

2x GPS-Empfänger

Furuno FA 150, Garmin GPSmap

Fußtaster

Typhon, Wechselsprechanlage

Radar

Radio Holland – RHRS 2005RC TFT

4x 10" Belinea-Monitore

Kameraüberwachung Schiff

AIS-Transponder

Nauticast



Abbildung 18 Pult Mittelteil

Steuerbord-Pult Ausstattung:

Sprechfunkgerät	1x Sailor Compact VHF RT2048
Überwachungsanzeigen	Versorgungsspannung, Stromstärke, Bilge, Kühlwassertemperatur
Bedienhebel	Notruder, Zeitruder
Diverse Schalter	Generator START/STOP, Navigationslichter, Blaue Tafel, Scheibenwischer, Suchscheinwerfer
Autopilot	EBF - Kombipilot
Clinometer	
Wechselsprechanlage	Power-Intercom



Abbildung 19 stb.-Pult

Im Rahmen der Besichtigung wurden die nautische Apparatur des MS „Rosa Renate“ vorgeführt. Zum Zeitpunkt der Besichtigung arbeiteten alle Systeme ohne feststellbaren Fehler bis auf das stb.-seitig installierte Funkgerät. Hier konnte an dem zugehörigen Hörer herausgerissene Kabel festgestellt werden.



Abbildung 20 abgerissenes Kabel am stb.-seitigen Funkhörer

Die Maschinenkontrollleinrichtung konnte im Zuge der Besichtigung nicht getestet werden, da diese Versiegelt war und nicht bedient werden durfte.



Abbildung 21 Maschinentelegraph versiegelt

Maschinenraum

Der Maschinenraum ist hauptsächlich ausgestattet mit der Hauptmaschine und Hilfsaggregaten. Ein Stromgenerator befindet sich auf einem Podest vor der Hauptmaschine, neben dem Notausgang. Des Weiteren sind im Maschinenraum die Stromverteilerkästen installiert, welche die Hauptstromversorgung/-verteilung für das gesamte „MS Rosa Renate“ beinhalten.

Hauptmaschine

Hersteller:	Deutz
Typ:	TBD 604 BV 12
Leistung:	1.280 kW / 1.800 rpm
Leistung gedrosselt:	1.050 kW / 1.600 rpm

Brennstoff:	Gasoil
Einbau:	2018 im Austausch
letzte Überholung:	23.01.2019 laut Rep. Historie



Abbildung 22 Hauptmaschine Deutz Typ: TBD 604 BV 12

1. Generator

Hersteller Motor:	Iveco
Typ:	F4 GE 0405
Brennstoff:	Gasoil
Hersteller Generator:	Mecc alte
Typ:	Eco 32-36

Elektr. Leistung: 40 kVA
Installiert: 15.08.2011 laut SUK-Bericht
Letzte Revision: unbekannt

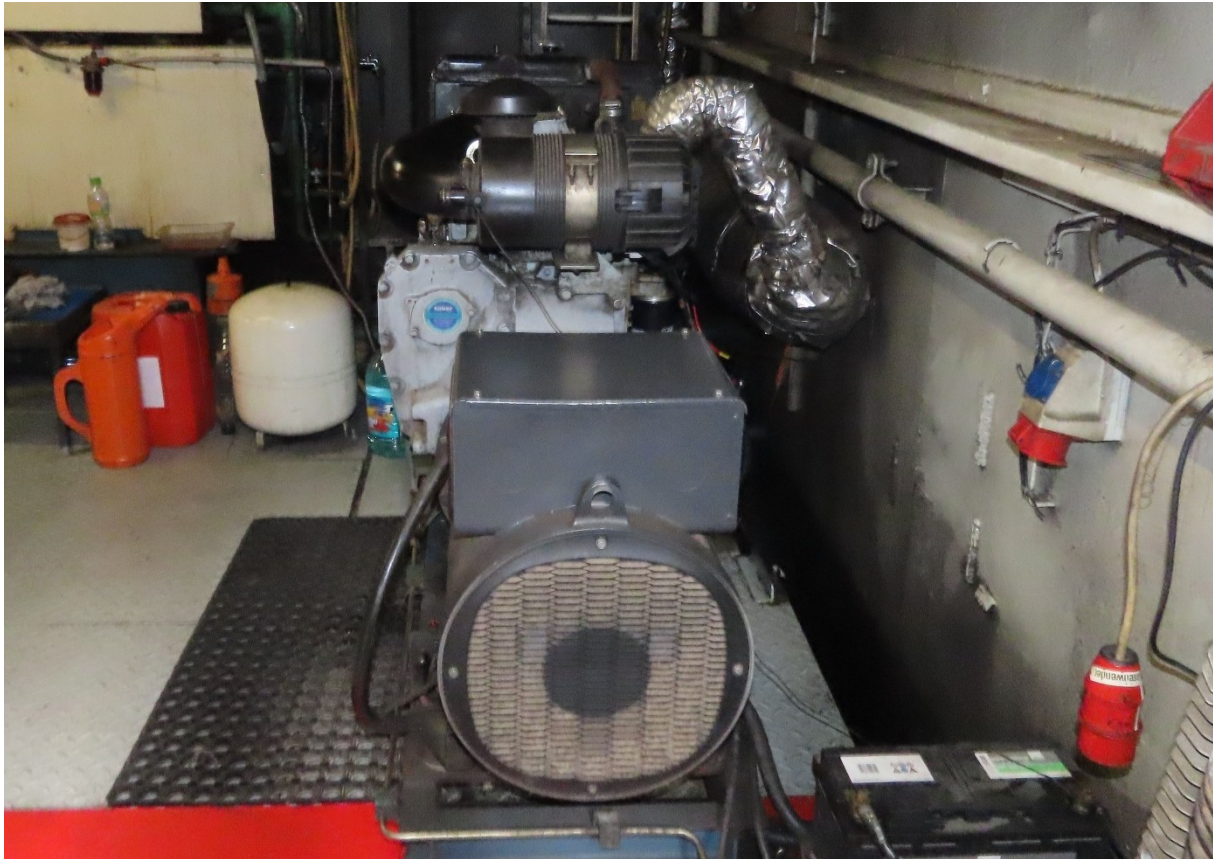


Abbildung 23 Iveco Generator im Hauptmaschinenraum

Ruderntrieb

Hersteller: Bosch
Antriebssysteme: elektro - hydraulisch
1 Hydraulikpumpe: 380 V

1 Hydraulikpumpe: 24 V

Letzte Kontrolle: 23.04.2023 laut Untersuchungsbericht

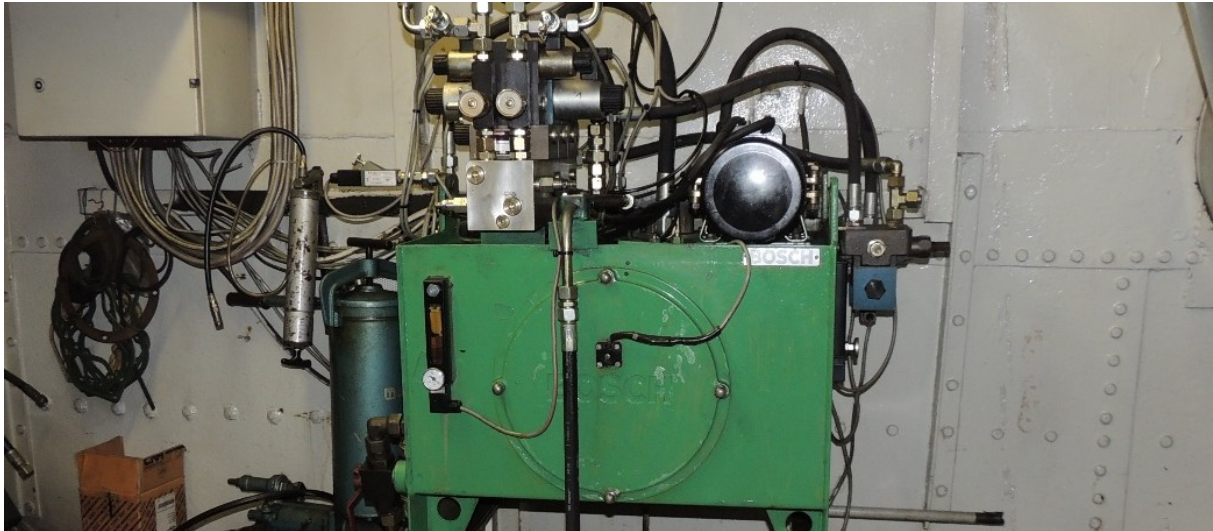


Abbildung 24 Ruderhydraulik

Hydraulikanlage für Steuerhaushub

Antriebssysteme: elektrisch - hydraulisch

1 Hydraulikpumpe: 380 V



Abbildung 25 Steuerhaushydraulik

Installierte Pumpen

Art:	Deckwasch/-Feuerlöschpumpe, Ballastpumpe
Typ:	Rusch R24-65S
Art:	Trinkwasserpumpe
Typ:	Huch ZU 328/22
Antriebssysteme:	elektrisch

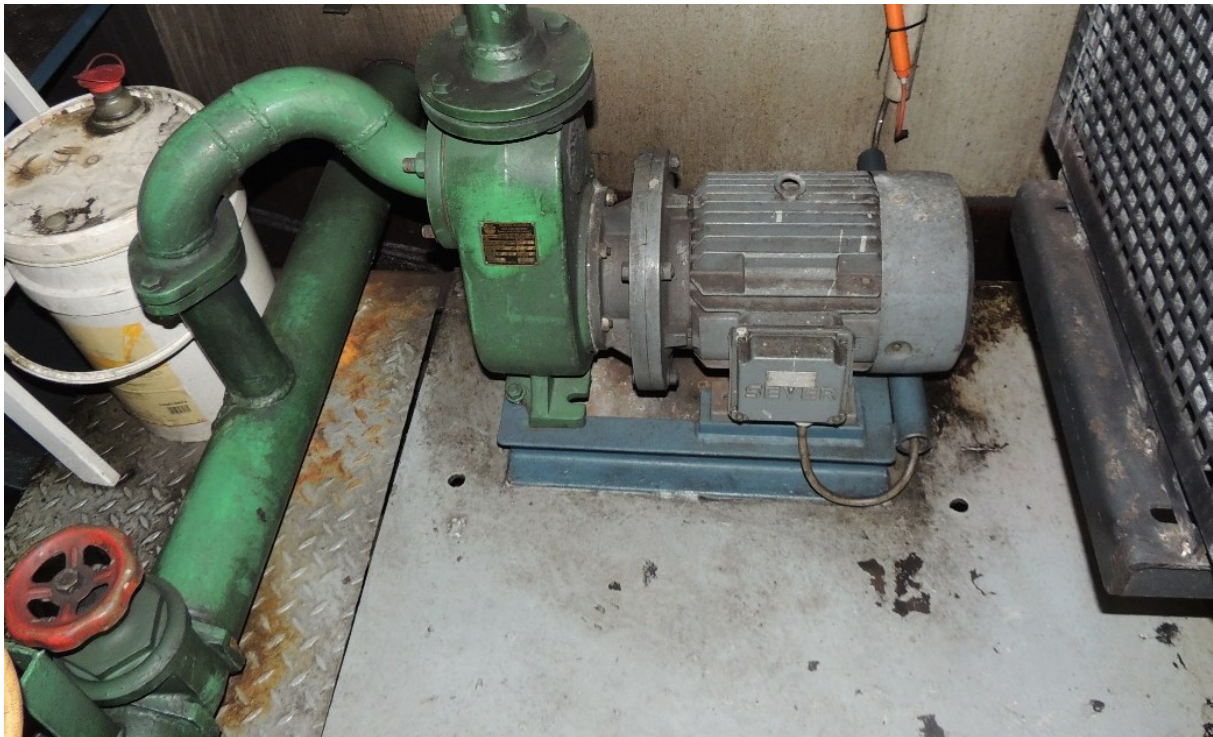


Abbildung 26 Deckwasch/-Feuerlöschpumpe

Im Rahmen der Besichtigung wurde der Maschinenraum überwiegend sauber vorgefunden. Sichtbare Rumpfbelattung und Fundamente zeigten keine Abweichungen. Es wurde kein Verzug oder Einbeulungen an Spanten festgestellt.

Das Propulsionssystem bestehend aus der Deutz-Hauptmaschine und der Welle wurde in seinem Alter entsprechenden, Zustand vorgefunden. Lediglich an der Hauptmaschine konnten

Anzeichen von einer Undichtigkeit im Kühlsystem lokalisiert werden. Da die Hauptmaschine nicht gestartet werden konnte (versiegelt) konnten hier keine weiteren Untersuchungen stattfinden.

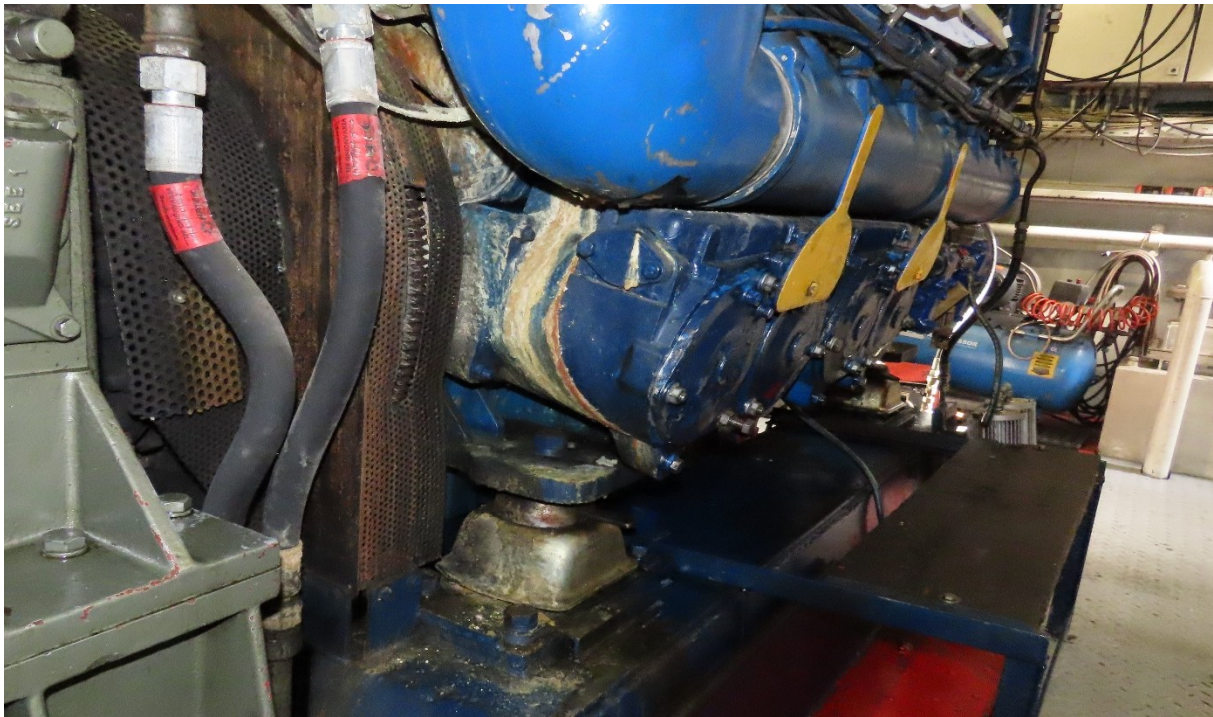


Abbildung 27 öffentliche Leckage am Kühlwasser-System (aktueller Zustand unbekannt)

Des Weiteren befand sich kein Deckel am Stromverteilerkasten der Hauptmaschine. Der Deckel war im gesamten Maschinenraum auch nicht auffindbar.

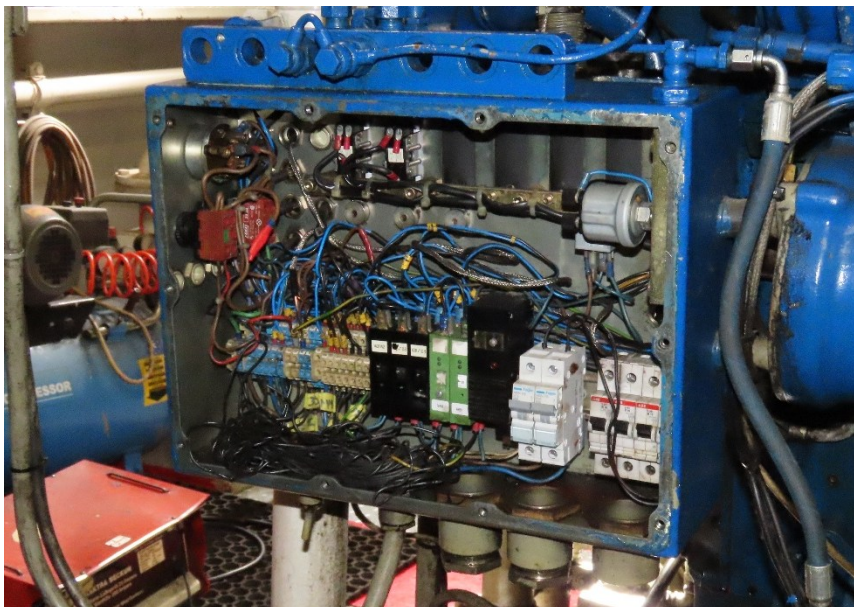


Abbildung 28 fehlender Deckel am Stromverteilerkasten der Hauptmaschine

Das Abgassystem zeigte keine Undichtigkeiten, die Isolierung befand sich in einem neuwertigen Zustand.



Abbildung 29 keine Schadstellen in der Isolierung

Die Elektroverkabelung im Maschinenraum und die Elektrik in den Schaltschränken befindet sich in einem altersgerechten Zustand.



Abbildung 30 Hauptschalttafel

Im Zuge der Besichtigung ist aufgefallen, dass einer der Umformer als Defekt markiert war. Ein weiterer Umformer konnte nicht eingeschaltet werden, da dieser laut Aussage ebenfalls defekt ist.



Abbildung 31 elektrische Umformer, zwei von den drei Umformern defekt.

Um das Bordnetz weiterhin mit Strom versorgen zu können, wurde ein weiterer Umformer auf einem Fundament vor den Akkumulatoren mit Kabelbindern befestigt und provisorisch mit dem Bordnetz verbunden.



Abbildung 32 provisorisch installierter Stromumformer

Achterpiek

Die Achterpiek war leer und trocken. Die Konservierung befand sich in einem alten, aber guten Zustand.



Abbildung 33 Zugangsluke Achterpiek



Abbildung 34 Hydraulikanlage des Autokrans

In der Achterpiek befindet sich neben dem Kettenkasten, die Hydraulikanlage des Autokrans. Diese konnte in unbeschädigtem Zustand vorgefunden werden. Die Hydraulikschläuche und Anschlüsse wiesen keine Beschädigungen auf. Die Funktion konnte jedoch im Zuge der Besichtigung nicht überprüft werden.

Ruderquadrantenraum

Der Ruderquadrantenraum befindet sich auf dem Achterdeck und wird von passend zugeschnittenen Abdeckplatten aus dickem Aluminium-Riffelblech abgedeckt.



Abbildung 35 Abdeckungen des Ruderquadrantenraum



Abbildung 36 Zustand der Rudieranlage

Achterdeck

Das Achterdeck befand sich zum Zeitpunkt der Besichtigung in einem altersgerechten und überwiegend gut konservierten Zustand. Weder Einbeulungen noch untypische Verformungen konnten festgestellt werden.

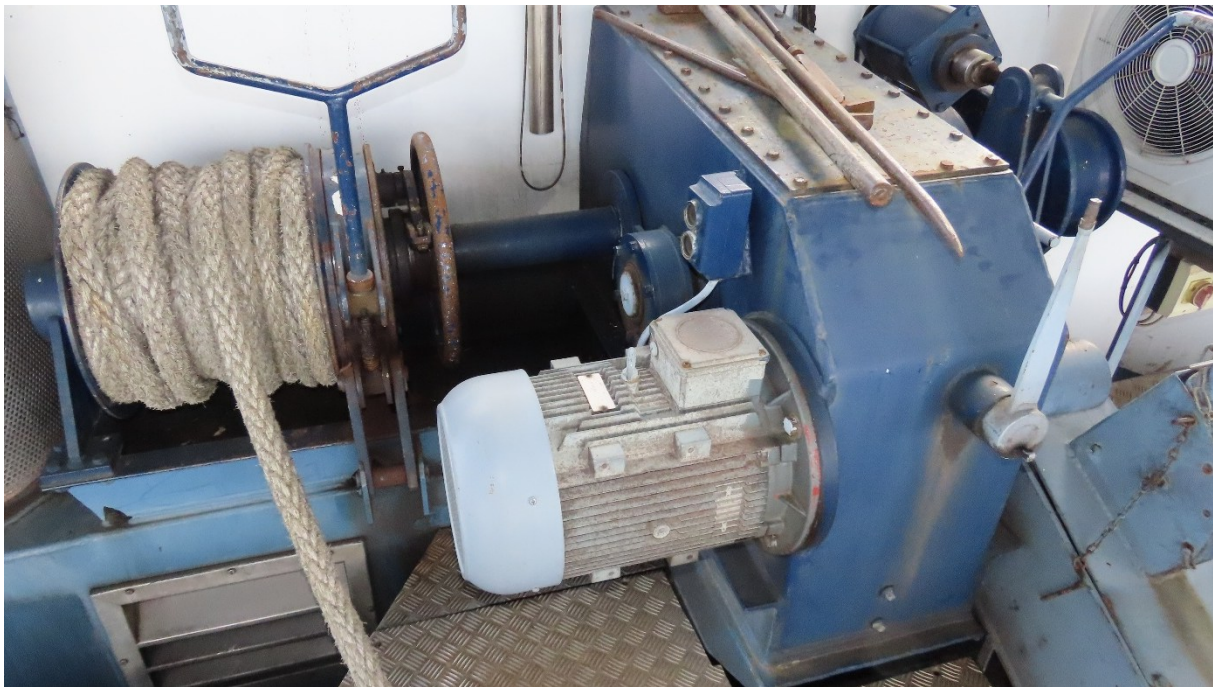


Abbildung 37 Installationen Achterdeck

Der auf dem Achterdeck installierte Hebekran, aus dem Baujahr 2007, konnte in gut konserviertem Zustand vorgefunden werden. Die Traglast beträgt laut Zertifikat 2.000 kg.

Sämtliche Anbauteile wie Kranhaken, Seil, Seiltrommel, Hydraulikzylinder und der elektrische Antriebsmotor wiesen keine offensichtlichen Beschädigungen auf.

Laut vorgelegtem Kranbuch wurde der Kran regelmäßig und vorschriftskonform, das letzte Mal offiziell am 19.07.2021, geprüft.



Abbildung 38 Hebekran Achterdeck



Abbildung 39 Rettungsboot und Bootsdavit

Die elektrische Installation der Winde, Schalter, Lichter und Klimageräte, wurde augenscheinlich ohne Mängel vorgefunden.

Bei der weiteren Begutachtung der elektrischen Einrichtungen auf dem Achterschiff fiel jedoch auf, dass diverse Kabel nicht fachmännisch repariert und verlegt wurden. Mehrere Kabel wurden mit Isolierband geflickt.

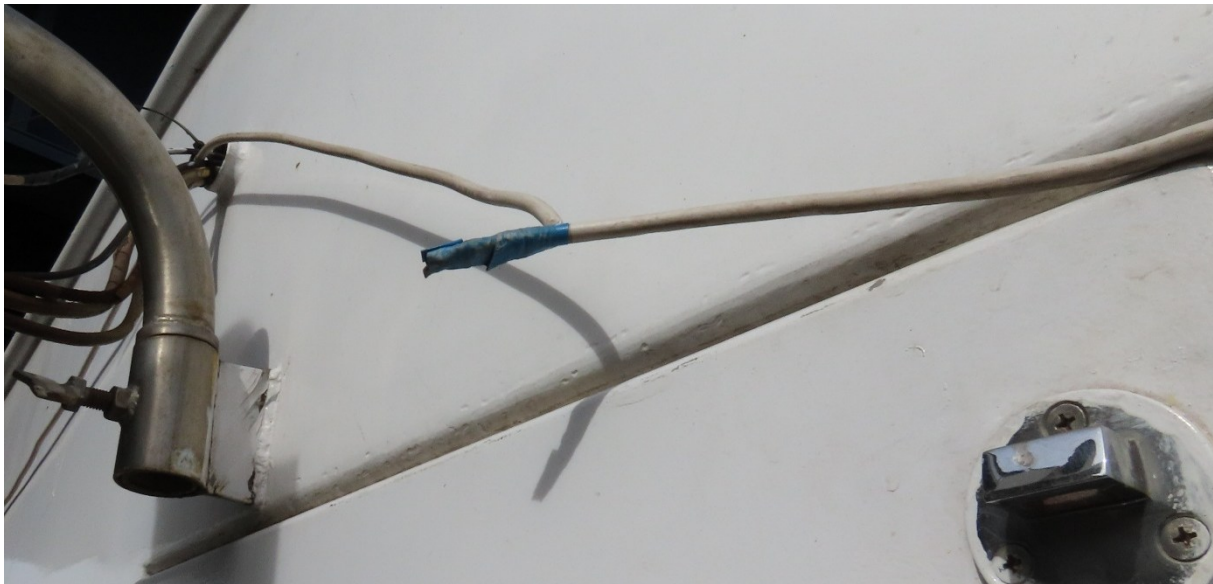


Abbildung 40 Schlecht repariertes Kabel über die Maschinenraumtür



Abbildung 41 geflicktes Kabel an der Stb.-seitigen Suchscheinwerfer



Abbildung 42 Fehlende Überwachungskamera auf der Stb Seite

Mittelschiff, Doppelhülle und Laderaum

Mittelschiff

An Steuerbord und Backbord, neben dem Laderaum, befinden sich die beiden Gangborde, diese sind ausreichend breit und besitzen ein abklappbares Geländer, welches von Achtern bis zum Vorschiff verläuft. Das entspricht den Vorgaben nach ESTRIN 14.02.



Abbildung 43 Zustand Gangbord stb.-seitig

An dem stb.-seitigen Gangbord konnte ca. 3 Meter vor der Vorschiffwohnung eine Verformung festgestellt werden. Hierbei war die Bergplatte ca. 5 cm in Richtung Schiffsmittle eingedrückt und das Gangbord in diesem Bereich stark nach oben gewölbt.



Abbildung 44 stb.-seitiges Gangbord mit Verformung

Eine Durchrostung konnte bei keinem der beiden Gangborde festgestellt werden, darüber hinaus befanden sie sich in einem ausreichend konservierten Zustand. Keiner der beiden Dennebaumwinkel wiesen Verformungen auf.



Abbildung 45 stb.-seitiger Dennebaumwinkel



Abbildung 46 Dennebaumwinkel und Zustand bb.-seitiges Gangboard

Laderaum

Der Laderaum konnte während der Besichtigung nicht geöffnet werden, da der zugehörige Lukenwagen keinen Strom für den Betrieb hatte. Somit konnte der Zustand auch nicht begutachtet werden.

Der Zugang zum Laderaum kann am Vorschiff. -und Achterschott nur über Anstell.- bzw. Einhängelleitern erfolgen. Eine ausreichende Anzahl an Leitern mit vorgeschriebener Länge befand sich an Bord.

Den Vorschriften nach ESTRIN 14.05. wird somit entsprochen.

Der Laderaum kann mittels 37 Aluminium-Luken, des Typs „Friesche Kap“, abgedeckt werden. Zum Bewegen der Luken steht ein elektrisch angetriebener Lukenwagen zur Verfügung. An den Aluminium-Luken konnten keine Beschädigungen lokalisiert werden.



Abbildung 47 Aluminiumluken mit Lukenwagen

Doppelhülle

Der Zustand der Wallgänge konnte bei der Besichtigung nicht beurteilt werden. Die Wallgänge besitzen lediglich kleine Sichtöffnungen, über die eine kleine Tauchpumpe eingebracht werden kann.



Abbildung 48 Öffnung zu den Wallgängen

Bugstrahlraum

Im ehemaligen Vorunter des Schiffes befindet sich der Bugstrahlraum. Dieser kann durch eine ins Vordeck eingelassene Bodenluke, die sich vor der Vorschiffswohnung befindet, begangen werden. Die Einstiegsöffnung besitzt einen rundherum verlaufenden, ca. 5cm hohen, Süllrand und ist mit einem Klappgitter ausgestattet.



Abbildung 49 Notausgang des Bugstrahlraums

Der Bugstrahlraum ist im Wesentlichen mit dem Bugstrahlaggregat, dem Antriebsgenerator für das Bugstrahlaggregat sowie einer Heizung für die Vorschiffswohnung, einem Generator und einem Luftkompressor ausgerüstet.

Des Weiteren wird im Bugstrahlraum diverses Material gestaut.

Bugstrahlaggregat

Hersteller:	van Tiem
Typ:	360° Steuerrost
Baujahr:	2006
Antriebsmotor:	DAF
Typ:	MTH 315 WS
Leistung:	315 kW / 2.300 U/min
Brennstoff:	Gasoil

An dem Bugstrahlmotor konnten Undichtigkeiten, sowie eine fehlende Isolierung an der Abgasführenden Leitung festgestellt werden.



Abbildung 50 austretendes Öl mit darunter angebrachter unisolierter Abgasleitung

An dem Bugstrahlaggregat des Herstellers vanTiem konnten im Bereich des Umlenkgetriebes größere Undichtigkeiten vorgefunden werden. Das hier austretende Getriebeöl verteilte sich bereits bis auf die Bodenbeplattung.



Abbildung 51 Undichtigkeiten am Umlenkgetriebe



Abbildung 52 Getriebeöl bis auf die Bodenbeplattung

Die sichtbare Außenhautbeplattung, Spanten, Stringer, Kniebleche und Schotten innerhalb des Bugstrahlraums waren ohne Mängel oder Verformungen. Die Konservierung war in einem zufriedenstellenden Zustand.

Vordeck

Das Vordeck wurde in einem gut unterhaltenen Zustand vorgefunden. Auf der Decksbeplattung konnten weder Einbeulungen noch Rost lokalisiert werden.

Die Verschanzung hatte nicht nennenswerte Beulen und Verformungen. Die Poller waren im oberen Bereich lackiert und hatten nur geringe Einlaufspuren bzw. Riefen im Arbeitsbereich.



Abbildung 53 Zustand Konservierung Verschanzung und Vorschiff



Abbildung 54 Pollerbank bb.-seitig auf dem Vorschiff

Die beiden Bremsbänder der Ankerwinden, sowie das Bremsband für die Seilwinde hatten eine ausreichende Stärke. Im Zuge der Besichtigung konnte die installierte Ankerwinde nicht getestet werden. Laut Aussage von Herrn Ludorf befindet diese sich jedoch in einem funktionstüchtigen Zustand.



Abbildung 55 Ankerwinde Vorschiff



Abbildung 56 E-Motor des Ankermotors

Der auf dem Roefdach der Vorschiffwohnung installierte Mast ist aus Stahl gefertigt und kann mittels einer Handkurbel in der Höhe verstellt werden.



Abbildung 57 Vorschiffsmast aus Stahl



Abbildung 58 Handkurbel zur Höhenverstellung

An der Roef der Vorschiffswohnung ist auf dem Vorschiff die Außeneinheit der Klimaanlage für die Vorschiffswohnung installiert.



Abbildung 59 Außeneinheit der Klimaanlage

Die elektrische Installation der Winde, der Lichter und anderen Verbraucher wurde ohne sichtbare Mängel vorgefunden. Alle Kabeldurchführungen waren unbeschädigt und gut versiegelt.

Vorpiek

In der Vorpiek befinden sich die beiden Kettenkästen, außerdem werden hier mehr als ausreichend Ersatztaue gelagert.

Der Zugang zur Vorpiek erfolgt durch eine Luke, welche auf dem Boden des Vordecks eingelassen ist. Die Zugangsluke ist mit einem abschließbaren Klappdeckel versehen und hat einen umlaufenden Süll von ca. 5 cm.

Hierbei ist aufgefallen, dass beide Scharniere der Klappluke abgebrochen waren.



Abbildung 60 Zugangsluke Vorpiek mit Klappdeckel und eingesetztem Gitter



Abbildung 61 abgebrochene Scharniere



Abbildung 62 Zustand Konservierung Kettenkästen

Die Konservierung der Vorpiek sowie der Kettenkästen befand sich in einem guten Zustand. Beide Ankerketten hatten augenscheinlich eine ausreichende Länge.

Wohnungen

Achterschiffswohnung

Die auf dem Achterschiff angeordnete Wohnung wurde im Jahre 2007 komplett modernisiert. Die Essküche, die Nasszelle, die drei Schlafkammern und der Wohnbereich des Achterschiffes entsprechen dem heutigen Standard und befinden sich in einem guten Zustand. Der Eingang zur Achterschiffswohnung befindet sich bb.-seitig angeordnet.



Abbildung 63 Eingangsbereich Achterschiffswohnung

Im Eingangsbereich zur linken Seite, in Richtung Bug, befindet sich die modern gestaltete Nasszelle der Achterschiffswohnung. Die Nasszelle verfügt über ein Waschbecken, eine Badewanne mit Whirlpool-Funktion, eine Dusche und ein WC. Des Weiteren befindet sich hier eine Waschmaschine und ein Trockner.



Abbildung 64 Nasszelle Achterschiffswohnung

Der Boden und die Wände der Nasszelle sind gefliest. Die Decke ist mit einem schwer entflammaren Material in hellem Dekor ausgeführt.

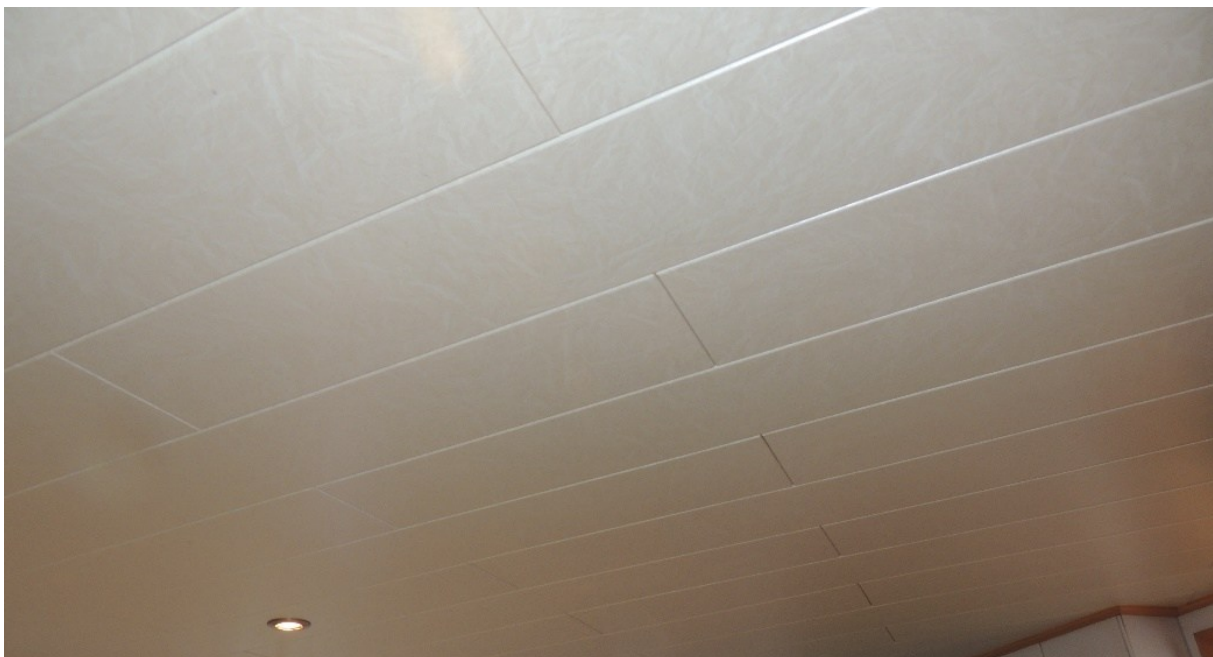


Abbildung 65 helles Dekor an der Decke

In der Essküche steht ein Kühlschrank, ein Gefrierschrank, mehrere Vorratsschränke, ein Ceran Kochfeld, eine Mikrowelle, ein Backofen, eine Spülmaschine und ein Spülbecken zur Verfügung. Des Weiteren gibt es einen Esstisch mit Platz und Stühlen für vier Personen. Lediglich an den Stühlen konnten Abnutzungserscheinungen vorgefunden werden.



Abbildung 66 Küchenzeile mit Esstisch



Abbildung 67 Zustand Sitzmöbel

Der große Wohnbereich der Wohnung ist ausgestattet mit einer Klimaanlage, einem Sideboard, eine Schrankwand in Buche-Dekor und einem Flachbildschirm. In dem Wohnbereich sind Anschlüsse für die am Achterdeck angeschlossene selbstnachführende Satelliten-Schüssel.



Abbildung 68 Übersicht Wohnbereich mit offener Küche, Blickrichtung Achterschiff



Abbildung 69 Wohnbereich; Blickrichtung Vorschiff

Die Verschalung des Wohnbereichs ist mit einem schwer entflammaren Material mit weißem Dekor ausgeführt. Die Möbel sind in einem Buche-Dekor gehalten. Der Boden ist mit Fliesen in Sandsteinoptik gefliest.

In Richtung Bug befindet sich stb.-seitig eine große Schlafkammer und Mittschiffs eine weitere kleine Schlafkammer. Jede dieser Kammern verfügt über eine Klimaanlage.

Die Fenster der einzelnen Räume können geöffnet werden. Die Schlafkammern sind ausgestattet mit einem Bett, einem Kleiderschrank und einem Schreibtisch.



Abbildung 70 Eingang zur großen Schlafkammer

Bei der Besichtigung ist aufgefallen, dass in der großen Schlafkammer die Wandleuchten über dem Bett nicht mehr vorhanden waren.



Abbildung 71 große Schlafkammer stb.-seitig; Wandleuchten fehlen



Abbildung 72 Kleiderschrank in der großen Schlafkammer

Von dem großen Wohnbereich gelangt man Richtung Heck, bb.-seitig, zu einer kleinen Schlafkammer.



Abbildung 73 Lotsenkammer

Zum Zeitpunkt der Besichtigung befand sich diese Kammer in einem stark beanspruchten Zustand. Die Innenverkleidung, Möbel sowie Bodenbeläge wiesen ebenfalls erhebliche Abnutzungserscheinungen auf und waren an einigen Stellen beschädigt.



Abbildung 74 Eingangsbereich Lotsenwohnung



Abbildung 75 Bodenbelag der Lotsenwohnung



Abbildung 76 defekte Klimaanlage in der Lotsenwohnung

Vom Wohnbereich ausgehend, gelangt man durch eine Tür in Richtung Bug, zwischen der Nasszelle und dem großen Schlafzimmer, in eine weitere kleinere Schlafkammer. Die dort installierte Klimaanlage konnte im Zuge der Besichtigung nicht getestet werden. Die Kammer befand sich in einem guten allgemeinen Zustand. Lediglich fehlte auch hier die Wandleuchte über dem Bett.



Abbildung 77 Zustand mittlere Kammer; fehlende Wandleuchte



Abbildung 78 mittlere Schlafkammer mit Klimaanlage und fehlender Wandleuchte

Vorschiffswohnung

Die auf dem Vorschiff über dem Bugstrahlraum angeordnete Wohnung ist aufgeteilt in 4 Kammern. Laut Unterlagen wurde die gesamte Wohneinheit im Jahre 2003 renoviert. Die Zugangstür zur Vorschiffswohnung ist bb.-seitig angebracht.

Da dieser Zugang nur mit einer Halbtür hergestellt ist, befindet sich über dem Zugang eine Schiebeluke aus Metall. An dieser Schiebeluke konnten starke Durchrostungen vorgefunden werden.



Abbildung 79 Einstiegluke der Vorschiffswohnung starker Rostbefall

Innerhalb der Wohnung befindet sich eine Wohn.-Essküche, zwei Schlafräume und eine Nasszelle. Alle Wohn und Schlafräume verfügen über eine Klimaanlage. Die Fenster der einzelnen Räume können geöffnet werden.

Im Eingangsbereich, direkt zur linken Seite in Richtung Bug, befindet sich die Nasszelle. Diese verfügt über ein Waschbecken, eine Dusche und ein WC. Die Wände und der Boden der Nasszelle sind weiß gefliest. Die Decke ist mit weißen Dekor-Holzpaneelen ausgekleidet.

Die Nasszelle der Vorschiffswohnung befindet sich in einem allgemein schlechten Zustand. Die Kachel-Bodenfliesen weisen deutliche Gebrauchsspuren auf, die auf eine starke Abnutzung hinweisen. Besonders in hochfrequentierten Bereichen ist eine deutliche Abnutzung der Oberfläche erkennbar.



Abbildung 80 Nasszelle Vorschiffswohnung

Insgesamt ist die Ausstattung der Nasszelle nicht mehr zeitgemäß.



Abbildung 81 Duschwanne mit Vorhang

Vom Verbindungsflur rechts in Richtung Achterschiff, gelangt man zunächst in den Wohn.- Essbereich. Dieser ist ausgestattet mit einer gepolsterten Sitzecke, einem Tisch und einem Stuhl.



Abbildung 82 wohn.-Essbereich Vorschiffswohnung

In der Einbauküche sind ein Kühlschrank, ein Gefrierschrank, ein Ceran-Kochfeld, ein Backofen, ein Spülbecken und eine Waschmaschine eingelassen. Vorratsschränke, die ausreichenden Stauraum für Vorräte und Küchenaccessoires bieten, stehen ebenfalls zur Verfügung.

Die Verschalung der Wohn.- Essküche ist mit einem schwer entflammaren Material mit Birke Dekor an den Wänden und weißem Dekor an der Decke ausgeführt.

Die Möbel sind in einem Eiche- und Nussbaum Dekor gehalten. Der Boden ist zum Teil gefliest und zum anderen mit OSB-Platten ausgelegt.

Die Wohnung befindet sich in einem insgesamt schlechten Zustand, der sich sowohl auf die bauliche Substanz als auch auf die Einrichtung erstreckt. Die Wände sind stellenweise verschmutzt und zeigen Abnutzungserscheinungen, wie kleine Risse und Verfärbungen. Einige Stellen an den Wänden wirken feucht, was auf eine mögliche unzureichende Belüftung oder frühere Wasserschäden hinweisen könnte.

Die Böden sind teilweise beschädigt, mit sichtbaren Abnutzungserscheinungen in Form von Kratzern, Dellen und verblassten Bereichen, besonders in den stark frequentierten Zonen. In

einigen Bereichen sind die Bodenbeläge lose oder stellenweise abgenutzt, was das allgemeine Erscheinungsbild negativ beeinflusst.

Die Möbel in der Wohnung sind stark abgenutzt zeigen Gebrauchsspuren wie Kratzer und abgegriffene Oberflächen. Die Polsterung der Sitzmöbel sind zum größten Teil abgenutzt. Sämtliche Schränke sind schief und die Türen schließen nicht mehr vollständig. Die Matratzen in den Räumen sind verschmutzt und/oder beschädigt.



Abbildung 83 Küchenzeile in der Vorschiffswohnung, Schranktüren schließen nicht mehr



Abbildung 84 Essecke in abgenutztem Zustand



Abbildung 85 Matratze unter dem Bettzeug eingerissen



Abbildung 86 Innenverschalung gebrochen, Schrank verzogen und schließt nicht mehr



Abbildung 87 Klimatisierung laut Aussage nicht mehr funktionstüchtig

Außenhaut

Die Außenhaut des MS „Rosa Renate“ konnte während der Besichtigung nicht vollständig begutachtet werden, da sich das Schiff im schwimmenden Zustand befand. Die stb.-seitige Bordwand konnte nur von Land aus und vom Gangbord aus begutachtet werden.



Abbildung 88 Stb.-seitige Bordwand in Blickrichtung Vorschiff

An der stb.-seitigen Bergplatte konnte im Bugbereich unmittelbar neben der Vorschiffswohnung eine größere Beule lokalisiert werden. Diese zog sich nach unten über die Bergplatte in die Außenbeplattung hinaus und hatte die Abmessungen von rd. 50 cm Länge und 40 cm Höhe.



Abbildung 89 Starke Deformationen am Vorschiff auf der Stb.-seite

Im weiteren Verlauf konnten weitere Deformationen innerhalb der Bergplatte vorgefunden werden. Direkt unterhalb des Schriftzugs „Rosa Renate“ verliefen in Längsrichtung zwei tiefere Einbeulungen.

Die erste Einbeulung hatte eine Länge von Rund 20 cm und eine Höhe von 3 cm. Die zweite weiter vorne liegende Einbeulung hatte eine Länge von rd. 60 cm und ebenfalls eine Höhe von rd. 3 cm.



Abbildung 90 Deformationen in der Bergplatte am stb.-seitigen Vorschiff



Abbildung 91 Frische Schleifspuren an der Bergplatte der Stb.-seite

Die bb.-seitige Außenhaut konnte lediglich vom Gangbord aus in Augenschein genommen werden. Hierbei konnte keine Auffälligkeiten festgestellt werden.



Abbildung 92 Sicht auf die Bb.-seitige Außenhülle vom Gang Bord aus in Blickrichtung Hinterschiff

Zusammenfassung

Das Fahrzeug MS „Rosa Renate“ wurde an der Spundwand befestigt, schwimmend an der Liegestelle in Mainz-Kostheim besichtigt.

Die Achterschiffwohnung befand sich in einem altersgerechten Zustand mit kleineren Mängeln.

Die Vorschiffwohnung befand sich jedoch in einem schlechten allgemeinen Zustand. Die vorgefundenen Möbel, Betten, Stühle und Sofas waren stark abgenutzt und müssten erneuert werden. Zudem wiesen die Böden erhebliche Abnutzungsspuren auf und befanden sich ebenfalls in einem schlechten Zustand.

Eine ausführliche Auflistung der Revision.- und Instandhaltungsarbeiten an den maschinellen Anlagen lag nicht vor und konnte auch nicht eingesehen werden.

Im Zuge der Besichtigung konnte die Funktion der meisten maschinellen Einrichtungen nicht vorgeführt werden. Ebenso lag kein aktueller Bodenmessplan vor. Des Weiteren konnte der Zustand des Laderaums nicht begutachtet werden.

Die Abmessungen des Fahrzeugs, ermöglichen dem Schiff einen sehr flexiblen Einsatz auf den meisten Wasserstraßen innerhalb Deutschlands, den Niederlanden, Belgien, der Schweiz sowie dem Donau-Stromgebiet.

Der Zustand des Schiffes hat sich seit der letzten Bewertung erheblich verschlechtert.

- Die elektrischen Installationen wurden zum Teil nicht fachmännisch repariert.
- Die Heizungsanlage muss dringend überholt werden.
- Die Klimaanlage muss gewartet bzw. instandgesetzt werden.
- Die Vorschiffswohnung benötigt eine vollständige Renovierung.
- Die maschinellen Einrichtungen müssen dringend gewartet bzw. überholt werden.

Marktwert

Hierunter soll der Wert verstanden werden, den das Fahrzeug aktuell auf dem Markt erzielen kann. Unter Berücksichtigung des Zustands des Schiffes, des möglichen räumlichen Einsatzgebietes, der großen Palette an transportierbaren Produkten, der **aktuellen** Werftpreise für Neubauschiffe gleicher Machart wird der Handelswert des Schiffes auf

EUR 975.000, --

in Worten: Neunhundertfünfundsiebzigtausend EURO

geschätzt.

Erklärung

Diese Werttaxe wurde nach den Erkenntnissen der getroffenen Recherchen nach bestem Wissen und Gewissen erstellt. Die dargestellten Schlussfolgerungen insbesondere zum Handelswert sind als persönliche Meinungsäußerung des Autors zu betrachten, aus der keine Haftung im juristischen Sinne hergeleitet werden kann. Weder der Autor noch die GUSPAF GmbH übernehmen eine Haftung für die Vollständigkeit der ermittelten Risiken, deren Ursachen oder deren finanziellen Beträge.

