

Fährengutachten zeigt Chancen auf

DLZ 27.08.24

BRUNSBÜTTEL

Noch immer ist er da – der Wunsch nach einer richtigen Fährverbindung zwischen Brunsbüttel und Cuxhaven. Ein neues Gutachten zeigt jetzt auf, wie das wirtschaftlich umsetzbar sein könnte.

Von Brian Thode

Bio-Diesel oder grüner Wasserstoff – das könnten die Kraftstoffe sein, denen auf einer Fährlinie Brunsbüttel-Cuxhaven die Zukunft gehört. Das ist das zentrale Ergebnis einer Studie des Beratungsunternehmens Ramboll. Die Studie, die untersucht hat, wie sich wirtschaftlich ein Fährbetrieb zwischen Brunsbüttel und Cuxhaven betreiben lässt, wurde gemeinsam von den Städten Brunsbüttel und Cuxhaven, den Kreisen Dithmarschen und Cuxhaven sowie den jeweiligen Wirtschaftsförderungsagenturen in Auftrag gegeben. Am Montag wurden die Ergebnisse vorgestellt.

Zunächst nahm Ramboll die Ausgangslage unter die Lupe und schaute sich die Fahrtstrecke an. „Wir haben bei der Strecke die Ideallinie betrachtet“, so Thomas Rust von Ramboll. Die Strecke betrage 27,4 Kilometer und müsste demnach im Idealfall mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 15 Knoten befahren werden, um wirtschaftlich betrieben zu werden. Das setze voraus, dass die Maschine maximal 25 Knoten schnell fahren könne. „Das schaffen nur Katamarane auf dieser Strecke“, so Rust. Gleichzeitig sollte ein Schiff nicht länger als 90 Meter sein, da größere Schiffe lotspflichtig seien und auch für höhere Fahrtgeschwindigkeiten Ausnahmegenehmigungen bräuchten.

Mit Blick auf die klimapolitischen Zielsetzungen der Europäischen Union und der Internationalen Maritimen Organisation kämen auf langfristige Sicht nur klimaneutrale Kraftstoffe für die Fährlinie infrage. Auf dieser Basis hat Ramboll unter



Sehen das Gutachten als gute Basis (von links): Martina Hummel-Manzau (Entwicklungsgesellschaft Westholstein), Martin Schmedtje (Stadt Brunsbüttel), Katja Link (Kreis Cuxhaven), Thorben Schütt (Kreis Dithmarschen), Jürgen von Ahnen (Agentur für Wirtschaftsförderung Cuxhaven), Roy Kühnast (Entwicklungsgesellschaft Westholstein). Foto: Thode

Betrachtung verschiedener Faktoren mehrere Kraftstoffe miteinander verglichen. Wichtig sei dabei immer: „Das ist eine Momentaufnahme des Status Quo. Es ist schwierig, einen Markt zu antizipieren, den es noch gar nicht gibt“, so Thomas Rust. Mit Blick auf die Umweltverträglichkeit gegenüber dem konventionellen Kraftstoff Marine Gas Oil – dieser wäre normalerweise erste Wahl für solch eine Distanz – seien alle Wasserstoffoptionen, alle Bio-Methanoptionen sowie E-Methanol in Kombination mit einer Brennstoffzelle denkbar, so Hanna Kurpiers von Ramboll. Ammoniak hingegen werde grundsätzlich ausgeschlossen – der Stoff sei einfach zu toxisch und daher ein zu hohes Risiko auf einer Personenfähre.

Doch mit Blick auf die Preisentwicklung fallen dann wieder einige Kraftstoffe raus. „Kraftstoffe, die auch als Energieträger gehandelt werden, weisen häufig sehr volatile Preise auf“, so Rust. Das beste Beispiel sei hierfür LNG. Diesen Kraftstoff nutzte die Elbferry, die zuletzt die Fährlinie betrieb. Eine Kostenex-

plosion war einer der Faktoren, warum die Fähre scheiterte.

Die jährlichen Gesamtkosten der Fährlinie lägen je nach Kraftstoff zwischen 9,4 und 14,5 Millionen Euro, so das Ergebnis der Studie. Letztendlich sei alles in allem Bio-Diesel die günstigste Kraftstoffvariante. Diese ließe sich also auch mit einem herkömmlichen Bestandsschiff kurzfristig nutzen, doch müsste dann mittelfristig eine Umrüstung auf klimaneutrale Antriebe folgen, die wenig wirtschaftlich sei, so der Tenor der Studie. Besser sei es, auf einen Neubau zu setzen und hier strombasierte Kraftstoffe wie Wasserstoff zu verwenden. Alle Kraftstoffoptionen seien voraussichtlich zukünftig regional verfügbar.

„Das Zeichen, das wir setzen können, ist politische Verlässlichkeit“, sagte Dithmarschens Landrat Thorben Schütt. Die zeige man, indem man in dieser Sache geschlossen auftrete. „Klar ist aber auch: Wir haben nur noch einen Versuch“, sagte Jürgen von Ahnen, Leiter der Cuxhavener Agentur für Wirtschaftsförderung. Logistiker würden langfristig

planen und seien durch die vielen gescheiterten Anläufe inzwischen sehr zurückhaltend.

Letztlich ist bei all diesen Überlegungen immer entscheidend, wie sich die Reederei FRS dazu verhält. Sie hat schließlich den Brunsbütteler Anleger gekauft und somit bei allen zukünftigen Entwicklungen den Daumen drauf. „Aktuell ist ein eigenwirtschaftlicher Betrieb für uns keine Option“, sagt FRS-Geschäftsführer Tim Kunstmann auf Nachfrage. Das sei weiterhin nicht wirtschaftlich. Fördermöglichkeiten seien aktuell ebenfalls keine in Aussicht gestellt worden. Sollte sich an dieser Gesamtsituation etwas ändern, sei man aber immer an Fährbetrieb interessiert. Auch mit externen potenziellen Investoren, die sich die Studie zunutze machen könnten und einen Fährbetrieb etablieren wollten, sei man immer zu Gesprächen bereit, so Kunstmann – solange das Konzept schlüssig sei. Der Fähranleger werde auf jeden Fall weiter in Schuss gehalten. Für den Winter seien Sanierungsarbeiten geplant, so Kunstmann.