

Eine neue Fähre muss her

Die Fähren Bremen-Stedingen (FBS) lassen sich eine neue Fähre mit einem innovativen dieselelektrischen Antrieb bauen. Die Nachtquerungen fährt das Schiff leise mit der Kraft aus den Pufferbatterien. Eingesetzt werden soll der 40 Meter lange und etwa fünf Millionen Euro teure Neubau auf der Verbindung Berne-Farge. 2004 waren dort rund um die Eröffnung des Weser-Tunnels die Beförderungszahlen eingebrochen. Inzwischen macht der Andrang auch von schweren Lkw an dieser Fährstelle aus Sicht der Betreiber den Neubau notwendig.

Wir hatten an der Fährstelle Berne-Farge mit dem Wertunnel im Januar 2004 von jetzt auf gleich 300.000 Fahrzeuge weniger auf der Fähre. Jetzt hat sich die Situation komplett gedreht – auch durch die Einführung der Maut können wir den Verkehr dort kaum noch bedienen“, erläutert Andreas Bettray, Geschäftsführer der Fähren Bremen-Stedingen. Die vor 33 Jahren bei Fassmer in Berne gebaute Fähre „Berne-Farge“ passt mit nur 27 Metern Länge und nur der Hälfte der Tragfähigkeit ihrer großen Schwestern nicht mehr ins Flottenprogramm der FBS. „Zwei 42-Tonner, und das Schiff ist voll. Das hatten wir jetzt regelmäßig. Und dann hat diese starke Beanspruchung eben immer wieder teure Reparaturen nötig gemacht“, so Bettray.

Der Neubau wird von außen dem letzten FBS-Fährschiff-Neubau „Stedingen“ wie ein Zwilling gleichen. Das 2014 bei der SET-Werft in Tangermünde an der Elbe gebaute Schiff kann Fahrzeuge bis zu 60 Tonnen Gesamtgewicht transportieren. Insgesamt soll auch die Tragfähigkeit des neuen Schiffs bei 200 Tonnen liegen. Die Abmessungen belaufen sich auf 40 mal 14 Meter. Es wird damit nur etwas kleiner als die größten Fähren auf der stärksten der drei FBS-Verbindungen, der von Vegesack nach Lemwerder.

Den Unterschied zu den herkömmlichen Motorschiffen der Fährflotte wird man auf dem neuen Schiff erst unter Deck bemerken. Insgesamt vier Dieselmotoren mit jeweils 221 Kilowatt Leistung laden große Batteriebänke auf. Die Antriebsgondeln der Schottelpropeller können elektrisch bewegt werden. Auch die restliche Schiffstechnik wie die Hydraulik der großen Klappen wird elektrisch angesteuert. Durch die Batteriefahrten in der Nacht haben die Konstrukteure dem Geschäftsführer eine Treibstoffreduktion um zehn Prozent versprochen. Kein Pappenstiel angesichts von 385.000 Euro an Treib- und Schmierstoffkosten, die der Einsatz der fünf FBS-Fährschiffe pro Woche verschlingt.

Der Neubau wird zudem nicht nur leise, sondern auch sauber fahren. Bettray: „Wir planen mit einem ganz neuen Verfahren der Abgasnachbehandlung. Allerdings haben diese Innovationen auch ihren Preis: Wir rechnen dadurch jetzt erst einmal mit Mehrkosten von rund 900.000 Euro.“ Dabei hat der studierte Betriebswirt aber auch gleich noch eine gute Nachricht für seinen Aufsichtsrat, in dem Vertreter der Gesellschafter aus Bremen und dem Landkreis Wesermarsch sitzen: Das Bundesverkehrsministerium hat den Förderbescheid für das Schiffsprojekt bereits abgeschickt. Die Unterstützung kommt aus einem Programm, das Innovationen auf den Binnenwasserstraßen begleitet.



Bekommt eine leistungsfähige Zwillingsschwester: Die neue FBS-Fähre wird der 2014 bei der SET-Werft in Tangermünde gebauten „Stedingen“ optisch bis ins Detail gleichen. (Foto: Kölling)

Hohes Verkehrsaufkommen: FBS will innovativen 40-Meter-Neubau zwischen Berne und Farge einsetzen

Noch ein Argument für den Neubau war, dass die Markt-Konditionen für ein neues Schiff momentan so gut sind wie selten zuvor. Andreas Bettray kann das an Hand des regen Interesses an der europaweiten Ausschreibung mit dem Bewerbungsschluss 3. Mai belegen: „Insgesamt 13 Werften haben bei uns das 50-seitige Leistungsverzeichnis abgerufen, und sechs sind bis jetzt noch im Rennen.“ Jetzt soll die endgültige Entscheidung für die Bauwerft fallen. Bettray geht jetzt schon von einem Auftragswert zwischen 4,8 und 5,5 Millionen Euro aus: „Wir werden ein innovatives Schiff zu vernünftigen Konditionen bekommen.“

Was die Verkehrsprognosen der FBS angeht, hätte er den Neubau gerne so schnell wie möglich: „Wir stellen jetzt schon fest, dass uns durch den Bau des Kreisels auf der Berner Seite direkt vor unserer Fährstelle mehr Fahrzeugführer ansteuern. Und mit der Fertigstellung des Teilabschnitts der Bundesstraße 212 von der Huntebrücke bis Berne wird das ganz sicher auch noch mehr Menschen dazu bringen, den schnellen Weg über das Wasser Richtung A 270 bis nach Bremen zu suchen.“ Für den Fährneubau musste Andreas Bettray seine staatlichen Gesellschafter übrigens nicht um Zuschüsse bitten. Die 80 Mitarbeiter erwirtschaften mit der Fährflotte jährlich eine Bilanzsumme von 13,5 Millionen Euro und immer einen kleinen Überschuss, obwohl die FBS ein öffentliches Unternehmen ist. Ihre neuen Schiffe bezahlen die Fährleute selbst. (Volker Kölling)