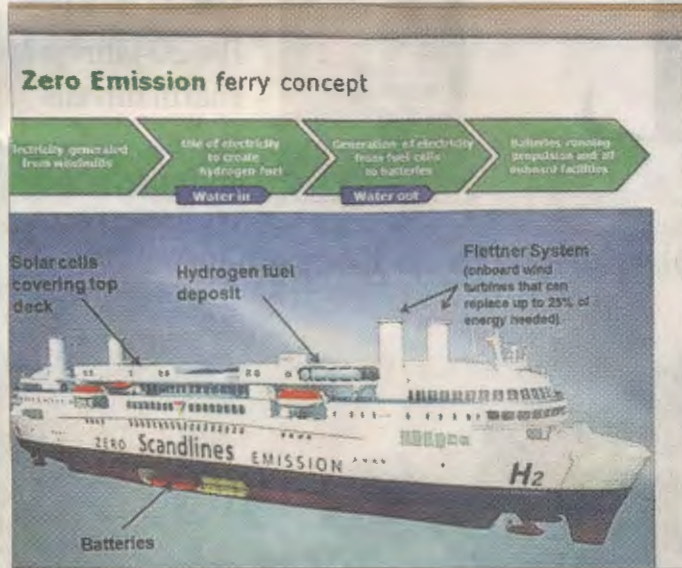


20. 8. 12



Scandlines-Kapitän Johannes Wasmuth stellte an Bord der „Schleswig-Holstein“ das Projekt „Emissionsfreie Fahren“ vor.

Fotos: Karlheinz Gemoll

Reederei will gerüstet sein, wenn der Belt-Tunnel kommt

Scandlines stellt mit dem Projekt „Future Ship“ völlig neue emissionsfreie Fähren mit Wasserstoffantrieb vor. Infoveranstaltung an Bord für 110 geladene Gäste.

Fehmarn – Der Kapitän des Fäherschiffes „Schleswig-Holstein“ zeigte sich kämpferisch. An Bord „seines“ Schiffes stellte Johannes Wasmuth die ehrgeizigen Zukunftspläne der Scandlines-Reederei für die Strecke Puttgarden – Rødby vor. Man beginnt, sich für die Zeit der großen Konkurrenz, der festen Beltquerung (FBQ), zu rüsten. „Die Scandlines-Reederei hat Visionen“, unterstrich Chefkapitän Wasmuth. „Sie wird weiterfahren. Es wird immer einen Markt für die Fähren geben und wir werden immer einen Euro billiger sein als die Mautgebühr für den Tunnel“, versprach Wasmuth. Man sei sich aber auch sicher, dass die FBQ die Linie massiv beeinträchtigen werde.

Emissionsfreie Fähren heißt das Scandlines-Zukunftsprojekt für die Verbindung Puttgarden – Rødby, Wasserstoff statt Diesel. Die Linie will auf alternative, regenerative Energien verbrauchende und so die Umwelt schonende Schiffe setzen und damit im Vergleich zu der FBQ ungeheure Mengen an Kohlendioxid (CO₂) einsparen. Regionale Windparks sollen die Energie für die Produktion des Antriebsstoffes Wasserstoff liefern. Wasmuth: „Erste Planungen gehen von vier Schiffen aus, die die derzeitigen Fähren um das Jahr 2020 ersetzen könnten.“ Man rechne mit rund fünf Jahren Planungs- und Bauzeit, fügte er hinzu. Voraussetzung sei freilich eine positive Entscheidung für den Bau der rund 180 Meter lan-

gen Schiffe, die mit einer Passagierkapazität von 1500 Fahrgästen etwas größer werden sollen als die heutigen. Der 45-Minuten-Takt der An-/Abfahrten soll die feste Größe auf der Linie bleiben, erläuterte Wasmuth. Auch der Germanische Lloyd (Prüfkonzern für maritime Industrieprodukte) habe die Machbarkeit des mit 535 Millionen Euro Gesamtkosten bezifferten und privat finanzierten Projekts „Future Ship“ bereits bestätigt, schloss Wasmuth seinen Vortrag.

Rund 110 Gäste hatten sich auf der „Schleswig-Holstein“ auf Einladung des Betriebsrates der Scandlines und der „Allianz gegen die FBQ“ zu der Infoveranstaltung eingefunden. Darunter waren neben Vertretern aus Politik und Verwal-

●● Die Scandlines-Reederei wird weiterfahren. Es wird immer ein Markt für Fähren bleiben – und wir werden immer einen Euro billiger sein als die Tunnel-Passage.“

Johannes Wasmuth, Chefkapitän

tung auch Gäste aus dem Kieler Landtag sowie Ostholsteins SPD-Bundestagsabgeordnete Bettina Hagedorn als erklärte Gegnerin einer festen Beltquerung.

Niko Paech, Volkswirtschaftler und Gastprofessor der Uni Oldenburg, referierte zum Thema „Ökonomie in Zukunft“. Er räumte gleich zu Beginn mit den Zahlen auf, mit denen die Befürworter der

festen Querung argumentieren. Schlüssel sei der niedrige Ölpreis längst vergangener Zeiten, ein Ölpreis, der mit dem Erreichen der höchsten Rohölförderung auch unter Berücksichtigung des wachsenden Energiebedarfs der Schwellenländer langfristig nicht mehr geringer werden wird, wie er erklärte. Zeit also, sich mit der „Postwachstumsökonomie“ zu beschäftigen. Ziel sei, so Paech, wenigstens Teile des derzeitigen Wachstums zu sichern. „Entschleunigen“ des täglichen, weltweiten Verkehrs, dessen Intensität eben auf billigen Energien basiere und in Zukunft so nicht mehr zu halten sei.

Damit spannte er den Bogen zu seiner Meinung nach völlig überzogenen Bauprojekten, nannte neben der festen Beltquerung auch den neuen Berliner Flughafen oder den umstrittenen Stuttgarter Bahnhof. Unter starkem Beifall sprach sich Paech für die Aufrechterhaltung der Fährlinien aus, die den Verkehrsaufkommen angepasst werden müssten. „In einer Wirtschaft ohne Wachstum werden Infrastrukturen sogar rückgebaut werden müssen“ prognostizierte Paech. Abschließend warnte auch Betriebsratsvorsitzender Bernd Friedrichs vor einem weiteren Arbeitsplatzabbau bei den derzeit 650 Mitarbeitern. „Massiver Abbau von Arbeitsplätzen für nur 30 Minuten Zeitersparnis auf der Strecke zwischen Puttgarden und Rødby?“ fragte er. „Wir kämpfen weiter für einen stabilen Arbeitsplatz in der Region“, schloss Friedrichs.



Aufmerksame Zuhörer waren auch (v. l.) Bernd Friedrichs, Susanne Brelowski (Allianz gegen FBQ), Bettina Hagedorn und Niko Paech.