

## Der Insel-Bote vom 21.12.2012



Noch spüren die WDR-Fähren keinen Gegenwind und steuern den Wyker Hafen konkurrenzlos an. Foto: psz

### „Es wird keine weiche Landung geben“

**Mit einem angemieteten Büro in Wyk zeigt die neue Fährlinie Flagge – WDR-Geschäftsführer Axel Meynköhn schließt eine künftige Kooperation aus föhr/amrum**

„Wir sind dabei, das Projekt zu realisieren und machen unsere Hausaufgaben“, berichtet Arne Sahm, dass die Anfragen an die Hafengebiete auf Zugang gestellt seien. Sahm, Mitarbeiter der Schramm group aus Brunsbüttel, ist Projektleiter der im August gemeinsam mit Becker Marine Systems (Hamburg) gegründeten Reederei „Watten Fährlinien“. Noch im Sommer hatte Dirk Lehmann, Schiffbau-Diplom-Ingenieur und geschäftsführender Gesellschafter des Schiffbauzulieferers Becker Marine Systems, unserer Zeitung gegenüber 2014 als Premierjahr für die neue Fährlinie genannt. Nun sollen erstmals 2015 zwei mit Flüssiggas (LNG) betriebene Fähren im Wattenmeer zwischen Dagebüll, Föhr und Amrum pendeln (wir berichteten).

Auch wenn das Unternehmen bereits ein Büro in Wyk angemietet hat, das ab Januar mit Carola Feld besetzt sein wird, und eine Internet-Präsenz eingerichtet hat ([www.wattenfaehrlinien.de](http://www.wattenfaehrlinien.de)), sieht Axel Meynköhn, Geschäftsführer der Wyker Dampfschiffs-Reederei (WDR), keine dunklen Wolken am Himmel aufziehen, sagt aber einen „knüppelhaften Verdrängungswettbewerb“ voraus. Höchst merkwürdig mutet das Projekt an, so der Reederei-Chef in einem Pressegespräch, angesichts der vorherrschenden Überkapazität. Rund 60 Prozent betrage die im Jahresmittel bei den Autodecks, bei den Salons liege sie ungleich höher. Lediglich beim Frachtverkehr vom Festland in Zeiten der Spitzennachfrage könne es vorkommen, dass nicht jeder Beförderungswunsch umgehend zu erfüllen sei. Eine Situation, die kein massenhaftes Problem darstelle, jedoch für gewisse Unzufriedenheiten Sorge. Gleichwohl stehe die Überkapazität im Raum und es könne kein Angebot in die Föhr-Amrum-Linie eingebracht werden, das sich im Grunde nur auf diese begehrten Zeiten fokussiere.

Anders als die WDR, plane die „Watten Fährlinien“ kein Allround-Konzept. Rückmeldungen aus dem Markt zeigten, so Meynköhn, dass derzeit ausschließlich Gespräche mit Frachtkunden geführt würden, denen das ganze Augenmerk des neuen Unternehmens und die vollständige Versorgung der Fracht suggeriert werde. „Keine Kunst, denn die WDR fährt ja weiter und das ist für mich Rosinenpickerei“, denn man fokussiere sich auf ein bestimmtes Segment.

„Ob man uns nun lieb hat oder nicht, wir leisten eine umfassende Versorgung“, verweist Meynköhn auf die Anbindung an den Schienenverkehr und die – obwohl nicht benötigt – ganzjährige Fahrplankartung. 40 Millionen Euro habe man in die WDR investiert, zwei neue Schiffe gebaut und vor drei Jahren eine neue Busflotte auf beiden Inseln angeschafft. Für eine Million Euro Defizit würden die Halligen versorgt und mit 300 000 Euro Minus der öffentliche Personen-Nahverkehr auf beiden Inseln gewährleistet.

Bereiche, für die sich das neue Unternehmen nicht aus der Verantwortung nehmen wolle, betont Sahm und weist den Vorwurf, Rosinen picken zu wollen, von sich. Vielmehr sehe man sich als Ergänzung, als Wahl einer zweiten Fährlinie, die vorgehalten werden müsse. Klar werde der Kuchen nicht größer, von dem die WDR einen Teil verliere. „Dass jemand, der vom Kuchen etwas abnimmt, auch für einen Teil der Zutaten sorgen muss, ist uns schon klar“, betont Sahm, dass die WDR die Situation aber nicht allein tragen müsse. „Die Kosten für den Nahverkehr und die Hallig-Linien müssen offengelegt und aufgeteilt werden“, hält der Projektleiter daher ein Miteinander für möglich.

Undenkbar für Meynköhn, für den „eine Kooperation in keiner Weise in Frage kommt“. Es gebe Versorgungsdienst- und öffentliche Verkehrsleistungen, die auf Dauer nicht in einem handfesten Wettbewerb zu realisieren seien. Der werde die Preise in Bewegung bringen und anfangs für mehr Abfahrten sorgen. Mit einem für die Kunden vorübergehenden positiven, für die derzeit nachhaltig organisierte Inselversorgung aber eher negativen Effekt, prognostiziert er „keine weiche Landung“ und weiß den Aufsichtsrat hinter sich. Der sei nach ausführlichen Beratungen zu dem einstimmigen Entschluss gekommen, „dass die WDR allein an ihrem Geschäftsmodell festhält“ und etwaige Angebote keine Rolle spielen. „Niemand soll sich die Hoffnung machen, dass sich das Ganze in irgendeiner Weise fügt.“ Vielmehr werde die WDR ihre Position nicht kampflos räumen und habe als solides wirtschaftliches Unternehmen beste Voraussetzungen.

Gerade die ganzjährige und regelmäßige Anbindung der Inseln und Halligen sei nur unter Einhaltung gewisser Regeln möglich, so Meynköhn, denn anders als etwa in Skandinavien sei der Fährverkehr hierzulande nicht konzessioniert. Sich vor diesem Hintergrund auf einzelne Segmente zu stürzen, „wäre wahrscheinlich vor dem Hintergrund einschlägiger Landesgesetze nicht legitim“. Dessen sei sich offensichtlich auch die neue Reederei bewusst, denn das Ursprungskonzept, das nur ein Schiff, das zwischen Dagebüll und Föhr pendeln sollte, vorsah, wurde aufgestockt auf zwei Fähren und den Pendelverkehr zwischen Dagebüll, Föhr und Amrum.

Für die Nutzung des LNG-Antriebs ist die Überprüfung der technischen Voraussetzungen durch eine Klassifikationsgesellschaft und in der Folge die Genehmigung durch die Dienststelle Schiffssicherheit der Berufsgenossenschaft für Transport und Verkehrswirtschaft Voraussetzung. „Gespräche über einige Projekte werden derzeit geführt“, bestätigt Kapitän Siegfried Schreiber (Referat Nautik), deren Realisierung allerdings noch nicht entschieden sei. Vorteil des Antriebs: Einzuhaltende Emissionsgrenzen, die seitens der in London ansässigen IMO (International Maritime Organisation) in der Zukunft vorgeschrieben werden, können problemlos erreicht werden.

Als es galt, die neue Uthlande zu ordern, kam unter anderem auch der LNG-Antrieb auf den Prüfstand und wurde aus wirtschaftlichen und genehmigungstechnischen Gründen verworfen, erinnert der Reederei-Chef, zudem wäre die Bundes- im Gegensatz zur

norwegischen Regierung nicht für Subventionen zu gewinnen gewesen. Die nächste Bezugsmöglichkeit für das Flüssiggas sei überdies in Rotterdam, in Deutschland gebe es keine einzige Bunkerstation. All dies habe keinen Sinn ergeben, so Axel Meynköhn: „Jeder Tankzug müsste aus Rotterdam kommen, damit wir uns hier umweltfreundlich präsentieren können.“

**Peter Schulze**

