

# Pendeldienst ohne Dieselqualm

Die elektrische Moselfähre rentiert sich für Wasserbillig und Oberbillig – finanziell und für die Umwelt

VON VOLKER BINGENHEIMER

**Trotz anfänglicher Pannen ist das erste Jahr der Sankta Maria II, der ersten vollelektrischen Fähre der Welt, ein Erfolg. Die Passagierzahlen sind um zehn Prozent gestiegen.**

Von frühmorgens bis in den Abend sprintet sie über die Mosel und bringt Fußgänger, Autos und Fahrradfahrer innerhalb von zwei Minuten ans andere Ufer: Die Elektrofähre Sankta Maria II, die zwischen Wasserbillig und dem deutschen Oberbillig verkehrt.

Ihre Einweihung vor einem Jahr hatte international für Schlagzeilen gesorgt, immerhin war sie die erste vollelektrische Autofähre der Welt für Binnengewässer. Zwölf Monate später hat sich in den beiden Moselorten die Euphorie zwar gelegt, doch die Fähre verrichtet ihren Dienst zuverlässig und klimaschonend.

Gleich zu Anfang des Fährbetriebs im Dezember 2017 sorgte zwei Mal hintereinander eine Panne an einer Landeklappe für ein technisches K.o. Das Problem ist inzwischen zwar nicht behoben, aber immerhin beherrschbar, sagt Andreas Beiling, Bürgermeister von Oberbillig. Die Klappen, die sich beim Anlegen auf die Rampe senken und anschließend wieder anheben, werden von Stahlseilen bewegt. „Diese sind anscheinend nicht geeignet“, sagt Beiling. So würden sie regelmäßig reißen. Nachdem das Problem mehrmals aufgetreten war, kontrolliert der Schiffsführer nun, ob einzelne Drahtfasern gerissen sind. Wenn ja, werden die abgenutzten Seile ausgetauscht. „Die Fahrgäste bekommen davon nichts mit“, erklärt Beiling. Demnächst baut der Hersteller Ostseestaal die Landeklappen so um, dass sie ohne Stahlseile auskommen.



Vollelektrisch und mit Solarzellen: Als die Sankta Maria II vor einem Jahr eingeweiht wurde, war sie eine Weltneuheit.

(FOTO: VOLKER BINGENHEIMER)

Bei Grenzgängern und den Bürgern der beiden Gemeinden wird die moderne Fähre immer beliebter. Im ersten Betriebsjahr stieg die Zahl der Passagiere um zehn Prozent. Bürgermeister Beiling hat eine Statistik für 2018 erstellt, bei der die letzten zwei Monate auf Schätzungen beruhen. Demnach transportierte die Fähre in ihrem ersten Jahr 75 000 Autos, 20 000 Fahrräder, 3 000 Motorräder und 160 000 Personen (inklusive der Fahrzeuginsassen).

Von der Anschaffung des elektrischen Schiffs profitiert nicht zuletzt die Umwelt. Beiling geht davon aus, dass pro Jahr 14 000 Liter Dieselmotorkraftstoff eingespart werden – angesichts der gestiegenen Fahrgastzahlen fällt die Ersparnis wahrscheinlich höher aus.

Aufgrund leerer Batterien ist die Sankta Maria II übrigens noch nie liegen geblieben. Jede Nacht schließt der Kapitän ein dickes Kabel an und lädt die Batterien mittels Drehstrom mit 63 Ampere innerhalb von fünf Stunden wieder auf. Theoretisch würden sie vollgeladen zwei Tage durchhalten – „aber dann würde es zum Ende hin knapp werden“, meint Beiling.

## Solarzellen liefern Bordstrom

Die Solarkollektoren decken bei maximaler Sonneneinstrahlung rund zehn Prozent des Energiebedarfs. Sie speisen allerdings nicht die Batterien für den 252 Kilowatt starken Schiffsantrieb, sondern den Bordstrom für die technischen Geräte.

Laut dem im Mai für die nächsten 25 Jahre erneuerten Fährvertrag zwischen den zwei Gemeinden ist Oberbillig für den technischen Betrieb zuständig. Kosten und Einnahmen werden jedoch brüderlich geteilt. Und dank der guten Auslastung sprudeln auch die Einnahmen aus dem Ticketverkauf.

Seit dem Kauf der Elektrofähre werden die Jahreserträge voll für die Tilgung des Kredits eingesetzt. „Deshalb müssen wir keine Steuern auf Gewinne mehr zahlen“, sagt Beiling. In früheren Jahren kamen schon mal um die 100 000 Euro Gewinn zusammen – und das obwohl die Fahrpreise äußerst moderat sind: Das Ticket für ein Auto kostet 2,50 Euro, für einen Fußgänger 0,70 Euro.

## Preisgekrönt

Als erste vollelektrische Solarautofähre ist die Sankta Maria II mit dem Europäischen Solarpreis ausgezeichnet worden. Die Jury würdigte damit den Vorstoß, Elektromobilität aufs Wasser zu bringen und damit Menschen und Autos ohne Ausstoß von Kohlendioxid von einem Ufer zum anderen zu transportieren. Der Europäische Solarpreis wird seit 1994 jährlich von der Europäischen Vereinigung für Erneuerbare Energien vergeben. Ausgezeichnet wurde der Hersteller Ostseestaal aus Stralsund, der künftig mehr auf Schiffe mit Elektroantrieb setzt. Die Preisüberreichung fand am 17. November in Bonn statt. vb