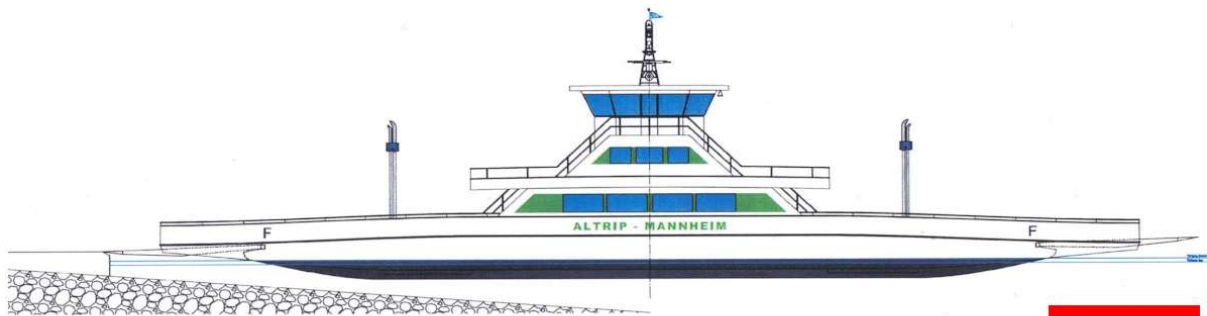


**SPD Altrip informiert: Unsere neue Fähre kann jetzt gebaut werden**

# Die neue Altriper Fähre



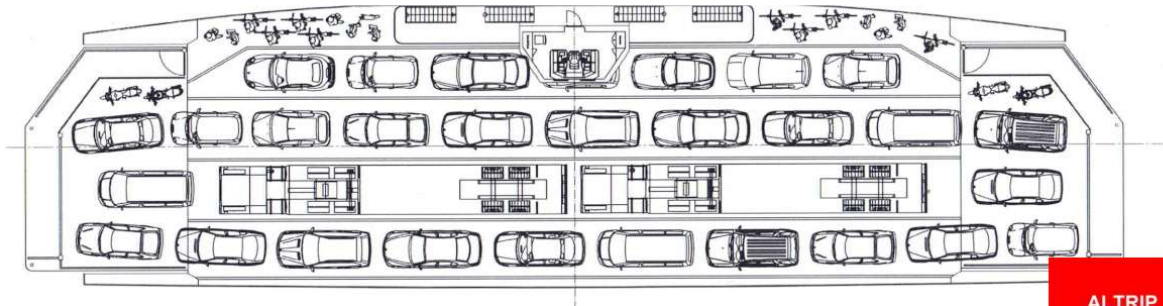
Zeichnung: Lux Werft Mondorf

Unsere Fähre ist als Verkehrsmittel zwischen Altrip und Mannheim nicht wegzudenken. Im Jahr 2019 beförderte sie 685 000 Kraftfahrzeuge, 165 000 Zweiräder und 155 000 Fußgänger. Während der Corona-Pandemie sind die Zahlen zwar um etwa 30% eingebrochen, aber ab 2023 geht es wieder aufwärts. Durch die Vermeidung eines Umwegs über die Rheinbrücken werden jährlich schätzungsweise 1.800 – 2.000 t CO<sub>2</sub> eingespart.

In der letzten Woche wurde bekannt: Nach einer europaweiten Ausschreibung erhielt die Lux Werft in Mondorf bei Bonn den Zuschlag zum Bau einer neuen Fähre. Jetzt müssen noch einige technische Details geklärt werden, dann kann der Bau los gehen. Im Jahr 2025 soll sie einsatzbereit sein. Jürgen Jacob, der Geschäftsführer der Rheinfähre Altrip GmbH kann nach längeren Verhandlungen mit den Schifffahrtsbehörden und zeitaufwendigen Ausschreibungsvorbereitungen endlich grünes Licht geben, das Schiff kann gebaut werden. Das Fährschiff wird mit 54 m länger (bisher 46 m) und auch breiter (14 m, statt bisher 11 m). Sie bekommt eine Fahrbahn mehr, die vorwiegend Zweiradfahrern und Fußgängern vorbehalten bleiben soll. Die Vergrößerung der Fähre war dringend erforderlich, denn sie sollte mit ihrem größeren Volumen auch möglichst flachwassertauglich werden. Sie wird nur einen Tiefgang von rund 75 cm haben (bisher 1,10 m).

Vier Pump-Jet-Antriebe sollen - so geplant - die Voith-Schneider-Propeller ablösen. Das hätte den Vorteil, dass die Antriebe rd. 50 cm weniger ins Wasser hineinragen, was bei Niedrigwasser natürlich ein Vorteil wäre. Die Ingenieure prüfen noch welches Antriebssystem letztendlich eingebaut werden wird.

# Die neue Altriper Fähre von oben



ALTRIP  
SPD

Zeichnung: Lux Werft Mondorf

Angetrieben wird die Fähre durch ein Hybridsystem. Das bedeutet, dass dieselbetriebene Stromgeneratoren den Strom für die Elektromotoren auf den Antrieben erzeugen. Der Strom kann auch gespeichert werden. Wenn die Fähre nicht voll beladen ist, kann das Schiff mit Strom aus Batterien fahren, die Motoren bleiben dann ausgeschaltet. Durch das hybride Antriebssystem spart man aber Gewicht, was den Tiefgang reduziert.

Die Fähre nur mit Strom zu betreiben ist nicht möglich. Das funktioniert nur auf „stehenden“ Gewässern wie bspw. mit einem Ausflugsschiff (Starnberger See). Die Größe unserer Fähre, die starke Strömung im Rheinbogen und die Sicherheitsvorschriften machen das technisch unmöglich. Dagegen spricht unter diesen Umständen der hohe Strombedarf, das große Gewicht der Stromspeicher und die Versorgung mit Ladestrom.

Das Schiff wurde so konstruiert, dass es mit vergleichbar geringerem Aufwand auf Wasserstoffantrieb umgerüstet werden kann. Aber bis zum praktikablen Einsatz von Wasserstoff werden noch Jahre vergehen. Bisher scheitert der Einsatz von Wasserstoff an Produktionskapazitäten, an der Logistik und natürlich an den Sicherheitsvorschriften. Bisher gibt es noch keine verbindlichen Vorgaben für die Verwendung von Wasserstoff bei Binnenfähren. (Bz)



## Die jetzige Altriper Fähre

ALTRIP  
SPD