



WYKER DAMPFSCIFFS-REEDEREI
FÖHR-AMRUM GMBH



Das Ruderblatt

Das gemeinsame Magazin von W.D.R. und *neg* Niebüll GmbH

Dritte Doppelendfähre
Neuer Seenotkreuzer
Jubiläum Seenotretter
Fahrwasserpflege
Schiffsgastronomie



magazin 2016

*Liebe Kunden und Partner von
W.D.R. & neg Niebüll GmbH,*

bereits zum dritten Mal geht unser gemeinsames Kundenmagazin an den Start. Rechtzeitig zu Beginn der Reisezeit 2016 möchten wir Sie einmal mehr über Aktuelles und Interessantes im Verkehr zu den nordfriesischen Inseln und Halligen informieren. Und ebenso wie in den vergangenen Jahren möchten wir Sie auch zu einem Blick hinter die Kulissen einladen. Begleiten Sie uns also in die spannende Welt von W.D.R. & neg Niebüll, und lernen Sie nicht zuletzt einige unserer Partner kennen – so wie etwa die Seenotretter. Urlaub im eigenen Land liegt auch 2016 bei den Deutschen voll im Trend. Einer repräsentativen Umfrage zufolge wollen – Stand Februar – fast ein Viertel der Bundesbürger mit festen Urlaubsplänen ihre Ferien im eigenen Land verbringen. Das hohe Komfortniveau einer relativ kurzen Reise spielt dabei eine wichtige Rolle. Wir haben dies erkannt und arbeiten ständig daran, die Qualität der Anreise nach Föhr, Amrum und zu den Halligen noch weiter zu verbessern. So baut die W.D.R. derzeit ein Qualitätsmanagementsystem auf, das Ende des Jahres zertifiziert werden soll und insbesondere Buchungsprozesse sowie die Abläufe in den Häfen weiter verbessern wird. Zwei ganz wichtige The-



*Axel Meynköhn
Geschäftsführer
W.D.R.*



*Ingo Dewald
Geschäftsführer
neg Niebüll*

men für unsere Kunden, das hören wir immer wieder, sind außerdem Sicherheit und Umweltschutz. Auch hier arbeiten wir laufend an Verbesserungen des ohnehin schon sehr hohen Standards. Ein Beispiel: Ab diesem Frühjahr zeigen wir auf allen Fährn der Föhr-Amrum-Linie jeweils zu Beginn der Reise ein Sicherheits- und ein Umweltvideo – sehen Sie es sich an! Gemeinsam mit allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern unserer beiden Unternehmen heißen wir Sie bei W.D.R. & neg Niebüll herzlich willkommen. Wir wünschen Ihnen eine interessante Lektüre von „Ruderblatt“ & „Schienenstrang“ – und natürlich eine angenehme Reise mit uns!

PS: Viele weitere Informationen zu dem, was wir Ihnen in unserem Kundenmagazin komprimiert berichten, finden Sie online unter www.faehe.de und neg-niebuell.de.

Herausgeber:

Wyker Dampfschiffs-Reederei
Föhr-Amrum GmbH, 25938 Wyk auf Föhr
www.faehe.de
Norddeutsche Eisenbahngesellschaft
Niebüll GmbH, 25899 Niebüll
www.neg-niebuell.de

Redaktion:

Frederik Erdmann, Petra Schweigel,
Henning Nielsen

Fotos: Harald Bickel, Henning Nielsen, DGzRS (S. 7),
Neptun Werft GmbH (S. 3/4), W.D.R.,
Beate Erdmann, Frederik Erdmann,
Alstom Transport Deutschland (neg-Teil S. 2),
Esbjerg Byhistoriske Arkiv (neg-Teil S. 5)

Produktion: Grafikbüro Bickel GbR

Druck: Schipplick & Winkler Printmedien, Lübeck

© 2016 Alle Rechte vorbehalten. Kopie/Nachdruck nur
mit schriftlicher Genehmigung des Herausgebers.

Dritte Doppelendfähre kommt 2018

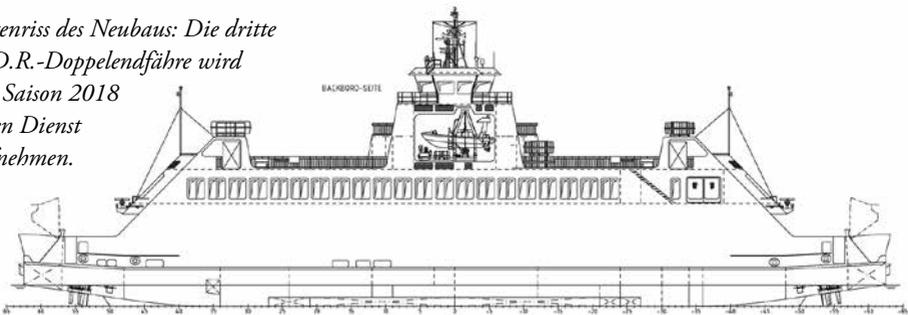
W.D.R. bestellt Neubau für die Föhr-Amrum-Linie

Die Fährlinie von Dagebüll nach Föhr und Amrum bekommt Zuwachs: Rechtzeitig zur Saison 2018 geht hier ein drittes Doppelendfährschiff als Ersatz für die 1992 gebaute M/S „Rungholt“ in Dienst. Den entsprechenden Auftrag erhielt Ende Oktober 2015 die Rostocker Neptun Werft. Profitieren wird von dem Neubau nicht zuletzt die Inselversorgung.

Neptun – ein Unternehmen der Meyer Neptun Gruppe, zu der auch die für ihre Kreuzfahrtschiffsneubauten weltweit bekannte Papenburger Meyer Werft gehört – hatte 2011 bereits das jetzige W.D.R.-Flaggschiff M/S „Schleswig-Holstein“ geliefert. „Die Werft hat auch diesmal wieder ein gutes Angebot vorgelegt und sich damit im harten Wettbewerb gegen andere Werften aus Deutschland und Europa durchgesetzt“, berichtet W.D.R.-Geschäftsführer Axel Meynköhn. Nachdem die W.D.R.-Gesellschafterversammlung bereits im August mit großer Mehrheit grünes Licht für den Neubau

gegeben hatte, unterzeichnete Meynköhn Ende Oktober 2015 gemeinsam mit Neptun-Geschäftsführer Manfred Müller-Fahrenholz in Rostock den Bauvertrag. Die Ablieferung des noch namenlosen Neubaus ist für Februar 2018 vereinbart, nach eigenem Ermessen kann die Werft das neue Schiff auch vorher übergeben. „Auf jeden Fall werden wir das Schiff rechtzeitig vor Beginn des Osterreiseverkehrs 2018 in Fahrt bringen“, betonte Axel Meynköhn. Mit 75,88 m Länge und 16,40 m Breite wird der Neubau die gleichen Abmessungen wie die „Schleswig-Holstein“ haben, auch die Kapazität für maximal 1.200 Personen ist identisch. „Etwas anders geschnitten ist hingegen das Fahrzeugdeck“, erläutert Axel Meynköhn. „Als erstes W.D.R.-Schiff wird der Neubau vier Spuren für Lkw haben. Die W.D.R. entspricht damit zukünftig noch besser der Nachfrage in der Inselversorgung und kann Abfahrten mit hoher Lkw-Frequenz – z.B. frühmorgens ab Dagebüll zu den Inseln – optimal bedienen“. Rund 350 Spurmeter für Pkw

Seitenriss des Neubaus: Die dritte W.D.R.-Doppelendfähre wird zur Saison 2018 ihren Dienst aufnehmen.



und 280 Spurmeter für Lkw sind geplant – im Vergleich zur „Rungholt“ ein Zuwachs von 50% bzw. 80%. Bedingt durch die Erweiterung des Fahrzeugdecks ergeben sich auch einige andere Detailänderungen des Designs – so werden die Toiletten zukünftig nicht mehr auf dem Zwischendeck zwischen Auto- und Salondeck angeordnet sein, sondern in einem vergrößerten



„Geburtsort“ der dritten W.D.R.-Fähre: Hier in Rostock wird sie ab Herbst 2016 entstehen. (Foto Neptun Werft GmbH).

Deckshaus über dem Salondeck. „Vom Salon aus wird es eine Innentreppe zum Toilettentrakt geben, man muss auf dem Weg dorthin also nicht über das Sonnendeck laufen“, erklärt Meynköhn. Sitzplätze wird die neue Fähre genauso viele haben wie „Schleswig-Holstein“ und „Uthlande“ – und das Sonnendeck verteilt sich zukünftig sogar auf zwei Ebenen. Das beliebte, helle und moderne Ambiente der beiden ersten Doppelendfähren wird sich auf dem Neubau natürlich wiederfinden. Catering am Platz, das elektronische Fahrgastinformationssystem sowie große Panoramafenster für den Blick ins Weltnaturerbe Wattenmeer

sind ebenfalls selbstverständlich, genauso wie ein barrierefreies Design – Lift bis zum Toilettentrakt und Sonnendeck inklusive. Die neue W.D.R.-Fähre ist nach den Standards der Normen RAL-UZ 141 (Blauer Engel „Umweltfreundliches Schiffsdesign“) und RAL-UZ 110 (Blauer Engel „Umweltschonender Schiffsbetrieb“) konzipiert worden. „Wir wissen, dass Umweltschutz bei der W.D.R. höchste Priorität genießt und stellen uns daher gern dieser Anforderung unseres Kunden“, sagt dazu Neptun Werft-Geschäftsführer Manfred Müller-Fahrenholz. Im Vorfeld der Auftragsvergabe hatte die W.D.R. intensiv untersucht, welche Antriebsart unter dem Gesichtspunkt der Umweltverträglichkeit und Versorgungssicherheit zukünftig die beste ist. Dabei ließ sich das Unternehmen wissenschaftlich unterstützen. „Im Ergebnis haben wir für unseren Neubau wiederum einen dieselmechanischen Antrieb gewählt, der mit umweltfreundlichem Marinegasöl aus schleswig-holsteinischer Produktion betrieben wird“, beschrieb Axel Meynköhn das Ergebnis dieser Überlegungen. Als Antriebseinheit werden erneut vier Voith-Schneider-Propeller installiert. Für die Neptun-Werft ist der W.D.R.-Auftrag ein großer Erfolg, bemüht sich die Werft doch um eine verstärkte Präsenz im Fährmarkt. Renommiert ist Neptun nicht zuletzt als innovative Werft für Flusskreuzfahrtschiffe: Hochklassige Flusskreuzfahrer wurden in den vergangenen Jahren z.B. an die Reederei Viking River Cruises abgeliefert. Von der Erfahrung profitieren indirekt auch die Kunden der W.D.R.: Insbesondere im Innenausbau wird der Neubau – wie bereits die „Schleswig-Holstein“ jenen hohen Verarbeitungsstandards genügen, die Kreuzfahrtschiffe erfüllen müssen.

Die Flotte wird immer effizienter

2015 hat die W.D.R.-Flotte ihre Effizienz weiter erhöht. 2016 steht die Rezertifizierung nach der Norm ISO 14001 im Mittelpunkt – erstmals soll dann auch der Busbetrieb ins Umweltmanagement einbezogen werden.

Die W.D.R.-Fähren waren 2015 häufiger unterwegs als im Vorjahr und haben rund 0,8% mehr Betriebsstunden absolviert als 2014 – kalenderbedingt: „Ostern lag früh, die Herbstferien waren erst Ende Oktober vorbei und es gab einen längeren Sommerferienkorridor“, erläutert der W.D.R.-Umweltbeauftragte Frederik Erdmann.

Eigentlich hätte das einen Mehrverbrauch an Treibstoff bedeutet, eingetreten ist das Gegenteil: Der Verbrauch an Marinegasöl ist gegenüber 2014 um 1,3 % gesunken, pro Betriebsstunde fiel der Durchschnittsverbrauch sogar um 2 %. „Hier macht sich die Erfahrung bemerkbar, die unsere Besatzungen seit der Einführung des neuen Schiffskonzepts 2010 mit den Voith-Schneider-Antrieben gewonnen haben“, so Erdmann. Auch das Energieeffizienztraining mit der FH Flensburg im vergangenen Frühjahr habe sich ausgezahlt. Als nächster Meilenstein steht 2016 die Rezertifizierung des Umweltmanagements durch die DEKRA Certification GmbH an und eine Umstellung des Managementsystems auf die neue Norm ISO 14001:2015. Außerdem wird der Busbetrieb 2016 in das Umweltmanagementsystem der W.D.R. integriert, um auch hier die Umweltbilanz weiter zu verbessern.

Massnahmen 2015 im Umweltbereich

- ... Notfallübung mit Landfeuerwehrlauten
- ... Energieeffizienztraining mit der FH Flensburg
- ... Zusätzliche Umwelttrainings auf der „Schleswig-Holstein“ für Mannschaft und Offiziere nach einem neuen Konzept
- ... Partner beim Projekt „Plastik vermeiden in Schleswig-Holstein“
- ... Schulungen zum Umweltmanagement an Bord aller Fähren
- ... Internes Umweltaudit an Bord aller Fähren

Planung 2016

- ... Katastrophenschutzübung an Bord
- ... Einführung neuer Notfallkits für Ölunfälle auf den Fähren und in den Häfen
- ... Umstellung Umweltmanagementsystem auf Norm ISO 14001:2015
- ... Busbetrieb auf Föhr und Amrum in das Umweltmanagementsystem integrieren



Energieeffizienztraining in Zusammenarbeit mit der FH Flensburg auf der „Schleswig-Holstein“ am 24.3.2015.

Neuer Seenotkreuzer „Ernst Meier-Hedde“ für Amrum

Wachwechsel auf Amrum: Ende Juni 2015 löste der brandneue Seenotkreuzer „Ernst Meier-Hedde“ seinen Vorgänger „Vormann Leiss“ ab. Der Bau des 27,90 m langen Schiffes wurde von der W.D.R. finanziell unterstützt.

Gebaut wurde der neue Seenotkreuzer bei der Fassmer-Werft im niedersächsischen Berne-Motzen, die Taufe erfolgte im Rahmen des 150-jährigen Gründungsjubiläums der Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger (DGzRS) am 30. Mai 2015. Wenige Wochen später verholte die „Ernst Meier-Hedde“ – benannt ist sie übrigens nach einem früheren Reeder und DGzRS-Vorsitzer – auf ihre neue Station nach Amrum. Zusammen mit anderen Seenotkreuzern der Nachbarstationen sichert sie von hier aus die vielbefah-



Die „Ernst Meier-Hedde“ im Hafen von Wyk.

rene Deutsche Bucht sowie das Wattenmeer vor der nordfriesischen Küste ab. Die Ausstattung des Seenotkreuzers orientiert sich an unterschiedlichen Notfallszenarien auf See, die auch bei extremem Wetter zu bewältigen sind. Ein Beispiel: Brandbekämpfung auf See. Für diese Aufgabe verfügt die „Ernst Meier-Hedde“ unter anderem über eine Feuerlöschpumpe mit einer Leistung von 220 m³/h sowie über einen ferngelenkten Löschmonitor mit 80 Metern Wurfweite. Zur Stammbesatzung des Seenotkreuzers zählen neun Rettungsmänner, von denen jeweils vier „auf Wache“ sind und damit rund um die Uhr an Bord leben und arbeiten. Eine finanzielle Unterstützung erfuhr die DGzRS beim Bau des neuen Amrumer Seenotkreuzers auch von der W.D.R.: Aus Anlass des 130-jährigen W.D.R.-Gründungsjubiläums im März 2015 überwies die W.D.R. 15.000 € für den neuen Kreuzer. Der wird in der DGzRS-Flotte übrigens bald eine Schwester bekommen: Unter dem Namen „Berlin“ befindet sie sich bereits im Bau und soll zum Jahreswechsel 2016/17 einen älteren Seenotkreuzer gleichen Namens in Laboe ablösen.



W.D.R.-Geschäftsführer Axel Meynköhn überreicht DGzRS-Vorsitzer Gerhard Harder symbolisch einen Scheck, mit dem der Bau der „Ernst Meier-Hedde“ unterstützt wurde.

2.100 Einsätze im Jubiläumsjahr

Mehr als 82.000 Menschen haben sie in den vergangenen einhalb Jahrhunderten gerettet: Die Seenotretter der Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger (DGzRS). In der Insel- und Halligwelt sind sie so unverzichtbar wie die Feuerwehr an Land.

Im Bereich der nordfriesischen Inseln und Halligen sind insgesamt vier DGzRS-Einheiten stationiert: Der brandneue 28 m-Seenotkreuzer „Ernst Meier-Hedde“ auf Amrum, die Seenotkreuzer „Eiswette“ auf Nordstrand und „Pidder Lüng“ in List sowie das Seenotrettungsboot „Horst



Heiner Kneten“ in Hörnum. Für die Menschen auf den Inseln und Halligen gehören die Seenotretter zum Alltag – und zwar nicht nur, wenn ein Schiff in Seenot geraten ist: Ihre Seenotkreuzer bringen in dringenden Fällen, wenn die Fährüberfahrt zu lange dauert und ein Hubschrauber entweder nicht zur Verfügung steht oder wetterbedingt nicht fliegen kann, Kranke und Verletzte zur medizinischen Versorgung entweder nach Föhr oder direkt aufs Festland. Die DGzRS finanziert sich ausschließlich über freiwillige Beiträge.

Wer die Arbeit unterstützen will, kann direkt an Bord jeder W.D.R.-Fähre etwas für die Seenotretter tun: Im Salon befindet sich ein sogenanntes „Sammelschiffchen“, das man ganz einfach mit einer Spende für die DGzRS „beladen“ kann!

Die Seenotretter der Station Amrum vor ihrem neuen (noch nicht getauften) Schiff.


youtu.be/cb7ExwXGQUw
 60 Sekunden Seenotretter



Tipps rund um die Fährbuchung

Viele W.D.R.-Kunden kennen sie nur vom Telefon: Die W.D.R.-Vertriebsmitarbeiter. Auf einige Fragen werden sie besonders oft angesprochen – Grund genug für das „Ruderblatt“, an dieser Stelle Hinweise zu diesen Themen zu geben.

Kundennummer

Rechnungskunden – z.B. im Güterverkehr – benötigen bei ihren Buchungen immer ihre feste Kundennummer. Nur so kann die Buchung verarbeitet und die Rechnung korrekt ausgestellt werden. „Wir erleben oft, dass Kunden ihre Kundennummer nicht zur Hand haben und es deshalb zu Fehlbuchungen kommt“, weiß Michaela Zechlin, die bei der W.D.R. das Rechnungswesen verantwortet. Ihr Tipp: Einfach die Nummer auf einen Zettel schreiben und z.B. auf der Schreibtischunterlage oder am PC-Bildschirm anbringen. Dank dieser kleinen „Gedächtnisstütze“ ist die Nummer künftig immer zur Hand.

Zahlung per PayPal oder Kreditkarte

Wählt ein Kunde eine dieser Zahlungsmöglichkeiten, so wird der Rechnungsbetrag immer sofort fällig – was viele Kunden trotz eines entsprechenden Hinweises auf der Buchungsbestätigung offensichtlich nicht erwarten. Beispiel: Eine Familie bucht im Januar ihre Fährfahrt in den Sommerurlaub im Juli – die Kreditkarte bzw. das PayPal-Konto werden dann direkt im Januar belastet, obwohl die Fahrt erst ein halbes Jahr später erfolgt.

Umbuchung bei größerer Fahrzeuglänge

Manchmal kommt es vor, dass sich die Fahrzeuglänge eines Kunden gegenüber der Buchung verändert hat, wenn er im Hafen eintrifft – insbesondere, wenn ungeplant ein Fahrradträger mitgeführt wird. Vor allem im Sommer bei ausgebuchten Schiffen kann dies zu Problemen führen, so dass eine – ggf. telefonische – Umbuchung im Vorfeld auf jeden Fall empfehlenswert ist. Außerdem muss – da die W.D.R.-Fahrpreise nach Länge gestaffelt sind – die Preisdifferenz im Hafen nachgezahlt werden. Eine „automatische“ Mehrbelastung der bei der Buchung genutzten Kreditkarte bzw. des PayPal-Kontos ist leider nicht möglich!

Kundendaten

Name und Adresse eines Reisenden bleiben bei der W.D.R. aus Datenschutzgründen nur drei Jahre nach der letzten Buchung gespeichert. Daran lässt sich – obwohl einige Kunden es sich wünschen – leider nichts ändern. Wer also z.B. nur jedes vierte Jahr mit der W.D.R. fährt, muss sich als Kunde jeweils neu registrieren.



Mitte März 2015: Eine große „Schlickinsel“ behindert die Fahren im Dagebüller Hafen...



... bevor sie Anfang Mai von der „Akke“ beseitigt wurde.

Fahrwasserpflege

... ist in einem tideabhängigen Fahrtgebiet wie jenem der W.D.R. seit jeher eine Daueraufgabe. Im Frühjahr 2015 war es wieder einmal soweit: Die beiden Spezialschiffe „Akke“ und „Anke“ sorgten dafür, dass die W.D.R. weiterhin eine Handbreit Wasser unter dem Kiel behält.

Nicht nur die für ein Tidegewässer üblichen Gezeiten, sondern auch wetterbedingte Strömungen sorgen insbesondere im Dagebüller Hafen, im Fahrwasser vor Dagebüll sowie vor Amrum immer wieder für Schlickbildung. Besonders deutlich war dies während einer anhaltenden Ostwetterlage Mitte März 2015 im Dagebüller Hafen zu beobachten: Eine regelrechte „Schlickinsel“ sorgte dafür, dass der mittlere Anleger 2 kaum noch nutzbar war. Dieses Phänomen ist kein Einzelfall: Ohne regelmäßige Baggerarbeiten – an denen sich die W.D.R. im Übrigen finanziell beteiligt – wäre der tideunabhängige Fahrplan auf der Föhr-Amrum-Linie bald Geschichte. Dafür, dass es soweit nicht kommt, sorgten im vergangenen Jahr „Akke“ und „Anke“ – zwei Spezialschiffe eines niedersächsischen

Unternehmens, das sich auf Baggerarbeiten auf See spezialisiert hat. Während die „Anke“ ein konventioneller Saug-/Hopperbagger ist, wartet die „Akke“ mit einer besonderen Technik auf: Dieses extrem wendige, nur 45 Meter lange Fahrzeug ist kein Bagger, sondern ein „Wasserinjektionsgerät“: Mittels einer speziell Vorrichtung am Heck des Schiffes werden Wasserstrahldüsen bis kurz oberhalb des Meeres- bzw. Hafenbodens herabgelassen. Sie tragen mit geringem Druck eine große Wassermenge in die Gewässersohle ein und verflüssigen so den Schlick. In Dagebüll erledigte die „Akke“ diese Tätigkeit während des Hochwassers. Bei ablaufendem Wasser wurde der verflüssigte Schlick dann mit der Strömung auf ganz natürliche Weise aus dem Hafen herausgezogen. Nach Abschluss der Baggerarbeiten im Mai 2015 hatten die W.D.R.-Fahren auf der gesamten Föhr-Amrum-Linie sowie an allen drei Dagebüller Anlegern wieder die berühmte „Handbreit Wasser unter dem Kiel“.

Lützen Schiffsgastronomie sorgt für „guten Appetit“

Das reichhaltige Speisen- und Getränkeangebot auf den W.D.R.-Fähren ist bei vielen Fahrgästen – insbesondere Urlaubern – beliebt. Was viele aber nicht wissen: Für die Fahrgäste kocht kein W.D.R.-Koch, sondern ein mittelständisches Familienunternehmen.

Marc Lützen steht an der Spitze der Lützen Schiffsgastronomie GmbH & Co. KG, die die Gastronomie auf den W.D.R.-Fähren der Föhr-Amrum-Linie gepachtet hat. „Wir stellen das Gastronomieangebot an Bord selbständig zusammen, betreiben die Schiffsgastronomie und beschäftigen auch die Köche und Stewards an Bord.“ erzählt Lützen. „Eine Bedienung am Platz ist auf einer Fährstrecke mit 50 bis maximal 120 Minuten Fahrtdauer keine Selbstverständlichkeit“, weiß Lützen, der auch andere Kurzstreckenfähren z.B. in Skandinavien kennt, „oftmals gibt es nur einen Verkaufstresen, an dem man sich vorbereitete Speisen holt“. Das, so berichtet der erfahrene Gastronom, spare Personal – sei für ihn jedoch keine Alternative: „Wir wissen, dass gerade unsere auswärtigen Gäste den Service am Platz genießen. Für sie ist das schon ein Stück Urlaub“. In der Speisekarte erwartet die Gäste ein umfangreiches Basisangebot, das Marc Lützen behutsam weiterentwickelt – ohne es substantiell zu verändern: „Es gibt einfach eine Reihe an Speisen und Getränken, die unsere Gäste besonders gern mögen, angefangen von unserer Frühstücksauswahl mit drei un-



Das Team der Lützen Schiffsgastronomie sorgt für das leibliche Wohl der Fahrgäste auf der Föhr-Amrum-Linie.

terschiedlichen Variationen. Ich möchte darüber hinaus aber auch Appetit auf Neues machen. Deshalb gibt es zusätzlich eine Saisonkarte, oftmals auch mit Gerichten aus der Region“. Spezialitäten aus Nordfriesland serviert Marc Lützen seinen Gästen besonders gern. Im vergangenen Jahr gab es in diesem Zusammenhang sogar eine Sonderkarte aus Anlass des 30-jährigen Nationalparkjubiläums. Was viele nicht wissen: Für Gruppen ab 20 Personen gibt es spezielle Gruppenangebote, die auf Vorbestellung serviert werden. Und auch für Sonderveranstaltungen an Bord – wie etwa die jährliche W.D.R.-Gesellschafterversammlung – steht Familie Lützen mit ihrem Team zur Verfügung. „Außergewöhnliche Veranstaltungen sind für uns immer eine tolle Herausforderung“, so Marc Lützen. Bei solchen Gelegenheiten steht dann auch sein Vater noch immer mit Rat und Tat zur Verfügung – die Lützen Schiffsgastronomie ist eben ein Familienbetrieb.



Kuriositäten an Bord

W.D.R.- Antriebsarten



Mobile Siebanlage

Immer wieder befördert die W.D.R. ungewöhnliche Ladung – so, wie hier im Bild eine komplette Siebanlage! Am 5. März 2015 machte sich dieses kuriose Ungetüm eines nordfriesischen Bauunternehmens auf den Weg in Richtung Föhr, um dort bei der Erschließung eines Neubaugebiets eingesetzt zu werden. Was aber tut diese ungewöhnliche Maschine mit Raupenfahrwerk und den vielen Förderbändern? Sie siebt (und sortiert damit) unterschiedliche Körnungen von Erdreich. Auf diese Weise können Steine, Bauschutt und andere Verunreinigungen abgetrennt werden – zurück bleibt saubere Erde oder Sand, der vielfältig wiederverwertet werden kann.



Normalerweise bleiben sie dem Betrachter verborgen: Die Antriebe der W.D.R.-Fähren. Einmal im Jahr bietet sich jedoch ein freier Blick darauf: Dann, wenn die Fähren bei der Husumer Dock und Reparatur GmbH & Co. KG zur Überholung gedockt sind. Unten ist der konventionelle Schraubenantrieb der M/S „Rungholt“ zu sehen, oben der Voith-Schneider-Antrieb der „Schleswig-Holstein“. Sein Prinzip erläutert ein Film, der über den QR-Code rechts zugänglich ist.



Die Wyker Dampfschiffs-Reederei Föhr-Amrum GmbH betreibt auf komplett eigenwirtschaftlicher Basis den Fährverkehr nach Föhr, Amrum, Hooge und Langeneß sowie den ÖPNV auf Föhr und Amrum.

Die W.D.R. im Überblick:

Gründung: 1885
Mitarbeiter: 160
Gesellschafter: 338
Autofähren: 5
Busse: 8

Die W.D.R. befördert pro Jahr...

ca. 1,75 Mio. Fährpassagiere
ca. 300.000 Pkw
ca. 39.000 Lkw und Anhänger
ca. 760.000 Busfahrgäste

neg

der schienenstrang

Das gemeinsame Magazin von **neg** Niebüll GmbH und W.D.R.



Anschlusssicherung
Windkraft und Wasserstoff
Der VT 71 im Porträt
Ausflug nach Esbjerg



magazin 2016

Energiewende auf der Schiene

neg liefert Impulse zur Zukunft des Schienenverkehrs

Titelthema

Die Bahnreise zu den Inseln und Halligen ist bei ihren Kunden populär – doch wie kann die Zukunft der Strecken ins nördliche Schleswig-Holstein aussehen? Darüber diskutieren Experten im Frühjahr 2016 im Rahmen von drei Zukunftsforen.

Dipl.-Ing. (FH) Ingo Dewald, Geschäftsführer der **neg** Niebüll GmbH, macht sich über die Zukunft des Schienenverkehrs im nördlichen Schleswig-Holstein schon länger Gedanken: „Mir geht es sowohl um eine Optimierung des Netzes als auch um die verstärkte Nutzung der hier im Überschuss vorhandenen Windenergie“, berichtet der Bahnexperte. „Vor allem auf der Marschbahn fahren die Züge jeweils an hunderten von Windkraftanlagen vorbei – und verbrennen dabei Diesel. Der Bahnverkehr in Schleswig-Holstein bleibt weit hinter den Möglich-

keiten der Energiewende zurück“. Damit sich dies mittelfristig ändert, hat Ingo Dewald gemeinsam mit der IHK Flensburg und der Deutschen Verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft (DVWG) eine Vortrags- und Diskussionsreihe initiiert. Am 15.2., 10.3. und 14.4.2016 erörtern renommierte Experten zum Beispiel, ob eine Bahnelektrifizierung in dieser Region überhaupt in Frage kommt (und auf dem Hindenburgdamm technisch machbar ist), wie das schleswig-holsteinische Schienennetz optimiert werden könnte – und ob Schienenfahrzeuge mit Brennstoffzellenantrieb eine sinnvolle Alternative sind. Was auf den ersten Blick nach Science Fiction klingt, könnte der schienengebundenen Energiewende im Norden tatsächlich zum Durchbruch verhelfen: Überschüssige Restmengen aus der Windstromerzeugung



schleswig-holstein.dvwg.de



*Eine Brennstoffzellenvariante des LINT 54
(ab 2017 Pilotbetrieb in Niedersachsen)*

wären, so erläuterte bei der Auftaktveranstaltung Prof. Dr.-Ing. Arnd Stephan von der TU Dresden, zur Erzeugung von Wasserstoff geeignet – und der käme dann für den Antrieb von Fahrzeugen mit Brennstoffzellen zum Einsatz. „Der Vorteil einer solchen Variante ist die einfache Umsetzung auf nicht elektrifizierten, schwächer frequentierten Regionalstrecken“, meint Ingo Dewald. „Zwischen Niebüll und Westerland würde Elektrifizierung in jedem Fall Sinn machen. Da für die neue dänische Signaltechnik ERMTS ohnehin neue Fahrzeuge benötigt werden, könnten diese doch gleich für lokalen Wasser-Treibstoff ausgerüstet sein.“. Schon in wenigen Jahren könnte der Einsatz wasserstoffbetriebener Brennstoffzellentriebwagen auf der Strecke von Niebüll nach Tønder und später auch nach Dagebüll Wirklichkeit werden. „Schon im kommenden Jahr sollen zwei Nahverkehrstriebwagen mit Brennstoffzellenantrieb in Niedersachsen in den Pilotbetrieb gehen“, weiß Dewald, „es handelt sich dabei um weiterentwickelte Fahrzeuge des bewährten Typs Alstom LINT 54, die ab dem Fahrplanwechsel 2017/18 bei den Elbe-Weser-Verkehrsbetrieben zum Einsatz kommen werden“. Im vergangenen Winter hatte Ingo Dewald bereits Besuch von Alstom und möchte das Brennstoffzellen-Fahrzeugkonzept nun möglichst schnell auch nach Schleswig-Holstein holen – „bei uns ist die Energiewende schließlich erfunden worden, und wir haben derzeit im wahrsten Sinne des Wortes Windstrom im Überfluss“, so der **neg** Niebüll-Geschäftsführer. Interessierte können die Vorträge der Veranstaltungsreihe „Energiewende auf der Schiene“ unter schleswig-holstein.dvwg.de nachlesen.

Der VT 71

Nach und nach werden sich – beginnend mit dieser Ausgabe – alle **neg Niebüll-Bahnfahrzeuge im „Schienenstrang“ vorstellen. Den Anfang macht der VT 71.**

Seine Geburtsstunde erlebte das über Puffer 46,40 m lange, zweiteilige Fahrzeug 1995 bei der Düsseldorfer Waggonfabrik AG (Duewag). Eine Besonderheit des auf dem Konzept der DB-Triebwagenbaureihe 628/629 basierenden Fahrzeugs ist, dass beide Fahrzeugteile über einen Motor verfügen und mit 2 x 485 kW damit die doppelte Motorleistung haben. Die Spitzengeschwindigkeit beträgt 120 km/h (allerdings nicht zwischen Niebüll und Dagebüll). Der 84 Tonnen schwere VT 71 läuft auf vier Drehgestellen mit insgesamt acht Achsen. Obwohl er 2011 umfassend modernisiert wurde, erinnert der VT 71 mit seinem leicht kantigen Außendesign unverkennbar an den Geschmack der 1980er Jahre. Vielleicht liegt es daran, dass viele Fahrgäste den VT 71 mögen? Die „Achtziger“ sind ja momentan sehr angesagt ...



Denksportaufgabe Anschlusssicherung



Verspätung

Zugverspätungen können die Anreise in den Urlaub gründlich vermässeln. Damit das den Föhr- und Amrum-Urlauber nicht passiert, hat die **neg** Niebüll ein professionelles Verspätungsmanagement und stimmt sich eng mit anderen Verkehrsunternehmen ab.

„Etwa 50 Minuten später“ – es gibt wohl keine Leuchtanzeige, die Bahnfahr Gäste so sehr fürchten wie eine solche. Mancher Inselurlauber kommt dann richtig ins Schwitzen – und fragt sich, ob er sein Urlaubsziel an diesem Tag überhaupt noch erreichen wird. Doch diese Sorge ist fast immer unbegründet, verrät **neg** Niebüll-Mitarbeiter Henning Nielsen: „Gemeinsam mit der W.D.R. bringen wir die Fahrgäste grundsätzlich noch am gleichen Tag nach Föhr oder Amrum – auch bei großen Verspätungen“, verspricht er. Rund ein Dutzend Mal im Jahr setzt die W.D.R. dafür nach Fahrplanende sogar noch ein Sonderschiff ein. „Das Wichtigste ist, dass wir möglichst frühzeitig von Zugverspätungen erfahren“, betont Nielsen. Dafür sorgt die Deutsche Bahn: Ihre Betriebszentrale in Hannover koordiniert und

*Fahrdienstleitung der **neg** in Niebüll: Koordinierung der Anschlussmöglichkeiten bei Verspätungen.*

überwacht den gesamten Bahnverkehr in Norddeutschland. Die zu erwartende Verspätung in Niebüll sowie die Anzahl der Reisenden Richtung Föhr und Amrum meldet die DB-Betriebszentrale an die **neg** Niebüll weiter. „Wir nehmen dann Kontakt mit der W.D.R.-Disposition in Wyk auf und überlegen gemeinsam, wie sich das Problem lösen lässt“, erklärt Henning Nielsen den nächsten Schritt. Und manchmal sind unkonventionelle Lösungen gefragt. „Es kann vorkommen, dass die DB in Abstimmung mit uns ICs außerplanmäßig in Bredstedt oder Langenhorn halten lässt. Von dort aus geht es dann mit Bussen weiter nach Dagebüll, weil die Straßenentfernung relativ kurz ist“. Auch den Fahrgästen verlangt solche Improvisation zuweilen einiges ab. „Leider wissen wir nicht immer, wie viele Fahrgäste für die Inseln ein IC an Bord hat“, gibt Henning Nielsen zu. Dadurch könne es auch in den Anschlusszügen manchmal eng werden. „Wir bilden aber für die Fahrgäste nur ein Glied ihrer Reisekette“, resümiert der **neg**-Fachmann, „deshalb versuchen wir, immer die gesamte Reisekette im Blick zu behalten. Und wir wissen, wie wichtig Informationen sind. Deshalb haben wir 2015 gemeinsam mit der W.D.R. unser neues Fahrgastinformationssystem in Betrieb genommen, über das wir in Echtzeit auch Informationen zu Anschlusszügen geben“.

Ausflug nach Esbjerg mit **neg** Niebüll und Arriva

Esbjerg gilt als pulsierende Hafen- und Energiemetropole Jütlands. Doch unattraktiv ist die dänische Küstenstadt ganz und gar nicht. Im Gegenteil: Bei einem Tagesbesuch gibt es viel zu entdecken.

Esbjerg, mit gut 72.000 Einwohnern die siebtgrößte Stadt Dänemarks, ist mit den Zügen der **neg** Niebüll und ihres dänischen Partners Arriva von Dagebüll über Niebüll und Tønder gut erreichbar. Dort warten einige touristische Attraktionen: Mit dem kleinen Ausflugsschiff „Sønderho“ etwa kann man auf Robbensafari gehen. Wer die beliebten Meeressäuger noch besser kennenlernen möchte, sollte einen Besuch im neuen Robbarium einplanen. Die maritime Historie Esbjergs wird spannend im Fischerei- und Seefahrtsmuseum



Der Hafen von Esbjerg

erzählt, das ebenso wie das Buchdruckmuseum und das Kunstmuseum die kulturelle Landschaft der Küstenstadt bereichert. Ein besonderes Schmankerl ist das größte erhaltene hölzerne Feuerschiff der Welt. Etwas außerhalb Esbjergs lädt schließlich der Blåvand Zoo mit etwa 400 Tieren zu einem Besuch ein. Kunstfreunde sollten auf ihrem Weg zurück in die Innenstadt einen Zwischenstopp an der neun Meter hohen Skulpturengruppe „Der Mensch am Meer“ einlegen, die sich westlich von Esbjerg am Sæddinge Strand befindet.



Echt luxemburgisch – mit nordfriesischen Wurzeln...

Die Norddeutsche Eisenbahngesellschaft Niebüll GmbH ist eine Tochter der luxemburgischen Eisenbahn.

Zu 100% gehören die neg-Anteile der „Société Nationale des Chemins de Fer Luxembourgeois“ (CFL), die wiederum zu über 90% vom luxemburgischen sowie über historisch gewachsene Prozentbeteiligungen vom belgischen und französischen Staat kontrolliert wird.

Zum Luxemburger Engagement in Nordfriesland kam es, als der Vorgängerbetrieb der neg, die NVAG, 2003 zur Disposition stand. Seither ist der Niebüller Betrieb Teil der CFL-Gruppe. Und die zählt mit knapp 4.000 Beschäftigten zu den größten Arbeitgebern im europäischen Schienenverkehr. Für die Frachtverkehrssparte CFL Cargo sind europaweit mehr als 3.900 Güterwaggons unterwegs, im Personenverkehr werden jährlich über 20 Millionen Fahrgäste befördert.

Ein starker Partner also – und von dieser Stärke profitieren über die neg auch die Nordfriesen und ihre Urlaubsgäste.