

Konzept Börte/Dünenfähre ab 2022

Kurzfristig: 2022

Mittelfristig: 2023 – 2026

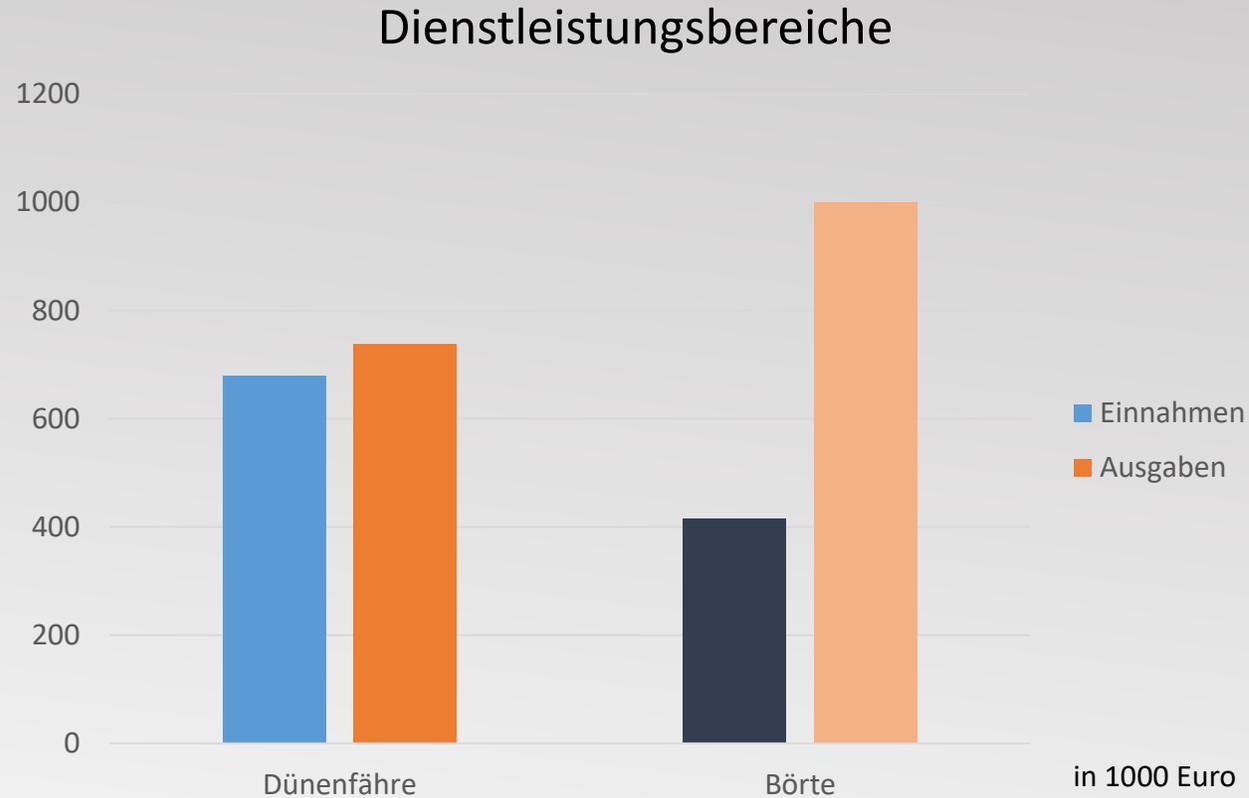
Langfristig: 2026 (200 Jahre Dampferbörte) ff

Anlandungsdienste 2022



Hauptausschuss, 23. Februar 2022
Thorsten Pollmann und Alexander Block

Ausgangslage 2019 (vor Corona)



- Anlandungen in den Gemeindefähren: 95.000 Fahrgäste
- Anlandungen auf der Reede: 62.000 Fahrgäste
- Dünenfahrgäste: 190.000, inklusive ca. 7.000 Gepäckstücke

Tätigkeitsfelder der Börte:

=====

- Dünenfähre
- Shuttleservice
- Inselrundfahrt
- Dünenfährkasse
- sonst. Tätigkeiten
- Dünengepäck
- Fischerei

Dünenfähre

Die Haupttätigkeit bleibt die Aufrechterhaltung des Dünenfährverkehrs zwischen Hauptinsel und Düne.

Was benötigt wird, ist eine Lösung für den Transport von eingeschränkten Fahrgästen mit Rollstühlen, bis die neue Dünenfähre (hoffentlich barrierefrei) zur Verfügung steht. Die Rollstühle wiegen heutzutage so viel, dass noch andere Gäste angesprochen werden müssen, um zu unterstützen. Das geht mehr auf die Gesundheit als der Gepäcktransport und was ist, wenn helfenden Dritten etwas passiert? Dieses Problem wurde z. B. bei der Bewerbung von barrierefreien Bungalows auf der Düne nicht berücksichtigt.

Die Fahrkartenpreise wurden zuletzt mit Wirkung 2020 angepasst.

Die neuen Angebote, 25er (214x) und Familienkarte (151x) erfreuten sich großer Beliebtheit.

Noch keine Berücksichtigung in der Anpassung der Satzung fanden die Preise für die Charter der Dünenfähre.

Bislang 75,00 € (neu = 100,00 €) innerhalb und 150,00 € (neu = 220,00 €) außerhalb der Betriebszeiten.

Bei Kosten je Stunde von	1 Kapitän	59,42 €,
	2 Crew	101,46 €
	und Betr.kosten i. H. v.	12,50 € (gesamt = 173,38 €)

sind die Preise zu niedrig berechnet.

Zudem müsste noch eine Regelung zum mitgeführten und abgestellten bzw. gelieferten Gepäck mit Übergröße/-gewicht (Zelte, Einkäufe/Bollerwagen) beraten werden.

Vor allem, da die Dünenfracht von einem anderen Anbieter befördert wird.

Dieses findet bislang keine Berücksichtigung, müsste aber dem Kunden frühzeitig mitgeteilt werden.

Die Fahrzeiten früh morgens und spät abends drücken das wirtschaftliche Ergebnis nach unten.

Da es sich aber um Dienst am Kunden handelt, sollte dies auch bleiben aber bei der wirtsch. Betrachtung berücksichtigt werden.

Die Dünenfähre fährt z. B. in Absprache mit dem HTS so, dass die Dünengäste auch an den Veranstaltungen auf der Hauptinsel und umgekehrt teilnehmen können. Tlw. wird hier in drei Schichten gefahren. Auch tägl. Überstunden im Winterverkehr, um Dünenarbeitern die Tagesarbeitszeit gewährleisten zu können.

Ergebnis Fähre/Börte 2021: - 350.000 € (einschl. der neuen Dünenfähre ~ 25.000 €)



Shuttleservice (Ausbooten im Hafen)

Nach dem drohenden Wegfall des traditionellen Aus- und Einbooten der Gäste auf der Reede wird dieser Service nun den im Hafen anliegenden Schiffen angeboten.

Nach einer überraschend starken Nachfrage im Projektjahr 2021 soll hier künftig ein weiterer Tagesschwerpunkt gelegt werden. Die Unterstützung der Reedereien wurde im Reedertalk zugesagt.

Bei min. 3 in Frage kommenden Schiffen werden seitens der Börte zunächst 3 Boote für den Service vom Schiff zur Landungsbrücke und weiter zur Düne eingesetzt.

Durch die versetzte Ankunft der Schiffe sollte dies ausreichen, andernfalls kann hier nachgebessert werden. Ein halbherziges Bedienen der Schiffe wird künftig ausgeschlossen. Die Kapazität ist dem jeweiligen Schiff vor dem Verkaufsstart an Bord bekannt zu geben.

- Kapazität ca. 45 Passagiere je Boot
- bei zeitversetzter Anlandung demnach ca. 130 Passagiere je Schiff
- Kartenpreis bislang Erwachsene 6 €, Kinder 3 €. Einnahmen hälftig Reederei und Börte > Nachverhandlung läuft bereits und bessere Vermarktung seitens der Reeder wird gewünscht.

- Einnahmen 2021 (gem. Kartenausgabe) $40.890 \text{ €} : 2 = \sim 20.500 \text{ €}$
geschätzte Einnahmen 2022: $(130 \text{ P} \times 3 \text{ Schiffe} \times 5 \text{ €} \times 90 \text{ Tage}) = 175.500 \text{ €} : 2 = \sim \mathbf{87.800 \text{ €}}$

Kosten:

Personal > 1 Kpt. x 2 Std. x 25,56 € = 51,12 €

1 DM x 2 Std. x 21,61 € = 43,22 €

Betr./Rep.kosten > 12 € x 2 Std. = 24,00 €

118,34 € x 3 Boote x 90 Tg = $\sim \mathbf{32.000 \text{ €}}$

Angebot auch für die Katamarane?

Wunsch der Reeder ist gegeben, vor allem für den Südhafen.

Hier steckt viel Potenzial und es wird versucht, mit dem WSA eine Vereinbarung zu treffen, dass die Gemeinde z. B. einen Ponton anschafft, der zu den entsprechenden Zeiten durch die Börte genutzt werden kann.

Ist in Arbeit!

Auf Nachfrage für die im Binnenhafen liegenden Katamarane wird zurzeit die Nutzung der Notlandstreppe geprüft. Diese Nutzung wird vermutlich nicht möglich sein, würde dann aber wohl eher von Dünengästen genutzt werden. Dieses Angebot macht zudem wenig Sinn:

- würden die auch ohne diesen Service von der Landungsbrücke zur Düne fahren
- weniger Einnahmen durch Provision für Reeder
- lediglich Durchsage der Möglichkeit über die Notlandstreppe Kartenverkauf auf dem Börteboot, dann aber ist der Bedarf an Booten ungewiss

Ebenso zu prüfen ist die Möglichkeit eines Rücktransportes direkt zu den Schiffen.

Der Bedarf und die Nachfrage war im abgelaufenen Jahr hoch.

Dieser Punkt ist im Verkehrskonzept „Gästetransfer zwischen Südhafen und Franz Schensky Platz“ zu betrachten.

Inselrundfahrten mit dem original Börteboot

- Einsatz mit E-Pirat, restl. Boote zur Unterstützung
- bessere Vermarktung/Buchung durch Eigenbetrieb Börte/HTS der Dünenfährrkasse
- mehrere Fahrten am Tag
- 12 Gäste á 20 € (Kinder 15 €)
- im Juni zu den Lummentagen Zusatzfahrten mit höheren Kartenpreisen, mehreren Booten und verlängerten Fahrzeiten in den Abendstunden (Abstimmung hat bereits stattgefunden)



in 2021 ca. 25.000 € Einnahmen

2022 geschätzte Einnahmen ~ 72.000 € (5 Fahrten x 20 € x 12 Gäste x 60 Tage) Inselrundfahrten
~ 6.000 € Lummentage
~ **78.000 €**

Kosten:

Personal	> 1 Kpt. x 1 Std. x 25,56 € = 25,56 €
	1 DM x 1 Std. x 21,61 € = 21,61 €
Betr./Rep.kosten	> 12,50 € x 1 Std. = <u>12,50 €</u> = 59,67 €

59,67 € x 5 Fahrten x 60 Tage = ~ **18.000 € Inselrundfahrten**
~ **2.500 € Lummentage**

Dünenfährrkasse

Die Vertragsauflösung seitens des bisherigen Betreibers eröffnet der Börte neue Möglichkeiten.

Die Betreuung erfolgt durch die Tourismusinformation des HTS (Entzerrung im Atoll).

Zusätzlicher Personalbedarf wird durch einen Mitarbeiter der Börte gem. Stellenplan (Saisonstelle) ausgeliehen. Die Stelle wird bei Bedarf in Absprache ausgeschrieben.

- Weitere Einnahmequellen wären der Verkauf von Merchandisingartikeln, auch mit Bezug zur Börte/Dünenfähre.
- Angebot zur Gepäckaufbewahrung. Der Bedarf bei Gästen am Tag der Abreise ist vorhanden.
- Ein zusätzlicher Informationsstandort für die Gäste.

Die möglichen Einnahmen können zu diesem Zeitpunkt noch nicht kalkuliert werden. Aber

Einsparung: ~ 25.000 € Zuschuss an bisherigen Betreiber



sonstige Tätigkeiten

- Eventfahrten
 - Hochzeitsfahrten
 - Angelfahrten
 - Lukke Nons (z. B. mit Knotenkunde)
 - ornithologische Rundfahrten (mit und ohne Guide)
 - Einholen von Körben/Netzen zum Kennenlernen
 - kulinarische Ausfahrten (in Zusammenarbeit mit Gastronomen)

z. B. jeden Tag ein anderes Angebot, wochenweise wechselnd
 - Traditionsausbooten
 - ausgewählte Termine im Jahr (12.07., 10.08.)
 - Traditionsschiffe
 - Ein Passagierschiff weiterhin auf Reede zu bestimmten Tagen
 - Kreuzfahrerdienste (Shuttleservice, Inselrund-/Eventfahrten, Extraboote zur Düne, ISPS)
 - Arbeitsdienste
 - Reinigungsdienste Strand und Häfen (land- und wasserseitig)
 - Sandspüldienste
- (Ersparnisse durch eingesparte Drittvergabe errechnen)



Angelfahrten



Hummeraussetzen mit der AWI



Luftballonfahrt

Auftrag	Personal		Zeitstrahl																
	Kapitän	Mannschaft	06:30 - 07:30	07:30 - 08:30	08:30 - 09:30	09:30 - 10:30	10:30 - 11:30	11:30 - 12:30	12:30 - 13:30	13:30 - 14:30	14:30 - 15:30	15:30 - 16:30	16:30 - 17:30	17:30 - 18:30	18:30 - 19:30	19:30 - 20:30	20:30 - 21:30	21:30 - 22:30	
Dünenfähre	1	2																	
Zutörner	1	1			09:15											19:00			
Inselrundfahrt	1	1			09:45									17:45					
Shuttleservice	3	3									15:00	16:00							
Gepäcktransport	1	1				10:00 - 10:30				14:00 - 14:30									
Dünenfährkasse		1		07:45										17:15					
Gesamteinsatz			1 / 2	1 / 3	3 / 5	3 / 5 4 / 6	3 / 5	6 / 8	6 / 8	3 / 5 4 / 6	3 / 5 4 / 6	3 / 5 4 / 6	3 / 5	3 / 4	2 / 3	2 / 3	1 / 2	1 / 2	
Personal	Kapitän	6	noch zu besetzen 2																
	Mannschaft	6																	
	Saison fest	3	noch zu besetzen 4																
Gesamt	Kapitän	8																	
	Mannschaft	6																	
	Saison fest	7																	
		8 / 13																	

Dünengepäck



Die bisherige Vorgehensweise ist gesundheitsschädlich und nicht mehr zeitgemäß.

Die Anzahl der Gepäckstücke betrug 2021 6.951 Stück, stetig die letzten Jahre steigend.

Preisanpassung je Gepäckstück und Gewichtsbeschränkung.

Variante A: selber machen

Anschaffungskosten für 1 Kran und Equipment: ca. 125.000 € + Multifunktionsschiff für alle weiteren Tätigkeiten

Variante B: wie gehabt

Einzelnes Verladen der Gepäckstücke durch Körbe ersetzen. Kranarbeiten in allen Häfen durch den Gewerbetreibenden.

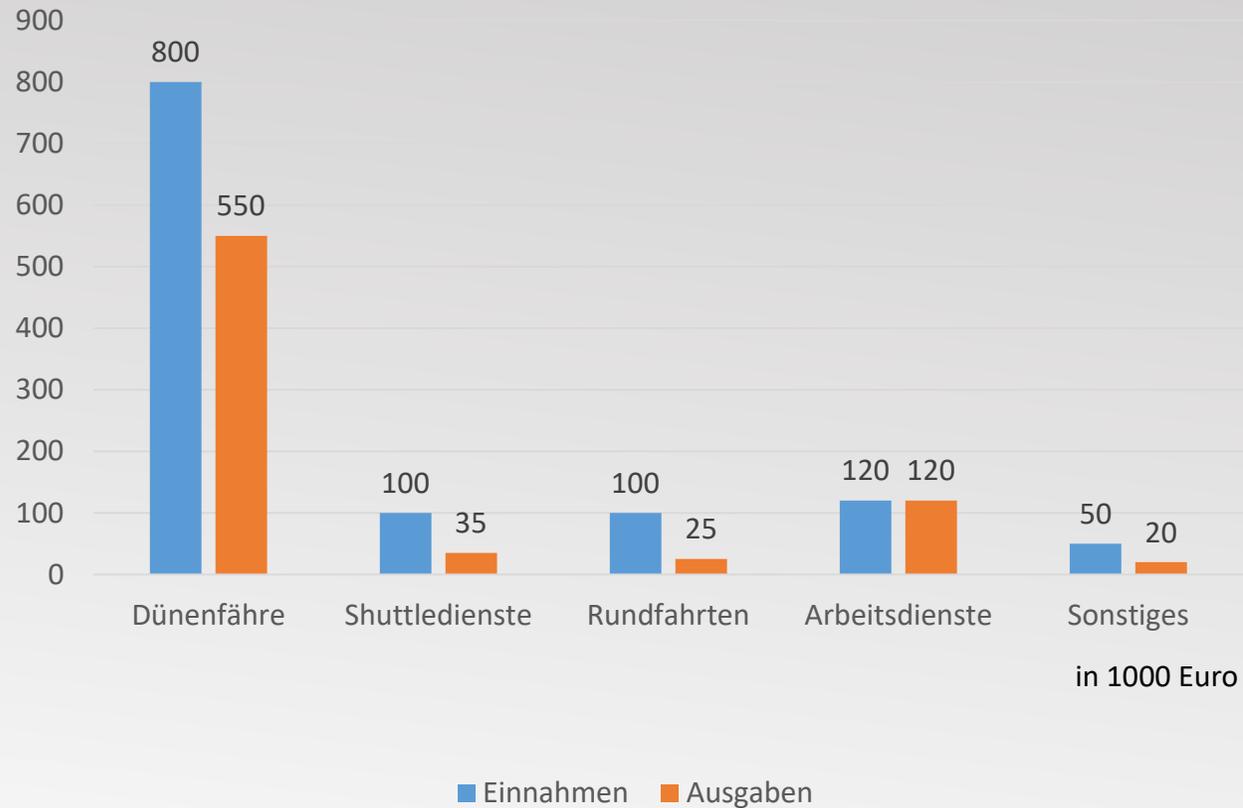
Kosten: Dienste des Gewerbetreibenden 9.000 – 12.000 €/Monat x 6 Monate = ca. 54.000 – 72.000 € pro Saison.

Variante C: gesamten Gepäck- und Frachtdienst zwischen der Hauptinsel und der Düne übernimmt der gewerbetreibende Anbieter

- Dünenfähre nur noch Handgepäck.
- Pauschale Abrechnung bei Gepäckbeförderung durch Dünenfähre in Ausnahmefällen und Absprache.
- Satzungsänderung (Handgepäck, Gebührenerhebung für Gepäckstücke um den Gewerbetreibenden zu stützen).

Von der Gemeinde wird aus mehreren Gründen Variante C favorisiert.

Geschäftsfelder ab 2022



Bis 2026 soll das Ergebnis Richtung „schwarze Null“ gehen!

geschätzte Jahresergebnisse ab 2022

	Einnahmen	Ausgaben	Gesamt
• Dünenfähre/Börte		1.100.000 €	-1.100.000 € (2021)
• Dünenfähre/Börte	850.000 €		850.000 €
• Shuttleservice	88.000 €	(32.000 €)	88.000 €
• Inselrundfahrten	78.000 €	(20.000 €)	78.000 €
• Dünenfährkasse	5.000 €		5.000 €
• sonst. Tätigkeiten	abhängig von den Beschlüssen		50.000 €
• Dünengepäck	abhängig von den Beschlüssen		95.000 €

Kostenpunkte 2020/2021

- > hohe Wartungs-/Reparaturkosten alte Dünenfähre und Kosten für neue Fähre
- > Kosten für das LB Gebäude
- > Umbau der Boote mit Treppen und Geländer
- > höhere Personalkosten bei der Fähre durch Corona

Eine abschließende Beurteilung des Konzeptes über die Zukunft der Börte darf nicht aus rein wirtschaftlicher Sicht betrachtet bzw. bewertet werden. Argumente wie

- **Tradition der Börte**, die einen großen und weitreichenden Werbefaktor für die Insel und den Tourismus darstellt und einen hohen Identifikationsgrad bei den Helgoländern und den Gästen genießt. (Hier laufen zurzeit Gespräche, auch mit dem HTS, dieses Zugpferd für Helgoland noch effektiver zu nutzen.)
- **Dienstleistungsservice**, der nicht kostenneutral angeboten werden kann. Z. B. Frühfähren, damit die Arbeiter rechtzeitig zu ihrem Arbeitsplatz kommen und Dünengäste zu ihren Frühstücksbrötchen. Abendfähren, tlw. für wenige Fahrgäste aufrechtgehalten, damit diese ihre Urlaube uneingeschränkt verbringen können. Aufrechterhaltung der Fährverbindung in den fahrgastarmen Monaten für den Gast, Arbeiter (Flughafen und HTS) und Helgoländer als Naherholungsgebiet.
- **Soziale Komponente**, hinter jedem gemeindlichen Mitarbeiter stehen Menschen, tlw. mit Familien und Angehörigen. In den letzten Jahren wurde unter den Mitarbeitern der Börte permanent die Angst vor der Zukunft geschürt. Kapitäne wurden angesprochen, sich schon mal rechtzeitig neue Arbeit zu suchen, ständig kursieren Gerüchte über Privatisierung, die Börte wurde häufig mit teils heftiger Kritik überzogen, welche sich zumeist im Nachhinein als falsch herausstellte. In den letzten Jahren gab es mehrere Stellenkürzungen bei der Börte (Handwerkerpool) sowie Diskussionen über weitere Personaleinsparungen zugunsten anderer Fachämter und Sperrvermerke. Eine zumindest mittelfristige Sicherheit wäre wünschenswert.
- **Einsparungen durch Arbeitsdienste** werden zwar nach dem internen Verrechnungssatz umgebucht, die Einsparungen im Vergleich zu den tatsächlichen Kosten bei Drittvergabe werden aber nicht erfasst. Viele Tätigkeiten würden, wenn nicht durch die Börte, vermutlich gar nicht erledigt, z. B. Strandreinigung land- und wasserseitig.

sind nicht mit Geld aufzuwiegen.

Ziel bis 2026 (200 Jahre Dampferbörte)

- Bereich Dünenfähre/Börte zukunftssicher aufzustellen!
- Wirtschaftlich auf soliden Boden (schwarze Null)!
- Nutzung des Weltkulturerbes als Werbefaktor für den Tourismus!
- Mehrwert für die Gäste/Helgoländer durch die Angebote!
- Attraktiver Arbeitgeber!
- Großen Beitrag zu einer erfolgreichen 200 Jahrfeier leisten!

notwendige Zusicherungen zum Erreichen der Ziele

- Kein Sperrvermerk für Personal!
- Keine weiteren Stellenkürzungen!
- Freigabe, freie Stellen auch besetzen zu dürfen!
- Möglichkeiten für kurzfristige Aushilfen wie in der Vergangenheit!
- Erforderliche Geldmittel zur Verfügung stellen!
- Bootscharter gewährleisten (Sicherheit für Eigner und Gemeinde)!
- Vertrauen in die Führung, dass mit den vorhandenen Mitteln und Handlungsspielräumen vernünftig umgegangen wird!

Beschlussvorschlag:

Die Politik beschließt,

- die Dünenfähre/Börte bekommt bis Ende 2026 die Gelegenheit, die beschriebenen Ziele zu erreichen.
- Bis dahin erfolgen keine negativen Änderungen im Stellenplan. Die Bootscharter wird bis 2026 verlängert.
- Erforderliche Geldmittel sind im Haushalt anzumelden und zu erklären.
- Im 1. Quartal 2027 wird ein Resümee gezogen und neu entschieden.



Die Hummerfischerei vor Helgoland

Historie

Zu Anfang des 17. Jahrhunderts gab es schon eine sehr intensive Hummerfischerei.

Im Jahre 1615 wird von einer Fangmenge von 37.000 Stück Hummer berichtet.

Um 1712 brachte man in England versuchsweise Hummer an den Markt, trotzdem blieb Hamburg weiterhin der Hauptabsatzmarkt.

1790 betrug die Ausbeute rund 50.000 Hummer. 1883, unter britischer Verwaltung, waren es jährlich 20.000 bis 30.000 Hummer, gefangen in 4.000 Hummerkörben gefangen, im Jahre 1888 dann über 33.000 Stück. Die Zahl der Hummerfischer betrug zu der Zeit über 300. Im Jahre 1894 fischten noch 60 Boote mit über 100 Fischern und brachten 60.000 bis 70.000 Stück an Land. 1906 spricht die Statistik von 54.000. Danach ging der Ertrag drastisch zurück. Auch die Entdeckung *Steingrunds* 1910 brachte keinen großen Aufschwung. Dieser kam erst mit dem Jahr 1931, bei der Entdeckung *Fiirs Noordens*. In den Jahren bis 1937 lag die jährliche Fangmenge bei mehr als 80.000 Hummer.



Fischerei

Das neue Tätigkeitsfeld der Fischerei eröffnet viele Möglichkeiten und kann dabei für die Hochseeinsel in der Wahrnehmung sehr wichtig werden.

Zurzeit ist die Versorgung der Insel mit Frischfisch kaum vorhanden, Knieper und Hummer bereits im gelben Bereich. Allerdings: Die Nachfrage nach Frischfisch (vor allem in den Restaurants und bei Gästen) ist hoch. Ein großer Helgoländer Hummer/Knieper Versorger ist vielleicht noch 5 Jahre tätig, der zweite Fischer hat lukrative Verträge zur Versorgung auf dem Festland und der dritte fischt nur an wenigen Tagen. Alle fischen als Nebentätigkeit.

Die Nachwuchsfrage stellt sich kaum, da hier anscheinend niemand das Interesse hat, diesen Berufszweig auf Helgoland auszuüben.

Für die Gemeinde besteht somit die Chance, auf lange Sicht diese Versorgungslücke mit eigenen Mitteln und diversen Fördermöglichkeiten zu schließen.

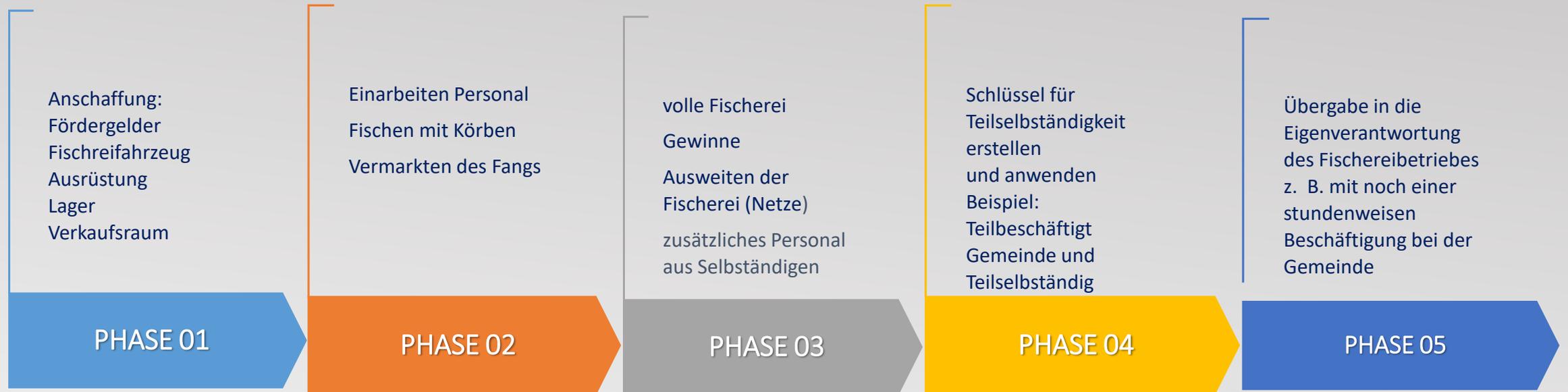
Zur Erbringung dieser Leistungen käme das zuvor erwähnte Multifunktionsschiff zum Einsatz. Mit diesem soll z. B.

- Korb Fischerei (Knieper, Hummer und Fisch)
- Schleppnetz-/Stellnetz-/Krabbenfischerei (abhängig von gesetzl. Regelungen)
- Angelfahrten > hier ist der Bedarf sehr hoch, leider aber kaum jemand bereit bzw. in der Lage, die Bedürfnisse zu befriedigen

betrieben werden.

Die Ausbaufähigkeit ist hier unglaublich hoch.

Idealerweise wird dieser Zweig nach einer Aufbauphase in einem Eigenbetrieb oder Teilselbstständigkeit weitergeführt, so dass auf lange Sicht keine finanzielle Unterstützung seitens der Gemeinde notwendig ist.



In der Vergangenheit waren die Fischer in der Regel immer bei der Gemeinde beschäftigt.

Kalkulation für Knieper- und Hummerfischerei

Aktuell wird die Fischerei von 3 ortsansässigen Helgoländer als Nebenerwerbsfischerei betrieben.

Das Konzept sieht vor, die Fischerei im Seegebiet um Helgoland neu aufzustellen. Zunächst wird die Knieper- und Hummerfischerei betrachtet, da hier die Erfahrungswerte bereits vorhanden sind.

Um eine tragbare bzw. wirtschaftliche Grundlage für die Fischerei zu schaffen, gehen wir von einem 10-monatigen Betrieb bei durchschnittlich 22 Tagen pro Monat aus. Die täglichen Arbeitszeiten orientieren sich an den geltenden Vorschriften (8 – 9,5 Std. / Tag TVÖD).

Für den Fangbetrieb werden täglich ca. 50 Hummerkörbe ausgesetzt. Mit der vorgesehenen Ausstattung lassen sich nach konservativer Schätzung pro Tag etwa 30 kg Knieper oder 30 Hummer mit einem Durchschnittsgewicht von 2 kg als Fangergebnis erzielen. Ausgehend von diesen Fangergebnissen lassen sich somit Einnahmen für den Verkauf der Kniepern von 300,00 € (bei einem Preis von 10,00 €/ kg) Hummer von 1.500,00 € (bei einem Preis von 25,00 € / kg) ca. täglich erzielen.

			Einnahmen	
Fangart	Fangmenge	Preis / kg	Monat	Jahr
Knieper	30 kg	10,00 €	6.600,00 €	66.000,00 €
Hummer	60 kg	25,00 €	33.000,00 €	330.000,00 €

Die Vermarktung soll idealerweise in einer Hummerbude am Binnenhafen erfolgen. Ziel ist es, die Erzeugnisse für die Auslieferung an die Kunden, insbesondere der Gastronomie vorzubereiten. Ein Verkauf an der Hummerbude an Einzelkunden ist vorgesehen. Vorstellbar ist auch der Abverkauf aus dem Laden zu bestimmten Zeiten.

			Einnahmen	
Fangart	Fangmenge	Preis / kg	Monat	Jahr
Knieper	15 kg	10,00 €	3.300,00 €	33.000,00 €
Hummer	30 kg	25,00 €	16.500,00 €	165.000,00 €
Gesamt			19.800,00 €	198.000,00 €

Kosten Schiff

Anschaffungs- und Betriebskosten

jährliche Kosten	JAN	FEB	MRZ	APR	MAI	JUN	JUL	AUG	SEP	OKT	NOV	DEZ	Jahr
Schiff (Afa 20 Jahre bei 1.000.000€)	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	50.000,00 €	50.000,00 €
Ausrüstung (Körbe, Leinen etc.)	0,00€	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	5.000,00 €	0,00 €	5.000,00 €
Betriebskosten (Treibstoff, Köderfisch, Versicherung etc.)	1.800,00 €	1.800,00 €	1.800,00 €	1.800,00 €	1.800,00 €	1.800,00 €	1.800,00 €	1.800,00 €	1.800,00 €	1.800,00 €	500,00 €	500,00 €	19.000,00 €
Wartung und Abnahme Werft	1.000,00 €	1.000,00 €	1.000,00 €	1.000,00 €	1.000,00 €	1.000,00 €	1.000,00 €	1.000,00 €	1.000,00 €	1.000,00 €	1.000,00 €	1.000,00 €	12.000,00 €
Raummiete	500,00 €	500,00 €	500,00 €	500,00 €	500,00 €	500,00 €	500,00 €	500,00 €	500,00 €	500,00 €	500,00 €	500,00 €	6.000,00 €
Kühlbehälter + Strom + Wasser	200,00 €	200,00 €	200,00 €	200,00 €	200,00 €	200,00 €	200,00 €	200,00 €	200,00 €	200,00 €	200,00 €	200,00 €	2.400,00 €
Gesamt	3.500,00 €	7.200,00 €	52.200,00 €	94.400,00 €									

Anschaffungskosten einmalig ca. 1.100.000 € für Schiff, Umbau Räumlichkeit, Ausrüstung und Kühlbehälter.
 Jährliche Kosten i. H. v. ~ 190.000 €.

Auf den folgenden 6 Seiten einige Impressionen von möglichen Booten und Antriebsmöglichkeiten, abhängig von den an die Börte gestellten Aufgaben.

kleine Boote mit multipler Nutzungsmöglichkeit





Boot für Aquakulturen IZ 1550 FISH FARM BOAT Nutzfahrzeug Mehrzweck-Boot für Fischerei Hafenboot 11m

Verkauft durch: Izmir Shipyard Deutschland Preis *609.840 €

Arbeitsboot 12m



- Die Hitzler Werft in Lauenburg will Alu-Katamarane bauen bzw. baut schon. Werft hat einen guten Ruf und ist erfahren mit deutschen Bau- und Ausrüstungsvorgaben zudem im Nahbereich .

- In Meck.-Pomm. gibt es anscheinend schon einen kleinen Alu- Katamaran der in der Fischerei eingesetzt wird .
Schiffsname : Casper (Bornhöft / Stralsund) // Kontaktdaten sollten über das Internet zu finden sein.



Antriebsmöglichkeiten

- **Toyota bringt die Brennstoffzelle auf hohe See**

[Toyota](#) schickt seine [Brennstoffzellentechnologie](#) auf hohe See: Der neue REXH2 ist eine modulare wasserstoffbasierte Antriebslösung, die eine nahezu lautlose Mobilität ohne CO₂- und Feinstaubemissionen ermöglicht. Das Antriebssystem wurde an Bord des Katamarans Energy Observer bereits erfolgreich unter realen Bedingungen auf offener See über mehr als 7000 Seemeilen getestet – unter anderem auf transatlantischen Überfahrten.



<https://www.elektroauto-news.net/2020/toyota-bringt-die-brennstoffzelle-auf-hohe-see>

Diesel, Methangas, Wasserstoff, Strom

Volvo setzt auf Wasserstoff

An der flächendeckenden Einführung von Wasserstoff arbeitet Motorenbauer Volvo gemeinsam mit Ölfirmen und Lkw-Produzenten.



Zur ersten vollelektrischen Fahrt trug Volvo Penta 2017 das Antriebssystem bei © Volvo Penta

Die Schwergewichte der Mobilitätsbranche haben sich in einer gemeinsamen Erklärung dazu verpflichtet, Wasserstoff als wesentlichen Kraftstoff für die vollständige „Dekarbonisierung“ des Lkw-Sektors nutzen zu wollen. Es geht um nicht weniger als das Ende von Diesel- und Benzinmotoren in den 2020er-Jahren.

<https://floatmagazin.de/leute/volvo-setzt-auf-wasserstoff-h2accelerate/>

Wenn also auf der Insel auch in Zukunft Knieper- und Hummerfischerei und evtl. weitere Meereserzeugnisse gefangen und vermarktet werden sollen, lautet die Frage eigentlich nicht ob das Projekt gestartet werden soll sondern durch wen, für welche Angebote (Knieper, Hummer, Fisch, Krabben etc.) und welchen Umfang (Direktverkauf, Weiterverarbeitung, Zwischenhändler etc.).

Wenn nicht die Börte durch gemeindliche Unterstützung, wer soll dann den Zweig der Knieper- und Hummerfischerei bzw. das Fischen allgemein oder Angelfahrten etc. für Helgoland aufrecht erhalten?

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit