



Kleine Anfrage

der Abgeordneten Eva Peters und Ulrich Schley (CDU)

und

Antwort

**der Landesregierung – Minister für Wirtschaft,
Technik und Verkehr –**

Einrichtung schneller Fährverbindungen über die Elbe

In einem Zeitungsgespräch hat Ministerpräsident Engholm als Alternative zu einer festen Elbquerung westlich von Hamburg die Einrichtung schneller Fährverbindungen über die Elbe vorgeschlagen.

1. Welche Fährverbindungen elbabwärts von Hamburg bestehen zur Zeit?
2. Wer betreibt diese Fährverbindungen?
3. Wie häufig verkehren sie jeweils?
4. Wie hoch ist ihre Beförderungskapazität (Pkw, Lkw, Personen) und ihre Auslastung?

Zwischen Wedel-Schulau und Lühe betreibt die Lühe-Schulau-Fähre GmbH eine Personenfäherverbindung, die durch zwei Fähren mit einer Beförderungskapazität von insgesamt 224 Personen aufrechterhalten wird. Die Fähren verkehren nach Sommerfahrplan täglich 8 x, nach Winterfahrplan täglich 4 x. Im Durchschnitt werden täglich 80 Personen befördert.

Zwischen Glückstadt und Wischhafen betreibt die Unterelbefährbetriebs Glückstadt/Wischhafen GmbH und Co. KG eine Fährverbindung für Pkw, Lkw, Busse und Personen, die durch vier Fähren (zuzüglich ein Reserveschiff) jeweils mit einer Ladefläche von durchschnittlich 500 qm aufrechterhalten wird, auf der bis zu 30 Pkw und sechs Lkw von 18 m Länge gleichzeitig befördert werden können. Die Fähren verkehren nach Fahrplan täglich, zwischen 5.00 und 20.00 Uhr halbstündlich, später in größeren Abständen, im Sommerhalbjahr darüber hinaus nach Bedarf. Die Auslastung liegt im Jahresdurchschnitt bei 30–35 % der Ladefläche, in Spitzenzeiten erheblich höher.

5. Wie ist jeweils die Straßenanbindung dieser Fährverbindungen auf beiden Seiten der Elbe (Bundes-, Landes- oder Kreisstraße, zwei- oder vierspurig usw.)?

Der Fährzubringer Glückstadt wurde in den Jahren 1979–1982 als 2-streifige Gemeindestraße in der Qualität einer Bundesstraße mit Anschluß an die B 431 neu gebaut.

In Niedersachsen erfolgt die Straßenanbindung über die 2-streifige B 495 bei Wischhafen.

6. Um wieviel könnte durch den Einsatz schnellerer (und größerer) Fähren die Transportkapazität gesteigert werden?
7. Sollen nach Ansicht des Ministerpräsidenten die bestehenden Fährverbindungen mit schnelleren und/oder größeren Fähren bedient werden, oder sollen auch neue Fährverbindungen eingerichtet werden?
Wenn auch die Einrichtung neuer Fährverbindungen befürwortet wird: Wo soll dies geschehen?

Die Schnelligkeit, Größe und Transportkapazität der Fähren muß wegen des Zusammenhangs mit deren Tiefgang bei der Fährverbindung Glückstadt–Wischhafen auf das flache Fahrwasser der Unterelbe auf der niedersächsischen Seite ausgerichtet sein. Außerdem müssen die Anforderungen der Schiffssicherheit und eines wirtschaftlichen Betriebes erfüllt werden. Durch den Einsatz der für diese Verbindung genutzten Fähren ist die Überfahrtzeit auf 35 Minuten und die Lösch- und Ladezeit auf 10 Minuten herabgesetzt worden. Der Einsatz schnellerer und größerer Fähren auf dieser Verbindung erscheint nicht realisierbar.

Die Einrichtung neuer Fährverbindungen und anderer Linienführungen mit Einsatz größerer und schnellerer Fähren erfordert Verhandlungen zwischen den Landesregierungen von Schleswig-Holstein und Niedersachsen. Darüber hinaus sind u.a. die nautischen, verkehrlichen und betriebswirtschaftlichen Erfordernisse zu berücksichtigen. Die Landesregierung hat vorbereitende Schritte eingeleitet.

8. Sind nach Auffassung des Ministerpräsidenten die Straßenanbindungen der bestehenden Fährverbindungen für eine Kapazitätserhöhung ausreichend?
9. Welche Baumaßnahmen müßten ggf. in Angriff genommen werden (Wartespuren, Abfertigungseinrichtungen usw.)? Welchen Flächenbedarf hätten diese Maßnahmen?

Die Straßenanbindungen der Fährverbindung Glückstadt – Wischhafen lassen Kapazitätserhöhungen im Fährverkehr zu.

10. Wie beurteilt der Ministerpräsident die Verkehrssicherheit eines intensiveren Fährverkehrs auf der Unterelbe und des dortigen Schiffsverkehrs?

Nach dem Bundeswasserstraßengesetz ist die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes zuständig für die Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs auf der Elbe. Die Landesregierung sieht diese Verkehrssicherheit auf der Elbe auch bei einem intensiveren Fährverkehr gewährleistet.

11. Ist der Ministerpräsident der Ansicht, daß durch eine Vergrößerung der Transportkapazität der Fährverbindungen über die Elbe eine feste Elbquerung elbabwärts von Hamburg überflüssig wird?
12. Welche Vorstellungen hat der Ministerpräsident über die Inanspruchnahme einer möglichen festen Elbquerung (z.B. Fahrzeuge und Transportvolumen pro Tag, Verringerung und Transportkosten)?

Die durch den von der Landesregierung geforderten Bau einer vierten Elbtunnelröhre im Zuge der A 7 und eine eventuelle Vergrößerung der Fährleistungen erweiterte Kapazität wird voraussichtlich nicht ausreichen, den dynamischen Anstieg des Transportvolumens ohne Staubildung aufzunehmen.

Die Landesregierung fordert daher vom Bund Maßnahmen zur Verbesserung der Schieneninfrastruktur, um insbesondere Güterverkehre nachhaltig auf die Schiene zu verlagern und besser durch Hamburg führen zu können.

Da diese Maßnahmen die Verkehrsentwicklung wesentlich beeinflussen werden, ist eine realistische Aussage über den Bedarf einer weiteren festen Elbquerung zur Zeit nicht möglich.

Die Frage, ob nach Fertigstellung der vierten Elbtunnelröhre und Ausbau der vorhandenen Schieneninfrastruktur ergänzende Lösungen für den die Elbe querenden Verkehr gefunden werden müssen und welche Kosten und Belastungen damit verbunden sind, wird vom Minister für Wirtschaft, Technik und Verkehr untersucht.