

**Kleine Anfrage zur schriftlichen Beantwortung mit Antwort**

Anfrage der Abgeordneten Hillgriet Eilers, Gabriela König und Jörg Bode (FDP), eingegangen am 05.05.2014

**Liegt die schnellste Lkw-Flussfähre der Welt demnächst in Cuxhaven?**

Die Landesregierung hat in Pressemitteilungen und Antworten auf Anfragen im Landtag umfangreich erklärt, dass eine Fährverbindung zwischen Cuxhaven und Brunsbüttel wünschenswert, wirtschaftlich rentabel, nautisch im schwierigen Seegebiet vorstellbar und trotz anspruchsvoller Anforderungen an die noch zu entwickelnden Fährschiffe technisch machbar erscheint. In der Koalitionsvereinbarung heißt es hierzu, dass „eine Machbarkeitsstudie zur Einrichtung einer leistungsstarken Fährverbindung (Lkw/Pkw/Bus) zwischen Cuxhaven und Brunsbüttel ...“ auf den Weg gebracht wird. Am 11. März 2014 wurde eine umfangreiche Ergebnispräsentation zur geplanten Wiederaufnahme der Fährverbindung vorgelegt. Zum Schiffsentwurf heißt es dort, dass die Kapazität bei einer Schiffslänge von bis zu 90 m, einer Schiffsbreite von bis zu 21 m und einem Tiefgang von bis zu 6 m ca. 85 Pkw, 27 Lkw und 25 t Passagiere beträgt. Die Gesamtladungsmenge liegt bei 330 t. Bezüglich des Fährbetriebskonzepts wird ausgeführt, dass die Entfernung Cuxhaven–Brunsbüttel 14,1 Seemeilen (sm) beträgt, davon 2,0 sm Flachwasserbereiche. Die Fahrzeit wird mit 50 Minuten bei Geschwindigkeiten von 10 Knoten im Flachwasserbereich und mittleren Geschwindigkeiten im Tiefwasserbereich von über 19 Knoten bzw. knapp 23 Knoten im Gegenstrom (jeweils über Grund) angegeben. Die Hafentiegezeiten betragen in der Ergebnispräsentation jeweils zehn Minuten zum Be- und Entladen der fünf bis sechs Aufstellspuren auf der Fähre. Die Ergebnispräsentation hält fest: „Schiffe mit diesen Leistungsparametern sind am Markt nicht vorhanden.“

Wir fragen die Landesregierung:

1. Wie lange dauert die theoretische Bewältigung einer Entfernung von 14,1 sm bei einer mittleren Geschwindigkeit von 19,1 Knoten über Grund in Minuten?
2. Wie lange dauert die Bewältigung der Entfernung von 12,1 sm bei einer mittleren Geschwindigkeit von 19,1 Knoten über Grund im Tiefwasserbereich in Verbindung mit einer Strecke von 2,0 sm bei einer mittleren Geschwindigkeit von 10 Knoten im besagten Seegebiet in Minuten?
3. Wie lange dauert jeweils die Beschleunigung der geplanten Elbfähre bei mittlerer und bei voller Beladung für die Teilabschnitte Hafen (0 Knoten)–Flachwasserbereich (10 Knoten), Flachwasserbereich (10 Knoten)–Tiefwasserbereich (19,1 bis 22,6 Knoten) in Minuten?
4. Wie lange dauert jeweils die Entschleunigung der geplanten Elbfähre bei mittlerer und bei voller Beladung für die Teilabschnitte: Tiefwasserbereich (19,1 bis 22,6 Knoten)–Flachwasserbereich (10 Knoten), Flachwasserbereich (10 Knoten)–Hafen (0 Knoten) in Minuten?
5. Wie lange dauert die Bewältigung der Entfernung von 12,1 sm bei einer möglichen Geschwindigkeitsbegrenzung auf 15 Knoten über Grund im Tiefwasserbereich in Verbindung mit einer Strecke von 2,0 sm bei einer mittleren Geschwindigkeit von 10 Knoten im besagten Seegebiet in Minuten?
6. Wie lange dauert ein sogenanntes Notstopp-Manöver eines vergleichbaren Schiffstyps in Abhängigkeit von dem erforderlichen Antriebskonzept für die geplante LNG-Fährverbindung in Minuten bei mittlerer und bei voller Auslastung?
7. Welche Reisezeiten ergeben sich für die LNG-Fähre aufgrund der ermittelten Berechnungen für Beschleunigung, Marschfahrt und Entschleunigung auf der Strecke Cuxhaven–Brunsbüttel, bei schwachem (0 bis 3 Beaufort), mittlerem (3 bis 7 Beaufort) und starkem (7 bis 10 Beaufort) Wind (mit und gegen den Wind)?

8. Mit welchen Wellenhöhen ist im besagten Seegebiet bei den unter 7. aufgeführten Windbedingungen aus den Windrichtungen Südwest, West bis Nordwest, gegebenenfalls Nord, zu rechnen?
9. Ab welcher Wellenhöhe muss die geplante LNG-Fährverbindung die Marschgeschwindigkeit reduzieren, und wie verlängert sich ab welcher Windgeschwindigkeit und Wellenhöhe die Reisezeit?
10. Wie hoch ist die Marschgeschwindigkeit und die Höchstgeschwindigkeit der Fregatte „Niedersachsen“ und der Korvetten der „Braunschweig-Klasse“, K 130?
11. Welche Maschinenleistungen sind hierfür jeweils erforderlich?
12. Welche Maschinenleistung wird für die geplante LNG-Fährverbindung voraussichtlich erforderlich werden, um sämtlichen Anforderungen aus der Ergebnispräsentation gerecht zu werden?
13. Wird die zu entwickelnde LNG-Fähre einen Gasturbinenantrieb, gegebenenfalls in Verbindung mit einem Wasserstrahlantrieb oder einem oder mehreren Verstellpropellern erhalten?
14. Wenn nicht, wie muss sich die Antriebsanlage darstellen, um den beschriebenen Marktanforderungen gerecht zu werden?
15. Gibt es eine solche Antriebsanlage bereits, oder muss diese auch erst entwickelt werden?
16. Wenn es diesen modernen Schiffsantrieb für den Lkw-Fährbetrieb bereits geben sollte, wie heißt der Anbieter?
17. Welche Entwicklungsdauer werden nach Meinung der Landesregierung Planung, Konstruktion, Bau und Testbetrieb für die Fähre und für den Antrieb voraussichtlich in Anspruch nehmen?
18. Der Oberbürgermeister von Cuxhaven, Ulrich Getsch, würde den Fährbetrieb zwar gerne bereits für die laufende Tourismussaison in Anspruch nehmen ([http://www.ndr.de/fernsehen/sendungen/hallo\\_niedersachsen/media/hallonds20849.html](http://www.ndr.de/fernsehen/sendungen/hallo_niedersachsen/media/hallonds20849.html)), rechnet aber mit einer Inbetriebnahme im Jahr 2017. Wie realistisch ist dieser Wunsch aus Sicht der Landesregierung?
19. Wie viele Fahrten (Seeausdauer) kann die zu planende LNG-Fähre bei mittlerer Auslastung voraussichtlich ohne Wiederbetankung absolvieren?
20. Wie lange dauert das Bunkern von 47 t LNG-Treibstoff in Minuten und wie oft (Tag oder Woche) muss gebunkert werden?
21. Wie viele Schiffsbewegungen (Fahrzeuge größer 50 m Länge) sind im besagten Seegebiet bei Cuxhaven und bei Brunsbüttel pro Jahr zu verzeichnen?
22. Wie viele Sportboote und Fahrzeuge der Berufsschifffahrt unter 50 m Länge kommen erfahrungsgemäß im besagten Seegebiet noch jährlich hinzu?
23. Stellt der Schiffsverkehr in der Elbmündung eine nautische Herausforderung für den Fährbetrieb - es sind mindestens 12 240 Schiffsbewegungen im Jahr (34 mal 360) geplant - für die Hochgeschwindigkeits-Lkw-Fähre dar?
24. Stellt die geplante Geschwindigkeitsbegrenzung der WSV im Fahrtgebiet eine Einschränkung der Fährverbindung dar?
25. Muss die Fahrtroute aufgrund der Frequenz und Geschwindigkeit der Fähre in den Seekarten, z. B. als nautischer Hinweis, vermerkt werden?
26. Ist die Wirtschaftlichkeit der geplanten Fährverbindung bei einer Geschwindigkeitsbegrenzung auf maximal 15 Knoten noch gegeben?
27. Bis zu welcher Geschwindigkeit bzw. Fahrdauer ist die Wirtschaftlichkeit der Fährverbindung gegeben?

28. Wie lange dauert die Be- und Entladung der geplanten Fähre, wenn 85 Pkw, 27 Lkw oder Busse, 50 Fahrräder und Fußgänger zu be- und entladen wären?
29. Wie lange dauert ein Anlegemanöver in Minuten?
30. Wie lange dauert ein Ablegemanöver in Minuten?
31. Mit welcher Geschwindigkeit in Knoten verkehren die Elbfähren der Fährverbindung Glückstadt–Wischhafen, und um welchen Geschwindigkeitsfaktor unterscheidet sich die bestehende von der geplanten Fährverbindung?
32. Gibt es nach Kenntnis der Landesregierung eine mit den Anforderungen an die geplante Fährverbindung vergleichbare Lkw-Flussfähre in der Welt?
33. Wenn ja, wie ist diese technisch konzeptioniert, und auf welchem Fließgewässer ist diese im Einsatz?
34. Wenn nicht, sieht die Landesregierung einen Marktbedarf für weitere Fähren dieses innovativen Konzepts im Sinne von Folgeaufträgen?
35. Wurde die geplante und von den Landesregierungen in Schleswig-Holstein und Niedersachsen befürwortete feste Elbquerung im Zuge der A 20 bei der Untersuchung zur Fährverbindung Cuxhaven–Brunsbüttel berücksichtigt?
36. Wenn ja, wie würde sich die Realisierung der festen Elbquerung im Zuge der A 20 auf die Wirtschaftlichkeit der geplanten und propagierten Fährverbindung Cuxhaven–Brunsbüttel auswirken?
37. Ist die von der Landesregierung propagierte Fährverbindung Cuxhaven–Brunsbüttel geeignet, die geplante feste Elbquerung im Zuge der A 20 oder gar die Realisierung der A 20 insgesamt infrage zu stellen, wenn nicht, warum nicht?
38. Warum beschleunigt die Landesregierung nicht die zügige Realisierung der A 20 einschließlich einer festen Elbquerung, anstatt Alternativen mit erheblichen Risiken zu propagieren?
39. Worauf beruht die Erkenntnis der Landesregierung (<http://www.shz.de/schleswig-holstein/politik/niedersachsen-will-neue-faehrverbindung-brunsbuettel-cuxhaven-id3650066.html>), dass die Entlastungswirkung in Höhe von 48 000 (50 000) Lkw, 265 000 (300 000) Pkw und 625 000 (650 000) Passagieren durch die Fährverbindung Cuxhaven–Brunsbüttel pro Jahr gegeben ist, wenn es zeitgleich die Fährverbindung Glückstadt–Wischhafen, die feste Elbquerung im Zuge der A 20 und den Elbtunnel in Hamburg gibt/geben soll?
40. Wie hoch ist gemäß der Machbarkeitsstudie des Wirtschaftsministeriums der Investitionsbedarf für die geplante Fährverbindung Cuxhaven–Brunsbüttel?
41. Wie hoch belaufen sich voraussichtlich die jährlichen Betriebskosten für die geplante Fährverbindung Cuxhaven–Brunsbüttel?
42. Können nach Ansicht der Landesregierung die Betriebskosten einschließlich Rücklagenbildung und Gewinn durch die Fährverbindung privatwirtschaftlich erzielt werden?
43. Die Pressemitteilung des MW vom 12. März 2014 attestiert der Fährverbindung ein geringes Betriebsrisiko. Worauf beruht diese Erkenntnis, und kann sich die Landesregierung vorstellen, bei der betriebswirtschaftlichen Risikoübernahme einzusteigen?
44. Wie beurteilt die Landesregierung die Aussage im Gutachten „Die verkehrsökonomischen und geografischen Rahmenbedingungen für die Fährverbindung Brunsbüttel–Cuxhaven haben in der Vergangenheit mehrfach dazu geführt, dass diese Fährverbindung nicht wirtschaftlich tragfähig betrieben werden konnte“ (Endbericht Seite 57)?
45. Bleibt die Landesregierung bei der Aussage des geringen Betriebsrisikos, obwohl die belastbare Auswertung zum Güterverkehr auf lediglich 42 Fragebögen basiert, die Seereise als lang und das Seegebiet als nautisch schwierig gilt und zudem auf einem anspruchsvollen Fährbetriebskonzept beruht (Endbericht Seite 57)?

46. Warum bleibt die Landesregierung bei der Aussage des geringen Betriebsrisikos für die politisch gewollte und im Koalitionsvertrag fixierte Fährverbindung zwischen Cuxhaven und Brunsbüttel, obwohl der Endbericht „Tarifermittlung“ auf Seite 56 zahlreiche Risiken beschreibt?
47. Haftet der niedersächsische Steuerzahler, wenn sich auch diese Fährverbindung als unwirtschaftlich herausstellt, oder beabsichtigt die Landesregierung die dauerhafte Subventionierung dieser geplanten Fährverbindung?
48. Wenn ja, in welcher Höhe und wie will die Landesregierung gewährleisten, dass die politisch gewünschte Fährverbindung nicht zu einem wirtschaftlichen Verlustbringer wird?
49. Wie beurteilt die Landesregierung mit Blick auf die Betriebskosten und das Risiko für die öffentliche Hand folgende Aussage des Endberichts: „Die unterstellten Grobkosten dieses Fährbetriebskonzeptes bergen die größten Unsicherheiten der Untersuchung.“ (Endbericht Seite 57)?
50. Was sind aus Sicht der Landesregierung marktgerechte Transportpreise für Lkw, Busse, Pkw, Fahrräder und Personen pro Fahrt für die geplante Fährverbindung, um das „geringe Betriebsrisiko“ weiter zu minimieren?
51. Teilt die Landesregierung die Auffassung, dass sich die Betriebskosten der Fährverbindung lediglich auf höchstens 10 Millionen Euro pro Jahr belaufen werden?
52. Teilt die Landesregierung die Berechnung (<http://www.shz.de/lokales/norddeutsche-rundschau/elbe-faehre-finanzierungsluecke-ein-problem-id3641291.html>), dass bei 300 000 Pkw und 50 000 Lkw pro Jahr und einem durchschnittlichen Fahrpreis von 25 Euro pro Fahrzeug immer noch eine Finanzierungslücke von jährlich 5 Millionen Euro verbleibt?
53. Kritiker bezeichnen die Fährverbindung als „regionales Traum-Verkehrsprojekt“. Warum ist dies aus Sicht der Landesregierung nicht zutreffend?
54. Wie stellt sich die Landesregierung die Belastung der Region um Brunsbüttel mit zusätzlichen 50 000 Lkw und über 300 000 Pkw und deren Verteilung zukünftig vor?
55. Sind hierfür eine Umweltverträglichkeitsprüfung und ein Verkehrsgutachten angedacht, wenn ja, wann werden diese beauftragt?
56. Wie steht die Landesregierung in Schleswig-Holstein zur geplanten Elbverbindung Cuxhaven–Brunsbüttel?
57. Hat diese Verkehrsbeziehung auch in den Koalitionsvertrag in Schleswig-Holstein Eingang gefunden?
58. Weshalb will die Landesregierung im Gegensatz zu Schleswig-Holstein und der Landtagsfraktion von Bündnis90/Die Grünen in Schleswig-Holstein (<http://www.shz.de/lokales/norddeutsche-rundschau/elbe-faehre-finanzierungsluecke-ein-problem-id3641291.html>) als einzige Landesregierung die Fährverbindung finanziell unterstützen?
59. Warum trägt ausschließlich der niedersächsische Steuerzahler die Kosten für die Untersuchungen zur geplanten Elbfähre, wenn doch ganz Norddeutschland entlastet wird?
60. Warum ist eine anteilige Teilung der Untersuchungskosten zwischen Schleswig-Holstein und Niedersachsen oder die Beteiligung des Stadtstaates Hamburg aufgrund der prognostizierten Entlastungswirkung für Hamburg an den Kosten nicht möglich?
61. Wie sind die Auswirkungen auf die bestehende Fährverbindung Glückstadt–Wischhafen durch die geplante Fährverbindung Cuxhaven–Brunsbüttel?
62. Worauf beruht diese Erkenntnis?
63. Hat es schon einmal eine Fährverbindung Cuxhaven–Brunsbüttel gegeben?
64. Wenn ja, wann und wie lange?
65. Warum wurde diese Fährverbindung eingestellt?

66. Kann sich die Landesregierung alternativ auch eine Ertüchtigung der Elbfähre Glücksstadt–Wischhafen, z. B. durch den Einsatz innovativer Fähreubauten auf diesem Flussabschnitt (Fahrstrecke lediglich 2,5 sm), vorstellen?
67. Könnte eine solche Ertüchtigung der Fährverbindung Glücksstadt–Wischhafen die Kapazitätsgrenzen an dieser Stelle der Elbe wirksam abbauen?
68. Was meint die Landesregierung in der Pressemitteilung vom 12. März 2014, wenn sie sagt: „Aber wir haben großes Interesse daran, dass diese Fährverbindung realisiert und umgesetzt wird.“, und wer ist in diesem Fall „wir“?
69. Was meint Frau Staatssekretärin Behrens im NDR-Interview („Hallo Niedersachsen“, 31. März 2014), wenn sie sagt: „Wir sind der Meinung es lohnt sich.“ ([http://www.ndr.de/fernsehen/sendungen/hallo\\_niedersachsen/media/hallonds20849.html](http://www.ndr.de/fernsehen/sendungen/hallo_niedersachsen/media/hallonds20849.html))?
70. Nach wie vielen Jahren kann ein Reeder damit rechnen, dass die erzielten Erträge seine Investitionskosten übersteigen werden?
71. Ist die Landesregierung der Meinung, dass die vorhandenen Gutachten ausreichen, um diese millionenschwere unternehmerische Entscheidung zu treffen, wie es Frau Staatssekretärin Behrens im NDR-Interview („Hallo Niedersachsen“, 31. März 2014) ausführte ([http://www.ndr.de/fernsehen/sendungen/hallo\\_niedersachsen/media/hallonds20849.html](http://www.ndr.de/fernsehen/sendungen/hallo_niedersachsen/media/hallonds20849.html))?
72. Wie steht Staatssekretärin Behrens zur geplanten festen Elbquerung im Zuge der A 20, wenn sie zeitgleich ein millionenschweres privatwirtschaftliches Engagement für eine Fährverbindung etwas weiter flussabwärts fordert und fördert?
73. Wie sieht das von Verkehrsstaatssekretärin Daniela Behrens in Aussicht gestellte finanzielle Engagement des Landes konkret aus?
74. Hat Frau Daniela Behrens an den Koalitionsverhandlungen zwischen SPD und Bündnis 90/Die Grünen im Rahmen der Regierungsbildung teilgenommen?
75. Bleibt die Landesregierung dabei, dass bei den bekannten Unwägbarkeiten und Risiken der in Rede stehenden Fährverbindung Cuxhaven–Brunsbüttel der Wohnort der zuständigen Staatssekretärin im Landkreis Cuxhaven keine Rolle für das Engagement der Landesregierung spielt?

(An die Staatskanzlei übersandt am 08.05.2014 - II/725 - 718)

#### **Antwort der Landesregierung**

Niedersächsisches Ministerium  
für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr  
- Z3-01424/0020/718 Lkw-Flussfähre -

Hannover, den 28.08.2014

Die Landesregierung verfolgt das Ziel, alle Regionen des Landes so an die Verkehrsinfrastruktur anzubinden, dass sie ihre Potenziale optimal nutzen können. Vor diesem Hintergrund hat sie sich in der Koalitionsvereinbarung dafür ausgesprochen, „gemeinsam mit der schleswig-holsteinischen Landesregierung eine Machbarkeitsstudie zur Wiederaufnahme einer leistungsstarken Fährverbindung Cuxhaven–Brunsbüttel auf den Weg zu bringen“.

Im Rahmen einer im Frühjahr 2013 veröffentlichten Studie des Rostocker Planungs- und Ingenieurbüros Baltic Marine Consult GmbH (BMC) waren das Verkehrsaufkommen und die erforderliche Auslegung eines entsprechenden Fährsystems in Bezug auf eine eventuelle Wiederaufnahme einer Fährverbindung zwischen Cuxhaven und Brunsbüttel untersucht worden. Die Studie war seinerzeit auf Veranlassung der Agentur für Wirtschaftsförderung Cuxhaven und der egeb Entwicklungsge-

sellschaft Brunsbüttel mbH erarbeitet worden. Als Ergebnis der Verkehrsuntersuchung erkannten die Gutachter einen grundsätzlichen Bedarf für eine solche Fährverbindung.

In einem ersten Gespräch zwischen Vertreterinnen und Vertretern der vorgenannten Wirtschaftsfördergesellschaften, des Niedersächsischen Landtages, der Stadt und des Landkreises Cuxhaven, des Planungsbüros BMC sowie der Wirtschaftsministerien aus Niedersachsen und Schleswig-Holstein zu den Perspektiven einer eventuellen Wiederaufnahme einer Fährverbindung Cuxhaven–Brunsbüttel am 11. September 2013 wurde u. a. vereinbart, anstelle einer Machbarkeitsstudie eine weitere Untersuchung in Auftrag zu geben, mittels derer die Kosten und Realisierungschancen für eine derartige Fährverbindung ermittelt werden sollten.

Um interessierten Unternehmen/potenziellen Fährbetreibern eine noch breiter angelegte Basis als Grundlage für eigene Überlegungen und die Entwicklung valider Angebote zur Verfügung stellen zu können, wurde daraufhin der o. g. Gutachter durch das Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr beauftragt, in einer ergänzenden Untersuchung Realisierungschancen und marktfähige Transporttarife für eine Fährverbindung Cuxhaven–Brunsbüttel zu ermitteln.

Am 11. März 2014 wurden seitens des Gutachters in einer weiteren Gesprächsrunde zwischen den o. g. Beteiligten die Ergebnisse der Untersuchung präsentiert. Der Gutachter gelangt zu dem Schluss, dass die Verbindung im Falle hoher Auslastung vor allem im Güterverkehr wirtschaftlich betrieben werden kann. Er attestiert allerdings auch, dass die Anforderungen an die erforderlichen Fährschiffe für die vorgesehene Elbquerung hoch sind und es sich insgesamt um ein innovatives und anspruchsvolles Projekt handelt. Das Gutachten wurde im April 2014 veröffentlicht und seitens der o. g. Wirtschaftsfördergesellschaften potenziellen Fährbetreibern zur Verfügung gestellt.

Dieses vorausgeschickt, beantworte ich die Fragen namens der Landesregierung wie folgt:

Zu 1:

Unter Berücksichtigung der entsprechenden Entfernung und Geschwindigkeit errechnet sich eine Fahrzeit von ca. 44 Minuten (Entfernung  $\cdot$  Geschwindigkeit  $\times$  60 Minuten).

Zu 2:

Unter Berücksichtigung der entsprechenden Entfernung und Geschwindigkeit errechnet sich eine Fahrzeit von ca. 50 Minuten.

Zu 3:

Die nachgefragten Werte sind abhängig von den Abmessungen des Schiffes und den sich daraus ergebenden schiffbaulichen Koeffizienten sowie von der Maschinenleistung. Darüber hinaus haben auch Windstärke und -richtung, Stärke des Tidenstroms sowie das Verhältnis zwischen Windrichtung und Richtung des Stroms Auswirkungen auf die Schiffsmanöver. Die Frage lässt sich daher von der Landesregierung nicht beantworten.

Zu 4:

Auf die Antwort zu Frage 3 wird verwiesen.

Zu 5:

Unter Berücksichtigung der entsprechenden Entfernung und Geschwindigkeit errechnet sich eine Fahrzeit von ca. 60 Minuten.

Zu 6:

Auf die Antwort zu Frage 3 wird verwiesen.

Zu 7:

Die Schiffsgeschwindigkeit und in der Folge die Reisezeit im genannten Seegebiet sind abhängig von

- der Windstärke und der Windrichtung,

- der Stärke des Tidenstroms, wobei dieser wiederum abhängig ist von der Richtung (Ebbe oder Flut) und den Mondphasen (Spring- oder Nipptiden),
- dem Verhältnis zwischen Windrichtung und Richtung des Stroms, wobei dieses wiederum Auswirkungen auf die Wellenhöhe und Wellenrichtung hat,
- der Wassertiefe.

Unter Berücksichtigung des Vorgenannten lässt sich die nur auf Windstärken und Windrichtungen bezogene Frage nicht beantworten. Zudem ist auch die konstruktionsabhängige Lateralfäche des Schiffskörpers von Bedeutung. Über diese liegen der Landesregierung keine Erkenntnisse vor.

Zu 8:

Der Landesregierung liegen dazu keine Erkenntnisse vor.

Zu 9:

Auf die Antwort zu Frage 3 wird verwiesen.

Zu 10 und 11:

Die Landesregierung verfügt nicht über die entsprechenden Erkenntnisse.

Zu 12:

Es ist nicht Aufgabe der Landesregierung, eine Schiffstypenentwicklung vorzunehmen. Letztlich obliegt die Entscheidung hinsichtlich des einzusetzenden Schiffstyps dem Fährbetreiber.

Zu 13 und 14:

Es wird jeweils auf die Antwort zu Frage 12 verwiesen.

Zu 15:

Der Landesregierung liegen dazu keine Informationen vor.

Zu 16 und 17:

Auf die Antwort zu Frage 15. wird verwiesen.

Zu 18:

Die Landesregierung verfügt dazu nicht über eigene Erkenntnisse. Eine Bewertung obliegt dem Fährbetreiber und hängt u. a. von dem von diesem für einen Einsatz erforderlich gehaltenen Schiffstyp ab.

Zu 19 und 20:

Der Landesregierung liegen dazu keine Erkenntnisse vor.

Eine Beantwortung der beiden Fragen hängt von dem zum Einsatz gelangenden Schiffstyp und dem entsprechenden Verbrauch ab.

Zu 21 und 22:

Der Landesregierung liegen dazu keine Erkenntnisse vor.

Zu 23:

Die Frage ist prinzipiell zu bejahen. Wie die Erfahrungen aus der Vergangenheit mit der Elbefährverbindung Cuxhaven–Brunsbüttel aber gezeigt haben und wie der zwischen Wischhafen und Glückstadt stattfindende Fährbetrieb täglich zeigt, ist eine Fährverbindung über die Elbe mit Querung des Fahrwassers durchaus möglich.

Zu 24:

Der noch nicht rechtskräftige Planfeststellungsbeschluss der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes für die Fahrrinnenanpassung der Unter- und Außenelbe sieht Geschwindigkeitsbeschränkungen für Schiffe mit einer Länge von mehr als 90 m vor. Ob eine Geschwindigkeitsbe-

schränkung auch für Schiffe von unter 90 m Länge festgelegt werden wird, hängt von verschiedenen Faktoren im Einzelfall ab, z. B. von der Geschwindigkeit und vom Tiefgang eines Schiffes, durch seinen Schwell verursachte Auswirkungen, von den jeweiligen Wasserständen und von den Fahrtrouten. Zur Erlangung weitergehender Informationen wird eine Kontaktaufnahme zur Planfeststellungsbehörde, der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt, Außenstelle Nord in Kiel, oder zum Vorhabenträger, dem Wasser- und Schifffahrtsamt Hamburg, angeregt.

Zu 25:

Nein.

Zu 26 und 27:

Die Fragestellungen hat jeder potenzielle Fährbetreiber für sich zu beantworten.

Zu 28 bis 30:

Eine pauschale Beantwortung ist nicht möglich. Die gewünschten Angaben hängen von verschiedenen Faktoren wie Wetter- und Strömungsverhältnissen sowie der zum Einsatz gelangenden Konstruktion des Schiffes und des Anlegers ab.

Zu 31:

Der Landesregierung liegen keine Erkenntnisse über die genaue Geschwindigkeit der verschiedenen Fährschiffe des Fährbetreibers vor. Nach Angaben des Fährbetreibers (siehe dazu auch <http://www.elbfaehre.de>) beträgt die Dauer der Passage 25 Minuten. Unter Berücksichtigung der Tatsache, dass sowohl in Glückstadt als auch in Wischhafen relativ lange Ansteuerungsmanöver durchzuführen sind, ist die Ermittlung des in der Frage enthaltenen gewünschten Geschwindigkeitsfaktors nicht pauschal zu benennen.

Zu 32 bis 34:

Der Landesregierung liegen diesbezüglich keine Erkenntnisse vor.

Zu 35:

Ja.

Zu 36:

Zum gegenwärtigen Zeitpunkt lässt sich dazu keine belastbare Aussage treffen.

Zu 37:

Nein.

Der Neubau der Küstenautobahn A 20 von Westerstede nach Drochtersen/Glückstadt hat eine große wirtschaftliche und verkehrliche Wirkung und ist ein wichtiges Infrastrukturvorhaben für Niedersachsen und die anderen norddeutschen Küstenländer. Die mit dem Bau der Küstenautobahn A 20 verbundene großräumige netzkonzeptionelle Zielsetzung kann durch die Fährverbindung Cuxhaven–Brunsbüttel allein nicht erreicht werden.

Zu 38:

Planungen wie die der A 20 mit erheblichen überörtlichen Auswirkungen durchlaufen ein mehrstufiges Planungsverfahren von der Grundlagenermittlung über die Genehmigungen und die Planfeststellungsverfahren bis hin zum Baubeginn und der Freigabe für den Verkehr mit einem umfangreichen Planungsaufwand. Zudem steht die konkrete Umsetzung des Projektes in Abhängigkeit von der Bereitstellung der Mittel durch den Bund, sodass hier eine zeitnahe Realisierung nicht zu erreichen ist.

Zu 39:

Hierbei handelt es sich um das Ergebnis der Potenzialschätzung des Gutachters. Auf die entsprechenden Ausführungen in der von den o. g. Wirtschaftsfördergesellschaften in Auftrag gegebenen Verkehrsuntersuchung aus April 2013 und der Studie zur Ermittlung marktfähiger Transporttarife aus April 2014 wird verwiesen.

Zu 40:

Bei dem maßgeblichen Gutachten handelt es sich nicht um eine Machbarkeitsstudie. Diesbezüglich wird auf die Vorbemerkungen verwiesen.

Zu 41:

Der Gutachter hat die Betriebskosten aufgrund einer Grobkosteneinschätzung in der Studie zur Ermittlung marktfähiger Transporttarife aus April 2014 wie folgt angegeben:

Relation	[Dim.]	Brunsbüttel–Cuxhaven/Steubenhöft			
		MDO-Schiff dieselelek- trisch	LNG-Schiff dieselelek- trisch	MDO-Schiff Energiesteuer- system	LNG-Schiff Energiesteuer- system
Kapitalkosten Fährbetrieb	[Mio.EUR/a]	4,1	4,9	4,7	5,6
Treibstoffkosten Fährbetrieb	[Mio.EUR/a]	3,5	1,2	2,9	1,0
Kapitalkosten Anleger- und Terminalbetrieb	[Mio.EUR/a]	0,5			
Personalkosten Fährbetrieb	[Mio.EUR/a]	1,4			
Fixkosten Schiffsbetrieb	[Mio.EUR/a]	1,1	1,3	1,2	1,5
Fixkosten Büro-, Anleger- und Terminalbetrieb	[Mio.EUR/a]	0,9			
<b>Betriebskosten Fährbetrieb</b>	[Mio.EUR/a]	<b>11,5</b>	<b>10,3</b>	<b>11,6</b>	<b>10,8</b>

Auf die entsprechenden Ausführungen in der Studie wird verwiesen.

Zu 42:

Die Landesregierung hat mit der Auftragsvergabe zur Erstellung einer weiterführenden Untersuchung zu Realisierungschancen und marktfähigen Transporttarifen für eine Fährverbindung Cuxhaven–Brunsbüttel ihr Interesse zum Ausdruck gebracht, die Möglichkeiten für einen wirtschaftlichen Betrieb einer Fährverbindung aufzeigen zu lassen. Die Betriebskosten hängen letztlich vom eingesetzten Schiffstyp und den Rahmenbedingungen ab, die im Gutachten als notwendig erachtet wurden, um einen wirtschaftlichen Betrieb anzunehmen.

Zu 43:

Die Pressemitteilung erfolgte anhand der Veröffentlichung des Gutachtens und nimmt Bezug auf das Ergebnis der Untersuchungen des Gutachters. Dieser attestiert der Fährverbindung bei einer hohen Auslastung ein geringes Betriebsrisiko, weist jedoch zugleich auf Risiken und Unwägbarkeiten hin. Bezüglich der Gründe im Einzelnen wird auf das Gutachten verwiesen. Eine Risikoübernahme durch die Landesregierung wird ausgeschlossen.

Zu 44:

Die Landesregierung nimmt diese Aussage zur Kenntnis. Sie gibt keine Bewertung zu in der Vergangenheit liegenden unternehmerischen Entscheidungen einzelner Fährbetreiber ab.

Zu 45 und 46:

Hierbei handelt es sich um eine Aussage des Gutachters. Auf die Antwort zu Frage 43 wird verwiesen.

Zu 47:

Nein.

Zu 48:

Auf die Antwort zu Frage 47 wird verwiesen.

Zu 49:

Die Risikoeinschätzung hinsichtlich der Betriebskosten obliegt dem potenziellen Betreiber. Indem das Land nicht als Betreiber der Fährverbindung in Betracht kommt, sieht die Landesregierung kein Risiko für die öffentliche Hand.

Zu 50:

Die aufgrund der durchgeführten Untersuchung vom Gutachter empfohlenen Preise für die einzelnen Beförderungsgruppen stellen sich wie folgt dar:

Fahrzeuggruppe	Preisempfehlung	Bemerkungen
Pkw	20,00 Euro	- eine Fahrt Pkw + Fahrer
Referenz-Lkw	60,00 Euro	- Befragungsergebnis nicht belastbar - Angaben der Spediteure aus unternehmerischer Sicht niedrig
mittlerer Lkw (inkl. Fahrer + 7,5 t Ladung)	50,00 Euro	- 82 % des Referenz-Lkw
darunter zuschlag- pflichtige Gefahrgüter	12,00 Euro	- Gefahrgutzuschlag 20 % auf den Lkw-Tarif
Busse	48,00 Euro	- abgeleitet aus der Aufstelllänge Lkw - inkl. Fahrer - ohne Reisende
zahlende Passagiere	4,00 Euro	- eine Fahrt - abgeleitet aus den Preisen des Wettbewerbers, dem Preis für eine Ausflugsfahrt (vier Personen + Pkw) und den Befragungsergebnissen
darunter Fahrräder	3,00 Euro	- Verhältnis Fahrrad/Passagier, Fahrrad/Pkw
Busreisende	2,00 Euro	- rabattierter Passagierpreis - abgeleitet aus dem Befragungsergebnis, dem Passagepreis für einen leeren Bus auf der Wettbewerbsrelation

Bezüglich der Vorgehensweise zur Preisermittlung und weiterer Einzelheiten wird auf die Studie zur Ermittlung marktfähiger Transporttarife aus April 2014 verwiesen. Darüber hinausgehende Erkenntnisse liegen der Landesregierung nicht vor.

Zu 51:

Die Landesregierung kann keine Aussage zu etwaigen Betriebskosten potenzieller Fährbetreiber treffen. Die Berechnungen sind Ergebnisse der Arbeit des Gutachters.

Zu 52:

Die in der Fragestellung bezeichneten Angaben beziehen sich laut der genannten Quellengabe auf Aussagen des ehemaligen Geschäftsführers der egeb Entwicklungsgesellschaft Brunsbüttel mbH zu Verkehrsuntersuchungen aus den Jahren 2004 und 2013. Die Landesregierung nimmt, zumal im Zusammenhang mit Untersuchungen, die sie nicht selbst in Auftrag gegeben hat, keine Beurteilung von Äußerungen eines ehemaligen Geschäftsführers einer Wirtschaftsfördergesellschaft vor.

Zu 53:

Die durchgeführten Untersuchungen kommen zu dem Ergebnis, dass grundsätzlich Bedarf für eine Fährverbindung besteht und diese unter gewissen Voraussetzungen wirtschaftlich betrieben werden kann. Ob es zu einer Wiederaufnahme der Fährverbindung kommt, hängt nunmehr von der Entscheidung interessierter Betreiber ab.

Zu 54:

Die Landesregierung nimmt keine Beurteilungen zu etwaigen Verkehrsbelastungen vor, die das Gebiet des Landes Schleswig-Holstein betreffen.

Zu 55:

Auf die Antwort zu Frage 54 wird verwiesen.

Zu 56:

Diese Frage ist an die Landesregierung Schleswig-Holstein zu richten.

Zu 57:

Zur Beantwortung dieser Frage wird die Lektüre des Koalitionsvertrages in Schleswig-Holstein angeregt.

Zu 58:

Die Landesregierung hat die Bereitschaft erklärt, sich im Bedarfsfall finanziell zu engagieren. Dies betrifft die Hafenanlage am Steubenhöft in Cuxhaven, an der bereits zum jetzigen Zeitpunkt die Möglichkeit besteht, RoRo-Schiffe auf einem öffentlichen Terminal abzufertigen. Sofern eine langfristige Nutzung und entsprechende wirtschaftliche Erträge gewährleistet werden können, würden die möglichen Anpassungen der öffentlichen Infrastruktur seitens des Landes unterstützt und weiterhin ein diskriminierungsfreier Zugang ermöglicht werden.

Des Weiteren kommt gegebenenfalls eine Förderung über das Förderprogramm „Innovativer Schiffbau sichert wettbewerbsfähige Arbeitsplätze“ in Betracht. Über dieses Programm unterstützen Bund und Land Innovationen im Schiffbau. Sollten im Rahmen der Fährverbindung Technologien und Verfahren zum Einsatz kommen, die die Kriterien der Richtlinie erfüllen, wäre eine entsprechende Innovationsförderung möglich.

Darüber hinaus liegen der Landesregierung keine Erkenntnisse über Entscheidungsprozesse innerhalb der Landesregierung Schleswig-Holsteins vor.

Zu 59:

Die Landesregierung hat mit der Auftragsvergabe ihr Interesse an der Erlangung detaillierter Kenntnisse zu konkreten Fragestellungen zum Ausdruck gebracht. Sie hat daher im Rahmen der Besprechung im September 2013, an der auch die hafenpolitische Sprecherin der FDP-Fraktion teilgenommen hatte, die Initiative zur Auftragsvergabe ergriffen. Diesbezüglich wird auf die Vorbemerkungen verwiesen.

Zu 60:

Auf die Antwort zu Frage 59 wird verwiesen.

Zu 61:

Der Landesregierung liegen hierzu keine Erkenntnisse vor. Diese Frage war nicht Gegenstand des Untersuchungsauftrags.

Zu 62:

Auf die Antwort zu Frage 61 wird verwiesen.

Zu 63:

Ja.

Zu 64:

Die Verbindung der beiden Städte Cuxhaven und Brunsbüttel über die Elbe weist eine lange Tradition auf, die bis ins 18. Jahrhundert zurückreicht. Mit Beginn des 20. Jahrhunderts wurde immer wiederkehrend für gewisse Zeiträume ein regelmäßiger Fährverkehr u. a. durch die Norddeutsche

Dampfschiffahrtsgesellschaft Hamburg, die Cuxhaven-Brunsbüttel-Dampfschiff AG und die HAPAG durchgeführt.

Vom 1. Mai 1969 bis 13. Juni 1981 wurde der Fährbetrieb von der Fähr- und Schifffahrtsgesellschaft mbH Cuxhaven & Co. KG „Wiking Weg“ und der Reederei- und Schifffahrtlinie „Grüne Küstenstraße“ GmbH & Co. KG und ab 1974 durch die HADAG Seetouristik und Fährdienst AG im Auftrag der genannten Gesellschaften betrieben. Vom 1. August 1999 bis zum März 2001 gab es erneut eine Fährverbindung zwischen den beiden Städten, betrieben durch die E.H. Harms GmbH & Co. KG.

Derzeit betreibt die Reederei Sven Fischer KG von Frühjahr bis Herbst zweimal die Woche eine Personenfährrverbindung zwischen Cuxhaven und Brunsbüttel.

Zu 65:

Die Fährverbindung wurde zuletzt aufgrund der Entscheidung des damaligen Fährbetreibers im März 2001 eingestellt.

Zu 66:

Diese Frage stellt sich der Landesregierung nicht.

Zu 67:

Auf die Antwort zu Frage 66 wird verwiesen.

Zu 68:

Es liegt im Interesse der Landesregierung, wenn möglichst viel Güterverkehr „von der Straße geholt wird“ und auf diese Weise eine Entspannung der Verkehrssituation in Norddeutschland erreicht wird. Eine Wiederaufnahme einer Fährverbindung zwischen Cuxhaven und Brunsbüttel würde zu einer Verkürzung von Wegstrecken und damit zu einer Reduzierung der Straßentransporte im gesamten Verkehrsraum sowie zu einer Verbindung zweier Regionalzentren führen. Die Landesregierung würde eine Realisierung des Fährprojektes daher sehr begrüßen.

Zu 69:

Die genannten Untersuchungen haben sowohl den grundsätzlichen Bedarf aufgezeigt als auch die Möglichkeit eines wirtschaftlichen Betriebs. Insofern wird diesbezüglich auf die Ausführungen in den Vorbemerkungen sowie in den Gutachten verwiesen.

Zu 70:

Der Gutachter kommt in seiner Untersuchung zu der Bewertung, dass angesichts des Transportpotenzials und der am Markt erzielbaren Transportpreise voraussichtlich bereits im Verlauf der ersten fünf Betriebsjahre ein positives Betriebsergebnis erzielt werden könne. Im Falle einer Nutzung von Drittmitteln wird ein wirtschaftlicher Betrieb bereits im ersten Betriebsjahr für möglich gehalten. Allerdings weist der Gutachter zugleich auf Risiken und Unwägbarkeiten hin, die eine prognostische Untersuchung zwangsläufig beinhaltet. Diesbezüglich wird auf die Ausführungen in der Studie zur Ermittlung marktfähiger Transporttarife aus April 2014 verwiesen.

Zu 71:

Die Untersuchungen stellen wichtige und erforderliche Grundlagen für unternehmerische Entscheidungen in Bezug auf die Wiederaufnahme einer Fährverbindung zwischen Cuxhaven und Brunsbüttel dar. Ob interessierte Betreiber auf der Grundlage der Gutachten bereit sind Investitionen zu treffen, bleibt Ihnen selbst überlassen.

Zu 72:

Die A 20 ist eines der zentralen Verkehrsprojekte in Norddeutschland mit europäischer Ausrichtung. Die feste Elbquerung stellt dabei ein zentrales unverzichtbares Element mit wirtschaftlicher und verkehrlicher Schlüsselfunktion dar. Sie erfüllt den Grundgedanken des transeuropäischen Netzes, die Verbindung von Wirtschaftsregionen und die Erschließung strukturschwacher Gebiete

bzw. Randgebiete zu erreichen. Frau Staatssekretärin Behrens steht uneingeschränkt zu der klaren Vereinbarung der Landesregierung im Koalitionsvertrag, die Planungen zur A 20 fortzuführen.

Zu 73:

Auf die Antwort zu Frage 58 wird verwiesen.

Zu 74:

Nein.

Zu 75:

Ja.

Olaf Lies