

# Presseinformation



Es gilt das gesprochene Wort!

TOP 15 – Ausbau der Elbfährlinie Glückstadt - Wischhafen

Dazu sagt die mobilitätspolitische Sprecherin der Landtagsfraktion von Bündnis 90/Die Grünen,

**Nelly Waldeck:**

**Landtagsfraktion  
Schleswig-Holstein**

Pressesprecherin  
**Claudia Jacob**

Landeshaus  
Düsternbrooker Weg 70  
24105 Kiel

Zentrale: 0431 / 988 – 1500  
Durchwahl: 0431 / 988 - 1503  
Mobil: 0172 / 541 83 53

presse@gruene.ltsh.de  
www.sh-gruene-fraktion.de

**Nr. 388.23 / 14.12.2023**

## Wir sehen die Fähre als eine geeignete Alternative

Sehr geehrte Frau Präsidentin,  
liebe Kolleg\*innen,

wer die letzten Jahre mal mit der Fähre nach Wischhafen gefahren ist, kennt die Probleme gut. Nur mit dem Fahrrad kann man dem ellenlangen Stau entgehen, der sich bis zur Kreuzung nach Glückstadt reinzieht. Und das ist dann für die meisten dann doch keine Option. Etwas zu viel Schlick am Anleger und plötzlich beträgt die Wartezeit zwei Stunden oder mehr in beide Richtungen.

Darunter leiden Pendler\*innen, Lkw-Fahrer\*innen und viele Menschen in Glückstadt, die das Verkehrschaos vor der Haustür haben. Klar ist, diese Situation kann niemanden zufriedenstellen.

Das Fährunternehmen FRS will das verbessern. Neue Fähren mit einem besonderen Schiffsbau, der der Verschlickung besser standhält und eine Verschiebung der Anleger, um nicht mehr die Rhinplate umfahren zu müssen, klimaneutraler Antrieb und vor allem deutlich mehr Kapazität für eine Fahrt praktisch ohne Stau. Klingt eigentlich zu gut, um wahr zu sein.

Das Konzept liegt bereits seit über einem Jahr vor, doch so hohe Investitionen brauchen langfristige finanzielle Sicherheit. Das ist absolut nachvollziehbar, gerade die schlickgerechten Fähren sind kein Kassenschlager, sondern ein Sondermodell für die Elbe. Deswegen ist es gut nachvollziehbar, sich die Investitionskosten absichern zu wollen. Gleichzeitig ist Glückstadt - Wischhafen nicht die einzige Chance auf eine Elbfähre. Sich um eine finanzielle Unterstützung der Fähre Gedanken zu machen, weckt Begehrlichkeiten.

Und es wäre falsch, eine Fähre zu unterstützen und anderen dann dieselbe Unterstützung nicht zuzusichern. Denn auch beispielsweise der Nachbarort Brunsbüttel steht in

einer herausfordernden Situation bezüglich der Fährverbindung trotz deutlich besserer Straßenanbindung und mehr Kundschaft vor Ort.

Die Situation der Fähre Glückstadt - Wischhafen unterscheidet sich gegenüber den anderen Fähren in einem Aspekt: Der Grund für die fehlende Investitionssicherheit ist der Bau der festen Elbquerung im Rahmen der A20. Würde diese nicht gebaut, hätte die FRS langfristige Planungssicherheit. Hier behindert die A20 die schnelle wirtschaftliche Weiterentwicklung.

Wie wir Grünen auf die Situation blicken, ist ja recht klar. Wenn es nach uns ginge, würde die feste Elbquerung nicht gebaut. Wir sehen die Fähre als eine geeignete Alternative und gerade mit deutlich ausgeweiteten Kapazitäten als schnelle und effektive Lösung der Verkehrsprobleme in Glückstadt und der Region. Doch mit dieser Haltung sind wir hier nach wie vor die einzigen.

Aber Milliarden für den Bau der Elbquerung auszugeben und dann eine Förderung für eine Fährverbindung schaffen zu wollen, die mit der Fertigstellung des Tunnels nicht mehr benötigt wird, ist doch ziemlich entscheidungsunfreudig und angesichts der angespannten Haushaltslage einfach nicht realistisch.

Dabei geht es nicht nur um den finanziellen Aufwand. Die Elbfähren könnte man nicht woanders nutzen. Was passiert dann aber mit den Schiffen, wenn der Elbtunnel da ist?

Und gerade auf niedersächsischer Seite müsste für das Fährkonzept auch der Anleger und die B495 erweitert werden - in einem FFH-Gebiet. Gegenüber der A20 sicher das kleinere Übel, aber beides zu machen schadet der Umwelt doppelt. Das sieht auch das SPD-geführte Verkehrsministerium in Niedersachsen so. Der Verkehrsminister dort vertritt sogar die Einschätzung, die Einschnitte in das FFH-Gebiet wären vor dem Hintergrund der geplanten A20-Elbquerung nicht genehmigungsfähig. Zuletzt bleibt der Umstieg auf erneuerbare Antriebe. Auch dieses Ziel ist absolut unterstützenswert, muss allerdings gleichermaßen für alle Fährbetreiber angeboten werden.

Lassen Sie mich zusammenfassen: Das Konzept der FRS ist sehr durchdacht und hat das Potential, die Verkehrssituation vor Ort mit vertretbaren ökologischen Abstrichen zu entlasten. Und zwar viele Jahre, bevor ein Tunnel käme. Das Konzept in der aktuellen Ausgestaltung ist aber einfach zu groß, um zu sagen: Machen wir erstmal das und bauen dann wenig später die Elbquerung. Dafür ist das Konzept zu langfristig angelegt.

Deswegen ist es auch sinnvoll, Gespräche dazu zu führen, wie die Situation vorübergehenderweise verbessert und die Transformation zum klimaneutralen Betrieb unterstützt werden kann.

Vielen Dank.

\*\*\*