

## **Antwort**

### **der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Valerie Wilms, Matthias Gastel, Stephan Kühn (Dresden), weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN  
– Drucksache 18/7215 –**

### **Fähren am Nord-Ostsee-Kanal**

#### Vorbemerkung der Fragesteller

Der Bund ist für den Betrieb des Nord-Ostsee-Kanals (NOK) zuständig. Auf Grundlage des Planfeststellungsbeschlusses für den NOK muss der Bund die Fährverbindung in Brunsbüttel sicherstellen. Aktuell gibt es für Verbindungen an mehreren Stellen entlang des NOK 14 Fähren sowie eine Fähre entlang der Eisenbahnhochbrücke Rendsburg. In den vergangenen Jahren kam es vermehrt zu technischen Ausfällen von Schiffen auf der häufig genutzten Fährlinie innerhalb Brunsbüttels. Der Ausfall mehrerer Fähren aufgrund fortgeschrittenen Alters und die dadurch entstandene Unzuverlässigkeit des Fahrplans und bei der Abwicklung der Fahrzeuge führten zu Unmut in der Bevölkerung. Die Bundesregierung hatte zwar angekündigt, in die Jahre gekommene Fähren zu ersetzen. Dabei handelt es sich jedoch nur um die kleinere Bauart (45-Tonnen-Fähren), für die größere Bauart (100-Tonnen-Fähren) ist vorerst kein Ersatz vorgesehen (vgl. Schriftliche Frage 59 auf Bundestagsdrucksache 18/6846). Damit stellt sich die Frage, ob die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes den Fährbetrieb am NOK auf Dauer zuverlässig aufrechterhalten kann.

1. a) Welche Fähren sollen bis wann ersetzt werden, und welche Kosten werden dem Bundeshaushalt dadurch pro Fähre entstehen?
- b) Welche Einsatzgebiete werden diese Fähren haben, und welche Einsätze der Fähren werden für Brunsbüttel vorgesehen?

Aktuell geplant und im Bundeshaushalt mit insgesamt 14,5 Millionen Euro veranschlagt ist der Bau von drei neuen 45-t-Fähren innerhalb der nächsten Jahre zum Ersatz der drei ältesten Fähren dieses Typs („Nobiskrug“, Baujahr 1952, sowie „Hochdonn“ und „Audorf“, jeweils Baujahr 1953). Die neuen 45-t-Fähren werden innerhalb des in den Antworten zu den Fragen 3 und 6 beschriebenen Konzepts an verschiedenen Übergängen des Nord-Ostsee-Kanals (NOK) eingesetzt.

Es ist vorgesehen, mittel- bis langfristig die gesamte Fährflotte am NOK zu erneuern. Da die ausschließlich in Brunsbüttel eingesetzten beiden 100-t-Fähren die

jüngsten Fähren am NOK sind, wird deren Ersatz am Ende stehen. Es gibt dabei aktuell keine Planungen, die derzeitige Ausstattung der Fährstelle Brunsbüttel mit zwei 100-t-Fähren zu verändern.

2. a) Wie oft und wann wurde der NOK-Fährbetrieb in Brunsbüttel in den Jahren 2013, 2014 und 2015 eingestellt, und welche Gründe lagen dafür jeweils vor (bitte Zeiträume für eingeschränkten oder ausgesetzten Fährverkehr mit jeweiligen Uhrzeiten und Datum tabellarisch angeben)?
- b) Wie konnte ein Ersatzverkehr der Fähren jeweils sichergestellt werden?
- c) Welche Ersatzfähren kamen dafür von welchen anderen Fährverbindungen für welche Zeitdauer zum Einsatz?

Der Fährbetrieb in Brunsbüttel wird in der Regel mit zwei 100-t-Fähren gewährleistet. Als Ersatz steht eine 45-t-Fähre zur Verfügung. Die Fähren müssen turnusmäßig alle zwei bis drei Jahre für Wartungs- und Instandhaltungsmaßnahmen in die Werft. Dies betraf im vergangenen Sommer die 100-t-Fähre „Breslau“. Während dieser Werftzeit waren die zweite 100-t-Fähre und die 45-t-Ersatzfähre im Einsatz. Seit Ende Oktober 2015 verkehren nun wieder beide 100-t-Fähren an der Fährstelle Brunsbüttel.

Mit den in Brunsbüttel regelmäßig verkehrenden beiden 100-t-Fähren – bzw. temporär mit einer 100-t-Fähre und einer 45-t-Fähre – wird die planfestgestellte Verpflichtung der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung (WSV) vollständig erfüllt. Die laut Planfeststellung vom Bund im Regelfall vorzuhaltende Kapazität an der Fährstelle Brunsbüttel beträgt lediglich 120 t.

Die Verfügbarkeit der Fähren in Brunsbüttel kann der folgenden Tabelle entnommen werden:

Anzahl Tage im Jahr mit:	2013	2014	2015
Zwei 100-t-Fähren im Einsatz	300	354	245
Eine 100-t-Fähre und eine 45-t-Fähre im Einsatz	48	0	102
Nur eine 100-t-Fähre im Einsatz	17	11	18
Keine 100-t-Fähre im Einsatz oder gar keine Fährverbindung	0	0	0
Summe	365	365	365

Der Anteil der Tage mit nur einer 100-t-Fähre betrug insgesamt nur rund 4 Prozent, wobei an diesen Tagen die zweite Fähre jeweils auch nur stundenweise ausfiel, im Schnitt unter sieben Stunden am Tag.

3. a) Welche Störungen aus welchen Gründen gab es wann aus welchen Gründen bei welchen anderen Fährverbindungen am gesamten NOK?
- b) Wie konnte jeweils ein Ersatzverkehr der Fähren sichergestellt werden?
5. Wie oft wurde der Fährbetrieb eingeschränkt, weil keine gleichwertige Ersatzfähre verfügbar war, und wie lange hat es gedauert bis die Ersatzfähre eingesetzt wurde?

Die Fragen 3 und 5 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Fährverbindungen am NOK – ohne Brunsbüttel – betreffen insgesamt elf 45-t-Fährstellen längs des gesamten NOK (Ostermoor, Kudensee, Burg, Hochdonn, Hohenhörn, Fischerhütte, Oldenbüttel, Breiholz, Nobiskrug, Sehestedt und

Landwehr). Auf die beiden besonderen weiteren Fährverbindungen in Rendsburg (historische Schwebefähre für max. 4 Pkw) und Kiel (Personenfähre) wird im Rahmen der Beantwortung dieser Kleinen Anfrage nicht eingegangen.

Störungen bei Fährverbindungen am NOK sind in der Regel witterungsbedingt (z. B. Hochwasser oder Eisgang) oder haben technische Ursachen. Im zweiten Fall kommt eine betriebsbereite Reservefähre zum Einsatz. Verzögerungen können sich dabei aus längeren Anreisezeiten zur betroffenen Fährstelle ergeben. An den genannten elf Fährstellen hat es in den letzten drei Jahren insgesamt lediglich an vier ganzen Tagen einen Fährausfall gegeben:

Im Jahr 2013 zwei Tage Ausfall an der Fährstelle Ostermoor wegen eines Antriebsschadens, in 2014 einen Tag an der Fährstelle Breiholz infolge Hochwasser und in 2015 fiel an der Doppelfährstelle Nobiskrug einen Tag eine der beiden Fähren wegen eines kurzfristigen Personalengpasses aus.

Darüber hinaus kam es zu lediglich stundenweisen Ausfällen an einzelnen Fährstellen, bis die Reservefähre bereitstand oder sich die Witterungsbedingungen gebessert hatten.

4. Welche planmäßigen Wartungsarbeiten sind bisher wann für welche Fähren vorgesehen (bitte tabellarisch darstellen)?
6. Welches Konzept gibt es für den Fall von Reparaturmaßnahmen an Fähren, um den reibungslosen Betrieb dennoch sicherzustellen?

Die Fragen 4 und 6 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Alle Fähren unterliegen einer regelmäßigen technischen Kontrolle und Wartung, dabei erfolgt alle zwei bis drei Jahre eine Werftüberholung, für deren Dauer an der betroffenen Fährstelle eine Reservefähre eingesetzt wird. Am NOK werden ständig zwei 45-t-Reservefähren vorgehalten, eine deckt die Ausfallzeiten bei den turnusmäßigen Werftüberholungen ab und die zweite steht für den Fall einer technischen Störung einer Fähre zur Verfügung. Die insgesamt äußerst geringe Anzahl von Ausfalltagen im Fährbetrieb bestätigt dieses System.

7. In welchem Umfang wird die Öffentlichkeit über den Ausfall von Fähren jeweils im Vorfeld informiert?

Im Falle von Störungen im Fährbetrieb erfolgt die Information der Verkehrsteilnehmer über Rundfunk, örtliche Presse, feste Beschilderung vor Ort und seit Kurzem zusätzlich auch mittels elektronischer Wechseltextanzeigen. Das System befindet sich im Aufbau und ist noch nicht an allen Fährstellen realisiert. In Planung befindet sich darüber hinaus eine Smartphone-App („Fährverkehr NOK“), über die die Verkehrsteilnehmer Informationen zu den Betriebsverhältnissen an den Fähranlagen werden abrufen können.

