



## **Kleine Anfrage**

**des Abgeordneten Dr. Bernd Buchholz (FDP)**

**und**

**Antwort**

**der Landesregierung - Minister für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie  
und Tourismus**

### **Verzögerungen bei der Schleifähre „Missunde III“**

#### Vorbemerkung des Fragestellers:

Die ursprünglich für Ende Januar/Anfang Februar 2024 vorgesehene Betriebsaufnahme der neuen Schleifähre „Missunde III“ sollte sich angeblich bis Mitte März 2024 verzögern.<sup>1</sup> Laut Medieninformationen werde die Problemlösung „noch einige Zeit dauern“.<sup>2</sup>

1. Welche Daten, Erfahrungswerte und sonstigen Gründe lagen der Entscheidung über die Ausweitung der Traglast, die Antriebsart sowie die Dimensionierung der neuen Schleifähre zugrunde und inwiefern wurden diese Faktoren vor Auftragsvergabe mit Blick auf die lokalen Gegebenheiten überprüft? Bitte erläutern.

---

<sup>1</sup> <https://www.ndr.de/nachrichten/schleswig-holstein/Neue-Schleifaehre-Missunde-III-Start-verzoegert-sich-bis-Maerz,schleifaehre102.html>.

<sup>2</sup> <https://www.kn-online.de/lokales/rendsburg-eckernfoerde/weitere-verzoegerungen-an-der-schleifaehre-missunde-TSONJDZ4MZAGVHZMJMETTS3TSY.html>.

Antwort:

Erfahrungswerte mit Wagenseilfähren mit E-Antrieb gibt es nicht, es handelt sich hier um ein Unikat. Auf Basis einer Machbarkeitsstudie haben sich der LKN.SH, das MEKUN und das MWVATT für den E-Antrieb entschieden. Die Fähre wurde größer und tragfähiger als die alte Fähre MISSUNDE II, um einen zukunftsfähigen Fährbetrieb auch vor dem Hintergrund gestiegener Tourismuszahlen zu ermöglichen. Ferner sollte der Transport von landwirtschaftlichen Fahrzeugen, Bussen und sonstigen Fahrzeugen mit langem Radüberstand oder langen Überhängen ermöglicht werden.

2. Wurden die lokalen Wind- und Strömungsverhältnisse in die Planungen für die Konstruktion der neuen Fähre – insbesondere mit Blick auf die Dachkonstruktion – einbezogen? Wenn ja, wie wurden diese Wind- und Strömungsverhältnisse bewertet und wie wurden sie bei der Fährkonstruktion berücksichtigt? Wenn nein, warum nicht? Bitte erläutern.

Antwort:

Die ortsspezifischen Randbedingungen wurden dem Planer übermittelt und haben Eintrag in die Stabilitätsberechnung, die Umlenkrollen und den Antrieb gefunden. Hauptsächlich sind gem. Aussage des Konstruktionsbüros die höheren Aufbauten für die Verdriftung verantwortlich, daneben in geringerem Maße auch das Solardach und das höhere Gewicht der Missunde III im Vergleich zur Missunde II.

3. Kann der Betrieb der Schleiffähre „Missunde III“ durchgängig und vollständig durch die fähreigenen Solarpanels sichergestellt werden? Wenn nein, wann bzw. in welchen Fällen ist dies nicht der Fall und wie erfolgt in diesen Zeiten die Versorgung der Fähre? Bitte erläutern.

Antwort:

Nein, dies ist auch nicht vorgesehen. Für sonnenärmere Zeiten wurden Batterien und ein Landstromanschluss installiert. Die Batterien werden nachts geladen

4. Welche Akteure wurden in die Planung der neuen Schleiffähre „Missunde III“ einbezogen? Bitte erläutern.

Antwort:

Neben dem beauftragten Ingenieurbüro waren dies der LKN.SH, das MWVATT, das MEKUN, der Pächter sowie die Wasserstraßenverwaltung des Bundes.

5. Welche Tests und Simulationen wurden in den Planungs- und Bauphasen der Fähre „Missunde III“ durchgeführt, um den Einsatz der neuen Fähre bei verschiedenen Wind-, Witterungs- und Strömungsverhältnissen zu erproben, und welche Erkenntnisse und ggf. Anpassungen gab es in Folge dieser Tests und Simulationen? Bitte erläutern.

Antwort:

Simulationen sind nicht durchgeführt worden, dies ist nach heutigem Stand bei diesen Anwendungen nicht üblich, zumal die hieraus erzielbaren numerischen Ergebnisse weder belastbar noch wirtschaftlich darstellbar wären. Im Übrigen wurde dies während der Planungsphase durch den Konstrukteur der Fähre zu keinem Zeitpunkt angeregt oder empfohlen; das Fahrverhalten erschien unproblematisch.

Fahrttests sind erst im Rahmen der Erprobungswoche im Januar das erste Mal möglich gewesen, da eine Wagenseilfähre nur unter Realbedingungen, d. h. vor Ort getestet werden kann.

6. Welche konkreten Nachrüstungen bzw. Umbauten sind in Folge der aktuellen Erprobung an der Fähre, an den Anlegestellen und an der Seilführung der Fähre erforderlich und inwiefern werden sich die Maßnahmen auf die Schiffbarkeit der Schlei zwischen den beiden Fähranlegern auswirken? Bitte erläutern.

Antwort:

Es sind folgende Maßnahmen vorgesehen:

- Optimierung der Landkeile,
- Seilführung an Land und am Schiff,
- Prallschutz am Schiff,
- Bau von Leitwerken.

Es ist vorgesehen, dass die schiffbare Breite der Schlei an der Fährstelle etwas eingeengt wird, um ein sicheres Passieren der durchgehenden Schifffahrt zu gewährleisten. Dies wird mit dem Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Ostsee bereits abgestimmt.

7. Gibt es einen konkreten Zeitplan für die erforderlichen Nachrüstungen bzw. Umbauten? Wenn ja, wie sieht dieser aus und seit wann steht dieser fest? Wenn nein, wann wird mit einem belastbaren Zeitplan gerechnet und wie sind bis dahin die Einschätzungen der Landesregierung, wann die neue Fähre „Missunde III“ den Betrieb aufnehmen kann? Bitte erläutern.

Antwort:

Einen konkreten Zeitplan gibt es noch nicht, dieser befindet sich gerade in der

Erarbeitung. Alle Optimierungen bis auf die Leitdalben können voraussichtlich relativ kurzfristig erfolgen.