



Kleine Anfrage

der Abgeordneten Birte Pauls (SPD)

und Antwort

**der Landesregierung – Minister für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit,
Technologie und Tourismus (MWVATT)**

Zeitplan, Kosten und Risiken bei der Einführung der Elektrofähre „Missunde III“

Vorbemerkung der Fragenstellerin:

Nach Berichten des shz vom 05.03.2026, wurde der Betrieb der bisherigen Fähre „Missunde II“ eingestellt, um die Anleger für die neue Elektrofähre „Missunde III“ umzubauen. Die neue Fähre soll nach weiteren Umbauten und Testfahrten Anfang April ihren Betrieb aufnehmen.¹

1. Wie ist der aktuelle Stand des Projekts „Missunde III“ (bitte darstellen: Stand der technischen Umbauten, Stand der Arbeiten an den Anlegern sowie aktueller Zeitplan bis zur geplanten Inbetriebnahme)?

Antwort:

Die Umbauarbeiten an der Fähre „Missunde III“ sind abgeschlossen. Sie wurde am 19.03.2026 nach Kappeln und am 20.03.2026 an die Fährstelle

¹ Vgl. <https://www.shz.de/lokales/gluecksburg-angeln/artikel/bye-bye-missunde-ii-abschied-von-der-alten-dieselfaehre-50112573>

überführt. Die Arbeiten an den Fähranlegern für den Einbau und die Elektrifizierung der Landkeile liefen planmäßig und konnten in der 12. KW abgeschlossen werden. Nach einem Testbetrieb der Fähre Missunde III ab dem 24.03.2026 soll der Regelbetrieb am 01.04.2026 aufgenommen werden.

2. Wann sollen die Testfahrten der modifizierten Fähre beginnen, und welche Kriterien müssen erfüllt sein, bevor eine reguläre Inbetriebnahme erfolgen kann?

Antwort:

Die Erprobungsfahrten haben am 24.03.2026 begonnen. Für eine Inbetriebnahme muss ein sicheres Anlegen der Missunde III gewährleistet sein, welches durch den Einbau der vier Querstrahler sichergestellt werden soll. Zudem wird im Rahmen einer Untersuchung der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt abschließend ein gültiges Fährzeugnis erteilt. Derzeit liegt lediglich ein vorläufiges Fährzeugnis vor, mit dem der Fährbetrieb bereits aufgenommen werden kann.

3. Hält die Landesregierung weiterhin an dem Ziel fest, dass die Fähre Anfang April 2026 ihren Betrieb aufnehmen kann? Wenn ja, auf welcher Grundlage wird diese Einschätzung getroffen? Wenn nein, welcher neue Zeitplan gilt

Antwort:

Siehe Antwort auf Frage 1.

4. Welche Kosten sind bislang insgesamt im Zusammenhang mit dem Projekt „Missunde III“ entstanden (bitte getrennt darstellen nach Bau bzw. Beschaffung der Elektrofähre, nachträglichen technischen Umbauten der Fähre, Liegeplätze in Kappeln und Olpenitz, Anpassung bzw. Umbau der Anleger, Kosten für zusätzliche Testfahrten und Gutachten, Kosten für den Rückkauf der „Missunde II“, sonstige projektbezogene Kosten)?

Antwort:

Die bisher im direkten Zusammenhang mit dem Ersatz der Missunde-Fähre entstandenen Kosten sind folgender Tabelle zu entnehmen (Nettobeträge). Eine Endabrechnung ist noch nicht erfolgt.

Bau bzw. Beschaffung Elektrofähre	3.586.761,74 EUR
nachträgliche technische Umbauten der Fähre	397.179,50 EUR
Liegeplätze in Kappeln und Olpenitz (Missunde III)	65.154,24 EUR
Anpassung bzw. Umbau der Anleger	1.893.795,00 EUR
Kosten für zusätzliche Testfahrten und Gutachten	24.138,13 EUR
Kosten für den Rückkauf der Missunde II	95.050,50 EUR
sonstige projektbezogene Kosten (ausschließlich Kosten für Rechtsberatung)	42.334,57 EUR

5. Gibt es technische Gründe, die mit der Missunde II zusammenhängen, die zum derzeitigen Fahrstopp führen (z.B. fehlende Ersatzteile etc.)?

Antwort:

Nein. Die Arbeiten am Anleger erforderten ein Außerbetriebgehen der Missunde II.

6. Welche laufenden Kosten entstehen dem Land derzeit dadurch, dass die „Missunde II“ weiterhin vorgehalten wird?

Antwort:

Es entstehen Kosten in Höhe von 50 EUR netto pro Tag für den Liegeplatz der Missunde II.

7. Welche finanziellen Risiken bestehen aus Sicht der Landesregierung derzeit noch für das Projekt (z. B. weitere technische Nachrüstungen, Verzögerungen oder zusätzliche Infrastrukturmaßnahmen)?

Antwort:

Die Landesregierung geht davon aus, dass die Missunde III ihre Aufgaben nach den vorgenommenen baulichen Optimierungen wahrnehmen kann. Im Rahmen der Erprobungsfahrten wird sich zeigen, ob weitere Optimierungen, beispielsweise an den Anlegekeilen oder Ketten, notwendig sind. Mögliche Abweichungen zwischen den tatsächlichen und berechneten Betriebskosten werden sich erst im laufenden Betrieb zeigen. Ferner kann erst im Betrieb eine Aussage darüber getroffen werden, wie autark die Fähre mit der Solaranlage läuft.

8. Welche Lehren hat die Landesregierung bislang aus dem Projektverlauf gezogen, insbesondere im Hinblick auf Planung, Ausschreibung und technische Erprobung neuer Fähren?

Antwort:

Zukünftig ist für Projekte dieser Art zu evaluieren, ob Planung und Bau gemeinsam vergeben werden können. Die Vergabe einzelner Projektteile wäre, um finanzielle Risiken zu minimieren, dennoch zu prüfen. Ferner sollten derartige Projekte zukünftig durch eine externe Projektleitung begleitet werden. Um die Akzeptanz der Bevölkerung und weiterer Betroffener vor Ort zu steigern, sollte bei kommenden Projekte eine frühzeitige Bürgerbeteiligung, beispielsweise in Form von Informationsveranstaltungen, durchgeführt werden. Dem Verlust von schiffbaulichem Fachwissen im LKN.SH, bedingt durch den altersbedingten Personalabgang, sollte einer zügigen Nachbesetzung entgegengewirkt werden.

Nach Abschluss des Projektes „Missunde III“ soll eine Evaluation des Gesamtprozesses erfolgen, woraus sich ggf. weitere Erkenntnisse ergeben werden.