

Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie
und Tourismus | Düsternbrooker Weg 94 | 24105 Kiel

Minister

Vorsitzenden
des Wirtschafts- und Digitalisierungsaus-
schusses des Schleswig-Holsteini-
schen Landtages
Herrn Claus Christian Claussen, MdL
Landeshaus
24105 Kiel

Schleswig-Holsteinischer Landtag
Umdruck 20/3137

26. April 2024

Sachstand zu den Fähren Missunde II und III

Sehr geehrter Herr Vorsitzender,

auf die Fragen zu TOP 2 der Sondersitzung des Wirtschafts- und Digitalisierungsaus-
schusses des Schleswig-Holsteinischen Landtages vom 21. März d. J. nehme ich wie folgt
Stellung:

Die Abgeordnete Waldeck bittet um Darlegung der Gründe, warum die Entscheidung für
einen Kauf der alten Fähre und nicht für die vorübergehende Anmietung, bis die neue
funktioniere, gefallen sei. Zweitens bitte sie zu erläutern, ob eine zusätzliche Lösung für
den Fuß- und Radverkehr angestrebt werde.

Antwort:

Aufgrund der erforderlichen Instandsetzungen an der alten Fähre (Kosten ca.
50.000 €), die zwingend notwendig waren, um die Missunde II kurzfristig in einen
vorläufigen weiteren rechtskonformen Zustand zu versetzen, sollte die Fähre im Ei-
gentum des Landes sein. Eine Anmietung der Missunde II hätte daneben zu erheb-
lichen Kosten geführt und wäre unwirtschaftlich gewesen. Zudem wäre ein umfang-
reiches juristisches Vertragswerk erforderlich gewesen, um z. B. alle Haftungsfra-
gen zwischen Eigentümer und Pächter zu regeln.

Um zusätzlich eine schnelle Querung für Fuß- und Radverkehr zu schaffen, wurde
die Nutzung der benachbarten Pionerrampen erwogen. Nach Aussagen des Was-
ser- und Schifffahrtsamtes Ostsee, dass diese baulich abgängig seien, wurde dies
nicht weiterverfolgt.

Der Abgeordnete Dr. Buchholz bittet darum, den zeitlichen Ablauf der Vergabe durch den LKN schriftlich darzustellen, wie es zur Entscheidung für eine neue Fähre in deutlich größerer Dimensionierung als die Fähre Missunde II gekommen sei. Zudem bittet er um eine vertrauliche Vorlage dazu, welche Preise und Optionen im Vertrag betreffend die Fähre Missunde II enthalten seien, zu welchem Preis der Eigentümer die Fähre Missunde II gekauft habe und zu welchem Preis voraussichtlich der Rückverkauf zustande käme.

Antwort:

Im Zeitraum vom 11.11.2020 bis 19.03.2021 wurde unter Beteiligung des damaligen MELUND, des MWVATT, des Konstruktionsbüros Fa. Buchloh (Ausschreibungsdetails für die Konstruktion s. unten), des Pächters und des LKN die Bauvorschrift für die Fähre (Unterlage für die Ausschreibung) erstellt.

Am 24.03.2021 erfolgte die Entscheidung über die Finanzierung der Schätzkosten in Höhe von 2,5 Mio. € durch LKN, MELUND und MWVATT. Zudem erfolgte am 24.03.2021 der Start der EU-weiten Ausschreibung zum Bau der Missunde III. Zuschlagskriterien waren zu 50% der Preis und zu 50% die Qualität (Organisation – Ablaufplanung, Personalkonzept, Logistikkonzept, ISO-Standard, Projektleitung – persönliche Referenzen, berufliche Qualifikation, Fortbildungen, Abschluss Schiffbau, Erfahrung und Kundendienst – Reaktionszeit, Werftausstattung).

Die Submission erfolgte am 12.05.2021. Es sind drei Angebote eingegangen. Alle Angebote lagen über dem Schätzwert von 2,5 Mio. €. Die Schiffswerft Barthel hat mit dem wirtschaftlichsten Angebot (3.365.192,67 €) den Zuschlag erhalten. Die Prüfung der Angebote erfolgte durch Fa. Buchloh.

Im Rahmen der Erarbeitung der Bauvorschrift für die Ausschreibungsunterlagen wurde auch die Frage nach einer möglichen Kapazitätserhöhung aufgeworfen, um die Fähre zukunftsfähig zu gestalten. In einer Abstimmung zwischen LKN, MELUND und MWVATT wurde eine Auflastung grundsätzlich begrüßt. Auch in einer Besprechung zwischen LKN, MELUND und der Fa. Buchloh zur Erstellung der Bauvorschrift wurde das Thema Kapazitätserhöhung erörtert. Eine Volumenerhöhung des Schiffsrumpfes war bereits aufgrund der geänderten Vorschriften notwendig für ein stabiles Schwimmverhalten und soll im Havariefall für ausreichende Schwimmstabilität, der sogenannten Leckstabilität, sorgen. Leckstabilität bedeutet, dass im Falle einer durch Kollision vollgelaufenen Abteilung des Schiffes das Schiff weiterhin schwimmfähig bleibt. Die Leckstabilität konnte mit der bestehenden Schiffsgometrie bei gleicher Schiffsgröße wie MISSUNDE II nicht abgebildet werden, sodass diese verändert werden musste. Auch die MISSUNDE II hätte diese Leckstabilität nur durch eine Geometrieänderung erreicht. In der Folge wurden der Landkeil und die Rampenform (Spundwandkasten) entwickelt, damit ein sicheres Befahren durch alle Fahrzeuge gewährleistet ist. Durch die veränderte Schiffsform bot sich die Möglichkeit, die Traglast mit wenig Aufwand bei geringer Verlängerung der Fähre zu erreichen. In Kombination der Landkeile und der veränderten Schiffsgometrie werden künftig Schäden und daraus resultierende Überholungsarbeiten an Fähre,

Fährkopf und Rampen, die durch das Aufsetzen der Fähre beim Be- und Entladen entstanden, vermieden. In der Folge können größere und schwerere Fahrzeuge (SUV, E-PKW, landwirtschaftliche Gespanne) und insbesondere Fahrzeuge mit langem Radstand wie Busse, Wohnmobile oder Wohnwagen problemlos mitgenommen werden. Zudem sollte mit einer Traglastserhöhung ein mittel- und langfristig zu erwartendes erhöhtes Verkehrsaufkommen berücksichtigt werden.

Am 14.12.2020 erteilte das WSA Lübeck seine Zustimmung zum Einsatz einer längeren Fähre.

Die Endfassung der Bauspezifikation wurde in einer Sitzung am 26.02.2021 unter Beteiligung von LKN, MELUND, MWVATT und Pächter vorgestellt und finalisiert. Bis zum 19.03.2021 erfolgte die Fertigstellung der Bauvorschrift. Die Zustimmung auch zur Finanzierung erfolgte am 24.03.2021 (LKN und MWVATT). Anschließend wurde am 24.03.2021 die europaweite Ausschreibung für den Bau der Fähre mit Angebotsfrist 12.05.2021 und Zuschlagsfrist 22.06.2021 gestartet.

Die Beantwortung der Fragen zur Missunde II erfolgt parallel in vertraulichem Schreiben.

Der Abgeordnete Dr. Buchholz bittet um eine Aufstellung der geplanten Kosten in Gegenüberstellung mit den tatsächlichen Kosten für die Fähre Missunde III.

Antwort:

Gegenstand	Beauftragt	Tatsächliche Kosten	Mehrkosten
Bau der Fähre	3.365.192,67€	3.856.279,52 €	491.086,85€
Bauüberwachung	239.502,80€	314.847,66€	75.344,86€
Verbreiterung Keil	0	46.445,51€	46.445,51€
Anlegekonzept	0	35.938,00€	35.938,00€

Die Abgeordnete Herdejürgen bittet darum, die Vergabeentscheidung auch im Hinblick auf die Expertise der beauftragten Werft zu begründen und hinsichtlich, der Prüfung, inwiefern die technischen Schwierigkeiten, die beim Test der Fähre aufgefallen seien, erwartbar gewesen seien. Der Abgeordnete Hölck fragt ebenfalls danach, welche technischen Voraussetzungen schon bei der Auftragsvergabe hätten bekannt sein müssen und, ob die Werft überhaupt geeignet zum Bau der Fähre gewesen sei. Es stelle sich die Frage nach einer möglichen Haftung der Planerinnen und Planer und der Werft.

Antwort:

Es handelt sich insgesamt um drei Vergaben. Zuerst wurde eine Machbarkeitsstudie beauftragt, anschließend die Planung der Fähre (Schiffskonstrukteur) und abschließend der Bau der Fähre (Werft).

Machbarkeitsstudie

Die Entscheidung zur Ausschreibung der Machbarkeitsstudie erfolgte am 22.02.2019. Die Erstellung einer Machbarkeitsstudie wurde am 22.03.2019 öffentlich ausgeschrieben, es wurden zwei Angebote eingereicht. Zuschlag erfolgte an die Firma Buchloh Schiffstechnik.

Kosten: 90.261,50 €.

Im Ergebnis wurde ein Neubau der Fähre empfohlen. Auf Wunsch des damaligen Verkehrsministers wurde in einem Nachtragsvertrag noch ein Antrieb mit Wasserstoff geprüft. Kosten der Ergänzung: 16.000 €, Zustimmung am 24.02.2020 durch MEKUN..

Entscheidung über Neubau

Durch Leitungsentscheidung vom 22.05.2020 hatte das MWVATT dem Neubau als vollelektrische Fähre mit Batterie- und Solarunterstützung in den Jahren 2021/22 zugestimmt.

Vergabe Konstruktion der Fähre

Die Ausschreibung der Bauvorschrift und der Vergabeunterlagen inkl. Bauüberwachung erfolgte am 01.09.2020 (Verhandlungsvergabe)

Es wurden drei Angebote eingereicht. Folgende Wertungskriterien bestanden: 20% allg. Anforderungen an das Ing-Büro (wie z.B. Schiffbausachverständigenvereinigung, Umfassende Kenntnisse beim Entwurf von Seilfähren, Kenntnisse der Bin-SchUO, Kenntnisse landgebundener Einrichtungen, umfassende Kenntnisse elektrischer und vollelektrischer Antriebe für Fähren), 50% Planungskonzept, 30% Preis.

Den Zuschlag erhielt das Planungsbüro Buchloh mit Vergabezustimmung vom 26.10.2020.

Zur Feststellung der Eignung wurden Kriterien erstellt und geprüft (Wertungsmatrix).

Dazu gehörte eine kurze Darstellung des Unternehmens mit der Beschreibung der vorgehaltenen technischen Ausrüstung, Angaben zur beruflichen Qualifikation und Befähigung, insbesondere der für die Leistung verantwortlichen Person, Gewährleistung der geforderten Qualität, Referenzen u.a. Wagenseilfähre, Nachweise.

Vergabe Bau der Fähre:

Die Werft hat die Eignung im Rahmen der Vergabe für den Bau der Fähre nachgewiesen und hat die Fähre auftragsgemäß abgeliefert. Es wurde eine Wertungsmatrix aufgestellt welches Preis 50%, Qualität und technische Ausführung 25%, Qualität der Projektleitung 15% und Kundendienst/techn. Hilfe 10% erstellt. Es gingen zwei Angebote ein, die Werft Bartels konnte das Verfahren für sich entscheiden.

Die evtl. auftauchenden technischen Probleme wurden vorab in div. Besprechungen angesprochen und bewertet. Entsprechende Maßnahmen zur Vermeidung wurden ergriffen (Dachneigung abgeflacht, Keile schwerer ausgeführt und auf Schienen mit Einfangmechanismus gestellt). Die Fähre ist ein Einzelbau. Erfahrungen, auf die man hätte zurückgreifen können, lagen somit nicht vor.

Der Abgeordnete Dr. Buchholz erkundigt sich nach der naturschutzrechtlichen Situation und den behördlichen Genehmigungsvoraussetzungen für die „Missunde III“ beziehungsweise die Errichtung der erwähnten Dalbenreihen in trichterförmiger Anordnung. Er wolle wissen, wie einfach die Genehmigungen zu erlangen seien oder auch schon vorlägen.

Antwort:

Die Missunde III benötigt wegen der größeren Länge für den Betrieb die Zustimmung der Bundeswasserstraßenverwaltung. Diese liegt vor.

Zunächst war angedacht, dass eine trichterförmige Dalbenanlage die Fähre beim Anlegen auf die Anlegekeile führen und ihr auf der Brodersbyer Seite einen sicheren Nacht-Liegeplatz schaffen soll, ohne hierbei das Führungsseil zu belasten. Zwischenzeitlich wurde in Zusammenarbeit mit externen Fachleuten (Klassifizierungsgesellschaft Det Norske Veritas (DNV)) eine geänderte Führung der Fähre auf die Anlegekeile vorgeschlagen. Dies hätte zur Folge, dass auf die aufwändigen Dalbenreihen auf beiden Seiten der Schlei verzichtet werden könnte und lediglich zwei bis drei Dalben für den sicheren Nacht-Liegeplatz auf der Brodersbyer Seite gerammt werden müssten. Der DNV verifiziert diesen Vorschlag derzeit u. a. unter Berücksichtigung der zu erwartenden Wind- und Strömungslasten.

Der LKN.SH hat Kontakt mit der WSV aufgenommen, die dem Vorhaben positiv gegenübersteht. Wenn die Grundlagen für die Modifikationen vorliegen (Bodengutachten, Statik für die Abmessungen der Dalben), wird Kontakt mit den Unteren Naturschutzbehörden der Kreise RD/ECK und SL/FL aufgenommen. Des Weiteren hat

das MWVATT Kontakt zu den Fischern sowie der zuständigen Liegenschaftsverwaltung der Stadt Schleswig aufgenommen.

Der Abgeordnete Pender fragt, da Spendengelder gesammelt worden seien, ob der Pächter wirtschaftlich darauf angewiesen sei und inwiefern der zukünftige Fahrbetrieb als gesichert gelten könne.

Antwort:

Der Landesregierung liegen keine Kenntnisse zur finanziellen Situation des Pächters vor. Die Landesregierung geht davon aus, dass der Fährbetrieb durch den bekannten und bewährten Pächter – zunächst mit der Missunde II, später mit der Missunde III – erfolgen wird.

Mit freundlichen Grüßen



Claus Ruhe Madsen