



Seit 1919 verbindet die Fähre Glückstadt-Wischhafen die beiden Elbufer und ihre Bewohner. Wenn eine feste Elbquerung käme, bedeutete das das Aus der Linie

Fotos (2) Ruhl

Die Fähre stellt sich quer

Elb-Tunnel bedeutet das Aus für Traditionsunternehmen - Zweifel am Nutzen einer festen Querung

Von Peter von Allwörden

Alle Welt redet von der festen Elbquerung zwischen Glückstadt und Drochtersen, Politiker, Wirtschaft und Verbände propagieren einen Tunnel, der privat finanziert werden soll. Sie erhoffen sich wirtschaftlichen Aufschwung für die gesamte Region. Kaum jemand dagegen denkt an die vorhandene Fährlinie, die seit 85 Jahren die Verbindung zwischen den beiden Elbfern, zwischen Glückstadt und Wischhafen aufrechterhält. Ein Tunnel bedeutete für das mittelständische Unternehmen das Aus.



Fährchefin Hildegard Both.

genommen. Aber das Risiko seien bis acht Millionen Euro für einen Neubau auszugeben, ist ihr angesichts der momentanen Lage zu hoch. So beschränkt sie sich darauf, ihre vier Fährschiffe auf dem neuesten technischen Stand zu halten: "Selbstverständlich verfallen wir nicht in Depression, sondern investieren regelmäßig in die Schiffe und die Sicherheitsstandards." Seit 1919 gibt es die Fährlinie, die Niedersachsen und Schleswig-Holstein an der Unterelbe verbindet (siehe auch Kasten zur Historie der Fährlinie) und seitdem behauptet sich die Fähre erfolgreich am Markt. Both: "Es gab ja mehrere Versuche, eine weitere Fährlinie aufzubauen, zuletzt vor

überhaupt rechnet, ob sich wirklich private Investoren finden. Diese Zweifel geben ihr auch noch einen Funken Hoffnung auf einen Fortbestand ihres Unternehmens: "Ich bin noch etwas optimistisch, weil ich den Bedarf für eine feste Querung einfach nicht sehe." Allerdings glaubt sie auch, dass die Politik sich eventuell durchsetzen werde und den Tunnel mit öffentlichen Geldern bauen werde. "Aber das kann dauern, weil die Kassen leer sind."

Die Diskussion über eine feste Elbquerung wurde erstmals in den 60-er Jahren des vergangenen Jahrhunderts geführt. 1967 wurde damals der "Elbbrückenverein" gegründet. Doch die erforderlichen Mittel für eine Brücke über den Fluss kamen nie zusammen. Seit Anfang der 90-er Jahre flammte die Debatte über eine feste Elbquerung erneut auf. Von einer gemischten Brücken- und Tunnel-Lösung war unter anderem die Rede. Im Mai 1992 sprachen sich die Kieler SPD-Landesregierung und die CDU-Opposition gleichermäÙen für eine Tunnellösung aus. Niedersachsen schloss sich an. In einer Broschüre, die 1994 zum 75-jährigen Jubiläum des Fährunternehmens herausgegeben wurde, hieß es noch recht optimistisch angesichts des damals wie heute aktuell diskutierten Fluss-Tunnels: "In Ab-

hängung über ihre Steuern noch Geld in die Tasche. Denn das Unternehmen, das erfolgreich wirtschaftet, schreibt schwarze Zahlen. Die Mittelständlerin hat erhebliche Zweifel, dass die für den Tunnel einmal genannten Baukosten von 600 Millionen Euro ausreichen. Allein die halb so lange neue Hamburger Elbtrunnelröhre habe 850 Millionen Euro gekostet. Wenn sich überhaupt Privatinvestoren fänden, drohe ein wirtschaftliches Aus für das Projekt, so Both. In einer Anzeige unter dem Motto "Wir stellen uns quer zur festen Elbquerung", die sie im vergangenen Jahre in mehreren Regionalzeitungen geschaltet hatte, warnte die Unternehmerin vor einer drohenden Ruine: "Eine Apokalypse für Kehdingen und Steinburg: Keine Fähre mehr. Eine Bau ruine mit Autobahn bis zum Elbufer, aber ohne Tunnel oder mit bankrotten Investoren und Betreibern." Hildegard Both sieht in der Fähre auch einen Anziehungspunkt für Touristen. "Viele Menschen empfinden es als Erlebnis, auf unseren Fähren und Heimat für die Menschen an den beiden Elbfern. Zudem sei sie überregional bekannt. Für die Fährbetreiberin ist ihre Fähre mehr als nur ein Unternehmen. Lange im Familienbesitz - das Unternehmen wurde von ihrem Großvater Ernst Sturm gegründet - bedeutet für sie die Fähre ein Stück Familien- und Regionalschichte. Schon als Kind - auch ihr Vater war wie ihr Großvater Kapitän - ist sie mit der Elbe und dem Wasser aufgewachsen.

Sie erinnert sich: "Wir wohnen direkt hinter dem Glückstädter Deich mit Blick auf die Elbe. In der Küche stand ein Fernglas, mit dem wir mehrmals täglich die Schiffe auf dem Wasser beobachtet haben." Der Fluss trennt schon immer die eigentlich entfernten Landstriche auf holsteinischer und niedersächsischer Seite der Niederelbe. Nur über das Wasser gab und gibt es eine Verbindung. Die Wischhafen-Glückstädter Fähre ist das Bindeglied für die Menschen vor Ort.

Die Seite zum Thema

Elbfähre Glückstadt-Wischhafen



Früher gab es zwei Fährbetreiber, die sich 1959 zu einem Betrieb zusammenschlossen. Unser Foto zeigt die Fähre „Elbmarschen“ vor der Glückstädter Mole im Jahr 1939.

Mit dem Verkehr wuchs der Bedarf

Ernst Sturm gründete 1919 den Fährbetrieb

Bereits im Jahre 1632 organisierten sich Glückstädter Fährschiffer und sicherten sich vom Dänen-König Christian IV. die Nutzungsrechte der Fährverbindungen nach Stade, Hamburg, Freiburg oder Krempe. Sie segelten mit Eweren, die mit einer wetterfesten Gästekajüte ausgestattet waren.

Anfang des 19. Jahrhunderts wurden die Segelfähren durch erste Dampfschiffe abgelöst. Ihre große Konkurrenz wurden die Eisenbahnen, die ab Mitte des 19. Jahrhunderts gebaut wurden.

Dennoch gab es zu Beginn des vergangenen Jahrhunderts nach wie vor einen Bedarf an einem Fährbetrieb, der vor allem zwischen den beiden Elbfern verkehrte. 1919 ergriff der Glückstädter Kapitän Ernst Sturm die Gelegenheit und gründete zunächst mit einem Kollegen den Sturm und Joff Unterelbe-Fährbetrieb Glückstadt. Die Geburtsstunde des heutigen Unternehmens.

In den 20-er Jahren bekam Sturm Konkurrenz. In Kehdingen etablierte sich eine zweite Fährlinie. Nach dem Zweiten Weltkrieg hatten in Kehdingen die Familien Harttermann und Krooß, die auch eine kleine Werft in Wischhafen betrieben, die Fährlinie übernommen. Das Geschäft blühte für beide Unternehmen, weil der Autoverkehr in den 50-er Jahren rapide anstieg.

1959 traten die beiden Unternehmen in Fusionsverhandlungen und schlossen sich zusammen. "Both, Harttermann, Krooß und OHG" zusammen. Der Firmensitz wurde Glückstadt, Kapitän

Kurt Both, Schwiegersohn des Firmengründers und Vater der heutigen Geschäftsführerin, übernahm die Firmenleitung. Die drei Familien sind heute noch Geschäftspartner des Unternehmens.

Seitdem wuchs das Unternehmen, das sich durch neuere und größere Fähren den Herausforderungen des zunehmenden Auto- und Lastwagenverkehrs stellte, beständig. Neue Anleger wurden in Wischhafen (1968) und in Glückstadt (1981) gebaut. Sie liegen beide außerhalb der Orte. Dadurch verkürzte sich die Fahrtzeit um etwa 10 Minuten.

Zurzeit sind vier Fähren im Einsatz. Sie verkehren in der Saison (April-Oktober) im 20-Minuten-Takt und benötigen etwa 25 Minuten Fahrtzeit, um die Elbe zu queren. Das jüngste Fährschiff ist die "Wischhafen", die 1988 bei der Hamburger Sietas-Werft vom Stapel lief. Sie ist knapp 57 Meter lang und bietet 60 Personen Platz. Die 1989 verlängerte „Ernst Sturm“ ist vergleichbar groß. Zudem sind die etwas kleineren Fähren „Glückstadt“ und „Wilhelm Krooß“ im Einsatz.

Heute werden jedes Jahr rund 600.000 Autos mit den Fähren befördert, etwa zehn Prozent davon sind Lastwagen.

Weitere Informationen

Elbfähre Glückstadt Wischhafen, Am Fleeth 49, 25348 Glückstadt
☎ 04124 - 2430
Web-Tipp: www.elbfaehre.de



Gerade Ausflügler und Touristen genießen das Erlebnis der Fähr-Tour auf der Elbe

dreier Jahren zwischen Brunsbüttel und Cuxhaven. Aber all diese Versuche scheiterten." Lange Fahrzeiten an der dort immer breiter werdenden Elbmündung, teure Überfahrten und extrem hohe Anlaufkosten ließen nach Boths Ansicht diese Versuche scheitern.

Für sie ist dieses Phänomen aber auch Beweis dafür, dass ihre Fährlinie ausreichend ist. Das bezieht sie auch auf den von vielen so herbeigesetzten Tunnel. Hildegard Both hat denn auch Zweifel, ob sich eine feste Quer-

tracht der immensen Baukosten für eine feste Elbquerung und der angespannten Finanzlage der Bundesrepublik Deutschland darf man wohl davon ausgehen, dass diesem Jubiläum noch weitere folgen werden." Das ist zehn Jahre her. Bis heute hat sich die Situation nicht grundlegend geändert. Fährchefin Both legt größten Wert darauf, dass ihr Unternehmen rein privatwirtschaftlich geführt wird. "Wir bekommen keinerlei Zuschüsse oder Subventionen." Sie kassiert nichts von Vater Staat, sondern wirtschaftet

Hildegard Both macht sich nichts vor. Sie weiß, dass eine feste Elbquerung das Aus für ihr Unternehmen bedeuten würde. Am schlimmsten findet sie die Ungewissheit, ob überhaupt und wann je ein Tunnel gebaut würde. "Wir hängen total in der Luft." Einziger Trost: wenn es zu Bauentscheidungen käme, würden viele Jahre bis zur Umsetzung vergehen. Sie hätte also reichlich Zeit, ihren Betrieb schrittweise herunterzufahren. "Es ist auch für meine Mitarbeiter enorm wichtig zu wissen, dass es nicht von heute auf morgen vorbei ist." 48 Menschen stehen bei der Fährbetriebe- in Lohn und Brot. Hinzu kommen die Frauen in der Fährrestauration, von dem Wischhafener Gastwirt Grünberg betrieben wird.

Dennoch ist Hildegard Both alles andere als glücklich mit der jetzigen Situation. Eigentlich müsste sie einmal in eine neue Fähre investieren. Zuletzt wurde 1988 ein Neubau in Betrieb