

# Kapitel „Elbferry“ schon wieder beendet

Mittwoch kam überraschende Nachricht des Insolvenzverwalters: „Wir stellen den Betrieb ein“ / Mitarbeitende erhielten Kündigung

Von Thomas Sassen

CUXHAVEN/BRUNSBÜTTEL. Die Elbferry GmbH hat am Mittwoch den Betrieb eingestellt. Um 10 Uhr war die „Greenferry I“ noch mit sieben Lkw und einer Handvoll Pkw gestartet. Um 11.30 Uhr machte das Schiff dann zum letzten Mal in Brunsbüttel fest. Dann erfuhr die Belegschaft: „Der Betrieb wird ab sofort eingestellt“. Mitarbeiter und Geschäftsführung hatten bis zum Schluss gehofft, dass es weitergehen würde.

Sie hatten vor allem auf die Versprechen der Politik gesetzt, die sich einmütig wie selten, bei einem runden Tisch am 2. Dezember, für den Erhalt der Fährlinie ausgesprochen hatte. Geschäftsführer Heinrich Ahlers und der vorläufige Insolvenzverwalter Berend Böhme aus Bremen waren sogar am Dienstagmorgen noch optimistisch gewesen. Am Nachmittag kam dann die niederschmetternde Nachricht aus dem Wirtschaftsministerium in Kiel: Coronahilfe aus dem Härtefallfonds wird definitiv nicht fließen. Damit war das „Aus“ für die Elbferry GmbH besiegelt. Es fehlen die finanziellen Mittel, die verkehrsschwachen Wintermonate zu überstehen, erklärte Böhme in einer eilig einberufenen telefonischen Pressekonferenz Mittwochmittag.

## „Schlag ins Gesicht“

Als einen Schlag ins Gesicht für die Stadt Cuxhaven bezeichnete Oberbürgermeister Uwe Santjer die Nachricht. Santjer, der sich schon für die Vorgängerfähren persönlich eingesetzt hatte und sich auch jetzt in die Verhandlungen um die Rettung der Elbferry persönlich intensiv eingeschaltet hatte, zeigte sich tief enttäuscht. „Ich könnte heulen“, gestand Santjer auch im Hinblick auf die betroffenen 53 Mitarbeitenden.

Die erhielten noch am Mittwoch ihre Kündigung, „drei Tage vor Weihnachten“, wie Santjer kommentierte. „Das ist auch eine menschliche Tragödie“.

Für die Bevölkerung und die hiesige Wirtschaft sei das Ende der Fähre ein herber Verlust. „Wir brauchen diese Verbindung nach Schleswig-Holstein, darin waren sich alle einig“, sagte Santjer. Dass der Rettungsversuch am Ende gescheitert ist, liegt aus Sicht Santjers vor allem an der Härtefallkommission im Kieler Wirtschaftsministerium, die seiner Meinung nach durchaus anders hätte entscheiden können.

Santjer hatte in den vergangenen Tagen noch einmal seine Kontakte spielen lassen, um eine



Corona und gestiegene Treibstoffpreise haben zum Ende der Fährverbindung geführt. Die „Greenferry I“ geht zurück nach Norwegen.

Fotos: Sassen

Wende zu erreichen. So hatte er auch Europa- und Regionalministerin Birgit Honé gebeten, alle Möglichkeiten einer Förderung der Fährlinie auszuloten. Leider vergebens.

## Dank an Heinrich Ahlers

Santjer: „Aus meiner Sicht ist es vollkommen unverständlich, dass die Corona-Hilfen aus Schleswig-Holstein nicht gezahlt werden, weil für mich ersichtlich ist, dass die Corona-Lage erheblich dazu beigetragen hat, dass das Fahrgast- und Transportaufkommen auf dieser Fähre nicht so sein könnte, wie unter normalen Umständen. Ich bin mir sicher, dass die Fähre eine gute Prognose gehabt hätte, wenn es Corona nicht gegeben hätte. Ich möchte den Investoren, Heinrich Ahlers und allen Beschäftigten meinen Dank aussprechen, dass sie die Fährlinie wieder auf den Weg gebracht haben.“

Der Cuxhavener Oberbürgermeister will sich mit der neuen Situation aber nicht abfinden. Santjer: „Wir werden trotz allem nicht müde und weiter an der bedeutsamen Verbindung arbeiten, denn diese Linie bleibt in Cuxhaven

und Brunsbüttel sowie für die Länder Niedersachsen und Schleswig-Holstein ein wichtiger Faktor im Bereich Wirtschaft, Tourismus und Verkehr.“

Im Übrigen setzt Santjer auf die neue Mehrheit im Bund und ist sich der Unterstützung insbesondere von Stefan Wenzel sicher, der sich ebenfalls sehr um den Erhalt der Fährlinie bemüht habe.

Berend Böhme, der Insolvenzverwalter machte ebenfalls aus seiner Enttäuschung keinen Hehl. Am Dienstag sei er noch zuversichtlich gewesen, sei ihm doch in der in der großen Runde mit Vertretern von den Ländern und Kommunen am 2. Dezember die volle Unterstützung signalisiert worden. Außerdem hatten die Gesellschafter sich bereit erklärt, die Finanzierungslücke bis zur Zahlung der Corona-Hilfe auszugleichen.

## Wegen Corona gescheitert

Verwehrt wurde die Unterstützung offenbar mit dem Hinweis darauf, dass die Fährgesellschaft im November 2020 sehenden Auges in den Corona-Lockdown hinein gestartet sei. Damals war der Chartervertrag für die „Greenferry

I“ mit dem norwegischen Eigner unterzeichnet worden. Eine Begründung, die Ahlers und Böhme nicht gelten lassen wollen.

„Hätte uns Corona nicht erwischt, wären wir durch gekommen“, meinte Ahlers abschließend in der Telefonkonferenz. Mit der Coronahilfe hätten wir auf jeden Fall bis zum Frühjahr durchgehalten und ab Juni hätten wir mit Sicherheit wieder Geld verdient“, ergänzte Böhme. Sein Dank galt vor allem der Politik auf der „Cuxhavener Seite“. Dort habe man sich intensiv für den Erhalt eingesetzt. Für die Fähre ge-

## Kommentar



## Ende der Fährlinie

# Statt Taten die immer gleichen Verlautbarungen

Von Thomas Sassen

Wieder einmal Krokodilstränen über den Verlust der Elbfähre auf Seiten der Politik. Um die Fährlinie zwischen Cuxhaven und Brunsbüttel auf Dauer zu etablieren, müsse diese Verbindung Bestandteil des ÖPNV werden und dann ausgeschrieben werden, fordert die hiesige SPD. Fast überall der Welt seien Fährlinien eine Pflichtaufgabe der öffentlichen Hand, nur nicht bei uns. So wahr diese Feststellung ist, so kommt sie auch diesmal leider wieder zu spät.

Gut fünf Jahre ist es her, als die Elb-Link-Projektgesellschaft, die Nachfolgesellschaft der Elb Link, wegen Insolvenz aufgeben musste. Die Linie schrieb damals zum zweiten Mal rote Zahlen und war nicht zu halten. Und wie reagierte die Politik damals? Genau wie heute. Auf der einen Seite enttäuscht, auf der anderen Seite erleichtert, weil Länder und Kommunen sich finanziell nicht in der Lage sahen, zu unterstützen. Natürlich hat sich daran bis heute nichts geändert. Die Kommunen sind nach wie vor klamm.

Und auch damals war in der Zeitung zu lesen: Man müsse dafür sorgen, dass die Fährlinie ein Teil des ÖPNV wird. Der Rat der Stadt hatte seinerzeit den Oberbürgermeister beauftragt, Verhandlungen zu führen, um eben dafür die Voraussetzungen zu schaffen.

Nur geschehen ist in dieser Richtung seither nichts. Immer nur wohl klingende Verlautbarungen. Heinrich Ahlers dagegen gebührt Dank und Anerkennung. Der alte Haudegen hat als Unternehmer etwas riskiert und sich ohne Subventionen auf den Weg gemacht. Leider hat er sich zu spät um Hilfen bemüht, als sich abzeichnete, dass der Treibstoffpreis durch die Decke ging. Als er Insolvenz beantragen musste, war es offenbar zu spät für die öffentliche Hand einzuspringen. Dennoch: Der Bürger wird nicht verstehen, dass Verkehrsminister Scheuer Steuermillionen für die vergeigte Pkw-Maut verschleudert, während der Bund mit einer Unterstützung der Fähre durch eine vergleichsweise kleine Summe eine wichtige Verkehrsverbindung hätte erhalten können.



Mark Schröder (43) und Dennis Fehlau (r., 37) müssen bereits die dritte Pleite verkraften. Sie waren vor der Elbferry bereits als Einweiser bei den beiden Vorgänger-Fährgesellschaften beschäftigt.