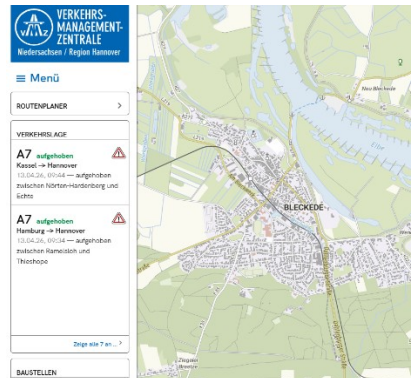


# Handlungsprogramm

## Fährverkehre Neu Darchau und Bleckede



**Bildnachweise für das Deckblatt:**

1. Reihe links: Fährbetrieb Bleckede
1. Reihe rechts: ArL Lüneburg
2. Reihe links: Naturpark Wendland.Elbe e.V.
2. Reihe rechts: ArL Lüneburg
3. Reihe links: ArL Lüneburg
3. Reihe Mitte: ArL Lüneburg
3. Reihe rechts: Verkehrsmanagementzentrale Niedersachsen
4. Reihe links: Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung
4. Reihe Mitte: MOIN GmbH
4. Reihe rechts: ArL Lüneburg

Die Erarbeitung des vorliegenden Handlungsprogramms erfolgte im Zeitraum Januar bis April 2026 in vier Arbeitsgruppen, deren Arbeit durch eine kreisübergreifende Koordinierungsgruppe vorbereitet und durch mehrfache Treffen der Bürgermeister/ Allgemeinen Vertreter:innen und Kreisräte der berührten Städte/Gemeinden und Landkreise sowie durch Vertreter:innen des Niedersächsischen Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr und Bauen, des Niedersächsischen Ministeriums für Ernährung, Landwirtschaft und Verbraucherschutz und des Amtes für regionale Landesentwicklung Lüneburg begleitet wurde. Im Einzelnen haben mitgewirkt:

*Andreas Behrendt, Manager Fährbetrieb, MOIN GmbH*  
*Karin Beckmann, Amt für regionale Landesentwicklung Lüneburg, Landesbeauftragte*  
*Jens Böther, Landrat, Landkreis Lüneburg*  
*Hinrike Böhm, Referatsteileiterin 42.2, Niedersächsisches Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Bauen*  
*Sven Bretthauer, Straßenverkehrsbehörde, Landkreis Lüneburg*  
*Lena Brüske, NLStBV Lüneburg*  
*Andreas Dau, Betriebsleiter Fährbetrieb, Fähre Tanja*  
*Philip Gallmeister, Fachdienst Mobilität, Landkreis Lüneburg*  
*Andreas Gehrke, Bürgermeister, Gemeinde Amt Neuhaus*  
*Andrea Glass, Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr, Lüneburg*  
*Till Gühlke, Straßenmeisterei, Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr, Lüneburg*  
*Mareike Harlfinger-Düpow, Leiterin Fachdienst Mobilität, Landkreis Lüneburg*  
*Ralf Hinneberg, Vorsitzender Fachausschuss Fährbetrieb, Gemeinde Neu Darchau*  
*Harald Kätker, Amt für regionale Landesentwicklung Lüneburg*  
*René Kern, Gemeindedirektor, Samtgemeinde Elbtalaue / Gemeinde Neu Darchau*  
*Jürgen Meyer, Bürgermeister, Samtgemeinde Elbtalaue*  
*Dennis Neumann, Bürgermeister, Stadt Bleckede*  
*Rainer Müller, Kreisrat, Landkreis Lüneburg*  
*Pia Ostermann, Fachbereichsleiterin Finanzen, Wirtschaft und Mobilität, Stadt Bleckede*  
*Dr. Stefano Panebianco, Dezernatsleiter 2, Amt für regionale Landesentwicklung Lüneburg*  
*Hartmut Prüß, Referatsleiter 42, Niedersächsisches Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Bauen*  
*Simon Schermuly, Erster Kreisrat, Landkreis Lüchow-Dannenberg*  
*Dagmar Schulz, Landrätin, Landkreis Lüchow-Dannenberg*  
*Jens-Michael Seegers, Leiter des Betriebs Straßenbau und -unterhaltung, Landkreis Lüneburg*  
*Reinhard Siebolds, Bürgermeister, Gemeinde Neu Darchau*  
*Christopher Simon, Stabsstellenleiter Klimaschutz und Mobilität, Landkreis Lüchow-Dannenberg*  
*Martina Weber, Abteilungsleiterin 3, Nds. Ministerium für Ernährung, Landwirtschaft und Verbraucherschutz*  
*Lutz Wolken, Fachdienst Immissionen, Boden, Abfall, Landkreis Lüneburg*  
*Bernd Zeuschler, zweiter Betriebsleiter, Fähre Tanja*

Mit wertvollen Hinweisen, Kenntnissen und Einschätzungen haben sich darüber hinaus eingebracht:

*Süha Baykal, Referat 303, Nds. Ministerium für Ernährung, Landwirtschaft und Verbraucherschutz*  
*Holger Gnest, Referat 303, Nds. Ministerium für Ernährung, Landwirtschaft und Verbraucherschutz*  
*Imke Grotelüschen, Biosphärium Elbtalaue*  
*Dr. Franz Höchtl, stellv. Leiter, Biosphärenreservatsverwaltung Elbtalaue*  
*Ellen Kartenbeck, Geschäftsführerin, Flusslandschaft Elbe GmbH*  
*Dr. Löb, Referatsleiter 303, Nds. Ministerium für Ernährung, Landwirtschaft und Verbraucherschutz*  
*Johanna Mayrberger, Geschäftsführerin, Naturpark Wendland.Elbe e.V.*  
*Dirk Möller, Geschäftsbereichsleiter, Nds. Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr, Lüneburg*  
*Tanja Sauerbrey, Referat 42, Niedersächsisches Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Bauen*  
*Peter Wuennecke, Fachdienst Umwelt, Untere Wasserbehörde, Landkreis Lüneburg*

## Inhaltsverzeichnis

|   |           |
|---|-----------|
| <b>Einführung</b> .....   | <b>6</b>  |
| Gemeinsames Ziel: Bessere und verlässlichere Lösungen für die Querung der Elbe.....         | 6         |
| Gemeinsames Handeln: Konkrete Maßnahmen für ein verbessertes Fährangebot.....               | 7         |
| <b>Überblick über bereits umgesetzte Maßnahmen</b> .....                                    | <b>8</b>  |
| Neubau einer Fähre für die Fährverbindung Bleckede / Neu Bleckede .....                     | 8         |
| Neubau eines Hochwasserfähranlegers in Bleckede .....                                       | 10        |
| L 223 – Neubau einer Buswendeschleife in Neu Bleckede .....                                 | 11        |
| <b>Handlungsfeld 1: Verlässlicher Fährbetrieb mit verbesserten Transportkapazitäten ...</b> | <b>12</b> |
| Ausgangssituation .....   | 12        |
| Maßnahme 1: Neubau einer Fähre für die Fährverbindung Neu Darchau / Darchau.....            | 13        |
| Maßnahme 2: Vorhalten der „Amt Neuhaus“ als Reservefähre (Prüfauftrag) .....                | 15        |
| Maßnahme 3: Beschaffung einer kleinen Personen- /Fahrradfähre für Ersatzverkehre.....       | 16        |
| Maßnahme 4: Minimierung der Ausfallzeiten durch Reparatur- und Wartungsarbeiten .....       | 18        |
| Maßnahme 5: Zusätzliches „Springer-Personal“ für beide Fährverbindungen .....               | 20        |
| <b>Handlungsfeld 2: Freihaltung der Fahrrinnen</b> .....                                    | <b>21</b> |
| Ausgangssituation .....   | 21        |
| Maßnahme 6: Nutzung von Flächenpeilungsdaten des WSA Elbe (Magdeburg) .....                 | 23        |
| Maßnahme 7: Modellprojekt „Bathymetrische Messungen“ .....                                  | 24        |
| Maßnahme 8: Modellierung der Auswirkungen einer Buhnenschlitzung.....                       | 26        |
| Maßnahme 9: Vereinfachung des Genehmigungsverfahrens für Ausbaggerungen.....                | 27        |
| Maßnahme 10: Modellprojekt zur Freihaltung der Quer-Fahrrinnen (Vorschlag).....             | 28        |
| Maßnahme 11: Bundesratsinitiative zur Änderung des WaStrG.....                              | 30        |
| Maßnahme 12: Fördermöglichkeiten für Baggerschiffe und Drohnen (Prüfauftrag).....           | 32        |
| <b>Handlungsfeld 3: Straßenanbindung, Wegweisung, Stellplätze</b> .....                     | <b>33</b> |
| Ausgangssituation .....   | 33        |
| Maßnahme 13: Dynamische Anzeigen an den Bundesstraßen B216 und B195.....                    | 34        |
| Maßnahme 14: Klappschilder im Umfeld der Fähranleger.....                                   | 35        |
| Maßnahme 15: Wegweisungs-Schilder entlang der Zufahrtsstraßen .....                         | 36        |
| Maßnahme 16: Verbesserte Fußgängersituation in Neu Bleckede (Prüfauftrag).....              | 38        |
| Maßnahme 17: Fahrbahnerneuerung der L 223 in Neu Bleckede .....                             | 40        |
| Maßnahme 18: Verbesserung der Stellplatzsituation in Bleckede .....                         | 41        |

|   |           |
|---|-----------|
| <b>Handlungsfeld 4: ÖPNV-Anbindung, Information der Fahrgäste</b> .....               | <b>43</b> |
| Ausgangssituation .....   | 43        |
| Maßnahme 19: Ersatzhaltestelle für den Hochwasserfall in Bleckede.....                | 44        |
| Maßnahme 20: Echtzeit-Informationen zu den Busverkehren .....                         | 45        |
| Maßnahme 21: Verbesserte Abstimmung zwischen den Busunternehmen.....                  | 47        |
| Maßnahme 22: Informations- und Meldekettten zur Organisation von Ersatzverkehren..... | 48        |
| Maßnahme 23: Neue Informationstafeln an den Fähranlegern .....                        | 49        |
| Maßnahme 24: Informationsketten zur Meldung von Fährausfällen .....                   | 51        |
| Maßnahme 25: Nutzung von Navigationsapps als Informationsweg .....                    | 52        |
| <b>Handlungsfeld 5: Bedienzeiten, Tarifmodelle, Bezahlssysteme</b> .....              | <b>54</b> |
| Ausgangssituation .....   | 54        |
| Maßnahme 26: Ausweitung der Bedienzeiten für Bleckede / Neu Bleckede .....            | 55        |
| Maßnahme 27: Digitale Bezahlssysteme .....  | 57        |
| Maßnahme 28: Weiterentwicklung der Tarifmodelle.....                                  | 58        |
| <b>Handlungsfeld 6: Personalgewinnung, Schulungen, touristisches Marketing</b> .....  | <b>59</b> |
| Ausgangssituation .....   | 59        |
| Maßnahme 29: Ausbildung von Fährführern / Fährführerinnen (Prüfauftrag) .....         | 60        |
| Maßnahme 30: Schulungen/Weiterbildungen des Fährpersonals .....                       | 61        |
| Maßnahme 31: Touristische Vermarktung der Fährangebote .....                          | 62        |
| <b>Hinweise zur Umsetzung des Handlungsprogramms</b> .....                            | <b>64</b> |
| Priorisierung der Maßnahmen und Sicherstellung der Finanzierung .....                 | 64        |
| Maßnahmen-Monitoring .....  | 65        |
| Weiterentwicklung der Zusammenarbeit der Fährbetriebe .....                           | 66        |
| Einbeziehung weiterer Fährbetriebe / -angebote in die Zusammenarbeit.....             | 66        |
| Ergänzung des Handlungsprogramms um weitere Maßnahmen .....                           | 66        |
| <b>Anlagen</b> .....  | <b>67</b> |
| Bestandsaufnahme und Konzept für Anzeigen, Wegweisungen und Klappschilder .....       | 67        |

## Einführung

### Gemeinsames Ziel: Bessere und verlässlichere Lösungen für die Querung der Elbe

Die **Elbe** prägt Nordost-Niedersachsen – als Bundeswasserstraße, als attraktives Naherholungsziel und weicher Standortfaktor, als ökologisch wertvoller Landschaftsraum und als Quelle von Hochwassergefahren. Zugleich wirkt sie als natürliche Barriere und trennt die Menschen und Siedlungen beidseits ihrer Ufer. Innerhalb Niedersachsens sind hiervon besonders die rechtselbische Gemeinde Amt Neuhaus und Neu Bleckede betroffen".

In den Flussabschnitten Bleckede / Neu Bleckede und Darchau / Neu Darchau dienen zwei **Personen- und Fahrzeugfähren** als Verbindungen zwischen linkem und rechtem Flussufer. Zwischen Bleckede und Neu Bleckede ist die Fähre „Amt Neuhaus“ im Einsatz und verbindet die Kernstadt Bleckede mit dem rechtselbischen Ortsteil Neu Bleckede/ Neu Wendischthun. Stromaufwärts dient die Fähre „Tanja“ als Verbindung zwischen Neu Darchau und Darchau. Beide Fähren sind ersatzbedürftig – aufgrund ihres Alters, ihres technischen Stands und ihres Tiefgangs.

Die **Wasserstände der Elbe** stellen in vielerlei Hinsicht eine Herausforderung für den Fährbetrieb dar. Sie sind in den trockenen Sommermonaten immer öfter so niedrig, dass der Fährbetrieb der Fähre „Tanja“ zeitweise eingestellt werden muss. Die Fähre „Amt Neuhaus“ kann zwar überwiegend einen verlässlichen Fährverkehr sicherstellen, aber nur begrenzte Lasten transportieren.

Auch aufgrund des Alters der Fähren besteht bei Reparaturen ein größeres, nicht planbares Ausfallrisiko. Einschränkungen für den Verkehr ergeben sich außerdem aus den Zuladungsbegrenzungen der Fähren – bei der „Amt Neuhaus“ aufgrund der begrenzten Traglast der Fähre, bei der „Tanja“ bei Niedrigwasser. Die erforderliche **Ausbaggerung der Fahrrinnen** gestaltet sich aufwändig und ist kostspielig.

Politik und Verwaltung auf Landes-, Landkreis- und Gemeindeebene arbeiten an besseren und **verlässlicheren Lösungen für die Querung der Elbe** in diesem Flussabschnitt – im Sinne der Menschen, die hier leben, und der Unternehmen, die auf funktionierende Verkehrsverbindungen angewiesen sind. Ein besonderer Fokus liegt dabei auf der Entwicklung eines bedarfsgerechten Fährangebots, das sich an der Verkehrsnachfrage ausrichtet. Außerdem ist bei allen Maßnahmen die Lage in einem sensiblen Naturraum zu berücksichtigen.

Der Landkreis Lüneburg hat den Bau einer neuen **Fähre für die Querungsstelle Bleckede/Neu Bleckede** beauftragt. Sie soll im Frühjahr 2026 in Betrieb gehen.

Für die Querungsstelle **Darchau/Neu Darchau** werden zwei Lösungen verfolgt: Der Landkreis Lüchow-Dannenberg bereitet zusammen mit dem Fährbetrieb der Gemeinde Neu Darchau den **Bau einer neuen Fähre** vor und hat hierfür bereits wichtige Meilensteine bei der Finanzierung erreicht. Der Landkreis Lüneburg plant den Bau einer **festen Elbquerung** und hat dafür ein Planfeststellungsverfahren eingeleitet, dessen Abschluss für das zweite Quartal 2026 vorgesehen ist.

Die **Stadt Bleckede** hat die Fährnutzung für die Einwohner/innen des rechtselbischen Ortsteils bereits kostenfrei gestellt, sodass Behördengänge, Besorgungsfahrten und auch das Pendeln zur Arbeit keine gesonderten Kosten mehr verursachen.

Die **Landesregierung** favorisiert die Verbesserung des Fährbetriebs gegenüber einem Brückenneubau. Dies schließt die Förderung eines Brückenneubaus durch das Land aber keinesfalls aus. Das Land steht zu den Finanzierungszusagen unter den Förderbedingungen des NGVFG für das kommunale Brückenprojekt. Es ist allerdings davon auszugehen, dass

eine neue Fähre deutlich schneller in Betrieb genommen werden kann als eine neue Elbbrücke. Unabhängig von der Realisierung einer neuen Brücke ist es erforderlich, möglichst kurzfristig für einen verbesserten und verlässlicheren Fährbetrieb zu sorgen. Hierfür ist auch eine Ausdehnung der Fährzeiten in Betracht zu ziehen, für die zunächst mögliche Zeitfenster und Finanzierungswege zu klären sind. Kommt es zum Brückenneubau, bleibt die Fähre eine Übergangslösung.

### **Gemeinsames Handeln: Konkrete Maßnahmen für ein verbessertes Fährangebot**

Das vorliegende **Handlungsprogramm** soll einen Beitrag zur Sicherung und Verbesserung des Fährangebots in den Elbabschnitten Bleckede / Neu Bleckede und Darchau / Neu Darchau leisten. Es betrachtet verkehrliche, technische, finanzielle und organisatorische Aspekte des Fährbetriebs und zeigt praktische Handlungsmöglichkeiten auf. In den Blick genommen werden dabei auch Maßnahmen, die kurzfristig dazu beitragen, die Fährausfallzeiten an der Fährstelle Darchau / Neu Darchau so weit wie möglich zu verringern. Das Maßnahmenpaket wurde im Zeitraum Januar – April 2026 gemeinsam vom Land Niedersachsen, den Landkreisen Lüchow-Dannenberg und Lüneburg, der Stadt Bleckede, den Gemeinden Amt Neuhaus, Darchau und Neu Darchau, der Samtgemeinde Elbtalaue, den zwei Fährbetrieben und weiteren Akteuren erarbeitet.

Das Handlungsprogramm gliedert sich in insgesamt **sechs Handlungsfelder**. An erster Stelle steht das Handlungsfeld „Verlässlicher Fährbetriebs mit verbesserten Transportkapazitäten“. Zentrale Maßnahmen sind hier der Neubau einer Fähre für die Fährverbindung Darchau / Neu Darchau und die Vorhaltung von „Notfalllösungen“, insbesondere für den Fall extremer Niedrigwasserstände. Weitere Handlungsfelder zielen auf die Freihaltung der Fahrrinnen (Handlungsfeld 2), die Verbesserung der verkehrlichen Anbindung und Beschilderung/Wegweisung (Handlungsfeld 3) und die ÖPNV-Anbindung einschließlich Information von Fahrgästen (Handlungsfeld 4). Den Abschluss bilden die Handlungsfelder „Bedienzeiten, Tarifmodelle, Bezahlssysteme“ (Handlungsfeld 5) und „Personalgewinnung, Schulungen, touristisches Marketing“ (Handlungsfeld 6).

Der Beschreibung der insgesamt 31 Maßnahmen des Handlungsprogramms ist ein kurzer **Überblick über bereits umgesetzte Maßnahmen** vorangestellt: der Neubau einer Fähre für die Fährverbindung Bleckede – Neu Bleckede, der Neubau eines Hochwasserfähranlegers in Bleckede und der Neubau einer Buswendeschleife in Bleckede.

Für die einzelnen Maßnahmen sind, soweit bereits feststehend, auch Angaben zu den **Verantwortlichkeiten und Kosten** enthalten. Die Entscheidung, ob und in welchem Umfang die vorgeschlagenen Maßnahmen umgesetzt werden, obliegt den Fährbetrieben bzw. den jeweils für die Maßnahmen verantwortlichen Trägern und Entscheidungsgremien.

Überlegungen zu einer möglichen **Priorisierung der Maßnahmen** finden sich im Schlusskapitel des Handlungsprogramms („Hinweise zur Umsetzung des Handlungsprogramms“).

## Überblick über bereits umgesetzte Maßnahmen

Die Verbesserung des Fährangebots in Bleckede und Neu Darchau ist nicht erst mit dem 2026 erarbeiteten Handlungsprogramm gestartet. Mehrere Maßnahmen, die insbesondere für einen verlässlichen Fährbetrieb wichtig sind, wurden von den verantwortlichen Kommunen bereits in den letzten Jahren initiiert, geplant und umgesetzt.

Für die **Fährverbindung Darchau / Neu Darchau** hat der Landkreis Lüchow-Dannenberg in Zusammenarbeit mit der Gemeinde Neu Darchau in 2025 die Baureifemeldung für eine neue Fähre beim NLStBV Lüneburg vollzogen und Finanzierungsbeschlüsse eingeholt. Damit sind wichtige Meilensteine der Projektentwicklung erreicht. Die konkrete Ausplanung und Umsetzung des Fährneubaus steht jedoch noch aus (s. Maßnahme 1).

Bereits weit fortgeschritten bzw. abgeschlossen sind hingegen drei investive Maßnahmen für die **Fährverbindung Bleckede / Neu Bleckede**: der Neubau der Fähre für die Fährverbindung Bleckede / Neu Bleckede (2024-2026), die Anlage eines neuen Hochwasserfähranlegers für diese Fähre (2025) und der Bau einer neuen Busschleife (L 223) am Fähranleger Neu Bleckede (2025). Mit der Umsetzung dieser Maßnahmen ist für diese Fährverbindung die Grundlage für einen modernen Fährbetrieb mit deutlich erhöhten Transportkapazitäten geschaffen worden. Diese bereits umgesetzten Maßnahmen werden im Folgenden kurz vorgestellt.

### Neubau einer Fähre für die Fährverbindung Bleckede / Neu Bleckede

Der Landkreis Lüneburg hat in 2024 den Neubau einer Fähre für die Verbindung Bleckede / Neu-Bleckede beauftragt, um die technisch überholte, alte Fähre „Amt Neuhaus“ (Baujahr 1939) zu ersetzen.

Die neue Fähre mit dem Namen „Amt Neuhaus – Bleckede“ wurde in 2025-2026 in der Hitzler-Werft in Lauenburg gebaut. Sie weist folgende technische Merkmale auf:

- Rumpflänge: 31,5 m / Länge über Rampen: 45 m
- Breite: 11,45 m
- Nutzlast: bis 105 t
- Tiefgang: ca. 60 cm (bei 40 t Beladung)
- Transportkapazität: bis zu 18 PKW
- Antrieb: 2 SCHOTTEL PumpJets (SPJ57 RD Z, 175 kW)
- Batteriekapazität: ca. 180 kWh
- Biomethan-Tanks: 12 Druckbehälter mit insgesamt rd. 3.400 Litern
- Fährgeschwindigkeit: 10 km/h

Die Amt Neuhaus - Bleckede ist mit einem innovativen, biomethanelektrischen Hybridantrieb ausgestattet. Zur Erreichung eines klimaneutralen Betriebs der Fähre soll Biomethan verwendet werden, das aus der Vergärung von landwirtschaftlichen Reststoffen entsteht. Die Betankung der Fähre erfolgt am Hochwasseranleger in Bleckede von einem Gastrailer aus. Der Gasvorrat an Bord der Fähre reicht für mindestens zwei Tage im Normalbetrieb bzw. einen Tag im Hochwasserbetrieb.



Modellabbildung der „Amt Neuhaus – Bleckede“ (Fotoquelle: Hitzler Werft)

Hervorzuheben ist, dass der vom Landkreis Lüneburg finanzierte Fährneubau trotz deutlich erhöhter Nutzlast weiterhin einen Tiefgang von maximal 60 cm (bei 40 t Beladung) aufweisen wird. Dies erlaubt die Beförderung von mehr/schwereren Fahrzeugen als bisher, ohne wasserstandbedingte Ausfallrisiken zu steigern.

Die Kosten für den Fährneubau belaufen sich auf 6,8 Mio. Euro. Der Landkreis Lüneburg hat mit rd. 6,1 Mio. Euro den Großteil der Kosten getragen. Der neue Antrieb der Fähre wurde mit 735.000 Euro vom Bund gefördert.

Der Stapelhub der neuen Fähre mit dem Namen „Amt Neuhaus – Bleckede“ erfolgte am 02.10.2025. Die Inbetriebnahme soll im Frühjahr 2026 erfolgen. Den Betrieb der Fähre übernimmt im Auftrag der MOIN GmbH die Familie Wilhelm.



Fähre „Amt Neuhaus – Bleckede“ in der Hitzler Werft in Lauenburg, kurz vor Fertigstellung im März 2026 (Fotoquelle: MOIN GmbH)

## Neubau eines Hochwasserfähranlegers in Bleckede

Der Betrieb der neuen Fähre „Amt Neuhaus – Bleckede“ erfordert für den Hochwasseranleger, der unmittelbar in die Bleckeder Spundwand integriert ist, eine Ertüchtigung bzw. Verbreiterung der vorhandenen Trichtersituation, da die neue Fähre breitere Abmessungen aufweist und die bisherige Anlegesituation nicht nutzen kann.

Die Stadt Bleckede und der Landkreis Lüneburg haben daher gemeinschaftlich den Neubau des Hochwasserfähranlegers in Verbindung mit einer Ertüchtigung der sich in schlechtem Zustand befindlichen Spundwand vorgenommen. Hierfür wurde vor der bestehenden Uferwand im Abstand von 1,00 m eine neue Spundwand eingebaut. Die bestehende Stahlbetonkonstruktion des Fähranlegers blieb erhalten, wurde aber in Richtung Wasser entsprechend verlängert; außerdem wurde die Rampe des Fähranlegers verbreitert. Die Baumaßnahme ist weitgehend umgesetzt; es stehen nur noch die Pflasterarbeiten der neuen seitlichen Böschungen aus.

Die Kosten belaufen sich in Summe auf rund 1,1 Mio. € und werden zu 2/3 vom Landkreis Lüneburg / der MOIN GmbH und zu 1/3 von der Stadt Bleckede getragen. Zudem wird das Projekt mit 150.000 € von der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (NLStBV) bezuschusst.



Stand der Baumaßnahmen in 04.2026 (Foto: Stadt Bleckede)

## L 223 – Neubau einer Buswendeschleife in Neu Bleckede

Die neue Buswendeschleife am Fähranleger Neu-Bleckede, Landesstraße L 223, wurde durch die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr, Geschäftsbereich Lüneburg, umgesetzt. Ziel der Maßnahme ist eine bessere Bus-Anbindung des Fähranlegers einschließlich Wendemöglichkeit für den Bus. Die Fahrgäste profitieren in zweifacher Weise hiervon: Der Bus fährt nun direkt bis zum Fähranleger und es gibt eine überdachte Wartemöglichkeit.

Die neue Buswendeschleife wurde in 11.2025 fertiggestellt. Die Gesamtkosten für den Neubau der Buswendeschleife beliefen sich auf rd. 220.000 Euro und wurden vom Land Niedersachsen getragen. Die Stadt Bleckede hat sich finanziell mit rund 10 Prozent am Neubau der Buswendeschleife beteiligt, um das Buswartehäuschen zu ermöglichen.



*Neue Buswendeschleife in Neu Bleckede, Fähranleger (Foto: ArL Lüneburg)*

## Handlungsfeld 1: Verlässlicher Fährbetrieb mit verbesserten Transportkapazitäten

### Ausgangssituation

Die beiden Fährbetriebe in Bleckede und Neu Darchau sichern die verkehrliche Verbindung der beiden Elbufer. Sie sind **Bestandteil des überregionalen, klassifizierten Straßennetzes** und haben eine hohe Bedeutung für Schüler- und Pendlerverkehre, für Freizeit- und Versorgungsfahrten ebenso wie für Wirtschaftsverkehre (u.a. landwirtschaftliche Fahrzeuge, Paketlieferdienste, Lastkraftwagen) und touristische Verkehre (u.a. Radwanderer:innen entlang des Elberadwegs). Auch Polizei und Rettungswagen nutzen zum Teil die Fähren, um im Bedarfsfall ihre Einsatzorte am anderen Elbufer schnell erreichen zu können. Vor dem Hintergrund der vielfältigen Nutzergruppen können zwei Anforderungen an den Fährbetrieb als besonders relevant gelten:

- **Verlässlichkeit:** Die Fähren müssen entsprechend ihres Fahrplans möglichst durchgängig und witterungsunabhängig im Einsatz sein. Diese Anforderung konnte in den letzten Jahren insbesondere bei der Fähre Neu Darchau nicht mehr durchgängig erfüllt werden. Zwar gelang es den Fährbetrieben, Fährausfälle aufgrund von Personalausfall zu vermeiden. Für Ausfälle sorgten aber in Neu Darchau vor allem niedrige Wasserstände. Ein Problem sind auch Werftaufenthalte für Antriebswartungen, die bei der alten Fähre nicht vor Ort erfolgen können. Aufgrund von Niedrigwasser wurde die Rückkehr der Fähre in 2025 über viele Wochen verhindert, obwohl die Fähre vor Ort hätte fahren können. Zwar ist es bei Flussfähren grundsätzlich nicht vermeidbar, dass ein Fährbetrieb zeitweise wegen besonderer Wetterlagen – u.a. extremes Hochwasser oder Eisgang – nicht möglich ist. So musste etwa die „Amt Neuhaus“ Anfang 2026 wegen Eisgangs über mehrere Wochen den Betrieb einstellen. Im Sinne der Verlässlichkeit des Fährbetriebs muss jedoch das Ziel verfolgt werden, witterungs- ebenso wie wartungs- und reparaturbedingte Ausfälle so weit wie möglich zu begrenzen. Denn mit jedem Fährausfall sind negative Auswirkungen, ggf. auch wirtschaftliche Nachteile für die Nutzer:innen, verbunden. Auch Schüler:innen sind von den Fährausfällen betroffen. Daher ist es wichtig, Maßnahmen zu entwickeln und umsetzen, die rund um das Jahr eine hohe Verlässlichkeit beider Fährbetriebe sicherstellen – insbesondere mit Blick auf die klimawandelbedingt häufiger zu erwartenden niedrigen Wasserstände.
- **verbesserte Transportkapazitäten:** Neben einer hohen Verlässlichkeit ist eine möglichst hohe Transportkapazität als wichtige Anforderung an den Fährbetrieb zu nennen – insbesondere für Wirtschaftsverkehre. Diese war bisher insbesondere auf der Relation Bleckede / Neu Bleckede nur begrenzt gegeben: Die Tragkraft der hier verkehrenden Fähre („Amt Neuhaus“) ist auf 24 t maximales Fahrzeuggewicht, bei Flachwasser sogar auf 3,5 t begrenzt. Für beide Fährrelationen gilt zudem, dass immer häufiger wasserstandsbedingte Tonnagebeschränkungen berücksichtigt werden müssen. Ziel ist es, durch neue, leistungsfähigere Fähren die bisherige Transportkapazität zu erhalten (Neu Darchau) bzw. zu erhöhen (Bleckede).

Ein wesentlicher Schritt zur Erreichung dieser Ziele wurde vom Landkreis Lüneburg bereits umgesetzt – der Neubau der Fähre „Amt Neuhaus – Bleckede“, deren Inbetriebnahme für das Frühjahr 2026 vorgesehen ist (s. Abschnitt „Überblick über bereits umgesetzte Maßnahmen“). Der Landkreis Lüchow-Dannenberg beabsichtigt zusammen mit dem Eigenbetrieb der Gemeinde Neu Darchau ebenfalls den Neubau einer Fähre für die Verbindung Neu Darchau / Darchau. Als weitere Maßnahmen werden vorgeschlagen: die temporäre Vorhaltung der Amt Neuhaus als Reservefähre, die Beschaffung einer kleinen Personenfähre, die Minimierung reparatur- und wartungsbedingter Ausfallzeiten und der Einsatz von „Springer-Personal“.

## Maßnahme 1: Neubau einer Fähre für die Fährverbindung Neu Darchau / Darchau

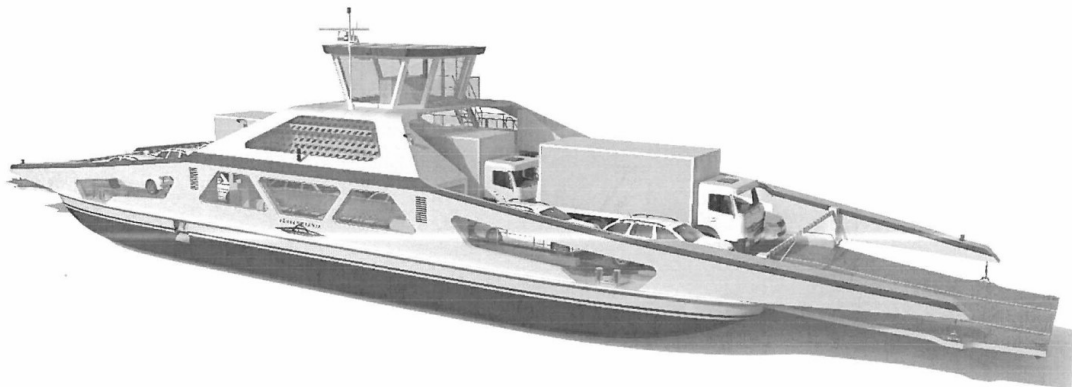
### Ziel der Maßnahme:

Neubau einer modernen Fähre mit vergleichbarer Traglast wie die bisherige Fähre „Tanja II“, aber deutlich verringertem Tiefgang und moderner Antriebstechnik zur Gewährleistung eines verlässlichen Fährbetriebs mit weiterhin hohen Transportkapazitäten

### Beschreibung der Maßnahme:

Für die Fährrelation Neu Darchau / Darchau wird eine neue Fähre gebaut, als Ersatz für die Fähre „Tanja II“. Für die neue Fähre liegt ein Konzept der Fa. Buchloh<sup>1</sup> vor, auf dessen Basis der Landkreis Lüchow-Dannenberg am 30.09.2025 mit einstimmigem Kreistagsbeschluss die Baureife bei der zuständigen Förderbehörde NLStBV gemeldet hat. In der Folge wurde die grundsätzliche Förderfähigkeit bestätigt und der Neubau der Fähre in das Jahresprogramm 2026 der NLStBV aufgenommen<sup>2</sup>.

Die neue Fähre wird auf eine Traglast von 100 t ausgelegt und ist damit weiterhin in der Lage, Schwerlastverkehre bis zu 40 t Einzellast aufzunehmen. Das Planungskonzept sieht einen elektrischen e-Voith-Antrieb vor, welcher eine hybride Energieversorgung erlaubt: Die „Tanja III“ wird teils rein elektrisch fahren – und hierfür entsprechend mit Batterien ausgestattet und landseitig mit Ladestrom versorgt – teils mit Dieselantrieb. Mit fortschreitender Batterietechnik (höhere Speicherkapazität, geringe Masse je Speichervolumen, geringere Kosten) ist eine spätere Erhöhung des Speichervolumens und damit eine Ausweitung des elektrischen Antriebsanteils (mit regenerativ erzeugtem Strom) möglich, alternativ die Nutzung von regenerativ erzeugten Kraftstoffen.



Planungskonzept für die „Tanja III“ (Quelle: Schiffstechnik Buchloh 2024)

Die Verlässlichkeit des Fährbetriebs für die Fährrelation Darchau / Neu Darchau wird durch den Neubau vor allem dadurch verbessert, dass die neue Fähre einen um (mindestens) 40 cm verringerten Tiefgang erhalten soll, der es ihr erlaubt, auch bei mäßigen Niedrigwasserständen den Fährbetrieb aufrecht zu erhalten (Verringerung des Leertiefgangs von 1,38 m auf 0,96 m). Gegenüber der rd. 65 Jahre alten Fähre „Tanja II“ wird die neue Fähre darüber hinaus über viele Jahre einen deutlich geringeren Reparatur- und Wartungsbedarf aufweisen. Zudem können die Antriebseinheiten vor Ort ausgetauscht und gewartet werden, was einen diesbezüglichen Werftaufenthalt vermeidet. Damit besteht auch kein Niedrigwasserrisiko für den Weg von und zu der Werft. Dies reduziert ebenfalls Ausfallzeiten.

<sup>1</sup> s. <https://ratsinfo.luechow-dannenberg.de/buergerinfo/getfile.asp?id=94342&type=do>

<sup>2</sup> s. [https://www.mw.niedersachsen.de/startseite/uber\\_uns/presse/presseinformationen/75-millionen-euro-fur-kommunale-strassen-und-radwege-jahresprogramm-2026-starkt-mobilitat-in-niedersachsen-247757.html](https://www.mw.niedersachsen.de/startseite/uber_uns/presse/presseinformationen/75-millionen-euro-fur-kommunale-strassen-und-radwege-jahresprogramm-2026-starkt-mobilitat-in-niedersachsen-247757.html)

Die Option, für die Fährrelation Darchau / Neu Darchau den gleichen Schiffstyp (mit gleichem Antriebssystem) wie für die Fährrelation Bleckede / Neu Bleckede zu beschaffen, wurde durch den Fährbetrieb Neu Darchau geprüft und verworfen, da sich die Anforderungen an den Fährneubau und die räumlichen Voraussetzungen der beiden Fährrelationen unterscheiden: Im Bereich Darchau / Neu Darchau hat sich nach Einschätzung des Fährbetriebs Neu Darchau aufgrund der vergleichsweise niedrigen Wasserstände, verbunden mit der Dynamik der Flusssedimentablagerung, der Einsatz von Voith-Schneider-Antrieben bewährt. Deren Bauweise erfordert zwar einen größeren Tiefgang, ist aber in der Lage, durch Aufwirbelung der laufend neu entstehenden Sandablagerungen im ständigen Fährbetrieb eine Fahrrinne freizuhalten. Damit kann der Fährbetrieb auch bei niedrigeren Wasserständen fortgesetzt werden. Diese Antriebstechnik weist zudem den Vorteil auf, bei Eisgang länger betriebsfähig zu bleiben. Die Ausprägung des Schiffskörpers erlaubt der Tanja III zudem, zwei schwere Fahrzeuge (z.B. Gespanne oder Lastzüge) gleichzeitig zu transportieren. Schließlich würde sich in Neu Darchau / Darchau die Betankung mit Biomethan-Gas als herausfordernd erweisen: Anders als in Bleckede fehlt hier eine feste Kaimauer, von der aus die Betankung erfolgen kann. Auf den Einsatz klimaneutralen Biomethangases als Antriebsenergie wird daher für die Tanja III verzichtet; auch dieser Fährneubau ist jedoch perspektivisch auf komplett klimaneutralen Antrieb umstellbar.

|   |   |
|---|---|
| <b>Träger der Maßnahme</b>                      | Landkreis Lüchow-Dannenberg   |
| <b>Projektbeteiligte</b>                        | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Landkreis Lüchow-Dannenberg (Antragsteller, Auftraggeber)</li> <li>▪ Gemeinde Neu Darchau und ihr Eigenbetrieb (Betrieb; Kofinanzierung)</li> <li>▪ NLStBV (Fördermittelgeber)</li> </ul>  |
| <b>nächste Umsetzungsschritte / Zeitplanung</b> | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Konkretisierung der Fährplanung und Ausarbeitung der Antragsunterlagen für die Förderung (angestrebt für 2026)</li> <li>▪ Vergabe des Fährneubaus (angestrebt für 2027)</li> <li>▪ Inbetriebnahme (angestrebt für 2028/2029).</li> </ul> |
| <b>Kosten</b>                                   | <p>Baukosten: rd. 8 Mio. Euro</p> <p>Betriebskosten: Der Fährbetrieb der Gemeinde Neu Darchau strebt an, die Betriebskosten weiterhin durch den Fährbetrieb zu erwirtschaften.</p>  |
| <b>Finanzierung</b>                             | Das Land Niedersachsen sieht vor, den Fährneubau zu einem Anteil von 75 Prozent zu fördern. Die Kofinanzierung erfolgt kommunal.  |

## Maßnahme 2: Vorhalten der „Amt Neuhaus“ als Reservefähre (Prüfauftrag)

### Ziel der Maßnahme:

Prüfung der Verfügbarkeit einer Reservefähre während der ersten Betriebsmonate der neuen Fähre „Amt Neuhaus – Bleckede“ für den Fall von Fährausfällen in der Inbetriebnahmephase

### Beschreibung der Maßnahme:

Mit der geplanten Inbetriebnahme der neuen Fähre „Amt Neuhaus – Bleckede“ wird die bisher eingesetzte Fähre „Amt Neuhaus“ nicht mehr benötigt. Sie könnte voraussichtlich zumindest bis Ende 2026, bei begrenztem Reparaturbedarf auch noch in 2027, als Reservefähre vorgehalten werden. Die Fähre „Amt Neuhaus“ kann zum Einsatz kommen, wenn die neue Fähre während ihres ersten Betriebsjahres ausfallen sollte. Weiterer Prüfung bedarf die Option, einen Ersatzverkehr auf der Fährrelation Neu Darchau / Darchau zu ermöglichen, wenn die dort verkehrende „Tanja II“ in 2026 reparatur- oder wartungsbedingt oder aufgrund niedriger Wasserstände ausfallen sollte. Hierfür wäre jedoch zunächst zu prüfen, ob die „Amt Neuhaus“ ohne größere Reparaturen für den Weiterbetrieb einsetzbar ist. Dies zeichnet sich nach derzeitigem Kenntnisstand nicht ab: Ein längerfristiger Einsatz



Fähre „Amt Neuhaus“ (Quelle: Gemeinde Amt Neuhaus)

der alten Fähre „Amt Neuhaus“ ist aufgrund des Alters und des damit verbundenen Wartungsaufwands fraglich. Zudem ist eine Überführung der Fähre „Amt Neuhaus“ von Bleckede nach Neu Darchau an ausreichend hohe Wasserstände geknüpft, was die Einsetzbarkeit als Reservefähre weiter begrenzt. Das Handlungsprogramm sieht daher als weitere Maßnahme vor, für etwaige künftige Fährausfälle in Bleckede /

Neu Bleckede und Darchau / Neu Darchau auf eine neue, kleine Personen- und Fahrradfähre für Ersatzverkehre zu setzen (s. Maßnahme 3).

|   |  |
|---|--|
| <b>Träger der Maßnahme</b>                      | MOIN GmbH  |
| <b>nächste Umsetzungsschritte / Zeitplanung</b> | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Prüfung des Reparaturbedarfs (Q3.2026)</li> <li>▪ ggf. Durchführung von Reparaturen und Fortführung/Anpassung des Versicherungsschutzes</li> </ul>  |
| <b>Kosten</b>                                   | <p>Das Vorhalten der „Amt Neuhaus“ als Ersatzfähre geht mit der Fortführung der Versicherungs- und Betriebskosten sowie Wartungs- und Instandhaltungsmaßnahmen einher. Die Ermittlung der Höhe dieser Kosten ist Gegenstand des Prüfauftrags.</p> <p>Kosten für Reparaturen zur ggf. möglichen, zeitlich verlängerten Vorhaltung als Reservefähre in 2027 sind noch zu ermitteln, einschließlich der ggf. notwendigen Umbaumaßnahmen an den Fähranlegern in Neu Darchau und Darchau.</p> |
| <b>Finanzierung</b>                             | <p>Die Finanzierung der laufenden Kosten für das Vorhalten als Reservefähre in 2026 und die mit der Prüfung der weiteren Einsetzbarkeit verbundenen Kosten trägt die MOIN GmbH bzw. der Landkreis Lüneburg als alleiniger Gesellschafter der MOIN GmbH.</p>  |

### Maßnahme 3: Beschaffung einer kleinen Personen- /Fahrradfähre für Ersatzverkehre

#### Ziel der Maßnahme:

Gewährleistung eines möglichst durchgängigen Personenverkehrs für den Fall von Ausfällen der Personen- und Fahrzeugfähren in Bleckede und Neu Darchau

#### Beschreibung der Maßnahme:

- Die Maßnahme besteht in der Anschaffung einer kleinen Personenfähre, die die Beförderung von Personen, u.a. von Schüler:innen und Fahrrädern aufrechterhält, falls eine oder beide großen Personen- und Fahrzeugfähren in Bleckede und Neu Darchau ausnahmsweise ausfallen sollten – insb. infolge von niedrigen Wasserständen.

Eine erste Recherche hat folgende Anforderungen an eine Personenfähre für Ersatzverkehre ergeben:

- Bauweise: Aluminium-Pontonfähre für Personen- und Fahrradtransport
- Transportkapazität: bis zu 20 Fahrgäste
- Kompatibilität mit den Fähranlegern
- Antrieb: zwei elektrische Außenbordmotoren (Batteriebetrieb)
- Transportmöglichkeit für bis zu 10 Fahrräder

Eine entsprechende Fähre hat eine Rumpflänge von 9 Metern und eine Breite von rd. 3,5 Metern. Der Tiefgang beträgt beladungsabhängig zwischen 32 cm und 47 cm. Die Bauzeit einer entsprechenden Fähre liegt nach Herstellerangaben bei ca. 6 – 9 Monaten.

Dieser Maßnahmenvorschlag basiert auf bedarfs-, kosten- und einnahmebezogenen Überlegungen:

- temporärer Bedarf: Die Inbetriebnahme einer modernen Niedrigwasserfähre für die Fährverbindung Neu Darchau – Darchau wird für 2028/2029 angestrebt (s. Maßnahme 1). Für die Jahre 2026, 2027 und 2028 besteht damit die Gefahr, dass hier im Falle sommerlicher Niedrigwasserstände erneut Fährausfälle eintreten. Hierfür soll ggf. in 2026 und 2027 die alte Fähre „Amt Neuhaus“ genutzt werden; sie wird aber nach jetzigem Stand spätestens in 2028 nicht mehr als Reservefähre zur Verfügung stehen (s. Maßnahme 3). Eine Personenfähre könnte dann den Fährbetrieb mindestens für die Personenbeförderung – für Schüler:innen, Tourist:innen, Anwohner:innen – sicherstellen, wenn die Tanja II wartungs- oder wasserstandsbedingt nicht zur Verfügung steht.
- dauerhafter Bedarf: Die neue Fähre „Amt Neuhaus – Bleckede“ wird trotz deutlich erhöhter Tragkraft (105 t) weiterhin über einen niedrigen Tiefgang von nur 60 cm bei 40 t Zuladung verfügen. Mithilfe von Tonnagebegrenzungen kann dieser im Bedarfsfall noch weiter reduziert werden. Die neue „Tanja III“ wird gegenüber der heutigen „Tanja II“ über einen reduzierten Tiefgang verfügen (mind. - 40 cm). Damit sinkt für die Fährverbindung Darchau / Neu Darchau die Wahrscheinlichkeit wasserstandsbedingter Fährausfälle deutlich. Es ist jedoch auf beiden Fährrelationen davon auszugehen, dass in Zukunft bei langanhaltenden Hitze- und Trockenperioden extreme Niedrigwasserstände eintreten, die Fährausfälle im Elbabschnitt Dömitz – Lauenburg zur Folge haben. Die Wahrscheinlichkeit extremer Niedrigwasserstände nimmt auch aufgrund des fortschreitenden Klimawandels und damit einhergehender längerer, sommerlicher Trockenheitsphasen zu. Hinzu kommen mögliche Fährausfälle aufgrund von Wartungs- und Reparaturarbeiten, die sich auch bei neuen Fähren nicht gänzlich vermeiden lassen. Die Zeitaufwände für Reparaturen und Wartungen werden sich bei der Fähre „Tanja“ zwar gegenüber dem Status Quo verringern (s. Maßnahme 5); auch in Zukunft

|   |   |
|---|---|
| <p>ist jedoch davon auszugehen, dass hierdurch mindestens an einzelnen Tagen Einschränkungen/Ausfälle des Fährverkehrs eintreten können, die sich durch eine kleine Ersatzfähre kompensieren ließen.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <b>Kosten:</b> Die Anschaffungskosten für eine kleine Personenfähre belaufen sich nach erster Markterkundung auf rd. 250.000 – 300.000 Euro. Sollte eine geeignete gebrauchte Fähre verfügbar sein, können die Kosten ggf. reduziert werden. Die gemeinsame Beschaffung durch beide Fährbetriebe würde es ermöglichen, die Anschaffungskosten aufzuteilen und so die Belastung pro Betrieb zu reduzieren. Gleiches gilt für die laufenden Festkosten, u.a. für Versicherungen und Unterhaltung, die nach erster Schätzung etwa 5.000 – 10.000 Euro pro Jahr betragen, je nach Einsatzhäufigkeit, Versicherungshöhe und max. Fahrgastzahl.</li> <li>▪ <b>Einsparungen:</b> Die Verfügbarkeit einer Ersatzfähre würde die Disposition und Umsetzung von Busersatzverkehren erübrigen. Die Kosten für die Disposition und Bereitstellung von Busersatzverkehren belaufen sich nach den Erfahrungen aus 2024/2025 auf ca. 1.200 Euro pro Tag (s. Handlungsfeld 3).</li> <li>▪ <b>Ergänzende Einsatz- und Einnahmemöglichkeiten:</b> Eine kleine Personenfähre mit niedrigem Tiefgang kann nicht nur in Bleckede oder Neu Darchau, sondern auch in anderen Flussabschnitten der Elbe – z.B. saisonal oder als Reservefähre – zum Einsatz kommen. Darüber hinaus ist – je nach Zulassung und Verfügbarkeit von Fährpersonal – auch ein Einsatz der Fähre für touristische Verkehre oder für Veranstaltungen denkbar.</li> </ul> |   |
| <b>Träger der Maßnahme</b>  | MOIN GmbH und Gemeinde Neu Darchau  |
| <b>Projektbeteiligte</b>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Schiffswerft / Auftragnehmer</li> </ul>  |
| <b>nächste Umsetzungsschritte / Zeitplanng</b>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Konkretisierung der Anschaffungs- und Betriebskosten</li> <li>▪ Prognose des Bedarfs</li> <li>▪ Ermittlung der Einnahmemöglichkeiten</li> <li>▪ Präsentation des Prüfergebnisses in den politischen Gremien (Landkreis Lüneburg, Gemeinde Neu Darchau) in Q3.2026</li> </ul> <p>Im Fall eines positiven Prüfergebnisses und zustimmender Beschlüsse der zuständigen Gremien ist eine Inbetriebnahme bis 09.2027 anzustreben.</p> |
| <b>Kosten</b>   | <i>Anschaffungskosten:</i><br>ca. 250.000 – 300.000 Euro  |
| <b>Finanzierung</b>   | <i>Finanzierungsvorschlag:</i> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ anteilige Finanzierung durch die Fährbetreiber</li> <li>▪ Investitionsunterstützung aus dem NGVFG für die Beschaffung einer kleinen Personen-/Radfahrerfähre für Ersatzverkehre durch das Land</li> </ul>   |

## Maßnahme 4: Minimierung der Ausfallzeiten durch Reparatur- und Wartungsarbeiten

### Ziel der Maßnahme:

Verringerung der reparatur- oder wartungsbedingten Ausfallzeiten der Fähren

### Beschreibung der Maßnahme:

Neben ungünstigen Witterungsbedingungen (Niedrigwasser, Eisgang, Sturm) zählen Reparaturen und Wartungen der Fähren und ihrer Antriebe/Komponenten zu den wichtigsten Gründen für Ausfälle des Fährbetriebs. Um reparatur- und wartungsbedingte Ausfallzeiten so weit wie möglich minimieren zu können, sind folgende Teilmaßnahmen vorgesehen:

1) Vorhalten kritischer Ersatz- und Verschleißteile: Die neuen Fähren „Amt Neuhaus – Bleckede“ und „Tanja III“ werden in den ersten Betriebsjahren nur in geringem Umfang Wartungen und Reparatur- und Ersatzbedarfen unterliegen. Dennoch ist auch bei Fährneubauten vom Verschleiß einzelner Komponenten auszugehen. Hierzu können u.a. Umrichter, Dichtungen, Klappenseile und Steuerungsbauteile gehören. Für diese Komponenten werden die Fährbetriebe eine Bevorratung vornehmen.

2) „Notfallpläne“ für die Ersatzbeschaffung oder Reparatur kritischer Ersatzteile: Teilmaßnahme 1 bietet sich nur für Komponenten mit geringen Beschaffungskosten an. Für teurere und langlebige technische Komponenten, für die absehbar nicht von Reparatur- oder Ersatzbeschaffung auszugehen ist, erarbeiten die Fährbetriebe „Notfallpläne“, d.h. abgestimmte Beschaffungs- bzw. Reparatur-/Austauschverfahren und -abläufe mit den jeweiligen zentralen Zulieferern bzw. Dienstleistern. Während der mehrjährigen Gewährleistungsfrist der neu gebauten Fähren obliegt diese Aufgabe der Werft, die den jeweiligen Fährneubau umgesetzt hat. So ist etwa für die neue „Amt Neuhaus – Bleckede“ mit dem Auftragnehmer vereinbart worden, dass bei Ausfall betriebswichtiger Systeme innerhalb von zwei Stunden ein Servicemechaniker / eine Servicemechanikerin vor Ort zur Behebung der Störung eintreffen muss.

3) Austausch-Antriebe: Die Fähren „Tanja III“ und die „Amt Neuhaus – Bleckede“ werden von vornherein mit einem Austausch-Antrieb ausgestattet, der im Bedarfsfall eingesetzt werden kann. Fällt der Erst-Antrieb – etwa wegen Bodenberührung und hierdurch nötiger Reparaturen – aus, kann der Antrieb vor Ort binnen 24 Std. ausgetauscht werden. Damit entfallen künftig zeitaufwändige Werftaufenthalte – der Fährbetrieb kann mit kurzer Unterbrechung fortgesetzt werden. Für die neue Fähre Amt Neuhaus – Bleckede hat die MOIN GmbH bereits einen Austausch-Antrieb beschafft und damit einen wichtigen Maßnahmenanteil bereits umgesetzt.

Darüber hinaus werden die beiden Fährbetriebe für die Fährrelationen Bleckede / Neu Bleckede und Darchau / Neu Darchau, wie bisher auch, erforderliche Reparatur- und Wartungs-Zeitfenster so koordinieren, dass sie sich zeitlich nicht überlagern, damit mindestens in Reparatur- und Wartungsphasen eine der beiden Fähren den Fährbetrieb aufrechterhält.

### Träger der Maßnahme

MOIN GmbH  
Fährbetrieb Neu Darchau

### Projektbeteiligte

- Hitzler Werft („Amt Neuhaus – Bleckede“)
- Werft n.n. (Neubau Tanja III)
- Zulieferer / Dienstleister

|  |   |
|--|---|
| <p><b>nächste Umsetzungsschritte / Zeitplanung</b></p> | <p>Das Vorhalten kritischer Ersatz- und Verschleißteile (Teilmaßnahme 1) erfolgt fortlaufend. Im Gewährleistungszeitraum sind die jeweils beauftragten Werften verantwortlich bzw. in das Ersatz- und Verschleißteilmanagement einzubeziehen. Während des Gewährleistungszeitraums wird sich herausstellen, welches die kritischen Teile sind, deren Bevorratung für einen schnellen Ersatz und damit die Gewährleistung eines verlässlichen Fährbetriebs erforderlich sind.</p> <p>Die Austausch-Antriebe wurden bzw. werden jeweils im Zuge des Fährneubaus der „Amt Neuhaus – Bleckede“ bzw. der „Tanja III“ mit beschafft.</p>  |
| <p><b>Kosten</b></p>                                   | <p>Für die Bevorratung von Ersatz- und Verschleißteilen (Teilmaßnahme 1) ist – ausgehend von den bisherigen Erfahrungen mit den beiden Bestandsfähren – von rd. 200.000 – 250.000 Euro je Fährbetrieb zu rechnen. Diese entfallen zu einem kleineren Anteil auf Verschleißteile, zum überwiegenden Teil auf Ersatzteile und -aggregate.</p> <p>Für die Erstellung von „Notfallplänen“ fallen keine Zusatzkosten an. Die Bereitstellungsgarantien und -fristen sind über die Serviceverträge mit den Werften, in denen die neuen Fähren gebaut wurden bzw. werden, abgedeckt.</p> <p>Die Anschaffungskosten für die Ersatzantriebe sind in den Baukosten für die neuen Fähren enthalten (s. Maßnahme 1 für die Tanja III).</p> |
| <p><b>Finanzierung</b></p>                             | <p>Die schrittweise Anschaffung erforderlicher Ersatz- und Verschleißteile wird aus den laufenden Einnahmen der Fährbetriebe finanziert.</p> <p>Der Ersatzantrieb der Fähre „Tanja III“ (Maßnahme 1) wird zu 75 % vom Land Niedersachsen bezuschusst.</p>   |

## Maßnahme 5: Zusätzliches „Springer-Personal“ für beide Fährverbindungen

### Ziel der Maßnahme:

Sicherstellung des Fährbetriebs bei Personalausfall

### Beschreibung der Maßnahme:

Der Fährbetrieb Bleckede schult vorhandenes Personal der MOIN so, dass dieses für den Einsatz auf beiden Fähren – „Amt Neuhaus – Bleckede“ und „Tanja II / Tanja III“ – bedarfsbezogen eingesetzt werden kann, wenn z.B. infolge krankheitsbedingter Personalausfälle im jeweiligen Schichtplan der Fähren entsprechender Personalbedarf besteht oder veranstaltungsbezogen bzw. testweise Bedienzeiten ausgeweitet werden sollen (s. Maßnahme 26).

Zum Hintergrund: Die Fährmannschaften für die Fährverbindungen Bleckede / Neu Bleckede und Darchau / Neu Darchau sind so bemessen, dass nur wenig Spielräume für den temporären Ersatz ausfallenden Personals bestehen. Beide Fährbetriebe haben in der Vergangenheit durch hohen persönlichen Einsatz der Fährleute eine Aufrechterhaltung des Fährbetriebs auch bei krankheitsbedingten oder anderweitig verursachten Personalausfällen gewährleisten können.

Um auch künftig das Risiko personalbedingter Fährausfälle gering zu halten und die Fährmannschaften zu entlasten, wird die Schulung von flexibel einsetzbaren „Springern“ angestrebt. Die Dauer der Qualifizierungsphase wird auf mindestens ein Jahr geschätzt.

Die Kooperation beider Fährbetriebe erlaubt es, die Kosten für Schulung und Einsatz anteilig zu übernehmen, je nach Anzahl/Dauer der erforderlichen Einsätze. Der/die „Springerin“ kann darüber hinaus für die Umsetzung einer zweijährigen Testphase für erweiterte Bedienzeiten auf der Fährrelation Bleckede / Neu Bleckede eingesetzt werden (s. Maßnahme 26).

|   |  |
|---|--|
| <b>Träger der Maßnahme</b>                      | MOIN GmbH<br>Fährbetrieb Neu Darchau   |
| <b>Projektbeteiligte</b>                        | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Auftragnehmer für den Fährbetrieb der „Amt Neuhaus – Bleckede“</li> </ul>   |
| <b>nächste Umsetzungsschritte / Zeitplanung</b> | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Klärung des erforderlichen Stundenumfangs</li> <li>▪ Erarbeitung eines Kostenteilungsmodells</li> <li>▪ Akquise und Einarbeitung des/der neuen Springer/in (angestrebt: bis 12.2026)</li> </ul> |
| <b>Kosten</b>                                   | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Personalkosten für einen zusätzlichen Fährmann/Fährfrau (in Abhängigkeit vom Stundenumfang)</li> <li>▪ Schulungskosten</li> </ul>   |
| <b>Finanzierung</b>                             | Finanzierungsvorschlag: <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ laufende Einnahmen beider Fährbetriebe</li> </ul>   |

## Handlungsfeld 2: Freihaltung der Fahrrinnen

### Ausgangssituation

Der verlässliche Betrieb der Elbfähren auf den Relationen Bleckede / Neu Bleckede und Darchau / Neu Darchau ist auf **ausreichend tiefe Fahrrinnen** quer zur Fließrichtung der Elbe angewiesen. Über viele Jahrzehnte bot die Elbe im Flussabschnitt zwischen Lauenburg und Dömitz ausreichende Wasserstände für den Fährbetrieb; allenfalls wurden Tonnagebeschränkungen aufgrund niedriger Wasserstände erforderlich.

In den letzten Jahren haben niedrige Wasserstände in den Sommermonaten verstärkt für Tonnagebeschränkungen und Fährausfälle gesorgt. Für die „Tanja II“ mussten seit 2018 sechs Mal **Ausbaggerungen** zur Freihaltung der Fahrrinne beauftragt werden. Die entnommenen Sandmengen lagen im Bereich von rd. 4.500 – 8.000 m<sup>3</sup>, die Sandablagerung erfolgte landseitig sowie innerhalb der Elbe zwischen den Bühnenfeldern. Die Fahrrinne der „Amt Neuhaus“ musste in 2023 ebenfalls zweifach ausgebaggert werden, um einen Fährbetrieb trotz niedriger Wasserstände zu ermöglichen.

Die Freihaltung der Fahrrinnen erweist sich für die Fährbetriebe aus verschiedenen Gründen als herausfordernd:

- Die **Sedimentablagerungen** auf dem Flussboden sind dynamisch – die Lage von Sandbänken verändert sich kontinuierlich und schnell. Dies erschwert die Durchführung vorsorglicher Freihaltemaßnahmen.
- Die **Freihaltung der Fahrrinne** für die Fährverbindung Neu Darchau – Darchau erfolgt wesentlich durch die Fähre selbst: Der (nach den Entwicklern benannte) „Voith-Schneider-Antrieb“ der Fähre „Tanja II“ erzeugt Strömungen, die den Sand aus der Fahrrinne befördern. Kann die Fähre jedoch, etwa aufgrund von Wartungsarbeiten, die in der Werft stattfinden müssen, über längere Zeit nicht fahren, versandet die Fahrrinne, so dass eine Ausbaggerung erforderlich werden kann (dies war u.a. 2025 der Fall). Unabhängig davon ist bei sehr niedrigen Wasserständen ebenfalls eine Ausbaggerung nötig.
- Den Fährbetrieben für die „Amt Neuhaus“ und die „Tanja II“ stehen **keine Saugbagger-schiffe und Schuten** zur Verfügung. Sind Ausbaggerungen erforderlich, müssen diese daher landseitig erfolgen. Daher kann eine Ausbaggerung bisher erst dann erfolgen, wenn die Wasserstände bereits zu niedrig sind, um den Fährbetrieb fortzuführen.
- Das **Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV)** verfügt über geeignete Schwimmgreifer und Schuten, die für die Erhaltung der Schiffbarkeit im Bereich der Längsrinne der Bundeswasserstraße Elbe zum Einsatz kommen. Die Freihaltung der Quer-Fahrrinnen für Fährbetriebe wird jedoch von der WSV nicht als eigene Aufgabe eingestuft, da eine explizite gesetzliche Ermächtigung hierfür fehle.
- Die **landseitige Abbaggerung** erfordert – wie jeder Eingriff in das Fließgewässer Elbe – eine vorlaufende Genehmigung mit entsprechenden zeitlichen Vorläufen. Das Aushubmaterial konnte bisher teilweise noch im Fluss verbracht werden; da die Bühnenfelder zunehmend gefüllt sind – insbesondere durch die Sedimentdynamik des Flusses, aber auch aufgrund der Freihaltungsmaßnahmen für die Längs-Fahrrinne, die von der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes durchgeführt werden – zeichnet sich ab, dass auf mittlere Sicht eine landseitige Weiternutzung bzw. – insbesondere bei Schadstoffgehalten jenseits der zulässigen Grenzwerte – Entsorgung der entnommenen Sedimente erforderlich wird. In jedem Fall hat sich gezeigt, dass die Ausbaggerungsmaßnahmen mit hohen

Kosten für die Fährbetriebe verbunden sind, die diese nicht aus ihren laufenden Betriebseinnahmen abdecken können.

Die Freihaltung der Quer-Fahrrinnen zählt zu den wichtigsten Voraussetzungen für die Gewährleistung eines verlässlichen Fährbetriebs. In der „Arbeitsgruppe Ausbaggerung“ sind daher unter Einbeziehung des Wasserstraßen- und Schifffahrtsamts Elbe verschiedene Szenarien einer verbesserten Freihaltung der Fahrrinnen erörtert worden. Die Arbeitsgruppe hat verschiedene Maßnahmenvorschläge entwickelt: Zum einen sollen die Kenntnisse zum Bedarf an Ausbaggerungsmaßnahmen verbessert werden – durch Nutzung bereits vorhandener Daten (Maßnahme 6) ebenso wie durch die systematische Erhebung zusätzlicher Daten (Maßnahme 7). Darüber hinaus soll geprüft werden, ob durch eine veränderte Gestaltung der in den Fluss hineinragenden Buhnen – nämlich eine randliche „Schlitzung“ – der weiteren Versandung der Quer-Fahrrinne im Bereich Darchau entgegengewirkt werden kann (Maßnahme 8). Zwei weitere Maßnahmen zielen darauf ab, die Kapazitäten des WSA Elbe für die Freihaltung der Fahrrinnen zu erproben (Maßnahme 10) und bestenfalls dauerhaft nutzbar zu machen (Maßnahme 11). Hierfür werden das Niedersächsische Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Wohnen und das Amt für regionale Landesentwicklung Lüneburg das Gespräch mit der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung suchen, um die Beteiligung der WSV einzuwerben und genauer abzustimmen. Perspektivisch soll so auch auf die Verbesserung durch langfristige Maßnahmen hingewirkt werden.

Parallel hierzu adressieren zwei weitere Maßnahmen die praktische Alternative, die Ausbaggerung durch ein privates Unternehmen vornehmen zu lassen – durch vereinfachte Genehmigungsverfahren für die Sandentnahme (Maßnahme 9) und die Prüfung von Fördermöglichkeiten für die Beschaffung hierfür erforderlicher technischer Ausstattung (Maßnahme 12).

## Maßnahme 6: Nutzung von Flächenpeilungsdaten des WSA Elbe (Magdeburg)

### Ziel der Maßnahme:

Verbesserung der Kenntnisse zur Dynamik der Sedimentation im Umfeld der Querrinnen

### Beschreibung der Maßnahme:

Die Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes stellt den Fährbetrieben Bleckede und Neu Darchau die jährlich erhobenen Flächenpeilungsdaten zum Flussbett der Elbe im Flussabschnitt Dömitz – Lauenburg als Zeitreihe digital zur Verfügung.

Zum Hintergrund: Das Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Elbe verfügt am Standort Magdeburg über das Peilschiff „Domfelsen“, das mit Flächenpeilsonden ausgestattet ist. Die „Domfelsen“ befährt jährlich die gesamte Elbe im Zuständigkeitsbereich des WSA Elbe und führt eine Flächenpeilung des Flussuntergrunds durch. Diese Daten sind für die Fährbetriebe wertvoll, weil sie es erlauben, Sedimentverschiebungen („wandernde Sandbänke“) besser abschätzen zu können. Im Zuge der Erarbeitung des Handlungsprogramms hat das WSA Elbe angeboten, den Fährbetrieben die jährlich vom WSA Elbe (Magdeburg) erfassten Flächenpeilungsdaten der letzten zehn Jahre zur Verfügung zu stellen. Ergänzend wurde vereinbart, dass das WSA Elbe auch künftig den Fährbetrieben die von der „Domfelsen“ jährlich erfassten Flächenpeilungsdaten bereitstellt. Veränderungen des Flussbetts werden so erkennbar. Dies trägt dazu bei, die Informationsgrundlage für die Planung von Ausbaggerungsmaßnahmen zu verbessern. Besonders hoch ist der Nutzen der Flächenpeilungsdaten, wenn die turnusgemäß durchgeführte Peilung zeitlich in die Monate April / Mai fällt, die den sommerlichen Niedrigwasser-Phasen zeitlich vorlaufen.



Mehrzweckpeilung im Bereich Magdeburg mit dem Auslegerpeilschiff „Domfelsen“

Quelle: Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes, WSV

Beraten wurde von der „AG Ausbaggerung“ auch die Nutzung der wöchentlich erhobenen Linien-Peildaten des WSA Elbe entlang der Längsrinne der Elbe. Diese Daten, die mit einem Einzelschwingersystem generiert werden, sind jedoch für die Freihaltung der Querrinnen nach Einschätzung der Fährbetreiber von geringem Erkenntniswert, weil sie sich lediglich auf die – für den Fährbetrieb unproblematische – Wassertiefe innerhalb der Längsfahrerinne beziehen.

|   |   |
|---|---|
| <b>Träger der Maßnahme</b>                      | Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Elbe, Standort Lauenburg (angefragt)   |
| <b>Projektbeteiligte</b>                        | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Elbe, Standort Magdeburg</li> <li>▪ Fährbetrieb Neu Darchau</li> <li>▪ Fährbetrieb Bleckede (MOIN GmbH)</li> </ul>  |
| <b>nächste Umsetzungsschritte / Zeitplanung</b> | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ erstmalige Bereitstellung der Datenzeitreihe und gemeinsamer Termin zur Auswertung/Interpretation der Daten: bis 06.2026</li> <li>▪ fortlaufende Datenbereitstellung: jeweils möglichst bis zum 31.05. eines Jahres (je nach Einsatzplan des Peilschiffs „Domfelsen“)</li> </ul> |
| <b>Kosten</b>                                   | Es fallen keine zusätzlichen Kosten an.   |

### Maßnahme 7: Modellprojekt „Bathymetrische Messungen“

#### **Ziel der Maßnahme:**

Verbesserung der Kenntnisse zur Dynamik der Flusssedimente / Sandbanken im Umfeld der Querrinnen

#### **Beschreibung der Maßnahme:**

Die Fährbetriebe beauftragen in einer zwei- bis dreijährigen Modellphase (2026 – 2028) mehrfache bathymetrische Messungen des Flussbodens im Bereich der beiden Querrinnen.

Zum Hintergrund: Ein vorausschauendes Ausbaggerungs-Management setzt gute Kenntnisse der Flusssohle – insbesondere der sich mit dem Sedimenttransport verändernden Lage von Sandbänken – voraus. Einen Baustein hierfür liefern künftig die jährlichen Flächenpeildaten der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung (s. Maßnahme 6). Ergänzend hierzu soll in einer mehrjährigen Modellphase getestet werden, inwieweit zusätzliche, im zeitlichen Zulauf auf Niedrigwasserphasen erstellte Gewässervermessungen eine gezieltere Planung von Ausbagger-Maßnahmen erlauben, um wasserstandbedingte Ausfälle besser vermeiden zu können. Die Fährbetriebe beauftragen hierfür gemeinsam wiederkehrende Bathymetrien der relevanten Flussabschnitte, die jeweils die Querrinne und den flussaufwärts angrenzenden Gewässerabschnitt umfassen. Auf der Grundlage dieser wasser- oder luftgestützten Gewässervermessungen kann die topographische Gestalt des Flussbetts im Zeitverlauf ebenso wie anlassbezogen (mit zeitlichen Vorlauf zu Niedrigwasserphasen) präzise bestimmt und als Geländemodell / in Kartenform genutzt werden. Damit wird es möglich, Bedarfe für Ausbaggerungen zu antizipieren und Freihaltemaßnahmen zu ergreifen, bevor es zu einer Unterbrechung des Fährbetriebs kommt.

Das Modellprojekt soll ein besseres Verständnis des Sedimentationsgeschehens und seiner Dynamik ermöglichen. Die im Zeitraum 2026 – 2028 durchgeführten Bathymetrien verfolgen im Einzelnen den Zweck,

- zeitliche und räumliche Muster der Sedimentation (insb. Lage von Sandbänken) zu ermitteln,

|   |   |
|---|---|
|   | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ die Ausdehnung des (regelmäßig) zu vermessenden Flussabschnitts zu bestimmen,</li> <li>▪ erforderliche zeitliche Vorläufe für künftige Bathymetrien besser abzuschätzen,</li> <li>▪ ggf. unterschiedliche Vermessungstechniken auf Umsetzbarkeit und Eignung zu prüfen,</li> <li>▪ eine konzeptionelle Grundlage für künftige Gewässervermessungen zu schaffen und</li> <li>▪ als Basis für die Projektierung künftiger Maßnahmen zur Fahrrinnen-Freihaltung zu dienen.</li> </ul> |
| <b>Träger der Maßnahme</b>                      | MOIN GmbH und Fährbetrieb Neu Darchau   |
| <b>Projektbeteiligte</b>                        | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Elbe, Standort Lauenburg (beratend)</li> <li>▪ Wasserabteilungen der Landkreise Lüneburg und Lüchow-Dannenberg</li> <li>▪ NLWKN</li> <li>▪ zu beauftragendes Vermessungsbüro</li> </ul>   |
| <b>nächste Umsetzungsschritte / Zeitplanung</b> | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Erstellung eines Finanzierungskonzepts</li> <li>▪ Erstellung der Leistungsbeschreibung</li> <li>▪ Beauftragung eines Auftragnehmers</li> <li>▪ Umsetzung und Dokumentation der Bathymetrien</li> </ul> <p>Die ersten Gewässervermessungen sind für den Sommer 2026 vorgesehen.</p>   |
| <b>Kosten</b>                                   | ca. 5.000 – 8.000 Euro je Vermessung und Fährverbindung, in Abhängigkeit von der eingesetzten Technik (z.B. Sonarboot) und der Länge des zu vermessenden Flussabschnitts (z.B. 100 m)   |
| <b>Finanzierung</b>                             | Die Finanzierung dieser Maßnahme ist noch offen.  |

## Maßnahme 8: Modellierung der Auswirkungen einer Buhnenschlitzung

### Ziel der Maßnahme:

Schaffung einer Entscheidungs- und ggf. Planungsgrundlage für die Schlitzung der Buhnen im Flussabschnitt Neu Darchau / Darchau

### Beschreibung der Maßnahme:

Die Bundesanstalt für Wasserbau (BAW) ermittelt die hydrodynamischen Auswirkungen einer Schlitzung einzelner Buhnen auf dem rechten Elbufer im Bereich Darchau auf das Sedimentationsgeschehen.

Zum Hintergrund: Im Elbabschnitt Lauenburg – Dömitz ist der Einbau von Buhnen erfolgt, um eine Vertiefung der Fahrrinne der Elbe zu erreichen. Die Wirkung der Buhnen beruht darauf, dass sie die Querschnittsfläche des Flussbettes verringern und auf diese Weise die Fließgeschwindigkeit in der Flussmitte erhöhen, wodurch wiederum der Sedimentabtrag begünstigt wird. Gleichzeitig führt der Einbau von Buhnen in Fließgewässer dazu, dass sich zwischen den Buhnen Stillwasserzonen ohne Strömung bzw. mit leichter Rückströmung ausbilden („Buhnenfelder“), in denen sich Flusssedimente vermehrt ablagern.

Der Fährbetrieb Neu Darchau hat beobachtet, dass sich der Sandeintrag in die Querrinne in den letzten Jahren verstärkt hat. Dies dürfte nach Einschätzung des WSA Elbe wesentlich der Sedimentdynamik der Elbe geschuldet sein; auch die Hochwasserereignisse in 2002, 2006 und 2013 haben zu Sandablagerungen in der Querrinne beigetragen. Nach Beobachtung des Fährbetriebs haben darüber hinaus aber auch Reparaturmaßnahmen an den rechtselbischen Buhnen den Sandeintrag im Anlegerbereich Darchau weiter verstärkt. Eine ufernahe Schlitzung einer oder mehrerer Buhnen könnte weiteren Sedimentablagerungen in der Querrinne entgegenwirken – wenn auch voraussichtlich nur in geringem Umfang und nur bei stärkerem Hochwasser. Die sedimentabtragende Funktion der Buhnen für die Längs-Fahrrinne würde hierdurch nicht geschmälert. Um die Wirkung dieser wasserbaulichen Maßnahme auf das Strömungsverhalten im Umfeld der Buhne prognostizieren zu können, bedarf es einer hydrologischen Modellierung. Nach Einschätzung des WSA Elbe müsste hierfür ein Flussabschnitt von mehreren Hundert Metern Länge betrachtet werden.

In der „AG Ausbaggerung“ ist angedacht worden, dass das Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Elbe (Lauenburg) auf der Basis einer Anfrage des Fährbetriebs Neu Darchau eine Bewertung dieses Maßnahmenvorschlags bei der Bundesanstalt für Wasserbau veranlasst. Auf dieser Basis kann entschieden werden, ob die Maßnahme „Buhnenschlitzung“ geeignet ist, den Bedarf für Ausbaggerung der Querrinnen im Bereich Darchau / Neu Darchau zu reduzieren. Bei der Maßnahmenbewertung sind auch mögliche Maßnahmen-Auswirkungen auf die Umweltschutzgüter zu berücksichtigen.

### Träger der Maßnahme

Vorabstimmung: Fährbetreiber, in Zusammenarbeit mit dem MW Niedersachsen (Antragsteller) und dem Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Elbe

Modellierung (bei positivem Abstimmungsergebnis): Bundesanstalt für Wasserbau

### Projektbeteiligte

- Bundesanstalt für Wasserbau
- Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Elbe
- Fährbetrieb Neu Darchau
- Biosphärenreservatsverwaltung
- Untere Naturschutz- und Wasserbehörde LK Lüneburg

|   |   |
|---|---|
| <b>nächste Umsetzungsschritte / Zeitplanung</b> | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Vorberatung mit dem Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Elbe</li> <li>▪ Einreichung eines Prüfantrags bei der BAW</li> <li>▪ Modellierung der Auswirkungen einer Buhnen-Schlitzung</li> <li>▪ Beratung der Ergebnisse / Entscheidung zur Maßnahmenumsetzung</li> </ul> <p>Es wird angestrebt, die hydrologische Modellierung bis 06.2027 abzuschließen.</p> |
| <b>Kosten / Finanzierung</b>                    | <p>Ob/inwieweit die Bundesanstalt für Wasserbau für eine Modellierung Kosten geltend macht, ist im Rahmen der weiteren Projektkonkretisierung zu klären. Sollte im Ergebnis der Modellierung eine Buhnenschlitzung verfolgt werden, ist hierfür ein Finanzierungskonzept zu erarbeiten.</p>   |

### Maßnahme 9: Vereinfachung des Genehmigungsverfahrens für Ausbaggerungen

#### **Ziel der Maßnahme:**

Schnellere und einfachere genehmigungstechnische Umsetzung von Ausbaggerungsmaßnahmen bei Niedrigwasserständen

#### **Beschreibung der Maßnahme:**

Für die Ausbaggerung von Sand aus den Fahrrinnen der Fährbetriebe Bleckede / Neu Bleckede und Darchau / Neu Darchau wird eine „Dauergenehmigung“ (10 Jahre) unter Maßgaben beantragt, die es dem Abbauunternehmen erlaubt, im Bedarfsfall mit kurzem zeitlichem Vorlauf Baggermaßnahmen im Flussbett der Elbe vorzunehmen.

Zum Hintergrund: Baggerarbeiten und Sandumlagerungen an Bundeswasserstraßen bedürfen einer strom- und schifffahrtspolizeilichen Genehmigung nach § 31 des Bundeswasserstraßengesetzes (WaStrG). Im Zuge der Genehmigung ist u.a. den Anforderungen, die sich aus dem Schutzstatus als FFH-Gebiet „Elbeniederung zwischen Schnackenburg und Geesthacht“ (DE-2528-331) ergeben, Rechnung zu tragen. Die Genehmigung obliegt dem Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Elbe, das seinerseits die berührten Träger öffentlicher Belange beteiligt.

Im Zuge der Erarbeitung des Handlungsprogramms für die Elbfähren ist der Vorschlag entwickelt worden, das erforderliche Genehmigungsverfahren im vorgegebenen rechtlichen Rahmen zu vereinfachen. Hierfür kann das Instrument einer Genehmigung unter Bedingungen und Auflagen gemäß § 31 Abs. 4 WaStrG genutzt werden: Die Schifffahrtsverwaltung erteilt im Grundsatz eine „Dauergenehmigung“ (z.B. über 10 Jahre) für Abbaumaßnahmen, knüpft diese aber an Bedingungen, die vor Beginn einzelner Baggerarbeiten nachzuweisen sind. Auf diese Weise kann erreicht werden, dass im Falle von (drohenden) Niedrigwasserständen zügig mit den Abbaumaßnahmen begonnen wird und Zeiten ohne Fährbetrieb verringert werden. Zugleich kann durch die beabsichtigte Entnahme von Sedimentablagerungen – ggf. auch in den angrenzenden Bereichen der Längsrinne – ein Beitrag zur Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs im Sinne von § 31 Abs. 1 WaStrG erreicht werden.

|   |  |
|---|--|
| <b>Träger der Maßnahme</b>                      | Vorabstimmung: Fährbetreiber, in Zusammenarbeit mit dem MW Niedersachsen (Antragsteller) und dem Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Elbe<br><br>Umsetzung (bei positivem Abstimmungsergebnis): Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt (WSA) Elbe, Standort Lauenburg   |
| <b>Projektbeteiligte</b>                        | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Biosphärenreservatsverwaltung</li> <li>▪ Untere Naturschutz- und Wasserbehörde LK Lüneburg</li> <li>▪ Abbauunternehmen</li> </ul>   |
| <b>nächste Umsetzungsschritte / Zeitplanung</b> | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Vorabstimmung/Klärung des (vereinfachten) Antragsverfahrens</li> <li>▪ Einreichung eines Genehmigungsantrags durch Abbauunternehmen</li> <li>▪ Erteilung einer 10-Jahres-Genehmigung durch das WSA Elbe</li> </ul> <p>Die zeitliche Umsetzung hängt maßgeblich vom Antragsteller ab. Angestrebt wird eine Klärung des Antragsprozederes bis 09.2026</p> |
| <b>Kosten</b>                                   | Für diese Maßnahme fallen keine Kosten an.   |

### Maßnahme 10: Modellprojekt zur Freihaltung der Quer-Fahrrinnen (Vorschlag)

**Ziel der Maßnahme:**

Erprobung der Schiffe/Geräte, des Personalaufwands und der Abläufe für die Freihaltung der Fahrrinnen der Fährrelationen Bleckede / Neu Bleckede und Darchau / Neu Darchau durch das Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Elbe

**Beschreibung der Maßnahme:**

Der Projektvorschlag umfasst folgenden Grundgedanken: Das Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt (WSA) Elbe erprobt – z.B. für einen Zeitraum von drei Jahren (2027 – 2029) – die Freihaltung der Querfahrrinnen in Bleckede / Neu Bleckede und Darchau / Neu Darchau und deren Integration in die turnusgemäß anfallenden Unterhaltungsmaßnahmen für die Längsfahrrinne. Auf dieser Basis können technische, (jahres-)zeitliche, kapazitative und aufwandbezogene Rahmenbedingungen für die Umsetzung von Freihaltungsmaßnahmen konkretisiert werden. Die Erkenntnisse dieses Modellprojekts verdichten die Entscheidungsgrundlage für die durch das Land Niedersachsen unterstützte Kompetenzerweiterung der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes und können als Begründungsmaterial für die angestrebte Änderung des Bundeswasserstraßengesetzes einbezogen werden (s. Maßnahme 11). Dabei ist auch zu prüfen, inwieweit mit Blick auf die derzeit im Bereich der WSV erfolgende Reduzierung des Personalkörpers entsprechende Zusatzaufgaben wahrgenommen werden können – und welche anderen Aufgaben ggf. weniger hoch priorisiert werden müssten.

Zum Hintergrund: Nach bisheriger Verwaltungspraxis führt die Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung keine Baggermaßnahmen außerhalb der Längs-Fahrrinne durch. Im Wege einer Ausnahme von dieser Verwaltungspraxis soll das angedachte Modellprojekt

der Vorbereitung und Flankierung eines Gesetzes-Änderungsverfahrens (s. Maßnahme 11) dienen (Arbeitstitel: „Erprobung der Integration von Maßnahmen der Querrinnen-Freihaltung in die Unterhaltungsmaßnahmen für die Bundeswasserstraße Elbe in den Bereichen Bleckede / Neu Bleckede und Darchau / Neu Darchau“). Im Rahmen der Modellphase soll für die Querrinnen in Bleckede und Neu Darchau ermittelt werden, welche technischen Methoden für die Freihaltung besonders geeignet sind (u.a. der Einsatz von Rechen und Schwimmgreifern oder Saugbaggerschiffen), wie eine Integration in die Abläufe der turnusmäßig anstehenden Freihaltemaßnahmen für die Längs-Fahrrinne erfolgen kann, welche Planungsaufwände, Genehmigungs-, Zeit- und Personalaufwände hierfür entstehen und welche Kapazitäten für Transport und Verbringung des Sedimentaushubs innerhalb der nächstgelegenen Bühnenfelder bestehen. Diese Modellphase wird durch die bedarfsbezogene Durchführung von Bathymetriemessungen unterstützt und auf ihre Wirksamkeit hin untersucht (s. Maßnahme 7).

Um zu klären, ob seitens der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes die Bereitschaft und die Kapazitäten für die Umsetzung des vorgeschlagenen Modellprojekts bestehen, haben das ArL Lüneburg und das Niedersächsische Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Bauen einen Abstimmungstermin beim Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Elbe, Standort Lauenburg, angefragt. Hierauf aufbauend soll eine Anfrage an die Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt (GDWS) und das Bundesministerium für Verkehr (BMV) gerichtet werden.

|   |  |
|---|--|
| <b>Träger der Maßnahme</b>                      | <p>Vorabstimmung und Projektkonkretisierung: Fährbetreiber, in Zusammenarbeit mit dem MW Niedersachsen</p> <p>Umsetzung (bei positivem Abstimmungsergebnis): Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt (WSA) Elbe, Standort Lauenburg</p>   |
| <b>Projektbeteiligte</b>                        | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Fährbetrieb Bleckede (MOIN GmbH)</li> <li>▪ Fährbetrieb Neu Darchau</li> <li>▪ Untere Naturschutz- und Wasserbehörde LK Lüneburg und LK Lüchow-Dannenberg</li> <li>▪ MW Niedersachsen, Referat 42</li> </ul>  |
| <b>nächste Umsetzungsschritte / Zeitplanung</b> | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Abstimmungstermin MW Niedersachsen und WSA Elbe (angefragt für Q2.2026)</li> <li>▪ Abstimmungstermin MW Niedersachsen, GDWS und BMV (angestrebt für Q2.2026)</li> <li>▪ bei positiver Rückmeldung angestrebt: Konkretisierung des Modellprojekts in Q3/Q4.2026; Umsetzung in 2027-2029</li> </ul> |
| <b>Kosten / Finanzierung</b>                    | <p>Eine Kostenermittlung und Finanzierungsplanung für diese Maßnahme erfolgt auf der Basis der ausstehenden Abstimmungen zwischen MW Niedersachsen und Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt und Bundesministerium für Verkehr.</p>   |

## Maßnahme 11: Bundesratsinitiative zur Änderung des WaStrG

### **Ziel der Maßnahme:**

Erweiterung der Kompetenzen der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes um die Unterhaltung von ausgewählten Quer-Fahrrinnen innerhalb von Bundeswasserstraßen

### **Beschreibung der Maßnahme:**

Die Landesregierung Niedersachsen strebt eine Bundesratsinitiative zur Änderung des Bundeswasserstraßengesetzes (WaStrG) an. Sie soll den Wasserstraßen- und Schifffahrtsämtern als Unterinstanzen der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung die Möglichkeit eröffnen, nicht nur die Längs-Fahrrinnen in Bundeswasserstraßen zu unterhalten, sondern auch die Quer-Fahrrinnen für Personen- und Fahrzeugfähren, denen eine Verbindungsfunktion im klassifizierten Straßennetz und im öffentlichen Personennahverkehr zukommt.

Zum Hintergrund: Den Behörden der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes obliegt die Freihaltung der Längs-Fahrrinnen entlang der Bundeswasserstraßen (§ 45 i.V.m. § 8 Abs. 2 WaStrG). Für die Erhaltung der Schifffbarkeit im Elbabschnitt Dömitz – Lauenburg ist das Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt (WSA) Elbe mit seinen Außenstellen zuständig. Das WSA Elbe führt in dieser Zuständigkeit regelmäßig Ausbaggerungen der Längsrinne der Elbe durch, um die Schifffbarkeit im Sinne von § 8 Abs. 1 Satz 1 WaStrG zu gewährleisten. Das WSA Elbe verfügt hierfür über Schwimmgreifer, die für den Sediment-Abtransport erforderlichen Schuten und das entsprechend geschulte Personal. Der Bagger-Konvoi ist zudem ohnehin jährlich im Bereich Bleckede / Neu Bleckede und Darchau / Neu Darchau im Einsatz. Daher drängt sich die Übernahme dieser Aufgabe durch das WSA Elbe als volkswirtschaftlich und fiskalisch besonders geeignete Lösung auf. Sie setzt voraus, dass WSA-seitig ausreichende technische und personalbezogene Kapazitäten für diese Aufgabe freigestellt werden können.

Gemäß § 8 Abs. 3 des Bundeswasserstraßengesetzes umfasst die den Wasserstraßen- und Schifffahrtsämtern obliegende Erhaltung der Schifffbarkeit der Bundeswasserstraßen ausdrücklich nicht die Zufahrten zu Lade- und Anlegestellen. Es fehlt daher an einer gesetzlichen Ermächtigung für die Unterhaltung von Quer-Fahrrinnen für Flussfähren. Im Interesse einer wirtschaftlichen und effektiven Freihaltung von Quer-Fahrrinnen innerhalb von Bundeswasserstraßen für Fährbetriebe, denen eine Verbindungsfunktion im klassifizierten Straßennetz und im öffentlichen Personennahverkehr zukommt, strebt die Landesregierung Niedersachsen daher an, über eine Bundesratsinitiative eine Kompetenzerweiterung der Bundesschifffahrtsverwaltung zu erreichen. Entsprechende Änderungen des Bundeswasserstraßengesetzes könnten in den §§ 7 (Allgemeine Vorschriften über Unterhaltung und Betrieb), 8 (Umfang der Unterhaltung) und 45 (Zuständigkeiten) implementiert werden. Dabei ist darauf zu achten, dass entsprechende Gesetzesänderungen den Charakter einer Ermächtigung haben, deren konkrete Ausformung – auch unter Berücksichtigung prioritärer Bedarfe und der Kapazitäten in den Unterinstanzen der WSV – untergeordnetlich erfolgen kann.

Vorbereitend und flankierend zum angestrebten Gesetzesänderungsverfahren setzt sich die Landesregierung für die Durchführung eines dreijährigen Modellprojekts ein, dass am Beispiel zweier Fäherverbindungen im Flussabschnitt Dömitz – Lauenburg die praktischen Voraussetzungen und möglichen Folgen der Kompetenzerweiterung der WSV ausloten soll (s. Maßnahme 10).

Um zu klären, ob seitens der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes die Bereitschaft und die Kapazitäten für die Umsetzung des vorgeschlagenen Modellprojekts bestehen, haben das ArL Lüneburg und das Niedersächsische Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Bauen einen Abstimmungstermin beim Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt

|   |  |
|---|--|
| Elbe, Standort Lauenburg, angefragt. Hierauf aufbauend soll eine Anfrage an die Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt (GDWS) und das Bundesministerium für Verkehr (BMV) gerichtet werden. |  |
| <b>Federführung</b>   | MW Niedersachsen   |
| <b>Projektbeteiligte</b>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ WSA Elbe, Standort Lauenburg</li> <li>▪ Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt (GDWS)</li> <li>▪ Bundesministerium für Verkehr (BMV)</li> </ul>   |
| <b>nächste Umsetzungsschritte / Zeitplanung</b>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Abstimmungstermin MW Niedersachsen, GDWS und BMV (angestrebt für Q2.2026)</li> <li>▪ in der Folge: Erarbeitung eines Entwurfs zur Änderung des WaStrG; Abstimmung einer Initiative zur Änderung des WaStrG in den Gremien der Verkehrsministerkonferenz</li> </ul> <p>Die Vorlage eines Entwurfs zur Änderung des WaStrG wird bis 06.2027 angestrebt; findet die Bundesratsinitiative eine Mehrheit in der Verkehrsministerkonferenz und im Bundestag, wird ein Inkrafttreten bis 06.2028 angestrebt. Die Ausformung untergesetzlicher Anwendungsregeln sollte parallel zum Gesetzgebungsverfahren erfolgen, um mit Wirksamkeit der angestrebten Gesetzesänderung eine schnelle praktische Umsetzung zu erlauben.</p> |
| <b>Kosten / Finanzierung</b>  | Die Maßnahme zielt auf eine gesetzliche Kompetenzerweiterung. Inwieweit hierdurch zusätzliche Kosten auf den Bund / die WSV des Bundes bzw. weitere Institutionen, wird im Rahmen des Gesetzgebungsverfahrens zu ermitteln sein und wird als Teil der Gesetzesbegründung Verfahrensbestandteil.  |

## Maßnahme 12: Fördermöglichkeiten für Baggerschiffe und Drohnen (Prüfauftrag)

### Ziel der Maßnahme:

Prüfung der Fördermöglichkeiten für die Anschaffung von Geräten zur Gewässervermessung und zur wasserseitigen Ausbaggerung / Fahrrinnenfreihaltung

### Beschreibung der Maßnahme:

Die Landesregierung prüft Fördermöglichkeiten für die Anschaffung von Geräten zur Gewässervermessung und zur wasserseitigen Ausbaggerung / Fahrrinnenfreihaltung.

Zum Hintergrund: Die gewässerseitige Verbringung ausgebaggener Sedimente wird mittel- bis langfristig an Grenzen stoßen, da die hierfür nutzbaren Bühnenfelder „voll sind“, also nur noch in begrenztem Umfang Sandeinbringungen in diese Bereiche möglich sind. Daher soll alternativ die Möglichkeit weiterverfolgt werden, das für die Freihaltung der Querrinnen entnommene Flusssediment landseitig zu verwenden, soweit die hierfür einschlägigen Grenzwerte für Schadstoffe eingehalten werden können. Die Entnahme von Sand bietet die Möglichkeit, an kritischen Stellen der Fahrrinnen größere Fahrwassertiefen zu erreichen. Dies setzt jedoch voraus, dass Unternehmen, die eine Ausbaggerung vornehmen können, über die nötigen Spezialgeräte – insb. Schwimmgreifer oder Saugbaggerschiffe – verfügen, um Freihaltemaßnahmen durchführen zu können, bevor der Fährbetrieb für (landseitige) Baggermaßnahmen unterbrochen werden muss. Zudem ist zu gewährleisten, dass über einen längeren Zeitraum ein verlässlich kalkulierbares Mindestvolumen an Sand entnommen werden kann, damit sich unternehmerische Investitionen in Geräte/Ausstattung ebenso wie Personal- und Ablaufanpassungen wirtschaftlich darstellen lassen.

Um Investitionsanreize zu bieten, ist es zweckmäßig, Möglichkeiten der einzelbetrieblichen Förderung zu prüfen / zu ermitteln, die von Abbauunternehmen genutzt werden können. Ergänzend soll auch geprüft werden, ob und inwieweit auch eine Förderung der Fährbetriebe selbst in Betracht kommt – für den Fall, dass sich der Sandabbau aus der Sicht der Abbauunternehmen als unwirtschaftlich erweisen sollte und daher erforderlichenfalls eine Ausbaggerung in Eigenregie erfolgen muss. Schließlich umfasst der Prüfauftrag auch die Ermittlung von Fördermöglichkeiten für die Anschaffung von Peilungstechnik (z.B. Wasserdrohnen) für die Gewässervermessung, um den Fährbetrieben bei Bedarf auch Vermessungen mit eigenen Geräten zu ermöglichen.

|   |   |
|---|---|
| <b>Federführung</b>                             | MW Niedersachsen  |
| <b>Projektbeteiligte</b>                        | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ NBank</li> <li>▪ ArL Lüneburg</li> </ul>                             |
| <b>nächste Umsetzungsschritte / Zeitplanung</b> | Prüfung der Fördermöglichkeiten unter Rücksprache mit den für die Bewilligung zuständigen Stellen bis 06.2026 |
| <b>Kosten / Finanzierung</b>                    | Für diese Maßnahme fallen keine zusätzlichen Kosten an.   |

## Handlungsfeld 3: Straßenanbindung, Wegweisung, Stellplätze

### Ausgangssituation

Das Handlungsfeld „Verkehrsanbindung, Beschilderung, Information der Fahrgäste“ adressiert alle Maßnahmen, die auf eine verbesserte verkehrliche Wegweisung für Auto- und Radfahrer:innen, die zuführenden Straßen/Wegebeziehungen, die ÖPNV-Anbindung und die Information der Fahrgäste abzielen. Die Ausgangssituation stellt sich zusammenfassend wie folgt dar:

Die **straßenseitige Anbindung** der Fähranleger in Bleckede / Neu Bleckede und Darchau / Neu Darchau erfolgt jeweils über klassifizierte Straßen: In Bleckede und Neu Bleckede führt die Landesstraße L 223 an die Fähranleger heran. Der Fähranleger in Neu Darchau ist über die Kreisstraße K 19 angebunden, der gegenüberliegende Fähranleger in Darchau über die Kreisstraße K 61. Die zuführenden Straßen befinden sich jeweils in einem gut ausgebauten Zustand. Lediglich die Landesstraße L 223 auf Neu Bleckeder Seite bedarf mittel- bis langfristig einer Fahrbahnerneuerung (s. Maßnahme 17). Außerdem ist zu prüfen, wie die Zuführung für Fußgänger:innen im Bereich Neu Bleckede verbessert werden kann (Maßnahme 16). Bereits umgesetzt wurde in 2026 der Bau eines neuen Hochwasserfähranlegers (Maßnahme (s. Abschnitt „Überblick über bereits umgesetzte Maßnahmen“). Er stellt sicher, dass die Flächen um den Anleger sicher befahrbar und nutzbar sind, einen tragfähigen Untergrund für die Biomethan-Tankstation der neuen Fähre „Amt Neuhaus – Bleckede“ bieten und der Anleger selbst für die neue, größere Fähre richtig dimensioniert ist.

Hinsichtlich der **Stellplatzsituation** ist zu prüfen, wie diese im Bereich des Fähranlegers Bleckede verbessert werden kann (Maßnahme 18).

Zur **Wegweisung in Richtung Fahren** entlang der zuführenden Straßen hat die NLStBV, Standort Lüneburg, im Rahmen der Erarbeitung des Handlungsprogramms eine Bestandsaufnahme aller Schilder/Wegweisungen aufgenommen (s. Anlage 1). Hierbei hat sich gezeigt, dass die Beschilderung z.T. uneinheitlich ist und an einigen Standorten Ergänzungsbedarf besteht. Vor allem fehlen bisher entlang der zuführenden Straßen Informationen dazu, ob es Einschränkungen im Fährbetrieb gibt (Tonnage-Beschränkungen, Ausfälle). Das Handlungsprogramm schlägt daher drei Maßnahmen zur systematischen Verbesserung der Wegweisung/Beschilderung vor: die Aufstellung von LED-Tafeln an der B216 und der B195, die systematische Ergänzung der Wegweisungsschilder und die Aufstellung von Klappschildern im Umfeld der Fähranleger (Maßnahmen 13, 14 und 15).

### Maßnahme 13: Dynamische Anzeigen an den Bundesstraßen B216 und B195

#### Ziel der Maßnahme:

Information der Fährnutzer:innen über Fährausfälle und alternative Fährnutzungen

#### Beschreibung der Maßnahme:

An zwei Standorten an der Bundesstraße B 216 sind dynamische Anzeigen sinnvoll; diese können auch bei langfristigen Ausfällen der Elbfähren genutzt werden. Ein Standort ist von Lüneburg kommend vor dem Abzweig der Landesstraße L 221, der zweite Standort von Dannenberg kommend vor dem Abzweig der Kreisstraße K 15. Für Amt Neuhaus ist ein Standort an der Bundesstraße B 195 zu prüfen. Die dynamische Beschilderung sollte für den Fall, dass eine Fähre ausfällt, auf die (ausgeschilderte) alternative Elbfähre hinweisen. Die dynamischen Anzeigen bieten zudem weitere Einsatzmöglichkeiten bei großräumigen Umleitungen, im generellen Störfallmanagement und zum Informationsdienst, z.B. zu generellen Betriebszeiten. Wichtig ist die Kombination mit Meldekettensystemen und der digitalen Information, z.B. über den Verkehrswarndienst des Landes in der Verkehrsmanagementzentrale Niedersachsen. Die erforderlichen Flächen an der B 216 bzw. der B 195 in Amt Neuhaus wird die NLStBV im Rahmen einer abzuschließenden Sondernutzung zur Verfügung stellen können, soweit keine anderweitigen Zwänge zur Ablehnung an diesen Standorten vorliegen. Die Planung und Umsetzung sollte über ein Ingenieurbüro erfolgen (Stromanschluss, Planung, Ausschreibung zur Erstellung und Inbetriebnahme, Gewährleistungsverfolgung, Prüfung auf Schutzeinrichtungen).

|   |  |
|---|--|
| <b>Träger der Maßnahme</b>                      | Federführung: NLStBV   |
| <b>Projektbeteiligte</b>                        | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Landkreise Lüneburg und Lüchow-Dannenberg</li> <li>▪ Fährbetriebe Neu Darchau und Bleckede</li> </ul>   |
| <b>nächste Umsetzungsschritte / Zeitplanung</b> | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Recherche zu Anbietern für dynamische Anzeigetafeln aus dem Verkehrsbereich (NLStBV)</li> <li>▪ Klärung der Kompatibilität mit der „Datendrehscheibe“ des Landkreises (DFI) (Fachdienst Mobilität, LK Lüneburg)</li> <li>▪ Klärung der Kostenträger- und Eigentümerschaft</li> <li>▪ Klärung der genauen Texte, die für die Anzeigetafel aufzunehmen sind</li> <li>▪ Klärung möglicher Finanzierung / Förderung</li> <li>▪ Aufstellung durch den Auftragnehmer</li> </ul> |
| <b>Zeitplanung</b>                              | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Inbetriebnahme bis 06.2027</li> </ul>   |
| <b>Kosten</b>                                   | Es ist mit Kosten von ca. 25.000 Euro je LED-Tafel zu rechnen (ca. 15.000 Euro für die LED-Tafel selbst zuzüglich Stromanschluss, Aufbau/Erdarbeiten, Verkehrssicherung). Für die Verlegung des Stromanschlusses sind Kosten von rd. 150 Euro/Meter anzusetzen. Die laufenden Stromkosten betragen ca. 50 Euro/Monat und Tafel.  |
| <b>Finanzierung</b>                             | Das MW Niedersachsen hat eine Förderung in Aussicht gestellt. Die Kofinanzierung ist kommunal zu leisten. Die laufenden (Strom-)Kosten sind durch die Standortkommunen zu tragen.  |

### Maßnahme 14: Klappschilder im Umfeld der Fähranleger

**Ziel der Maßnahme:**

Information der Fährnutzer:innen über Fährausfälle und alternative Fährverbindung

**Beschreibung der Maßnahme:**

Die Maßnahme besteht in der Beschaffung und Aufstellung von Klappschildern, die im unmittelbaren Umfeld der Fähre entlang der Zufahrtsstraßen über Fährausfälle informieren. Die Klappbeschilderung dient der Information der anfahrenden Fährnutzer:innen bei Ausfall der Elbfähre, ggf. mit Hinweis auf die noch fahrende andere Elbfähre oder Besonderheiten aufgrund von anderen Einschränkungen.

Die anzustrebenden Standorte der Klappschilder für die Fähranleger Bleckede, Neu Bleckede, Neu Darchau und Neuhaus sind in der Übersichtskarte Beschilderung Fährbetrieb dargestellt (s. Anlage 1). Die Fährbetriebe haben der Übernahme der Bedienung der Klappbeschilderung bei Fährausfall zugestimmt. Die Beschaffung und Aufstellung der Klappschilder kann im Rahmen der Ergänzung / Änderung der wegweisenden Beschilderung für die Elbfähren mit ausgeführt werden. Die Klappbeschilderung kann jedoch nicht in das Eigentum und Betrieb der NLStBV übergehen. Für Standorte an Landes- oder Bundesstraßen ist eine Sondernutzungsvereinbarung zwischen Eigentümer der Klappbeschilderung und der NLStBV abzuschließen.

Die Klappbeschilderung ergibt mit der dynamischen Beschilderung (Maßnahme 13) und der Kombination mit Meldekettensystemen und der digitalen Information, z.B. über den Verkehrswarndienst des Landes in der Verkehrsmanagementzentrale Niedersachsen, eine umfangreiche und breit angelegte Informationsoptimierung sowohl an der Strecke selbst als auch in digitalen Medien.

|   |  |
|---|--|
| <b>Träger der Maßnahme</b>                      | Federführung: NLStBV, Geschäftsbereich Lüneburg  |
| <b>Projektbeteiligte</b>                        | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Fährbetriebe Neu Darchau und Bleckede</li> <li>▪ Stadt Bleckede</li> <li>▪ Gemeinde Neu Darchau</li> <li>▪ Gemeinde Amt Neuhaus</li> <li>▪ LEADER-Region Elbtalau</li> </ul>  |
| <b>nächste Umsetzungsschritte / Zeitplanung</b> | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Klärung des Erfordernisses einer verkehrsrechtlichen Anordnung für die Aufstellung von Klappschildern</li> <li>▪ Klärung der Eigentümer- und Kostenträgerschaft</li> <li>▪ Beschaffung und Aufstellung der Klappschilder bis 12.2026</li> </ul> |
| <b>Kosten</b>                                   | Es ist mit rd. 700 – 800 Euro Kosten je Klappschild (einschließlich Aufstellvorrichtung) zu rechnen.   |
| <b>Finanzierung</b>                             | Für die Finanzierung dieser Maßnahme kommt grundsätzlich eine Förderung aus LEADER-Mitteln in Betracht; die Entscheidung hierzu obliegt der Lokalen Aktionsgruppe. Die Kofinanzierung ist durch die jeweilige Standortgemeinde zu leisten.   |

## Maßnahme 15: Wegweisungs-Schilder entlang der Zufahrtsstraßen

### Ziel der Maßnahme:

Vereinheitlichung / Ergänzung der wegweisenden Beschilderung zu den Elbfähren an den Zufahrtsstraßen, mit dem Ziel einer besseren Auffindbarkeit/Erreichbarkeit und der Vermeidung von Umwegen

### Beschreibung der Maßnahme:

Auf der Basis einer Bestandserfassung erfolgt eine Vereinheitlichung und Ergänzung der wegweisenden Beschilderung entlang der Zufahrtsstraßen zu den Fähranlegern in Bleckede, Neu Bleckede, Darchau und Neu Darchau.

Zum Hintergrund: Unter Federführung des Geschäftsbereichs Lüneburg der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (NLStBV) ist eine Bestandsaufnahme der Beschilderung an Bundes- und Landesstraßen sowie an den Kreisstraßen K 15 und K 61 im Landkreis Lüneburg und angrenzend im Landkreis Lüchow-Dannenberg an der Kreisstraße K 19 (ein Schilderstandort) erfolgt (s. Anlage 1). Das Ergebnis ist in einer Übersichtskarte dokumentiert

Für Mecklenburg-Vorpommern (M-V) konnte über Google Maps die Bestandsbeschilderung im Raum Boizenburg und weiterführend über die B 195 sowie ab Vorderhagen über die L 052 bis zur Landesgrenze Niedersachsen zur Erreichung der Elbfähre Neu Bleckede - Bleckede dokumentiert werden (s. Anlage, Übersichtskarte „Bestandsbeschilderung Elbfähre Mecklenburg-Vorpommern“). Die Wegweisung zur Elbfähre beginnt in Boizenburg an der Bahnhofstraße/B 195, Fritz-Reuter-Straße (ab Schild Nr. 19 in der Karte zur Bestandsbeschilderung).

Für die Elbfähre Darchau / Neu Darchau konnte keine Bestandsbeschilderung über Google Maps gefunden werden. Sinnvoll ist ggf. ab der B 5 bei Vellahn über die L 05 und L 232 bis Neuhaus die Wegweisung für die Elbfähre auszuweisen.

Für Niedersachsen ist die Bestandsbeschilderung im Rahmen einer Verkehrsschau durch die NLStBV zusammen mit der jeweiligen Unteren Verkehrsbehörde (UVB) der Landkreise und den Betrieben für Straßenbau und Unterhaltung (SBU) auf Vollständigkeit und einheitlich Aussage der „Weißbeschilderung“ (Hafen/Fähre/Tonnagebegrenzung) hin zu prüfen. Für Neuhaus ist die wegweisende Beschilderung an der L 232, von Nordosten kommend, möglichst zu ergänzen.



Beispiele für die heutige Beschilderung, hier: Pfeilwegweiser Neetze Einmündung K 16  
(Quelle: Google Maps)

|  |   |
|--|---|
| <p>Die erforderlichen Änderungen und Ergänzungen werden seitens der Unteren Verkehrsbehörden angeordnet. Die NLStBV setzt die Änderungen und Ergänzungen in Abhängigkeit der Kapazitäten in 2026 um. Hierzu ist eine Beauftragung zur Herstellung und Aufstellung / Aufbringung der Änderungen der wegweisenden Beschilderung erforderlich. Die anteiligen Kosten für die Weißbeschilderung sind nicht von der NLStBV zu tragen. Für Mecklenburg-Vorpommern sind das Landesamt für Straßenbau und Verkehr Mecklenburg-Vorpommern (LS M-V) und das Straßenbauamt Schwerin anzufragen, um die vorhandene wegweisende Beschilderung zu ergänzen oder anzupassen. Die NLStBV stellt den Erstkontakt her.</p> |   |
| <b>Träger der Maßnahme</b>   | Koordinierung: NLStBV, Geschäftsbereich Lüneburg  |
| <b>Projektbeteiligte</b>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Untere Verkehrsbehörden der Landkreise</li> <li>▪ Betrieben für Straßenbau und Unterhaltung der Landkreise</li> <li>▪ Landesamt für Straßenbau und Verkehr Mecklenburg-Vorpommern</li> <li>▪ LEADER-Region Elbtalau</li> </ul> |
| <b>nächste Umsetzungsschritte / Zeitplanung</b>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Verkehrsschau (NLStBV, UVB, BSU) – Q2.2026</li> <li>▪ Bestandserfassung Mecklenburg-Vorpommern – Q2.2026</li> <li>▪ Umsetzung: in Niedersachsen bis 12.2026; in Mecklenburg-Vorpommern bis 06.2027</li> </ul>                  |
| <b>Kosten</b>  | <p>Je „Weißschild“ ist von Kosten in Höhe von ca. 300 – 1.000 Euro auszugehen, je nach Größe und Anbringungsart.</p> <p>Die Aufstellung / Anbringung der neuen Weißschilder erfolgt durch die NLStBV.</p>   |
| <b>Finanzierung</b>  | <p>Für die Finanzierung dieser Maßnahme kommt grundsätzlich eine Förderung aus LEADER-Mitteln in Betracht; die Entscheidung hierzu obliegt der Lokalen Aktionsgruppe. Die Kofinanzierung ist durch die jeweilige Standortgemeinde zu leisten.</p>                       |

## Maßnahme 16: Verbesserte Fußgängersituation in Neu Bleckede (Prüfauftrag)

### Ziel der Maßnahme:

Verbesserung der Fußgängersituation mit Blick auf Sicherheit und Erreichbarkeit des Fähranlegers in Neu Bleckede in Abhängigkeit von der Entwicklung des weiteren Verkehrsaufkommens nach Inbetriebnahme der Fähre „Amt Neuhaus – Bleckede“

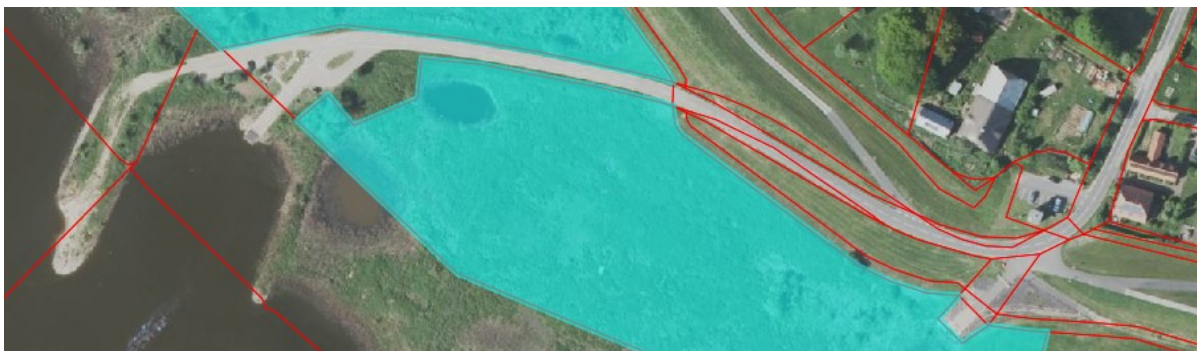
### Beschreibung der Maßnahme:

Der Geschäftsbereich Lüneburg der NLStBV prüft nach Inbetriebnahme der neuen Fähre „Amt Neuhaus – Bleckede“ die Entwicklung des Verkehrsaufkommens im Umfeld der Fähranleger und bewertet in Abstimmung mit der Stadt Bleckede das Erfordernis zur Neu- anlage eines Gehwegs entlang der L223 in Neu Bleckede.

Zum Hintergrund: In der Ortslage von Neu Bleckede gibt es keine Fußwege. Zudem fehlt auf Neu Bleckeder Seite insbesondere für die letzten 100 Meter ein Fußweg.

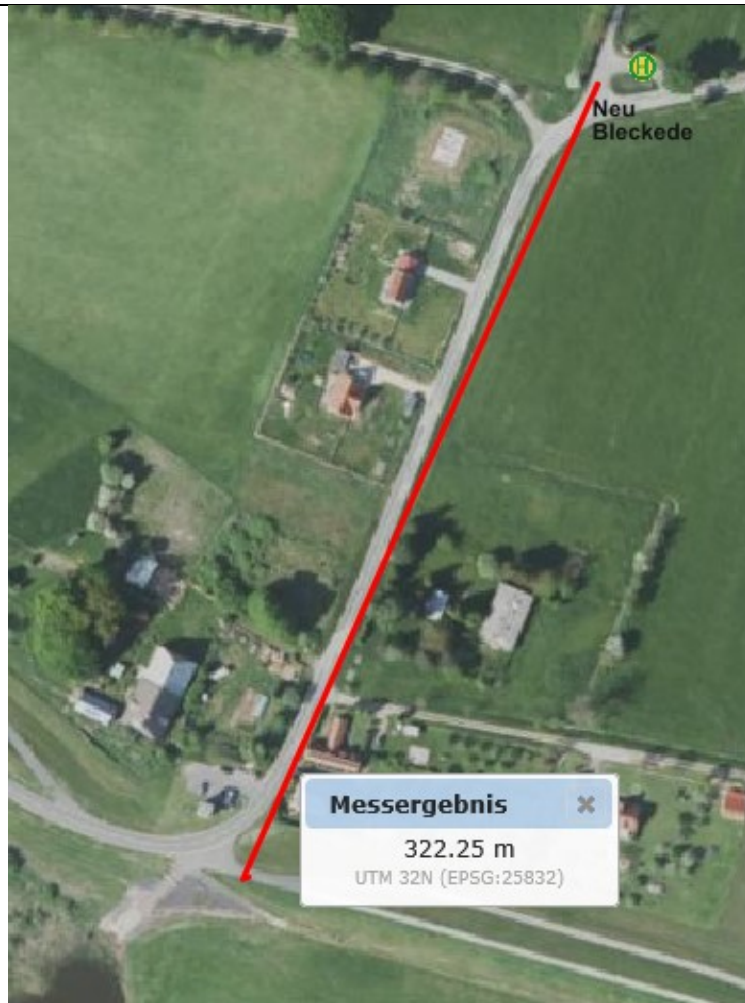
Mehrere Maßnahmen wurden bereits umgesetzt, um die Situation für Fußgänger:innen zu verbessern: Zum einen wurde für den Zufahrtbereich eine Temporeduzierung auf 30 km/h angeordnet. Zum anderen hat der Neubau der Buswendeschleife (s. „Überblick über bereits umgesetzte Maßnahmen“) dazu geführt, dass die Fahrgäste direkt unten am Fähranleger aus dem Bus aussteigen können und nicht länger die Strecke bis dorthin zu Fuß auf oder neben der Straße zurücklegen müssen. Schließlich wurden beim Bau der Buswendeschleife am Hochwasserfähranleger bereits zusätzliche Bereiche für die Wartenden ergänzt; dies trägt jedoch lediglich beim Aufenthalt der Fußgänger:innen am Fähranleger zu einer höheren Sicherheit bei.

Wenn infolge der neuen Fähren die Fahrgastzahlen steigen, könnten die Konflikte zwischen Fuß-, Rad- und Autoverkehr zunehmen; daher soll der Bedarf für einen Fußweg geprüft werden. Für die Schaffung eines Fußweges vom Grenzturm ausgehend in Richtung Buswendeschleife und Fähranleger entlang der Landesstraße mangelt es auf dem Deich an Platz. Um dies zu verdeutlichen, wurde eine Flurstückskarte auf Basis des Luftbildes beigefügt (s. Abbildung). Vorderdeichs ist der Biosphärengebietsteil C ausgewiesen, was eine besondere naturschutzrechtliche Würdigung erfordert. Diese Flächen sind auf der Flurstückskarte blau hinterlegt.



Zuwegung zum Fähranleger Neu Bleckede – Luftbild, bearbeitet; in türkisblau: Biosphärengebietsteil C (Quelle: Stadt Bleckede)

Bei Hochwasser fehlt zusätzlich eine sichere Zuwegung von der Ersatzhaltestelle Neu Bleckede zum Hochwasseranleger (322 m).



L223, Neu Bleckede – zwischen Hochwasseranleger und Ersatzhaltestelle  
(Quelle: Landkreis Lüneburg)

|   |  |
|---|--|
| <b>Träger der Maßnahme</b>                      | NLStBV, Geschäftsbereich Lüneburg  |
| <b>Projektbeteiligte</b>                        | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ NLStBV, Stadt Bleckede, Biosphärenreservatsverwaltung Niedersächsische Elbtalaue, Neuhauser Deichverband</li> <li>▪ Landkreis Lüneburg (Untere Deichbehörde, Untere Wasserbehörde)</li> </ul> |
| <b>nächste Umsetzungsschritte / Zeitplanung</b> | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Beobachtung und Bewertung des Verkehrsaufkommens / Verhaltens der Verkehrsteilnehmer:innen</li> </ul>   |
| <b>Kosten / Finanzierung</b>                    | Die Ermittlung der Kosten für etwaige Baumaßnahmen erfolgt, wenn Bedarf, Umsetzbarkeit, Ausprägung und Zeitpunkt der Maßnahmen feststehen.   |

### Maßnahme 17: Fahrbahnerneuerung der L 223 in Neu Bleckede

**Ziel der Maßnahme:**

Instandhaltung der Fahrbahn; Anpassung an die durch die Fährverbindung ausgelösten Verkehre und Erneuerungsbedarfe

**Beschreibung der Maßnahme:**

Die NLStBV erneuert bedarfsgerecht die Fahrbahn der Landesstraße L 223.

Hintergrund: Durch die Inbetriebnahme der neuen Fähre zwischen Bleckede und Neu Bleckede wird die Traglast der Fähre erhöht und die Tonnagebegrenzung entsprechend angepasst. Es ist in Folge mit erhöhter Verkehrsbelastung auf der Landesstraße L 223 zu rechnen. Dies ist bei der baulichen Erhaltung der L 223 zu berücksichtigen.

Bisher gibt es an der L 223 weder an der freien Strecke noch in der Ortslage Neu Bleckede eine Nebenanlage. Die Erreichbarkeit der Fähre für Fußgänger:innen und Radfahrer:innen kann bei erhöhter Verkehrsbelastung unsicher werden. Daher ist im Zuge der Fahrbahnerneuerung in Neu Bleckede auch die Neuanlage eines straßenbegleitenden Gehwegs zu prüfen und möglichst zu realisieren (s. Maßnahme 16).

Bei der künftigen Deicherhöhung soll eine Nebenanlage (Fuß- und/oder Radweg) für die L 223 im Deichbereich mit vorgesehen werden.

|   |   |
|---|---|
| <b>Träger der Maßnahme</b>                      | NLStBV  |
| <b>Projektbeteiligte</b>                        | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Stadt Bleckede</li> </ul>  |
| <b>nächste Umsetzungsschritte / Zeitplanung</b> | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ bedarfsgerechte Erneuerung der Fahrbahn (noch nicht terminiert)</li> </ul>                 |
| <b>Kosten / Finanzierung</b>                    | Eine Kostenermittlung und -übernahme erfolgt im Rahmen der Feststellung des Umbau-/Erneuerungsbedarfs durch das Land Niedersachsen. |

## Maßnahme 18: Verbesserung der Stellplatzsituation in Bleckede

### Ziel der Maßnahme:

Verbesserung der Stellplatzsituation im Umfeld des Fähranlegers Bleckede für eine verbesserte Erreichbarkeit der Fähre „Amt Neuhaus – Bleckede“ und zur Vermeidung von Parksuchverkehren

### Beschreibung der Maßnahme:

Die Stadt Bleckede legt westlich des Fähranlegers einen Stellplatz für die Nutzung der Fähre an.

Zum Hintergrund: Auf Bleckeder Seite stehen bisher lediglich Motorradstellplätze, zwei Behindertenstellplätze sowie ein Stellplatz für den Fährbetreiber zur Verfügung. Im Hafenkonzert der Stadt Bleckede wird für weitere Parkmöglichkeiten für PKW auf den fußläufig erreichbaren Schützenplatz (400 m) verwiesen. Eine entsprechende Ausweisung ist als Piktogramm auf der Landesstraße sowie mit Beschilderungen bereits erfolgt. Ein Hinweis auf die Stellplätze am Schützenplatz ist am Hafen selbst jedoch nicht vorhanden; die Ausweisung ist erst im weiteren Verlauf in Höhe des Deiches erfolgt. Aufgrund der derzeit gegebenen Beschilderungen zu Fährintformationen, Durchfahrtsregelungen und naturschutzrechtlichen Belangen hat die Untere Verkehrsbehörde des Landkreises Lüneburg die Aufstellung weiterer Schilder von einer Änderung des Gesamtkonzepts abhängig gemacht.

Mit dem Ausbau der Bushaltestelle auf der rechtselbischen Seite konnte ein attraktives Angebot etabliert werden. Zusammen mit der im Bau befindlichen neuen Fähre für die Querung im Bereich Bleckede / Neu Bleckede und den damit veränderten Nutzerströmen wird auf beiden Seiten mit einem erhöhten Abhol- und Zubringerverkehr gerechnet. Aufgrund der Lage von Schulen und Arbeitsgebern wird der Schwerpunkt auf der linkselbischen Seite erwartet. Auch wenn ein Großteil sich auf das Angebot des ÖPNV verteilen wird, werden Eltern und Fahrgemeinschaften die Möglichkeit zur direkten Anfahrt und bei Bedarf zum kurzem Aufenthalt (bis zum Anlegen der Fähre) nutzen. Für diesen Verkehr sind Stellflächen (ggfs. zeitlich begrenzt) zwingend erforderlich. Ein Transferverkehr zum Schützenplatz ist, im Gegensatz zum Besucherverkehr, nicht zu erwarten. Die Distanz von rund 400 Metern wird für pendelnde Nutzer:innen nicht als praktikabel angesehen. Aus Gemeindegeseht bestehen damit keine tragfähigen Alternativen zur Nutzung einer anlegernahen Stellplatzfläche.

Der Sandplatz am Fährhaus (im Eigentum des ArL Lüneburg) in unmittelbarer Nähe zum Fähranleger ist von der Stadt Bleckede gepachtet, aber kein offizieller Parkplatz – auch wenn er widerrechtlich hierfür genutzt wird – und befindet sich zudem im Biosphärenreservatsgebiet A und C. Die Stadt Bleckede hat für diese Flächen in Rücksprache mit den Eigentümern in einem anderen Zusammenhang bereits eine naturschutzrechtliche Befreiung zur Schaffung zusätzlicher Parkplatzflächen im Gebietsteil C bei der Biosphärenreservatsverwaltung beantragt. Im ersten Verfahrensschritt wurde dies auch positiv beschieden, die Entscheidung aufgrund eines Drittwiderspruchs jedoch aufgehoben. Gegen die Aufhebung hat nun wiederum die Stadt Bleckede Widerspruch eingelegt.

Ergänzend zur Klärung, ob und in welcher Weise die westlich des Fähranlegers gelegene Sandfläche künftig als Stellplatz für Fährnutzer:innen genutzt werden kann, soll geprüft werden, ob durch ergänzende Piktogramme und Wegweisungs-Schilder die Annahme/Nutzung der Stellplätze im Bereich des Schützenplatzes verbessert werden kann. Dabei ist zu berücksichtigen, dass aufgrund der Lage im Überschwemmungsgebiet für die Aufstellung von Piktogrammen bzw. Wegweisungsschildern eine Ausnahmegenehmigung aufgrund der Überschwemmungsgebietsverordnung erforderlich ist.



*Luftbild des Fähranlegers Bleckede; rot umrahmt:  
Sandfläche, für die die Stadt Bleckede die Schaffung von Parkplatzflächen  
beantragt hat (Quelle: Stadt Bleckede)*

|   |   |
|---|---|
| <b>Träger der Maßnahme</b>                          | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Stadt Bleckede</li> </ul>  |
| <b>Projektbeteiligte</b>                            | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Biosphärenreservatsverwaltung</li> <li>▪ Landkreis Lüneburg</li> <li>▪ ArL Lüneburg</li> </ul> |
| <b>nächste Umsetzungsschritte /<br/>Zeitplanung</b> | Ein Widerspruchsverfahren ist anhängig. Die Entscheidung hierzu ist abzuwarten.   |
| <b>Kosten</b>                                       | Eine Kostenschätzung aus 2024 beläuft sich auf rund 25.000 €.   |
| <b>Finanzierung</b>                                 | Die vorgenannte Summe steht im Haushalt der Stadt Bleckede zur Verfügung.   |

## Handlungsfeld 4: ÖPNV-Anbindung, Information der Fahrgäste

### Ausgangssituation

Das Handlungsfeld „Busanbindung, Information der Fahrgäste“ adressiert Maßnahmen, die auf die ÖPNV-Anbindung der beiden Fähren in Bleckede und Neu Darchau und auf die Information der Fahrgäste abzielen.

Die Anbindungsfrequenz/-taktichte im ÖPNV wird von den Fährbetreibern grundsätzlich als ausreichend eingestuft, allerdings gibt es z.T. Abstimmungsschwierigkeiten zwischen Fährleuten und Busfahrer:innen, so dass Anschlüsse nicht immer funktionieren, was mit längeren Wartezeiten für die Fährnutzer:innen verbunden ist. Hier setzt Maßnahme 20 an. Eine besondere Herausforderung stellt die – oft mit sehr kurzen zeitlichen Vorläufen – verbundene Bereitstellung von Bus-Ersatzverkehren bei Fährausfällen dar. Die Informations- und Dispositionsketten in diesem Bereich sollen weiter verbessert werden (Maßnahmen 22 und 24). Bereits umgesetzt wurde in 2025 der Bau einer neuen Buswendeschleife in Neu Bleckede (s. Abschnitt „Überblick über bereits umgesetzte Maßnahmen“).

Die Information der Fahrgäste ist insbesondere im Fall von Fährausfällen oder Tonnagebeschränkungen relevant. Neben der Information im Straßenraum (LED-Tafeln, Klappschilder) kommt dabei der Information über Websites, Social Media, Verkehrsmanagement und Navigationsapps wie Google Maps, aber auch anderen Internet- und Mobilplattformen, eine hohe Bedeutung zu. Die Arbeitsgruppe hat hierzu Verbesserungspotenziale identifiziert, die mit Maßnahme 25 angegangen werden. An den Fähranlegern selbst sollen Informationstafeln mit QR-Code die Information verbessern (Maßnahme 23).

## Maßnahme 19: Ersatzhaltestelle für den Hochwasserfall in Bleckede

### Ziel der Maßnahme:

Zuverlässige Busanbindung beim Hochwasserfall in Bleckede

### Beschreibung der Maßnahme:

Derzeit gibt es keine Ersatzhaltestelle, wenn bei Hochwasser die Bushaltestelle „Bleckede, Elbstraße (Fähre)“ nicht angefahren werden kann.

Es soll geprüft werden, ob die Haltestelle „Bleckede, Rathaus“ als Ersatzhaltestelle geeignet ist oder ob ein anderer Ort gefunden werden muss. Zusätzlich muss ein entsprechendes Konzept unter Berücksichtigung des verlängerten Fußwegs zur Haltestelle erarbeitet werden, da die Fahrzeiten entsprechend angepasst werden müssen. Zudem besteht im Bereich des Hochwasserfähranlegers keine Wendemöglichkeit für Busse, um dort eine Bedarfshaltestelle vorzusehen.



Bushaltestelle „Fähranleger“, Bleckede (Foto: ArL Lüneburg)

|   |   |
|---|---|
| <b>Träger der Maßnahme</b>                      | Landkreis Lüneburg, MOIN GmbH   |
| <b>Projektbeteiligte</b>                        | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Landkreis Lüneburg</li> <li>▪ MOIN GmbH</li> <li>▪ Stadt Bleckede</li> </ul>   |
| <b>nächste Umsetzungsschritte / Zeitplanung</b> | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Abstimmungstreffen zwischen MOIN, Stadt Bleckede und Landkreis Lüneburg</li> <li>▪ Errichtung der Ersatzhalte bis 12.2026</li> </ul> |
| <b>Kosten</b>                                   | Die Kosten für den Ausbau einer Haltestelle liegen, je nach Haltestelle, zwischen 20.000 und 50.000 Euro.   |
| <b>Finanzierung</b>                             | Für den Haltestellenausbau sind in der Regel die Gemeinden bzw. der Straßenbaulastträger zuständig.   |

## Maßnahme 20: Echtzeit-Informationen zu den Busverkehren

### Ziel der Maßnahme:

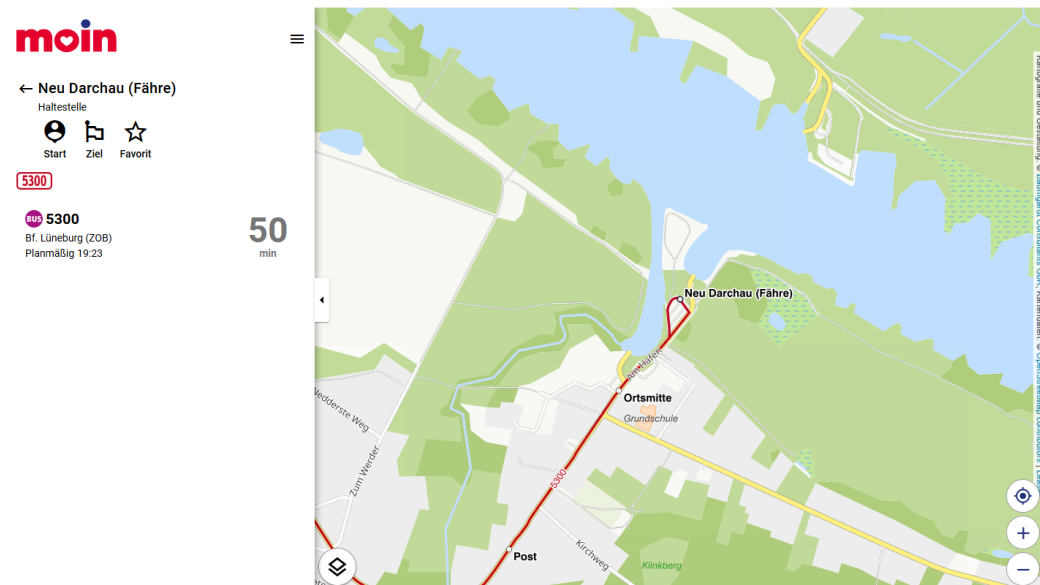
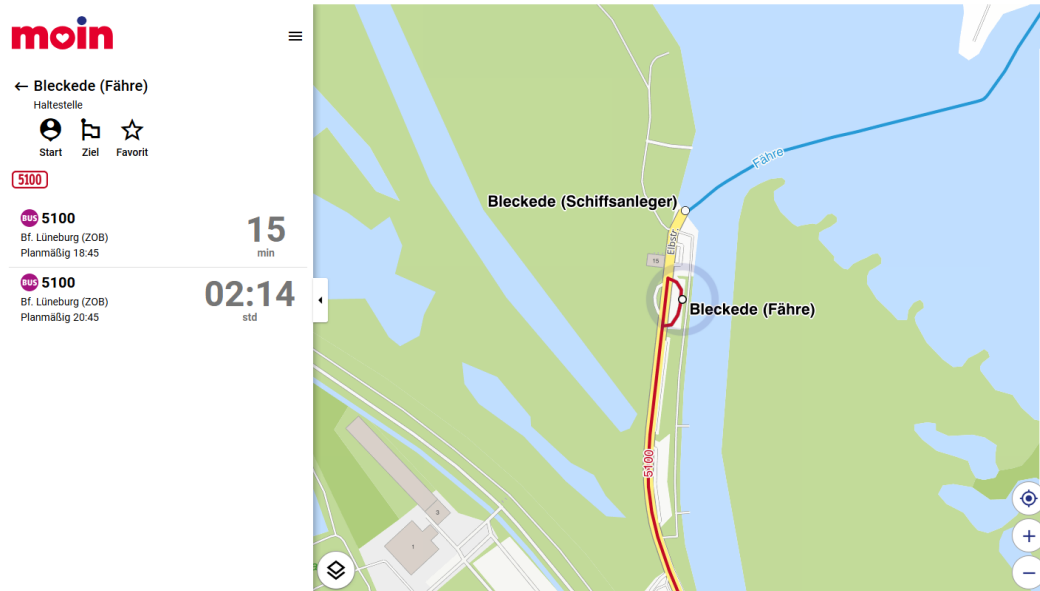
Sicherstellung von Anschlüssen im Busverkehr / Vermeidung von Wartezeiten für Fährnutzer:innen mithilfe von Echtzeitdaten zu den Standorten anfahrender Busse

### Beschreibung der Maßnahme:

Die Fährleute erhalten Echtzeitinformationen über genaue Standorte, Abfahrtszeiten oder Verspätungen der Busse über ein digitales Medium (z.B. Smartphone, Tablet).

Mit dem Wissen zum genauen Standort anfahrender Busse kann die Besatzung der Fähre genauer abschätzen, wann die Fähre an welchem Ufer sein soll – und wann es angezeigt ist, auf einer Flusseite auf mit dem Bus anreisende Fahrgäste zu warten. Für die Fahrgäste wird dadurch die Situation des „knapp Verpassens“ von Fähren bzw. Anschluss-Bussen am anderen Elbufer weitgehend vermieden.

Die Abfahrtszeiten der Busse werden auf dem interaktiven Liniennetzplan der MOIN angezeigt:



Eine weitere Möglichkeit wäre die Darstellung über den Abfahrtsmonitor des ([www.hvv.de/de/abfahrtsmonitor](http://www.hvv.de/de/abfahrtsmonitor)). Die Echtzeitdaten werden hier auch angezeigt. Hierbei ist es möglich, die Abfahrten der Haltestellen an den Fähren direkt anzuzeigen. Für die Ankunft der Busse kann die vorherige Haltestelle als Anhaltspunkt genutzt werden.

The screenshots show the following departure data:

| Linie | Richtung           | Abfahrt  |
|-------|--------------------|----------|
| 5100  | Bf. Lüneburg (ZOB) | 10:45    |
| 5100  | Bf. Lüneburg (ZOB) | 11:45 +0 |
| 5100  | Bf. Lüneburg (ZOB) | 12:45    |
| 5131  | Barskamp, Markt    | 13:42    |
| 5100  | Bf. Lüneburg (ZOB) | 13:45    |

| Linie | Richtung                  | Abfahrt |
|-------|---------------------------|---------|
| 517   | Neu Bleckede, Fähranleger | 11:25   |
| 517   | Neuhaus, ZOB              | 11:35   |
| 517   | Neu Bleckede, Fähranleger | 13:27   |
| 517   | Neu Bleckede, Fähranleger | 13:51   |

| Linie | Richtung                    | Abfahrt  |
|-------|-----------------------------|----------|
| 5100  | Bleckede, Elbstraße (Fähre) | 11:11 +0 |
| 5100  | Bleckede, Elbstraße (Fähre) | 12:11    |
| 5100  | Bleckede, Elbstraße (Fähre) | 13:11    |
| 5104  | Bleckede, Elbstraße (Fähre) | 13:16    |
| 5131  | Bleckede, Elbstraße (Fähre) | 13:34    |

| Linie | Richtung                  | Abfahrt |
|-------|---------------------------|---------|
| 517   | Neu Bleckede, Fähranleger | 11:25   |
| 517   | Neu Bleckede, Fähranleger | 13:27   |
| 517   | Neu Bleckede, Fähranleger | 13:51   |

#### Beispieldarstellung für die Fähre in Bleckede

Eine Visualisierung der Standorte der beiden Fähren in der zugehörigen MOIN-App ist bis auf Weiteres nicht vorgesehen, um einer „Raserei“ in der Zufahrt auf die Fähre entgegenzuwirken – und wegen der ohnehin vergleichsweise kurzen Fahr- und Wartezeiten aufgrund des Pendelverkehrs der Fähren.

|   |  |
|---|--|
| <b>Träger der Maßnahme</b>                      | MOIN GmbH  |
| <b>Projektbeteiligte</b>                        | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Landkreis Lüneburg</li> <li>▪ Fährbetriebe</li> </ul>   |
| <b>nächste Umsetzungsschritte / Zeitplanung</b> | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Beschaffung von Tablets / Handys für die Nutzung der Echtzeitstandorte der Busse durch die Fährleute bis Q3.2026</li> </ul> |
| <b>Kosten / Finanzierung</b>                    | Die Anschaffungskosten liegen bei ca. 500 – 1.000 Euro je digitalem Endgerät. Die Finanzierung erfolgt durch die Fährbetriebe.                                       |

## Maßnahme 21: Verbesserte Abstimmung zwischen den Busunternehmen

### Ziel der Maßnahme:

Verbesserung der Anschlusszeiten / des Anschlusses an den Busverkehr links und rechts der Elbe

### Beschreibung der Maßnahme:

Der Landkreis Lüneburg, Fachdienst Mobilität, führt einen Abstimmungstermin mit der Verkehrsgesellschaft Ludwigslust-Parchim mbH durch, um zu beraten, in welcher Weise im Verkehrsbetrieb nach Fahrplan, bei Nutzung von Rufverkehren und im Falle von Fährausfällen die Organisation der Busverkehre so verbessert werden kann, dass die Anschlüsse für Fährnutzer:innen mit möglichst kurzen Wartezeiten und verlässlich gewährleistet werden.

Zum Hintergrund: Die Fahrtzeiten der Busse sind auf beiden Seiten der Elbe so gewählt, dass Anschlüsse in der Regel erreicht werden – unter Zugrundelegung der regulären, für die Querung der Elbe erforderlichen Fähr- und Umsteigezeiten. Dennoch kommt es vor, dass Busanschlüsse nicht erreicht werden – z. B. weil die Fähre bereits abgelegt hat, bevor der Bus eingetroffen ist, oder der Bus losgefahren ist, bevor die Fähre angelegt hat. Als eine Maßnahme zur Vermeidung solcher verpassten Anschlüsse werden die Fährleute künftig im laufenden Betrieb die Information haben, wo sich die anfahrenden Busse befinden, um Fahrt- und Wartezeiten in Echtzeit einschätzen zu können (s. Maßnahme 20). Ergänzend sollen Potenziale der Verbesserung – ggf. auch durch Anpassung von Fahrplänen – in einer kreis- und länderübergreifenden Abstimmung zu den Busverkehren ermittelt und nach Möglichkeit umgesetzt werden.

|   |   |
|---|---|
| <b>Träger der Maßnahme</b>                      | Landkreis Lüneburg, Fachdienst Mobilität  |
| <b>Projektbeteiligte</b>                        | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Fährbetriebe Bleckede und Neu Darchau</li> <li>▪ Verkehrsgesellschaft Ludwigslust-Parchim mbH</li> <li>▪ MOIN GmbH</li> </ul>  |
| <b>nächste Umsetzungsschritte / Zeitplanung</b> | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Durchführung eines Abstimmungstermins in Q3.2026</li> <li>▪ ggf. Umsetzung von Verbesserungsmaßnahmen zum nächsten Fahrplanwechsel / im laufenden Betrieb</li> </ul> |
| <b>Kosten</b>                                   | Für diese Maßnahme fallen nach derzeitigem Stand keinen zusätzlichen Kosten an.   |

## Maßnahme 22: Informations- und Meldekette zur Organisation von Ersatzverkehren

### Ziel der Maßnahme:

Schnelle Bereitstellung eines Ersatzverkehrs mit Bussen bei Ausfall einer oder beider Fähren

### Beschreibung der Maßnahme:

Derzeit erhält der Landkreis Lüneburg bei Ausfall einer Fähre eine Nachricht von den Fährbetreibern und aktiviert den Fährersatzverkehr mittels eines Handlungsleitfadens. Bisher erfolgt die Benachrichtigung per Telefon während der Arbeitszeiten auf der dienstlichen Nummer und außerhalb dieser Zeiten auf einer privaten Nummer.

Durch die Umstellung des Busverkehrs und des Fährbetriebs auf die MOIN GmbH soll die Meldekette überarbeitet werden und ein direkter Meldeweg über die MOIN geschaffen werden.

Die Meldekette beinhaltet folgende Akteure (nicht abschließend):

- Fahrgäste
- am Ersatzverkehr beteiligte Unternehmen
- Mietwagenunternehmen in der Schülerbeförderung
- Unternehmen, die am On-Demand-Angebot im hvv hop Lüneburg beteiligt sind
- der andere Fährbetrieb
- Beschwerdemanagement MOIN
- Presse
- Auskunftsmedien
- Schulen in Bleckede, eventuell BBS
- Landkreis Lüneburg
- Stadt Bleckede
- Gemeinde Amt Neuhaus

|   |   |
|---|---|
| <b>Träger der Maßnahme</b>                      | Landkreis Lüneburg/ MOIN GmbH   |
| <b>Projektbeteiligte</b>                        | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Landkreis Lüneburg (ÖPNV und Schülerbeförderung), MOIN GmbH, Fährbetrieb Tanja und Fährbetrieb Wilhelm</li> </ul>            |
| <b>nächste Umsetzungsschritte / Zeitplanung</b> | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Überarbeitung des Handlungsleitfadens und Überprüfung von technischen Möglichkeiten der Meldekette in Q2./Q3.2026</li> </ul> |
| <b>Kosten</b>                                   | Für diese Maßnahme fallen nach derzeitigem Kenntnisstand keine zusätzlichen Kosten an.  |

### Maßnahme 23: Neue Informationstafeln an den Fähranlegern

#### Ziel der Maßnahme:

Verbesserung von Inhalten und Sichtbarkeit der Informationsmöglichkeiten „vor Ort“ für Fahrgäste / Tourist:innen

#### Beschreibung der Maßnahme:

Die Fährbetriebe Bleckede und Neu Darchau erarbeiten gemeinsam mit den touristischen Dachorganisationen und der Biosphärenreservatsverwaltung ein Konzept für neue Infotafeln an den vier Fähranlegern, mit folgenden möglichen Inhalten:

- Informationen zum Fährbetrieb / Bedienzeiten
- Information zur Bus-Anbindung, ggf. weiteren Mobilitätsangeboten
- Informationen zu touristischen Sehenswürdigkeiten im Hinterland der Elbfähren
- Informationen zur Lage / Bedeutung der Biosphäre
- Informationen zu umliegenden Restaurations-/Übernachtungsbetrieben / Einzelhandel / Dienstleistern mit Relevanz für Fahrgäste / Tourist:innen
- Informationen dazu, ob/wann die jeweils flussauf- bzw. -abwärts liegende Fähre fährt

Die Inhalte dieser Tafeln werden z.B. mit QR-Codes durch digitale Inhalte mit dem Smartphone ergänzt oder verweisen auf den neusten Stand bei z.B. Fahrzeiten, Ausfällen oder aktuellen Geschehnissen und Veranstaltungen. Die Tafeln sollten barrierearm, wartungsarm und digital anschlussfähig konzipiert werden. Die touristischen Inhalte sollten nicht nur als Einzelpunkte wiedergegeben werden, sondern konkrete Besuchsanlässe im näheren Umfeld schaffen: Radfahren, Wandern, Naturerlebnis, Kultur, Gastronomie, regionale Besonderheiten. Ziel ist es dabei, an den vier Fähranlegern in Bleckede, Neu Bleckede, Darchau und Neu Darchau eine einheitliche Darstellungsform zu wählen, die einen Wiedererkennungswert bietet.

Teil des Konzepts sind auch zwei neue, durch die Biosphärenreservatsverwaltung geplante und finanzierte, großformatige "Informations-/Begrüßungstafeln" im Bereich der neuen Bushaltestelle in Neu Bleckede und vor dem Fähranleger in Darchau.

Bei dieser Maßnahme ist zu berücksichtigen, dass aufgrund der Lage im Überschwemmungsgebiet für die Aufstellung von Informationstafeln eine Ausnahmegenehmigung aufgrund der Überschwemmungsgebietsverordnung erforderlich ist.

|                            |  |
|----------------------------|--|
| <b>Träger der Maßnahme</b> | Standortgemeinden  |
| <b>Projektbeteiligte</b>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Flusslandschaft Elbe GmbH</li> <li>▪ Naturpark Wendland.Elbe e.V.</li> <li>▪ Fährbetriebe Bleckede und Neu Darchau</li> <li>▪ Biosphärenreservatsverwaltung</li> <li>▪ Tourist-Infos</li> <li>▪ Stadt Bleckede, Gemeinde Neu Darchau, Amt Neuhaus</li> <li>▪ LEADER-Region Elbtalau</li> <li>▪ ...</li> </ul> |

|   |  |
|---|--|
| <b>nächste Umsetzungsschritte / Zeitplanung</b> | <ul style="list-style-type: none"><li>▪ Entwicklung eines Konzepts für neue Infotafeln bis 09.2026</li><li>▪ Klärung der Folgezuständigkeit für Pflege und Aktualisierung</li><li>▪ Beschaffung und Installation bis 04.2027</li></ul>     |
| <b>Kosten</b>                                   | Die Kosten für eine Infotafel belaufen sich auf ca. 2.000 – 3.000 Euro je Infotafel zuzüglich Aufstellungskosten, in Abhängigkeit von Größe und Material.  |
| <b>Finanzierung</b>                             | Für die Finanzierung dieser Maßnahme kommt grundsätzlich eine Förderung aus LEADER-Mitteln in Betracht; die Entscheidung hierzu obliegt der Lokalen Aktionsgruppe. Die Kofinanzierung ist durch die jeweilige Standortgemeinde zu leisten. |

## Maßnahme 24: Informationsketten zur Meldung von Fährausfällen

### Ziel der Maßnahme:

Schnelle Information der Öffentlichkeit / der potenziellen Fährnutzer:innen / der berührten Institutionen (u.a. Schulen) über Fährausfälle und Tonnagebegrenzungen

### Beschreibung der Maßnahme:

Die Fährbetriebe Bleckede und Neu Darchau prüfen die Informations- und Meldekettens zur Information der Öffentlichkeit / wichtiger Nutzergruppen über geplante wie ungeplante Fährausfälle und Tonnagebegrenzungen, mit dem Ziel einer weiteren Optimierung von Reichweite und Geschwindigkeit der Information. Die Informations- und Meldekettens sollen dabei einfach, schnell und am Ort des Geschehens ausgelöst werden können und jeden erreichen, der für die Weitergabe dieser Informationen bzw. die Veranlassung hierauf aufbauender Maßnahmen verantwortlich ist.

Zum Hintergrund: Wenn die Fähren „Amt Neuhaus“ und „Tanja II“ reparatur-, wartungs- oder witterungsbedingt abweichend vom Fahrplan nicht verkehren können, informieren die Fährbetriebe Neu Darchau und Bleckede ihre Fahrgäste und die Öffentlichkeit hierüber. Hierfür werden unterschiedliche Meldewege genutzt: die Websites der Fährbetriebe, Whatsapp-Gruppen, Mails, Informationen an die Verkehrsmanagementzentrale Niedersachsen (VMZ). Damit gelingt eine schnelle und umfassende Information. Gegenstand der Maßnahme ist es, die bereits etablierten Informations- und Meldewege – auch vergleichend – auf mögliche Optimierungspotenziale zu untersuchen, um die Informationsgeschwindigkeit und -breite ggf. weiter verbessern zu können. Als einzelne Maßnahme ist hierfür im Prozess der Erstellung des Handlungsprogramms bereits die Verbesserung der Informationsdarstellung in Navigationsapps (insb. Google Maps) beraten worden (s. Maßnahme 25). Als weitere, konkrete Maßnahme ist die Verbesserung der Meldekettens speziell für die Organisation von Bus-Ersatzverkehren vorgesehen (s. Maßnahme 22). Ergänzend zur Optimierung der Informationsketten verfolgt das Handlungsprogramm auch Ansätze zur Information entlang der Zufahrtsstraßen und im direkten räumlichen Umfeld der Fähranleger, mithilfe von dynamischen LED-Anzeigen, Wegweisern und Klappschildern (s. Maßnahmen 13 - 15). Essentiell ist darüber hinaus die Integration der VMZ in die Meldekettens, da durch die VMZ die Informationen überregional in Internet, Verkehrsfunk und Apps integriert werden können. Dies ist vor allem für das Routing und die vorausschauende Reise-/Fahrplanung (regional wie überregional) von großer Bedeutung. Auch für Pendler:innen von/nach Mecklenburg-Vorpommern bietet die Integration in die VMZ Vorteile. Sie rundet das örtliche Informationsangebot (Schilder) insgesamt digital und effizient ab.

|   |  |
|---|--|
| <b>Träger der Maßnahme</b>                      | Fährbetriebe Bleckede und Neu Darchau  |
| <b>Projektbeteiligte</b>                        | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Verkehrsmanagementzentrale Niedersachsen</li> <li>▪ Busbetriebe (Betriebsleiter); Landkreise Lüneburg, Lüchow-Dannenberg und Ludwigslust-Parchim (u.a. jeweilige Pressestellen)</li> <li>▪ ggf. weitere Akteure, z.B. im touristischen Bereich</li> </ul> |
| <b>nächste Umsetzungsschritte / Zeitplanung</b> | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Austausch zu den Informations- und Meldekettens / gemeinsamer Besprechungstermin in Q2.2026; Umsetzung von etwaigen Optimierungspotenzialen bis 09.2026</li> </ul>  |
| <b>Kosten</b>                                   | Für diese Maßnahme fallen nach derzeitigem Stand keinen zusätzlichen Kosten an.  |

## Maßnahme 25: Nutzung von Navigationsapps als Informationsweg

### Ziel der Maßnahme:

Verbesserung der Verlässlichkeit der im Internet (z.B. über Google Maps) verfügbaren Informationen zu Fahrzeiten und -ausfällen und zu Baustellen/Sperrungen auf den Zufahrtsstraßen

### Beschreibung der Maßnahme:

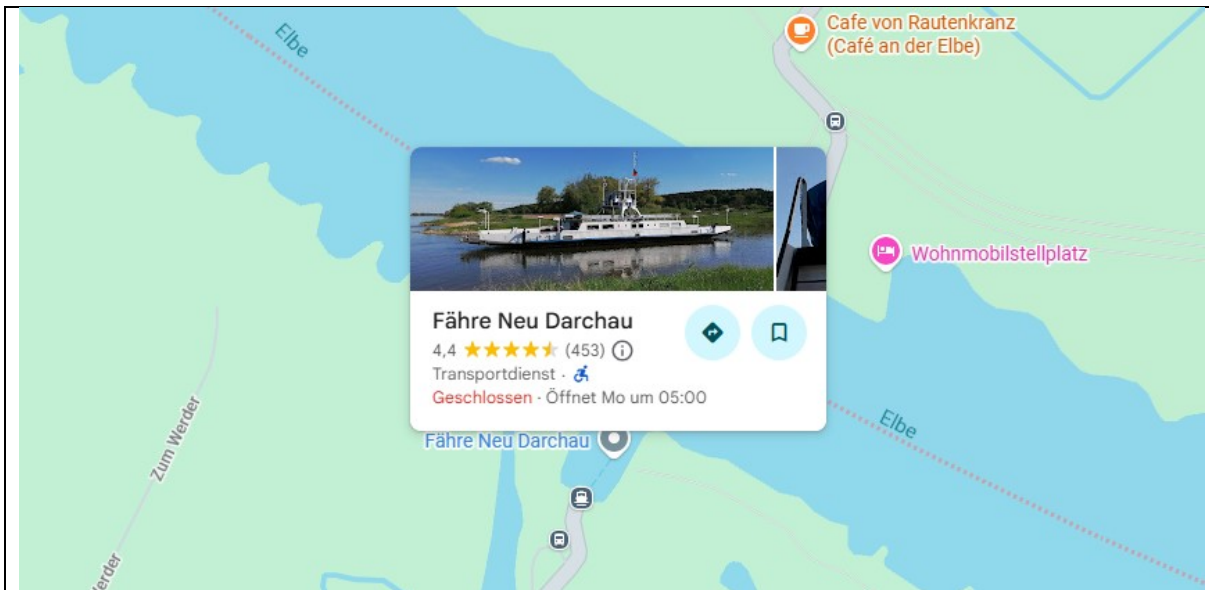
Die Fährbetreiber erarbeiten ein Konzept, um Informationen zu aktuellen Ereignissen – geplanten oder ungeplanten Fährausfällen, Tonnagebegrenzungen, Wiederaufnahme des Fährbetriebs, Hochwassereinschränkungen, Baustellen/Umleitungen auf Zufahrtsstraßen u.a.m. – möglichst zügig und verlässlich in Navigationsapps wiedergeben zu können.

Zum Hintergrund: Navigationsapps spielen im Alltag eine zentrale Rolle für die Planung von Verkehrsrouten durch Autofahrer:innen, aber auch durch Radfahrer:innen. Zu den am häufigsten genutzten Navigationsapps in Deutschland zählt Google Maps; die App ist auf der Mehrzahl der (Android-)Smartphones in Deutschland installiert und wird von Fußgängern ebenso wie von Radfahrer:innen und Autofahrer:innen genutzt, um mithilfe von Echtzeitinformationen möglichst schnelle Routen zum jeweiligen Fahrtziel zu ermitteln und dorthin zu navigieren. Unterbrechungen im Straßensystem – etwa infolge von baustellen- oder unfallbedingten Straßensperrungen – erkennt Google Maps gemäß eigener KI-Aussage „durch eine Kombination aus Echtzeit-Daten von Nutzer-Smartphones (anonymisierte Standort- und Geschwindigkeitsdaten), offiziellen Meldungen (von Behörden und Baustellenbetreibern) und dem Feedback der Nutzer selbst, die Unfälle, Baustellen und Sperrungen direkt in der App melden können; diese Information werden oft durch KI-Analysen mit historischen Daten verknüpft, um Muster zu erkennen“<sup>3</sup>.

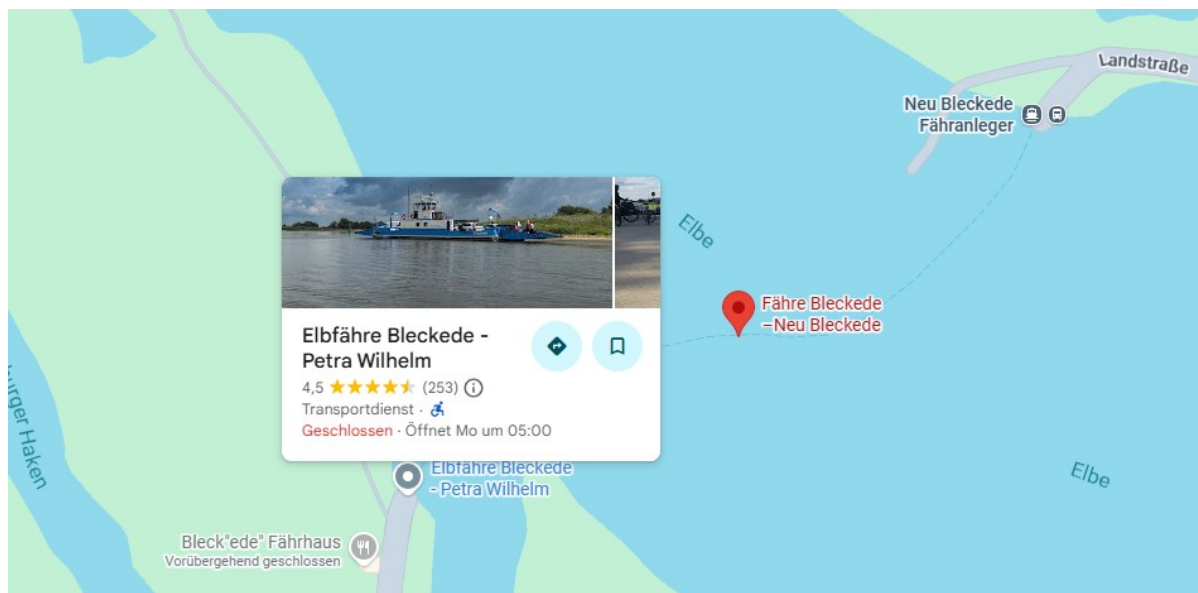
In der Vergangenheit hat sich gezeigt, dass die über Google Maps verfügbaren Informationen insbesondere zu Fährausfällen nicht verlässlich waren. Es dauert zum Teil mehrere Tage, bis Informationen zu Fährausfällen oder zur Wiederaufnahme des Fährbetriebs in Google Maps wiedergegeben werden. Außerdem kommt es auch vor, dass Nutzer:innen falsche Informationen aufnehmen, deren Löschung nicht durch die Fährbetriebe erfolgen kann. Schließlich ist festzustellen, dass bei der Nutzung von Google Maps im Browser (z.B. Chrome oder Firefox) Informationen zu den Fährbetrieben maßstabsbedingt nicht durchgängig abrufbar sind.

Im Rahmen dieser Maßnahme sollen daher die verschiedenen Informationsquellen von Google Maps und anderen Navigationsapps, wie z.B. Apple Karten, systematisch auf ihre Zugangswege geprüft werden. Hierauf aufbauend entwickeln die Fährbetreiber ein Konzept, wie künftig eine möglichst zügige Eingabe bzw. Korrektur von Informationen erfolgen kann. Dabei sollen die Informationsmöglichkeiten und -wege der Verkehrsmanagementzentrale Niedersachsen (VMZ) einbezogen werden. Denn der Verkehrswarndienst des Landes Niedersachsen bedient neben den Rundfunksendern auch weitere Informationskanäle, u.a. Google Maps und weitere Navigationsapps. Die VMZ übernimmt hierfür die zentral steuernde Funktion.

<sup>3</sup> Antwort der Google-KI auf die Frage: „Können Behörden in Google Maps Straßensperrungen melden?“ Zugriff am 04.02.2026



Darstellung der Fähre Neu Darchau in Google Maps



Darstellung der Fähre Neu Darchau in Google Maps

|  |  |
|--|--|
| <b>Träger der Maßnahme</b>                       | Fährbetriebe Bleckede und Neu Darchau  |
| <b>Projektbeteiligte</b>                         | <ul style="list-style-type: none"> <li>Landkreis Lüneburg, ArL Lüneburg, Fährbetreiber</li> </ul>  |
| <b>nächste Umsetzungs-schritte / Zeitplanung</b> | <ul style="list-style-type: none"> <li>Abstimmung mit der Verkehrsmanagementzentrale Niedersachsen (VMZ)</li> <li>Klärung der Eingabe-/Informationsmöglichkeiten über Google Maps</li> <li>Umsetzung der ermittelten Informationswege bis 09.2026</li> </ul> |
| <b>Kosten</b>                                    | Für diese Maßnahme fallen nach derzeitigem Stand keinen zusätzlichen Kosten an.  |

## Handlungsfeld 5: Bedienzeiten, Tarifmodelle, Bezahlssysteme

### Ausgangssituation

Bedienzeiten, Tarife und Bezahlssysteme zählen aus Kundensicht zu den wichtigen, die Qualität des Fährangebots prägenden Merkmalen eines Fährbetriebs.

Die Fahrpläne der Fährbetriebe Bleckede und Neu Darchau sehen aktuell folgende **Bedienzeiten** vor:

#### Fährverbindung Bleckede / Neu Bleckede:

Mai – September: werktags: 05:00 Uhr – 23:00 Uhr; sonn- und feiertags: 09:00 – 21:30 Uhr

Oktober – April: werktags: 05:00 Uhr – 23:00 Uhr; sonn- und feiertags: 09:00 – 21:00 Uhr

#### Fährverbindung Darchau / Neu Darchau: Montag bis Samstag: 05:00 Uhr – 21:00 Uhr;

Sonn- und Feiertags: 09:00 – 21:00 Uhr.

Nach Aussage der Fährbetreiber haben sich die Nutzer:innen im Wesentlichen auf diese Bedienzeiten eingestellt. Bei Anfragen für Veranstaltungen oder Events an den Betreiber wurden und werden auch Sonderfahrten außerhalb der regulären Betriebszeiten durchgeführt. Wünsche/Forderungen zur Ausweitung der Bedienzeiten wurden gegenüber den Fährbetreibern in der Vergangenheit nur selten vorgebracht.

Die **Tarifsysteme** und -höhen für die Fährverbindungen Bleckede / Neu Bleckede und Darchau / Neu Darchau sind grundsätzlich vergleichbar, im Detail jedoch vielfach unterschiedlich. So sind die Tarifhöhen – etwa Einzelfahrten für die Personen- und PKW-Beförderung – der Größenordnung nach zwar vergleichbar (Bleckede: 1,50 Euro / Person, 3,50 Euro / PKW; Neu Darchau: 2,00 / Person; 4,00 Euro / PKW). Es existieren jedoch mehrere Abweichungen im Tarifmodell, die sich aus den jeweils über die Jahre weiterentwickelten, fährspezifischen Tarifen und den zugrundeliegenden Kostenstrukturen ergeben. Ein in 2025 neu zugewonnener Unterschied ist, dass die Stadt Bleckede Fähr-Jahreskarten für die rechtserwerbenden Einwohner:innen Bleckedes bezuschusst.

Die **Bezahlssysteme** der Fährbetriebe Bleckede und Neu Darchau sind ersatzbedürftig: Der Fährbetrieb Bleckede verwendete bisher ein analoges Ticketsystem mit Papier-Fahrkarten. Der Fährbetrieb Neu Darchau bietet bereits seit vielen Jahren ein bargeldloses Zahlssystem an Bord der Tanja II an; die Fährleute sind mit Bezahlterminals einschließlich Drucksystemen ausgestattet. Das System ist jedoch technisch veraltet, Software-Updates sind nicht mehr verfügbar. Beide Fährbetriebe bieten zudem den Erwerb von Zeitkarten an. Jahreskarten für die Nutzung beider Fähren durch Nutzer:innen mit PKW können von Einwohner:innen des Landkreises Lüneburg in den KFZ-Zulassungsstellen in Lüneburg und Bleckede oder online erworben werden. Andere Zeitkarten für die Fähre in Neu Darchau sind auf der Fähre erhältlich.

## Maßnahme 26: Ausweitung der Bedienzeiten für Bleckede / Neu Bleckede

### Ziel der Maßnahme:

Ausweitung der abendlichen Bedienzeiten (freitags und samstags) für die Fährverbindung Bleckede / Neu Bleckede

### Beschreibung der Maßnahme:

Der Fährbetrieb Bleckede weitet auf der Basis einer Kundenbefragung für eine Testphase (2027/2028) die abendlichen Bedienzeiten an Freitagen und Samstagen aus. Auf der Grundlage dieser Testphase wird entschieden, ob eine dauerhafte Ausweitung des abendlichen Fährangebots erfolgen soll. Die Finanzierung dieser Maßnahme ist jedoch offen.

Zum Hintergrund: Die bisherigen zeitlichen Nutzungsmuster lassen erkennen, dass die frühen, werktäglichen Fährverbindungen beider Fährbetriebe regelmäßig und intensiv genutzt werden, während die Fahrgastzahlen für das in Bleckede werktags zusätzlich angebotene, abendliche Zeitfester (21:00 bis 23:00 Uhr im Winter bzw. 21:30 – 23:00 Uhr im Sommer) eher niedrig sind. So bewegt sich die Zahl der beförderten PKW im Zeitfenster 22:00 – 23:00 Uhr je nach Jahreszeit in einer Spanne von etwa 5 – 15 Fahrzeugen. Gleichwohl wird vorgeschlagen, die abendlichen Fährzeiten der neuen „Amt Neuhaus – Bleckede“ testweise auszuweiten. Denn es erscheint verfolgenswert, an den Wochenendabenden zumindest eine der beiden Fähren im Elbabschnitt Dömitz – Lauenburg auch nach 23:00 Uhr verkehren zu lassen – insbesondere, um den Bewohner:innen des rechten Elbufers die Wahrnehmung von Kulturangeboten, Restaurantbesuchen etc. innerhalb der Region, in Lüneburg und in Hamburg zu erleichtern. Angedacht ist daher, die abendlichen Bedienzeiten für die Fährverbindung Bleckede – Neu Bleckede an Freitagen und Samstagen um mindestens eine Stunde auszuweiten.

Die Entscheidung zur testweisen Ausweitung der Bedienzeiten für die Fährverbindung Bleckede – Neu Bleckede obliegt dem Landkreis Lüneburg. Sie setzt die Beauftragung einer zusätzlichen Beförderungsleistung durch die MOIN GmbH und die Verfügbarkeit zusätzlichen Personals voraus. Um die Nachfrage nach Fährfahrten in den späten Abendstunden besser abschätzen zu können, sollte zuvor eine Befragung der Kund:innen an Bord der „Amt Neuhaus – Bleckede“ vorgenommen werden. Die Umsetzung der Bedienzeiten-Ausweitung kann in Kombination mit Maßnahme 5 umgesetzt werden.

Für die Fährverbindung Darchau / Neu Darchau ist nach derzeitiger Einschätzung des Fährbetriebs Neu Darchau keine Ausweitung der Bedienzeiten anzustreben. Denn ausgehend von den bisherigen Nutzungs-Erfahrungen fehlt es im Regelfall – auch aufgrund des geringeren Bevölkerungspotenzials im Umfeld der Fähranleger – an potenzieller Nachfrage für die Fährnutzung in den späteren Abendstunden. Die erwartbar eher geringe Zahl an Kund:innen in den abendlichen Tagesrandzeiten sollte daher eher im Bereich der Fähre Bleckede – Neu Bleckede gebündelt werden. Davon unberührt bleiben aber – wie bisher – veranstaltungsbezogene Sonderfahrten.

|   |  |
|---|--|
| <b>Träger der Maßnahme</b>                      | MOIN GmbH  |
| <b>Projektbeteiligte</b>                        | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Auftragnehmer für den Fährbetrieb</li> </ul>  |
| <b>nächste Umsetzungsschritte / Zeitplanung</b> | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Befragung der Nutzer:innen des Fährbetriebs Bleckede / Neu Bleckede (Q3.2026)</li> <li>▪ Gremienentscheidung zur Ausweitung der Bedienzeiten (Q4.2026)</li> <li>▪ Umsetzung der Bedienzeit-Ausweitungen (ab Q2.2027)</li> </ul> |

|                     |  |
|---------------------|--|
| <b>Kosten</b>       | Für die Erweiterung der Bedienzeiten sind zusätzliche Personalkosten von rd. 20.000 – 28.000 Euro anzunehmen, auch in Abhängigkeit von der zeitlichen Dauer (saisonal oder ganzjährig). Hinzu kommen die Betriebskosten (u.a. Biomethangas). |
| <b>Finanzierung</b> | Die Finanzierung für die testweise Ausweitung der Bedienzeiten ist noch offen.   |

## Maßnahme 27: Digitale Bezahlsysteme

### Ziel der Maßnahme:

Einführung moderner, digitaler Bezahlsysteme für die Fährverbindungen Bleckede / Neu Bleckede und Darchau / Neu Darchau

### Beschreibung der Maßnahme:

Die Fährbetriebe Bleckede und Neu Darchau führen in 2026 moderne Bezahlsysteme mit E-Ticketing ein, die es den Kund:innen erlauben, bargeldlos Tickets zu erwerben. Beide Fährbetreiber vereinbaren, in 2028 bzw. 2031 die Umstellung auf dasselbe technische Bezahlsystem zu prüfen.

Zum Hintergrund: In 2026 stellen beide Fährbetriebe auf moderne, digitale Bezahlsysteme um.

- Die MOIN GmbH nutzt künftig das Bezahlsystem „IVU box handheld“, das ein Ticketing und eine Abrechnung mit den gleichen Abrechnungsschnittstellen erlaubt, die auch für die Busverkehre genutzt werden. Die Verfügbarkeit dieses Bezahlsystems wird bereits mit dem Start des Fährbetriebs der neuen Fähre „Amt Neuhaus – Bleckede“ angestrebt. Das neue Bezahlsystem für die „Amt Neuhaus – Bleckede“ soll es möglich machen, Tickets auch online zu erwerben. Der Erwerb von 10er-Tickets und Zeitkarten soll auch auf der Fähre erfolgen. Die bisherigen Verkaufsstandorte sollen zunächst weiter genutzt werden.
- Der Fährbetrieb Neu Darchau ersetzt sein bisheriges elektronisches Bezahlsystem voraussichtlich durch das Bezahlsystem „Format C“. Die Einführung ist zum Mai 2026 geplant. Auch dieses Bezahlsystem sieht – wie bisher – die Möglichkeit der bargeldlosen Bezahlung (mit EC-Karten oder Handy) an Bord der Tanja II vor. Zusätzlich wird die Möglichkeit des E-Ticketings via Handy-App eröffnet. Der Erwerb von 10er-Tickets und Zeitkarten erfolgt weiterhin an Bord der Fähre.

Aufgrund jeweils bereits weit fortgeschrittener Beschaffungsprozesse und der Notwendigkeit zeitnaher Systemumstellungen ist für 2026 die Einführung eines einheitlichen Bezahlsystems für beide Fährbetriebe noch nicht möglich. Beide Fährbetriebe vereinbaren jedoch, mit Auslaufen der Mindestlaufzeit der Bezahlsystem-Verträge die Umstellung auf dasselbe technische Bezahlsystem anzustreben (s. Schlusskapitel „Hinweise zur Umsetzung des Handlungsprogramms“). Die Nutzung derselben Bezahlplattform ermöglicht den Fährbetrieben die einfache Verrechnung mit Tickets des jeweils anderen Fährbetriebs. Für die Kund:innen bietet die Vereinheitlichung des Bezahlsystems den Vorteil, über eine App Tickets für beide Fähren erwerben zu können.

|   |   |
|---|---|
| <b>Träger der Maßnahme</b>                      | Fährbetrieb Bleckede (MOIN GmbH)<br>Fährbetrieb Neu Darchau   |
| <b>Projektbeteiligte</b>                        | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Auftragnehmer für die technische Umsetzung der Bezahlsysteme</li> </ul>  |
| <b>nächste Umsetzungsschritte / Zeitplanung</b> | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Einführung der Bezahlsysteme in Q2.2026</li> <li>▪ Einführung eines einheitliches Bezahlsystems mit Ablaufen der Mindestvertragsdauer</li> </ul> |
| <b>Kosten / Finanzierung</b>                    | Die Finanzierung der Bezahlsysteme erfolgt jeweils aus den Einnahmen des laufenden Betriebs.  |

## Maßnahme 28: Weiterentwicklung der Tarifmodelle

### Ziel der Maßnahme:

Vereinfachung und Angleichung der Tarifmodelle der Fährbetriebe Bleckede und Neu Darchau

### Beschreibung der Maßnahme:

Die Fährbetriebe führen auf der Basis eines systematischen Vergleichs der bisherigen Tarifsyste vereinfachte und vereinheitlichte Tarifmodelle ein. In einem zweiten Schritt prüfen die Fährbetriebe die Angleichung der Tarifhöhen.

Zum Hintergrund: Im Zuge der Erarbeitung des Handlungsprogramms haben die beiden Fährbetriebe vereinbart, ihren Entscheidungsgremien Vorschläge für vereinfachte und angegliche Tarifmodelle vorzulegen. Weiterentwicklungen der Tarifmodelle beider Fährbetriebe sind u.a. in diesen Punkten angedacht:

- Anerkennung der Ehrenamtskarte: Die Ehrenamtskarte wird bisher nur auf der Fährrelation Darchau / Neu Darchau für die Beförderung anerkannt. Vorgeschlagen wird, auch auf der Fährrelation Bleckede / Neu Bleckede mit der Ehrenamtskarte eine kostenlose Beförderung zu ermöglichen.
- Angleichung der Altersgrenzen für die Personenbeförderung: Auf der Fährrelation Bleckede / Neu Bleckede gilt der Erwachsenentarif ab einem Alter von 13 Jahren, auf der Fährrelation Darchau / Neu Darchau ab einem Alter von 16 Jahren.
- Angleichung der Bezugsgrößen für größenabhängige Tarife im Fahrzeugbereich: Das bisherige Tarifsyste der „Amt Neuhaus“ bestimmt den Tarif für den Transport von PKW-Anhängern bzw. Wohnwagen mit Deichsel nach Länge; das Tarifsyste der „Tanja II“ nutzt stattdessen die Anzahl der Achsen als Bemessungsgröße.

Die Tarifhöhen für die einzelnen Tickets (Einzeltickets, 10er-Karten, Zeitkarten) sollen in 2026 beibehalten werden.

Ob und inwieweit in den kommenden Jahren eine Anpassung – und ggf. weitere Vereinheitlichung – der Fährtarife erfolgt, ist maßgeblich von den Kostenstrukturen und -entwicklungen beider Fährbetriebe abhängig. Diese werden u.a. von der Entwicklung der Personalkosten und den Kosten für die Antriebsenergie (Biomethan, Strom, Diesel) abhängen. Beide Fährbetriebe vereinbaren, jeweils zwei Jahre nach Inbetriebnahme der neuen „Amt Neuhaus – Bleckede“ bzw. der „Tanja III“ (s. „Überblick über bereits umgesetzte Maßnahmen“ und Maßnahme 1) sowie im Bedarfsfall auf der Basis der dann vorliegenden Kenntnisse zu den realen Betriebskosten eine weitere Angleichung der Tarifhöhen zu prüfen.

|   |  |
|---|--|
| <b>Träger der Maßnahme</b>                      | Fährbetrieb Bleckede (MOIN GmbH)<br>Fährbetrieb Neu Darchau  |
| <b>Projektbeteiligte</b>                        | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ MOIN GmbH</li> <li>▪ Landkreis Lüneburg</li> <li>▪ Fährbetrieb Neu Darchau</li> </ul>                           |
| <b>nächste Umsetzungsschritte / Zeitplanung</b> | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Angleichung der Tarifmodelle bis 12.2027</li> <li>▪ Prüfung einer weiteren Tarifangleichung für 2029</li> </ul> |
| <b>Kosten / Finanzierung</b>                    | Die Angleichung der Tarifmodelle ist nicht mit zusätzlichen Kosten verbunden.  |

## Handlungsfeld 6: Personalgewinnung, Schulungen, touristisches Marketing

### Ausgangssituation

Die Themen des Handlungsfelds „Personalgewinnung, Schulungen, Marketing“ wurden in der Arbeitsgruppe „Zusammenarbeit der Fährbetriebe“ beraten.

Das Personal wird bisher überwiegend auf der Basis von Initiativbewerbungen eingestellt. Auf Ausschreibungen über das Jobcenter gab es in der Vergangenheit nur wenig Resonanz. Bisher konnten die Fährmannschaften dennoch ohne längere Vakanzen besetzt werden. Nach Einschätzung der Fährbetreiber könnte es in Zukunft jedoch schwieriger werden, geeignete Nachwuchskräfte zu gewinnen.

Schulungen werden bisher vor allem im Zuge der Neueinstellung von Fährleuten angeboten (zweitägige Sicherheitsschulung zur Funktionsweise / Steuerung der Fähre). Außerdem erfolgen regelmäßige umfangreiche Arbeitseinweisungen und Erste-Hilfe-Schulungen. Eine Kooperation der Fährbetriebe gibt es in diesem Bereich bisher nicht.

Marketing: Die Nutzung der Fähren wird bisher nicht oder nur vereinzelt als „touristisches Highlight“ beworben. Die beiden Elbfähren finden zwar Erwähnung in Reiseführern und auf touristischen Websites; eine gesonderte touristische Vermarktung erfolgt jedoch nicht.

Vor dem Hintergrund dieser Ausgangssituation haben die Mitglieder der Arbeitsgruppe „Zusammenarbeit der Fährbetriebe“ verschiedene Maßnahmen angedacht, die von den Fährbetrieben Bleckede und Neu Darchau gemeinsam umgesetzt werden können: die gemeinsame Ausbildung von Fährleuten, die betriebsübergreifende Durchführung/Nutzung von Fortbildungen und Schulungen und die Entwicklung abgestimmter Marketingmaßnahmen zur Erhöhung der Bekanntheit beider Fährangebote (Maßnahmen 29 - 31).

### Maßnahme 29: Ausbildung von Fährführern / Fährführerinnen (Prüfauftrag)

#### Ziel der Maßnahme:

Sicherstellung einer ausreichenden Zahl an Steuermännern/-frauen zum Betrieb der Fähren

**Beschreibung der Maßnahme:** Die Fährbetriebe Bleckede und Neu Darchau prüfen den Einstieg in eine gemeinsame betriebliche Ausbildung von Fährführer:innen (u.a. betriebliche Voraussetzungen, Qualifizierung als Ausbilder:in, Kosten, Integration von Auszubildenden in die Schichtpläne für den Fährbetrieb).

Zum Hintergrund: Die Binnenschifffahrt ist ein vergleichsweise kleiner Arbeitsmarkt: Bundesweit sind in der Binnenschifffahrt nur knapp 4.300 Menschen beschäftigt.<sup>4</sup> Gegenüber klassischen Arbeitsplätzen in der Binnenschifffahrt im Bereich der Personenschifffahrt (z.B. Fluss-Kreuzfahrten) oder der Frachtschifffahrt bietet der Arbeitgeber „Fährbetrieb“ den Vorteil, dass sich durch einen (räumlich) festen Arbeitsplatz längere und wiederkehrende Abwesenheitszeiten vom Wohnort erübrigen. In der Vergangenheit haben die Fährbetriebe Bleckede und Neu Darchau nicht zuletzt deshalb freie Stellen stets nachbesetzen können. Die Attraktivität der Arbeitsplätze bei den Fährbetrieben Bleckede und Neu Darchau wird außerdem in naher Zukunft weiter zunehmen, weil die neuen, modernen Fähren – die „Amt Neuhaus – Bleckede“ und die „Tanja III“ – einen höheren Komfort für das Personal bieten. Dennoch zeichnet sich mit Blick auf den demografischen Wandel und den branchenübergreifend zunehmenden Fachkräftemangel ab, dass die Nachwuchsgewinnung auch für die Fährbetriebe Bleckede und Neu Darchau schwieriger werden wird. Daher prüfen die Fährbetriebe, ob, unter welchen Voraussetzungen, in welcher Rolle (Ausbildungs-Leitbetrieb oder -Partnerbetrieb) und zu welchem Zeitpunkt sie in die gemeinsame/abgestimmte Ausbildung und Qualifizierung von Fährführer:innen einsteigen, ggf. im Verbund mit weiteren regionalen Ausbildungsunternehmen / Reedereien. Dabei ist zu berücksichtigen, dass die Ausbildung von Nachwuchskräften an (Qualifizierungs-)Voraussetzungen der Ausbilder:innen / der ausbildenden Betrieben geknüpft ist und mit zeitlichem Einsatz und Kosten verbunden ist, zugleich jedoch die Chance bietet, Personal durch eigene Ausbildung zu gewinnen und bestenfalls zu binden.

|   |  |
|---|--|
| <b>Träger der Maßnahme</b>                      | MOIN GmbH, Fährbetrieb Neu Darchau   |
| <b>Projektbeteiligte</b>                        | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ ggf. weitere Ausbildungsunternehmen im Bereich einer Verbundausbildung</li> </ul>   |
| <b>nächste Umsetzungsschritte / Zeitplanung</b> | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Prüfung der Voraussetzungen für die Wahrnehmung der Funktion „Ausbildungsbetrieb“; ggf. Erkundung möglicher Kooperationsmodelle einer Verbundausbildung (bis 12.2027)</li> <li>▪ bei positivem Prüfergebnis: Qualifizierung/Vorbereitung auf die Übernahme der Ausbildungsfunktion</li> </ul> |
| <b>Kosten</b>                                   | Die Maßnahme (Prüfauftrag) ist nicht mit zusätzlichen Kosten verbunden. Bestätigt die Prüfung den Bedarf und Mehrwert der Ausbildung, ist anzustreben, die für die Ausbildung ggf. zu erbringenden Mehrkosten aus den Einnahmen des laufenden Betriebs zu erwirtschaften.  |

<sup>4</sup> [www.ausbildung.de/berufe/binnenschiffer](http://www.ausbildung.de/berufe/binnenschiffer)

### Maßnahme 30: Schulungen/Weiterbildungen des Fährpersonals

**Ziel der Maßnahme:**

Fortbildung und Qualifizierung des Fährpersonals

**Beschreibung der Maßnahme:** Die Fährbetriebe Bleckede und Neu Darchau bieten ihren Fährleuten gemeinsam Qualifizierungsmaßnahmen an bzw. laden sich wechselseitig zu eigenen Fortbildungen/Schulungen ein.

Zum Hintergrund: Für den Bereich der Binnenschifffahrt gibt es verschiedene Angebote für Fortbildungen und Schulungen, etwa zur Nutzung neuer Bezahlssysteme, zum Umweltschutz, zur Arbeitssicherheit, zur Schiffstechnik oder (wiederkehrend) zu Erste-Hilfe-Maßnahmen.

Im Zuge der Erarbeitung des Handlungsprogramms haben die Geschäftsführer / Fährbetriebs-Manager der Fährbetriebe vereinbart, künftig bei der Inanspruchnahme bzw. Durchführung von Schulungen und Fortbildungen die Fährmannschaft des jeweils anderen Fährbetriebs mit zu informieren/einzuladen bzw. von vornherein gemeinsame Schulungen/Fortbildungen wahrzunehmen bzw. zu organisieren. Konkret angedacht ist, die MOIN-seitig regelmäßig für neue Busfahrer:innen durchgeführten Kundenkontakt-Schulungen für die Fährleute beider Fährbetriebe zu öffnen.

|   |   |
|---|---|
| <b>Träger der Maßnahme</b>                      | Fährbetrieb Bleckede (MOIN GmbH)<br>Fährbetrieb Neu Darchau   |
| <b>Projektbeteiligte</b>                        | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Anbieter von Fortbildungen / Schulungen</li> </ul>   |
| <b>nächste Umsetzungsschritte / Zeitplanung</b> | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ regelmäßige Ermittlung und Umsetzung des Schulungs- und Fortbildungsbedarfs</li> <li>▪ Umsetzung von Kundenkontakt-Schulungen bis 12.2027</li> </ul> |
| <b>Kosten / Finanzierung</b>                    | Die Kosten für die Durchführung von Schulungen/Fortbildungen werden durch die laufenden Einnahmen gedeckt.  |

### Maßnahme 31: Touristische Vermarktung der Fährangebote

#### Ziel der Maßnahme:

Steigerung des Bekanntheitsgrads und der touristischen Nutzung der Fähren in Bleckede und Neu Darchau

**Beschreibung der Maßnahme:** Die Fährbetriebe entwickeln in Zusammenarbeit mit den Tourismusorganisationen der Landkreise Lüneburg/Harburg (Flusslandschaft Elbe GmbH), Lüchow-Dannenberg (Naturpark Wendland.Elbe e.V.) und Ludwigslust-Parchim (Tourismusverband Mecklenburg-Schwerin e.V.), der Biosphärenreservatsverwaltung Elbtalau und den örtlichen Tourist-Informationen Marketing-Ansätze für die gezielte Ansprache von Tages- und Übernachtungstourist:innen. Als Maßnahmen sind u.a. angedacht:

- die Entwicklung und Bewerbung einer Rundtour für Fahrradfahrer:innen unter Nutzung der Fähren Bleckede und Neu Darchau,
- die (verbessere) Integration der Elbfähren in die Werbematerialien, Karten und Website für den Elberadweg und
- die (verstärkte) Integration der Elbfähren in die Werbematerialien / den Außenauftritt der örtlichen und regionalen Tourismus-Organisationen, unter Nutzung bereits etablierter Informations- und Vertriebswege.

Ein spezifisches Attraktions-Potenzial für technisch interessierte Besucher:innen bietet dabei insbesondere die Fähre „Amt Neuhaus – Bleckede“, deren Biomethangas-Antrieb einen hohen technischen Innovationsgrad aufweist und sich auch für technische Exkursionen / Führungen anbietet. Ergänzend ist auch die Information zu touristischen Attraktionen in der Region über Infotafeln an den Fähranlegern angedacht (s. Maßnahme 23).

Zum Hintergrund: Im Zuge der Erarbeitung des Handlungsprogramms wurden auch touristische Bedarfe herausgestellt. Neben einer Optimierung der Beschilderung der Fähren, ausgehend von den Radwanderwegen, einem Konzept zur Umsetzung einheitlicher Informationstafeln an den Fähranlegern in Bleckede / Neu Bleckede und Darchau / Neu Darchau (s. Maßnahme 23) wurde auch die Strategie beraten, die beiden Elbfähren im Flussabschnitt Dömitz – Lauenburg als „touristisches Produkt“ zu vermarkten, u.a. mithilfe eines Rund-Radwanderweges. Ein erster Vorort-Termin mit den touristischen Dach-Organisationen und der Abteilung „Öffentlichkeitsarbeit“ der Biosphärenreservatsverwaltung fand am 18.03.2026 statt.

|   |   |
|---|---|
| <b>Träger der Maßnahme</b>                      | Touristische Dachorganisationen   |
| <b>Projektbeteiligte</b>                        | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Flusslandschaft Elbe GmbH</li> <li>▪ Naturpark Wendland.Elbe e.V.</li> <li>▪ Tourismusverband Mecklenburg-Schwerin e.V.</li> <li>▪ Tourist-Informationen</li> <li>▪ Moin GmbH; Fährbetrieb Neu Darchau</li> <li>▪ Biosphärenreservatsverwaltung Elbtalau</li> <li>▪ ...</li> </ul> |
| <b>nächste Umsetzungsschritte / Zeitplanung</b> | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Entwicklung / Konkretisierung der einzelnen Marketingmaßnahmen (bis 12.2026)</li> <li>▪ fortlaufende Umsetzung</li> </ul>  |

|                              |   |
|------------------------------|---|
| <b>Kosten / Finanzierung</b> | Die Integration des touristischen Produkts „Elbfähren“ in die bestehenden Vermarktungswege (Website, Social Media, Karten, Flyer) kann im Zuge von ohnehin anstehenden Aktualisierungen von Online-Auftritten bzw. ggf. Neuauflagen/Nachdrucken von Print-Material erfolgen. Sollen zusätzlich Printmaterialien für eine Fähr-Rundtour veröffentlicht werden, ist eine Integration in die Maßnahme 23 (Infotafeln an den Fähranlegern) zu prüfen. |
|------------------------------|---|

## Hinweise zur Umsetzung des Handlungsprogramms

### Priorisierung der Maßnahmen und Sicherstellung der Finanzierung

Das „Handlungsprogramm Fährverkehre Neu Darchau und Bleckede“ umfasst insgesamt 31 Einzelmaßnahmen, die innerhalb von vier Monaten zusammengetragen und ausformuliert wurden (Januar bis April 2026). Für die Mehrzahl der Maßnahmen ist bereits vorgedacht, wie es jetzt weitergeht – nachzulesen in den einzelnen Maßnahmenblättern unter der Überschrift „nächste Umsetzungsschritte / Zeitplanung“. Zudem ist für jede Maßnahme ein (möglicher) Projektträger benannt. Dessen Aufgabe ist es, in den kommenden Wochen und Monaten die jeweilige Maßnahmenumsetzung zu konkretisieren und zu koordinieren.

Aus der Sicht der an der Erarbeitung des Handlungsprogramms beteiligten Akteure aus Kommunen und Landesbehörden sollte dabei eine zeitliche Priorisierung erfolgen: Besondere Bedeutung hat die Zielsetzung eines verlässlichen Fährverkehrs. Die Maßnahmen des Handlungsfelds 1 sollten daher ebenso wie die Weiterentwicklung der Informations- und Meldketten (Maßnahmen 22 und 24) mit erster Priorität verfolgt und umgesetzt werden. Zur Verlässlichkeit des Fährverkehrs gehört es darüber hinaus, möglichst zügig verbesserte Lösungen für die Freihaltung der Fahrrinnen zu finden (Handlungsfeld 2).

Eine wichtige, für die kommenden Monate anstehende Aufgabe besteht darin, die Finanzierung für die einzelnen Maßnahmen zu organisieren und sicherzustellen, soweit dies noch nicht erfolgt ist.

Der Landkreis Lüneburg hat mit der Finanzierung und dem Bau der neuen Fähre „Amt Neuhaus – Bleckede“ bereits einen zentralen Baustein zur Verbesserung des Fährangebots umgesetzt. Gleiches gilt für den vom Landkreis Lüneburg und der Stadt Bleckede finanzierten Bau des neuen Hochwasserfähranlegers in Bleckede. Hier hat das Land Niedersachsen über die NLStBV einen Finanzierungszuschuss gewährt. Die NLStBV hat in Zusammenarbeit mit der Stadt Bleckede auch die neue Buswendeschleife in Neu Bleckede an der L 223 umgesetzt (s. Abschnitt „Überblick über bereits umgesetzte Maßnahmen“).

Der Landkreis Lüchow-Dannenberg und die Gemeinde Neu Darchau haben in 2025 Finanzierungsbeschlüsse für den Neubau der Fähre „Tanja III“ getroffen (Maßnahme 1). Das Land Niedersachsen hat zugesagt, aus NGVFG-Mitteln den Neubau der Fähre „Tanja III“ zu fördern. Der Geschäftsbereich Lüneburg der NLStBV hat die grundsätzliche Förderfähigkeit des Fährneubaus bereits bestätigt.

Auch für die vielfältigen weiteren Einzelmaßnahmen des Handlungsprogramms haben die beteiligten Akteure bereits vorgedacht, wie eine Finanzierung erfolgen kann:

- Die Maßnahme „Neubau einer Fähre für die Fährverbindung Neu Darchau / Darchau“ (Nr. 1) ist für eine Förderung durch NGVFG-Mittel durch das Land vorgesehen (s.o.). Mit der Mitfinanzierung der Maßnahme 3 (Personen-/Fahrradfähre für Ersatzverkehre) möchte das Land Niedersachsen einen weiteren Beitrag dazu leisten, die Verlässlichkeit des Fährbetriebs zu verbessern. Auch die perspektivisch anstehende Fahrbahnerneuerung der L 223 in Neu Bleckede (Maßnahme 17) wird landesseitig finanziert werden. Darüber hinaus übernimmt das Land Niedersachsen als Straßenbaulastträger die Kosten für neue Wegweisungs-Schilder, soweit diese Landesstraßen betreffen (Maßnahme 15). Für Maßnahme 13 (Dynamische Anzeigen an den Bundesstraßen) sollen ebenfalls wesentliche Teile der Investition/Finanzierung durch das Land bereitgestellt werden.

- Für einzelne Maßnahmen – u.a. die Klappschilder im Umfeld der Fähranleger (Maßnahme 14) und neue, einheitliche Infotafeln an den Fähranlegern (Maßnahme 23) – wird geprüft, inwieweit Mittel aus dem Bereich der LEADER-Förderung in Anspruch genommen werden können. Dies würde eine Förderung in Höhe von 65 % (Regelfördersatz) erlauben. Ob und ggf. in welchem Umfang LEADER-Mittel für Maßnahmen des Handlungsprogramms eingesetzt werden, ist durch die Lokale Aktionsgruppe der LEADER-Region Elbtalau zu beraten und zu entscheiden.
- Einige der Maßnahmen fallen in die direkte Zuständigkeit der Fährbetriebe – etwa die Vorkhaltung von „Springer-Personal“ (Maßnahme 5), die Integration von Echtzeit-Informationen zu den Busverkehren (Maßnahme 20) oder die Einführung digitaler Bezahlsysteme (Maßnahme 27). Diese – in der Regel mit begrenztem Finanzierungseinsatz umsetzbaren – Maßnahmen werden aus den laufenden Einnahmen der Fährbetriebe zu finanzieren sein.
- Die Landkreise und Gemeinden sind ebenfalls als Finanzierungsträger gefragt. Dies gilt insbesondere für den (bereits umgesetzten) Neubau der Fähre „Amt Neuhaus – Bleckede“ (Landkreis Lüneburg) und den Neubau der Fähre „Tanja III“ (Gemeinde Neu Darchau / Landkreis Lüchow-Dannenberg). Aber auch darüber hinaus werden kommunale Mittel für die Maßnahmenumsetzung benötigt. Zu nennen sind hier u.a. die Kofinanzierung neuer Schilder/Wegweisungen (Maßnahmen 13 bis 15) und Infotafeln (Maßnahme 23). Für den Haltestellenausbau sind in der Regel die Gemeinden bzw. der Straßenbau- lastträger zuständig (Maßnahme 19). Ob und in welchem Umfang kommunale Mittel für diese Maßnahmen eingesetzt werden, ist durch die zuständigen Kommunen zu entscheiden.
- Für die Finanzierung der vorgeschlagenen, zweijährigen Testphase für ausgeweitete Bedienzeiten für die Fähre Bleckede (Maßnahme 26) ist eine Finanzierung zurzeit noch offen. Sie ist im Zuge der Umsetzung des Handlungsprogramms zu beraten.
- Für die Verbesserung der Kenntnisse zum Gewässergrund mithilfe bathymetrischer Messungen (Maßnahme 7) wird ebenfalls noch eine Finanzierungsquelle gesucht.

Schließlich ist festzuhalten, dass eine Reihe von Maßnahmen dieses Handlungsprogramms nur mit geringen oder gar keinen zusätzlichen Kosten verbunden sind, weil sie auf Ablaufverbesserungen, neue Routinen oder Effizienzsteigerungen durch Zusammenarbeit zielen. Dies gilt u.a. für mehrere der Maßnahmen im Handlungsfeld 2 (Freihaltung der Fährinnen, Maßnahmen 6, 9, 11) und im Handlungsfeld 4 (ÖPNV-Anbindung, Information der Fahrgäste, Maßnahmen 20-22, 25 und 26). Hier ist im Wesentlichen der zeitliche Einsatz der handelnden/ verantwortlichen Akteure gefragt. Gleiches gilt für die Integration der Fährangebote in die touristische Vermarktung (Maßnahme 31).

### Maßnahmen-Monitoring

Das Handlungsprogramm steht – nun muss es an die Umsetzung gehen. Um eine strukturierte und möglichst zügige Maßnahmenumsetzung zu erleichtern, haben sich die an der Erarbeitung des Handlungsprogramms beteiligten Akteure darauf verständigt, in den Jahren 2026 und 2027 weiterhin zusammen zu kommen und in drei- bis viermonatigen Abständen gemeinsam die Planungs- und Umsetzungsstände der Maßnahmen in den Blick zu nehmen. Diese Treffen sollen die Möglichkeit bieten, sich wechselseitig zu aktuellen Fragen, Herausforderungen und Aktivitäten rund um die Fährbetriebe zu informieren, Unterstützungs- oder Informationsbedarfe zu beraten und zu klären, ob und ggf. an welchen Stellen noch Fragen zu klären oder Probleme bei der Maßnahmenumsetzung zu lösen sind. Das ArL Lüneburg

als regionale Landesbehörde hat angeboten, die beteiligten Akteure zu den regelmäßigen Monitoring-Treffen einzuladen. Aufgabe dieses Maßnahmen-Monitorings wird es auch sein, regelmäßig zu prüfen, ob es anderer oder weiterer Maßnahmen bedarf, um das Fährangebot attraktiv zu halten.

### **Weiterentwicklung der Zusammenarbeit der Fährbetriebe**

Im Zuge der Erarbeitung des Handlungsprogramms hat ein guter Informationsaustausch zwischen den Fährbetrieben Neu Darchau und Bleckede stattgefunden. Diesem Austausch, der im Zuge der Programmarbeitung weiter ausgebaut werden konnte, ist es wesentlich zu verdanken, dass konkrete, bedarfsorientierte Maßnahmenvorschläge entwickelt werden konnten. Die für den Fährbetrieb zuständigen Betriebsleiter haben die Absicht, den Austausch fortzuführen und zu intensivieren, um gemeinsam an der Verstärkung und Weiterentwicklung des Fährangebots zu arbeiten. Hiervon zeugen auch die Maßnahmen im Handlungsfeld 6 (Personalgewinnung, Schulungen). Aufbauend auf dem im Mai 2026 fertiggestellten Handlungsprogramm haben die Fährbetriebe sich daher vorgenommen, eine Erklärung („Letter of Intent“) zu erarbeiten, in der sie gemeinsam ausformulieren, in welchen Themenfeldern sie in den kommenden Jahren die Zusammenarbeit vertiefen wollen. Denkbar ist, eine solche Erklärung im Rahmen einer gemeinsamen Sitzung der für den jeweiligen Fährbetrieb zuständigen Gremien zu beraten und zu verabschieden.

### **Einbeziehung weiterer Fährbetriebe / -angebote in die Zusammenarbeit**

Dieses Handlungsprogramm konzentriert sich auf Maßnahmen für die Fährbetriebe Neu Darchau und Bleckede. Mehrfach hat sich bei der Erarbeitung des Handlungsprogramms jedoch gezeigt, dass darüberhinausgehend auch eine engere Abstimmung bzw. Zusammenarbeit mit weiteren Fährbetrieben sinnvoll sein könnte – insbesondere mit den flussaufwärts betriebenen Fähren in Hitzacker, Pevestorf und Schnackenburg. Dies gilt etwa für die wechselseitige Information über Fahrzeiten/Fahrpläne oder koordinierte Marketing-Aktivitäten (anknüpfend an Maßnahme 31). Weitere Potenziale liegen in der Vereinheitlichung und Wiedererkennbarkeit von Informationen an den Fähranlegern (anknüpfend an Maßnahme 23) oder den Einsatz von Ersatzfähren (anknüpfend an Maßnahme 3).

Die mit der Erarbeitung des Handlungsprogramms befassten Akteure haben daher vereinbart, spätestens im ersten Quartal 2027 auch ein Treffen mit den Fährbetreibern und -verantwortlichen weiterer Elb-Fährbetriebe zu organisieren, um sich zu aktuellen Themen / Handlungsbedarfen auszutauschen und Möglichkeiten und Mehrwerte einer Zusammenarbeit zu beraten.

### **Ergänzung des Handlungsprogramms um weitere Maßnahmen**

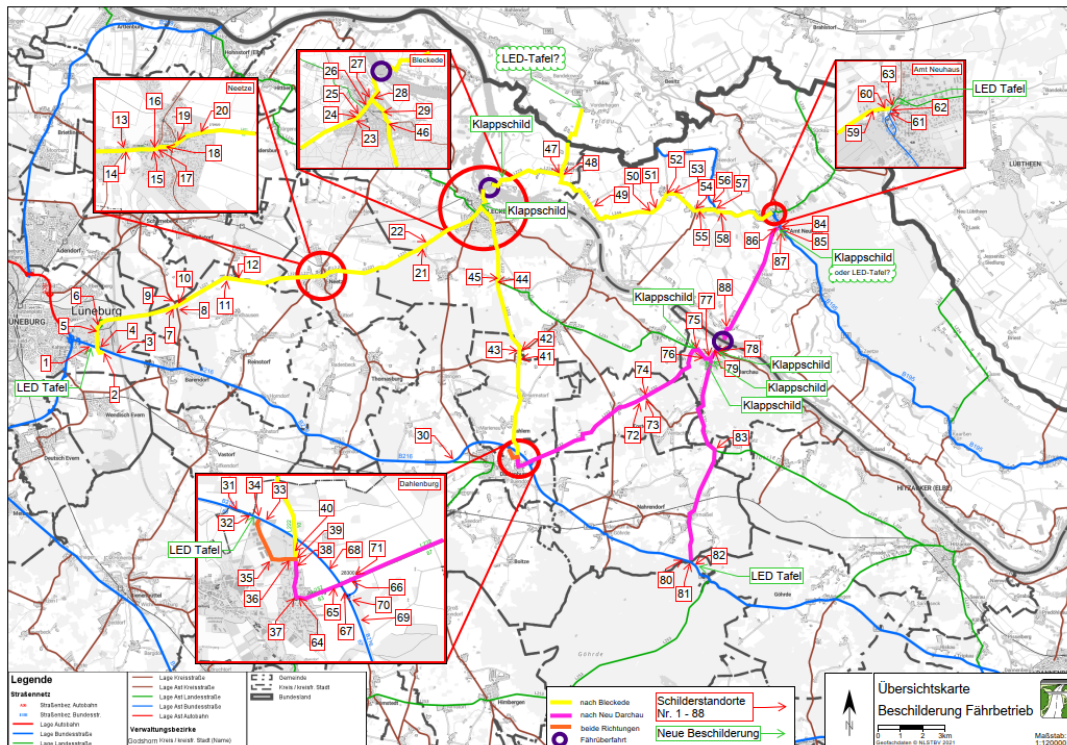
Dieses Handlungsprogramm zeigt in sechs Themenbereichen Maßnahmen zur Weiterentwicklung des Fährangebots auf. Es erhebt jedoch nicht den Anspruch auf Vollständigkeit, sondern ist auf Ergänzung und Weiterentwicklung angelegt. Hinweise und Anregungen zu den im Handlungsprogramm ausformulierten Maßnahmen sind ebenso willkommen wie Vorschläge für weitere Maßnahmen zur Verbesserung des Fährbetriebs. Sie können gerichtet werden an:

Fähre Neu Darchau: Andreas Dau (faehre-tanja@gmx.de)

Fähre Bleckede: Andreas Behrendt (andreas.behrendt@moin-ig.de)

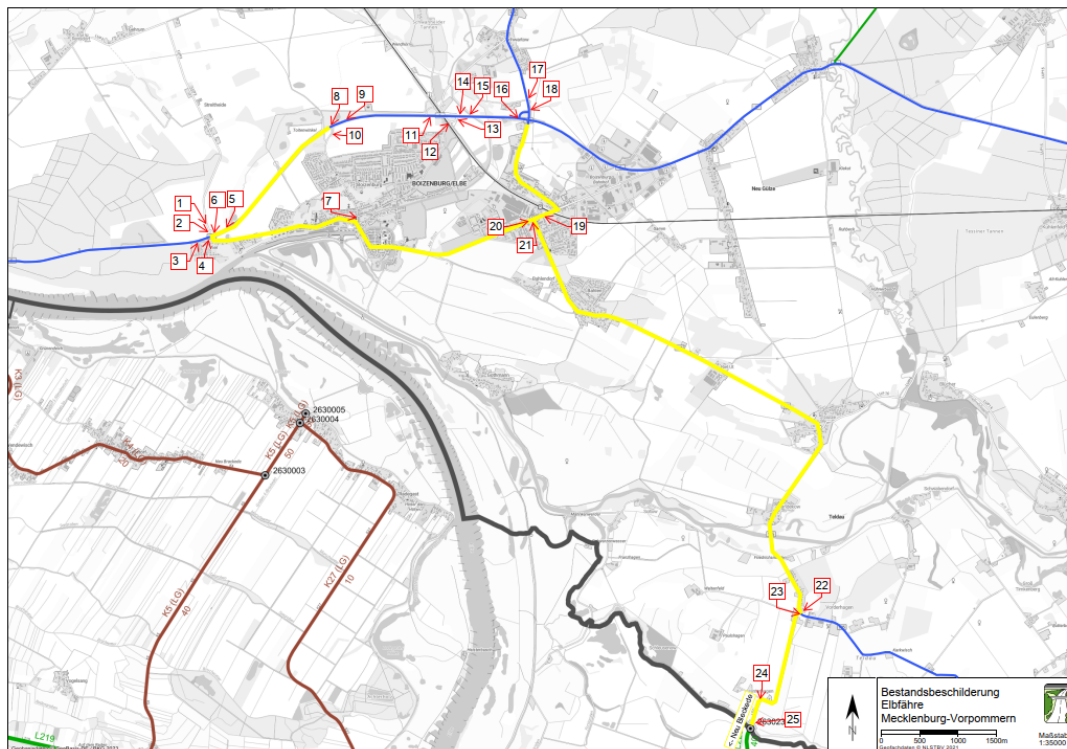
# Anlagen

## Bestandsaufnahme und Konzept für Anzeigen, Wegweisungen und Klappschilder



Übersichtskarte Beschilderung Fahrbetriebe in Niedersachsen

(Quelle: Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr, Geschäftsbereich Lüneburg)



Übersichtskarte Beschilderung Fahrbetrieb in Mecklenburg-Vorpommern

(Quelle: Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr, Geschäftsbereich Lüneburg)