



**Stadt Leverkusen**

Antrag Nr. 2024/2696

**Der Oberbürgermeister**

I/01-011-20-06-he/neu  
**Dezernat/Fachbereich/AZ**

16.02.2024  
**Datum**

<b>Beratungsfolge</b>	<b>Datum</b>	<b>Zuständigkeit</b>	<b>Behandlung</b>
<b>Rat der Stadt Leverkusen</b>	19.02.2024	Entscheidung	öffentlich

**Betreff:**

Hitdorfer Fähre nachhaltig sichern

- Änderungsantrag der CDU-Fraktion vom 03.02.2024 zur Vorlage Nr. 2024/2679
- Stellungnahme der Verwaltung vom 16.02.2024

01

- über Herrn Stadtkämmerer Molitor
- über Herrn Oberbürgermeister Richrath

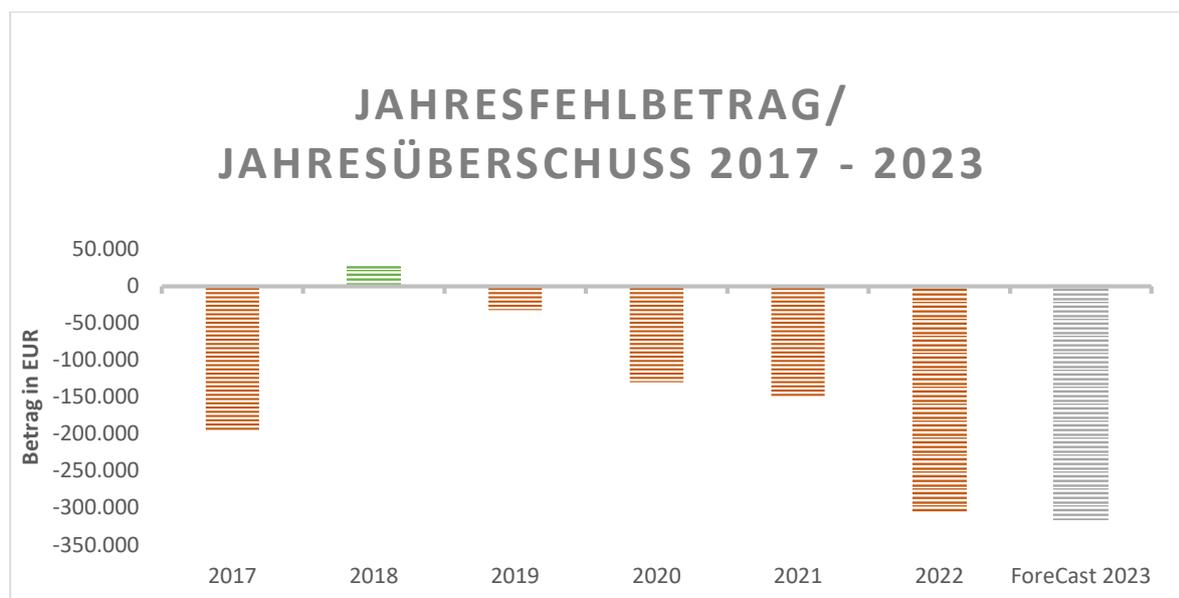
gez. Molitor  
gez. Richrath

**Hitdorfer Fähre nachhaltig sichern**  
**- Antrag CDU-Fraktion vom 03.02.2023**  
**- Nr 2024/2679**

Zum Änderungsantrag Nr. 2024/2679 zur Vorlage Nr. 2024/2679 „Hitdorfer Fähre nachhaltig sichern“ wird wie folgt Stellung genommen:

Aktuell sind an der Rheinfähre zwei Gesellschafterinnen beteiligt. Sowohl die HGK als auch die Stadt Leverkusen halten je 50 % der Anteile. Folglich ist eine Entscheidung immer mit der anderen Gesellschafterin abzustimmen. Eine Rückmeldung über die gemeinsame Weiterführung der „Rheinfähre“ mit der Stadt Köln liegt zum derzeitigen Zeitpunkt noch nicht vor.

Eine grobe Übersicht über den Verlauf der finanziellen Situation der Rheinfähre in den letzten sieben Jahren ist folgend abgebildet:



Aufgrund der finanziellen Situation der Rheinfähre und den daraus resultierenden Kosten für alle Bürger\*innen der Stadt Leverkusen hatte die Verwaltung das langfristig wahrscheinlich wirtschaftlichste Szenario, die Anschaffung einer elektrobetriebenen Personen- und Fahrradfähre, vorgeschlagen.

Zu 1.)

Die Verwaltung wurde beauftragt, als Sofortmaßnahme die Möglichkeiten für eine Mietfähre oder deren Ankauf zu prüfen. Hier wurde die Fähre „St. Michael“ der M+S Schifffahrt und Fähren GmbH vorgeschlagen. Nachfolgend werden die beiden Szenarien im Hinblick auf die Wirtschaftlichkeit näher dargestellt.

a. Miete

Das eingereichte Angebot vom 02.02.2024, welches dem Antrag beigelegt wurde, ist betraglich höher als das Angebot vom 12.12.2023, welches der Rheinfähre vorliegt. Folgend werden daher die Zahlen des Angebots der Rheinfähre genutzt.

Beschreibung	Angebot CDU- Antrag	Angebot Rheinfähre
Miete 1 Monat	47.000 €	46.000 €
Miete ab. 2 Monat		36.500 €
Überbringung und Einweisung (einmalig)	12.000 €	12.000 €

Beschreibung	1. Jahr	ab dem 2. Jahr
Miete	447.500 €	438.000 €
einmalige Kosten	12.000 €	
	<b>459.500 €</b>	<b>438.000 €</b>

Es würden also Mietkosten in Höhe von 459.500 € im ersten Jahr sowie 438.000 € ab dem zweiten Jahr anfallen.

Neben den Mietkosten ist nach Einschätzung der Fährgesellschaft im ersten Jahr eine Anpassung der vorhandenen Anleger notwendig, die von dort mit 100 T€ kalkuliert wird.

Betrachtet man die Kosten der Miete im Zusammenhang mit den weiteren Kosten und Erträgen aus dem Wirtschaftsplan, ergibt sich folgende Berechnung:

Fähre Mieten	2024	2025
Energiekosten	- 94.817 €	- 96.713 €
Materialkosten		
Fremdleistungen	- 63.361 €	- 64.629 €
Instandhaltungskosten		
sonstige Fremdleistungen	- 11.800 €	- 12.036 €
Personalkosten	- 448.000 €	- 456.960 €
Miete	- 459.500 €	- 438.000 €
sonstiger Aufwand	- 95.006 €	- 96.906 €
Anpassung Anleger	- 100.000 €	
CO2-Steuer	- 9.624 €	- 11.762 €
Summe Aufwendungen	- 1.282.107 €	- 1.177.006 €
Umsatz aus Betrieb	475.000 €	498.750 €
sonstige Erträge	13.000 €	13.000 €
Summe Erträge	488.000 €	511.750 €
Ergebnis	- <b>794.107 €</b>	- <b>665.256 €</b>

Für das erste Jahr der Rheinfähre wäre somit mit einem Verlust von ca. 794 T€ zu rechnen. In den folgenden Jahren liegt der Verlust schätzungsweise bei ca. 665 T€.

- b. Das Szenario des Kaufs der Fähre „St. Michael“ wurde bereits in der Vorlage Nr. 2024/2679 beschrieben. Hier erfolgte der Vergleich über 15 Jahre. Folgend wird die Berechnung noch einmal mit den anfallenden Kosten und Erträgen für die Jahre 2024 und 2025 dargestellt. Das dem Antrag beiliegende Angebot vom 02.02.2024 beläuft sich auf einen Kaufpreis in Höhe von 229 T€. Die Berechnung wurde mit dem Angebot vom 12.12.2023, welches der Rheinfähre vorliegt, berechnet.

Neben den Anschaffungskosten von 200 T€ ist auch hier eine Anpassung der vorhandenen Anleger an das neue Schiff zu berücksichtigen.

<b>Gebrauchte Fähre Kauf</b>	<b>2024</b>	<b>2025</b>
Energiekosten	- 94.817 €	- 96.713 €
Materialkosten	- 30.310 €	- 30.917 €
Fremdleistungen	- 63.361 €	- 64.629 €
Instandhaltungskosten	- 104.545 €	- 104.545 €
sonstige Fremdleistungen	- 11.800 €	- 12.036 €
Personalkosten	- 448.000 €	- 456.960 €
Abschreibung	- 26.700 €	- 26.700 €
sonstiger Aufwand	- 95.006 €	- 96.906 €
Kauf Fähre & Anpassung Anleger	- 300.000 €	- €
CO2-Steuer	- 9.624 €	- 11.762 €
<b>Summe Aufwendungen</b>	<b>- 1.184.163 €</b>	<b>- 901.168 €</b>
Umsatz aus Betrieb	475.000 €	498.750 €
sonstige Erträge	13.000 €	13.000 €
<b>Summe Erträge</b>	<b>488.000 €</b>	<b>511.750 €</b>
<b>Ergebnis</b>	<b>- 696.163 €</b>	<b>- 389.418 €</b>

Beim Kauf der Fähre „St. Michael“ ist im ersten Jahr mit einem Verlust von ca. 696 T€ und im folgenden Jahr mit ca. 389 T€ zu rechnen. Über einen Zeitraum von 15 Jahren wäre für dieses Szenario mit einem Kostenaufwand von ca. 7 Mio. € zu planen.

Der Kauf der gebrauchten Fähre birgt das Risiko, ähnlich der Fähre „Fritz Middelanis“, dass aufgrund von Alterserscheinungen zukünftig nicht einschätzbare Instandhaltungen benötigt werden. Zudem geht laut dem Angebot der M+S Schifffahrt und Fähren GmbH das Risiko bereits vorhandener Mängel mit dem Kauf direkt auf die Stadt Leverkusen über („Der Verkauf erfolgt [...] mit allen Rechten und Pflichten und zwar in dem Zustand, wie es der Käuferin persönlich bekannt ist, sowie es rait und sailt.“).

Die Rheinfähre Köln-Langel/Hitdorf GmbH hat sich mit der Fähre „Fritz Middelanis“ an dem Förderaufruf für den Umbau von Binnenschiffen auf Hybrid oder Elektroantrieb beteiligt. Alle bekannten Werften setzen diese gerade um. Die Frist zur Umsetzung der

Förderung läuft noch bis Ende 2024. Die Branche geht zurzeit davon aus, dass es keinen weiteren Förderaufruf geben wird.

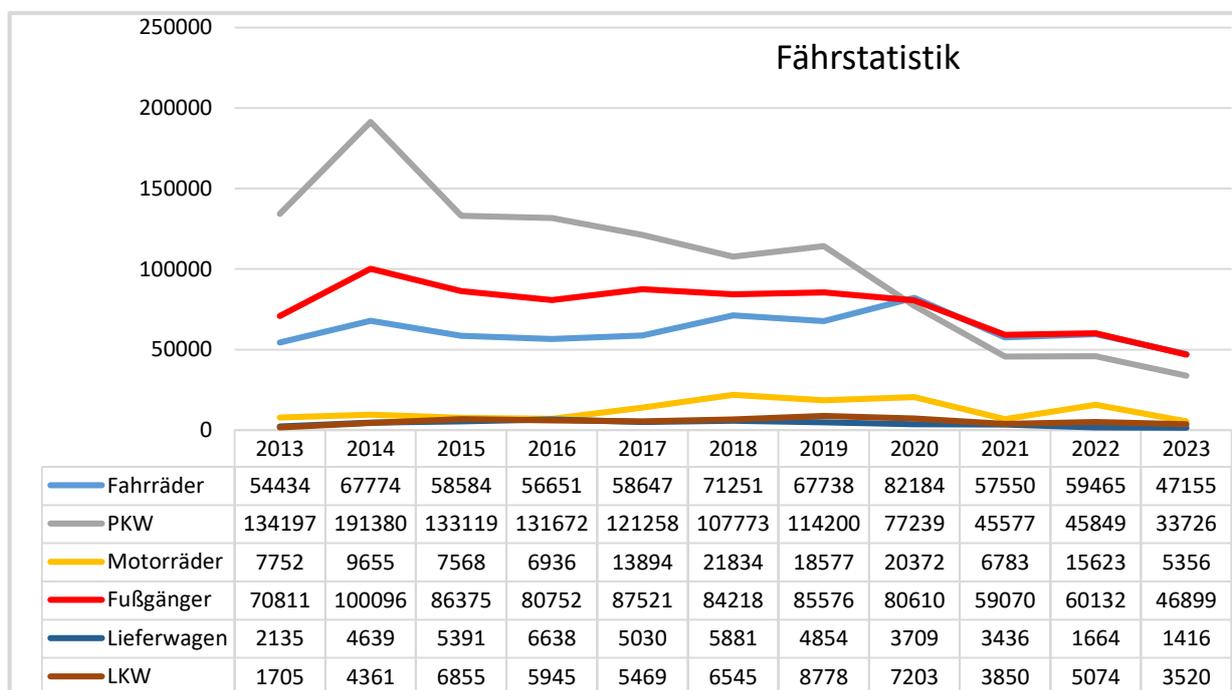
Zu 2.)

Die Rheinfähre Köln-Langel/Hitdorf GmbH hat bereits alternative Antriebsformen geprüft und kam zu dem Ergebnis, dass diese zum jetzigen Zeitpunkt nicht möglich sind.

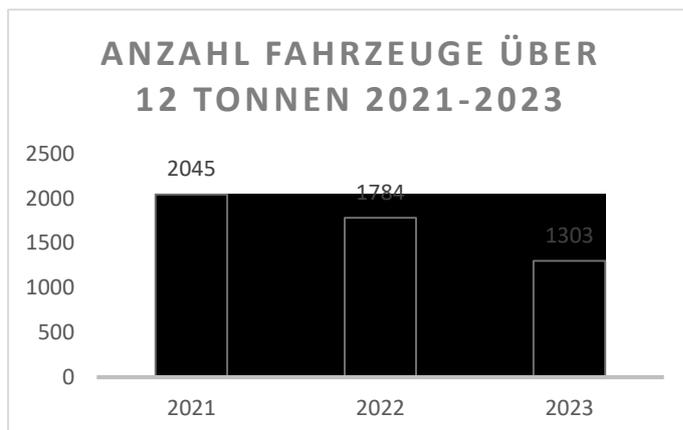
- Eine neue Hybridfähre zu kaufen, stellt keine Alternative zu einer rein elektrischen Fähre dar, da diese nicht CO<sup>2</sup> neutral fährt.
- Eine reine solarbetriebene Fähre ist bei der Betriebsart der Fähre nicht möglich. Eine Solarunterstützung ist bereits berücksichtigt.
- Die Firma Deutz AG wird in 2024 mit ihren Wasserstoffmotoren die Serienreife erlangen. Es ist jedoch laut HGK nicht damit zu rechnen, dass diese Motoren mittelfristig eine Zulassung für die Personen-Binnenschifffahrt erhalten.
- Einige elektrobetriebene Fähren bieten die Möglichkeit, zu einem späteren Zeitpunkt auf einen Wasserstoffantrieb umgebaut zu werden.

Zur Begründung des Antrags:

Die Fährstatistik der Jahre 2013 bis 2023 zeigt einen deutlichen Abwärtstrend in Bezug auf alle Fahrzeuge seit 2014:



Auch bei der speziellen Betrachtung von Fahrzeugen über 12t lässt sich dieser Trend erkennen:

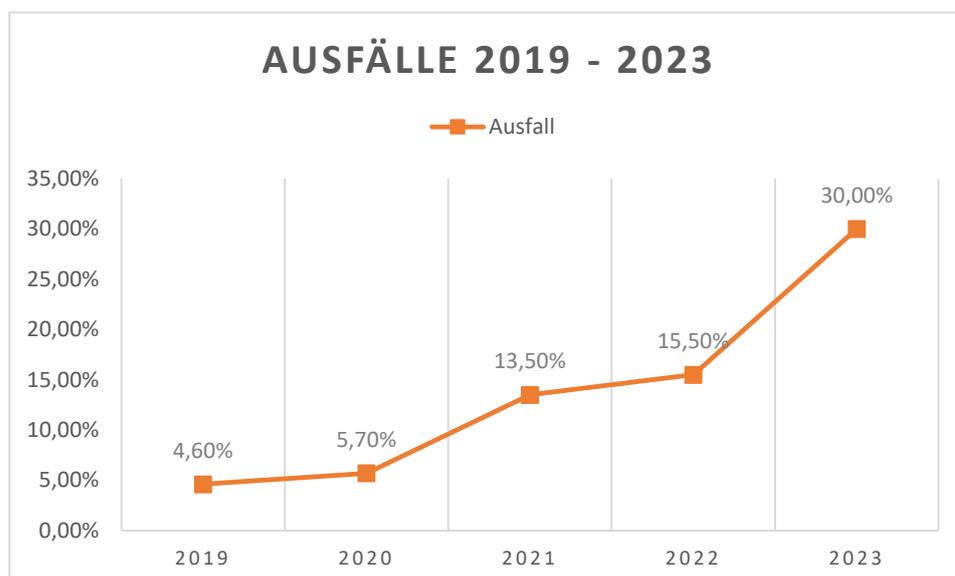


Die Fährstatistik zeigt, dass im Jahr 2023 1.303 Fahrten mit der Fähre von Fahrzeugen über 12t in Anspruch genommen wurden. Diese erzielten einen Umsatz von ca. 35 T€. Dies entspricht einem Anteil von 8 % der gesamten Umsatzerlöse. Im Jahr 2022 wurden 1.784 Fahrten mit der Fähre von Fahrzeugen über 12t in Anspruch genommen. Es wurde ein Umsatz von ca. 41 T€ generiert, welcher 9 % des Gesamtumsatzes ausmachte.

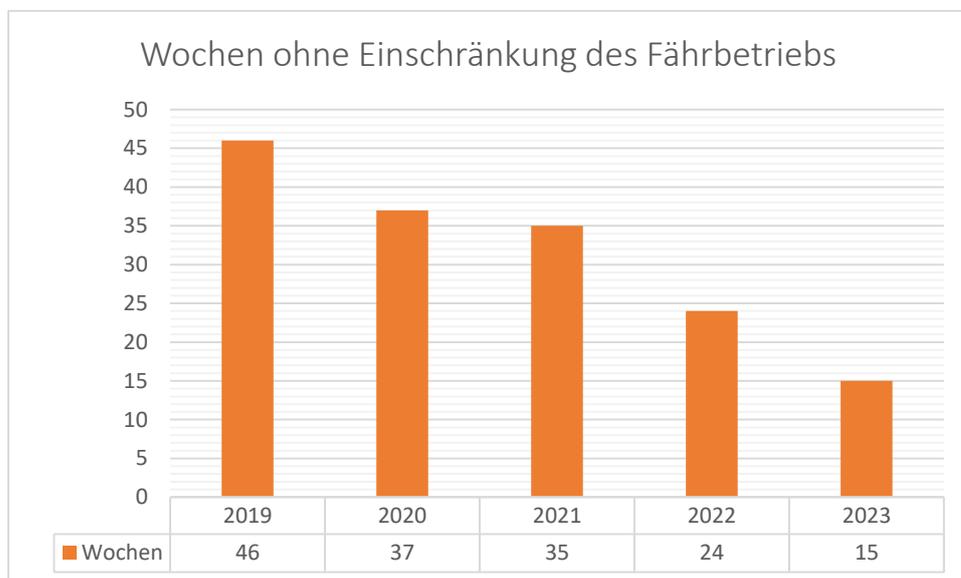
Die von Herrn Wipperfürth abgefragten 1.547 Überfahrten der Traktoren, welche er jedoch als „wesentlich höher“ einschätzt, können Anhand der Fährstatistik nicht bestätigt werden. Seine Abfrage liegt 18 % laut Statistik über der tatsächlichen Nutzung. Hierbei sind jedoch noch LKW-Fahrten abzuziehen, welche vom Kassensystem ebenfalls als 12t ausgewertet werden.

Die von Herrn Wipperfürth abgeleiteten, zusätzlichen Straßenfahrten sowie der daraus resultierende Dieserverbrauch müssten demnach deutlich reduziert werden. Dies gilt für alle Berechnungen, die auf Basis seiner Schätzung herangezogen wurden.

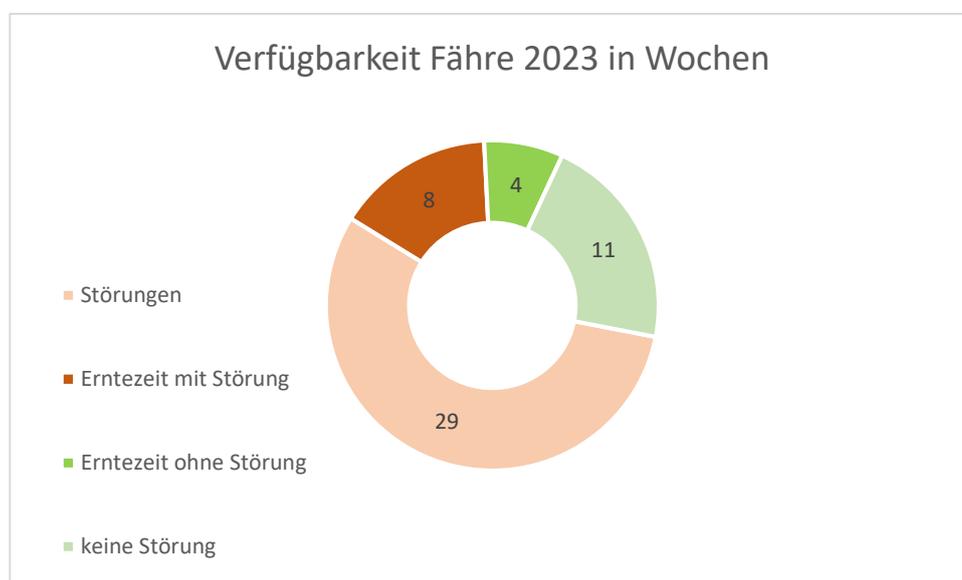
Die folgende Statistik zeigt die Ausfallquote der Fähre für die Jahre 2019 bis 2023:



Es zeigt deutlich, dass die Fähre im Laufe der letzten drei Jahre immer öfter Ausfälle zu verzeichnen hat.



Betrachtet man hierzu die Wochen, an denen es keine Einschränkung des Fährbetriebs gab, fällt auf, dass dies in 2023 nur an 15 von 52 Wochen (29 %) möglich war. Auch während der allgemeinen Erntezeit zwischen Juni und Ende August kam es häufig zu Störungen im Betrieb. In diesen drei Monaten war die Fähre gerade einmal vier Wochen ohne Ausfälle unterwegs.



*15/52 Wochen ohne Störung - 37/52 Wochen Störungen im Fährbetrieb*

Zu 3.)

Die Betreuung der Fähre über eine privatwirtschaftlich geführte Gesellschaft oder Genossenschaft sollte intensiv geprüft werden.

Konzernsteuerung (FB 02)