



MACHBARKEITSSTUDIE WESERFÄHRE

Wiederaufnahme der Fährverbindung zwischen Bad Oeynhausen und Porta Westfalica

Im Auftrag von:  **Bad Oeynhausen**

Ministerium für Landwirtschaft
und Verbraucherschutz
des Landes Nordrhein-Westfalen



 Bundesministerium
für Ernährung
und Landwirtschaft

Dieses Projekt wurde mit Mitteln des Bundes und des Landes Nordrhein-Westfalen aus der Gemeinschaftsaufgabe zur Verbesserung der Agrarstruktur und des Küstenschutzes gefördert.



Ein Kleinprojekt der LEADER-Region WeserLand.



VORBEMERKUNG

Im Jahr 2022 wurde der Fährverkehr zwischen den Orten Bad Oeynhausen-Rehme und Porta Westfalica/Costedt bis auf weiteres eingestellt. Mit Blick auf die 1928 erbaute Fähre „Amanda“ stehen nun bedeutende Reparaturen an, qualifiziertes Personal für den Weiterbetrieb der Fähre fehlt. Angesichts dieser Situation wurden interkommunale Gespräche geführt, um eine Wiederaufnahme des Fährbetriebs zu prüfen. Dabei wurde die Empfehlung ausgesprochen, eine Machbarkeitsstudie in Auftrag zu geben, die untersuchen soll, wie die Verbindung langfristig wiederhergestellt werden kann.

Mit der Erstellung der Studie wurde die in Hamburg ansässige Fachberatung Hanseatic Transport Consultancy (HTC) beauftragt. Mit Wirkung zum 1. Januar 2025 hat MOVE4WARD Innovative Transport Solutions UG die Geschäftsaktivitäten von HTC übernommen. HTC wurde 2008 mit dem Ziel gegründet, individuelle und kundenorientierte Beratungslösungen im Verkehrs- und Logistikbereich anzubieten – eine Philosophie, die MOVE4WARD mit neuer Dynamik fortsetzt. Das bewährte Team hat in der Vergangenheit im Auftrag unterschiedlicher Kommunen bereits Konzepten für nachhaltige Mobilitätslösungen unter Einbindung der Wasserstraße erarbeitet und verfügt über entsprechende wirtschaftliche und technische Expertise sowie die notwendige wissenschaftliche Methodenkompetenz.

PROF. DR. JAN NINNEMANN

CEO, MOVE4WARD



VORGEHENSMODELL

Der von der Stadt Bad Oeynhausen als Auftraggeberin der Machbarkeitsstudie definierte Untersuchungsumfang stellt auf Grund der Vielfältigkeit der Handlungsfelder, der geforderten Kenntnisse in Schiffstechnik und -betrieb, der Expertise hinsichtlich der Organisation und Wirtschaftlichkeit von Verkehrsangeboten sowie des erforderlichen lokalen Know-hows inklusive einer anforderungsgerechten Einbindung der relevanten Stakeholder umfangreiche Anforderungen an den Auftragnehmer. Gleichzeitig erfordert der enge Budgetrahmen eine vergleichsweise „schlanke“ Herangehensweise.

Auf Basis der Leistungsbeschreibung wird für die Erstellung der Machbarkeitsstudie eine effiziente und transparente Herangehensweise vorgeschlagen. Die Abbildung rechts zeigt das Vorgehensmodell im Überblick. Ausgangspunkt bildet die Analyse der öffentlich-rechtlichen Umsetzbarkeit. Darauf folgend werden die technischen Anforderungen an die Fähre sowie die notwendige Infrastruktur festgelegt. Dies schließt Aspekte wie den Tiefgang, die Strömung und die topographischen Gegebenheiten der Region mit ein, die für die planerische und bauliche Machbarkeit entscheidend sind. Parallel dazu erfolgt eine eingehende Wirtschaftlichkeitsanalyse, in der die Kosten für den Bau und den Betrieb der Fähre den potenziellen Einnahmen gegenübergestellt werden. Hierbei wird ein tragfähiges Geschäftsmodell entwickelt, das auch umweltfreundliche Antriebstechnologien wie LNG, Solar oder Wasserstoff berücksichtigt, um die Emissionen zu minimieren. Ein weiterer wichtiger Aspekt ist die Bestimmung des Personalbedarfs, der nicht nur die Besatzung der Fähre umfasst, sondern auch das Personal für den Betrieb und die administrative Abwicklung. Die sich anschließende Ableitung eines Betreibermodells berücksichtigt verschiedene organisatorische Ansätze und zieht Erkenntnisse aus vergleichbaren Projekten, um das optimale Betreibermodell für die Fähre zu bestimmen. Abschließend wird ein umfassendes Umsetzungskonzept erarbeitet, das alle bisherigen Ergebnisse zusammenführt. Dieses Konzept dient als finale Entscheidungsgrundlage für die Umsetzung des Projekts und legt konkrete Schritte und Maßnahmen für die zukünftige Entwicklung der Weserfähre fest.

STRUKTUR DER ARBEITSPAKETE

1

ÖFFENTLICH-RECHTLICHE UMSETZBARKEIT

Regulatorischer Rahmen, Zulassungsvoraussetzungen

2

ANFORDERUNGEN AN FÄHRE UND SYSTEME

Planerische und bauliche Umsetzbarkeit

3

WIRTSCHAFTLICHKEIT

Ressourcenbedarf, Kosten-Erlösmodell

4

BETREIBERMODELL

Organisationsform, Projektbeteiligte

5

UMSETZUNGSEMPFEHLUNG

Herleitung eines Umsetzungskonzepts



INHALT

ÖFFENTLICH-RECHTLICHE UMSETZBARKEIT

Regulatorischer Rahmen, Zulassung S. 05

ANFORDERUNGEN AN FÄHRE UND SYSTEME

Planerische und bauliche Umsetzbarkeit S. 09

WIRTSCHAFTLICHKEIT

Ressourcenbedarf, Kosten-Erlösmodell S. 31

BEREIBERMODELL

Organisationsform, Projektbeteiligte S. 35

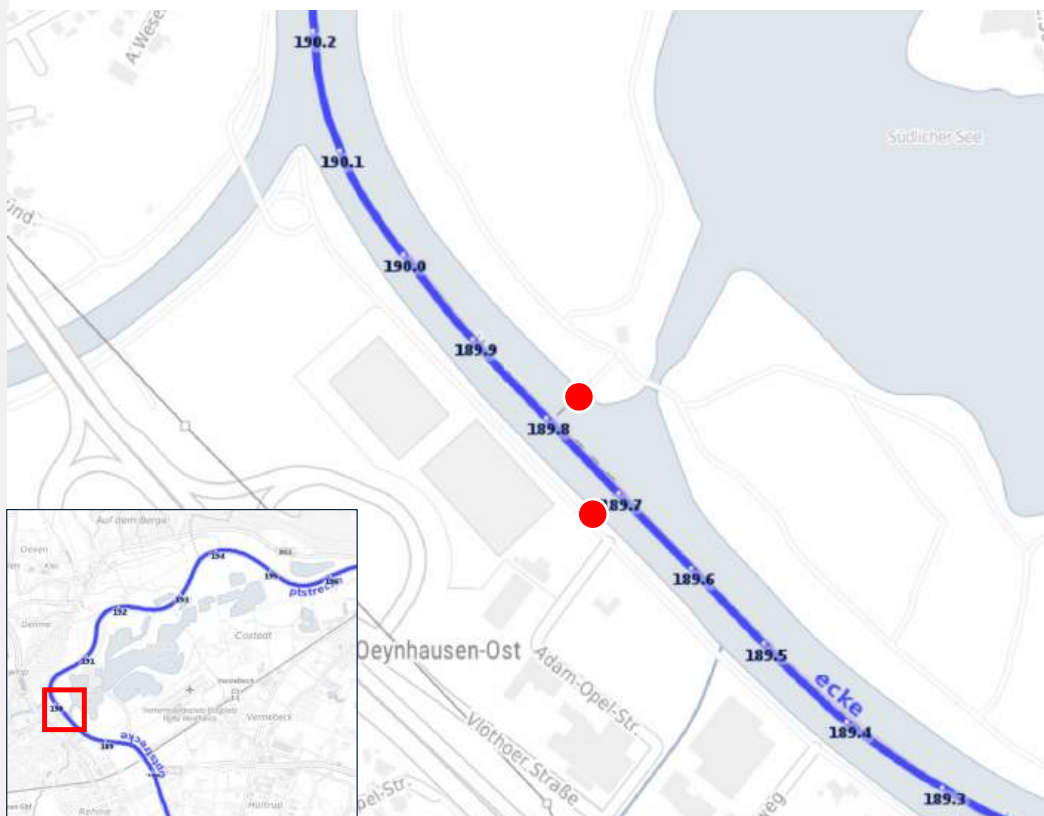
UMSETZUNGSEMPFEHLUNG

Herleitung Umsetzungskonzept S. 39

AUSGANGSSITUATION

Bis zum Jahr 2022 diente die Fährverbindung zwischen dem westlichen Ufer von Rehme und dem Großen Weserbogen auf der Ostseite der Weser, als wesentliche Querung für zu Fuß gehende und Radfahrende. Die Fährverbindung wurde vor allem im Freizeitverkehr genutzt verbesserte den Zugang zum Freizeitgebiet Großer Weserbogen und zum Flugplatz Porta. Alternativ kann die Weser im Umfeld nur über die Autobahnbrücke in Richtung Ruhrgebiet überquert werden, die ebenfalls über einen Rad- und Fußweg verfügt. Die nachfolgende Karte zeigt die verkehrsgeographische Lage der Fährverbindung bei Stromkilometer 189,7/8 der Weser.

Abbildung: Verkehrsgeographische Lage der Fährverbindung



Die seit 1988 eingesetzte Fähre „Amanda“ wird von einem Dreizylinder-Dieselmotor mit 48 PS angetrieben. Sie ist 14 Meter lang, 5 Meter breit und wiegt 29 Tonnen. Das Schiff bietet Platz für 35 Passagiere. Derzeit befindet sich die „Amanda“ reparaturbedürftig im Mindener Hafen, wobei ihre Betriebserlaubnis im Jahr 2025 ausläuft. Angesichts des Baujahrs 1928 ist davon auszugehen, dass eine Instandsetzung wenn überhaupt nur mit erheblichen finanziellen Mitteln möglich ist. Eine weitere Herausforderung bildet die Verfügbarkeit von qualifiziertem Personal für den Schiffsbetrieb. Dies gilt vor allem für den Schiffsführer.

Abbildung: Pressemeldung zur Einstellung des Fährbetriebs

Kein neuer „Amanda“-Kapitän in Sicht

Bad Oeynhausen/Porta Westfalica - Einen Fährbetrieb am Großen Weserbogen zwischen Rehme und Costedt wird es auf unbestimmte Zeit nicht wieder geben. Denn der langjährige „Amanda“-Kapitän Peter Wartenberg steht aus gesundheitlichen Gründen nicht mehr zur Verfügung. Von Gisela Schwarze

Donnerstag, 07.04.2022, 16:20 Uhr aktualisiert: 07.04.2022, 19:31 Uhr



Quelle: Westfalenblatt

ÖFFENTLICH-RECHTLICHE UMSETZBARKEIT

Die Weser ist eine Bundeswasserstraße, die im Eigentum der Bundesrepublik Deutschland steht. Die Bundeswasserstraßen werden durch die Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung (WSV) verwaltet, zuständige Stelle für die Weser ist das Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Weser mit Sitz in Verden und Hann. Münden (WSA Weser). Dem WSA obliegt dabei die Aufgabe, die Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs auf der Weser zu gewährleisten. Für Einrichtung und den Betrieb einer Weserfähre sind unterschiedliche Regelwerke und Genehmigungslagen zu beachten:

- Verordnung über den Betrieb der Fähren auf Bundeswasserstraßen (Fährenbetriebsverordnung - FäV): Die Fährenbetriebsverordnung regelt den Betrieb von Fähren auf Bundeswasserstraßen in Deutschland. Ihre Hauptaufgabe besteht darin, für die Sicherheit und Ordnung beim Betrieb von Fähren auf diesen Wasserstraßen zu sorgen. Für die weiteren Betrachtungen von besonderer Relevanz ist dabei §6 FäV. Danach darf der Fährbetrieb nur von Anlegestellen aus durchgeführt werden, die von der Aufsichtsbehörde zur Benutzung durch Fähren zugelassen sind. Zuständige Genehmigungsbehörde ist hierbei das Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Weser (WSA Weser).

Aus der Fährenbetriebsverordnung (FäV) ergeben sich weitere Anforderungen an die Sicherheit des Fährbetriebs. Insbesondere bestehen Vorgaben für die Sicherheit der landseitigen Anlagen und die Sicherheit an Bord, etwa Verhaltenspflichten des Fährführenden und der Benutzer:innen. So muss der Fährführende bspw. dafür Sorge tragen, dass die höchstzulässige Personenzahl nicht überschritten wird (§ 7 Abs. 1 FäV). Der Fährführende hat dafür zu sorgen, dass Personen und Güter auf der Fähre sicher verteilt sind. Die Landklappen und Zugänge zu den Fähren müssen sicher sein. Bei Nachtfahrten muss es eine Beleuchtung auf der Fähre geben. Das Betreten der Fähre darf nur erfolgen, nachdem die Fähre ordnungsgemäß an der Anlegestelle festgemacht wurde und das gefahrlose Verlassen sichergestellt wurde. Der Fährverkehr wird bei schlechtem Wetter eingestellt.

- Strom- und schifffahrtspolizeiliche Genehmigungen (SSG): Nach § 31 WaStrG bedürfen einer strom- und schifffahrtspolizeilichen Genehmigung durch das zuständige Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt (WSA)
 - Benutzungen (im Sinne des § 9 Wasserhaushaltsgesetz) einer Bundeswasserstraße (wie z. B. das Einleiten bzw. das Einbringen und Entnehmen von Wasser und Stoffen in oder aus einer Bundeswasserstraße),
 - die Errichtung, die Veränderung und der Betrieb von Anlagen (z. B. Umschlaganlagen, Düker, Sportbootanlagen) in, über oder unter einer Bundeswasserstraße oder an ihrem Ufer.
- Wasserhaushaltsgesetz: Die Einrichtung eines Fährbetriebs bedarf der Genehmigung durch die Wasserbehörde, d. h. durch das Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen. Für die Genehmigungsfähigkeit ist § 36 Abs. 1 Satz 1 WHG zu beachten. Danach sind Fähren so einzurichten und zu betreiben, dass keine schädlichen Gewässerveränderungen zu erwarten sind und die Gewässerunterhaltung nicht mehr erschwert wird, als es den Umständen nach unvermeidbar ist.
- Binnenschiffsuntersuchungsordnung (BinSchUO): Die eingesetzten Fähren bedürfen der technischen Zulassung nach BinSchUO. Die Anforderungen an Bau, Einrichtung, Ausrüstung, Betrieb und Freibord der Wasserfahrzeuge sowie an die einzubauenden oder zu verwendenden Anlagen, Instrumente und Geräte sind durch die BinSchUO geregelt und werden durch das Dezernat Technische Schiffssicherheit S12 der GDWS vollzogen und überwacht. Hiermit gehen auch die Anforderungen an die Besetzung der Wasserfahrzeuge und Schwimmkörper nach Anzahl und Befähigung der Besatzungsmitglieder einher. Bei deutschen Schiffen sind außerdem die berufsgenossenschaftlichen Vorschriften hinsichtlich der Arbeitssicherheit zu beachten. Daneben werden der Untersuchung Normvorschriften sowie Klassifikations- und Bauvorschriften der Klassifikationsgesellschaften als Regeln der Technik zugrunde gelegt.

ÖFFENTLICH-RECHTLICHE UMSETZBARKEIT

- Für die Einrichtung bestimmter Linien bestehen im Übrigen keine besonderen gesetzlichen Vorgaben. Das Personenbeförderungsgesetz (PBefG) ist auf den Linienverkehr auf dem Wasserweg nicht anwendbar.
- Mit Blick auf die Anleger sind die Regelungen gem. Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen (ÖPNVG NRW) zu beachten. Demnach sollen die Belange von Menschen mit Behinderungen bei der Ausgestaltung der Infrastruktur und der Verkehrsangebote Berücksichtigung finden.

Für den Betrieb einer Fähre auf der Weser gelten darüber hinaus die Regeln der Binnenschiffahrtsstraßenordnung (BinSchStrO):

- Erster Teil Gemeinsame Bestimmungen für alle Binnenschiffahrtsstraßen (Kapitel 1 bis Kapitel 9)
- Zweiter Teil Zusätzliche Bestimmungen für einzelne Binnenschiffahrtsstraßen, hier Kapitel 16 (Wesergebiet) mit Gültigkeit u. a. für die Weser von Hann. Münden (We-km 0,00) bis zur Nordwestkante der Eisenbahnbrücke in Bremen (UWe-km 1,375) mit Kleiner Weser in Bremen bis zur unterstromigen Kante der Wehranlage am Teerhof.

Die BinSchStrO regelt u. a. die möglichen Abmessungen der Fahrzeuge auf den jeweiligen Wasserstraßen, die zulässigen Höchstgeschwindigkeiten, die Kennzeichnungspflichten sowie das Begegnen, Kreuzen und Überholen. Von besonderer Relevanz für den Fährbetrieb ist in Kapitel 6 der Abschnitt IV § 6.23 „Verhalten der Fähren“. Grundsätzlich gilt auf Binnenschiffahrtsstraßen die Regel „Steuerbord vor Backbord“ (§ 6.03a BinSchStrO); speziell im Hinblick auf Fähren gilt jedoch § 6.23 BinSchStrO, wonach eine Fähre eine Wasserstraße nur überqueren darf, wenn sie sich vergewissert hat, dass der übrige Verkehr eine gefahrlose Überfahrt zulässt und ein anderes Fahrzeug nicht gezwungen wird, unvermittelt seinen Kurs oder seine Geschwindigkeit zu ändern. Ferner gelten Sonderregeln für nicht frei fahrende Fähren. Weiterhin sind die Regelungen in Kapitel 9 zu beachten. Gemäß § 9.01 BinSchStrO sind Fahrpläne vier Wochen vor Beginn der Fahrten dem

zuständigen Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt mitzuteilen und auf Verlangen so zu ändern, dass Beeinträchtigungen der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs an den Anlegestellen und im Fahrwasser vermieden werden.

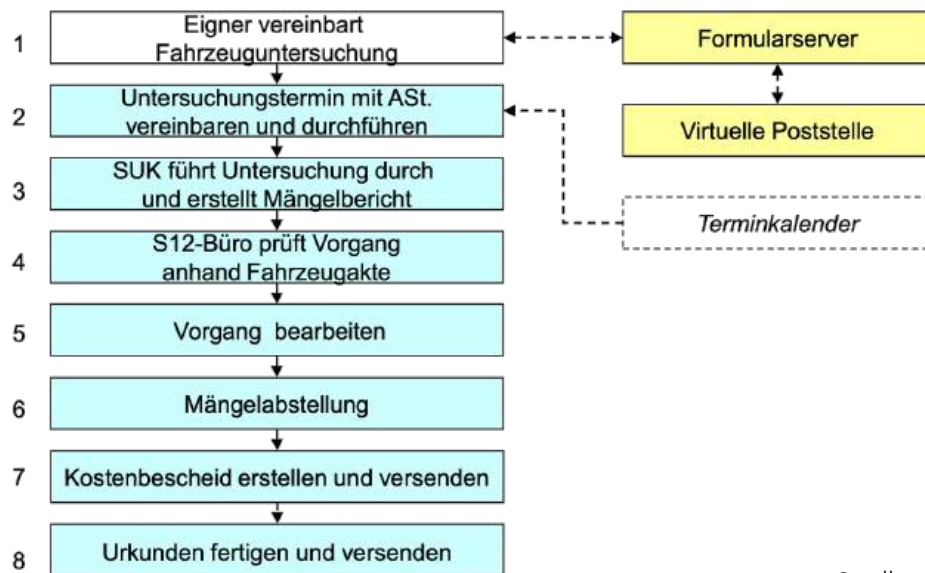
Gemäß Auskunft des WSA Weser vom 25.9.2024 sind die gemäß § 6 Fährbetriebsverordnung erteilten Genehmigungen für die Nutzung der bestehenden Anleger weiterhin gültig. Gleiches gilt auch für die strompolizeiliche Genehmigung nach § 31 WaStrG zum Betrieb der Anlagen. Mit Blick auf den Fährbetrieb hat sich das WSA Weser in mehreren Gesprächen im September und Oktober 2024 klar für die Wiederaufnahme einer frei fahrenden Fähre und gegen die Umsetzung einer Gierseilfähre ausgesprochen. Als Hauptgrund wird die deutlich einfachere Genehmigungssituation für eine frei fahrende Fähre genannt. Nach einer vorläufigen Prüfung geht das WSA davon aus, dass der Einsatz einer Gierseilfähre umfangreiche Umbauten an den Anlegern erfordern würde. Insbesondere im engen Fahrwasser der Weser bei Bad Oeynhausen wären erhebliche Anpassungen nötig, um Beeinträchtigungen der Fahrgastschiffahrt zu vermeiden. Solche Maßnahmen könnten ein Planfeststellungsverfahren erforderlich machen und wären daher mit hohem Aufwand und langen Realisierungszeiten verbunden. Das WSA empfiehlt grundsätzlich, die Behörde eng in die weiteren Schritte des Prozesses einzubinden (Kontakt: WSA Weser, Frau Corina Metschke 04231-8981360, 0160-90451052, Corina.Metschke@wsv.bund.de). Ungeachtet dieser vorläufigen Einschätzung des WSA werden im Zuge dieser Machbarkeitsstudie unterschiedliche Optionen für eine Fährverbindung zwischen Bad Oeynhausen und Porta Westfalica zunächst ergebnisoffen diskutiert und abschließend bewertet.

ÖFFENTLICH-RECHTLICHE UMSETZBARKEIT

Technische Zulassung nach BinSchUO

Für die technische Zulassung nach BinSchUO gilt, dass die bestehende Betriebsgenehmigung für die „Amanda“ im Jahr 2025 ausläuft. Ein Weiterbetrieb der reparaturbedürftigen Fähre erscheint aus heutiger Sicht mehr als fraglich. Ein neues Schiff bedarf wiederum der technischen Zulassung nach BinSchUO durch das Dezernat S12 für Technische Schiffssicherheit der GDWS. Der Prozess für die Erteilung einer technischen Zulassung stellt sich dabei wie nachfolgend dargestellt dar.

Abbildung: Prozess zur Erteilung einer technischen Zulassung



Quelle: GDWS.

Für Rückfragen zur Zulassung steht die GDWS in Mainz zur Verfügung:
Kontakt: Steffan Bölker GDWS Mainz Brucknerstraße 2 55127 Mainz, Tel. 0228 / 7090 – 4200, E-Mail: steffan.boelker@wsv.bund.de

Grundsätzlich gilt also, dass Fahrzeuge im Rahmen einer Erstuntersuchung durch das Dezernat Technische Schiffssicherheit für die Fahrt auf den Bundeswasserstraßen zugelassen werden. Dies geschieht in der Regel, durch Untersuchungen während der Bauphase und wenn das Fahrzeug fertiggestellt ist. Es bietet sich aber auch an, bereits im Zuge der Konzeptionsphase mit der GDWS in Kontakt zu treten, um mögliche Fehlplanungen zu vermeiden. Dies gilt allerdings nur bei Neubau einer Fähre. Sollte die Wiederaufnahme eines Fährbetriebs mit einer Fähre erfolgen, die bereits über eine Fahrtauglichkeitsbescheinigung verfügt bzw. verfügte, ist diese Fahrtauglichkeitsbescheinigung im Rahmen einer Wiederkehrenden Untersuchung aufrecht zu erhalten bzw. zu erneuern. Dies geschieht im Rahmen einer Wiederkehrenden Untersuchung. Die Wiederkehrende Untersuchung ist der zuständigen Außenstelle des Dezernats S12 in Hamburg zu beantragen. Dabei ist nachzuweisen, dass die Fähre den Bestimmungen der Binnenschiffsuntersuchungsordnung entspricht.

Als Nachweis der technischen Zulassung zum Verkehr wird eine Fahrtauglichkeitsbescheinigung erteilt. Die für eine Fähre relevante Urkunde ist das sog. Fährzeugnis ([Link](#) zu einem Musterdokument). Dies ermöglicht den Querverkehr an festgelegten Fährstellen. Gemäß §6 Absatz 3 ist für Fähren der Nachweis über die Zulassung zum Verkehr durch das im Geltungsbereich dieser Verordnung erteilte Fährzeugnis (Anlage 6) zu erbringen. Wird die Fähre auch zum sonstigen Schiffsverkehr verwendet, so ist außerdem das Schiffsattest oder Schiffszeugnis erforderlich. Das Fährzeugnis ist längstens 5 Jahre gültig. Die Fähre darf aufgrund dieses Zeugnisses nur so lange zur Schifffahrt verwendet werden, wie sie sich in dem darin angegebenen Zustand befindet. Nach jeder wesentlichen Änderung darf die Fähre erst wieder in Fahrt gesetzt werden, nachdem sie aufgrund einer Sonderuntersuchung erneut dafür zugelassen worden ist. Jede Namensänderung, jeden Eigentumswechsel sowie jede Änderung der Registrierung oder des Heimatsorts hat der Eigner / sein Bevollmächtigter einer Untersuchungskommission mitzuteilen.

ANFORDERUNGEN AN FÄHRE UND SYSTEME

Vorüberlegungen

Die spezifischen Anforderungen an die möglichen Schiffstypen sowie an das Gesamtsystem werden von den Nutzungszwecken des Fährverkehrs bestimmt. Das Hauptaugenmerk richtet sich dabei auf den Freizeitverkehr. Der Radwegabschnitt zwischen dem Werre-Weser-Kuss und dem alten Fährhaus am westlichen Weserufer stellt sowohl für den touristischen als auch den Alltagsradverkehr eine wichtige Verkehrsachse dar. Wichtige beliebte touristische Anziehungspunkte und Freizeitangebote können von diesem Abschnitt erreicht werden. Gleichzeitig liegt hier der Startpunkt für viele Freizeit- und Erholungsaktivitäten der Bad Oeynhausener Bürgerinnen und Bürger. In den vergangenen Jahren wurden umfangreiche Maßnahmen zur Steigerung der Attraktivität dieses Radwegeabschnitts unternommen. Ein zentrales Element bildet dabei die Trennung des Fahrradwegs von der durch Fußgänger genutzten Trasse.

Exkurs: Radverkehrsanalyse Weser-Radweg

In den vergangenen Jahren wurden Zählungen mithilfe von moderner Radartechnologie durchgeführt, um Aussagen zur Nutzung des Weser-Radweg zu treffen. Das Untersuchungsgebiet beschränkte sich auf den 250 Kilometer langen Radroutenabschnitt im Weserbergland von Hann. Münden sowie die Region Mittelweser bis nördlich von Nienburg/Weser. Im Jahr 2023 wurden an insgesamt acht Messpunkten Radverkehrsmessungen durchgeführt, sowohl auf der Hauptroute als auch auf der Alternativroute am gegenüberliegenden Weserufer. Die Ergebnisse der Zählungen zeigen die große wirtschaftliche Relevanz des Weser-Radwegs. In Summe wurden an den Querschnitten am Weser-Radweg in der Saison 2023 mehr als 373.000 Radfahrende gezählt. Das waren aufgrund des verregneten Sommers weniger Radler als im Jahr 2022 (534.000). Das Ergebnis zeigt aber auch, wie wetterabhängig das touristische Produkt Weser-Radweg ist.

Einen wichtigen Anziehungspunkt am östlichen Weserufer markiert der Camping Park Großer Weserbogen. Das Campinggelände hat 304 Stellplätze und ist ganzjährig geöffnet. Das Freizeitangebot umfasst ein Strandbad am „Südlichen See“ mit Tretbootverleih, diverse Spielplätze, eine Segelschule, eine Trampolinanlage sowie vielfältige Möglichkeiten zum Angeln, Wandern und Radfahren. Zu den weiteren touristischen Anziehungspunkten am östlichen Weserufer zählt auch der Flugplatz Porta Westfalica. Der Verkehrslandeplatz bietet u. a. Vereinsaktivitäten, Schnupperflüge und ein Gastronomieangebot.

Aufgrund der örtlichen Gegebenheiten im Umfeld der Anleger (Gewerbe- oder Wohnbebauung, Siedlungsstruktur etc.) erscheint eine regelmäßige Nutzung der Fähre durch Pendler hingegen eher unrealistisch. Hieraus ergeben sich entsprechende Rückwirkungen auf Betriebszeiten, Fahrgastpotenzial und Schiffsconfiguration.

Abbildung: Digitaler Zwilling NRW Bereich Bad Oeynhausen-Rehme



Quelle: Geoportal NRW.

ANFORDERUNGEN AN FÄHRE UND SYSTEME

Fahrgastzahlen und Kapazitätsanforderungen

Grundlage für die weiteren Überlegungen zur Wiederaufnahme der Fährverbindung bildet die Situation im letzten vollen Betriebsjahr der „Amanda“. 2021 wurden insgesamt rund 15.000 Fahrgäste zwischen Bad Oeynhausen-Rehme und Porta Westfalica/Costedt befördert. Die „Amanda“ verkehrte dabei im Zeitraum von Karfreitag bis Ende Oktober wochentags von 11.00 bis 18.00 Uhr (Ausnahme montags) und sonntags von 10.00 bis 19.00 Uhr aufgrund der Kürze der Überfahrt ohne festen Fahrplan. Die „Amanda“ ist als Personen- und Fahrradfähre für max. 35 Passagiere ausgelegt. Weitere Details zur Anzahl und Struktur der Fahrgäste liegen leider nicht vor. Gleiches gilt auch für mögliche Informationen zur Anzahl der beförderten Fahrräder.

Grundsätzlich gehen die Berater davon aus, dass nach Wiederaufnahme des Fährbetriebs zunächst ähnlich hohe Fahrgastzahlen zu erwarten sind wie vor der Einstellung des Fährbetriebs im Jahr 2022. Bei steigenden Verkehrszahlen z. B. in Folge einer zunehmenden Bedeutung des Radtourismus kann eine Skalierung v. a. durch eine höhere Abfahrtsfrequenz realisiert werden. Dabei ist nicht auszuschließen, dass es an Starklasttagen bei gutem Ausflugswetter zu Wartezeiten kommen kann. Die Schiffsgröße der „Amanda“ sollte bei der Dimensionierung einer neuen Fähre dennoch nicht überschritten werden, um auch in Zukunft einen „Ein-Mann-Betrieb“ zu gewährleisten (max. 35 Fahrgäste). Auch die neue Fähre sollte darauf ausgerichtet sein, umfangreiche Abstellmöglichkeiten für Fahrräder, Kinderwagen, Rollstühle zu bieten.

Die Überfahrt von Bad Oeynhausen-Rehme und Porta Westfalica/Costedt mit der „Amanda“ dauert(e) 4-5 Minuten. Dies war der Tatsache geschuldet, dass die „Amanda“ als One-Direction Fähre mit Zugang von nur einer Seite vor bzw. nach dem Anlegen eine Wendemannöver durchführen musste. Bei Einsatz einer Doppelend-Fähre ließe sich die Fahrtzeit noch einmal deutlich verkürzen. Eine Fahrtzeit von 2 Minuten erscheint möglich.

Ungeachtet einer finalen Entscheidung bzgl. der Art und Ausgestaltung einer zukünftigen Fähre (One-Direction oder Doppelend) wird zunächst unterstellt, dass für die Überfahrt inkl. Fahrgastwechsel ein Zeitfenster von 6 Minuten benötigt wird, so dass maximal 5 Abfahrten je Stunde und Richtung möglich sind. Erfahrungen der „Amanda“ zeigen, dass an Spitzentagen 60-70 Überfahrten möglich sind. Dies entspricht bei Vollauslastung einer Kapazität von knapp 2.500 Fahrgästen pro Tag. Damit wäre es (rein theoretisch) möglich 15.000 Fahrgäste an 6 Betriebstagen zu befördern. Diese Betrachtung verdeutlicht, dass eine Fähre mit einer Kapazität von 35 Fahrgästen grds. überdimensioniert ist, so dass zunächst eine Kapazität von 20 Fahrgästen angenommen wird. Allerdings ist nicht auszuschließen, dass eine Fähre dieser Größe an einzelnen Starklasttagen an ihre Kapazitätsgrenze stößt. Ggf. sind daher auch weitere Schiffstypen zu überprüfen. Dabei wird empfohlen bei der Dimensionierung und Auswahl einer zukünftigen Fähre die für einen „Ein-Mann-Betrieb“ vorgegebene Maximalkapazität von 35 Fahrgästen nicht zu überschreiten.



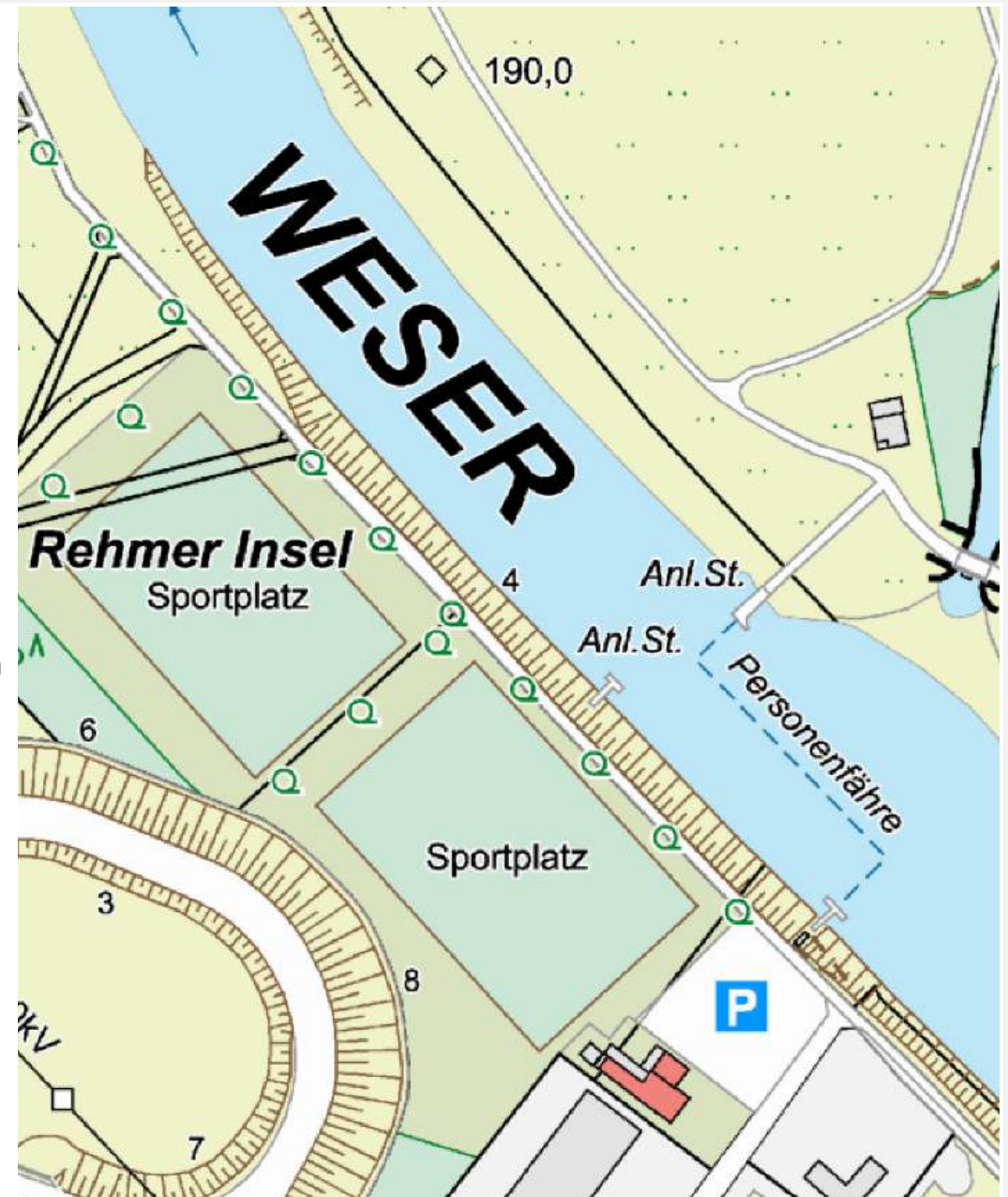
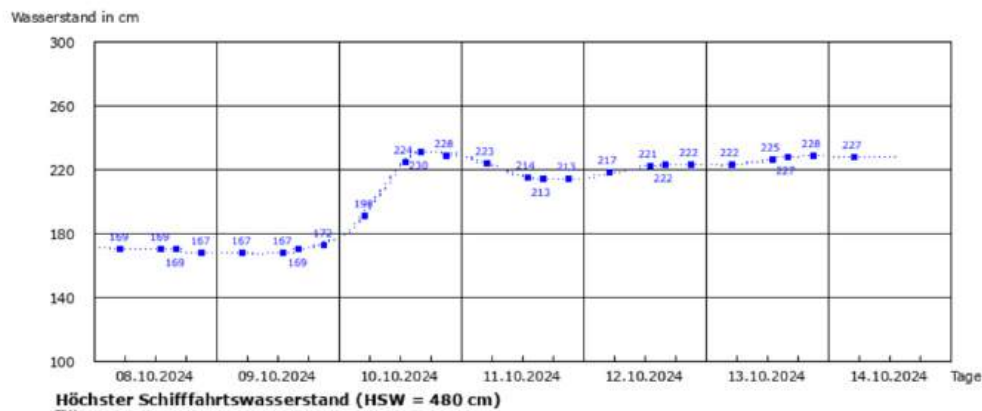
ANFORDERUNGEN AN FÄHRE UND SYSTEME

Gegebenheiten der Fährstrecke

Die zu reaktivierende Fährstrecke ist die nördlichste Strecke im Bereich der Oberweser (ein kurzes Stück flussabwärts beginnt in Minden bereits die Mittelweser). Die Fähre soll den Ortsteil Rehmer Insel von Bad Oeynhausen und das Naherholungsgebiet Großer Weserbogen hinter dem gegenüberliegenden Weserufer (wieder) miteinander verbinden. Die Länge der Fährstrecke beträgt ca. 160 m. Die beiden Anlegestellen liegen allerdings nicht direkt gegenüber, sondern sind gegeneinander um ca. 80 m versetzt. An beiden Anlegestellen wird parallel zur Flussrichtung angelegt. Weitere Ausführungen zu Lage und Ausgestaltung der Anleger finden sich auf der Folgeseite.

Bei mittlerem Niedrigwasserstand beträgt die Fließgeschwindigkeit der Oberweser etwa 0,8 m/s (2,9 km/h). Beim für die Schifffahrt höchstmöglichen Wasserstand liegt die Geschwindigkeit bei etwa 1,6 m/s (5,8 km/h). In der Flussmitte weist die Weser an dieser Stelle mind. eine Fahrwassertiefe von ca. 1,30 m auf (Pegel Porta). Eisgang ist in den letzten Jahren nicht aufgetreten. Der mittlere Wasserstand der Oberweser am Pegel Porta beträgt 223 cm, der höchste Schifffahrtswasserstand 480 cm.

Abbildung: Pegel Porta im Oktober 2024



ANFORDERUNGEN AN FÄHRE UND SYSTEME

Für eine mögliche Wiederaufnahme der Fährverbindung stehen zwei Anleger an beiden Ufern der Weser zur Verfügung (siehe Abbildungen). Die beiden Anlegestellen liegen nicht direkt gegenüber, sondern sind gegeneinander um ca. 80 m versetzt. Die Anlegestellen auf dem linken Weserufer besteht aus einem schwimmenden Ponton (mit Zuwegungsbrücke), so dass die Einstiegshöhe immer konstant bleibt. Auf dem rechten Ufer besteht die Anlegestelle aus einer auf der abschüssigen Rampe verfahrbaren Plattform, die dem Wasserstand entsprechend hoch- oder hinuntergefahren werden kann (s. Titelbild), so dass die Einstiegshöhe somit auch dort konstant gehalten werden kann. An beiden Anlegestellen wird parallel zur Flussrichtung angelegt.

Für die Nutzung der Anleger liegt eine entsprechende Genehmigung des WSA Weser vor. Das Grundstück des Anlegers am rechten Weserufer (Porta Westfalica) befindet sich im Eigentum der „Wochenend- und Ferienerholungsanlage Großer Weserbogen, Kommunale GmbH“. Dem Unternehmen obliegt auch die Verantwortung für die Unterhaltung des Fähranlegers. Der Fähranleger (inkl. Verbindungsbrücke) auf am linken Weserufer (Bad Oeynhausen) liegt auf dem Flurstück 91, welches die Weser mit einschließt, mit der „Bundesrepublik Deutschland GDWS“ als angegebener Eigentümerin. Für die Unterhaltung des Fähranlegers sind die Stadtwerke Bad Oeynhausen AöR zuständig. Die Unterhaltung der Außenanlagen (Rampenanlage und Umfeld) obliegt ebenfalls den Stadtwerken.

Der Anleger Bad Oeynhausen wurde im Rahmen der Neugestaltung des Weser-Radweges überplant und vollständig erneuert. In diesem Zusammenhang wurden u. a. zusätzliche Fahrrad-Abstellplätze geschaffen, Leuchten mit E-Ladeoption installiert und eine Fahrrad-Reparatursäule errichtet. Ferner wurden zusätzliche Sitzmöglichkeiten geschaffen sowie Maßnahmen umgesetzt, um die Aufenthaltsqualität zu verbessern (siehe Folgeseite). Dieses Projekt wurde im Rahmen der REGIO-NALE 2022 gefördert.

Abbildung: Anleger Bad Oeynhausen



Abbildung: Anleger Porta Westfalica



ANFORDERUNGEN AN FÄHRE UND SYSTEME

Schiffskonzept

In Ermangelung einer detaillierten Anforderungsspezifikation orientiert sich die Konzeptauswahl und Größenbestimmung an vergleichbaren Fähren in der Umgebung. Fest steht zumindest, dass eine kombinierte Personen- und Zweiradfähre benötigt wird (keine Pkw).

Doppelend oder One-Direction

Doppelend-Fähren machen nur bei (Fahrzeug-)Beladung über Rampen Sinn und haben den Vorteil, dass das Rückwärts-Manövrieren vor den Anlegestellen entfällt und das Ein- und Ausladen schneller erfolgen kann, da Fahrzeuge nicht rückwärts von Bord müssen. Allerdings sind Doppelend-Fähren bei Propulsion durch Propeller deutlich aufwändiger, da sie an jedem Ende mind. ein Propulsionsorgan benötigen. Ketten- und Gierseilfähren müssen zwangsläufig Doppelend-Fähren sein, da sie nicht wenden können. Doppelend-Fähren müssen mit ihren Schiffsenden anlegen (meist senkrecht zum überquerenden Fluss) während One-Direction-Fähren auch längs einer Pier anlegen können. Rampen wären dann ggf. seitlich anzuordnen. Wenn Fahrräder die einzigen Fahrzeuge sind, bringt eine Doppelendfähre kaum Vorteile. Da Anleger parallel zum Fluss vorhanden sind, könnte mit einer One-Direction-Fähre bequem stets gegen den Strom seitlich angelegt werden. Der Zugang wäre dann seitlich (auf beiden Seiten) vorzusehen.

Monohull oder Katamaran

Ein Katamaran weist bei ansonsten gleicher Größe/Gewicht einen etwas höheren Tiefgang auf und ist etwas aufwändiger im Bau, da er auch hinter jedem Rumpf einen Propeller benötigt. Aufgrund seiner größeren Breite ist er aber grundsätzlich stabiler. Sein schlechteres Seegangsverhalten spielt auf dem Fluss keine Rolle.

Ausstattung

Angesichts der kurzen Entfernung entfällt die Notwendigkeit von Aufenthaltsräumen mit aufwändigen Sitzgelegenheiten und Sanitärbereichen. Vielmehr kann eine offene Bauweise gewählt werden. Lediglich für den Schiffsführer kann ein geschlossener Fahrstand in Erwägung gezogen werden. Zumindest für ihn sollte ein Regenschutz vorgesehen sein.

Aufgrund der kurzen Überfahrt sind feste Sitzgelegenheiten für die gesamte Anzahl an zugelassenen zu befördernden Personen nicht erforderlich. Ein paar Sitzgelegenheiten (eventuell in Klappausführung) sind jedoch insbesondere für ältere Passagiere von Vorteil. Da erwartungsgemäß ein Großteil der Fahrgäste ein Fahrrad mitführen wird, ist eine Rampe von Vorteil. Das erleichtert die Überfahrt naturgemäß auch für Rollstuhlfahrer. Mit einem beidseitigen Zugang (Rampen) kann immer gegen den Strom angelegt werden, was das Manövrieren erheblich vereinfacht und die Havariegefahr deutlich reduziert (die „Amanda“ hatte zwar Ruderpropeller an beiden Schiffsenden aber musste immer mit der Backbord-Seite anlegen).

Trailerfähigkeit

Aufgrund der zu erwartenden eher geringen Schiffsgröße ist zu überlegen, ob die Dimensionen der Fähre in Größenlimits gewählt werden, die sie trailerbar machen (Breite: max. 3,0 m), um den Transport ins Winterlager oder zu etwaigen Reparaturen einfach zu gestalten. Insbesondere das Ausdem-Wasser-Nehmen ist mit Hilfe eines Trailers deutlich einfacher, schneller und kostengünstiger als mit einem Kran. Dies ist auch bei den vermehrt zu erwartenden Hochwasserlagen von Relevanz. Es wird davon ausgegangen, dass die Fähre nicht ganzjährig betrieben werden soll. Im Winter kann die Fähre auf dem Trailer (in einer beliebigen Halle) eingelagert werden und muss nicht umständlich aufgebockt werden.

ANFORDERUNGEN AN FÄHRE UND SYSTEME

Antrieb

Obwohl nicht explizit spezifiziert, wird davon ausgegangen, dass der Antrieb möglichst klimaneutral erfolgen soll.

Als Propulsionsorgan auf der betreffenden Strecke bieten sich grundsätzlich nicht nur (Ruder-)Propeller an, sondern aufgrund der kurzen Entfernung zwischen den Ufern kann grundsätzlich auch der Antrieb mittels einer durch den Fluss verlegten Kette erwogen werden. Bei konstant ausreichender Strömungsgeschwindigkeit des Flusses könnte dies auch mit Hilfe eines Gierseil-Mechanismus erfolgen, der sogar keinerlei externe Energiezufuhr benötigen würde, sondern die Strömung des Flusses ausnutzt und somit von vornherein komplett klimaneutral sein würde. So sind zahlreiche Fähren weseraufwärts Gierseilfähren.

Ketten- und insbesondere Gierseilfähren setzen jedoch voraus, dass sich die Anlegestellen direkt gegenüber voneinander befinden, was bei der zu reaktivierenden Fährstrecke zumindest im Bestand nicht der Fall ist (nicht ohne Grund war die „Amanda“ auch keine Gierseilfähre). Daher muss es bei einer freifahrenden Fähre mit einem Antrieb über (Ruder-)Propeller bleiben. Die max. Geschwindigkeitspotenzial der Fähre muss so gewählt werden, dass sie auch bei hohen Wasserständen noch gegen die Strömung anfahren kann. Insofern werden 10 km/h (5,5 kn) als Minimum empfohlen.

Aufgrund der kurzen Entfernung zwischen den beiden bisherigen Anlegestellen von ca. 160 m bietet sich als Antrieb für die/den Propeller E-Motor (en) in Verbindung mit Batterien an, die klimaneutral aufgeladen werden. Zur Unterstützung des Aufladens kann die Fähre selbst noch mit Solar-Panels ausgestattet werden, die wiederum als Regenschutz ausgestaltet werden können. Die Zeit zwischen den Überfahrten kann auch zum Aufladen genutzt werden. Ansonsten wird über Nacht geladen.

Zum Aufladen der Batterien muss zumindest an einer Anlegestelle ein Anschluss vorhanden sein, über den klimaneutral erzeugter Strom bezogen werden kann. An den Ufern können zusätzlich noch großflächige Solar-Panels aufgestellt werden. Als ebenfalls klimaneutrale Alternative zum E-Antrieb bietet sich die Verwendung von klimaneutralem Treibstoff, wie z. B. Bio-Diesel oder Methanol, in einem Verbrennungsmotor an. In diesem Fall ist jedoch zu gewährleisten, dass ein relativ kleiner Bootsmotor gefunden wird, der auch mit diesen Kraftstoffen betrieben werden kann. Desweiteren ist die Beschaffungslogistik für diese noch relativ seltenen Kraftstoffe zu gewährleisten, die naheliegenderweise wohl von den Fährleuten zu übernehmen wäre.

Ein Antrieb mit Wasserstoff über Brennstoffzellen scheidet aufgrund der noch aufwändigeren Beschaffungslogistik, der hohen Kosten des Kraftstoffes sowie der hohen Anlagenkosten aus (es sei denn, es kann als Pilot-Projekt eine spezifische Förderung generiert werden).

Auch aufgrund des erwarteten eher „semi-professionellen“ Betriebes der Fähre (mit wechselnden wohl eher älteren Fährleuten) erscheint der Antrieb über einen wartungsarmen batteriebetriebenen E-Motor unter betrieblichen Gesichtspunkten am einfachsten.

ANFORDERUNGEN AN FÄHRE UND SYSTEME

Vorgeschlagenes Schiffskonzept

Unter Berücksichtigung obiger Gesichtspunkte erscheint eine Fähre mit folgenden Merkmalen für den vorliegenden Bedarfsfall auch unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten am geeignetsten:

Bootstyp:	Freifahrend, offen, flachgehend
Rumpfform:	Katamaran od. Monohull
Abmessungen:	Trailerbar, d.h. max. Breite: 3,00 m
Kapazität:	20 Personen (z. T. mit Fahrrädern), ca. 10 Sitzgelegenheiten
Zugang:	Beidseitige (klappbare) Rampen
Deckshöhe ü.WL:	Ungefähr wie die Anleger (wg. der Rampen)
Propulsion:	(Ruder-)Propeller
Geschwindigkeit:	> 10 km/h
Antrieb:	E-Motor über Batterie (über Nacht vollständig aufladbar) mit Kapazität für einen vollen Tageseinsatz (zusätzl. Laden zwischen den Überfahrten).
Option:	Dach als Regenschutz mit Solarpanels

Vergleichbare Fähren sind bereits im Einsatz (auch auf der Weser) und könnten z. B. von folgenden Herstellern bezogen werden:

- Kiebitzberg GmbH & Co.KG, Havelberg
- Coenen Yachts und Boats GmbH, Emmerich
- Matschke u. Müller GmbH & Co. KG, Ihlow
- Rosemeier Schiffbau GmbH, Minden

Als Anschaffungspreis ist je nach Ausstattung und Hersteller mit 150 bis 200 T€ (netto) zu kalkulieren, wobei ein Großteil hiervon den Akku betrifft. Ein derartiges Fahrzeug kann (vermutlich mit Abstrichen von der o. g. Merkmalskombination) u.U. auch gebraucht erworben werden.

Strombedarf

Annahmen:

- Dauer Überfahrt (ÜF) hin & zurück: 6 Min.
- Tägl. Betriebszeit: 8 Std. mit durchschn. 4 Überfahrten/Std.
- Einsatz: 215 Betriebstage/Jahr
- Elektr. Motorleistung: 10 kW

$$6 \frac{\text{Min.}}{\text{ÜF}} \times 4 \frac{\text{ÜF}}{\text{Std.}} \times 8 \frac{\text{Std.}}{\text{Tag}} \times 215 \frac{\text{Tage}}{\text{Jahr}} \times 10 \text{ kW} \approx 7.000 \frac{\text{kWh}}{\text{Jahr}}$$

Bei einem angenommenen Preis von 0,50 €/kWh ergeben sich jährliche Stromkosten von ca. 3.500 €.

Mit einem 50%igen Sicherheitszuschlag (z.B. für Tage mit höherer ÜF-Frequenz) müsste die Batteriekapazität demnach mindestens betragen:

$$6 \frac{\text{Min.}}{\text{ÜF}} \times 4 \frac{\text{ÜF}}{\text{Std.}} \times 8 \frac{\text{Std.}}{\text{Tag}} \times 10 \text{ kW} \times 1,5 = 48 \text{ kWh}$$

Die Kosten für die Ladeinfrastruktur betreffen die eigentliche Steckdose (vorzugsweise mit einem 32 Ampere-Anschluss) und die dazugehörigen Anschluss-/Erdarbeiten. Hierfür werden ca. 6.000 € veranschlagt.

ANFORDERUNGEN AN FÄHRE UND SYSTEME

Alternative Gierseilfähre

Eine Gierseilfähre hat den Vorteil, dass Sie praktisch keinerlei Energiezufuhr von außen benötigt und damit ultimativ umwelt- und klimafreundlich ist (lediglich für die Beleuchtung und die Positionslaternen ist eine kleine Batterie vorzusehen). Allerdings erfordert die Bedienung der Winden (zum Justieren der Fahrzeugposition zum Strom) etwas manuellen Einsatz des Fährführenden. Dieser Fährtyp bewegt sich ausschließlich durch die Kraft der Strömung zwischen den Ufern. Das setzt allerdings voraus, dass beide Anlegestellen direkt gegenüber liegen. Die Mehrzahl der Fähren auf der Oberweser sind Gierseilfähren.

Grundsätzlich existieren zwei Typen von Gierseilfähren:

- Ein langer Draht wird stromaufwärts im Fluss verankert und mit Bojen an der Oberfläche gehalten. An dem Draht pendelt die Fähre aufgrund eines veränderbaren Anstellwinkels zur Strömung über den Fluss.
- Bei Gierseil-Rollfähren erfolgt die Führung über ein über den Fluss gespanntes Hochseil, an dem die Fähre durch einstellbare Anstellwinkel zur Strömung über den Fluss pendelt.

Beide Typen benötigen neben den Anlegern ein langes Gierseil und eine fest installierte Verankerung. Im Fall der Rollfähre müssen das u. U. hohe Masten sein (entsprechend der vorgesehenen Durchfahrtshöhe), die etwas stromaufwärts an den Ufern stehen. Die Neueinrichtung einer Gierseilfähre ist also auf jeden Fall ein aufwändiges genehmigungsrechtliches Unterfangen. Die Investition betrifft also nicht nur das motorlose Schiff selbst, sondern auch den Giermechanismus.

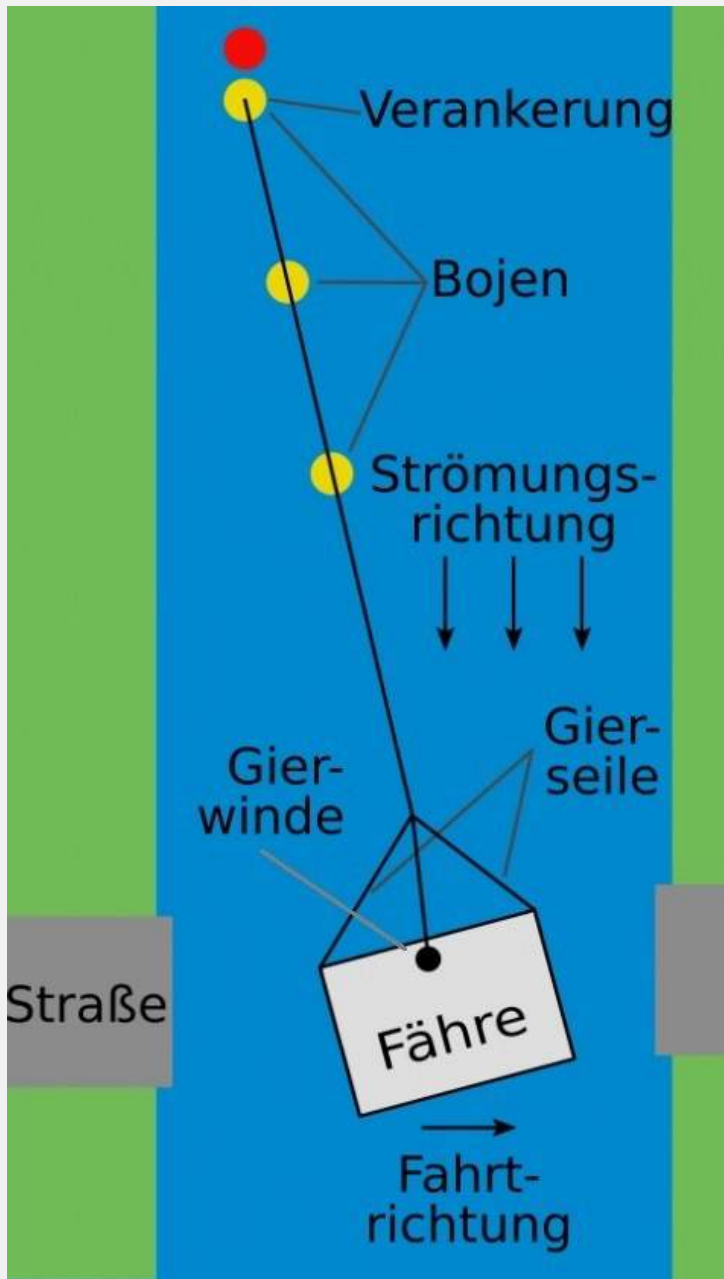
Wie beschrieben erfordert der Einsatz einer Gierseilfähre das Vorhandensein von zwei gegenüberliegenden Anlegern. Grdsl. steht mit dem Kanuanleger auf der westlichen Seite ein weiterer Anleger zur Verfügung der von seiner geografischen Lage grdsl. als Anleger für eine Gierseilfähre geeignet erscheint.

Eine Gierseilfähre an dieser Stelle könnte nur als Hochseilfähre konzipiert sein: Für ein auf dem Flussboden verankertes schwimmendes Gierseil ist die Weser an dieser Stelle nicht breit genug. Das Gierseil könnte nicht in der Flussmitte, sondern müsste auf einer Uferseite verankert werden, was zur Folge hätte, dass die Weser für jeglichen Verkehr stromauf- und -abwärts komplett gesperrt ist, wenn sich die Fähre gerade auf der anderen Flussseite befindet. Insbesondere Talfahrer hätten keine Möglichkeit aufzustoppen. Aufgrund der unmittelbar stromauf- bzw. -abwärts von der Fährstelle befindlichen Flussbiegungen hätte der Fährmann auch wenig Zeitvorlauf, um den flussparallelen Verkehr rechtzeitig zu erkennen.

Auf der Oberweser (stromaufwärts der Fährstelle) befinden sich diverse Hochseilfähren. Die Neueinrichtung einer derartigen Fähre erfordert zwei zu errichtende (und zu verankernde) Masten (inkl. umfangreichen Erdarbeiten), zwischen denen der Draht gespannt werden muss. Hierzu ist eine aufwändige ingenieurmäßige Auslegung und Positionierung der Masten erforderlich, die sodann auch noch genehmigt werden muss. Der Aufwand für die Masten ist deutlich höher als für das Fahrzeug selbst. Da Gierseilfähren bundesweit seit Jahrzehnten nicht neu in Betrieb genommen worden sind, wird auch genehmigungsrechtlich Neuland beschritten. Allein für die Aufstellung der Masten sind neben dem WSA zwei unterschiedliche Gebietskörperschaften zu konsultieren. Das zuständige WSA Weser rät daher, wie bereits beschrieben, von einer Gierseilfähre eher ab. Zudem müsste an der Stelle des jetzigen Kanuanlegers auf dem linken Weserufer ein für den Fährbetrieb geeigneter Anleger neu installiert werden. Sehr wahrscheinlich sind dabei bauliche Eingriffe in den gerade erst neu gestalteten Weser-Radweg erforderlich.

Fazit: Nicht unmöglich aber kompliziert, langwierig und teuer. Zum angestrebten Saisonstart 2026 wäre dies sicherlich nicht zu schaffen.

EXKURS: FUNKTIONSWEISE GIERSEILFÄHRE



Eine Gierseilfähre überquert einen Fluss, ohne einen Antriebsmotor zu benötigen. Beim "Gieren" wird die kinetische Energie des strömenden Wassers ausgenutzt, um die Bewegung der Fähre senkrecht zur Strömungsrichtung zu erreichen.

Die Fähre pendelt an einem langen Halteseil (ca. 400 m), welches am Flussgrund außerhalb der Fahrrinne fest verankert ist und durch Bojen an der Oberfläche gehalten wird, zwischen den beiden Flussufern. Bei Schiffsverkehr verbleibt die Fähre auf der Ankerseite. Das Halteseil spaltet sich etwa 30 m vor der Fähre in zwei Führungsseile auf, deren Länge über Winden verstellbar werden kann. Der dadurch veränderte Anstellwinkel der Fähre zum Strom bewirkt, dass der Druck des strömenden Wassers die Fähre zum anderen Ufer drückt. Voraussetzung ist eine Fließgeschwindigkeit von mindestens 2 km/h.

Vorteile:

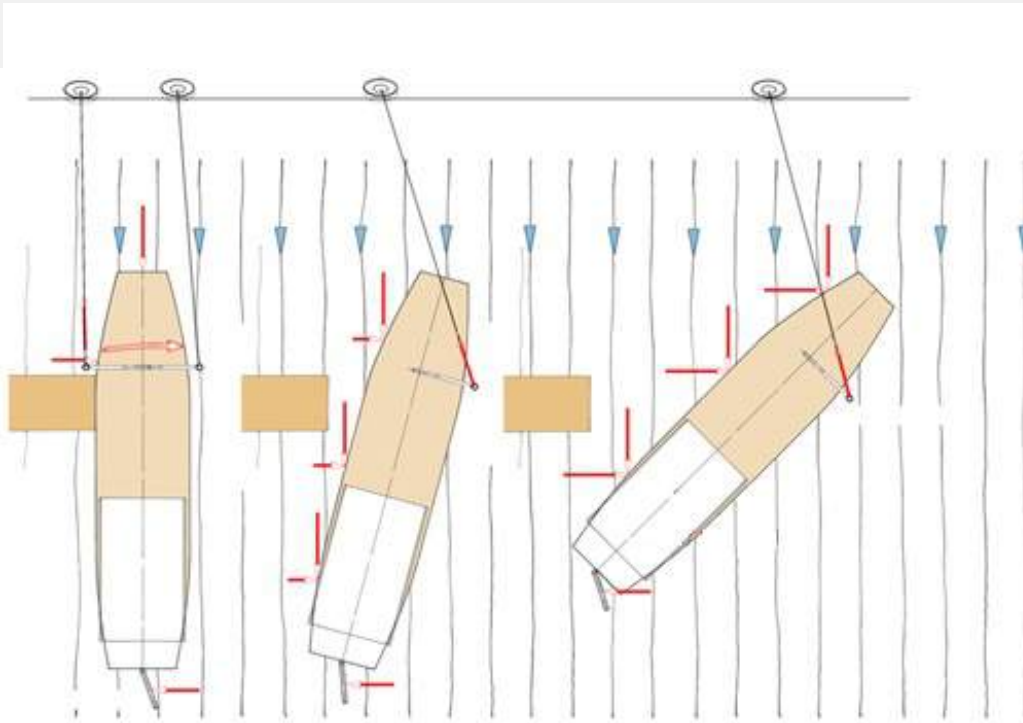
- Völlig emissionsfrei
- Keine Treibstoff-/Stromkosten
- Einfache Bedienung
- Wartungsarm

Nachteile:

- Beide Anlegestellen müssen sich praktisch direkt gegenüber befinden (lediglich kleiner Versatz bei außermittiger Verankerung).
- Wenn sich die Fähre auf der gegenüberliegenden Seite von der Verankerung befindet, ist der Fluss für den Schiffsverkehr komplett gesperrt. Das ist nur auf langen geraden Flussabschnitten vertretbar, wo der Fährführer den Schiffsverkehr vorausschauend überblicken kann. Dies ist im vorliegenden Fall nicht gegeben.



EXKURS: FUNKTIONSWEISE GIERSEILFÄHRE



Rollseilfähren sind eine Variante der Gierseilfähre, bei der die Fähre nicht an einem mitten im Fluss verankerten Stahlseil hängt, sondern an einem Seil, das an einer Rolle befestigt ist, die über ein Hochseil läuft (wie bei einer Laufkatze), das über dem Fluss von einem Ufer zum anderen zwischen zwei Masten gespannt ist. Die Höhe des Hochseils muss so bemessen sein, dass die üblichen dort verkehrenden Schiffe, die Fährstelle passieren können. Die Rollfähre selbst kann ihren Anstellwinkel zur Strömung verändern und somit die Strömung als Antrieb nutzen. Zur Veränderung des Anstellwinkels gibt es mehrere Verfahren:

- Das an der Laufkatze hängende Gierseil wird je nach Fahrtrichtung am unteren Ende an einer anderen Stelle der Fähre angebracht, so dass sich die Lage der Fähre gegenüber der Strömung und damit die Fahrtrichtung ändert (Zeichnung).
- Über Ruder, die gegen die Strömung gestellt werden, wird die Fähre gegen die Strömung gedreht (Zeichnung).
- Es werden zwei Gierseile (je mit separaten Laufkatzen) verwendet. Der Anstellwinkel gegen die Strömung wird über die Länge der beiden Gierseile gesteuert.

Vorteile: Wie Gierseilfähre

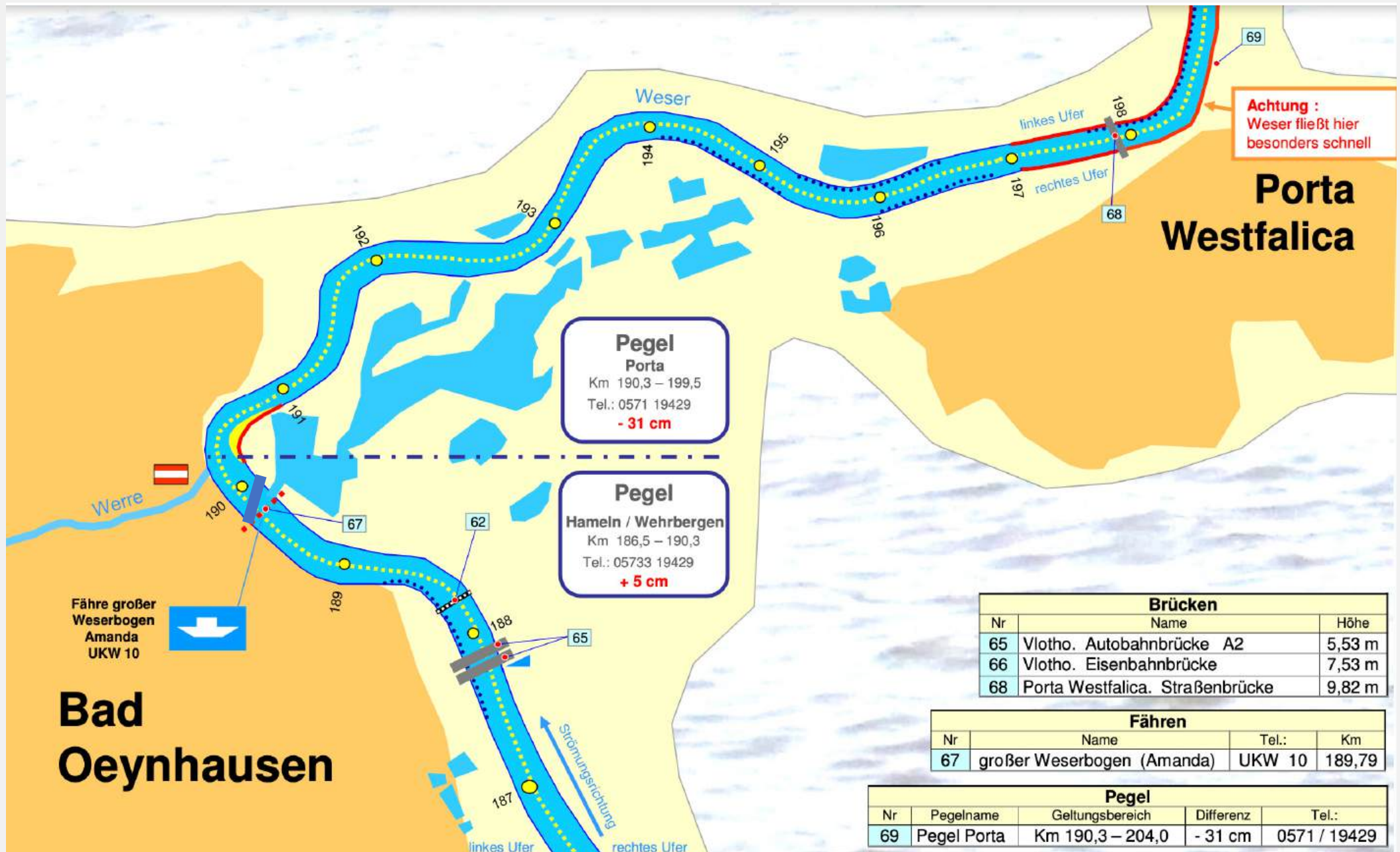
Nachteile:

- Beide Anlegestellen müssen sich direkt gegenüber befinden.
- Neben den Anlegestellen sind zwei hohe Masten erforderlich, deren Errichtung aufwändig und genehmigungspflichtig ist (Auslegungsvorschriften in: Anhang II, Anlage 1 der BinSchUO).
- Bauliche Auswirkungen auf den neugestalteten Weser-Radweg sind wahrscheinlich.
- Das Hochseil muss regelmäßig gewartet werden.

Fazit:

Eine Gier-/Rollseilfähre wäre eigentlich ideal - aber nicht an der vorgesehenen Fährstelle

ANFORDERUNGEN AN FÄHRE UND SYSTEME



BEISPIELFÄHREN

Kiebitzberg GmbH & Co.KG, Havelberg

Typ: PonTOM® Empor 9 x 3 mit Solardach



Länge: ca. 9,00 m
Breite über alles: ca. 3,20 m (mit Fenderleiste)
Tiefgang mit Aufbau: 0,45 m

Gewicht: ca. 2.600 kg
Personen: 12
Zuladung inkl. Personen: 3.000 kg

Anschaffungskosten: ca. 150.000 EUR netto

Coenen Yachts und Boats GmbH, Emmerich

Typ: CLC 750 Fähre



Länge: 8,40 m
Breite: 3,00 m
Tiefgang: 0,25 m

Antrieb: Elektroantrieb Lynch
Personen: max. 20 Personen
EC Zertifizierung: SUK Abnahme für Fähre

Anschaffungskosten: 110.000 EUR netto (Indikation)

BEISPIELFÄHREN

Matschke u. Müller GmbH & Co. KG, Ihlow

Typ: ALUCAT W25



steht derzeit gebraucht zum Verkauf (ex Helsinki)

Länge:	10,40 m
Breite über alles:	3,40 m
Tiefgang:	ca. 0,50 m
Gewicht:	ca. 2.500 kg
Max. Personen:	40
Antrieb:	2 x Benzin-Außenborder
Anschaffungskosten:	185.000 EUR

Rosemeier Schiffbau GmbH, Minden

Typ: Gierseilfähre (kann auch als E-Fähre geliefert werden)



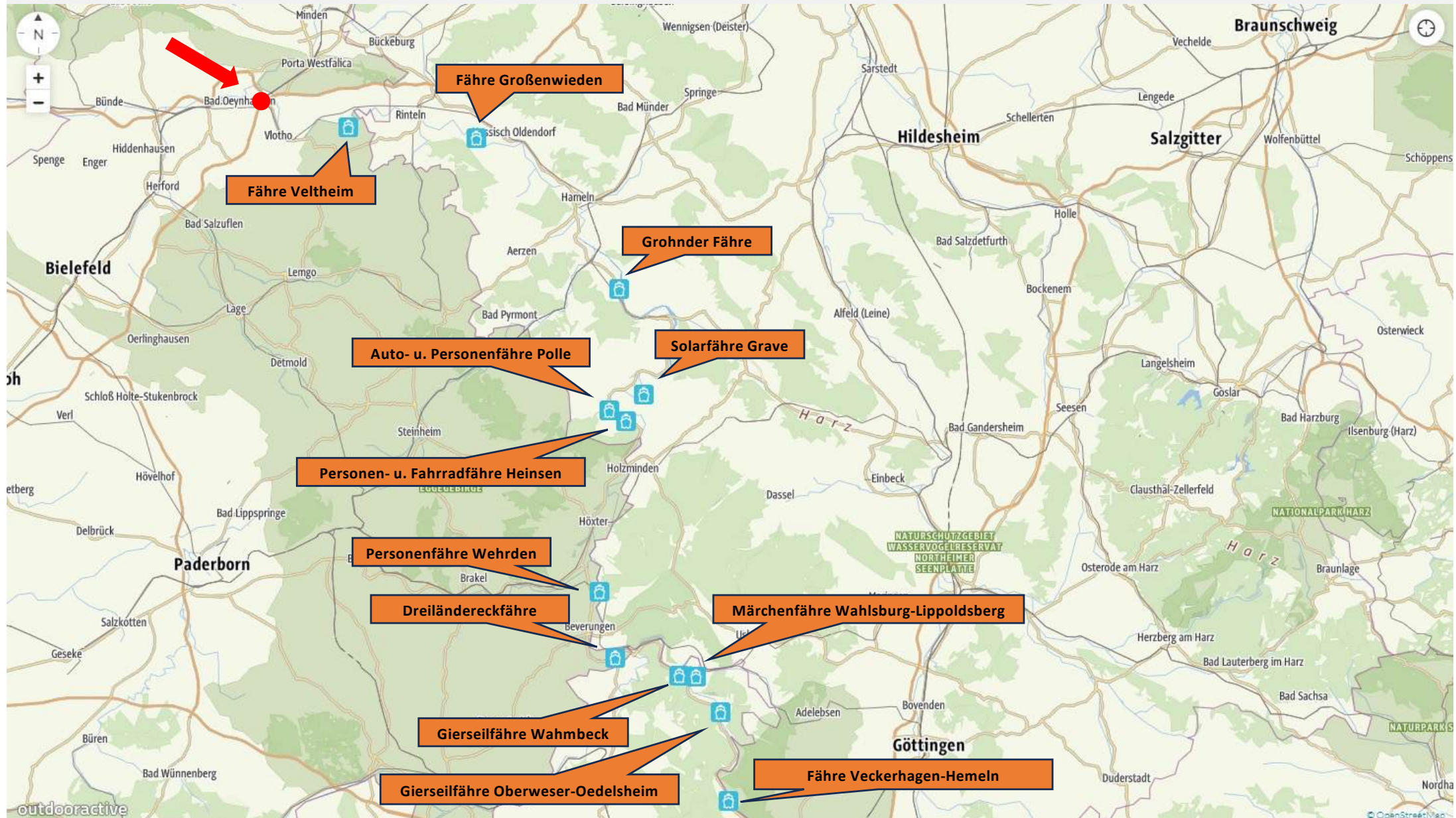
seit 2018 auf der Strecke Varenholz – Veltheim im Einsatz

Länge:	10 m
Max. Personen:	10 (inkl. Fahrräder)
Baujahr:	2018
Anschaffungskosten:	Schiff: ca. 100.000 EUR 2 x Masten: ca. 20.000 EUR
Ges. Projektkosten (2018):	120.000 EUR
Davon Förderung („LEADER“):	77.000 EUR




Für 27.000 EUR wurde 2021 auch ein neues Fährhaus gebaut, das mit 16.000 EUR aus dem Programm „Regionalbudget“ des Bündnisses ländlicher Raum e.V. gefördert wurde.

ANFORDERUNGEN AN FÄHRE UND SYSTEME


Fährstrecken auf der Oberweser






FÄHREN AUF OBER- UND MITTELWESER

Strom-km	Name	Orte links – rechts	befördert	Fährschiff(e) (Baujahr)	Betriebszeiten / Preise	
Fähren Oberweser						
11,40	Fähre Veckerhagen Typ: Gierseilfähre	<u>Veckerhagen – Hemeln</u>	Personen Fahrräder PKW (3)	<i>Veckerhagen</i> (2000)	ganzjähriger Betrieb Mo-So: 06:30/09:00-18:00/19:30 Erwachsene: € 1,00 Kinder: € 0,50 Radfahrer: € 1,20 PKW: € 2,50	
24,70	Weserfähre Oberweser- Oedelsheim Typ: Gierseilfähre	Gottstreu – Oedelsheim	Personen Fahrräder PKW	<i>Fähre Oedelsheim</i> (1997)	April bis Oktober Fr-So: 10:00-18:00 Preise: ?	
31,25	Weserfähre (Märchenfähre) Wahlsburg- Lippoldsberg Typ: Gierseilfähre	Vorwerk – <u>Lippoldsberg</u>	Personen Fahrräder PKW (3)		Mi. März bis Ende Oktober Mo-So: 07:00/09:00-12:00 & 12:30-18:00 Erwachsene: € 1,00 Kinder: € 0,50 Radfahrer: € 1,20 PKW: € 2,00 Wohnmobil: € 2,50	

FÄHREN AUF OBER- UND MITTELWESER

Strom-km	Name	Orte links – rechts	befördert	Fährschiff(e) (Baujahr)	Betriebszeiten / Preise	
35,75	Weserfähre Wahmbeck Typ: Gierseilfähre	Gewissenruh – Wahmbeck	Personen Fahrräder PKW	Fähre Wahmbeck	Betrieb Mi. März bis Ende Oktober Mo-Fr: 08:00-18:00 Erwachsene: € 1,00 Kinder (<11 J): € 0,50 Radfahrer: € 1,50 PKW: € 2,50	
47,14	Fähre Herstelle (Dreiländereckfähre) Typ: Gierseilfähre	Herstelle – Würgassen	Personen Fahrräder	(barrierefrei)	saisonaler Betrieb Mo-So: 09:00-18:00 Erwachsene: € 1,00 Kinder (<11 J): € 0,50 Radfahrer: € 1,50	
60,16	Personenfähre Wehrden Typ: Gierseilfähre	Wehrden – Eulenkrug	Personen Fahrräder	Wehrden	Mi. April bis Sommerende Mo-Fr: 11:00-18:00 Sa-So: 10:00-18:00 Erwachsene: € 1,00 Kinder (<11 J): € 0,50 Radfahrer: € 1,50	
ca. 67	Provisorische Fähre Höxter Typ: freifahrende Batteriefähre (aus Aluminium)	Höxter (innerstädtisch): Mündung Bollerbach – Ruderverein	Personen (10) Fahrräder	Flotte Holli	In Betrieb im Sommer 2022 & 2023 wg. Komplettspernung der Straßenbrücke in Höxter täglich: 08:00-13:00, 14:00-18.00 kostenfrei	




FÄHREN AUF OBER- UND MITTELWESER

Strom-km	Name	Orte links – rechts	befördert	Fährschiff(e) (Baujahr)	Betriebszeiten / Preise	
90,0	Personen- und Fahrräderfähre Heinsen Typo: freifahrende Motorfähre	Heinsen – rechtes Ufer	Personen Fahrräder	<i>Fähre Heinsen</i> (2018)	April – September Do-Fr: 14:00-18:00 Sa-So: 10:00-18:00 Preise ?	
92,23	Fähre Polle Typ: Gierseilfähre L: 21 m B: 4 m Fahrzeuge bis 40 t	Polle – Heidbrink	Personen Fahrräder PKW LKW	<i>Fähre Polle</i> (1988)	ganzjähriger Betrieb Mo-Fr: 06:30-14:00 Sa: 10:00-18:00 So: 10:00-18:00 (nicht Dez-März) Erwachsene: € 0,50 Kinder (<11 J): € 0,00 Radfahrer: € 1,00 PKW: € 2,00	
99,40	Solarfähre Grave Typ: freifahrende Batteriefähre	Grave – rechtes Ufer	Personen Fahrräder	<i>Gravena</i> (2005)	April – September Mo-Do: 14:00-18:00/20:00 Fr-So: 10:00-18:00/20:00 Überfahrt auf Spendenbasis	

FÄHREN AUF OBER- UND MITTELWESER

Strom-km	Name	Orte links – rechts	befördert	Fährschiff(e) (Baujahr)	Betriebszeiten / Preise	
122,22	Grohnder Fährde Typ: Gierseilfähre L: 24,50 m B: 6,50 m	Grohnde – rechtes Ufer	Personen (45) Fahrräder PKW LKW	(1931)	März - November Di-Fr: 09:00-12:00, 13:00-18:00 Sa-So: 10:00-12:00, 13:00-18:00 Erwachsene: € 0,80 Kinder (<11 J): € 0,50 Radfahrer: € 1,50 PKW: € 3,00	
151,90	Fährde Großenwieden Typ: Gierseilfähre L: 24,50 m B: 6,50 m Tragfähigkeit: 11,4 t	Rumbeck – Großenwieden	Personen (45) Fahrräder PKW (4) LKW	<i>Fährde Großenwieden</i> (1960)	z.Z. eingeschränkter Betrieb Erwachsene: € 1,00 Kinder (<11 J): € 1,00 Radfahrer: € 1,50 PKW: € 3,00	
174,06	Weserfähre Veltheim Typ: Gierseilfähre offen mit Dach und Seitenrampe	Varenholz – Veltheim	Personen (10) Fahrräder (10)	<i>Hakuna Matata</i> (2018)	April – Oktober Sa-So: 10:00-18:00 Erwachsene: € 1,00 Kinder (<11 J): € 0,50 Radfahrer: € 2,00	
189,70	Fährde Amanda Typ: freifahrende Motorfähre L: 14 m B: 5 m	Rehme – rechtes Ufer (Großer Weserbogen)	Personen Fahrräder	<i>Amanda</i> (1928)	seit 2022 außer Betrieb	

FÄHREN AUF OBER- UND MITTELWESER

Strom-km	Name	Orte links – rechts	befördert	Fährschiff(e) (Baujahr)	Betriebszeiten / Preise	
Fähren Mittelweser						
222,50	Weserfähre PetraSolara Typ: freifahrende Batteriefähre (solargespeist)	Hävern – Windheim	Personen Fahrräder	<i>PetraSolara</i> (2002)	März – Juni: Sa-So: 10:00-18:00/19:00 Juli – Mi. September: Mo-So: 10:00-18:00/19:00 Mi. September – Oktober: Sa-So: 10:00-18:00 Erwachsene: € 1,00 Kinder (<11 J): € 0,50 Radfahrer: € 2,00	
288,70	Fähre Schweringen Typ: Hochseil- und Kettenfähre	Schweringen – Gandesbergen	Personen Fahrräder PKW LKW	<i>Weserfähre Schweringen</i> (1999)	März: Mo-Fr: 11:00-12:00, 13:00-14:00 April – September: Mo-So: 09:00/10:00-12:00, 13:00-17:00/18:00 Oktober: Mo-Fr: 08:00-09:00, 11:00-12:00 13:00-14:00, 17:00-18:00 Sa-So: 10:00-18:00 Erwachsene: € 1,00 Kinder (<11 J): € 0,00 Radfahrer: € 2,00 PKW: € 4,00	
336,10	Personen- und Radfähre Gentsiet Typ: freifahrende Motorfähre	Ahsen – Grinden (Thedinghausen – Langwedel)	Personen Fahrräder	<i>Gentsiet</i>	Mai – September: Sa-So: 10:00-18:00 Erwachsene: € 1,00 Kinder (<11 J): € 0,50 Radfahrer: € 1,50	

FÄHREN AUF OBER- UND MITTELWESER

Strom-km	Name	Orte links – rechts	befördert	Fährschiff(e) (Baujahr)	Betriebszeiten / Preise	
365,40	Sielwallfähre Typ: freifahrende Motorfähre	Osterdeich – Stadtwerder (beides in Bremen)	Personen Fahrräder	<i>Ostertor</i> (1972)	Ganzjährig Mo-Fr: 07:00-21:00 Sa-So: 09:00-21:00 Erwachsene: € 2,20 Kinder (<11 J): € 1,10 Radfahrer: € 2,50	

ANFORDERUNGEN AN FÄHRE UND SYSTEME

Einen weiteren Schwerpunkt im Zuge der Evaluation der systemischen Anforderungen bildet die Frage nach dem Personalbedarf. Dieser ist grds. vielschichtig und muss neben dem Personal an Bord auch Personal für den Schiffsbetrieb und die administrative Abwicklung berücksichtigen. Die Anzahl der notwendigen Besatzungsmitglieder für eine Weserfähre richtet sich ab dem 18.01.2022 nach der Binnenschiffpersonalverordnung (BinSchPersV). Die BinSchPersV ist im Dezember 2021 in Kraft getreten; die Vorschriften über die Besatzung sind nach § 141 BinSchPersV ab dem 18.01.2022 anzuwenden. Die bisherigen Regelungen zu Mindestbesetzungen in der Binnenschiffsuntersuchungsordnung (Anhang VI) treten entsprechend ab dem Zeitpunkt außer Kraft.

Die Mindestbesatzung ist in der BinSchPersV unterschiedlich geregelt für Fahrgastschiffe, Fahrgastboote und Personenfähren. Eine „Fähre“ ist ein Fahrzeug, das dem Übersetzverkehr von einem Ufer zum anderen auf der Wasserstraße dient und von der zuständigen Behörde als Fähre behandelt wird (§ 2 Nr. 6 BinSchPersV). Die Mindestbesatzung für die Weserfähre bestimmt sich daher nach den Regeln für Mindestbesatzung von Fähren. Gemäß § 112 Abs. 1 BinSchPersV ist ein „Ein-Mann-Betrieb“, d. h. die Besatzung nur mit dem/der Fährführer:in, nur bei Personenfähren mit einer zulässigen Anzahl der Fahrgäste bis 35 Personen möglich. Bei Personenfähren mit einer zulässigen Anzahl der Fahrgäste von 36 bis 250 Personen ist grundsätzlich mindestens der/die Fährführer:in sowie ein sog. Decksman oder ein Fährjunge erforderlich (§ 112 Abs. 1 und Abs. 5). Gemäß § 112 Abs. 3 BinSchPersV kann diese Mindestbesatzung um den Decksman bzw. Fährjungen vermindert werden, wenn „die Fahrzeit zwischen zwei Fährstellen zehn Minuten nicht übersteigt“, die Fähre über eine betriebssichere Sprechfunkanlage verfügt und sichergestellt ist, dass das Festmachen an der Fährstelle kein Verlassen des Steuerstandes erfordert. Verfügt eine Personenfähre nur über eine Hauptantriebsmaschine, wird zudem vorausgesetzt, dass der Anker bei schlechter Zugänglichkeit der Ankereinrichtung vom Steuerhaus fernbetätigt werden können muss. Grundsätzlich ist da-

von auszugehen, dass für die Wiederaufnahme des Fährbetriebs zwischen Bad Oeynhausen und Porta Westfalica eine Fähre mit einer Kapazität von maximal 35 Fahrgästen zum Einsatz kommt, so dass ein „Ein-Mann-Betrieb“ möglich ist. Neben dem quantitativen Personalbedarf ist auch die erforderliche Qualifikation zu beachten. Fährschiffsführer benötigen grds. ein Befähigungszeugnis. Dies sind entweder das Schifferpatent A oder C1, ein Rheinpatent, das Unionspatent mit der Berechtigung für maritime Wasserstraßen/mit der Berechtigung „M“ oder ein Fährschifferzeugnis. Inhaber eines STCW-Patentes benötigen mindestens das NK100. Darüber hinaus müssen ein Radarpatent und ein Sprechfunkzeugnis vorhanden sein. Ungeachtet der relativ niederschweligen Anforderungen an den Schiffsführer einer kleinen Fähre im Freizeitverkehr ist eine Abweichung von den o. g. Qualifizierungsanforderungen lt. WSA Weser nicht möglich. Z. T. bestehende Sonderregelungen an anderen Standorten laufen aktuell aus. Es gilt lediglich die Erleichterung, dass für die Erlangung des Fährschifferzeugnisses 90 statt der üblichen 180 Tage Fahrzeit nachgewiesen werden müssen. Eine eingehende Prüfung des WSA hat ergeben, dass auch bei einer Kapazität von max. 12 Fahrgästen ein SpoBoFü (ggf. mit Zusatzqualifikation) nicht ausreichend ist.

Die Erfahrungen der „Amanda“ haben gezeigt, dass aufgrund der eingeschränkten Betriebszeiten ein Betrieb mit nur einem/einer Fährführer:in grds. möglich ist. Allerdings verdeutlicht das Beispiel auch, dass im Fall von Urlaub/Krankheit des/der einzigen Fährführers:in der Betrieb in diesem Fall sofort zum Erliegen kommt. Daher erscheint es sinnvoll, einen kleinen „Pool“ an potenziellen Fährführern:innen aufzubauen. Weitere Überlegungen hierzu erfolgen im Zuge der Diskussion des Betreibermodells. Weitere Personalbedarfe für den Aufbau einer Landorganisation (Disposition, Ticketverkauf) werden grds. nicht gesehen. Regelmäßige technische Überprüfungen und Instandhaltungsmaßnahmen wären im Bedarfsfall zwischen Fährführer:in und externen Dienstleistern zu koordinieren.

WIRTSCHAFTLICHKEIT

Gegenstand der Betrachtung in diesem Abschnitt bildet die Evaluation der wichtigsten Kosten- und Erlösbestandteile eines Fährverkehrs auf der Weser. Dabei finden zunächst nur Erlöse aus einem möglichen Fahrkartenverkauf sowie ausgewählte Investitionskosten (Capex) und Kosten für den Betrieb (Opex) im Sinne einer vereinfachten Wirtschaftlichkeitsbetrachtung Berücksichtigung. Ziel der Betrachtung ist es, zunächst ein Grundgefühl hinsichtlich der Dimensionen ausgewählter Kosten- und Erlösbestandteile zu vermitteln sowie erste Aussagen zur Wirtschaftlichkeit einer Fährlösung treffen zu können. Eine detaillierte Kosten- und Erlösbetrachtung sowie eine volkswirtschaftlich orientierte Nutzen-Kosten-Rechnung kann erst nach einer Konkretisierung wesentlicher Parameter im Zuge einer über die Machbarkeitsstudie hinausgehenden Betrachtung erfolgen.

Evaluation der Erlösbestandteile

Der Ausgangspunkt für die Evaluierung der Erlöse ist der erwartete Fahrpreis für die Nutzung der Fähre. Es kann einerseits ein spezifischer, ausschließlich für die Fähre geltender Fahrpreis festgelegt werden, andererseits ist auch die Möglichkeit einer Integration in vorhandene ÖPNV-Angebote in der Region denkbar. Aus Gründen der Vereinfachung wird zunächst ausschließlich die Option eines spezifischen Fahrpreises, der nur für die Fähre gilt, betrachtet. Für eine Überfahrt mit der „Amanda“ wurden folgende Entgelte erhoben:

- pro Person: 1,50 Euro Einfache Überfahrt 2,00 Euro hin- und zurück
- Fahrrad oder Tier: 0,50 Euro einfache Überfahrt 1,00 Euro hin- und zurück
- Familie: 3,00 Euro Einfache Überfahrt, 4,00 Euro Einfache Überfahrt mit Fahrrädern, 6,00 Euro hin- und zurück mit Fahrrädern

Evaluation der Kostenbestandteile

Wie eingangs beschrieben, stellt sich eine belastbare Kostenschätzung zum jetzigen Projektzeitpunkt als vergleichsweise schwierig dar. Neben einer in Teilen (noch) unvollständigen Spezifikation ausgewählter Eingangsgrößen liegt dies auch in z. T. fehlenden Referenzwerten begründet. Die weitere Berechnung erfolgt auf Basis der Ergebnisse anderer Studien sowie der Einschätzungen ausgewählter Experten.

Im Zuge der weiteren Kostenbetrachtung wird zwischen den Investitionskosten (Capex) und den Kosten für den Betrieb unterschieden (Opex). Die Betrachtung der Capex beinhaltet die folgenden Kostenbestandteile:

- Kosten für die Anschaffung der Fähre,
- Kosten für den Bau bzw. die Herrichtung der Anleger,
- Kosten für den Aufbau bzw. die Ertüchtigung der relevanten Infrastruktur (z. B. Ladeinfrastruktur, Liegeplatz).

Im Zuge der weiteren Betrachtung der Betriebskosten (Opex) werden folgende Kostenbestandteile berücksichtigt:

- Kosten für Energie/Treibstoff
- Unterhaltungskosten (zeitabhängig, laufleistungsabhängig)
- Personalkosten

WIRTSCHAFTLICHKEIT

Gegenüberstellung der wichtigsten Kosten- und Erlösbestandteile

In einer sehr groben Rechnung wird die mögliche Wirtschaftlichkeit des Einsatzes einer neuen Elektro-Fähre überschlägig untersucht (nächste Seite). Hierzu werden einige Annahmen getroffen:

- Die Anschaffungskosten für eine neue Elektro-Fähre inkl. Trailer und Ladeinfrastruktur belaufen sich auf 150.000 EUR.
- Die Fähre ist 215 Tage p. a. 8 Std. täglich im Einsatz.
- Das Fährpersonal besteht aus 1 Fährführer:in, der/die mit Mindestlohn vergütet wird (auf 538 EUR-Basis) und der sich aus einem Pool von Fährleuten rekrutiert (diese Position entfällt bei ehrenamtlichem Engagement)
- Die jährlichen Stromkosten betragen: 3.500 EUR (s. S 16).

Als vereinfachter Tarif wird pro einfache Überfahrt angenommen:

- Erwachsener: 1,50 EUR, Kind: 1,00 EUR, Fahrrad (Erw./Kind): 1,00 EUR
- Rabatte für Hin- u. Rückfahrt sowie Familien werden außer Acht gelassen.

Basierend aus dem überlieferten Wert von 15.000 Fahrgästen p. a. und der Annahme, dass 70 % der Fahrgäste Erwachsene sind und auch 70 % der Fahrgäste ein Rad dabei haben, ergeben sich jährliche Einnahmen aus dem Ticket-Verkauf von 30.750 EUR.

Die Außenflächen einer Fähre bieten sich für die Anbringung von Werbetafeln der lokalen Wirtschaft an (wie es auch schon auf der „Amanda“ der Fall war). Es wird angenommen, dass eine Werbetafel für 50 EUR im Monat vermietet werden kann. Zehn Werbetafeln sollten insgesamt angebracht werden können. Weitere Einnahmen z. B. in Form von Mitgliedsbeiträgen für einen Fährverein oder sonstigen Zuwendungen in Form von Spenden werden zunächst nicht betrachtet.

Kosten für das Winterlager sowie für Wartung und Reparatur werden zunächst außer Acht gelassen.

Zwischenfazit

Es zeichnet sich ab, dass sich mit den Einnahmen aus dem Ticket-Verkauf und der Werbung die Kosten für Personal und Strom decken ließen und sogar ein kleiner operativer Überschuss erzielt werden kann. Dieser könnte noch ansteigen, wenn es gelingt, die Personalkosten durch den Einsatz von ehrenamtlichen Fährführern:innen zu senken. Dieser Überschuss ist aber in keinem Fall ausreichend, um die angenommene Investition von 150.000 EUR zu finanzieren. Selbst über 10 Jahre ergibt sich ein negativer interner Zinsfuß.

Wenn die Anschaffung der Fähre aber über ein Förderprogramm erfolgen kann, sollte der Fährbetrieb jedoch keine kontinuierliche Belastung für den öffentlichen Haushalt darstellen. Als mögliches Förderprogramm wurde bereits der LEADER-Ansatz identifiziert. Danach gewährt das Land Nordrhein-Westfalen¹ Zuwendungen für die Finanzierung von Maßnahmen zur Umsetzung regionaler Entwicklungsstrategien in Form einer Projektförderung. Gefördert werden bis zu 70 % der zuwendungsfähigen Gesamtausgaben, jedoch höchstens 250.000 Euro. Kommunen, die sich um LEADER-Fördermittel bewerben, müssen i. d. R. einen Eigenanteil von mindestens 40 % der Projektkosten selbst aufbringen. Für Vereine und andere gemeinnützige Organisationen, ist der Eigenanteil meist niedriger angesetzt. Vor diesem Hintergrund erscheint die Anschaffung über einen gemeinnützigen Verein vorteilhaft. In diesem Fall bestünde auch die Möglichkeit, dass z. B. der gelieferte Strom als Sachspende behandelt wird.

Ergänzend zu den Anschaffungskosten der Fähre sind Einmalkosten für die Wiederaufnahme des Fährbetriebs zu berücksichtigen. Diese betreffen z. B. die bauliche Überprüfung der Anleger und ggf. notwendige Instandhaltungsmaßnahmen (insbesondere der schwimmende Anleger am westlichen Ufer erscheint überprüfungswürdig). Hinzu kommen z. B. Kosten für den Aufbau eines Betreibermodells sowie weitere Initialisierungskosten.

EXKURS: FÖRDERPROGRAMME

Die Realisierung einer elektrisch betriebenen Weserfähre ist ein zukunftsweisendes Projekt, das Umweltfreundlichkeit, Innovation und regionale Entwicklung vereint. Verschiedene Förderprogramme auf Landes-, Bundes- und EU-Ebene könnten finanzielle Unterstützung leisten. Im Folgenden werden potenzielle Förderprogramme dargestellt.

1. Förderprogramme in Nordrhein-Westfalen (NRW)

a) Förderprogramm „Emissionsarme Mobilität“

- Fördermittelgeber: Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr NRW
- Fördersumme: Bis zu 80 % der förderfähigen Kosten
- Ziel: Unterstützung emissionsarmer Verkehrsmittel, darunter elektrische Fähren.
- Details: Das Programm fördert die Umrüstung oder Neubeschaffung emissionsarmer Fahrzeuge im ÖPNV und die dazugehörige Infrastruktur.

Nach Aussage NRW.Energy4Climate derzeit unrealistisch (keine Mittel)

b) Regionalförderung im Rahmen von LEADER

- Fördermittelgeber: EU und Land NRW
- Fördersumme: Bis zu 65 % der Gesamtkosten
- Ziel: Stärkung der regionalen Wertschöpfung und Förderung nachhaltiger Projekte.
- Details: Projekte mit touristischem oder regionalentwicklerischem Fokus sind besonders förderfähig.

Förderung grdsl. möglich

2. Förderprogramme auf Bundesebene

a) „Förderprogramm für Innovative Antriebe in der Schifffahrt“

- Fördermittelgeber: BMDV
- Fördersumme: Bis zu 60 % der Projektkosten
- Ziel: Förderung alternativer Antriebe in der Schifffahrt, einschließlich elektrischer und hybrider Technologien.
- Details: Investitionen in Fahrzeuge, Ladeinfrastruktur, Betriebskonzepte.

b) „Umweltfreundliche Bordstrom- und mobile Landstromversorgung von See- und Binnenschiffen (BordstromTech II)“

- Fördermittelgeber: BMDV
- Fördersumme: Bis zu 80 % der förderfähigen Kosten.
- Ziel: Emissionen in deutschen Häfen zu reduzieren und die Umweltbelastung durch Schiffe zu minimieren.
- Details: Integration von emissionsarmen Technologien wie Batterien, Wasserstoff-Brennstoffzellen oder alternativen Kraftstoffen für Bordstrom.

c) Förderung emissionsfreier und emissionsarmer Antriebe sowie der nachhaltigen Modernisierung von Binnenschiffen

- Fördermittelgeber: BMDV
- Fördersumme: Bis zu 100 % der zuwendungsfähigen Ausgaben.
- Ziel: Förderung von Investitionen in neue emissionsärmere Antriebssysteme oder Nullemissionsantriebe von Binnenschiffen..
- Details: Ausrüstung von Binnenschiffsneubauten und die Umrüstung von bereits im Einsatz befindlichen Binnenschiffen mit emissionsfreien Antriebssystemen

Weitere Prüfung der Fördermöglichkeiten nötig (laufend)

3. Förderprogramme auf EU-Ebene

a) Horizon Europe – Cluster 5 (Klima, Energie, Mobilität)

- Fördermittelgeber: Europäische Union
- Fördersumme: Variabel, abhängig von Projektumfang und -art
- Ziel: Förderung von Innovationen im Bereich umweltfreundlicher Technologien.
- Details: Besonders geeignet für Projekte, die innovative Lösungen wie elektrische Fähren vorantreiben.

Förderung vs! eher unrealistisch (hoher Aufwand)

Überschlägige Wirtschaftlichkeitsbetrachtung f. Weserfähre: Bad Oeynhausen - Porta Westfalica

Jahr	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
CAPEX											
Investition Fähre (inkl. Trailer u. Ladeinfrastruktur)	150.000										
OPEX¹											
Personalkosten		22.000	22.000	22.000	22.000	22.000	22.000	22.000	22.000	22.000	22.000
Strom		3.500	3.500	3.500	3.500	3.500	3.500	3.500	3.500	3.500	3.500
		<u>25.500</u>	<u>25.500</u>	<u>25.500</u>	<u>25.500</u>	<u>25.500</u>	<u>25.500</u>	<u>25.500</u>	<u>25.500</u>	<u>25.500</u>	<u>25.500</u>
EINNAHMEN											
Tickets ²		30.750	30.750	30.750	30.750	30.750	30.750	30.750	30.750	30.750	30.750
Werbung ³		3.500	3.500	3.500	3.500	3.500	3.500	3.500	3.500	3.500	3.500
		<u>34.250</u>	<u>34.250</u>	<u>34.250</u>	<u>34.250</u>	<u>34.250</u>	<u>34.250</u>	<u>34.250</u>	<u>34.250</u>	<u>34.250</u>	<u>34.250</u>
IRR											
-9%	SALDO	-150.000	8.750	8.750	8.750	8.750	8.750	8.750	8.750	8.750	8.750

Annahmen:

¹⁾ 8 Std. tägl. Betrieb zu Mindestlohn (12,82 €/Std): 102,56 €/Tag (auf 538 EUR-Basis)

7 Monate p.a. (ca. 215 Tage)

7.000 kWh p.a. à 0,5 €/kWh = 3.500 € p.a.

²⁾ Pax p.a.:	15.000	Ticket-Preis	
- davon Erwachsene:	70%	1,50	15.750
- davon Kinder:	30%	1,00	4.500
mit Fahrrad:	70%	1,00	<u>10.500</u>
			30.750

³⁾ 50 €/Tafel/Monat b. 10 Tafeln

BETREIBERMODELL

Für die erfolgreiche Wiederaufnahme des Fährverkehrs auf der Weser müssen folgende Aufgabenbereiche abgedeckt werden:

- **Entwicklungsaufgaben:** Festlegung von Zuständigkeiten für aus dieser Machbarkeitsstudie ggf. resultierenden weiterführenden Aufgaben (z. B. weitergehende Untersuchungen, Abstimmung mit Projektbeteiligten).
- **Bereitstellungsaufgaben:** Entscheidungen über die eingesetzten Schiffe (Anzahl, technische Spezifikation) inkl. der damit einhergehenden Beschaffungsfragen
- **Betriebsaufgaben:** Verantwortung für den laufenden Fährbetrieb unter Berücksichtigung von Fragen der Personalbeschaffung, Qualifizierung und Einsatzplanung, der technischen und betrieblichen Überwachung, der Wartung/Instandhaltung der Schiffe sowie sonstiger administrativer und prozessualer Abläufe.
- **Vertriebsaufgaben:** Verantwortung für den laufenden Vertrieb (z. B. die Gewinnung von Fahrgästen) und das Marketing.

Die Spezifizierung der Aufgaben und deren Übernahme erfolgt im Kontext der Ausgestaltung eines Betreibermodells. Betreibermodelle betreffen üblicherweise Vorhaben, bei denen ein (privates) Unternehmen z. B. über eine Konzessionsvergabe nahezu vollständig die Erfüllung einer öffentlichen Aufgabe übertragen bekommt. Je nach Land, Stadt und Kultur können Betreibermodelle für Fährverkehre im urbanen Raum sehr unterschiedlich ausgestaltet sein. Aus diesem Grund lässt sich keine allgemeingültige Aussage zur Ausgestaltung von Betreibermodellen treffen. Vielmehr ist es im Hinblick auf ein Betreibermodell für einen Fährverkehr auf der Weser notwendig, verschiedene Standortspezifika zu berücksichtigen. Grundsätzlich sind folgende Ansätze denkbar:

1. Betrieb durch eine (zu gründende) Reederei/Fährgesellschaft in öffentlichem oder privatem Eigentum,
2. Integration des Betriebs in ein bestehendes (öffentliches) Verkehrsunternehmen oder in ein anderes kommunales Unternehmen,
3. Vergabe an einen Dritten und andere Betreibermodelle.

Das Betreibermodell „Reederei/Fährgesellschaft“ basiert auf dem Ansatz der Leistungserbringung durch ein eigenständiges Verkehrsunternehmen entweder in Händen der öffentlichen Hand oder eines privaten Betreibers.

- **Bereitstellungsaufgaben:** Die Reederei/Fährgesellschaft zeichnet sich verantwortlich für die Beschaffung des Schiffes.
- **Betriebsaufgaben:** Die Reederei/Fährgesellschaft verantwortet den laufenden Fährbetrieb. Dies beinhaltet u. a. die Personalbeschaffung, Qualifizierung und Einsatzplanung, die Betriebsführung und -überwachung, die Wartung/Instandhaltung der Schiffe bzw. den Einkauf externer Leistungen sowie weitere administrative Aufgaben.
- **Vertriebsaufgaben:** Die Vertriebsaufgaben werden durch die Reederei/Fährgesellschaft ggf. in Kooperation dem Verkehrsverein Bad Oeynhausen erbracht. Die Reederei/Fährgesellschaft ist verantwortlich für das Qualitätsmanagement, die Zählung der Fahrgäste sowie den Kundenservice.

Wesentlicher Vorteil des Modells „Reederei/Fährgesellschaft“ besteht in der relativ hohen Eigenständigkeit und Transparenz (z. B. bzgl. der Wirtschaftlichkeit). Zu den Nachteilen zählt der vergleichsweise lange Vorlauf z.B. für Gründung und der Ressourcenausstattung sowie die Schaffung der administrativen Rahmenbedingungen. Herauszustellen ist ferner ein ggf. hoher öffentlicher Zuschussbedarf im Fall einer öffentlichen Reederei, bzw. das Risiko hoher Fahrpreise oder einer Insolvenz bei privatwirtschaftlichem Betrieb.

Das Betreibermodell „Integration des Betriebs in ein bestehendes öffentliches Unternehmen“ basiert auf dem Ansatz der Leistungserbringung durch einen am Standort bereits etablierten (öffentlichen) Akteur. Hierbei kann es sich um ein Verkehrsunternehmen, einen kommunalen Versorger (z. B. Stadtwerke) oder ein sonstiges öffentliches bzw. kommunales Unternehmen handeln. In Deutschland finden sich ausgewählte Referenzbeispiele für eine Integration eines Fährverkehrs in ein öffentliches Verkehrsunternehmen.

BETREIBERMODELL

Ein Verkehrsunternehmen mit integriertem Fährverkehr ist die ViP Verkehrsbetrieb Potsdam GmbH. Die ViP ist eine Tochtergesellschaft der Stadtwerke Potsdam GmbH. Aktuell betreibt der Verkehrsbetrieb als Partner des VBB sieben Straßenbahn- und 25 Omnibuslinien sowie eine Fährverbindung. Die Fähre F1 ist eine elektrisch angetriebene Seilfähre. Sie verbindet das Wohngebiet Potsdam-West mit der Halbinsel Hermannswerder. Die Fähre ist in den bestehenden ÖPNV-Tarif in Potsdam integriert. Weitere Fährangebote unter öffentlicher Regie finden sich z. B. in Lübeck und Konstanz (jeweils betrieben durch die Stadtwerke). Auch die Weserfähre „Amanda“ wurde zuletzt von einem öffentlichen Unternehmen betrieben. Bei der „Großer Weserbogen, Kommunale GmbH“ handelt es sich um eine Kommunale GmbH, welche sich aus der Stadt Porta Westfalica und dem Kreis Minden-Lübbecke zusammenschließt. Als regionales Nahverkehrsunternehmen fungiert die mhv mindenherforder verkehrsgesellschaft mbH.

Folgende Aufgabenteilung ist in diesem Betreibermodell denkbar:

- **Bereitstellungsaufgaben:** Das öffentliche Unternehmen ist verantwortlich für die Beschaffung des Schiffes. Aufgrund ihres öffentlichen Charakters kann dies vsl. nur in einem Vergabeverfahren geschehen.
- **Betriebsaufgaben:** Das Unternehmen ist verantwortlich für den laufenden Fährbetrieb unter Berücksichtigung von Fragen der Personalbeschaffung, Qualifizierung und Einsatzplanung, der technischen und betrieblichen Überwachung, der Umlaufplanung, der Wartung/Instandhaltung der Schiffe sowie sonstiger administrativer und prozessualer Abläufe. Entsprechende Synergien in Betrieb und Verwaltung z. B. mit einem Busbetrieb sind möglich.
- **Vertriebsaufgaben:** Die Verantwortung für den laufenden Vertrieb erfolgt an der Schnittstelle zwischen Fähre und öffentlichem Unternehmen und ist zumindest bezogen auf andere Verkehrsangebote geübte Praxis.

Vorteil dieses Modells besteht in der im Vergleich zu einer Neugründung etwas schnelleren Realisierbarkeit (z. B. keine eigene Firmengründung). Dabei erscheint es möglich, Synergien z. B. in den Bereichen Betrieb, Beschaffung und Administration zu nutzen. Wesentliche Nachteile dürften in der etwas schwierigeren Abgrenzung der Aufgaben bestehen sowie der vsl. fehlenden Expertise bestehen, technisches Knowhow müsste extern eingekauft werden. Ferner besteht ein Initialisierungsaufwand.

Das Betreibermodell „Vergabe an einen Dritten“ basiert auf dem Ansatz der Leistungserbringung durch ein externes Unternehmen. Grundlage hierfür bildet ein Verkehrsvertrag. Ganz allgemein kann ein Verkehrsvertrag als Vereinbarung zwischen einem Unternehmen und der öffentlichen Hand beschrieben werden. Er regelt, welche Leistung von dem Unternehmen im Interesse der Allgemeinheit erbracht wird. Der Verkehrsvertrag umfasst insbesondere Umfang und Qualität des Verkehrsangebots. Als mögliches Beispiel dient hier der Fährverkehr in Rostock. Die Rostocker Straßenbahn AG (RSAG) trägt die wirtschaftliche Verantwortung für den Fährverkehr. Der Fährbetrieb selbst wird von der Antaris GmbH durchgeführt, die vom Ministerium für Energie, Infrastruktur und Landesentwicklung MV eine Konzession von zehn Jahren erhalten hat. Im Bereich Bad Oeynhausen/Porta Westfalica bietet die Mindener Fahrgastschiffahrt GmbH & Co. KG Fahrten u. a. ins westliche Weserbergland an. Das Unternehmen unterhält derzeit eine Flotte mit drei Motorschiffen „Poseidon“, „Helena“ und „Europa“.

Konkret bedeutet dies folgende Aufgabenteilung

- **Bereitstellungsaufgaben:** Der Drittanbieter ist als Unternehmen verantwortlich für die Beschaffung des Schiffes. Hierbei kann für die Leistungserbringung auch auf Schiffe aus einer bestehenden Flotte zurückgegriffen werden. Aufgrund des i. d. R. privatwirtschaftlichen Charakters Dritter unterliegt ein mögliches Beschaffungsverfahren keinen konkreten öffentlichen vergaberechtlichen Vorgaben.

BETREIBERMODELL

- Betriebsaufgaben: Der Drittanbieter ist verantwortlich für den laufenden Fährbetrieb unter Berücksichtigung von Fragen der Personalbeschaffung, Qualifizierung, der technischen und betrieblichen Überwachung sowie sonstiger administrativer und prozessualer Abläufe. Entsprechende Synergien mit anderen Verkehren des Unternehmens (z. B. Ausflugsverkehre, Verkehre an anderen Standorten) sind ggf. möglich.
- Vertriebsaufgaben: Die Verantwortung für den laufenden Vertrieb erfolgt in enger Abstimmung zwischen öffentlicher Hand und Drittanbieter.

Wesentlicher Vorteil des Modells „Unterauftrag“ besteht in der schnelleren Realisierbarkeit und Flexibilität. Die Beschaffung neuer Fahrzeuge dürfte insgesamt einfacher sein, ggf. sind auch bestehende Schiffe für den Einsatz geeignet. Das Investitionsrisiko liegt grundsätzlich beim Auftragnehmer, allerdings ist eine Absicherung der Investition über eine längerfristige Vertragsgestaltung zu erwarten. Dabei erscheint es für den Dritten möglich, Synergien z. B. in den Bereichen Betrieb und Administration mit anderen Teilen der Flotte zu nutzen. Wesentliche Nachteile dürften in der geringen Einflussmöglichkeit und der höheren Abhängigkeit vom Dienstleister liegen. Alternativ ist zu diskutieren, ob die öffentliche Hand das Schiff beschafft und dann dem jeweiligen Betreiber zur Verfügung stellt.

Diese Herangehensweise ähnelt einem Pachtmodell wie es z. B. auch in Schleswig-Holstein bei der Schleifähre Missunde zum Einsatz kommt. Der Landesbetrieb für Küstenschutz, Nationalpark und Meeresschutz Schleswig-Holstein (LKN) agiert hier formal als Betreiber der Fähre, der operative Betrieb ist indes verpachtet. Alternativ zu einer Verpachtung ist auch die Vergabe des operativen Betriebs an einen Trägerverein denkbar. Beide Ansätze haben gemein, dass die Investition in den Schiffsraum durch die öffentliche Hand erfolgt.

Sämtliche der bisher dargestellten Betreibermodelle basieren auf einer engen Einbindung der öffentlichen Hand. Alternativ hierzu sind auch eigenwirtschaftliche Ansätze denkbar. Als Beispiel für einen eigenwirtschaftlichen (Linien-)Verkehr kann das Angebot der Mindener Fahrgastschiffahrt GmbH & Co. KG herangezogen werden. Das Unternehmen ist privatwirtschaftlich organisiert. Folglich liegt die Entscheidungshoheit bzgl. der bedienten Strecken sowie der eingesetzten Schiffseinheiten und Fahrpreise ausschließlich beim Unternehmen. Wesentlicher Vorteil einer eigenwirtschaftlichen Lösung besteht in der hohen Eigenständigkeit und der finanziellen Entlastung der öffentlichen Hand (kein Zuschussbedarf). Im Gegenzug bedeutet dies aber auch, dass der Betreiber Verkehre nur dann anbietet, wenn diese sich wirtschaftlich rechnen bzw. dass der Betreiber die Angebotsgestaltung streng an wirtschaftlichen Kriterien ausrichtet.

Im vorliegenden Fall eines ausschließlich auf den Freizeit- und Saisonverkehr ausgerichteten Fährverkehrs sind ergänzend zu den bisher dargestellten Betreibermodellen weitere Optionen denkbar, die auf ein verstärktes ehrenamtliches Engagement setzen. Im Fokus stehen hier mögliche Vereinslösungen z. B. in Form eines Träger- oder Fährvereins. Ein solcher Verein könnte sowohl den Betrieb der Fähre übernehmen als auch eine zentrale Rolle bei der Beschaffung und Finanzierung spielen. Als Referenzbeispiel kann hier u. a. der Fährverein Hävern-Windheim e. V. angeführt werden. Der Fährverein hat über 400 Vereinsmitglieder und über 70 ehrenamtliche Fährleute, die den Fährbetrieb der Weserfähre in Petershagen aufrecht erhalten. Weitere Überlegungen zum Betrieb durch einen Fährverein und einer möglichen Aufgabenteilung finden sich auf der Folgeseite.

BETREIBERMODELL

Bereitstellungsaufgaben: Die Beschaffung der Fähre könnte durch einen Verein organisiert werden. Hier wären verschiedene Optionen denkbar: Eine gebrauchte Fähre könnte mit Hilfe von Spenden oder Fördermitteln erworben werden. Alternativ könnte der Verein in Zusammenarbeit mit lokalen Unternehmen eine maßgeschneiderte Lösung entwickeln, die genau auf die Bedürfnisse der Überfahrt und die lokalen Gegebenheiten angepasst ist. Auch hier spielt das ehrenamtliche Engagement z. B. durch Eigenbau von Teilen oder die Durchführung von Instandhaltungsarbeiten eine wichtige Rolle.

Betriebsaufgaben: Der Fährverein würde aus engagierten Bürgerinnen und Bürgern bestehen, die bereit sind, sich ehrenamtlich für den Betrieb der Fähre einzusetzen. Diese ehrenamtlichen Helfer könnten verschiedene Aufgaben übernehmen, wie die Bedienung der Fähre, die Wartung des Schiffs und die Koordination des Fahrplans. Ein Rotationssystem könnte sicherstellen, dass die Belastung auf möglichst viele Schultern verteilt wird, was den langfristigen Betrieb sicherstellt.

Die Vereinsstruktur könnte klassisch aufgebaut sein, mit einem Vorstand, der für die Organisation, Verwaltung und Kommunikation verantwortlich ist. Zusätzlich könnten spezielle Arbeitsgruppen gebildet werden, die sich um unterschiedliche Aspekte kümmern – beispielsweise Technik, Öffentlichkeitsarbeit und Finanzen. Neben ehrenamtlichem Engagement könnte der Fährverein von verschiedenen Finanzierungsmöglichkeiten profitieren. Eine Option wäre die öffentliche Co-Finanzierung durch die Gemeinde oder die Stadt, insbesondere, wenn der Fährbetrieb als eine Verbesserung der öffentlichen Infrastruktur angesehen wird. Der Verein könnte Fördermittel bei Kommunen, regionalen oder nationalen Förderprogrammen beantragen, insbesondere in Bereichen wie Mobilität, Tourismus oder Naturschutz. Grundsätzlich sind hier sowohl eine institutionelle als auch eine Projektförderung denkbar. Ein weiterer wichtiger Baustein wäre das Sponsoring durch lokale Unternehmen oder Stiftungen.

Viele Unternehmen zeigen Interesse daran, soziale und gemeinnützige Projekte in ihrer Region zu unterstützen, insbesondere, wenn sie in Zusammenhang mit der Förderung des Tourismus, der Erreichbarkeit oder der regionalen Identität stehen. Der Verein könnte aktiv auf diese Unternehmen zugehen, um finanzielle Unterstützung oder Sachleistungen zu gewinnen. Denkbar wären hier nicht nur Geldspenden, sondern auch materielle Unterstützung wie Treibstoff, Werkzeuge oder technische Beratung. Um den laufenden Betrieb zu finanzieren, könnte der Verein neben öffentlichen Geldern und Sponsorengeldern auch Mitgliedsbeiträge oder eine freiwillige Fährgeld erheben. Auch Veranstaltungen wie Fährfeste oder Spendenaktionen könnten dazu beitragen, die Kosten zu decken.

Zwischenfazit

Zusammenfassend lässt sich feststellen, dass verschiedene Ausgestaltungsmöglichkeiten für ein Betreibermodell des Fährbetriebs existieren. Die spezifische Ausführung hängt maßgeblich von der Beteiligungsbereitschaft der öffentlichen Hand ab, sei es direkt oder indirekt über kommunale Unternehmen. Weitere mögliche Ansätze umfassen Vergabelösungen oder eigenwirtschaftliche Initiativen. Zudem könnte auch ein Vereinsmodell in Betracht gezogen werden, insbesondere wegen der lokalspezifischen Strukturen. Um eine fundierte Empfehlung abzugeben, ist es notwendig, einzelne Stakeholder bezüglich ihrer möglichen Rolle zu befragen. Dazu gehören die Städte Bad Oeynhausen und Porta Westfalica, der Kreis Minden-Lübbecke, kommunale Betriebe wie die Minden-Herforder Verkehrsgesellschaft mbH, die Stadtwerke Bad Oeynhausen und Großer Weserbogen Kommunale GmbH, lokale (Verkehrs)Unternehmen wie die Mindener Fahrgastschiffahrt GmbH & Co. KG sowie lokal engagierte Vereine wie der Naturschutz und Heimatpflege Porta e. V. . Hierzu ist im weiteren Verlauf der Machbarkeitsstudie eine Stakeholder- bzw. Öffentlichkeitsbeteiligung vorgesehen.

UMSETZUNGSEMPFEHLUNG

Den Abschluss der vorliegenden Machbarkeitsstudie bildet die inhaltlich geschlossene Herleitung eines Umsetzungskonzepts. Dieses Konzept stellt die inhaltliche Zusammenführung und zusammenfassende Bewertung der Ergebnisse aus den vorherigen Untersuchungsschritten dar.

Anleger

Grundsätzlich ist davon auszugehen, dass die gemäß § 6 Fährbetriebsverordnung erteilten Genehmigungen für die Nutzung der bestehenden Anleger weiterhin Gültigkeit besitzen. Gleiches gilt auch für die strompolizeiliche Genehmigung nach § 31 WaStrG zum Betrieb der Anlagen. Unabhängig davon wird empfohlen, beide Anleger vor Wiederaufnahme des Fährbetriebs einer baulichen Überprüfung zu unterziehen und ggf. notwendige Instandhaltungsmaßnahmen durchzuführen.

Fähre

Die für die Betriebsaufnahme erforderliche strom- und schiffahrtspolizeiliche Genehmigung wird durch das zuständige Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt (WSA Weser) erteilt. Eine frei fahrende Fähre ist dabei genehmigungsrechtlich deutlich einfacher zu handhaben als eine Gierseilfähre, die möglicherweise umfangreiche Anpassungen an den Anlegern ggf. sogar verbunden mit notwendigen Planfeststellungsverfahren erfordern könnte. Aus diesem Grund wird der Einsatz einer frei fahrenden Fähre empfohlen. Für einen nachhaltigen Fährbetrieb wird folgende Fährkonfiguration vorgeschlagen: ein freifahrendes, flachgehendes Boot, entweder als Katamaran oder Monohull, mit einer maximalen Breite von 3 m, Kapazität für 20 Personen und bis zu 10 Sitzgelegenheiten, Zugang über beidseitige klappbare Rampen, eine decksgleiche Höhe mit den Anlegern, Propulsion durch Ruderpropeller, eine Geschwindigkeit über 10 km/h, und ein elektrischer Antrieb, der über Nacht aufladbar ist und zusätzlich zwischen Überfahrten geladen werden kann. Optional kann ein Dach mit Solarpanels als Regenschutz hinzugefügt werden.

Grundsätzlich wird empfohlen, relevante Genehmigungsbehörden wie das WSA Weser und möglicherweise das Dezernat S12 für Technische Schiffsicherheit der GDWS bei den weiteren Planungen zur Wiederaufnahme der Fährverbindung eng einzubinden. Die für die Wiederaufnahme des Fährbetriebs ebenfalls notwendige Genehmigung durch die Wasserbehörde, d. h. durch das Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen sollte noch einmal hinsichtlich ihrer Gültigkeit überprüft werden. Hier wird eine Konsultation des zuständigen Referats VII C 6 empfohlen.

Betriebskonzept

Auch bei Wiederaufnahme des Fährbetriebs ist davon auszugehen, dass sich die Verkehrsnachfrage auf den Freizeit- und Ausflugsverkehr reduziert. Im letzten Betriebsjahr beförderte die Fähre „Amanda“ etwa 15.000 Fahrgäste. Es ist grundsätzlich davon auszugehen, dass auch eine neue Fähre ähnliche Fahrgastzahlen erreichen könnte. Die tatsächliche Nachfrage wird jedoch stark von externen Faktoren wie dem Wetter, Ferien und Feiertagen beeinflusst und unterliegt daher erheblichen Schwankungen. Aus diesem Grund wird empfohlen, den Betrieb einer neuen Fähre ebenfalls nur saisonal, etwa von Ostern bis Oktober, aufzunehmen. Die Festlegung eines festen Fahrplans erscheint nicht ratsam, da die Frequenz der Abfahrten aufgrund der kurzen Fahrzeit flexibel an die Nachfrage angepasst werden kann.

Fahrpreis

Für die Überfahrt mit der „Amanda“ wurde ein Beförderungsentgelt von 1,50 EUR pro Person für eine einfache Überfahrt erhoben (2,00 EUR hin und zurück). Abweichende Entgelte wurden für Fahrräder und Tiere erhoben, außerdem gab es Sondertarife Familien. Mit Blick auf die Beförderungsentgelte anderer Weserfähren scheint auch für die Zukunft ein ähnliches Beförderungsentgelt angemessen.

UMSETZUNGSEMPFEHLUNG

Personal

Grundsätzlich wird empfohlen eine Fähre mit einer Kapazität von maximal 35 Fahrgästen zum Einsatz zu bringen, so dass ein „Ein-Mann-Betrieb“ möglich ist. Hierbei erscheint es sinnvoll, einen „Pool“ an potenziellen Fährführern:innen aufzubauen um Betriebsausfälle z. B. im Fall von Urlaub/Krankheit zu vermeiden. Weitere Personalbedarfe für den Aufbau einer Landorganisation (Disposition, Ticketverkauf) werden grdsl. nicht gesehen. Eine wichtige Rolle spielt die erforderliche Qualifikation des Fährführers bzw. der Fährführerin. Fährschiffsführer benötigen grdsl. ein nautisches Patent oder ein Fährschifferzeugnis. Ungeachtet der relativ niederschweligen Anforderungen an den Schiffsführer einer kleinen Fähre im Freizeitverkehr ist eine Abweichung von dieser Qualifizierungsanforderung nicht möglich. Es gilt lediglich die Erleichterung, dass für die Erlangung des Fährschifferzeugnisses 90 statt der üblichen 180 Tage Fahrzeit nachgewiesen werden müssen. Hieraus dürfte sich eine große Hürde für die Wiederaufnahme des Fährbetriebs ergeben. Es wird empfohlen möglichst frühzeitig mit der Identifikation und Qualifikation potenzieller Fährführer:innen zu beginnen. Hierzu empfiehlt sich die Kontaktaufnahme mit möglichen Qualifizierungseinrichtungen sowie mit dem zuständigen WSA Weser. Mögliche Fährführer:innen sollten zügig ein Schifferdienstbuch ausstellen lassen und Praxiserfahrung sammeln (sofern nötig).

Erwerb

Für den Erwerb einer Fähre mit den zuvor beschriebenen Parametern (freifahrende, flachgehende Fähre als Katamaran oder Monohull mit einer maximalen Breite von 3 m) wird ein Investitionsvolumen von rd. 150.000 EUR veranschlagt. Es wird empfohlen sofern möglich ein bereits zugelassenes und gebrauchtes Schiff zu nutzen, um die Kosten für den Erwerb und die Inbetriebnahme zu minimieren. Zudem bietet sich die Inanspruchnahme einer öffentlichen Förderung (siehe Exkurs) an. Für Kommunen, Vereine und andere gemeinnützige Organisationen existieren unterschiedliche

Förderkonditionen, die genutzt werden sollten, um die finanzielle Belastung der öffentlichen Hand zu verringern.

Wirtschaftlichkeit

Sofern es gelingt den Erwerb einer Fähre durch öffentliche Fördermittel zu unterstützen und den notwendigen Eigenanteil für den Erwerb vom Betrieb zu trennen, scheint eine wirtschaftliche Umsetzung machbar zu sein. Grundsätzlich ist es möglich, die Einnahmen aus dem Ticketverkauf und gegebenenfalls zusätzlichen Einnahmen aus Werbung und Sponsoring zu nutzen, um die Kosten für Personal und Strom zu decken. Die wirtschaftliche Situation könnte sich sogar noch besser darstellen, wenn es gelingt, die Personalkosten durch den Einsatz von ehrenamtlichen Fährführern zu senken. Maßgeblich für die Wirtschaftlichkeit ist die Ausgestaltung des Betreibermodells und das regionale Commitment zum Fährbetrieb.

Betreibermodell

Grundsätzlich existieren verschiedenartige Optionen für die Ausgestaltung des Betreibermodells. Die spezifische Ausgestaltung hängt maßgeblich von der Beteiligungsbereitschaft der öffentlichen Hand ab, sei es direkt oder indirekt über kommunale Unternehmen. Weitere mögliche Ansätze umfassen Vergabelösungen oder eigenwirtschaftliche Initiativen. Zudem ist auch ein Vereinsmodell denkbar. Letzteres bietet die Möglichkeit unterschiedliche Akteure aus der Region eng einzubinden, sei es als Fährführer bzw. Fährführerin, Unterstützer:in des Projekts als einfaches Mitglied oder Fördermitglied oder über Spenden (z. B. auch als Sachspende). Eine Vereinslösung bietet ferner die Möglichkeit höhere Zuschüsse im Fall einer öffentlichen Förderung in Anspruch zu nehmen. Eine Hürde könnte der Aspekt der Gemeinnützigkeit darstellen. Vor diesem Hintergrund ist die Einnahmenseite exakt zu betrachten, u. a. ist in diesem Zusammenhang zu prüfen, inwieweit statt eines Beförderungsentgelt eine Spende erbeten werden kann. Grundsätzlich erscheint eine Vereinslösungen vorteilhaft, jedoch wird empfohlen weiterführende juristische Expertise einzuholen.

DIE AUTOREN



PROF. DR. JAN NINNEMANN
Geschäftsführer | HTC

Themenschwerpunkte:

Strategische Hafenentwicklung,
Nachhaltigkeit in Schifffahrt und
Häfen, alternative Antriebe,
Hafen-/Logistikprozesse

+49 (0)40 - 1817 5408

ninnemann@htc-consultancy.de



TORSTEN TESCH, MBA
Senior Consultant | HTC

Themenschwerpunkte:

Strategische Hafenentwicklung,
Hafen-/Logistikprozesse, Termi-
nalentwicklung, Green Shipping

+49 (0)40 - 1817 5407

tesch@htc-consultancy.de



DR.-ING. ULRICH MALCHOW
Senior Consultant | HTC

Themenschwerpunkte:

Schiffsentwurf, Schiffbau, Nautik,
Green Shipping, Ferry Economics,
alternative Treibstoffe, Chartering

+49 (0)40 - 401 6767 1

info@htc-consultancy.de

MOVE4WARD INNOVATIVE TRANSPORT SOLUTIONS

Management- und Strategieberatung für Corporates und Start-ups - Expertise für den öffentlichen Sektor, Politik und Verbände

Transforming Transport Together

Innovation & Weitblick liegt in unserer DNA

Unser Anspruch? Fundiert und innovativ.

MOVE4WARD, gegründet von Prof. Dr. Jan Ninnemann und Torsten Tesch, vereint langjährige Beratungserfahrung mit wissenschaftlicher Methodenkompetenz, um innovative Lösungen für die Herausforderungen von morgen zu entwickeln. Gemeinsam gestalten wir die Zukunft von Häfen, Hinterland und urbanen Zentren durch fundierte Analysen und fortschrittliche Strategien.

Unsere Kunden? Öffentlich und privat.

Wir setzen Maßstäbe in der Konzeption und Realisierung zukunftsweisender Verkehrs- und Infrastrukturprojekte für öffentliche Auftraggeber. Zugleich bieten wir spezialisierte Strategie- und Managementberatung für private Unternehmen im Transport- und Logistiksektor.

Unsere Arbeitsweise? Vernetzt und kollaborativ.

Wir sind überzeugt, dass die besten Lösungen im Dialog entstehen. Bei MOVE4WARD entwickeln wir maßgeschneiderte, innovative Konzepte, die genau auf Ihre Anforderungen abgestimmt sind. Offenheit, Agilität und kooperative Entwicklung sind für uns mehr als nur Begriffe – sie sind Teil unserer täglichen Arbeit.



MOVE4WARD FOLGT AUF HTC

Mit Wirkung zum 1. Januar 2025 hat die MOVE4WARD Innovative Transport Solutions UG die Geschäftsaktivitäten der HTC Hanseatic Transport Consultancy übernommen. HTC wurde 2008 mit dem Ziel gegründet, individuelle und kundenorientierte Beratungslösungen im Verkehrs- und Logistikbereich anzubieten – eine Philosophie, die wir als MOVE4WARD mit neuer Dynamik fortsetzen. Unter der bewährten Führung von Prof. Dr. Jan Ninnemann und Torsten Tesch bietet unser Team weiterhin herausragende Fachkompetenz in allen Fragen rund um die Bereiche Transport, Verkehr und Logistik.



IMPRESSUM

UNTERNEHMEN

MOVE-4WARD Innovative Transport Solutions UG
(vormals HTC Hanseatic Transport Consultancy)
Schopenstehl 15 (Miramar-Haus)
20095 Hamburg

Tel +49 (0)40 18175408
Web www.move-4ward.de

Alle Rechte vorbehalten.
Nachdruck, auch auszugsweise, nur mit Genehmigung von M4W.

GESCHÄFTSFÜHRUNG

Prof. Dr. Jan Ninnemann, Torsten Tesch

Registriert beim Finanzamt Hamburg-Mitte
Ust-Id-Nr. DE355879576

Registernummer HRB 176681

Bei allen Projekten gilt es die unterschiedlichen Sichtweisen und Lebenssituationen aller Geschlechter zu berücksichtigen. In der Wortwahl des Angebotes wurden deshalb geschlechtsneutrale Formulierungen bevorzugt oder alle Geschlechter gleichberechtigt erwähnt. Wo dies aus Gründen der Lesbarkeit unterbleibt, sind ausdrücklich stets alle Geschlechter angesprochen.