

Stellungnahme	Datum:	16.07.2019
Entscheidendes Gremium:	fed. Senator/-in:	S 2, Dr. Chris Müller-von Wrycz Rekowski
Federführendes Amt: Hafen- und Seemannsamt	bet. Senator/-in:	S 4, Holger Matthäus
Beteiligte Ämter: Zentrale Steuerung	bet. Senator/-in:	
Anfrage von Daniel Peters (CDU/UFR-Fraktion)		
Bau einer Elektrofähre für den Fährverkehr zwischen Gehlsdorf und Stadthafen		
Beratungsfolge:		
Datum	Gremium	Zuständigkeit

Sachverhalt:

- Im Artikel sind Kostensteigerungen für den Bau einer Fähre von ca. 500.000 Euro (2016) zu demnach geschätzten 2.000.000 Euro erwähnt. Ist die finanzielle Größenordnung durch Gremienbeschlüsse der Rostocker Bürgerschaft gedeckt? An welcher Stelle des gegenwärtigen Doppelhaushaltes sind die Kosten abgebildet?*

Die geschätzten Kosten für eine Elektro-Personenfähre liegen bei ca. 1,5 Mio. €. Diese Kosten sind im laufenden Haushalt eingestellt. Die Kosten basieren auf einer Markterkundung vergleichbarer Projekte aus dem Jahre 2017.

Neptun Ship Design (NSD) hat im Auftrag der Hanse- und Universitätsstadt Rostock 2019 eine Bauspezifikation für ein neues, rein elektrisch betriebenes Fährschiff erstellt. Eine Grobkalkulation der Baukosten konnte seitens Neptun Ship Design (NSD) der Stadt nicht übergeben werden. Die mögliche Kostensteigerung um 500.000 € auf 2,0 Mio. € wurde durch NSD ohne Autorisierung der HRO auf dem Immobilientag in Rostock erwähnt. Offiziell haben wir von NSD keine Bestätigung dieser Kostensteigerung erhalten.

Zurzeit läuft das öffentliche Vergabeverfahren im Rahmen einer europaweiten Ausschreibung für die Elektrofähre. Erst nach Vorlage der Angebote lässt sich eine Aussage darüber treffen, ob der vorgesehene Kostenrahmen eingehalten werden kann.

Der Vollständigkeit halber ist anzumerken, dass auch der Neubau einer konventionellen, dieselbetriebenen Fähre Anschaffungskosten von mindestens einer Million Euro verursachen würde.

2. *Eine Instandhaltung der gegenwärtig zum Einsatz kommenden „alten“ Fähre ist im Artikel durch die Stadtverwaltung als „nicht mehr wirtschaftlich“ bezeichnet worden. Wie begründet die Stadtverwaltung diese Aussage? Wie hoch wären die Kosten für die notwendigen Instandhaltungsmaßnahmen? Hätten die Instandhaltungsmaßnahmen einen Fährbetrieb bis zum Jahr 2025 gesichert?*

Ausgangspunkt der Überlegungen von Verwaltung und RSAG zum Neubau einer E-Fähre ist die Prämisse, dass es zugunsten einer guten innerstädtischen Mobilität sinnvoll und gewünscht ist, die Fährverbindung von Gehlsdorf zum Südufer der Unterwarnow dauerhaft zu erhalten, auch über das Jahr 2025 und die Fertigstellung der geplanten Warnowbrücke hinaus. Ginge man stattdessen von einem Wegfall der Fährverbindung ab 2025 aus, wäre der Neubau einer Fähre für den bis dahin verbleibenden Zeitraum zweifellos wirtschaftlich kaum zu vertreten.

Gegeneinander abzuwägen sind insofern die Ertüchtigung der bestehenden Fähre und die Anschaffung eines elektrisch betriebenen Schiffsneubaus, jeweils mit einer langfristigen Nutzungsperspektive. Hierzu lässt sich feststellen:

Die 1998 in Betrieb genommene Fähre MFS „Gehlsdorf“ wird zeitnah das Ende ihrer ökonomischen Lebensdauer erreichen. Dies schlägt sich in zahlreichen technischen und optischen Mängeln nieder, für deren Beseitigung in den vergangenen Jahren ein deutlich steigender Wartungsaufwand zu verzeichnen war.

Eine deutliche Verlängerung der Lebensdauer der dieselbetriebenen Fähre bis zum Jahr 2025 und darüber hinaus würde eine Generalüberholung des gesamten Schiffskörpers erforderlich machen. Zu den notwendigen Instandsetzungsmaßnahmen zählen der Wechsel von Maschine und Getriebe, der Austausch aller Hydraulikleitungen und der Korrosionsschutz für das Unterwasserschiff (Strahlen und Unterbodenschutz). Auch die Fahrgastzelle bedarf einer gründlichen Überholung, um die Benutzung der Fähre langfristig nicht zu einer Zumutung für die Passagiere werden zu lassen.

Ebenfalls zu berücksichtigen sind mögliche Kosten für die Werterhaltung des Schiffsrumpfes infolge der nächsten Schiffsuntersuchung durch die Zentrale Schiffsuntersuchungskommission (ZSUK). Diese ist bis spätestens 9/2023 durchzuführen. Kostensteigerungen können sich hier v.a. nach der Messung der Plattenstärke der Außenhaut ergeben, wenn eine Verstärkung des Schiffsrumpfes zwingend erforderlich wird, und/oder neue sicherheitsrelevante Vorgaben auf dem Schiff umzusetzen wären.

Zusammengenommen lassen diese Maßnahmen Kosten in einer Größenordnung von grob geschätzt 700-800 TEUR erwarten. Die konstruktionsbedingte Anfälligkeit der bestehenden Fähre für stärkeren Wind, Wellen und Eisgang ließe sich damit aber nicht beheben. Auch wäre eine Umrüstung der „Gehlsdorf“ auf Einmannbetrieb technisch und aufsichtsrechtlich nicht möglich. In der Zeit des Werftaufenthalts stünde das Schiff außerdem nicht für den Fährverkehr zur Verfügung.

Die neue Elektrofähre hingegen ist von NSD für Einmannbetrieb konzipiert. Damit entfallen für die Zukunft Personalkosten in Höhe von derzeit ca. 43 TEUR pro Jahr. Auch können mit einem modernen Schiff die Ausfallzeiten des Fährverkehrs deutlich verringert werden. Diese Erhöhung der Zuverlässigkeit und die Attraktivität des neuen Fährschiffs lassen eine Fahrgaststeigerung von ca. 15 % erwarten. Das wiederum wirkt sich positiv auf die Fahrgeldeinnahmen aus.

3. *Im Artikel wird der Bau der Elektrofähre u. a. damit begründet, dass 36.000 Liter Diesel „eingespart“ und 95.000 Tonnen CO₂ weniger ausgestoßen werden. Welchen prozentualen Anteil macht diese CO₂-Einsparung in der Gesamtbetrachtung des CO₂-Ausstoßes Rostocks aus?*

Die Gesamtemission Rostocks an Kohlenstoffdioxid ist von [2.331.000](#) Tonnen (1990) über [926.620](#) Tonnen (2010) auf nunmehr [744.000](#) Tonnen (2017) gesenkt worden. Das entspricht 3,58 t/ Einwohner im Jahr.

Die in dem Artikel vermiedenen 36.000 Liter Diesel entsprechen etwa 95 Tonnen wie im Artikel richtig berechnet (nicht 95.000 Tonnen ...). Das entspräche einem Anteil von 0,013 % des gesamtstädtischen Ausstoßes. Neben der Senkung der Erzeugung fossilen Kohlendioxids steht in einem Stadtgebiet die Luftreinhaltung prioritär im Vordergrund. Bei einer Elektrofähre würden keinerlei Luftschadstoffe emittiert.

Primär wäre anzumerken, dass die Elektrofähre auf eine regional entwickelte Zukunftstechnologie beruht. Der aufgrund der Elektrotechnologie lärmarme Betrieb trägt zu den von der Bürgerschaft beschlossenen Zielstellungen zum Luftreinhaltplan, Lärmaktionsplan und Masterplan 100 % Klimaschutz bei. Der Fährbetrieb mit Elektroantrieb, teilweise erzeugt durch Sonnenenergie trägt zur Kostensenkung bei und ist nach den vorliegenden Erfahrungswerten weniger störanfällig. Ein neues Fährschiff auf Elektroantriebsbasis wird zudem Beachtung über die Stadtgrenzen hinaus finden, was sich positiv auf das Stadtimage auswirkt.

4. *Der Bau der Fähre ist dem Artikel nach europaweit ausgeschrieben. Die Ausschreibung ist auf der Internetseite der Hanse- und Universitätsstadt Rostock zu finden. Die Leistung der Bauaufsicht bzw. der Baubetreuung ist jedoch nicht ausgeschrieben worden. Warum ist diese Leistung nicht ausgeschrieben worden?*

Bei der Bauaufsicht handelt es sich um eine freiberufliche Leistung. Eine durchgeführte Preiserkundung ergab eine Schätzung der Kosten auf ca. 76.000 € (netto). Gemäß VgE M-V kann bei einem Auftragswert unter 100.000 € (netto) ein beschränktes Ausschreibungsverfahren ohne Vorliegen eines Ausnahmestatbestandes durchgeführt werden. Hierzu wurden 3 Bieter angefragt.

5. *Im Artikel ist ebenso von neuen Anlegestellen die Rede. Wie hoch werden die Kosten für neue Anlegestellen durch die Stadtverwaltung beziffert? Liegt der Verlegung der Anlegestellen eine Analyse veränderter Kundenzahlen und -wünsche zugrunde? Ist davon auszugehen, dass eine mit den Kosten des Neubaus von Anlegestellen wirtschaftlich kompatible Steigerung der Kunden- und Nutzerzahlen einhergeht?*

Die Elektropersonenfähre benötigt aus den technischen Anforderungen des Ein-Mann-Betriebes an beiden Anlegern eine automatische Festmacheeinrichtung sowie eine Elektro-Ladestation an der Gehlsdorfer Seite. Die bestehenden Anleger in Gehlsdorf und am Kabutzenhof sind für den Einsatz dieser Personenelektrofähre nicht geeignet. Auch ein Umbau auf die geänderten Anforderungen ist nicht möglich.

Die Gesamtbaukosten für die neuen Anlegestellen der E-Fähre belaufen sich lt. einer durchgeführten Machbarkeitsstudie auf ca. 3,0 Mio. € inkl. der Baunebenkosten:

Gehlsdorfer Anleger: 2.100.000 €

Neptunkai: 830.000 €

(alternativ Kabutzenhof/Alte Fährtasche: 990.000 €)

Demgegenüber wären auch im Fall eines Weiterbetriebs des alten Fährschiffs erhebliche Investitionen in den Anlagenbestand an beiden Ufern erforderlich:

Am Gehlsdorfer Anleger befindet sich im Anlegebereich der Zugangsbrücke eine Spundwandkonstruktion aus dem Jahr 1956. Die Instandsetzung dieser Konstruktion ist aufgrund des altersbedingten Bauzustandes mittelfristig unumgänglich. Hierfür sind Sanierungskosten von ca. 350 T€ berücksichtigt.

Am Kabutzenhof wurde eine Variante für den Bereich des alten Auto-Fähranlegers untersucht. Auch hier müsste demnächst eine Instandsetzung der vorhandenen Anlage aus altersbedingtem Verschleiß erfolgen. Die Kosten für diese Spundwandsanierung werden zzt. mit ca. 180 T€ abgeschätzt.

Die derzeitigen Schwimmanleger in Gehlsdorf und Kabutzenhof wurden im Jahr 2000 in Betrieb genommen. Gemäß der Anlagenbuchhaltung der Hanse- und Universitätsstadt sind die beiden Anlagen im Jahr 2020 abgeschrieben. In diesem Jahr wurden aus dem aktuellen Aufwandshaushalt Mittel für eine Fendersanierung an beiden Standorten bereitgestellt. Die Maßnahme wurde bereits durchgeführt. In den nächsten Jahren erwarten wir aufgrund des ständigen An- und Ablegeverkehrs einen erhöhten Unterhaltungsaufwand für die Anlagen mit 3 – 5 T€/Jahr. Bei den Anlegern handelt es sich um Betonschwimmstege, die systembedingt einer Alterung unterliegen. Nach einer Bauwerksprüfung können hierzu belastbare Aussagen getroffen werden.

Für einen kompletten Ersatz der Betonschwimmstege bei Einsatz einer konventionellen Fähre im Zwei-Mann-Betrieb sind ausgehend von den Anschaffungskosten aus dem Jahr 2000 Investitionsmittel von ca. 400.000 € notwendig.

Am Werftdreieck entstehen in den kommenden Jahren zusätzlich zu den bereits vorhandenen in großer Zahl neue Wohnungen, für deren Bewohner das Gehlsdorfer Ufer unter Nutzung der Fähre ein bevorzugtes Ausflugs- und Naherholungsziel sein könnte. In Kombination mit dem Fahrrad oder dem Bus sind weitere Ziele auf der nordöstlichen Warnowseite zu erreichen, z. B. Dierkow/Toitenwinkel, die universitätsmedizinischen Einrichtungen, die Schwimmhalle Langenort und auch der Seehafen.

Für die Gehlsdorfer würden die attraktiven Einzelhandelseinrichtungen am Werftdreieck mit deren schneller Erreichbarkeit eine Verbesserung ihrer Versorgungssituation bedeuten. Auch der Michaelshof hat zugunsten der dort betreuten Personen großes Interesse am Erhalt der Fährverbindung signalisiert.

Dr. Chris Müller-von Wrycz Rekowski