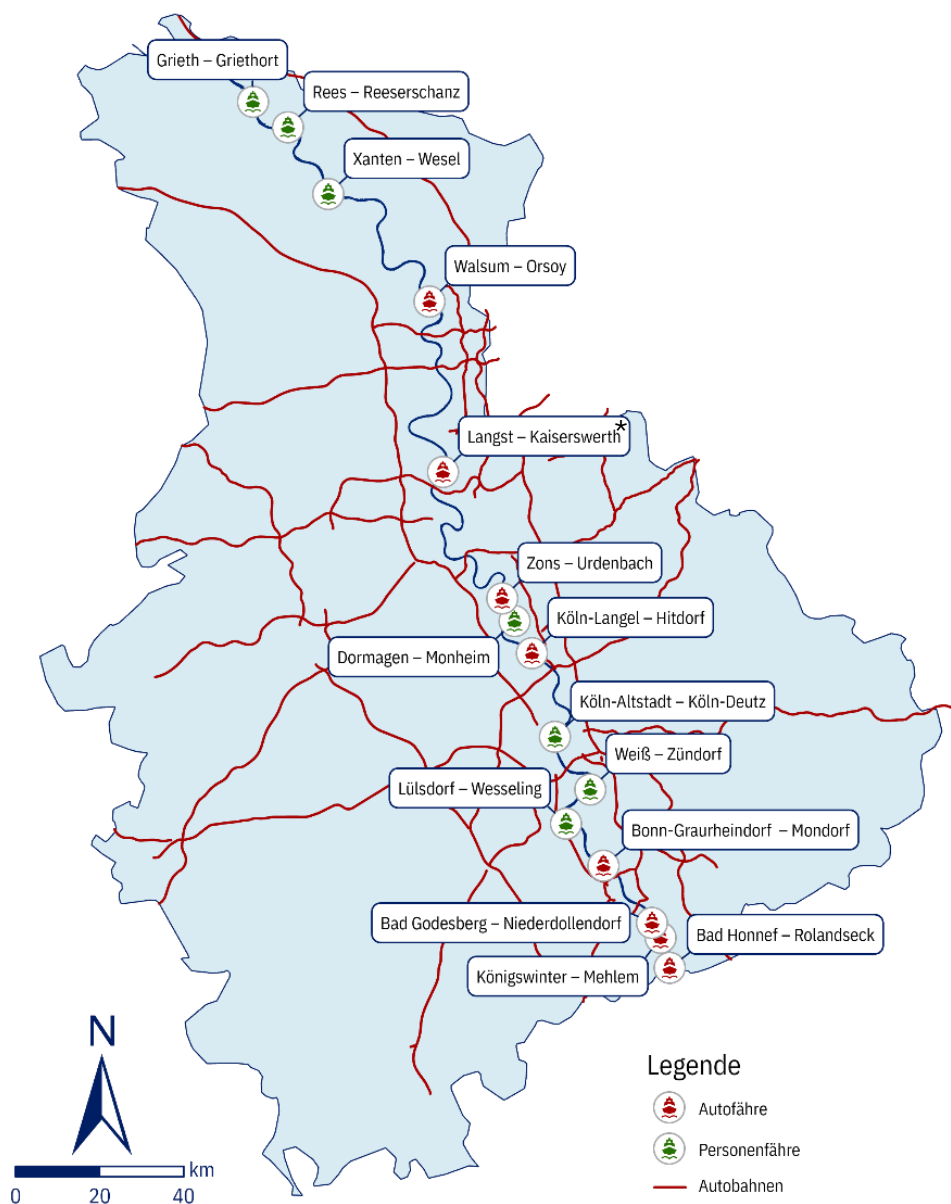


Fähren im Rheinland sichern Mobilität und Anbindung - Verbesserung der Rahmenbedingungen dringend geboten

Der Rhein ist für die Metropolregion Rheinland gleichzeitig ein verbindendes wie auch trennendes Element. Er verbindet Städte und (Teil-)Regionen des Rheinlands, ist Landmarke und besonders für die Industrie ein wichtiger wirtschaftlicher Standortfaktor sowie nicht zuletzt ein bedeutendes Identifikationsmerkmal. Gleichzeitig trennt der Strom in links- und rechtsrheinische Gebiete und ist seit jeher damit eine räumliche Grenze, die es zu überwinden galt und gilt - entweder per Brücke oder zu Wasser. Insgesamt 15 Fährverbindungen queren den Rhein in der Gebietskulisse der Metropolregion Rheinland zwischen Bad Honnef im Süden und Rees am Niederrhein. Zusammen mit den insgesamt 28 bestehenden Brückenbauwerken sorgen sie dafür, dass links- und rechtsrheinische Teile des Rheinlands miteinander verbunden sind und bleiben.



Kartographische Darstellung aller Fährverbindungen über den Rhein in der Metropolregion Rheinland
(Grafik: Metropolregion Rheinland)
*momentan nicht in Betrieb

1. Verkehrliche Bedeutung der Rheinfähren

Die Rheinfähren in der Metropolregion Rheinland übernehmen eine unverzichtbare Rolle im regionalen Verkehrsnetz. Trotz der Existenz großer Brücken und Autobahnquerungen stellen sie flexible, kurze und leistungsfähige Verbindungen her. Dies gilt insbesondere dort, wo Brücken fehlen, überlastet sind oder zeitweise gesperrt werden müssen. Fähren gewährleisten Mobilität im Pendler- sowie Freizeitverkehr, für wirtschaftliche Akteure (u.a. auch aus der Landwirtschaft), verhindern Umleitungsverkehre und entlasten gleichzeitig die an vielen Stellen marode Rheinbrücken-Infrastruktur. Sie sind zudem ein bedeutendes Bindeglied im Radwegenetz.

Die verkehrliche Bedeutung der Fähren wird häufig zu Unrecht unterschätzt. So nutzen allein über 500.000 Menschen pro Jahr die beiden Fähren auf Düsseldorfer Stadtgebiet (Fähre Zons - Urdenbach und Fähre Meerbusch - Kaiserswerth) - trotz der Existenz von sieben Düsseldorfer Rheinbrücken, die für alle Nutzenden kostenlos bzw. nicht unmittelbar kostenpflichtig sind. **Die Gesamt-Fahrgastzahl aller Fähren im NRW-Rheinland liegt bei rund 2,6 Mio. pro Jahr.**

Die Fähren übernehmen darüber hinaus bei Störungen oder Sperrungen von Brücken (ob Autobahn, Bundesstraße oder kommunaler Brücke) eine wichtige Pufferfunktion. Bei temporären Sperrungen von sanierungsbedürftigen Brücken transportiert eine einzige Fähre bis zu 1.000 Autos am Tag und fängt somit einen Teil des Verkehrs effektiv auf. Jährlich werden etwa von der Fähre Duisburg-Walsum rund 120.000 Fahrzeuge befördert - zusätzlich zu bis zu 1.000 Fahrrädern täglich an Spitzentagen. Die Rheinfähren verbessern somit die Zuverlässigkeit im Verkehrssystem des Rheinlands: Wenn Brücken marode sind und oder durch Neubau ersetzt werden müssen, bleiben sie vor Ort die einzige funktionale Querungsmöglichkeit. Zudem haben die Fähren an einigen Stellen auch eine wichtige Funktion für die lokale Landwirtschaft, wenn bspw. Traktoren oder anderes Gerät, welches nicht über Brücken befördert werden kann, über den Rhein transportiert werden müssen.

2. Herausforderungen der Fährbetriebe und strukturelle Probleme

Trotz ihrer Bedeutung für die Mobilität haben viele Fähren auf dem nordrhein-westfälischen Abschnitt des Rheins bzw. deren Betreibergesellschaften mit verschiedenen und erheblichen strukturellen Problemen zu kämpfen. Diese sind vor allem in den folgenden Bereichen relevant:

Personal / Saisonalität: Im Winter sinkt die Nachfrage regelmäßig spürbar, aber auch ein temporärer Personalabbau ist zumeist in der Praxis nicht möglich. Qualifiziertes Personal ist kaum zu finden und muss gehalten werden. Selbst für einfache Tätigkeiten (bspw. Kassierer) müssen mittlerweile verhältnismäßig umfangreiche Qualifikationen (Decksmann /-frau) vorhanden sein und ein behördliches Schifferdienstbuch erworben werden. Dies verhindert, dass bspw. Schülerinnen und Schüler während der Ferien aushelfen können. Zudem fehlen geeignete Nachwuchsfachkräfte.

Infrastruktur: Betriebliche Einschränkungen durch Hoch- oder Niedrigwasser des Rheins kommen tendenziell immer häufiger vor. Verbesserungen an der Fahrrinne des Rheins für die Binnen- bzw. Längsschiffahrt bringen mitunter zusätzliche Ablagerungen an den Flussrändern und somit weitere Probleme für die Querschiffahrt mit sich. Teilweise müssen auf eigene Kosten (Bsp.: Fähre Zons) Ausbaggerungen vorgenommen werden, damit das Fährschiff auch bei niedrigem Pegel noch den

Anlieger erreichen kann und nicht den Betrieb einstellen muss. Oftmals marode Anlegerflächen erschweren zudem den zu- bzw. abfließenden Verkehr.

Wirtschaftlichkeit: Viele Fähren wirtschaften mittlerweile am Rande der Profitabilität bzw. sind bereits ein Zuschussgeschäft für die kommunalen Anteilseigner wie bspw. die Städte Köln und Leverkusen für die Rheinfähre Langel-Hitdorf. Die Gründe sind multikausal und haben sich seit der Corona-Pandemie noch weiter verschärft. Während Kosten für Personal, Material und Treibstoff in den vergangenen Jahren stark angestiegen sind, ist gleichzeitig der Spielraum für Anpassungen der Fährtarife stark beschränkt. Viele Fährbetreiber sehen ihre aktuellen Tarife als ausgereizt an und befürchten bei Preisanpassung einen (weiteren) Verlust an Fahrgästen vor allem im Alltagsverkehr.

3. Handlungserfordernisse

Vereinfachungen für Qualifikation des Fährpersonals: Dass selbst einfache Tätigkeiten auf den Fähren heute hohen Qualifikationsstandards unterliegen, ist ein großes strukturelles Hindernis für die ohnehin immer schwierigere Rekrutierung von Personal. Hier muss es zu bürokratischen Vereinfachungen kommen, sodass Fährbetriebe, die den Rhein lediglich queren und nicht längs befahren, Ausnahmeregelungen für die Qualifikationsstandards von einfachem Personal erhalten. Somit wären vor allem in den hochfrequentierten Sommermonaten bspw. auch wieder Ferienjobs für Schülerinnen und Schüler auf den Fähren unbürokratischer möglich.

Verankerung in die Mobilitätsstrategie des Landes NRW: Die Fähren müssen als integraler Bestandteil des Verkehrs in Nordrhein-Westfalen angesehen werden. Auch wenn die formale Zuständigkeit für Verkehr auf der (Bundes-) Wasserstraße Rhein bei der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes liegt, so leisten die Fähren vor allem für die regionale Mobilität innerhalb NRWs einen wichtigen Beitrag und sind entsprechend zu würdigen - bspw. für ihre Funktion als Substitut für die maroden, abgelasteten Brücken. Einen Teil der Verkehre können Fähren auffangen. Für Düsseldorf etwa wird diskutiert, ob Schülerverkehre mit der Fähre durchgeführt werden können, weil Busse nicht mehr über die Theodor-Heuss-Brücke dürfen.

Fähren bei Infrastrukturmaßnahmen mitdenken: Der Rhein ist mit beträchtlichem Abstand Deutschlands wichtigste Wasserstraße. Entsprechend wichtig und unverzichtbar sind wasserbauliche Maßnahmen am Fluss, um die Binnenschifffahrt kurz-, mittel- und langfristig zuverlässig zu ermöglichen. Infrastrukturmaßnahmen, die der Längsschifffahrt zugutekommen, dürfen aber nicht zu zusätzlichen Belastungen für die Querschifffahrt führen.

Einheitlicher Steuersatz für alle Beförderungsfälle: Seit dem Jahr 2020 gilt auf den Fähren ein erhöhter Mehrwertsteuersatz für die Beförderung von PKWs. Zuvor galt für alle Transporte der ermäßigte Steuersatz von 7%. Diese Steuererhöhung traf und trifft noch immer besonders jene Fähren, die einen erheblichen Anteil für die Alltagsmobilität von Menschen bzw. im Pendlerverkehr leisten und somit weitere Umwege und somit CO₂-Ausstoß verhindern: die Autofähren. Hier ist die Politik gefordert, analog zur Regelung im ÖPNV oder im Fernverkehr der Bahn (bei beiden Steuersatz 7%) wieder für einen einheitlichen, ermäßigten Steuersatz für alle Transportarten auf den Fähren zu sorgen, ggfs. auch durch eine entsprechende Initiative auf EU-Ebene.

Über die Metropolregion Rheinland:

Die Metropolregion Rheinland (MRR) vertritt die strukturpolitischen Interessen des Rheinlands gegenüber den politischen Institutionen des Landes, des Bundes und bei der EU und gibt dem Rheinland eine starke Stimme im Wettbewerb der Metropolregionen. Darüber hinaus wirkt sie aktiv für das Rheinland im Initiativkreis Europäischer Metropolregionen in Deutschland (IKM), dem Europäischen Netzwerk der Metropolregionen (METREX) und der Interregionalen Allianz für den Rhein-Alpen Korridor (EVTZ) mit. Getragen wird die MRR von den kreisfreien Städten, Kreisen sowie Handwerks-, Industrie- und Handelskammern im Rheinland. Das Gebiet umfasst eine Fläche von rund 40% von NRW und hat knapp 9 Mio. Einwohnerinnen und Einwohner. Die Mitglieder und Gastmitglieder sind im Einzelnen:

Kreisfreie Städte:

- Stadt Köln
- Klingenstein Solingen
- Stadt Mönchengladbach
- Stadt Wuppertal
- Stadt Remscheid
- Landeshauptstadt Düsseldorf
- Stadt Duisburg am Rhein
- Stadt Krefeld
- Stadt Leverkusen

Kreise:

- Kreis Kleve
- Kreis Viersen
- Oberbergischer Kreis
- Rhein-Erft-Kreis
- Kreis Mettmann
- Kreis Wesel
- Rheinisch-Bergischer Kreis
- Rhein-Kreis Neuss

Handwerks- sowie Industrie- und Handelskammern:

- IHK Bonn/Rhein-Sieg
- IHK zu Düsseldorf
- IHK zu Köln
- Niederrheinische IHK
Duisburg-Wesel-Kleve
- Handwerkskammer Aachen
- IHK Mittlerer Niederrhein
- Handwerkskammer zu Köln
- Handwerkskammer Düsseldorf
- Bergische IHK Wuppertal-Solingen-
Remscheid

Gastmitglieder:

- Bezirksregierung Köln
- Bezirksregierung Düsseldorf
- Regionalrat Köln
- Regionalrat Düsseldorf
- Bergische Struktur- und
Wirtschaftsförderungsgesellschaft GmbH
- Region Köln/Bonn e.V.
- Standort Niederrhein GmbH
- Region Aachen Zweckverband
- Regionalmanagement Düsseldorf-Kreis
Mettmann

Ansprechpartner:

Christian Seul
christian.seul@metropolregion-rheinland.de
+49 (0) 221 989317-222
www.metropolregion-rheinland.de

Juni 2026