

Mitteilung
der Landesregierung

**Bericht der Landesregierung zu einem Beschluss des Landtags;
hier: Denkschrift 2019 des Rechnungshofs zur Haushalts- und
Wirtschaftsführung des Landes Baden-Württemberg
– Beitrag Nr. 17: Die Kollerinsel und der Fährbetrieb**

Landtagsbeschluss

Der Landtag hat am 12. März 2020 folgenden Beschluss gefasst (Drucksache 16/7117 Abschnitt II):

Die Landesregierung zu ersuchen,

- 1. den Betrieb der Kollerfähre durch das Land weiterzuführen;*
- 2. Maßnahmen für einen wirtschaftlichen Betrieb, z. B. durch längere Betriebszeiten, zu prüfen,*
- 3. die Privatisierung des Fährbetriebs zu prüfen;*
- 4. eine Mitfinanzierung durch die Gemeinde Brühl und den Rhein-Neckar-Kreis zu prüfen;*
- 5. dem Landtag über das Veranlasste bis 30. Juni 2021*) zu berichten.*

*) Der hierzu mit Schreiben des Staatsministeriums vom 15. Juni 2021 begehrte Fristverlängerung für den Bericht zum 30. Juni wurde bis einschließlich 30. Oktober 2021 zugestimmt.

B e r i c h t

Mit Schreiben vom 27. Oktober 2021, Az.: I-0451.1, berichtet das Staatsministerium wie folgt:

Zu Ziffer 1:

Der Betrieb der Kollerfähre erfolgt weiter durch das Land. Der Vertrag zur Arbeitnehmerüberlassung für den Schiffsführer und den Matrosen/Kassierer mit dem Unternehmen Schifffahrt Mustroph wurde bis Ende 2021 verlängert. Eine weitere Verlängerung bis Ende 2022 wird angestrebt, um nach einer Entscheidung für oder gegen eine (Teil-)Privatisierung genügend Zeit für die Vorbereitung und Durchführung der notwendigen Ausschreibung zu gewinnen.

Zu Ziffer 2:

Zunächst ist festzustellen, dass sich die Wirtschaftlichkeit des Fährbetriebs in den letzten Jahren sehr erfreulich entwickelt hat. So hat sich das (um die Umsatzsteuer bereinigte) Defizit von seinem Höchststand von ca. 170 000 Euro in 2010 auf ca. 16 000 Euro in 2020 verringert. Sowohl die Einnahmen aus dem Fährbetrieb als auch die Beförderungszahlen konnten erheblich gesteigert werden. Einerseits wurden im Jahr 2019 auf Anregung des Rechnungshofs die Entgelte erhöht. Zudem wurden in den letzten Jahren (bei gleichbleibenden Betriebszeiten) deutlich mehr Passagiere befördert. Allerdings dürfte zumindest ein Teil des erhöhten Passagieraufkommens in 2019 und 2020 auf Sondereffekte zurückzuführen sein. Seit Januar 2019 ist die der Fähre am nächsten gelegene Salierbrücke (Rheinkilometer 399,8) für den Individualverkehr gesperrt. Voraussichtlich wird die Sanierung Ende 2021 fertiggestellt. Außerdem hat die Coronapandemie zu einem Trend zu Ausflügen in das Umland aufgrund von Reisebeschränkungen in das Ausland oder andere Bundesländer geführt. Ohne diese Sondereffekte in 2019 und 2020 ist von einem strukturellen Betriebsdefizit von maximal 100 000 Euro pro Jahr auszugehen.

Eine weitere Erhöhung der Einnahmen ist nur durch stärkere Benutzerfrequentierung erreichbar. Dies wäre zwar mittels Erweiterung der Fährzeiten denkbar. Bei der derzeitigen Konstellation des Fährbetriebes sind die Kosten für die Leiharbeiterüberlassung des Fährpersonals der größte Kostenblock. Für eine Ausweitung des Fährbetriebs auf die Ruhetage Montag und Dienstag oder eine zeitliche Verlängerung des Fährbetriebs an den Betriebstagen in den Abend hinein wäre eine zweite Crew erforderlich. Möglichen Mehreinnahmen durch die Ausweitung der Fahrtzeiten stehen die zusätzlichen Personalkosten sowie erhöhte Ausgaben für Wartung und Reparaturen gegenüber. Eine Ausweitung der Betriebszeiten wird daher unter den bestehenden Rahmenbedingungen nicht für sinnvoll gehalten, um die Wirtschaftlichkeit zu steigern.

Außerdem muss das Land neben dem Interesse an einem wirtschaftlichen Fährbetrieb auch seiner Vorbildfunktion im Hinblick auf den Schutz der ökologisch höchst wertvollen Flächen auf der Kollerinsel gerecht werden. Es kann daher nicht das Ziel des Landes sein, auf Kosten der Ökologie zu viel Verkehr und Publikumsbetrieb durch Ausweitung der Fährzeiten auf die Kollerinsel zu bringen. Gleichwohl ist zu berücksichtigen, dass die Kollerinsel auf der Rheinland-Pfälzischen Seite durch eine Straße erschlossen ist. Zumindest der motorisierte Verkehr kann die Kollerinsel von der badischen Seite auch über den Umweg über die Salierbrücke nach Rheinland-Pfalz erreichen. Die Steuerung der Besucherzahlen ist daher nur eingeschränkt durch den Fährbetrieb möglich.

Zu Ziffer 3:

Eine Vollprivatisierung des Fährbetriebs ist aus wirtschaftlicher Sicht nicht realistisch und wegen des Wegfalls von Steuerungsmöglichkeiten auf den Fährbetrieb auch nicht im Interesse des Landes.

Die Kollerfähre kann wegen der hohen Betriebskosten auch von einem privatwirtschaftlich organisierten Unternehmen nicht gewinnbringend betrieben werden. Weder können die Fahrttarife so stark erhöht noch kann die Benutzerfrequenz so gesteigert werden, dass eine Deckung der Betriebskosten (vor allem für Personal

aber auch für Betrieb und Unterhalt der Fähre) oder gar ein Gewinn erreicht werden könnte.

Bei einer Vollprivatisierung müsste der Pächter/Konzessionär auch das Risiko von umfangreichen Reparaturen bzw. einer Ersatzbeschaffung bei vollständigem Ausfall der aktuellen Fähre tragen. Zwar konnte das Defizit des Fährbetriebs in den letzten Jahren deutlich verringert werden. Von der Gewinnzone ist der Fährbetrieb aber selbst in den Jahren 2019 und 2020, in denen Sondereffekte (Brückensperrung und verstärkter Ausflugsbetrieb wegen Corona) das Betriebsergebnis positiv beeinflusst haben, noch relativ weit entfernt. Eine Vollprivatisierung müsste aber den Fährbetrieb so deutlich in die Gewinnzone bringen, dass neben einem Unternehmerlohn auch Reparatur- und Wartungskosten sowie Rückstellungen für größere Reparaturen der Fähre gebildet werden können. Dies wird als nicht aussichtsreich angesehen.

Vorgeschlagen wird jedoch eine Teilprivatisierung unter folgenden Rahmenbedingungen:

- Die Kollerfähre wird einem privatwirtschaftlich organisierten Unternehmen zum Betrieb überlassen (Betriebervertrag).
- Das Land gibt die Mindestzeiten eines Fährbetriebes vor und ermöglicht in gewissem abzustimmenden Umfang eine Ausweitung der Betriebszeiten.
- Die Einnahmen aus dem Verkauf von Fahrkarten (sowie z. B. etwaige Werbeeinnahmen) stehen ausschließlich dem Betreiber zu.
- Die Ausgaben für den laufenden Betrieb der Fähre (Lohn- und Sachkosten) sind vom Betreiber zu tragen. Der Betreiber hat auch etwaige Arbeiten selbständig in Auftrag zu geben.
- Das Kostenrisiko für etwaige größere Reparaturen sowie für eine Ersatzbeschaffung der Fähre kann kein Betreiber übernehmen. Dies müsste beim Land verbleiben.
- Das Land würde einen festen jährlichen Betriebskostenzuschuss an den Betreiber leisten.

Dieses Modell würde verschiedene Vorteile bieten:

- Verbessertes und noch professionelleres Dienstleistungsangebot für Fährbenutzer (Internetauftritt, Werbemaßnahmen usw.).
- Noch flexiblere Fahrzeitgestaltung nach tatsächlichem Bedarf, hiermit verbunden auch eine maßvolle Ausweitung der Fahrzeiten.
- Einflussmöglichkeiten des Landes blieben durch Rahmenvorgaben erhalten um z. B. Anforderungen an die Fahrzeiten aus Sicht der Landesinteressen ebenso zu gewährleisten wie eine nachhaltige technische Instandhaltung der Fähre.
- Der Zuschussbedarf des Landes für den Fährbetrieb könnte sich deutlich verringern.

Mit dem bislang zur Arbeitnehmerstellung beauftragten Unternehmen Schiffahrt Mustroph wurde dieses Modell unverbindlich erörtert. Hierbei hat sich die Einschätzung ergeben, dass ein jährlicher Zuschussbedarf des Landes bei nur noch ca. 60 000 Euro liegen würde. Damit könnte man das strukturelle Defizit für das Land (s. o.) nochmals nahezu halbieren bzw. das durch die Sondereffekte bereits in 2019 erreichte Defizit nachhaltig halten.

Für eine Teilprivatisierung spricht auch, dass nicht absehbar ist, wie lange das bisherige Modell der Arbeitnehmerüberlassung noch weiter betrieben werden kann. Nach Aussage des Unternehmens Schiffahrt Mustroph steigen die rechtlichen Anforderungen an eine Arbeitnehmerüberlassung bzw. an die verleihenden Unternehmen ständig an. Sollte das Unternehmen seine Erlaubnis zur Arbeitnehmer-

überlassung in Zukunft verlieren, müsste sehr kurzfristig eine Alternative gefunden werden. Bei der letzten Ausschreibung der Arbeitnehmerüberlassung gab es nur zwei Bieter.

Der Abschluss eines entsprechenden Betreibervertrages für eine Teilprivatisierung bedarf einer öffentlichen Ausschreibung (wie auch die bislang praktizierte Leiharbeitnehmerüberlassung). Wenn bis Ende des Jahres 2021 eine Entscheidung für eine Teilprivatisierung nach dem oben geschilderten Modell erfolgt, könnte in 2022 eine entsprechende Ausschreibung für den Zeitraum ab 2023, z. B. für 5 Jahre, erfolgen. Der bis Ende 2021 laufende Vertrag zur Arbeitnehmerüberlassung müsste dann um ein Jahr bis Ende 2022 verlängert werden.

In der Ausschreibung wären Rahmenanforderungen an den Fährbetrieb zu definieren. Dies sind einerseits die Interessen an einem wirtschaftlichen Betrieb und einer guten Zugänglichkeit der Kollerinsel für Gäste des Pferdehofs des Restaurants und des Campingplatzes (Mindestbetriebszeiten) und andererseits die Interessen am Schutz der ökologisch hochwertigen Flächen vor einer Übernutzung (Maximalbegrenzung).

Wegen der höheren Flexibilität beim Betrieb durch einen Privatunternehmer/Konzessionär, der Möglichkeit einer maßvollen Ausweitung des Fährbetriebs sowie den Verschärfungen bei der Arbeitnehmerüberlassung wird eine Teilprivatisierung präferiert.

Zu Ziffer 4:

Der Rhein-Neckar-Kreis und die Gemeinde Brühl lehnen eine Mitfinanzierung nach wie vor ab. Dies haben der Landrat des Rhein-Neckar-Kreises und der Bürgermeister von Brühl bei einer Besprechung mit dem Amt Mannheim und Heidelberg dem Landesbetrieb Vermögen und Bau Baden-Württemberg am 7. September 2020 mitgeteilt. Gemeinde und Landkreis sind weiter der Meinung, dass der Fährbetrieb eine mit dem Unterhalt einer Landesstraße vergleichbare Landesaufgabe, sei.

Die Rechtsauffassung des Landes ist, dass eine Betriebspflicht des Landes nicht besteht. Die Kollerfähre ist nicht als Bestandteil der L 630 anzusehen und der Fährbetrieb obliegt daher auch nicht der Straßenbauverwaltung des Landes.

Derzeit erscheinen weitere Verhandlungen mit dem Landkreis und der Gemeinde über eine Mitführung der kommunalen Ebene als nicht zielführend.

Wegen der bereits erreichten erheblichen Verringerung des Defizits und den Landesinteressen an einer Steuerung des Fährbetriebs hält das Ministerium für Finanzen eine Weiterführung des Fährbetriebs auch ohne finanzielle Beteiligung der kommunalen Seite für vertretbar.