

fed. Senator/-in: S 2 - Finanzen, Digitalisierung und Ordnung  Federführendes Amt: Zentrale Steuerung	Beteiligt: Hafen- und Seemannsamt	
<b>Fähre Gehlsdorf – Kabutzenhof</b>		
Geplante Beratungsfolge:		
Datum	Gremium	Zuständigkeit
28.02.2024	Bürgerschaft	Kenntnisnahme

**Sachverhalt:***Beantwortung der Fragen***1. Welche Ursachen für die geringere Auslastung wurden identifiziert?**

Ein Vergleich der Auslastung (hier verstanden als rechnerisches Verhältnis von Fahrgästen zu Kapazität) von Fähre und sonstigem ÖPNV ist nicht sachgerecht. Die Kapazität der Fähre wurde nach den Hauptverkehrszeiten ausgerichtet, um möglichst allen Fahrgästen einen Sitzplatz zu gewähren und z.B. zur Hanse Sail auch größeren Andrang zu bewältigen. Ein kleineres Schiff böte bei schlechter Witterung und starkem Wellengang geringeren Fahrkomfort und weniger Zuverlässigkeit. Nicht zuletzt kann die Kapazität der Verbindung - anders als im Busverkehr - in Randzeiten nur bedingt reduziert werden, da kein kleineres Fahrzeug zur Verfügung steht und eine weitere Ausdünnung des Fahrplans kaum vermittelbar wäre.

Im Übrigen haben sich die Fahrgastzahlen bei der Fähre sehr positiv entwickelt. Insgesamt wird die Fähre Warnowstromer deutlich häufiger genutzt als die alte Fähre, die Planungen hinsichtlich der Fahrgastzahlen wurden bislang weit übertroffen.

**2. Mit welchen Maßnahmen wurde eine Verbesserung angestrebt?**

Das Bestreben lag im Jahr 2023 in der Reduzierung der technischen Ausfälle. Im März wurde die Akkukapazität erweitert, dadurch konnten die technischen Ausfälle reduziert werden. Außerdem wurde das Jahr 2023 genutzt, um technische Mängel abzustellen.

**3. Wurde eine Erhöhung der Auslastung erreicht? Wenn ja, um wieviel Prozent?**

Im Jahr 2023 gab es einen weiteren Anstieg der Fahrgastzahlen. Insgesamt wurden 175.970 Fahrgäste befördert. Damit stieg die Anzahl der Personen, die die Fähre im Jahr 2023 genutzt haben, um 15,2% gegenüber 2022.

#### 4. Welche weiteren Positionen des betrieblichen Aufwands gab es in welcher Höhe?

##### Positionen Betrieblicher Aufwand Fähre Ist 2022

Positionen	Ist 2022 in € (netto)
Betriebskosten (Stromkosten)	13.000
Fremdleistungen*	265.700
Schiffsmiete	78.500
Versicherungen	18.000
Abschreibungen	7.500
Sonstige	5.300
<b>Gesamt</b>	<b>388.000</b>

\* Die Fremdleistungen umfassen im Wesentlichen Personalkosten der Antaris sowie Liege- und Kaibenutzungsgebühren.

#### 5. Aus welchen Gründen wurde die Kapazität augenscheinlich zu gering angesetzt?

Für die benötigte Gesamtkapazität der Batterien für das Schiff wurden seitens der Bauwerft die Leistungsbedarfe und Energieverbräuche ermittelt, die sich auf das ausgeschriebene Fahr- und Anforderungsprofil beziehen. Die Frage impliziert, dass die Bauwerft die Kapazität vorsätzlich zu gering angesetzt hat. Das wird seitens der AG nicht unterstellt.

#### 6. Ging die Erhöhung der Batteriekapazität mit einer Erhöhung des Leergewichtes einher?

Ja. Im Zuge der sich geänderten Hydrostatik wurde die Stabilitätsberechnung dahingehend überprüft und erneuert. Die erneuten Berechnungen brachten den Nachweis einer hinreichenden Stabilität im Intakt- und Leckfall gemäß den geltenden Vorschriften. Die Abnahme der Maßnahme erfolgte durch die Schiffsuntersuchungskommission (SUK). Durch das zusätzliche Gewicht der Batterien ergibt sich rechnerisch eine Tiefertauchung des Schiffes um einige Millimeter. Es ergeben sich keine Auswirkungen auf die maximal zugelassene Personenzahl für die Fähre. Auch Auswirkungen auf das Manövrierverhalten gibt es keine.

#### 7. Welche garantierte Kapazitätszeit wurde bei den alten und neuen Batterien bestellt?

Es handelt sich bei den alten und neuen Batterien um denselben Hersteller. Aufgrund des Alterungsmechanismus von Lithium-Ionen-Batterien garantiert der Hersteller, dass die Restkapazität der Batterien nach 10 Jahren 80% beträgt. Das entspricht bei zugelassenen Batterien im maritimen Bereich marktüblichen Werten.

#### 8. Welche Gründe führte die Bauwerft an, aufgrund derer sich die Stadt hälftig an den Kosten beteiligte?

Es wurden umfangreiche Auswertungen der Verbräuche über einen längeren Zeitraum vorgenommen. Hieraus ergab sich, dass der Verbrauch der Hotellast bei den berechneten Werten liegt, jedoch der Verbrauch der Antriebe höher ist als kalkuliert. Ursächlich hierfür sind nach Auffassung der Bauwerft Abweichungen von der vorgegebenen Fahrstrecke wie z.B. vermehrte Rückwärtsfahrt (10-20%), unterschiedliche Fahrweisen der Schiffsführer (< 50%), Bewuchs an Rumpf und Propeller (15-25%), Anlegesituation - viel Schubleistung zum

Manövrieren für exaktes Positionieren (10%).

Unter Abwägung aller schiffsbetriebstechnischen als auch formaljuristischen Aspekte und Unwägbarkeiten wurde – auch im Sinne einer zügigen Verbesserung des Produktes für die täglichen Nutzerinnen und Nutzer – eine außergerichtliche Einigung als zielführender erachtet als ein zeit- und ergebnisoffenes zivilrechtliches gerichtliches Verfahren. Die bereits erzielten Erfolge in der Zusammenarbeit mit der Bauwerft bezüglich der Abarbeitung der Mängel sprechen für den eingeschlagenen Weg. Die Möglichkeit, alle gesetzlichen und vertraglichen Ansprüche bei Nichterfüllung der vereinbarten, offenen Mängelpunkte geltend zu machen und durchzusetzen, wurde sich immer vorbehalten.

## **9. Durch wen wurde die Einhaltung des Lastenhefts geprüft? Welche Institutionen oder Firmen wurden beteiligt?**

Wir verweisen hierzu auf die umfänglichen Erläuterungen der Verwaltung in der Vorlage Nr. 2020/BV/0882. Hier wurde bereits verdeutlicht, dass die Bauspezifikation von NSD durch die Bieter nicht zwingend eingehalten werden musste.

Vielmehr entsprach das durch NSD entwickelte Gesamtkonzept des „Neptun Shoe“ aus fachlichen wie finanziellen Gründen (s. u.) nicht vollständig den Vorstellungen der HRO und der Betreiberin RSAG. Es wurde daher nicht alleinig zur Ausschreibungsunterlage gemacht. Stattdessen haben sich die HRO und die RSAG entschlossen, die Bauspezifikation „Neptun Shoe“ nicht Eins zu Eins umzusetzen, sondern angepasste „prioritäre Rahmenparameter“ für die Fähre festzulegen. Sie wurde somit für abweichende Angebote „geöffnet“, auch um der grundsätzlichen Verpflichtung zur technologieoffenen Ausschreibung nachzukommen. Wichtige schiffstechnische und -bauliche Anforderungen blieben aber unberührt und hatten weiterhin Bestand.

Da es sich bei dem geplanten Schiffsneubau um ein innovatives und komplexes Fahrzeug handelte, wurde nach § 14 VgV Abs. 3 Satz 2 außerdem das entsprechende EU-Vergabeverfahren „Verhandlungsverfahren mit Teilnahmewettbewerb“ gewählt. Dieses Verfahren bietet die Möglichkeit mit den Bietern über das zu liefernde Produkt in seiner Komplexität zu diskutieren und somit auch alternative Lösungsvorschläge zu erhalten. Allen Bietern wurde so die Möglichkeit gegeben ein eigenes Produkt zu entwickeln, welches dann die „prioritären Rahmenparameter“ erfüllt.

Fachlich-inhaltlich kristallisierte sich in der Konzeptionsphase heraus, dass der „Neptun Shoe“ in verschiedener Hinsicht nicht passgenau für die spezifischen Anforderungen des täglichen Fährbetriebs im Rostocker Stadthafen sein würde. So gab es seitens der HRO und RSAG nicht nur andere Vorstellungen bzgl. der Anlegerinfrastruktur, sondern auch zum Nachladesystem, zur Verholausrüstung, zur Propelleranlage, zum heckseitigen Zugang, zur Entsorgung von Abwasser über den Anleger, zur Materialauswahl und zu den Maßstäben bzgl. der Zulassung/Klassifizierung des Schiffes.

In finanzieller Hinsicht hätte das Gesamtkonzept von NSD, welches aus einem Schiffsneubau mit zwei völlig neuartigen Anlegern bestand, hohe Investitionen gefordert und wäre beihilfenrechtlich nicht darstellbar gewesen. Die Einwerbung von Fördergeldern war zu keiner Zeit möglich, da keine passenden Förderprogramme existierten. Die vorhandenen finanziellen Mittel waren somit begrenzt und es wurde nach Einsparpotentialen gesucht. Die größten Potentiale wurden bei der Anlegeinfrastruktur und dem möglichen Ladesystem gesehen.

Die von den Werften eingereichten Angebote und der letztlich realisierte Schiffsneubau beruhen daher nur teilweise auf der Bauspezifikation der Neptun Ship Design, erfüllen aber vollständig die „prioritären Rahmenparameter“.

**10. Inwiefern kann ausgeschlossen werden, dass Probleme bei/mit der Fähre NICHT auf Abweichungen vom Lastenheft zurückzuführen sind?**

Die Probleme beruhen auf überwiegend baulich-technischen Mängeln und sogenannten „Kinderkrankheiten“. Diese treten bei einem komplexen Einzelvorhaben wie dem Bau eines neu entwickelten Schiffes oder auch anderen baulich/technischen Produkten üblicherweise auf, und zwar unabhängig vom Auftragnehmer oder eigentlichen Konzept bzw. vorab entworfener Bauspezifikation. Dies gilt insbesondere beim Bau eines innovativen, vollelektrischen, mit Batterien angetriebenen Schiffes gegenüber einer konventionellen Konfiguration, die schon über 100 Jahre Forschung und Entwicklung erfahren hat. Dass eine exakte Realisierung des „Neptun Shoe“ bei nachweislich deutlich höheren Kosten mehr Zuverlässigkeit und Robustheit als der „Warnowstromer“ geboten hätte, halten HRO und RSAG daher für unwahrscheinlich.

**11. Welche geografischen und meteorologischen Bedingungen wurden im letztlich abgeschlossenen Vertrag festgelegt?**

Für die Testfahrten unter Beteiligung der zuständigen Schiffsuntersuchungskommission (SUK) wurde als Fahrtgebiet der Rostocker Stadthafen oder ein vergleichbares Gewässer, welches eine Geschwindigkeit von mind. 12,0 km/h (Glattwasser, Wind Bft. 2) erlaubt, definiert.

**12. Welche konkreten Spezifikationen enthielt der abgeschlossene Schiffbau- und Liefervertrag?**

Der Schiffbau- und Liefervertrag umfasst neben dem eigentlichen Vertragswerk viele weitere Anlagen, die Bestandteil des Vertrages sind und aller Art Spezifikationen festlegen. Aufgrund des großen Umfangs dieser Unterlagen ist eine vollumfängliche Darstellung im Rahmen der Beantwortung dieser Anfrage nicht möglich.

**Finanzielle Auswirkungen:**

keine

Dr. Chris von Wrycz Rekowski  
Senator für Finanzen, Digitalisierung und Ordnung

**Anlagen**

Keine