

Rheinfähre „St. Michael“ Hitdorf

Fähre von Leverkusen-Hitdorf nach Langel (Köln-Merkenich)

ab 1930 Seitenpfortenfähre „Hitdorf“, 1962 bis 2024 Fähre „Fritz Middelanis“

Schlagwörter: [Fähre](#)

Fachsicht(en): Kulturlandschaftspflege

Gemeinde(n): Köln, Leverkusen

Kreis(e): Köln, Leverkusen

Bundesland: Nordrhein-Westfalen



Leverkusen-Hitdorf, Rheinfähre nach Langel (2014)
Fotograf/Urheber: Karl-Heinz Buchholz



Kartenhintergrund: © Terrestris.de 2026

Zeugnisse für den Fährbetrieb zwischen Hitdorf und Langel (der frühere Ort ist heute ein Teil von [Köln-Merkenich](#)) gibt es bereits seit dem 15. Jahrhundert. Das Hitdorfer Fährrecht wurde erstmals 1633 beurkundet. Allerdings wurde das Geschäft damals nicht mit einer Großfähre, sondern mit Booten, Nachen und Schalden, d.h. besonders flachen Kähnen, die zwar für eine quer zur Flussströmung verlaufende Fahrt durch den geringen Widerstand günstige Voraussetzungen boten, aber auch schneller kentern konnten als tiefer liegende Boote. Insofern war die Nutzung der Fähre nicht ohne Risiko.

Wahrscheinlich lag die Trägerschaft des Fährbetriebes in Händen der Gemeinde Hitdorf und der Beruf des Fährmannes konnte von jedem, der die beruflichen Voraussetzungen erfüllte und sich an die gültige Rechtsordnung hielt, ausgeführt werden. Nichtsdestotrotz galt es immer wieder Verfehlungen nachzugehen, aber vor allem die ständigen Händel mit den Fährleuten auf Kölner Seite zu schlichten. Es wird davon berichtet, dass der Wettbewerb groß war und einzelne Fährleute, die ihre Kundschaft schon weit vor dem Dorf abfangen wollten, mit Strafen belegt wurden, da dies nicht erlaubt war. Mit den Kollegen auf der Langelner Seite gab es immer wieder Streit darüber, ob diejenigen die z.B. Passagier oder Waren von Hitdorf nach Langel beförderten, auch Fracht mit zurücknehmen durften. Im 18. Jahrhundert gab es dazu auch eine belegte gerichtliche Auseinandersetzung, für die auf Hitdorfer Seite die Fährleute Abgaben zu Begleichung der Kosten zahlen mussten. Endgültig entschieden wurde der Streit nicht, aber von handgreiflichen Versuchen der Langelner, die Hitdorfer auf Kölner Gebiet zur Aufnahme von Fracht zu hindern, wird berichtet.

Im Jahr 1825 forderten die Hitdorfer in einer Klage „a) wechselseitige Fährgerechtsame [rechtliche Vereinbarung zur Klärung der Situation auf beiden Seiten des Rheins], b) vom Worringer Kopf bis zur Einschiffungsstelle keinen neuen Fahrweg, weil Leinpfad benutzt werden kann, c) vom Stommeler Pfad bis auf den Blumenberg Anlegung eines Fahrweges in vorgeschriebener Breite. Hitdorf erklärt sich bereit, Entschädigungen an die Grundbesitzer zu zahlen. Die Gemeinde Langel darf keine Nutzungsrechte am Worringer Kopf beanspruchen. Es wird ihr aber das Recht eingeräumt, Güter und Personen nach Hitdorf überzusetzen.“ (Hinrichs 1957, S. 17). Da es zu keiner Einigung kam wurde seitens Langel 1826 eine Zivilklage angestrengt, die bis zum Cassationsgericht in Berlin, der damals höchsten Instanz, verfolgt wurde. Das dortige Urteil billigte 1830 den Hitdorfern nur das Überfahrtsrecht vom

rechten zum linken Rheinufer zu, nicht aber umgekehrt. Erst 1842 genehmigte die preußische Regierung auch den Fährbetrieb vom linken zum rechten Ufer durch die Hitdorfer Fährleute.

Die Gemeinde selbst verpachtete das Gewerbe ab diesem Jahr an Privatpersonen. Durch den Bau der Eisenbahnverbindungen Wuppertal, bzw. Düsseldorf-Köln und die aufkommende Dampfschiffahrt auf dem Rhein ging der Fährbetrieb mehr und mehr zurück. Nach dem Ersten Weltkrieg jedoch entwickelte sich die Idee, den Fährbetrieb durch eine Großfähre wieder zu intensivieren. Der damalige Hitdorfer Bürgermeister Müller unterbreitete entsprechende Vorschläge am 1. Januar 1924: *„Der Verkehr zwischen den beiden Ortschaften Hitdorf und Köln-Langel wird vom linken zum rechten Ufer durch zwei staatliche von der Rheinstrombauverwaltung verpachteten Nachfähren in einem Abstand von rund 1 km vermittelt. ... Diese dürftige, nur einen spärlichen Personenverkehr zulassende Übergangsmöglichkeit genügt schon lange nicht mehr den heutigen Anforderungen und bedarf dringend einer Verbesserung. ... Fast noch dringender ist die Möglichkeit eines Uferwechsels für Fahrzeuge. Die Flußstrecke von der Schiffsbrücke in Köln-Mülheim [korrekt eigentlich Schiffbrücke, mit 's' bezeichnet das Wort die Kommandobrücke eines Schiffes, Red.] bis zur Wagenfähre in Üdesheim-Himmelgeist beträgt 37 Kilometer. Sie lässt keinerlei Fuhrwerksverkehr von einem Ufer zum anderen zu. Die geeignetste Stelle für eine solche Fähre ist Hitdorf. Ungefähr in der Mitte der fraglichen Strecke liegt es gerade da, wo eine alte aus dem Solinger Industriegebiet kommende Straße auf den Rhein trifft. Daneben ist es auch nach der Entwicklung der beiderseitigen Ufer ein besonders günstiger, vielleicht der günstigste Platz, weil bei Hitdorf wie bei Langel hochwasserfreies Gelände bis an die Nähe des Ufers heranreicht“* (Hinrichs 1957, S. 21)

Neben der Bedeutung für die Industrie und ihren Warenaustausch sowie ihren Bedarf an Braunkohle als Energieträger wird auch schon auf das sich verstärkende Aufkommen des Kraftfahrverkehrs hingewiesen.

Nachdem der ebenfalls angedachte Bau einer Brücke verworfen worden war, wurde die neu gebaute Großfähre am 8. März 1930 in Betrieb genommen. Betrieben wurde die Fähre von einer Fährgesellschaft der Städte Köln und Hitdorf in Verbindung mit dem damaligen Landkreis Solingen-Lennep. Aktuell (2016) verkehrt die Fähre „Fritz Middelanis“ der Rheinfähre Köln-Langel/Hitdorf GmbH, die je zur Hälfte den durch Fähre verbundenen Städten Leverkusen und Köln gehört, auf dem Rhein zwischen Leverkusen-Hitdorf und Langel bei Rheinkilometer 705. Einschränkung des Fährbetriebes gibt es ab einem Pegelstand des Rheins von 7,50 Meter, der über den Hochwassermeldedienst abgerufen werden kann.

Ein Vergleich der Transportzahlen (zusammengestellt aus Hinrichs 1957 und leverkusen.com) verdeutlicht die Entwicklung, dass der heutige Fährbetrieb vornehmlich den Berufs- und Freizeitverkehr bedient:

Transportleistung	1931	1999	2011
Fahrräder	31.833	55.800	66.000
Motor-(Kraft-)Räder	804	6.500	8.100
PKW	10.245	72.000	94.000
LKW	3.684	1.661	2.500
Personen	105.273	188.000	228.000

(Karl-Heinz Buchholz, LVR-Abteilung Landschaftliche Kulturpflege, 2016)

Nachtrag: Nutzung der NATO-Rampe, Havarie der „Fritz Middelanis“ und neues Fährschiff „St. Michael“

Nur bei ganz außergewöhnlichen Vorfällen dienen auch die linksrheinischen Bauten der unmittelbar angrenzenden [NATO-Rampe](#) (eine militärische Ersatzübergangsstelle) als Anlegestelle der Rheinfähre. Diese nutzt normalerweise ihre eigene Fährrampe oder bei extremem Niedrigwasser die neben der Rampe liegende Anfahrstelle (Hinweis Herr Bilitzki).

Ab 1930 wurde die Seitenpfortenfähre „Hitdorf“ eingesetzt, der 1962 die Fähre „Fritz Middelanis“ nachfolgte.

Am 6. Dezember 2023 havarierte die „Fritz Middelanis“, wobei die Steuerung ausfiel und vier Passagiere von dem Schiff gerettet werden mussten. Eine Reparatur der 62 Jahre alten und bereits seit längerem anfälligen Fähre wurde seitens der *Hafen- und Güterverkehr Köln* (HGK), die neben der Stadt Leverkusen an der Betreibergesellschaft *Rheinfähre Köln-Langel/Hitdorf GmbH* beteiligt ist, als unwirtschaftlich verworfen.

In der Folge wurde der Fährbetrieb bis zur Inbetriebnahme des neuen Fährschiffs „St. Michael“ am 29. Juli 2024 zeitweise nicht

mehr bedient. Das „neue“ Fährschiff wurde bereits 1954 erbaut. Es ist 35 Meter lang, 12,25 Meter breit und verfügt über eine Maschinenleistung von 360 PS. „St. Michael“ bietet Platz für maximal 250 Personen und 18 Autos mit einem Gewicht von bis zu 32 Tonnen.

(Franz-Josef Knöchel, Digitales Kulturerbe LVR, 2026)

Quelle

Freundliche Hinweise von Herrn Bernd Bilitzki, Heimatverein Hitdorf e.V., 2026.

Internet

www.hochwasser-rlp.de: Hochwassermeldedienst, Pegel Köln (abgerufen 06.12.2016)

www.leverkusen.de: Autofähre in Hitdorf mit Fahrplan (abgerufen 06.12.2016)

www.leverkusen.com: Rheinfähre in Hitdorf (abgerufen 06.12.2016)

www.hgk.de: Häfen und Güterverkehr Köln, Fährbetrieb damals und heute (abgerufen 16.04.2020)

www.express.de: Nach Havarie auf dem Rhein - Ende einer Ära? Schicksal von Kölner Kult-Fähre scheint besiegelt (Text Niklas Brühl, Express vom 01.02.2024, abgerufen 27.04.2026)

de.wikipedia.org: St. Michael (Schiff) (abgerufen 27.04.2026)

de.wikipedia.org: Fährbetrieb zwischen Hitdorf und Langel (abgerufen 27.04.2026)

Literatur

Hinrichs, Fritz (1957): Hitdorf am Rhein. Chronik eines bergischen Hafens. Opladen.

Rheinfähre „St. Michael“ Hitdorf

Schlagwörter: Fähre

Straße / Hausnummer: Rheinstraße

Ort: 51371 Leverkusen - Hitdorf

Fachsicht(en): Kulturlandschaftspflege

Gesetzlich geschütztes Kulturdenkmal: Kein

Erfassungsmaßstab: i.d.R. 1:5.000 (größer als 1:20.000)

Erfassungsmethoden: Literaturlauswertung, Geländebegehung/-kartierung, Auswertung historischer Karten

Historischer Zeitraum: Beginn 1400 bis 1633

Koordinate WGS84: 51° 03 19,76 N: 6° 55 0,34 O / 51,05549°N: 6,91676°O

Koordinate UTM: 32.354.001,10 m: 5.658.060,23 m

Koordinate Gauss/Krüger: 2.564.320,55 m: 5.658.219,70 m

Empfohlene Zitierweise

Urheberrechtlicher Hinweis: Der hier präsentierte Inhalt ist urheberrechtlich geschützt. Die angezeigten Medien unterliegen möglicherweise zusätzlichen urheberrechtlichen Bedingungen, die an diesen ausgewiesen sind.

Empfohlene Zitierweise: Karl-Heinz Buchholz (2016), „Rheinfähre „St. Michael“ Hitdorf“. In: KuLaDig, Kultur.Landschaft.Digital. URL: <https://www.kuladig.de/Objektansicht/O-106530-20141031-2> (Abgerufen: 10. Juni 2026)

Copyright © LVR



RheinlandPfalz

