



vertraulich

Landeshauptstadt Dresden
Der Oberbürgermeister

Fraktion Alternative für Deutschland
im Stadtrat der Landeshauptstadt Dresden
Mitglied des Stadtrats
Thomas Ladzinski

GZ: (OB) 6.61.62_DVB

Datum: 12. AUG. 2021

Gierseilfähren in Dresden AF1576/21

Sehr geehrte Herr Ladzinski,

zu Ihrer Anfrage erlaube ich mir zunächst den Hinweis, dass kein Anspruch auf Beantwortung besteht, weil die Anfrage entgegen Paragraph 19 Absatz 1 Satz 1 GO SR nicht „knapp gehalten“ ist und weil die Anfrage keine einzelne Angelegenheit der Gemeinde im Sinne von Paragraph 28 Absatz 6 Satz 1 SächsGemO betrifft.

Die Fragen sind auf einen ganz allgemeinen Variantenvergleich einer möglichen künftigen Elbquerung zwischen Ostragehege und Pieschen unter Einschluss der Variante „Gierseilfähre“ gerichtet. Damit erfüllen die hinterfragten Konstellationen nicht die vom Sächsischen Oberverwaltungsgericht entwickelte Definition einer einzelnen Angelegenheit als „konkreter Lebenssachverhalt“ (SächsOVG, Urteil vom 7. Juli 2015, 4 A 12/14, Rn. 28: „Ein konkreter Lebenssachverhalt ist dann gegeben, wenn er nach Ort, Zeit und dem Kreis der eventuell betroffenen Personen bestimmbar ist; dabei muss zwischen diesen Elementen eine inhaltliche Verbindung vorhanden sein.“). Auch nach dem allgemeinen Sprachgebrauch ist der Bezug der Anfrage zu einem ganz bestimmten Ereignis, Vorfall oder Geschehen erforderlich; vergleiche. VG Chemnitz, Urteil vom 6. November 2013 (1 K 549/13). Daran fehlt es hier.

Soweit ich jedoch ein eigenes Interesse an der Beantwortung der von Ihnen aufgeworfenen Anfrage habe, beantworte ich diese - ohne Anerkennung einer Rechtspflicht und ohne Bindungswillen für künftige vergleichbare Konstellationen - dennoch wie folgt:

„In der letzten Sitzung des Ausschusses für Stadtentwicklung, Bau, Verkehr und Liegenschaften wurden die verschiedenen Varianten für eine mögliche Elbquerung zwischen Ostragehege und Pieschen vorgestellt. Die in diesem Zusammenhang durch den Bauausschuss beauftragte Untersuchung der Möglichkeit einer Gierseilfähre fand hierbei jedoch keine Berücksichtigung. Begründet wurde diese vom Auftrag abweichende Entscheidung mit dem Stand der Technik sowie der Unzulässigkeit dieser Technologie beim Neubau einer Fährstelle. BUND und NABU befürworten Gierseilfähren als „Zeichen der Integration einer umweltfreundlichen Technologie in Natur und Landschaft“, welche insbesondere im Bereich Elbe und Saale geeignete Bedingungen vorfindet. Geringe Unterhaltskosten sowie völlige Emissionsfreiheit zeichnen dieses Verkehrsmittel aus

(Quelle: <https://www.rivernet.org/elbe/gierseil/gierhome.htm>).

In diesem Zusammenhang ergeben sich folgende Fragen:

1. Im Zusammenhang mit der Installation einer Fähre entstehen laut Aussagen der Verwaltung 4 Mio. Euro an Investitionskosten sowie 250.000 Euro an jährlichen Betriebskosten. Wie setzen sich die Investitionskosten und die jährlichen Betriebskosten zusammen (bitte tabellarisch auf-führen)?“

Die Investitionskosten setzen sich zusammen aus der Anschaffung eines Fährbootes, der Herstellung barrierefreier Anlegestellen und der Sanierung beziehungsweise dem Neubau der Zuwegungen. Bei den Betriebskosten sind vor allem die Personal- und die Kraftstoffkosten sowie die Abschreibungen zu benennen. Die Angaben bezogen sich auf den Kostenstand 2019.

2. „Welche Antriebstechnologie wurde bei der Kalkulation der in der Variantenuntersuchung ge-nannten Fähre zugrunde gelegt?“

Es wurde auf der Basis einer Dieselfähre kalkuliert, da die Genehmigungsfähigkeit für eine Gierseil-fähre nicht besteht.

3. „Bis zu welchem Niedrigpegelstand wäre eine derartige neue Fähre einsetzbar? Bis zu welchem Niedrigpegelstand wäre eine Gierseilfähre einsetzbar?“

Diese Frage kann nicht pauschal beantwortet werden, da dies vom Tiefgang der eingesetzten Fähr-boote abhängt.

4. „Inwiefern kann ein emissionsfreies, durch Wasserkraft betriebenes Verkehrsmittel nicht als „Stand der Technik“ angesehen werden, während die Landeshauptstadt gleichzeitig in den nächsten 5 Jahren 1 Mrd. Euro für Klimaanpassung / -neutralität und Dekarbonisierung ausge-ben möchte?
5. Angesichts des beschlossenen Klimanotstandes: Mit welchen CO₂-Emissionen wird beim Neu-bau einer „Umweltbrücke“ kalkuliert? Welche CO₂-Emissionen entstehen beim Bau der Fähran-leger und der konventionellen Fähre? Welche CO₂-Emissionen entstehen jährlich beim Betrieb einer konventionellen Fähre (bspw. Johanna)?
6. In der aktuellsten und derzeit noch gültigen Fassung der Binnenschiffsuntersuchungsordnung von 2018 sind klare Vorgaben für die Auslegung und die Konstruktion neuer Gierseilfähren defi-niert, aus denen sich die Zulässigkeit dieser Fähren auf den deutschen Wasserstraßen ableitet. Woraus resultiert die Aussage der Verwaltung, dass Gierseilfähren auf Bundeswasserstraße nicht zulässig wären? Wo kann man dies nachlesen?“

Ich beantworte die Fragen 4 bis 6 zusammen:

Nach Auskunft des Wasser- und Schifffahrtsamtes Elbe ist aufgrund der Lage im Pieschener Bogen die Anlage einer Gierseilfähre aus nautischen Gründen nicht zulässig.

CO₂-Emissionen ergeben sich nicht nur aus der Herstellung einer Verkehrsanlage, sondern auch de-ren verkehrliche Wirkung (z. B. andere/kürzere Wege, Nutzung anderer Verkehrsmittel). Diese Unter-suchungen sind sehr komplex und wurden aufgrund der fehlenden Genehmigungsfähigkeit nicht durchgeführt.

7. „Liegen der Landeshauptstadt Dresden Zahlen zum gewerblichen Güterschiffsverkehr auf der Elbe im Bereich Dresden vor? Wenn ja: Wie viele Güterschiffe haben im Jahr 2020 im Durchschnitt pro Tag die Elbe bei Dresden passiert?“

Der Landeshauptstadt Dresden liegen dazu keine Angaben vor, zumal im Jahr 2020 der Schiffsgüterverkehr sehr gering war. Die Elbe ist eine Bundeswasserstraße; die entsprechenden Erhebungen verantwortet das Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV).

Mit freundlichen Grüßen


Dirk Hilbert


Annetrin Klepsch
Zweite Bürgermeisterin