

Protokollauszug

aus der

3. öffentliche Sitzung des Ausschusses für Klima, Umwelt und Mobilität vom 24.10.2019

öffentlich

Top 4.2 Zwischenbericht zum "Fährbetrieb der Fähre 1 zwischen Auf dem Kiewitt und Hermannswerder ertüchtigen" (gem. Beschluss zur DS 19/SVV/0311)

Herr Niehoff (Bereich Verkehrsentwicklung) führt aus, dass wie im Beschluss zur DS 19/SVV/0311 gefordert, die Fortschreibung des Nahverkehrsplans u. a. die Maßnahme „Prüfung einer Angebotsausweitung auf der Linie F1“ beinhaltet. Eine Erweiterung der Betriebszeiten an Wochentagen auf 6 bis 24 Uhr (heute täglich 7 bis 18.30 Uhr) ist Bestandteil dieses Prüfauftrages. Im Falle einer Angebotsausweitung ist ein zeitlicher Vorlauf für die Ausbildung eines dritten Fährmanns notwendig.

Die Fähre F1 der ViP wird bereits heute elektrisch betrieben. Aus umweltpolitischer Sicht ist dies die bestmögliche Traktionsart. Der geforderte Hybridantrieb kann dort keine Verbesserung leisten.

Mit der Mitteilungsvorlage DS 19/SVV/0350 wurden zudem zwei Prüfaufträge, die die bestehende Fährverbindung zwischen Auf dem Kiewitt und Hermannswerder betreffen hinsichtlich:

1. Ersatz der Seilfähre durch eine Brücke für Fuß- und Radverkehr
2. Ersatz der Seilfähre durch ein solar betriebenes Fahrgastschiff

geprüft.

Im Ergebnis hätte sowohl der Bau einer Brücke als auch der Einsatz eines frei fahrenden Solar-schiffes Vorteile gegenüber dem Fortbestand der Seilfähre. Diese liegen vor allem in:

- der Zuverlässigkeit (keine bzw. kaum Havarien bei Brücke oder Schiff)
- der zeitlichen Nutzbarkeit der Verbindung, die bei einer Brücke quasi uneingeschränkt ist.

Wesentliche Nachteile sind u. a.:

- die höheren Investitionskosten
- die hohen Betriebskosten bei einem frei fahrenden Solarschiff (Besatzung mit 2 Personen und längere Betriebszeiten).

Letztlich gilt hier die Brücke als Favorit.

Die barrierefreie Nutzung der Fähre ist heute bereits möglich.

Frau Lentz favorisiert die Brücken-Lösung und erkundigt sich, ob diese Lösung vom Tisch ist.

Frau Dr. Laabs erkundigt sich, ob die Möglichkeit einer Gierseilfähre in Betracht gezogen worden sei.

Herr Niehoff erklärt, dass die Brücken-Lösung zwar Favorit, aber dennoch abhängig von der Priorisierung anderer Projekte ist. Auch wenn eine Förderung möglich ist, fällt diese maximal zu 75 Prozent aus. Bleibt immer noch ein Eigenanteil von mindestens 25 Prozent sowie Planungskosten und Kosten für einen möglichen Grunderwerb.

Er verweist nochmals auf die Fortschreibung des Nahverkehrsplans, in der neben den eingebrachten Vorschlägen, dann beispielsweise auch zusätzliche Haltestellen der Fähre etc. geprüft werden können. Hier geht es erst einmal um die Erweiterung des bestehenden Fährbetriebs.

Der Ausschuss für Klima, Umwelt und Mobilität nimmt die Berichterstattung zur Kenntnis.