

Dr. Sybille Bachmann (für die Fraktion Rostocker Bund)

Fähre Gehlsdorf – Kabutzenhof

Geplante Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Zuständigkeit
17.01.2024	Bürgerschaft	Kenntnisnahme

Anliegen:

Mit Bezug auf die Stellungnahme zur Anfrage 2023/AF/4115 bitten wir um Beantwortung der folgenden Nachfragen:

Die Auslastung des ÖPNV betrug 2017 durchschnittlich rd. 22 % in Deutschland.

<https://de.statista.com/statistik/daten/studie/975534/umfrage/auslastung-des-oeffentlichen-personennahverkehrs-nach-verkehrsmitteln/>

In der Corona-Krise ging die Auslastung zurück, stieg danach aber rasant an, insbesondere durch verkehrspolitische Maßnahmen (9 bzw. 49 EUR-Ticket).

Für das Jahr 2022 betrug die Auslastung der Fähre Kabutzenhof - Gehlsdorf 9 %. (Kapazität 1,7 Mio. Passagiere/Jahr, erreicht rd. 153.000).

- 1. Welche Ursachen für die geringere Auslastung wurden identifiziert?**
- 2. Mit welchen Maßnahmen wurde eine Verbesserung angestrebt?**
- 3. Wurde eine Erhöhung der Auslastung erreicht? Wenn ja um wieviel Prozent?**

Als betriebliche Aufwendungen für 2022 wurden 388 TEUR angegeben, davon 13 TEUR für Elektroenergie.

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

Laut Stellungnahme gingen 58 % der Ausfalltage beim Färbetrieb auf technische Mängel zurück. Dies wurde auf eine zu geringe Kapazität der Batterien zurückgeführt, weshalb diese erhöht werden sollte.

- 5. Aus welchen Gründen wurde die Kapazität augenscheinlich zu gering angesetzt?**
- 6. Ging die Erhöhung der Batteriekapazität mit einer Erhöhung des Leergewichtes einher?**
- 7. Welche garantierte Kapazitätszeit wurde bei den alten und neuen Batterien bestellt?**

Laut Stellungnahme haben sich Stadt (Auftraggeberin des Schiffes) und Herstellerwerft (Auftragnehmerin) auf die Teilung der Kosten für die Erweiterung der Batteriekapazität geeinigt.

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

In der Stellungnahme heißt es weiter, die technischen Spezifikationen aus dem sog. *Lastenheft* (Bauspezifikationen) seien beim Bau der Fähre eingehalten worden. Diese Aussage können wir aufgrund folgender Vorgaben nicht nachvollziehen:

- Leichtbauweise mit seewasserbeständigem Aluminium oder Faserverbundwerkstoffen CFK/GFK (anstelle der jetzigen Stahlkonstruktion)
- vollautomatischer Leistungslandanschluss (Pantograph) zum Laden der Batterien während des Be- & Entladens der Fähre, d.h. im Tagesbetrieb (anstelle des jetzigen Ruhendbetriebs)
- Außer-Betrieb-Setzung ab Windstärke 8, Wellengang 80 cm, geschichtetes Eis 5 cm Gesamtdicke (anstelle jetzt ab Windstärke 6) / Windstärken:
<https://de.wikipedia.org/wiki/Beaufortskala>
- elektro-mechanische Festmach-Technologie (*Auto Mooring*, siehe z.B. hier <https://www.cavotec.com/de/your-applications/ports-maritime/automated-mooring>)
- Dienstgeschwindigkeit 12 km/h (anstelle 7,5 km/h)

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

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

Laut Stellungnahme erfolgten die Testfahrten im Juli 2021 im Rahmen der Abnahmefahrten im Beisein der zuständigen Schiffsuntersuchungskommission (SUK) „unter den vertraglich festgelegten geografischen und meteorologischen Bedingungen. Gemäß den Ergebnissen hat das Schiff diese Tests nach Schiffbau- und Liefervertrag bestanden.“

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

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

Dr. Sybille Bachmann
Fraktionsvorsitzende

Anlagen
Keine