



Spreefähre in Friedrichshagen

Konkretisierung der Fähren-Technik

Grundvoraussetzung ist zunächst einmal, dass die Fähre den recht umfangreichen gesetzlichen Festlegungen entspricht, die in der Binnenschifffahrts-Untersuchungsordnung (BinSchUO) und einigen ergänzenden Vorschriften sowie Sonderregelungen enthalten sind.

Diese beziehen sich dezidiert auch auf Fähren, insbesondere auf

- die Verfahren der technischen Zulassung zum Verkehr und
- die Anforderungen an Bau, Ausrüstung und Einrichtung.

Erstes und entscheidendes Kriterium: die Fähre muss uneingeschränkt **barrierefrei** sein. Die Stellplätze für Rollstuhlfahrer müssen die speziellen gesetzlichen Normen erfüllen.

Die **Kapazität** der Fähre sollte für max. **12 Passagiere** davon 2 Rollstuhlfahrer sowie 12 Fahrräder ausgelegt werden. Bei einer solchen Begrenzung entfallen umfängliche Auflagen, wie sie für größere (mehr als 12 Passagiere) Schiffe gelten.

Unterstellt, die Fähre würde bei voller Auslastung im 20-Minutentakt verkehren, ließen sich in einer Richtung maximal 36 Personen/Stunde befördern. Das müsste eigentlich reichen. Durch Verkürzung der Taktfrequenz ist dann noch Luft nach oben.

Die Fähre soll an beiden Enden mit **beweglichen Ladeklappen** versehen sein, um einen problemlosen Zu- und Abgang zu ermöglichen. Die Ladeklappen haben überdies den Vorteil, dass bei deren Vorhandensein gem. BinSchUO auf Steganlagen verzichtet werden kann. Außerdem wird als Besatzung wegen der spezifischen Art des Anlegens lediglich ein Schiffsführer gefordert.

Da an der ins Auge gefassten Anlegestelle am Südufer der Spree (etwa dort, wo ursprünglich einmal die Fähren anlegten) nur eine geringe Wassertiefe gegeben ist, wäre ein Schiffskörper in Form eines **Katamarans** oder Trimarans zweckmäßig. Da gibt es am Markt mehrere interessante Angebote, von denen einige für unseren Zweck in Betracht kommen. Dazu später mehr.

Die Fähre muss gem. BinSchUO über zwei voneinander unabhängige **Antriebe** verfügen. Dabei kommen wir m.E. um den **Elektroantrieb** nicht herum. Der ist gegenüber einem konventionellen Antrieb recht teuer. Erleichtert wird die Entscheidung hierfür jedoch durch den Umstand, dass eine Betriebsgenehmigung fast nur noch für Elektroantriebe erteilt wird.

Die Katamaranfähre, wie sie für unsere Belange in Betracht kommt, wäre eine sog. **freifahrende Doppelendfähre**. Bei derartigen Fähren sind Heck und Bug mit ihren (oben bereits genannten) Ladeklappen symmetrisch gebaut, so dass die Fähre mit ihrem unabhängigen Antriebssystem (s. vor) gleich gut vorwärts wie rückwärts fahren kann und in beiden Fahrtrichtungen die gleiche Manövrierfähigkeit besteht. Bei dieser Art Fähren entfallen die sonst erforderlichen Wendemanöver, was gerade auch in dem Bereich, in dem wir sie einsetzen wollen - es wird eine Binnenschifffahrtsstraße gequert -

ein großer Vorteil ist. Außerdem erleichtert sie das Anlegemanöver, was wiederum Zeit und Energie spart.

Noch etwas zur erforderlichen **Infrastruktur**: Notwendig sind an jeder Anlegestelle **Rampen**, auf denen die Ladeklappen barrierefrei abgelegt werden können. Diese Rampen müssen wiederum eine feste **Anbindung** an das Wegenetz haben. Statt der sonst erforderlichen Anlegestege sind an jeder Anlegestelle lediglich je vier **Pfähle** vorzusehen, zwischen die die Fähre bis zur Rampe fährt. Die Fähre wird zwischen den Pfählen und durch die auf der Rampe abgelegte Ladeklappe fixiert. Eine recht simple und vielfach erprobte Methode. Wichtig ist natürlich ein **Stromnetzanschluss** zum Aufladen der Akkus. Die Kosten der Infrastruktur hängen natürlich unmittelbar von der noch ungeklärten Frage der Anlegestellen ab.

Eine Werft, die in der Lage wäre eine Fähre zu bauen die die oben genannten Kriterien erfüllt, ist die Kiebitzberg-Werft in Havelberg (www.kiebitzberg.de). Diese Werft produziert mehrere unterschiedliche Katamaran-Plattformen, die sich unter technischen Aspekten besonders gut für die angedachte Fähre eignen würden.

Im Gespräch mit dem zuständigen Mitarbeiter der Werft haben wir uns zunächst auf eine Aluminium-Plattform von 10,0m Länge (ohne Ladeklappen) und 4,0m Breite als Grundlage für die Beantwortung der Frage geeinigt, ob hierfür eine Zulassung nach der BinSchUO möglich wäre. Das Konstruktions-team der Werft hat die Frage mit einem eindeutigen "Ja" beantwortet. Auch die Realisierung des Elektroantriebs und der Anbau der beweglichen Ladeklappen wäre nach Aussage der Fachleute möglich.

Nun zu den **geschätzten Kosten**: Je nachdem auf welche der verschiedenen in Betracht kommenden Plattformen die Wahl fällt, würden für eine amtlich zugelassene Fähre in der oben beschriebenen Konfiguration ca. 40.000,- bis 50.000,- EUR fällig werden. Wenn wir davon ausgehen, dass doch noch zahlreiche Zusatzausstattungen hinzukommen (beispielsweise Überdachung, Solarpanel etc), dann wären wir hochgerechnet bei etwa

70.000,- bis 80.000,- EUR

für die komplette Fähre!