Elbfähre Pretzsch der Stadt Bad Schmiedeberg

Erläuterungen zum Leistungsumfang/Leistungsverzeichnis

für die Landrevision 2026

1. Allgemeine Angaben zur Elbfähre Pretzsch

Gierseilfähre am Ufer der Elbe bei Pretzsch, Strom-km 184,790

Eine Gierseilfähre ist ein Fährtyp, der zur Fortbewegung die Strömung des zu überquerenden Flusses ausnutzt. Die Technik des „Gierens“ beruht auf eine Drehbewegung um die Hochachse des Schiffes und wurde von einem Niederländer im Jahr 1656 erfunden. Demzufolge ist bei einem solchen Fährtyp ein Seilende am Bug und eines am Heck befestigt. Durch Veränderungen der Längen zueinander verändert sich auch der Anstellwinkel zum Strom. Durch den Druck des anströmenden Wassers wird die Fähre an das entsprechende Ufer gedrückt. Damit ist für diese Fortbewegungsart keine Motorkraft erforderlich. *Quelle: freie Enzyklopädie Wikipedia*

Die Existenz von Elbfähren in unserem Strombereich reicht bis in das 18. Jahrhundert zurück. Im Bereich Pretzsch ist eine Fährverbindung mit dem Jahr 1747 belegt. Waren es am Anfang nur Strick- und Kahnfähren so entwickelten sich, bedingt durch wachsende Industrialisierung, technisch ausgereifte Fährtypen, wie z.B. Kettenfähren. Mit Einführung der Kettenschifffahrt wurden diese dann zwangsläufig in Gierseilfähren umgewandelt.

Damit verkürzten sich auch wesentlich die Überfahrtzeiten. Waren es mit einer Kettenfähre 30 bis 60 Minuten, braucht die heutige Gierseilfähre bei voller Belastung ca. 5 Minuten.
Quelle: Pretzsch/Elbe Geschichte-Menschen-Bilder, Geiger-Verlag 2006

Einige Parameter der Gierseilfähre Pretzsch/Elbe:

- Baujahr: 1990
- Bauort: Schiffswerft Aken
- Länge: 36,02 m
- Breite: 8,38 m
- max. Wasserverdrängung: 94,4 m³
- leer Wasserverdrängung: 54,0 m³
- Seitenhöhe: 1,05 m
- Tiefgang leer: 0,40 m
- Tiefgang voll: 0,65 m
- Tragfähigkeit: 40,30 t
- Verbindung: Die Fähre verbindet die L 128 und den überregionalen Radfernweg R2 miteinander.

Besonderheit:

Das Land Sachsen-Anhalt hat im Landesentwicklungsplan 2010 die Elbfähre Pretzsch als landesbedeutsam eingestuft.

G 60** **Zur Anbindung von Siedlungen an das übergeordnete Straßennetz beiderseits der Flüsse Elbe und Saale sind die vorhandenen Fährverbindungen grundsätzlich zu erhalten.

Begründung: Hinsichtlich der großen Abständen von Brücken an den Flüssen Elbe und Saale - wie z.B. in Extremfällen zwischen Wittenberge (Brandenburg) und Tangermünde mit 45 km sowie der Lutherstadt Wittenberg und Torgau (Sachsen) mit 60 km - sind Fähren als Bindeglied zwischen den Siedlungsbereichen beiderseits der Flüsse erforderlich. Die landesbedeutsamen Fähren sind:

im Zuge von Bundesstraßen die Elbfähren Coswig und Aken
sowie im Zuge sonstiger Straßen die Elbfähren Räbel, Sandau, Ferchland, Rogätz, Barby, Breitenhagen, Elster, Pretzsch und Prettin sowie die Saalefähren Wettin und Brachwitz
Quelle: G60 LEP 2010 LSA

2. Betriebsvoraussetzungen

Gesetzliche Grundlagen

- Verordnung über die Schiffssicherheit in der Binnenschifffahrt
  (Binnenschiffsuntersuchungsordnung - BinSchUO) in der Fassung vom 21. September 2018
- Europäischer Standard der technischen Vorschriften für Binnenschiffe (ES-TRIN) Ausgabe 2017/1

3. Landrevision 2026 – Leistungsumfang/-erfordernis

Position 6 – Hydraulikanlage

Bestandteile der Prüfung und Revision:
Hydraulikzylinder Dichtsätze erneuern, Tankreinigung, Schlauchleitungen und Verschraubungen erneuern, Hydrauliköl tauschen, Funktionsprobe aller Bauteile

Position 7 – Gierseilwinden liefern und montieren

Die elektrischen Gierseilwinden werden im Betrieb der Fähre ständig stark mechanisch beansprucht und sind damit einem hohen Verschleiß ausgeliefert. In der Regel halten die Verschleißteile für einen Zeitraum von 5 Jahren. Eine aufwendige Reparatur und Regeneration ist dann die Folge.

Position 8 – 24 Volt Motoren generalüberholen

Motoren und Getriebe zum Antrieb der Seilwinden sind beim Fährbetrieb im Dauereinsatz und ständig hohen Belastungen ausgesetzt. Die Motoren und Getriebe sind zu demontieren und Verschleißteile zu ersetzen.
Die Motoren werden im Zyklus der Landrevision beim Hersteller - hier Elbtalwerk Dresden – generalüberholt. Mechanische und elektrische Verschleißteile sind zu prüfen und ggf. zu ersetzen.

Position 16 – Konservierung Außenhaut bis Deck

Nach den oberflächlichen Konservierungen während der vergangenen Revisionen, ist es nun unumgänglich eine Tiefensanierung der Konservierung der Fähre vorzunehmen. Die Außenhaut der Fähre, das Fährdeck, die Landeklappen (respektive die neuen Landeklappen aus Position 20) und die Doppelböden werden grundhaft gestrahlt und dann umfassend konserviert. Durch das Strahlen wird das immer wieder aufgebracht Material entfernt. Die Konservierung schützt die Fähre in den kommenden Jahren umfangreich.

Position 17 – Döpper/Ankerbeleuchtung

Die Döpperanlage liegt ständig im Fluss und ist ganzjährig den Witterungsbedingungen ausgesetzt. Eine Prüfung der Anlage auf Materialstärke, eventuelle Undichtheiten muss regelmäßig erfolgen. Die Konservierung des Schwimmkörpers im Zuge der Landrevision gehört unbedingt zu den erforderlichen Leistungen.
Die Positionslichter sind unverzichtbare Elemente zur Sicherung der Ankeranlage und zur Gewährleistung der Sicherheit für den Schiffsverkehr.

Position 18 – Bojen strahlen und Konservieren

Die Bojen sind auf Ermüdungen im Material zu prüfen und zu konservieren. Ausgeschlagene Befestigungen und Kettenglieder werden aus sicherheitsrelevanten Gründen erneuert.

Position 20 – Landeklappen nach Vorlage neu bauen und montieren

Die Landeklappen sind eines der am meisten beanspruchten Bauteile der Fähre. Sie ermöglichen den sicheren Weg auf die Fähre und von der Fähre herunter. Die tägliche Belastung durch Fahrzeuge aller Gewichtsklassen hinterlässt ständig Abnutzungsspuren. Weiterhin landet die Fähre damit an den beiden Fährauffahrten sowohl in Pretzsch als auch in Mauken an Land an. Durch das ständige Schürfen der Stahlklappen auf dem Beton der Fährzufahrten wird eine kontinuierliche Abnutzung hervorgerufen. In den letzten Jahren kam es immer wieder zu Reparaturen kleineren und größeren Umfang an den Landklappen. Die Aufgrund des häufigeren Niedrigwassers angebrachten Auffahrrampen sind ebenfalls schwer beansprucht und auszutauschen.

Position 21 – Solarplatten neu liefern

Die Solaranlage zur Stromversorgung der Fähre muss regelmäßig auf ihre Leistungsfähigkeit geprüft werden. Der Wirkungsgrad der Solarplatten vermindert sich mit dem Zeitraum der Nutzungsdauer. Die aktuellen Solarplatten weisen schon einige Defizite bei der Ladung der entsprechenden Batterien auf und werden deshalb ausgetauscht.

Position 23 – Einbau einer Bortoilette (Vakuumiertoilette)

Derzeit gibt es auf der Fähre Pretzsch keine Toilette für die Angestellten. Für eine entsprechende Verrichtung der Notdurft steht derzeit eine einfache Campingtoilette im nicht mehr zeitgemäßen Standard zur Verfügung. Um die Arbeitsbedingungen der Fährleute zu verbessern ist jetzt der Einbau einer Vakuumiertoilette geplant. Diese Art der „sanitären Einrichtung“ ist im Camping-Bereich oder in Bereichen ohne direkte Anbindung ein Abwassersystem bereits in Nutzung.

Position 29 – Einbau eines Fensters zum öffnen am Windenhaus

Die Windenhäuser sind die zentralen Punkte um die Fähre im Flusslauf sicher und genau zu bewegen. Bei Schlechtwetter, Regen oder Schnee, kann es dazu kommen, dass die Fenster nicht klar durchsichtig sind und die Übersichtlichkeit während der Fahrt fehlt. Weiterhin können die Fährleute durch ein Fenster, welches geöffnet werden kann, ihren Blickwinkel besser anpassen und die Sicherheit auf der Fähre ausbauen.

Bilder zu weiteren Zustand einiger zu ersetzender Bauteile und Ausstattungsgegenstände:

Rettungsmittel