
An die Stadtverwaltung der Großen Kreisstadt Coswig,
ihre gewählten Stadträte und
interessierte Bürger



Konzeption „Fähre Kötitz“

Historie und Zukunft

eingereicht
von der FDP-Ortsgruppe Coswig



1. Einleitung

Die Bundesrepublik Deutschland gibt jedes Jahr mehrere Millionen Euro Steuergelder in der Entwicklungshilfe aus, um so zum Beispiel die Traditionen der Indios im Amazonasgebiet oder die Heiligen Stätten der Ureinwohner von Papua-Neuguinea zu bewahren. Damit soll verhindert werden, dass diese Menschen ihre Identität verlieren und aus ihrer angestammten Heimat abwandern.

Längst ist der wissenschaftliche Beweis erbracht, dass der Fortschritt eines Volkes sich auch in seiner Tradition begründet und der Begriff „Heimat“ eng mit einem gewissen Wohlstand verbunden ist. So haben historisch erhaltene Städte einen stärkeren Zulauf an Vermögen und Investitionen als die sogenannten Trabantenstädte mit ihren tristen Betonfassaden.

Leider ist Deutschland hier nicht immer vorbildlich mit diesen Fakten umgegangen, wie die raumgreifenden Umbauten der Städte im 3. Reich und die wahnwitzigen Abrisse historischer Bauten in der DDR zeigen. Ein Identitätsverlust und eine heimatliche Entwurzelung vieler davon betroffener Menschen waren die Folge.

Dagegen verehren wir noch heute so manchen engagierten Bürgermeister oder Stadtrat dieser Zeit der sich diesem Trend und so mancher Abrißbirne entgegenstellte und die Tradition seiner Heimatstadt bewahrte. Einige Nachbargemeinden sind für diesen glücklichen Umstand ausdrücklicher Beweis.

In einer Stadt wie Coswig, die weithin immer noch als „Industrie- und Gartenstadt“ bekannt ist, und von Haus aus nicht reich mit erlebbarer Historie und mit attraktiven alten Gebäuden gesegnet ist, ist gerade das wenige deshalb besonders schützenswert.

Haben wir denn alle vergessen, welche Wut und bitteren Gefühle der Abriß des alten Rathauses vor wenigen Jahren, wenn auch bautechnisch und wirtschaftlich sinnvoll, unter vielen Coswigern ausgelöst hat? Ein ähnliches Identifikationsobjekt ist die Coswiger Fähre und ihr Fährhaus für viele Einwohner dieser Stadt und besonders die Kötitzer.

Mit diesem Papier möchte die Coswiger FDP alle Stadträte und Entscheidungsträger in der Verwaltung anregen sich nochmals mit dem Objekt „Kötitzer Fähre“ auseinanderzusetzen, mögliche erste Lösungsansätze aufzeigen und bitten eine letztendlich weise Entscheidung im Sinne unserer Bürger herbeizuführen.

2. Historie der Fähre und seines Fährhauses

Es wird davon ausgegangen, dass es bereits mit einer wachsenden Besiedlung des Elbtales um 1500 v. Chr. eine Furt durch die Elbe im Bereich der Gauernitzer Elbinsel gab. Der Fluß war damals hier noch sehr seicht und von mehreren Sandbänken durchsetzt.

Ein spätere Fähre dürfte an dieser Stelle bereits im frühen Mittelalter existiert habe, als sich hier eine in Nord-Süd-Richtung verlaufende Handelsstraße mit einer weiteren – der Salzstraße – in unserem Siedlungsgebiet kreuzte. Leider ohne historischen Nachweis wird aus diesem Schnittpunkt auch eine wachsende Besiedlung des heutigen Coswiger Stadtgebietes bis hin zu der späteren Karrasburg vermutet.

Die erste urkundliche Erwähnung der „Käditzer Kahnfähre“ datiert aus dem Jahre 1661 eines alten Kötzschenbrodaer Gerichtsbuches. Als Besitzer wird hier Regina Hebelt genannt. Testamentarisch wurde die Fähre dann an Abraham Lehrknecht, einen Verwandten, vererbt. Zeugnis davon ist auch der alte Schlußstein eines Torbogens (Naundorfer Str. 97) „Abraham Lehrknecht 1771 Fährmann Käditz“, der noch heute, wenn auch etwas zugewuchert und nur wenigen bekannt, erhalten ist. Die Lehrknechts führten





die Fähre bis zum Jahre 1829, bevor sie von Gotthelf Johan Thiele übernommen wurde. Diese Familie Thiele führte die Kötitzer Fähre dann über mehrere Generationen bis sie 1955 in Besitz der Stadt Coswig übergang. Kurt Thiele jedoch blieb Fährmann bis 1985.

Die Bedeutung der Fähre und ihrer Besitzer läßt sich auch daran ermessen, dass dann später auch amtliche Siegel und das spätere Gemeindewappen von Kötitz stets die Fähre im Schilde trugen und die Fährleute meist auch dem Kötitzer Gemeinderat angehörten.

Neben mehreren Booten und Lastschiffen aller Art mit Muskel-, Dampf-, Gierseil- oder Motorantrieb wurde hier mit Beginn des 20. Jh. auch eine Prahmenfähre (Wagenfähre) betrieben, die auch während der beiden großen Weltkriege funktioniert haben soll. Aus dieser Zeit stammt auch das Motorboot Zeitgeist (BJ 1927), welches nach 80 Jahren noch immer, wenn auch ohne Motor, existiert und hinter dem heutigen alten Fährhaus liegt.

Das jetzige Gebäude „altes Fährhaus“ wurde 1890 errichtet und 1897 erstmalig umgebaut. Ursprünglich wurde es zu Kaisers Zeiten als Bahn- und Schrankenwärterhaus konzipiert, wie auch der Vergleich mit dem Haus am Bahnübergang Auerstraße zeigt. Diesen ersten



Systembau nutzte man dann vieler Orts entlang der Elbe an verschiedensten Fähren. Von den ehemals geschätzten über 80 etwa baugleichen Fährhäuschen entlang der Elbe sollen heute angeblich nur noch ganze drei existieren. Trotz

sehr vieler Hochwasser (das von 2004 war nur eines davon), anderer Widrigkeiten und eigenwilliger Anbauten ist das Kötitzer Fährhaus eines dieser letzten seltenen Exemplare und verfügt trotz dieser Umstände über eine solide Bausubstanz.



3. Der Fährbetrieb

Wie in der Historie bereits erwähnt besitzt der Fährbetrieb im Bereich der Kötitzer Elbe eine Jahrhunderte alte Tradition. Dennoch ist bereits 1955 von einem „eher durchwachsenen wirtschaftlichen Betrieb“ der Fähre zu lesen. Von der ehemaligen Verbindung zwischen zwei Handelsstraßen, dem Transport von Vieh und Ernte für die örtlichen Bauern, dem Betrieb der Wagenfähre mit wachsender Industrialisierung der Region bis hin als öffentliches Verkehrsmittel für die Arbeiter der ortsansässigen Betriebe, stets wechselte ihre Bedeutung mit dem wirtschaftlichen Wandel an der Elbe.



Heute wird die Kötitzer Fähre im Rahmen des ÖPNV von den beiden Elbanrainer-Gemeinden Klipphausen und Coswig

betrieben und durch erhebliche Zuschüsse des Landkreises gefördert. Dabei werden sowohl Querfahrten, als auch Längsfahrten mit zwei Schiffen Bosel und Kötitz durchgeführt. Dabei muß festgestellt werden, dass ein wirtschaftlicher Betrieb der Fähre bei den jetzigen Voraussetzungen *kaum* möglich ist. Zur Zeit sind noch ein hauptamtlicher und mehrere nebenberufliche Fährleute hier beschäftigt.

Die Auslastung der Fähre als Verkehrsmittel ist sehr unterschiedlich. Während in der Woche die Frequentierung eher gering ist, kann man an schönen Wochenenden schon von einem richtigen Andrang, insbesondere durch Wanderer und Radfahrer, sprechen. Dabei wünschen sich viele Coswiger Bürger und Touristen am Wochenende deutlich längere und kontinuierlichere Fahrzeiten. Dieses ist aber nur



ein Grund dafür, dass im Bereich der Fähre zwar viele Rad- und Wandertouristen anhalten, die Fähre aber selten benutzen. Oft sind es fehlende Informationen (gastronomische Öffnungszeiten der anderen Seite, elbübergreifende Karten etc.) die Fremde immer wieder von einer Nutzung der Fähre abhalten.

Leider haben es die Betreiber und Anrainer bis heute nicht geschafft, sich diesen veränderten Bedürfnissen im Fährbetrieb anzupassen und so zu einer Verbesserung des wirtschaftlichen Ergebnisses der Fähre beizutragen. Eine Tourismuskonzeption für den elbnahen und – übergreifenden Bereich liegt bis heute noch nicht vor.

Der weitere Betrieb *in dieser Form* und im Rahmen des ÖPNV ist nach dem Brückenbau der S84 zwischen Niederwartha und Radebeul eher fraglich, zumal danach finanzielle Mittel und Zuschüsse nicht mehr wie bisher zur Verfügung gestellt werden sollen.

Dieses, festgemacht am wirtschaftlichen Ertrag, kann, muss aber nicht das Ende der Kötzter Fähre bedeuten. Das ein weiterer Betrieb historische Verkehrsmittel trotzdem wirtschaftlich funktionieren kann, zeigen die Kirnitzschalbahn oder die Lößnitzgrund-Schmalspurbahn zwischen Radebeul und Radeburg (durch OBV). Dazu sind jedoch enorme Anstrengungen, Willen und ein gewisses Maß an Fantasie bei den Verantwortlichen gefragt.

4. Das Fährhaus

Das erste Fährhaus befand sich auf der Rückseite der heutigen Naundorfer Str. 97. Im Jahre 1890 wurde dann das uns heute bekannte Fährhaus, wie in der Historie beschrieben, an der Elbe fertiggestellt. Nicht nur das eine große Hochwasser von 2002 hat das Fährhaus überflutet, wie die Marken am Gebäude (nicht alle ganz korrekt) eindrucksvoll zeigen. Damit teilt das Fährhaus eines dieser vielen Schicksale von Häusern, die unmittelbar an den großen Flüssen egal ob Donau, Mosel, Rhein oder Elbe stehen. Auch wenn an dem Haus immer wieder um- und angebaut wurde, so hat es doch seinen



historische Charakter und seine Grundfläche behalten. Veränderungen am Dachstuhl oder der Umbau der Fenster lassen sich heute nicht mehr genau datieren. Eine grundhafte Sanierung erfolgte jedoch nicht, wie auch die alten Wasserleitungen aus Blei oder der Decken- und Fußbodenaufbau heute noch zeigen. Investitionen in die Ausstattung und Technik gab es die letzten Jahre praktisch

nicht. Abgesehen von einigen kosmetischen Korrekturen, wurde auch vor 2002 relativ wenig für das Fährhaus getan. Um so erstaunlicher ist daher die nicht allzu schlechte Grundsubstanz in Mauerwerk und Stützkonstruktion des nunmehr über 116 Jahre alten historischen Gebäudes.

Eigentümer des Grundstücks (Fährweg 6, Flurstück 456/2 der Gemarkung Kötzitz), der dazugehörigen Außenanlagen und des eigentlichen Gebäudes (einschl. Nebenbauwerken) ist seit Jahre 1955 die Stadt Coswig.

Seit dem Augusthochwasser von 2002 steht das Gebäude ungenutzt leer. Was nach vielen Hochwassern zuvor, so auch 1941, gelang, eine ganz normale Hochwassersanierung des alten Fährhauses, wurde auf die lange Bank geschoben. Mit dem Blick nach plötzlich zur Verfügung stehenden riesigen Fördertöpfen, die so genannten Flutgelder, wuchsen unter





einigen Stadträten und in der Coswiger Verwaltung Begehrlichkeiten und Blümenträume von einem gigantischen Bauwerk mit Café und Freiterrasse (Planungsauftrag an Koop & Singer). Hier sprach man auch das erste Mal über Abriß des Gebäudes. Schon damals quittierte man dieses gigantische Vorhaben in der Bevölkerung nur mit einem Kopfschütteln. Das Regierungspräsidium lehnte diesen Entwurf der Stadtverwaltung dann auch konsequent ab.

Danach geschah erst einmal nichts mehr bis 2005 die ersten Entwürfe eines Containerbaus in Schiffsform bekannt wurden, der unter den Coswigern schnell den Spitznamen „Santa Lier“ bekam und von Stadtrat Buck mit einem Gegenentwurf eines offenen Pavillons gekontert wurde, der dann als „Helgas Pommestube“ in der Presse bezeichnet wurde und nur wenig Zustimmung fand.

Viele Einwohner Coswigs, aber insbesondere die Kötitzer, und auch viele Gäste verstanden die Welt nicht mehr. Ein historisches Fährhaus, was über hundert Jahre jedem Unwetter und Hochwasser getrotzt hatte und mit der Fähre schon praktisch das Wahrzeichen eines ganzen Stadtteils ist und an dem die Menschen der Region mit ganzem Herzen hängen, sollte anderen Zweckbauten weichen, nur weil sich irgendwo auf Landesebene Töpfe mit Fördermittel abgreifen ließen.



Wir als FDP Ortsgruppe haben damals diese Stimmung in der Bevölkerung spontan aufgegriffen und die Meinung vieler vor Ort zu den einzelnen Entwürfen abgefragt. *Über 82% der Befragten hatten sich damals für den Erhalt des alten Fährhauses ausgesprochen.* Viele wünschten sich aber auch ein wenig Gastronomie, einen kleinen Biergarten oder einen Ausschank an dieser Stelle.

Im Anschluß an die Befragung sprachen sich auf Antrag der FDP und der Fraktionsmitglieder von SPD und DSU *die Coswiger Stadträte mehrheitlich für den Erhalt des Gebäudes aus* und Herr Buck wurde beauftragt einen entsprechenden Entwurf, leider ohne Gastronomie, zu erstellen. Dieser wurde dann von den Stadträten weitestgehend akzeptiert, jedoch eine Finanzierung vom Regierungspräsidium (RP) Dresden mehr oder weniger auf Eis gelegt.



Auf schriftliche Anfrage der FDP beim RP Dresden wurden uns von dort nochmals die Kriterien einer Förderung aus Flutmitteln erklärt (Anlage). Demzufolge konnte das zuständige RP bis zum heutigen Tage keine Bescheid erteilen, weil vom ersten bis zum letzten Entwurf seitens der Stadtverwaltung Coswig keine klare Antwort zu den Fördervoraussetzungen (Fährbetrieb) gegeben wurde. Ohne klare Antworten, keine Finanzierung und ohne Finanzierung kein Fährhaus, wobei hier auch zu hinterfragen ist, warum jeder Privatier ohne jeden großen Formalismus entschädigt wurde und gerade an diesem historischen Fährhaus ein Exempel statuiert werden soll? Sieht man in dem Zusammenhang andere Projekte, kann man es noch weniger verstehen.

Es bleibt heute zu konstatieren, dass vom ersten Entwurf bis zum letzten Antrag viele handwerkliche Fehler auf allen Ebenen gemacht wurden. Viele Fehleinschätzungen haben zum jetzigen Ergebnis und Stillstand in der Sache geführt. Wir alle sind jetzt gefordert, dieses zu korrigieren und nach neuen Lösungswegen zu suchen.

5. Grundlagen dieser Konzeption

Für alle nachfolgenden aufgeführten Lösungsansätze ist die Machbarkeit nach Gesetzeslage und Vorschriften des Landkreises und des Freistaates zu prüfen. Unserer Konzeption haben wir die Bereiche Fährhaus, Außenanlagen und Fährbetrieb getrennt von einander betrachtet, damit Überschneidungen nicht das Gesamtprojekt gefährden. Auf Grund der Komplexität der Situation „Fähre“ sollten sich jedoch alle Verantwortlichen nicht von der Bürokratie abschrecken lassen und gemeinsam mit den entsprechenden Entscheidern der zuständigen Behörden und Organe nach geeigneten Lösungen ggf. nach Sonderlösungen oder gar notwendigen Ausnahmegenehmigungen suchen. Es wird letztendlich auf das Geschick und die Diplomatie ankommen, für ein zukunftsweisendes Projekt „Fähre Kötitz“ zu werben.

In einer Fachzeitschrift „Der Fährmann“ heißt es in einer der letzten Ausgaben „Sowohl kulturhistorisch als auch wirtschaftlich, aber auch im Bewußtsein vieler Bewohner, sind die Fähren für Sachsen von größter Bedeutung, mehr als in den meisten Teilen Deutschlands.“ Bleibt zu hoffen, dass wir uns auch davon bei unseren Entscheidungen, unabhängig jeder politischen Ausrichtung, leiten lassen. Hierzu sind Ideen und Mitstreiter gefragt!

6. Gestaltung der Außenanlagen

Die durch das Elbehochwasser vom August 2002 stark in Mitleidenschaft gezogene Außenanlagen einschließlich der Straßen und Zufahrten (nicht unwichtig als Feuerwehrezufahrt) werden nach allen technischen Erfordernissen und unter Berücksichtigung der bereits in den alten Anlagen verwendeten Baustoffen saniert.

Die auf dem Gelände befindlichen Garagen, werden wenn kein Interesse durch die WAB oder die Marinekameradschaft besteht, im Rahmen des vorsorglichen Hochwasserschutzes im Flutgebiet abgerissen.

Für die im Bereich der Außenanlagen zu treffenden Gesamtmaßnahmen kann wahrscheinlich kurzfristig geplant und entschieden werden. Es sind entsprechende Fördermittel bei den betreffenden Stellen und dem RP Dresden zu beantragen.

7. Mögliche zukünftige Nutzungsform des historischen Fährhauses

Als erstes werden die Stadtverwaltung Coswig und die Stadträte gefordert sein, die Bedeutung des Fährhauses für die Menschen unserer Stadt und seine historische Bedeutung anzuerkennen.

Der erst 1914 fertiggestellte Erlweinspeicher von Dresden wurde wegen seiner „technischen Bedeutung“, obwohl im alten Gewand nicht gerade ansehnlich, unter Denkmalschutz gestellt und zum Hotel (Umwidmung im Flutgebiet!) umgebaut.



Eines der letzten Fährhäuser dieser Form und Art an der Elbe aus dem Jahre 1890 hat, wenn auch im bescheidenen Rahmen, eine ähnliche Chance verdient. Fakten und Historie aufzugreifen und damit entscheidende Behörden zu überzeugende, um in die Zukunft weisende Lösungen zu finden, wird die schwierigste Aufgabe sein. Eine Prüfung durch den Denkmalschutz sollte berücksichtigt werden, ergeben sich doch hieraus durchaus Möglichkeiten für eine unterstützende Finanzierung. In einer

Planung ist dann aber auch die wachsende Bedeutung des Tourismus in Verbindung mit dem Elbradweg und im Einklang mit der einzigartigen Natur an der Elbe zu berücksichtigen.

Wir sollten bei der Stadtgestaltung nicht mehr nur neidisch auf das Vorzeigeprojekt Altkötzschenbroda unserer Nachbarstadt Radebeul blicken, sondern mit unserem kleinen Fährhaus beginnen und die Kleinode für unsere Stadt und ihre Menschen erhalten.

Alle nachfolgend Varianten und Lösungsansätze legen eine Erhaltung des Gebäudes zu Grunde und gehen davon aus, dass die jetzt zum Betrieb der Fähre benötigten Container an anderer Stelle weiter verwandt werden. Die Möglichkeiten einer Umwidmung sind teilweise Voraussetzung für einige Lösungsvorschläge.

Variante a) Das Fährhaus bleibt im Besitz der Stadtverwaltung Coswig. Das Gebäude wird nach historischem Vorbild saniert und nach technischen Erfordernissen für den Fährbetrieb umgebaut. Damit bestünde die Möglichkeit, falls doch notwendig, Gebäude mit Fähre und Anlagen als Einheit später zu privatisieren. Das Fährhaus bliebe ein Fährhaus.

Variante b) Die Stadtverwaltung prüft die Würdigkeit des Gebäudes im Denkmalschutz. Hierbei unterstützt sie die Untere Denkmalschutzbehörde Meissen mit historischen Fakten zu



Anlagen und Gebäude. In der Folge bemüht sich die Stadtverwaltung *intensiv* um eine Umwidmung des historischen Gebäudes um so eine Erhaltung der Bausubstanz im Rahmen des Denkmalschutzes zu sichern. Sind diese Voraussetzungen erreicht, werden alle Maßnahmen für eine Veräußerung des Gebäudes wie Wertgutachten, Vermessung, Grundstücksteilung (Teile der Zuwegung und Straße gehören z.Zt. zum Grundstück und müssen auch weiterhin öffentlich zugänglich bleiben) und Ausschreibung getroffen. Bei letzterem ist neben der wirtschaftlichen Betrachtung der Gebote auch die jeweilige Attraktivität der Konzeption (Gastronomie, Freizeitangebot, Umfeld etc.) bei Vergabe zu berücksichtigen. Bei der Auswahl werden die Stadträte hinzugezogen. Die unterschiedlichen Konzepte sollten wenn möglich auch veröffentlicht werden, um auch bei der Bevölkerung Transparenz für die Entscheidung zu erzeugen.

Die aus den vor genannten notwendigen Maßnahmen entstehenden Kosten sind nach den gesetzlichen Bestimmungen leider auf den Kaufpreis umzulegen, sollten aber so gering wie möglich gehalten werden, um Kaufinteressenten nicht von vornherein abzuschrecken.

Variante c) Hier werden die selben Grundsätze und Maßnahmen wie in Variante b) angewandt, jedoch ohne einen Verkauf der Immobilie. Dem späteren Nutzer wird nach Vorlage einer langfristigen und attraktiven Konzeption und Auswahl durch den Stadtrat eine 99jährige Erbpacht angeboten.

Bei den Varianten b) und c) wird die Containerlösung die für den Betrieb der Fähre in jetziger Form notwendig ist, vom Vorplatz des Fährhauses auf die darüber liegende Freifläche der WAB verlegt und ggf. durch einen Werkstattcontainer ergänzt. Der Zugang erfolgt dann über eine kleine Treppe und ein abschließbares Tor vom Vorplatz aus. Der spätere Eigentümer oder Pächter hat hierzu ein dauerhaftes Wegerecht einzuräumen.

Für die beiden letzten Varianten haben wir mit



verschiedenen Interessenten Gespräche geführt, die selbst bei den anfallenden Kosten des Verkaufs (ca. 6.000€*) und fehlender Förderungen ihr Interesse am Fährhaus bekundeten. Ein starkes Interesse an einer zukünftigen touristischen Nutzung des Fährhauses, z.B. durch ein gastronomisches Angebot und einer Fähre in neuer Betriebsform, sollte auch im Interesse des Regierungspräsidiums Dresden sein, denn schließlich ist es auch größter Geldgeber für den Elberadweg. Dabei ist es erklärtes Ziel des RP den Tourismus und die damit verbundene Wirtschaft im elbnahen Raum zu stärken und zu fördern. Hier scheinen die Handlungsspielräume noch nicht ausgereizt zu sein, wie einige positive Beispiele aus der Landeshauptstadt Dresden auch nach der Flut von 2002 zeigen.

8. Möglichkeiten des zukünftigen Fährbetriebes

Über die lange Historie von einer Furt durch die Elbe aus der Bronzezeit und der späteren Fähre die wohl noch vor 1662 an dieser Stelle existiert hat, ist bereits berichtet wurden. Nun steht die Frage ob und wie es uns gelingen kann die Fähre zu erhalten oder ob es für diese Fähre nach 350 Jahren das Aus bedeutet.

Am Tropf der Fördermittel und kommunalen Zuschüsse wird die Fähre *in dieser Form* und nach dem Brückenschluß der S84 kaum eine echte Zukunft haben. Bereits heute prägt der Streit ums Geld das Handeln der Verantwortlichen. Deshalb ist es notwendig, dass die Gemeinden Klipphausen und Coswig, sowie das Landratsamt sofort an einen Tisch kommen und die weitere Zukunft der Fähre beraten und mögliche Lösungen aufzeigen. Hierzu könnte der öffentliche Teil einer der nächsten Stadtratssitzungen eine gute Plattform bilden, der auch der Bevölkerung eine Möglichkeit der Mitsprache bietet.

Über das Wie des Fährbetriebes mag zu diskutieren sein, dass er auch in der heutigen Zeit funktionieren kann, zeigt das Beispiel der Elbfähre Niederlommatsch, die auch nicht zu weit von den Meißner Brücken entfernt ist. Mit Elbschlößchen, Eichhörchengrund, Neudeckmühle und Saubachtal stünden auch die Grundvoraussetzungen bei uns nicht schlechter als Elbabwärts. Hierfür ist jedoch eine längst überfällige Tourismuskonzeption, die von beiden Anrainergemeinden mitgetragen wird, kurzfristig notwendig. Dabei muß der Tourist und Gast dazu gebracht werden, die Sehenswürdigkeiten und Attraktionen der anderen Elbseite erleben zu wollen. *Der Willen zur Zusammenarbeit* ist dabei von beiden kommunalen Seiten ebenso gefragt, wie das Interesse von Gastronomie und Wirtschaft. Der Tourismus an Radweg und Fähre könnte dabei *allen* nutzen!



Dennoch muß es Veränderungen auch in der Betriebsform der Fähre geben. Dabei gehören alle Optionen auf den Prüfstand. Eine Fähre die von Touristen und Einheimischen vorwiegend am Wochenende genutzt wird, muß auch *dem Bedarf entsprechend eingesetzt werden* und nicht mit laufendem Motor am Montag morgen um 6.00 Uhr auf Kundschaft warten oder eine Stunde später in Leerfahrt nach Radebeul tuckern. Eine Fähre ist eine Fähre und ein Ausflugsschiff ein Ausflugsschiff! Hier sind auch die Bedingungen des ÖPNV noch einmal auf ihre Praxistauglichkeit zu hinterfragen.

Was die Bürger brauchen und wünschen ist ein verlässliches Verkehrsmittel, das sie nachmittags, samstags, sonntags oder an Feiertagen zwischen Gauernitz und Coswig über den Fluss bringt, egal ob zum Einkaufen, Wandern, Radfahren oder Essengehen. Hier wurde in den letzten Jahren viel experimentiert und einiges falsch gemacht. Man sollte sich nun endlich am Bedarf der potentiellen Nutzer orientieren und auf das wesentliche konzentrieren. Die Reduzierung auf ein Schiff und eine Verbindung zwischen Gauernitz und Coswig scheint

dabei dringend geboten zu sein. So ließen sich Betriebskosten sofort einsparen und würden ein Überleben der Fähre überhaupt erst möglich machen.

Ein möglicher Fahrplan der Zukunft könnte dann z.B. wie folgt aussehen:

Sommerfahrplan (01.04. bis 31.10.)		
Wochentags	Samstags / Feiertags	Sonntags
15.00 bis 20.00 Uhr	10.30 bis 21.00 Uhr	10.30 bis 19.30 Uhr

Winterfahrplan (01.11. bis 31.03.)		
Wochentags	Samstags / Feiertags	Sonntags
16.00 bis 18.30 Uhr	11.00 bis 18.00 Uhr	10.00 bis 18.00 Uhr

Die Fähre verkehrt in den hier genannten Zeiten durchgehend nach Bedarf.

Auch über das Amt des Fährmannes wird neu nachzudenken sein. Bei den vorgeschlagenen Fahrplänen bestünde auch die Möglichkeit dieses in nebenberuflicher Tätigkeit auszuüben. Die Einbindung in eine wirtschaftliche Tätigkeit des Fährhausbetreibers könnte dann ebenfalls zum Tragen kommen, wie auch die vollständige (aber schrittweise) Privatisierung der Fähre ins Auge gefaßt werden muß. Potentielle Käufer sind anzusprechen, eine mögliche Betriebsform zu diskutieren und ein Ausschreibungsverfahren in Gang zu setzen. Auch hier gibt es bereits erste Interessenten.



Bei einem wirtschaftlich tragfähigen Betrieb der Fähre könnte dann mittelfristig vielleicht auch über die Restauration und Wiederinbetriebnahme des alten „Zeitgeist“, der 2007 bereits 80 Jahre alt wird, z.B. ausgestattet mit einer Dampfmaschine (Angebote liegen uns vor) als historischer Besuchermagnet und getragen von einem lokalen Verein nachgedacht werden.

Letzteres mag im Augenblick völlig absurd klingen, wird aber bereits in einzelnen Regionen erfolgreich praktiziert und soll an dieser Stelle nur aufzeigen, dass es noch vieler Ideen und Fantasie bedarf, die Fähre in Kötzitz am Leben zu halten und schrittweise in eine weitgehend unabhängige finanzielle Zukunft zu führen.

9. Schlußwort

„Tradition pflegen heißt nicht, Asche aufbewahren, sondern Glut zum Glühen bringen.“ lautet ein Zitat von Jean Jaurès (frz. Politiker). Viele Menschen in Coswig sehnen sich nach dieser Glut und erwarten ein ebenso leidenschaftliches Auftreten ihrer verantwortlichen Stadtväter und Stadträte. Die Hände in den Schoß zu legen und zu sagen „da ist eh nichts mehr zu



machen“ kann da nicht die Antwort sein und gegenseitige Schuldzuweisungen bringen auch niemanden weiter. Sachlichkeit und Lösungswillen werden gefragt sein. Gerade die Kommunalpolitiker sollten sich stets bewußt sein, dass sie dafür gewählt wurden, etwas im Interesse der Leute zu bewegen die ihnen ihre Stimme gaben und dafür ihre ganze Kraft einzusetzen. Dazu bietet sich mit der Fähre und dem Fährhaus eine einmalige, wenn auch schwierige Gelegenheit. Der „runde Tisch“ stand einmal dafür verschiedene Meinungen einer Lösung zuzuführen – laden wir doch alle Beteiligten, Behörden und Interessenten an der Fähre dazu ein.

Egal welcher Partei oder Fraktion wir angehören, begreifen wir doch bitte die Fähre nicht nur als großes Problem, sondern auch als Chance etwas Einmaliges für Coswig zu schaffen und für kommende Generationen zu bewahren. Hierzu wollten wir als FDP Ortsgruppe von Coswig mit dieser Konzeption „Fähre Kötitz – Historie und Zukunft“ einen Denkanstoß geben, nochmals über die Geschichte, Bedeutung und Zukunft der Fähre nachzudenken und zu überlegen wie es nach fast 350 Jahren mit der Fähre in Kötitz weitergehen kann.



Wir bedanken uns ganz herzlich bei den Mitarbeitern der Stadtverwaltung Coswig, dem Stadtarchiv, dem Museum Karrasburg Coswig, der Arbeitsgemeinschaft Binnenfähren und Bürgern unserer Stadt, die uns mit Fakten, Bildern und Unterlagen bei der Erstellung dieser Konzeption unterstützt haben!

* Kosten die dem Käufer (Pächter) voll oder teilweise aus Vermessung, Wertgutachten, Gebühren und Ausschreibungsverfahren anzulasten sind



Regierungspräsidium
Dresden

Regierungspräsidium Dresden
Postfach: 10 06 53 - 01076 Dresden

FDP
Ortsverband Coswig
Herrn Vorsitzenden
Alf Schwaten
Meißner Straße 218
01445 Radebeul

Dresden: 22.06.2006
Telefon: 03 51 825- 4600
Telefax: 03 51 825- 9401
E-Mail: * Christiane.Mueller@rpdd.sachsen.de
Bearb.: Frau Müller
Aktenzeichen: 09D-4323/4500/80/
(Bitte bei Antwort angeben) Coswig-16

**Förderung der Wiederherstellung der vom Augusthochwasser 2002 geschädigten Infrastruktur: Neubau Aufenthalts- und Wartehaus der Fähre Kötzitz
Ihr Schreiben vom 7. Juni 2006**

Sehr geehrter Herr Schwaten,

vielen Dank für Ihr Schreiben in o. g. Angelegenheit.

Voraussetzung für die beantragte Förderung des Neubaus des Fährhauses durch das Regierungspräsidium Dresden ist der Nachweis durch ein Betriebs- und Finanzierungskonzept, dass die langfristige Durchführung des Fährbetriebs der Fähre Kötzitz gesichert ist. Diese Anforderung ergibt sich aus der Verwaltungsvorschrift der Sächsischen Staatskanzlei zur Förderung der Wiederherstellung der vom Augusthochwasser 2002 geschädigten Infrastruktur vom 11. März 2003 (VwV Infra 2003) in Verbindung mit der Richtlinie des Sächsischen Staatsministeriums für Wirtschaft und Arbeit über die Gewährung von Fördermitteln im öffentlichen Personennahverkehr vom 6. April 2004 sowie der Verwaltungsvorschrift zu § 44 der Sächsischen Haushaltsordnung, wonach nur solche Vorhaben gefördert werden können, mit denen eine Verbesserung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) im Freistaat Sachsen erreichbar ist und die hergestellten Anlagen über die gesamte Dauer der Zweckbindung (in diesem Fall 20 Jahre) dem ÖPNV dienen. Die beantragte Förderung des Neubaus mit Mitteln des Aufbauhilfefonds ist danach insbesondere auch ausgeschlossen, wenn das Fährhaus künftig nicht mehr überwiegend zur Sicherstellung des Fährbetriebes sondern – wie aus der Presse zu entnehmen war – anderweitig, etwa als Gaststättenbetrieb genutzt werden soll.

Ich empfehle Ihnen, sich zum aktuellen Sachstand mit der Verwaltung der großen Kreisstadt Coswig in Verbindung zu setzen.

...

Dienstgebäude:
Stauffenbergallee 2
01099 Dresden

Telefon-Zentrale (03 51) 8 25-0
Telefax: (03 51) 8 25 99 99

E-Mail: post@rpdd.sachsen.de
Internet: <http://www.rp-dresden.de>



gekennzeichnete Parkplätze zu erreichen mit Straßenbahnlinie 11 und Stadtbushaltee 91

Telefonische Terminabsprache wird empfohlen

* Kein Zugang für elektronisch signierte sowie für verschlüsselte elektronische Dokumente

Sofern Ihnen die oben genannten Vorschriften nicht vorliegen, sind wir gerne bereit Ihnen diese bei Interesse zuzusenden.

Mit freundlichen Grüßen

gez.
Müller
Referatsleiterin