



vertraulich

SPD-Fraktion  
im Stadtrat der Landeshauptstadt Dresden  
Herrn Stadtrat  
Vincent Drews

Landeshauptstadt Dresden  
Geschäftsbereich Umwelt und  
Kommunalwirtschaft  
GZ: 86.46

Datum: 21. JUNI 2018

**Fähre in Pieschen**  
mAF0348/18

Sehr geehrter Herr Drews,

Ihre oben genannte Anfrage aus der Stadtratssitzung vom 19.04.2018 beantwortete ich wie folgt:

„Bezugnehmend auf die Antwort auf die Anfrage 2224/18 zur Fähre zwischen Pieschen und dem Ostragehege bitte ich um Beantwortung der folgenden Frage:

Laut Anfrageantwort hat das Umweltamt die umweltrechtlichen Untersuchungen abgelehnt, obwohl sie mit Stadtratsbeschluss dazu aufgefordert wurden und entsprechende Mittel zur Verfügung gestellt wurde. Dazu möchte ich gern wissen:

**Warum setzt das Umweltamt den Ratsbeschluss nicht um?**

**1. Wann werden die beauftragten Untersuchungen vorliegen?“**

Die Anfrage betraf eine Machbarkeitsstudie zur Errichtung einer möglichen Fähre zwischen Pieschen und dem Ostragehege. Das Umweltamt hat sich entsprechend des Stadtratsauftrages hinsichtlich der Belange Wasserrecht und Naturschutzrecht grundsätzlich positioniert. Das Umweltamt hat sich insbesondere im Bereich des Naturschutzes zu den angesprochenen Schutzgütern und den notwendigen Verfahrensschritten geäußert. Wir haben hierbei insbesondere auf unsere Erfahrung aus der provisorischen Fähre zum Kirchentag zurückgegriffen. Unverändert steht die Umweltverwaltung der Wiedereinrichtung einer Fährverbindung in diesem Bereich unter Einbeziehung der ökologischen Rahmenbedingungen positiv gegenüber.

Voraussetzung ist eine dezidierte artenschutzrechtliche Prüfung. Darum ist, eine konkrete Planung an Hand derer die rechtliche Würdigung konkret erfolgen kann unabdingbar. Die betrifft nicht nur die Fähranleger als solches, sondern auch darüber hinaus die entsprechenden Zuwegungen und Aufenthaltsbereiche der Fahrgäste. Eine derartige Planreife war der Machbarkeitsuntersuchung zugrunde gelegt worden. Derartige Untersuchungen sind sehr personal- und

kostenaufwendig. Bereits nach mehr als drei Jahren kann eine derartige umweltfachliche Würdigung aufgrund veränderter Umstände bereits überholt sein und eine neue Begutachtung notwendig werden. Das Umweltamt hat daher mit den im Hause bekannten Erfahrungen und Kenntnisse für das Naturschutz- und Wasserrecht die zu würdigenden und zu berücksichtigenden Belange beschrieben. Eine zum Teil fünfstellig kostende naturschutzfachliche Untersuchung und entsprechende personelle Begleitung hat gegenüber einem möglicherweise viel später zu erfolgenden Planverfahren nur eine begrenzte Aussagekraft. Die Verauslagung entsprechender Mittel hätte zu einem späteren Zeitpunkt somit kostenintensiv ein zweites Mal nachgeholt werden müssen. Wir warten daher auf die konkrete Aussage der Planungsabsichten der DVB AG als Betreiberin der Fähren.

## **2. „Was wurde mit den zur Verfügung gestellten Mitteln gemacht?“**

Die zur Verfügung gestellten Mittel werden nicht vom Geschäftsbereich Umwelt und Kommunalwirtschaft/Umweltamt verwaltet.

Die mit Haushaltsbegleitbeschluss im Doppelhaushalt 2017/2018 des Stadtplanungsamtes zur Verfügung gestellten Mittel in Höhe von 300 TEUR wurden 2017 nicht in Anspruch genommen.

Die Mittel wurden mit dem Jahresbegleitbeschluss 2017 als zweckgebundene Rückstellung beantragt und genehmigt und stehen damit im nächsten Doppelhaushalt zur Verfügung.

Zum weiteren Vorgehen hat der Bürgermeister für Stadtentwicklung, Bau, Verkehr und Liegenschaften am 23.05.2018 berichtet. Die entsprechende Präsentation füge ich als Anlage bei.

### **Nachfrage Herr Stadtrat Drews:**

**„Ja, Danke schon mal für diese Aussagen. Was mich sozusagen als Nachfragen an dieser Stelle dann noch interessieren würde ist, ob Sie vielleicht dann Zwischenergebnisse dieser beauftragten Untersuchungen schon mal vorlegen können. Die Frist des Stadtratsbeschlusses damals war ja eigentlich September 2017. Und jetzt haben Sie erklärt, warum noch nicht alle Prüfungen gemacht werden konnten, aber vielleicht kriegen wir ja trotzdem mal einen Zwischenbericht. Und da wäre die Frage bis wann wir das vielleicht kriegen könnten und ich würde auch die zweite Nachfrage gleich noch mit anschließen. Wie denn diese im Haushalt 17/18 festgeschriebenen 300 000 Euro für diese Untersuchungen denn jetzt schon verausgabt wurden oder wie viel dort am Ende tatsächlich noch nicht genutzt wurde.“**

An dieser Stelle möchte ich nochmals vorweg schicken, dass die Umweltverwaltung der Wiedererrichtung einer möglichen Fährverbindung unter Einbeziehung der ökologischen Rahmenbedingungen grundsätzlich positiv gegenübersteht. Eine dezidierte umweltfachliche Prüfung ist indes erst zu dem Zeitpunkt zielführend, zu dem konkrete Planungsabsichten der DVB AG, als Betreiberin der Fähre, der Stadtverwaltung vorliegen. Deshalb, und nur deshalb, sind die sehr personal- und sachkostenintensiven Prüfungen noch nicht vorgenommen worden.

Die wasserrechtlichen und naturschutzrechtlichen Belange wurden dem Geschäftsbereich Stadtentwicklung, Bau, Verkehr und Liegenschaften mit Schreiben vom 8. Februar 2017 übermittelt. Dies bezieht sich auf die interne Hausmitteilung vom 26. Januar 2017. Beide Schreiben habe ich zu Ihrer Kenntnisnahme meiner Antwort ebenfalls als Anlage beigelegt. Sie zeigen nicht nur eine grundhafte Auseinandersetzung mit dem Stadtratsbeschluss, sondern belegen auch wie schwierig anhand der sehr oberflächlichen Unterlagen sich eine vertiefte Auseinandersetzung darstellt.

Die im Umweltamt vorhandenen naturschutzfachlichen Grundlagen waren bereits Gegenstand einer Anfrage der Fraktion der Linken im Dresdner Stadtrat vom 20. Februar 2018 (AF2224/18). In dem Antwortschreiben an den Stadtrat wurden die Untersuchungsergebnisse, Gutachten und Erhebungen aufgelistet. Ich darf hierzu ebenfalls auf das Antwortschreiben verweisen, in dem zum Ausdruck kommt, dass die früheren vorhandenen Untersuchungen eine sehr hohe faunistische und floristische Sensibilität bei erheblichen Nutzungsänderungen, wie es die Wiederaufnahme einer Fährverbindung ist, aufweisen.

Sobald eine detailliertere Planungsgrundlage seitens der DVB AG vorliegt, wären diese auf einen „aktuellen Stand“ zu bringen.

Mit freundlichen Grüßen



Eva Jähnigen  
Beigeordnete für Umwelt  
und Kommunalwirtschaft

Kenntnisnahme:



Dirk Hilbert  
Oberbürgermeister

**Detlef Sittel**  
Erster Bürgermeister

Anlagen



# Wiedereinrichtung Personenfähre

bei Elbe-km 58,600

zwischen Pieschen und Ostragehege

Vorplanungsstudie – Arbeitsstand Mai 2018

Stadtplanungsamt  
Abt. Verkehrsanlagenplanung

Landeshauptstadt  
Dresden



Dresden.  
Dresdner  
Landeshauptstadt

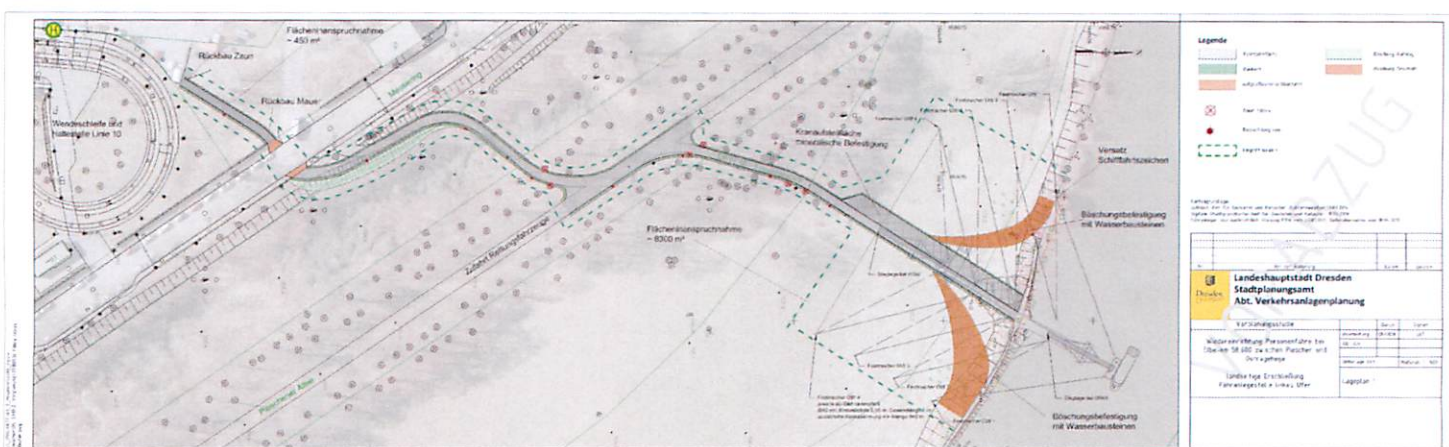
## Ausgangslage

- Einstellung der Fährverbindung Ostragehege - Pieschener Winkel im Jahre 1996 auf Grund der weggebrochenen Nachfrage und des technischen Verschleißes
- mehrere Stadtratsbeschlüsse und Anträge zur Wiedererrichtung der Fährverbindung (unter anderem SR/013/2010)
- interimsmäßiger Betrieb einer Fährverbindung (mit geliehenen Fähranlegern und einer Reservefähre) zwischen „Onkel Tom´s Hütte“ und Eisenberger Straße vom 01.06.2011 bis 13.06.2011 (während des Evangelischen Kirchentages und einige Tage testhalber danach), Wirtschaftlichkeit für dauerhaften Betrieb nicht gegeben



- im Rahmen der Erarbeitung des Verkehrsentwicklungsplanes 2025plus wurden Varianten verschiedener Brückenstandorte zwischen dem Pieschener Winkel, Mickten und dem Ostragehege untersucht (Umweltbrücke oder reine Fuß- und Radfahrerbrücke), aber: keine mittelfristige Realisierung möglich
- erneuter Stadtratsbeschluss (A0223/16) zur Wiedereinrichtung einer Fähre zwischen Pieschen und dem Ostragehege

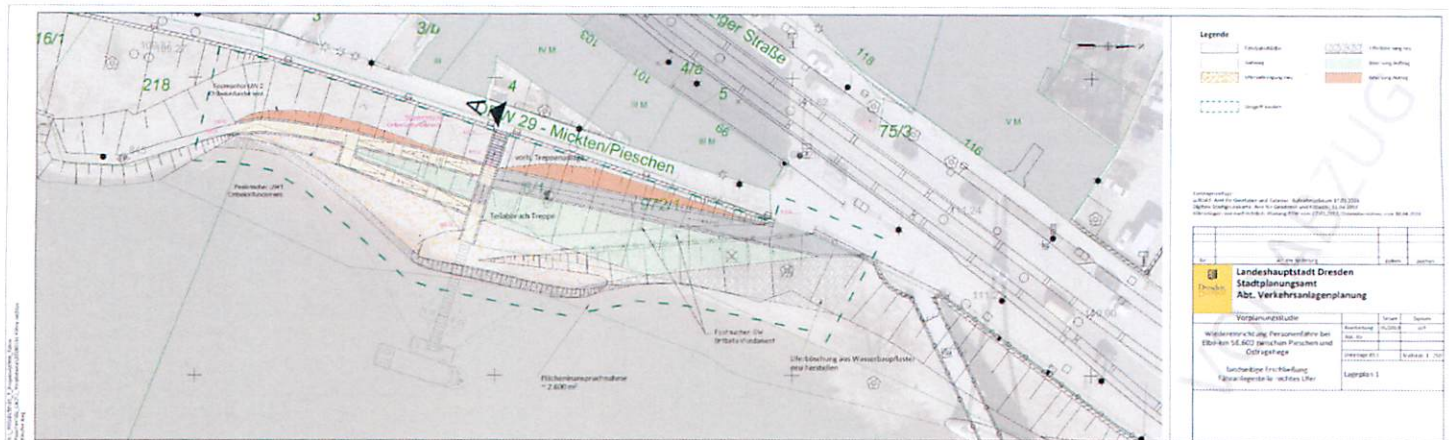
## Vorplanungsstudie – Stand Mai 2018



landseitige Erschließung  
Fähranlegestelle linkes Ufer



# Vorplanungsstudie – Stand Mai 2018



Personenfähre Pieschen  
Folie: 5

Stadtplanungsamt  
Abt. Verkehrsanlagenplanung

Landeshauptstadt  
Dresden



## Ausblick

- vorläufige Kostenschätzung für Baukosten, Baunebenkosten und Beschaffung der Fähre Stand Mai 2018: ca. 4,2 Mio. Euro
- Ermittlung und Vorbewertung der Auswirkungen auf die Umwelt
- Veranlassung vertiefender Fachplanungen (aus Budget: 300 T €)
- offen: gesamtwirtschaftliche Vergleichsuntersuchung für alternative Elbequerungsmöglichkeiten (Fähre, Seilbahn, ÖPNV-Brücke, Straßenbahnunterführung, Amphibienbussystem) (aus Budget: 300 T €)

Personenfähre Pieschen  
Folie: 6

Stadtplanungsamt  
Abt. Verkehrsanlagenplanung

Landeshauptstadt  
Dresden





08. FEB. 2017

WAG

61.62  
Stadtplanungsamt  
Abt. Verkehrsentwicklungsplanung  
SGL ÖPNV  
Herrn Dr. Michael Kaiser

Landeshauptstadt Dresden  
Umweltamt  
Abt. untere Immissionsschutz- und Abfallbehörde

GZ: 86.46-33-0210/00054  
8786/17  
Bearbeiter: Herr Altmeyer  
Telefon: (03 51) 4 88 62 41  
Sitz: Grunaer Str.2  
E-Mail: umwelt.recht1@dresden.de

Datum:

08. FEB. 2017

## Fähre Pieschen


Sehr geehrter Herr Dr. Kaiser,

Bezug nehmend auf Ihre E-Mail möchte ich Ihnen unsere Stellungnahme zu der Fähre Pieschen übersenden. Aus Sicht des Hochwasserschutzes können insbesondere durch eine behindertengerechte Ausführung am rechtseibischen Ufer Probleme entstehen. Dies kann aber nur anhand einer vertiefenden fachgutachterlichen hydraulischen Betrachtung ermittelt werden, die Ihrerseits konkrete Planungsunterlagen voraussetzt. Für den Naturschutz können für den fraglichen Bereich eine erhebliche naturschutzrechtliche und naturschutzfachliche Betroffenheit aufgezeigt werden. Die Kollegen aus den Bereichen Naturschutz favorisieren daher eine Fährverbindung in Höhe Erfurter Straße/Alexander-Puschkin-Platz, analog Kirchentag 2011.

Aufgrund des derzeit noch frühen Planungs-/Untersuchungsstadiums halten wir es nach diesseitiger Auffassung für nicht angezeigt, zum gegenwärtigen Zeitpunkt, die sehr kostenintensiven hydraulischen Berechnungen bzw. artenschutzrechtlichen Untersuchungen durchzuführen. Wie Sie dem Bezugsschreiben vom 26. Januar 2017 entnehmen können, sind für den Stadtrat die Problemfelder aufgezeigt und die entsprechenden Verfahren benannt.

Für Rückfragen stehe ich Ihnen natürlich jederzeit, ggf. auch kurzfristig zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

  
Altmeyer  
Abteilungsleiter

Anlage  
Schreiben vom 26.01.2017

Datum + PA  
86.46





Landeshauptstadt Dresden  
Umweltamt  
Abt. untere Wasser-, Naturschutz-, Landwirtschafts-  
u. Bodenschutzbehörde  
Sachgebiet Eingriffsausgleich u. Schutzgebiete

86.40  
Herrn Altmeyer

✓ 07.02.17

⊗ A 61 z. K

06.02.16

GZ: 86.46-33-0210/00054  
5760/17

Bearbeiter: Frau Löwe  
Telefon: (03 51) 4 88 94 68  
Sitz: Grunaer Str.2  
E-Mail: BLoewe@Dresden.de

Datum: 26.01.2017

## Fähre zwischen Pieschen und Ostragehege (Stadtratsbeschluss A0223/16 vom 08.09.2016) naturschutz- und wasserrechtliche Prüfung

Sehr geehrter Herr Altmeyer,

die Prüfung der o. g. Umweltbelange, die durch die Einrichtung einer Fähre zwischen Pieschen und Ostragehege betroffen wären, hat folgendes Ergebnis erbracht:

### 1. Belange Hochwasserschutz

An Hand der wenigen vorliegenden Unterlagen (Plan, Stadtratsbeschluss mit Aufforderung zur Prüfung möglicher Hochwasserschutzauflagen) gibt die untere Wasserbehörde folgende Stellungnahme ab:

Für das Errichten und Betreiben einer Fähre ist ein wasserrechtliches Erlaubnisverfahren nach § 5 SächsWG erforderlich. In diesem Verfahren werden u. a. die Belange des Gewässerschutzes, mithin die Verträglichkeit mit den Hochwasserschutzbelangen und des Gewässerschutzes für die Elbe und deren Uferbereiche (Zuwegungen) ermittelt und einer Entscheidung zugeführt. Weitere Entscheidungsvoraussetzung zur Erteilung einer wasserrechtlichen Erlaubnis nach § 11 WHG ist, dass u.a. andere öffentlich-rechtliche Belange dem Vorhaben nicht entgegenstehen dürfen. Weiterhin bedarf das Vorhaben einer strom- und schiffahrtspolizeilichen Genehmigung nach § 31 Bundeswasserstraßengesetz (siehe beiliegende Stellungnahme des Wasserstraßen- und Schifffahrtsamtes Dresden).

Es ist an Hand der wenigen Informationen zum Vorhaben nicht möglich, zukünftige Hochwasserschutzauflagen vorhabenbezogen, konkret und vollständig abzuleiten. Möglich hingegen ist die Hochwassergefahr am Standort näher zu beschreiben und Schwerpunkte für die weitere fachliche Betrachtung zu benennen, hier auch unter Beachtung der Ausführungen des hinzugezogenen Wasser- und Schifffahrtsamtes und der Landestalsperrenverwaltung des Freistaates Sachsen.

Der gewählte Standort befindet sich rechtselbisch im Pralluferbereich der Elbe, ist gleichzeitig Hochwasserabflussbereich, befindet sich stromauf in unmittelbarer Nähe der Molenbrücke und grenzt stromab direkt an die Hochwasserschutzanlage des Freistaates Sachsen. Auf Grund dieser Lage ist im Hochwasserfall mit hohen Fließgeschwindigkeiten (bei Hw 100 bis 2 m/s), Eisgang, Treibgutunfall etc. zu rechnen.



Linkselsich befindet sich der Standort im Gleithang der Elbe sowie im Hochwasserabflussbereich. Er ist daher trotz Lage im Gleithang hohen Fließgeschwindigkeiten bei Hw 100 ausgesetzt.

Aus wasserfachlicher Sicht wird gefordert und ist daher durch den zukünftigen Antragsteller/ Betreiber sicherzustellen und im Verfahren nachzuweisen, dass es zu keiner Zeit, einschließlich Bauzeit, durch die Fähre selbst und den Standort in seiner Gesamtheit, zu einer Behinderung des Hochwasserabflusses kommt. Aus den bisherigen Erfahrungen mit weiteren Fährstandorten ist davon auszugehen, dass regelmäßig ab Wasserständen von 5 m die Schifffahrt eingestellt wird und das Fährschiff sicher verbracht werden muss. Demnach verbleibt dann die Sicherung der Anlegestelle einschl. dazugehöriger Nebenanlagen wie Beleuchtung, Sitzgelegenheiten, Unterstellmöglichkeiten, Fahrkartenautomaten etc. Auf Grund der Elbnähe einer Fähre ist die Beräumung/Sicherung des Standortes von Nebenanlagen (klappbare Beleuchtung, Entfernung von Fahrkartenautomaten u.a.) regelmäßig mit erhöhten personellen und finanziellen Aufwendungen verbunden.

Für beide Elbseiten wird auf Grund der o. g. Lagebesonderheiten eingeschätzt, dass keine Nebenelemente dauerhaft im Hochwasserabflussbereich verbleiben können, mithin genehmigungsfähig sind. Es wird daher bei Weiterverfolgung der Planung dringend empfohlen, diese von vornherein außerhalb des Hochwasserabflussbereiches anzuordnen. Für die baulichen Anlagen einer Fähranlegestelle (wie Steg, Schwimmponton u. ä.) ist im besonderen Maße der Lage im Pralluferbereich Rechnung zu tragen und eine nachteilige Beeinträchtigung oder Behinderung des schadlosen Elbabflusses nachweislich auszuschließen.

Ebenso ist durch das Vorhaben nicht in die neu errichtete Hochwasserschutzanlage einzugreifen (siehe beiliegende Stellungnahme der Landestalsperrenverwaltung des Freistaates Sachsen vom 17. Januar 2017).

Eine Gestaltung der linkselbischen Zuwegung wird auf Grund des geringen Gefälles und bei hochwasserangepasster Bauweise aus wasserfachlicher Sicht als lösbar eingeschätzt. Rechtselbisch hingegen bestehen erhebliche Bedenken zu einer Gestaltung entsprechend den erkennbaren Anforderungen z. B. an eine behindertengerechte Ausführung, hier auf Grund des starken Gefälles und der Lage im Pralluferbereich. Ob aus wasserfachlicher Sicht Eingriffe in den Pralluferbereich (wegen der hohen Fließgeschwindigkeit, der zu erwartenden hohen Wasserstände sowie der Nebenfolgen wie Treibgutunfall/Eisgang) auch vor dem Hintergrund der angrenzenden Hochwasserschutzanlage überhaupt und unter welchen Voraussetzungen denkbar sind, kann nur in einer vertiefenden fachgutachterlichen, hydraulischen Betrachtung ermittelt werden.

## 2. Belange Naturschutz

Die geplanten Fähranleger würden auf beiden Elbseiten im Landschaftsschutzgebiet „Dresdner Elbwiesen und -altarme“ sowie im FFH- und im Vogelschutzgebiet „Elbtal zwischen Schöna und Mühlberg“ (Natura 2000-Gebiete) liegen. Das Vorhaben im Landschaftsschutzgebiet bedarf daher einer schriftlichen Erlaubnis bzw. Befreiung der Naturschutzbehörde, die hier durch die wasserrechtliche Genehmigung ersetzt wird und im Einvernehmen mit der Naturschutzbehörde ergehen muss.

Die FFH- und Vogelschutzgebiete sind Teil des europäischen Schutzgebietsnetzes NATURA 2000, in welchen gemäß § 33 Abs. 1 BNatSchG alle Veränderungen und Störungen unzulässig sind, die zu einer erheblichen Beeinträchtigung des Gebietes in seinen für die Erhaltungsziele oder den Schutzzweck maßgeblichen Bestandteilen führen können. Deshalb sind gemäß § 34 Abs. 1 BNatSchG Projekte vor ihrer Zulassung oder Durchführung auf ihre Verträglichkeit mit den Erhaltungszielen eines Natura 2000-Gebietes zu überprüfen, wenn sie einzeln oder im Zusammenwirken mit anderen Projekten oder Plänen geeignet sind, das Gebiet erheblich zu beeinträchtigen. (FFH-Verträglichkeitsprüfung)

Da das Vorhaben zu dauerhaften Flächenverlusten innerhalb des FFH-Lebensraumtyps 6510 (Flachlandmähwiesen) und des FFH-Lebensraumtyps 3270 (Flüsse mit Schlammhängen) vorwiegend im linkselbischen Bereich führt sowie Habitatflächen geschützter FFH-Arten (Grüne Keiljungfer, Eremit, Dunkler Wiesenknopf-Ameisenbläuling, Biber) betroffen sind, ist eine FFH-Verträglichkeitsuntersuchung unter Zuhilfenahme eines ökologischen Fachbüros durchzuführen.

Auf der linkselbischen Seite (Ostragehege) queren die erforderlichen Zuwegungen sowohl das Flächennaturdenkmal (FND) „Pieschener Allee“ (VO der Landeshauptstadt Dresden vom 9. Mai 1996 [FND-VO]) als auch gesetzlich geschützte Biotope gemäß § 30 BNatSchG i. V. m. § 21 Abs. 1 Nr. 1, 2 SächsNatSchG (magerer Frischwiese, höhlenreiche Altholzinseln). Handlungen, die zu einer Zerstörung oder einer sonstigen erheblichen Beeinträchtigung der geschützten Biotope führen können, sind gemäß § 30 Abs. 2 BNatSchG verboten. Die erforderliche naturschutzrechtliche Ausnahmegenehmigung gemäß § 30 Abs. 3 BNatSchG für die Inanspruchnahme der Wiesenflächen ist möglich, wenn nachgewiesen wird, dass die mit dem Bauvorhaben verbundenen Beeinträchtigungen ausgeglichen werden können.

Im FND „Pieschener Allee“ ist es gemäß § 4 Abs. 2 Nr. 2 FND-VO verboten, Straßen, Wege, Plätze oder sonstige Verkehrsanlagen anzulegen oder zu verändern. Für das Bauvorhaben ist deshalb eine naturschutzrechtliche Befreiung gemäß § 7 FND-VO i. V. m. § 67 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG erforderlich.

Die Einrichtung der Fährverbindung ist außerdem mit Eingriffen nach § 14 Abs. 1 BNatSchG i. V. m. § 9 Abs. 1 SächsNatSchG verbunden. Gemäß § 15 Abs. 1 und 2 BNatSchG ist der Verursacher verpflichtet, vermeidbare Beeinträchtigungen zu unterlassen und unvermeidbare Beeinträchtigungen durch Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege (Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen) zu kompensieren.

Weiterhin ist eine spezielle artenschutzrechtliche Prüfung durch ein Fachbüro durchzuführen die aufzeigt, ob durch das Vorhaben artenschutzrechtliche Verbotstatbestände des § 44 BNatSchG betroffen sind und wie diese bewältigt werden können. Aufgabenstellung und Untersuchungsumfang sind mit der unteren Naturschutzbehörde (Ansprechpartner: Herr Wolf, Tel. 0351-488 9425) abzustimmen. Zu prüfen sind hier insbesondere die o. g. FFH-Arten (Grüne Keiljungfer, Eremit, Dunkler Wiesenknopf-Ameisenbläuling, Biber), der auf den Elbwiesen im Ostragehege brütende Wachtelkönig sowie weitere Arten.

Aufgrund des vielfältigen naturschutzrechtlichen und –fachlichen Konfliktpotentials bei der vom Stadtrat favorisierten Fährverbindung wäre eine Fährverbindung in Höhe Erfurter Straße/Alexander-Puschkin-Platz, wie sie im Rahmen des Kirchentages 2011 temporär umgesetzt wurde, vorzuziehen.

Mit freundlichen Grüßen



Weber

amt. Sachgebietsleiterin





Landeshauptstadt Dresden  
Geschäftsbereich Umwelt und  
Kommunalwirtschaft

GB 6

Herrn Bürgermeister Raoul Schmidt-Lamontain

GZ: 86.46-33-0210/00054  
14362/18

Bearbeiter: Frau Klossek

Telefon: (03 51) 4 88 62 26

Sitz: Grunaer Str.2

E-Mail: JKlossek@dresden.de

Datum: 28.02.2018

Zuarbeit zur Anfrage Fraktion DIE LINKE

**AF 2224/18 - Fähre zwischen Pieschen und dem Ostragehege - Flächenbedarf für Zuwegungen der Fähranlieger**

Sehr geehrter Herr Schmidt-Lamontain,

Sie bitten um Beantwortung der Frage 4 aus o. g. Anfrage .

**Frage 4: Welche bisherigen Felduntersuchungsergebnisse zu Flora und Fauna liegen dem Umweltamt im Bereich der alten Fähranlieger auf Seiten des Ostrageheges und am Pieschener Elbufer vor?**

Es liegen Untersuchungsergebnisse aus nachfolgenden Gutachten bzw. Erhebungen vor.

- Managementplan zum FFH- und Vogelschutzgebiet „Elbtal zwischen Schöna und Mühlberg“ (Lebensraumtypen 6150 „Flachlandmähwiesen“ und 3270 „Flüsse mit Schlammhängen“, Habitatflächen von Grüne Keiljungfer, Eremit, Dunkler-Wiesenknochen-Ameisenbläuling, Biber) (2009)
- Die Avifauna des Ostrageheges (u.a. Wachtelkönig) (2002)
- Im Zuge von Pflegemaßnahmen an den Bäumen des Flächennaturdenkmals (FND) „Pieschener Allee“ regelmäßige faunistische Untersuchungen (totholz- und höhlenbewohnte Arten - insbesondere Vögel, Fledermäuse, spezialisierte Insekten) (zuletzt 2018)
- Erfassung besonders geschützter Biotope (Magere Frischwiesen, höhlenreiche Altholzinseln im Ostragehege) (2017 aktualisiert)
- Analyse von Dauerbeobachtungsflächen im Ostragehege (zuletzt 2006)
- Pflege- und Entwicklungsplan für das Landschaftsschutzgebiet (LSG) „Dresdner Elbwiesen und -altarme“ (1999/2000)
- Vögel im LSG „Dresdner Elbwiesen und -altarme“ (1993)
- Erste gesamtökologische und faunistische Untersuchungen für das auszuweisende LSG „Dresdner Elbwiesen und -altarme“ (1993)

Die vorhandenen Untersuchungen belegen eine sehr hohe faunistische und floristische Sensibilität. Bei erheblichen Nutzungsänderungen, wie der Wiederaufnahme einer Fährverbindung, ist eine detaillierte Aktualisierung der Untersuchungen zwingend erforderlich und im Rahmen einer entsprechenden Planung sind ein Landschaftspflegerischer Begleitplan, eine FFH-Verträglichkeitsuntersuchung und eine spezielle artenschutzrechtliche Prüfung zu erstellen. Eine zielgerichtete Untersuchung zur Ermöglichung einer Fährverbindung setzt jedoch Klarheit über die verkehrlichen Präferenzen der Lage einer durch die DVB einzurichtenden Verkehrsverbindung voraus.

Mit freundlichen Grüßen



Eva Jähnigen  
Beigeordnete für Umwelt und Kommunalwirtschaft

76  
28.02.18

Vfg.:

1. 86.46 zMz
2. 86.40 zMz
3. 86.00 zMz
4. per E-Mail rholzapfel@dresden.de
5. GB 7 zU
6. PA
7. 86.46 zdA