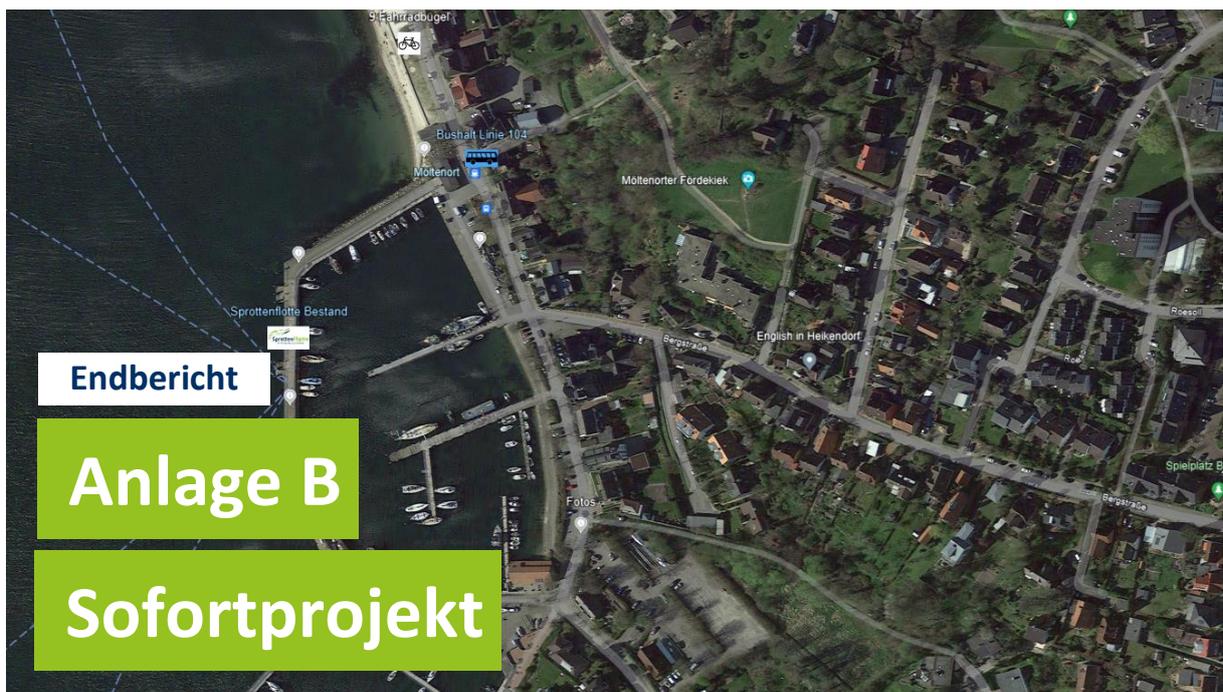


Sofortprojekt „Multimodalität am Fähranleger“ im Rahmen des Ostuferverkehrskonzeptes

Tarifempfehlung für die Fahrradmitnahme auf den Fördefähren



Gertz Gutsche Rümenapp
Stadtentwicklung und Mobilität GbR
Dipl.-Ing. Martin Albrecht
Ruhrstraße 11
22761 Hamburg

Tel: (040) 85 37 37 – 40
Fax: (040) 85 37 37 – 42

albrecht@ggr-planung.de
www.ggr-planung.de

1 Hintergrund und Zielsetzung

Überlegungen zur Attraktivierung der Fördeschiffahrt sind bereits seit vielen Jahren in der Diskussion: Hierin wird ein wichtiger Beitrag gesehen, um die Barrierewirkung der Förde zu minimieren, die Möglichkeiten der Fördequerung zu verbessern und die Straßen am Ostufer sowie die Einfallstraßen von Osten in die Kieler Innenstadt hinein vom Kfz-Verkehr zu entlasten.¹ Dafür sollen insbesondere auch die Möglichkeiten zur Verknüpfung der Fördeschiffahrt mit Verkehrsmitteln des Umweltverbundes verbessert werden. Dies betrifft z.B.

- eine verbesserte Anbindung der Fähranleger insbesondere am Ostufer durch den Busverkehr (Abstimmung von Ankunfts- und Abfahrtszeiten, Informations- und Leitsysteme),
- Schaffung von Möglichkeiten zum sicheren und witterungsgeschützten Abstellen von eigenen Fahrrädern,
- Ausweitung von Car- und Bike-Sharing-Angeboten an den Fähranlegern,
- gestalterische Aufwertung der Fähranleger zur Steigerung der Aufenthalts- und Umsteigequalität.

Bereits im Masterplan Mobilität aus dem Jahr 2017 sind die folgenden drei Maßnahmen, die sich konkret auf die Fördeschiffahrt beziehen, enthalten und der höchsten Prioritätsstufe zugeordnet:

- Stärkung von Fördequerungen und Angebotsgestaltung
- Ersatzbeschaffungen von Fähren
- Anleger werden zu Mobilitätsstationen.

In der Zwischenzeit wurden hier bereits Fortschritte erzielt:

- Nachdem eine kostenlose Fahrradmitnahme in Form eines Modellversuchs auf der Schwentine-Fährlinie erprobt wurde, konnte dies in den Regelbetrieb überführt werden. Die Mitnahme von je einem Fahrrad pro Fahrgast auf der Linie F2 ist nunmehr kostenlos.
- Eine Erhöhung der Fahrtenhäufigkeiten und der Taktichten für die Linie F1 sind bereits konzipiert und auch mit konkreten Fahrplanentwürfen untersetzt. Eine Überführung in die Praxis scheidet jedoch derzeit vor allem an der Verfügbarkeit von Fachpersonal (v.a. Kapitäninnen und Kapitänen).
- Auf der Linie F2 konnten folgende Verbesserungen erreicht werden:
 - Verlängerungen der Betriebszeiten unter der Woche bis in die Abendstunden hinein (seit 2017)
 - Ausweitung der Betriebszeiten auch auf Samstage (seit 2018) sowie
 - Verdichtung des Bedienangebotes in den Hauptverkehrszeiten montags bis freitags auf einen 15-Minuten-Takt (seit 2021).
- Zusätzlich zu den vier zwischen 2020 und 2023 gebauten und in Betrieb genommenen Hybrid-Fähren² verkehren mit der „Düsternbrook“ (seit 2021) sowie der „Wellingdorf“ (seit 2022) zwei vollelektrische Fähren emissionsfrei auf der Förde. In Kürze kann die MS Dietrichsdorf in Betrieb genommen werden. Die MS Schilksee wird voraussichtlich im Jahr 2026 zur Verfügung stehen.
- Die Anleger Reventlou und Dietrichsdorf sind zu Mobilitätsstationen ausgebaut worden (mit z.B. witterungsgeschützten und sicheren Fahrradabstellanlagen, Bikesharing, Fahrradservice-

¹ Vgl. dazu u.a. auch die Drucksachen 0406/2021 „Attraktivitätssteigerung der Fördeschiffahrt: Kurzfristige Umsetzung von Maßnahmen sowie weiteres Vorgehen zur mittel- und langfristigen Weiterentwicklung“ sowie 0231/2022 Attraktivitätssteigerung der Fördeschiffahrt: Umsetzung weiterer Maßnahmen auf der Grundlage der Konzeption in Drucksache 0406/2021“.

² MS Gaarden, MS Friedrichsort, MS Wik und MS Laboe

Station und abgestimmter Busanbindung). Verbesserungen der Verknüpfungsmöglichkeiten (z.B. Bike-Sharing, Fahrradabstellsituation) wurden auch an anderen Fähranlegern erreicht.

- Verbesserungen sind in den letzten Jahren auch in Bezug auf die Busanbindung an den Fähranlegern des Ostufers erreicht worden. Diese Zielstellung wurde als wichtiger Aspekt in das Ostuferverkehrskonzept übernommen.

Im Ostuferverkehrskonzept sind im Rahmen des Sofortprojektes „Multimodalität am Fähranleger“ zudem konkrete Gestaltungsvorschläge für die Fähranleger Laboe, Möltenort und Mönkeberg erarbeitet und in Form von Konzeptpapieren für die weitere Befassung und zur Umsetzung ausgearbeitet worden.

Im Rahmen der Abstimmungen zu den Konzeptpapieren mit der begleitenden Projektgruppe wurde jedoch deutlich, dass über die benannten Aspekte hinaus eine Befassung mit den folgenden Punkten als wichtig erachtet wird:

- **Tarif:** Das Angebot Fähre wird von vielen Fahrgästen – insbesondere, wenn auf der F1 ein Fahrrad mitgeführt wird – als eher teuer wahrgenommen. Zudem ist der Ticketerwerb durch den Bordzuschlag sowie die Bezugsmöglichkeiten teilweise unkomfortabel.
- **Fahrradmitnahme:** Die Mitnahme von Fahrrädern erfordert auf der F1 ein kostenpflichtiges separates Ticket.³ Zudem kann eine Mitnahme von Fahrrädern aus Kapazitätsgründen nicht garantiert werden – ein Umstand, der in der „touristischen Hochzeit“ in den Sommermonaten zum Hindernis im Alltagsverkehr werden kann.

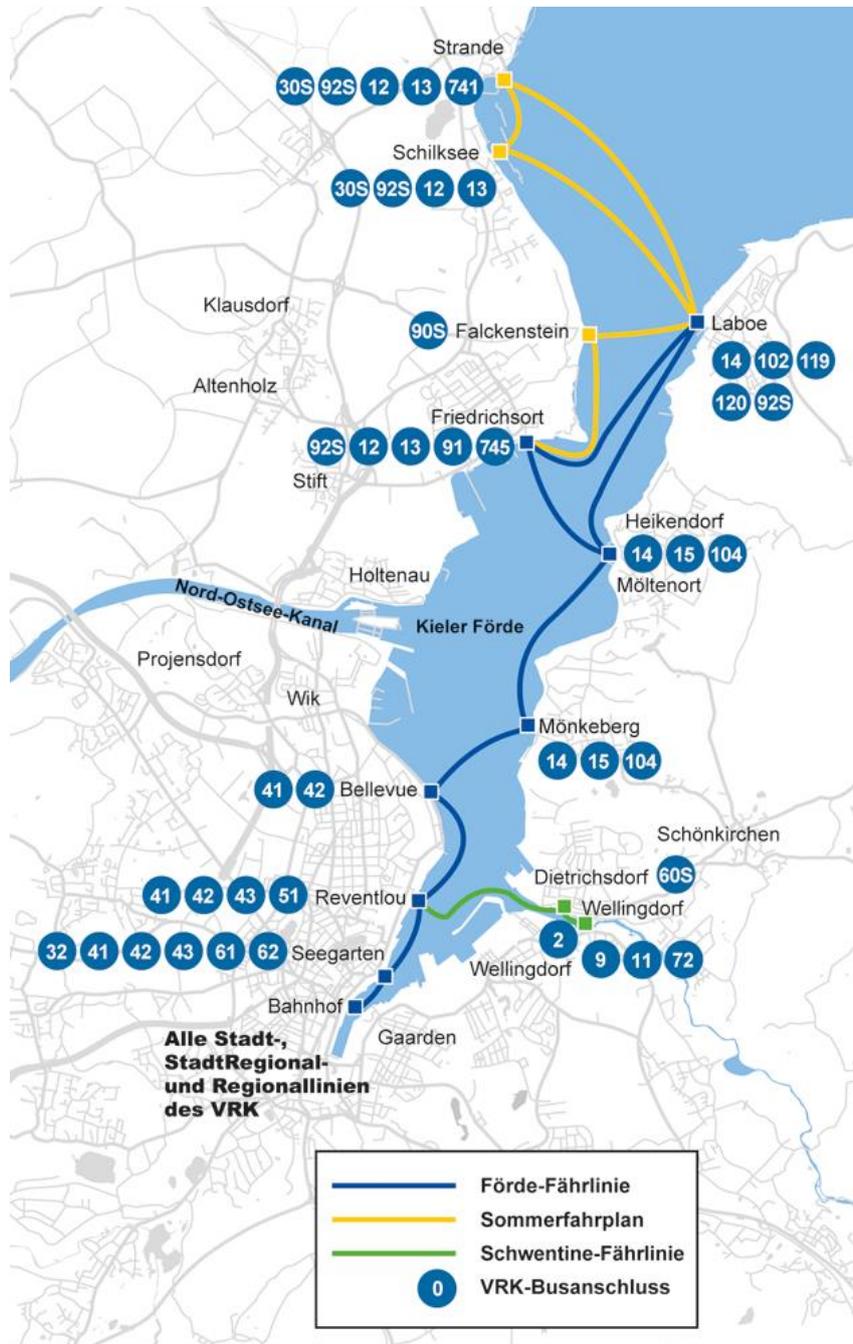
Dieses Arbeitspapier soll die Ausgangssituation in Bezug auf diese beiden Aspekte „Tarif“ und „Fahrradmitnahme“ beschreiben und wesentliche Hemmnisse benennen und hiernach als Grundlage für die weiteren Diskussionen zu möglichen Anpassungsoptionen und Handlungsansätzen dienen.

³ Die Mitnahme von Falt- und Klapprädern ist im zusammengelegten Zustand hingegen kostenlos möglich.

2 Bestehendes Angebot im Fährverkehr

Auf der Kieler Förde verkehren derzeit die Förde-Fährlinie F1, bei der sich das Bediengebiet saisonal unterscheidet sowie die Schwentine-Fährlinie F2, für deren Betrieb ein Ganzjahresfahrplan gilt.

Abbildung 1: Linienübersicht – alle Schifflinien mit den angeschlossenen Buslinien.



Quelle: <https://www.sfk-kiel.de/de/faehrlinien/linien/>; [19.12.2023]

2.1 Förde-Fährlinie F1

Die Förde-Fährlinie führt im Frühjahr, Sommer und Herbst von der Kieler Bahnhofsbrücke über die Anlegestellen Seegarten, Reventlou und Bellevue am Westufer hinüber zum Ostufer mit den Haltestellen Mönkeberg und Möltenort und – nach einem erneuten Halt am Westufer in Friedrichsort – weiter nach

Laboe. In den Sommermonaten Mai bis Anfang September werden zusätzlich auch Falckenstein, Schilkesee und Strande angelaufen.

Im Sommer 2023⁴ startete die erste Verbindung unter der Woche um 5:42h in Laboe über Möltenort nach Friedrichsort. Von hier aus legte um 6:04h das erste Schiff über Laboe in Richtung Innenstadt ab. Vom Kieler Bahnhof nach Laboe verkehrten wochentags acht Verbindungen. Die letzte um 18:35h (Laboe an 19:35h). In der Gegenrichtung verkehrten im Gültigkeitszeitraum des letzten Sommerfahrplans über den Tag verteilt zehn Fahrten, die letzte 20:40h ab Laboe mit Ankunft am Bahnhof um 21:44h.

Die Schleife Laboe – Schilkesee – Strande – Laboe wurde zwischen Mai und Anfang September 2023 wochentags dreimal befahren. Jeweils mit Anschluss vom bzw. zum Kieler Hauptbahnhof in Laboe.

An Samstagen, Sonn- und Feiertagen verkehrten je zehn Fahrten pro Tag in beide Richtungen, also von Laboe und Richtung Hauptbahnhof und in der Gegenrichtung. Jeweils drei davon sind im Fahrplan als Fährn mit höherer Anzahl an Fahrradstellplätzen bezeichnet. Der Streckenabschnitt Laboe – Schilkesee – Strande – Laboe wurde in den Sommermonaten des Jahres 2023 an den Wochenenden sogar viermal pro Tag bedient.

In den Wintermonaten ist das Angebot erheblich eingeschränkt: Von Oktober bis März fährt die F1 vorwiegend auf dem sogenannten „Winter-“ oder „Norddreieck“, also von Möltenort nach Friedrichsort und Laboe sowie zurück:⁵

- Von Möltenort aus verkehren wochentags neun (freitags) bzw. zehn (montags bis donnerstags) Verbindungen, von denen jeweils drei Friedrichsort *und* Laboe, drei ausschließlich Friedrichsort und drei bzw. vier lediglich Laboe anlaufen.
- In der Gegenrichtung erfolgt die Bedienung Möltenorts elfmal (Montag bis Donnerstag) bzw. zehnmal (Freitag) pro Wochentag: Dreimal bzw. viermal legen die Fährn dabei in Laboe und Friedrichsort an, drei Mal erfolgt die Bedienung nur von Laboe, viermal von Friedrichsort aus.
- Die Strecke vom Bahnhof nach Mönkeberg wird im Winterfahrplan unter der Woche einmal mittags, die Gegenrichtung einmal morgens und einmal am frühen Abend befahren. Dabei handelt es sich um durchgebundene Fahrten von/nach Laboe, Friedrichsort bzw. Möltenort.

Eine Bedienung in den Abendstunden bzw. an den Wochenenden und an Feiertagen erfolgt im Winter, also zwischen November und Mitte/Ende März auf der Linie F1 nicht.

2.2 Schwentine-Fährlinie F2

Auf der Schwentine-Fährlinie F2 verkehren die Schiffe ganzjährig⁶ zwischen dem Westufer ab der Anlegestelle Reventlou zum Ostufer nach Wellingdorf und Dietrichsdorf. Hier sind verschiedene Unternehmen, u.a. aus dem Bereich der maritimen Wirtschaft sowie die Fachhochschule ansässig.

Die Bedienung erfolgt unter der Woche morgens ab kurz nach 5 Uhr vom Ostufer aus im Halbstundentakt.⁷ Morgens zwischen etwa 7 und 9h sowie in den Nachmittagsstunden zwischen 14 und 17h verkehren die Fährschiffe sogar im Viertelstundentakt, danach dann wieder alle halbe Stunde. Die letzte Verbindung startet derzeit um 21:38h ab Reventlou und erreicht das Ostufer um 21:48h bzw. 21:54h und kehrt um 22:06h zum Anleger Reventlou zurück.

An Samstagen erfolgt die Bedienung ab 8:30h im Halbstundentakt. Die letzte Verbindung fährt an Samstagen bereits um 16:15h ab Reventlou, erreicht Dietrichsdorf um 16:25h, Wellingdorf um 16:31h und wiederum Reventlou um 16:43h. An Sonn- und Feiertagen verkehren die Schiffe der Linie F2 nicht.

⁴ Fahrplanstand: Sommerfahrplan 2023. Gültig vom 8. Mai bis 10. September 2023

⁵ Fahrplanstand: Winterfahrplan 2023/24. Gültig vom 23. Oktober bis 17. März 2024

⁶ Mit Ausnahme des Zeitraums zwischen Weihnachten und Neujahr

⁷ Fahrplanstand: Ganzjahresfahrplan gültig ab 25. März 2023

3 Tarif

3.1 SH-Tarif⁸

Auf den Schiffen der SFK⁹ gilt grundsätzlich der SH-Tarif. Es werden Fahrkarten der Preisstufen 2ki, 2 oder 3 benötigt. Dies richtet sich danach, ob die Fahrt durch die beiden ovalen Bereiche in der folgenden **Fehler! Verweisquelle konnte nicht gefunden werden.** führt, nur innerhalb eines Ovals oder sogar nur innerhalb Kiels erfolgt.

Für die Nutzung der Fähren mit Tickets aus dem sog. Barverkauf (z.B. Einzeltickets) wird ein Bordzuschlag in Höhe von 1 € pro Fahrt für Erwachsene und 0,50 € pro Fahrt für Kinder bis 14 Jahren fällig. Neben den Einzeltickets ist auch die Nutzung von Mehrfahrtenkarten, Tageskarten oder Kleingruppenkarten möglich. Auch für diese wird der Bordzuschlag erhoben.

Auf der F2 Schwentinelinie zahlen Erwachsene seit Sommer 2021 nur noch 1 € für die gesamte Fahrt, Kinder zahlen 0,50 € pro Fahrt. Die Mitnahme von Fahrrädern kostet zwischen 2,40 € (innerhalb Kiels) und 3,70 € (Fährfahrt berührt beide Ovale in **Fehler! Verweisquelle konnte nicht gefunden werden.**) pro Fahrt. Dies gilt jedoch nur für die Linie F1: Die Fahrradmitnahme auf der Schwentine-Linie F2 ist seit Juli 2019 kostenlos. Die kostenlose Fahrradmitnahme wurde zunächst in Form eines Modellversuchs erprobt und dann in den Regelbetrieb überführt.

Darüber hinaus können auch Zeitkarten, also Wochen-, Monats- und Abokarten für die Fahrten mit den SFK-Fähren gekauft und genutzt werden. Bei deren Nutzung wird ein reduzierter Bordzuschlag (0,50 € bzw. 0,25 €) während der Gültigkeit des Winterfahrplans auf der Linie F1 erhoben.¹⁰ Außerhalb des Winterfahrplans bzw. auf der Linie F2 ist bei der Nutzung von Zeitkarten kein Bordzuschlag zu entrichten.

Somit ergeben sich für Erwerbstätige, die z.B. regelmäßig von Laboe mit einer Fähre in die Kieler Innenstadt fahren möchten, Fahrtkosten in Höhe von 88 € für eine Monatskarte. Soll regelmäßig ein Fahrrad mitgenommen werden – etwa, weil der Arbeitsweg in Kiel noch mit dem Rad fortgesetzt wird – kommen noch 46 € für eine Fahrradmonatskarte hinzu. Somit summieren sich die monatlichen Kosten für das Pendeln auf Relationen der Preisstufe 3 auf 134 € monatlich. In der Preisstufe 2, also z.B. auf der Relation Möltenort-Kiel, entstehen Kosten in Höhe von 69 € pro Monat. Zuzügliche einer Fahrradmonatskarte (46 € pro Monat) summiert sich die Kostenbelastung auf insgesamt 115 € monatlich.

Sofern ein Jahresabonnement genutzt wird, reduzieren sich diese Kosten z.B. von 88 € auf 73,33 € pro Monat in der Preisstufe 3 und von 69 € auf 57,50 € monatlich in der Preisstufe 2. Weitere Vergünstigungen ermöglicht ggf. die Nutzung des JobTickets der nah.SH bzw. des Deutschlandtickets.

Die Wochen-, Monats- und Jahresabonnementkarten für Erwachsene sind übertragbar – auf Wunsch auch personengebunden.

Eine Abojahreskarte für die Fahrradmitnahme gibt es hingegen nicht. Deutschland-Ticket

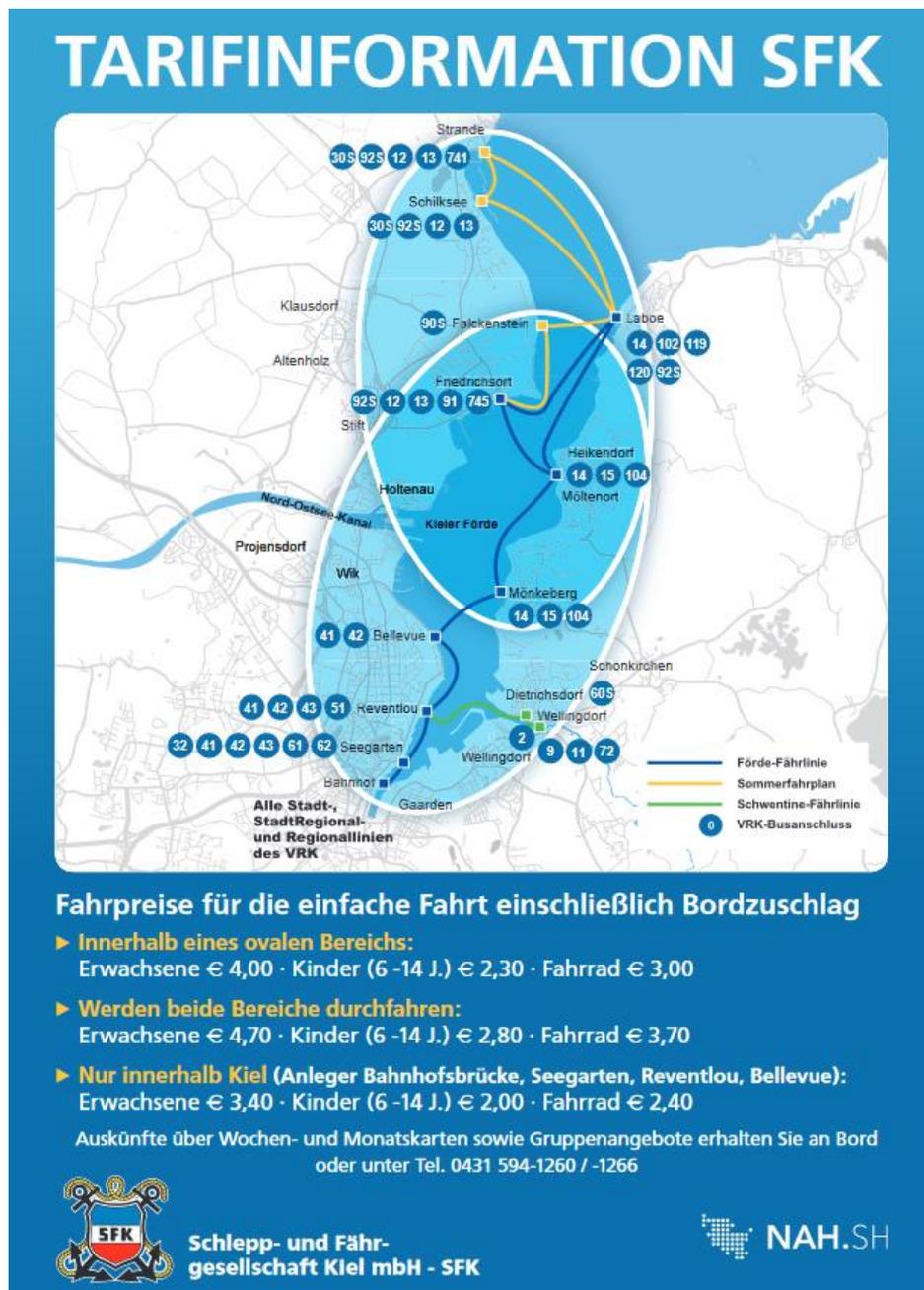
⁸ Quelle: Eigene Zusammenstellung von <https://www.sfk-kiel.de/de/tarife/fahrkarten/> [19.12.2023]

⁹ SFK = Schlepp- und Fährgesellschaft Kiel mbH. Die SFK ist ein Tochterunternehmen des Eigenbetriebs Beteiligungen der Landeshauptstadt Kiel (EBK) und ist für den Betrieb der Fördeschiffahrt verantwortlich.

¹⁰ Während der zeitlichen Gültigkeit des Winterfahrplans der Fährlinie 1 wird auf dieser Linie auch bei Zeitkarten (Wochen-, Monatskarte, Monatskarte im 12er-Abo, Monatskarte im Firmenabo, Jobticket) ein Bordzuschlag je Fahrt und je Person erhoben. Der Bordzuschlag beträgt bei allgemeinen Zeitkarten 0,50 € und bei Schülerzeitkarten 0,25 € (Quelle: https://www.nah.sh/assets/01_NSH/23-09-01_Tarifbestimmungen_SH-Tarif.pdf; S. 65f. [19.12.2023])

Das Deutschlandticket wird auf den Fähren der Kieler Fördeschiffahrt bei der Schlepp- und Fährgesellschaft Kiel (SFK) anerkannt. Ein Bordzuschlag wird – mit Ausnahme des „Norddreiecks“ im Winter – nicht erhoben. Für die Fahrradmitnahme wird ein separates Ticket, wie z.B. eine Fahrradeinzel- oder -monatskarte benötigt.

Abbildung 2: Tarifinformationen der SFK



Quelle: https://www.sfk-kiel.de/de/tarife/fahrkarten/SFK-Tarifinformation2023_DINA4.pdf

3.2 Deutschlandticket

Das Deutschlandticket wird auf den Fähren der Kieler Fördeschiffahrt anerkannt. Ein Bordzuschlag wird – mit Ausnahme des „Norddreiecks“ im Winter – nicht erhoben. Für die Fahrradmitnahme wird ein separates Ticket, wie z.B. eine Fahrradeinzel- oder -monatskarte benötigt

3.3 Semesterticket

Studierende der Christian-Albrechts-Universität (CAU), der Fachhochschule Kiel (FH) und der Muthe-sius-Kunsthochschule (MH) erhalten ein Semesterticket. Mit diesem können auch die Fährlinien F1 und F2 genutzt werden – allerdings auf der F1 mit Ausnahme von Samstagen, Sonn- und Feiertagen wäh-rend der Sommersaison vom 1. Mai bis 30. September sowie der Kieler Woche.

Studierende, die das Semesterticket nutzen, müssen für die Fahrradmitnahme auf der Fördelinie F1 ein separates Ticket erwerben. Die Fahrradmitnahme auf der Linie F2 ist auch bei Nutzung des Semester-tickets kostenlos.

3.4 Erwerb von Fahrkarten

Die Fahrkarten für die Nutzung der Schiffe können an drei Verkaufsstellen der SFK im Vorverkauf er-worben werden. Diese finden sich am Schalter direkt an der Bahnhofsbrücke, an der Anlegebrücke Möltenort sowie am Fähranleger Laboe. Darüber hinaus können Fahrkarten auf allen Schiffen gekauft werden.¹¹

Fahrkarten für die Nutzung der Fähren können auch über die nah.SH-App als Online- bzw. Handy-Ticket bezogen werden. Hier sind auch Einzel, Tages-, Kleingruppen- und Fahrradtageskarten erhältlich. Bei Nutzung der Fähre muss zusätzlich der sog. Bordzuschlag an den Verkaufsstellen oder auf den Schiffen der SFK gelöst werden. Abonnements können ebenfalls online bestellt werden, Monats- und Wochen-karten lediglich an den Verkaufsstellen der Verkehrsunternehmen (auch des Landverkehrs) erhältlich.

Der DB-Navigator zeigt die Fährverbindungen an, Preisauskunft und Ticketkauf sind jedoch nicht mög-lich.

¹¹ Außer Deutschland- und Semesterticket

4 Fahrradmitnahme

Eine Mitnahme von Fahrrädern (je ein Rad pro Fahrgast) ist auf den Fähren der SFK grundsätzlich möglich. Die Tarifbestimmungen dazu wurden bereits beschrieben (vgl. Kapitel 0): Für die Fahrradmitnahme auf der Linie F1 muss eine Fahrradeinzel- oder -zeitkarte erworben werden. Auf der Schwentine-Fährlinie F2 ist die Fahrradmitnahme kostenlos.

Die Möglichkeit zur Mitnahme eines Fahrrads ist nur bei ausreichenden Kapazitäten auf dem Schiff möglich – und kann daher im Vorhinein nicht garantiert werden. Vorrang vor Fahrrädern haben Rollstühle und Kinderwagen. Für Tret- oder E-Tretroller gelten die gleichen Bestimmungen wie für Fahrräder. Kleinere Tretroller / E-Tretroller sowie zusammengeklappte Tretroller / E-Tretroller, die wie Handgepäck untergebracht sind, werden bei vorhandenen Platzkapazitäten unentgeltlich befördert. Dies gilt auch für zusammengelegte Klapp- oder Falträder.

Die Mitnahme von Lastenrädern ist ausschließlich auf den neuen Plug-in-Hybrid-Personenfähren oder den vollelektrischen Fähren – bei entsprechenden Platzkapazitäten – möglich.

5 Beschreibung der Herausforderungen

Dass das Fehlen eines Ganzjahresangebotes auf der Linie F1 mit den daraus resultierenden Einschränkungen die Attraktivität des Angebotes – vor allem für Berufspendelnde und Schülerinnen und Schüler mit Fahrtwunsch außerhalb des „Winterdreiecks“ stark mindert, ist den Verantwortlichen bekannt. Es wird angestrebt, daher so schnell wie möglich eine Ausweitung des Fährverkehrs (Bedienzeiten, Strecken, Takt, Fahrradmitnahme) anzustreben, um ein verlässliches und attraktives Ganzjahresangebot vorhalten zu können. Hierfür ist zusätzliches Fährpersonal nötig, das jedoch kurzfristig nicht zur Verfügung steht. Von diesen Verbesserungen würden grundsätzlich auch Tourist*innen sowie Gelegenheitsnutzer*innen profitieren. Diese stehen jedoch bei den hier dokumentierten Überlegungen nicht im Fokus.

Einer regelmäßigen (Alltags-)Nutzung der Fährverbindungen über die Förde stehen bislang Hemmnisse entgegen. Diese sollen im Folgenden benannt und diskutiert werden.

Die Nutzung der Fähren ist ohne Deutschlandticket vergleichsweise teuer

Seit Einführung des Deutschlandtickets ist die Nutzung von Verkehrsmitteln des Regional- und Nahverkehrs vergleichsweise preiswert. Da die Nutzung der Fördeschiffahrt im Deutschlandticket inkludiert ist, ermöglicht dieses eine unter finanziellen Gesichtspunkten attraktive Nutzung des ÖPNV inkl. der SFK-Fähren: Bei rund 19 Arbeitstagen pro Monat bei einer Vollzeitstelle entspricht dies z.B. 2,60 € pro Arbeitstag. Für Schülerinnen und Schüler wären es nach der geplanten Einführung des Bildungstickets vss. zum Jahr 2025 zu einem (Maximal-)Preis von monatlich 29 €¹² pro Schultag rund 1,80 €.

Sofern das Deutschland-Ticket nicht weitergeführt wird, könnte voraussichtlich auch das Bildungsticket kippen. Damit würden sich die Kosten z.B. in der Tarifstufe 3 für Erwachsene auf 73,33 € pro Monat (rund 3,90 € pro Arbeitstag) bzw. für Schülerinnen und Schüler auf 60,30 € monatlich (etwa 3,60 € pro Schultag) erhöhen.¹³ Hinzu kämen bei einer Fahrradmitnahme 46 € pro Monat, also etwa 2,40 € pro Arbeitstag bzw. 2,80 € pro Schultag (Diese Angaben beziehen sich auf die Fördelinie F1)

Bei dieser Preisgestaltung dürften sich je nach Länge des Alltagsweges gegenüber der Nutzung von Pkw immer noch teilweise erhebliche Kosteneinsparungen erzielen lassen. Dennoch bewerten potenzielle Nutzerinnen und Nutzer die Leistung „Fähre“ angesichts des derzeitigen Angebots (Bedienhäufigkeiten, ein saisonal wechselnder Fahrplan, keine Garantie für die Fahrradmitnahme, geringe Flexibilität) als zu teuer.

Dies kann hemmend auf den Umstieg wirken. Nicht nur aus diesem Grund steht zu hoffen, dass das Deutschland-Ticket und die Möglichkeit, mit diesem die Fähren nutzen zu können erhalten bleibt. Außerdem wird der gesamt SH-Tarif gemäß Tarifentwicklungsplan durchgreifend reformiert werden soll. Daraus könnten sich Chancen für eine Reduzierung der Preise für lokal geltende Tickets ergeben.

Fahrkartenkauf ist aktuell eher umständlich

Der Fahrkartenkauf ist in der jetzigen Form eher umständlich. Dies gilt insbesondere für Tourist*innen und Gelegenheitsnutzer*innen: Diese werden ggf. entsprechende Tickets und bei Bedarf Fahrradtagesskarten über die nah.SH buchen und direkt an den Fähranlegern oder den Schiffen den Bordzuschlag entrichten. Oder aber direkt Tickets an oder auf den Schiffen lösen. Hier sind dann bereits mögliche Weiterfahrten im nah.SH-Gebiet beim Fahrkartenkauf zu berücksichtigen. Diese Struktur kann für Tourist*innen und Gelegenheitsnutzer*innen verwirrend oder abschreckend wirken und dazu führen, dass Leistungen in Unkenntnis ggf. doppelt bezahlt werden.

¹² https://www.schleswig-holstein.de/DE/landesregierung/ministerien-behoerden//_startseite/Artikel2023/III/230920_mp_einigung_klv.html [19.12.2023]

¹³ Berücksichtigt sind Kosten für eine Abojahreskarte in der Preisstufe 3 sowie 228 Arbeits- und 220 Schultage.

Für Pendelnde im Alltagsverkehr stellen sich Fragen des Fahrkartenkaufs noch einmal anders: Der Bezug von Zeitkarten kann nur teilweise über das Online-/App-Angebot der nah.SH erfolgen. Dies betrifft Abonnements, die über ein Online-Formular bei den Vertriebspartner*innen der nah.SH bezogen werden können. Monats- und Wochenkarten sind derzeit lediglich an stationären Verkaufsstellen erhältlich. Dies gilt ebenso für Monatskarten für die Fahrradmitnahme.

Fahrradmitnahme kann nicht garantiert werden

Nicht nur im Berufsverkehr ist es ärgerlich, wenn das – ggf. für die Bewältigung des Weges von der Anlegestelle zum Ziel vorgesehene eigene Fahrrad – aus Kapazitätsgründen nicht mitgenommen werden kann. Hier bliebe dann die Option, am Ziel-Fähranleger ein Rad der SprottenFlotte auszuleihen und für die Weiterfahrt z.B. zum Arbeitsplatz zu nutzen – wenn nicht die nächste Fahrtmöglichkeit abgewartet werden soll.

Allerdings treten Kapazitätsengpässe bei der Fahrradmitnahme derzeit vor allem in den Sommerwochen und dann vor allem an den Wochenenden auf – also dann, wenn bei gleichzeitig noch gutem Wetter besonders viele Tourist*innen unterwegs sind. Für Menschen, die Ihr Fahrrad beispielsweise für den weiteren Schul- oder Arbeitsweg auf der Fähre mitnehmen wollen, könnte hier ggf. in den Nachmittagsstunden die Situation entstehen, das Fahrrad nicht mit auf die Fähre zu bekommen.

Unzureichende Kombinationsmöglichkeiten bei Fahrradmitnahme in mehreren Verkehrsmitteln

Wird eine Fahrradtageskarte der nah.SH erworben, kann diese auch für die Fahren der SFK genutzt werden. Umgekehrt sind die auf den Fahren gelösten Fahrradkarten in den anderen Verkehrsmitteln des nah.SH-Tarifs nicht gültig.

Die für die Fährnutzung verfügbare Fahrradmonatskarte ist in den anderen Verkehrsmitteln der nah.SH nicht nutz- oder anrechenbar. Ein vergleichbares Angebot einer Zeitkarte für die Fahrradmitnahme gibt es ansonsten nicht (nur Einzel- oder Tageskarten).

Dies macht, insbesondere für diejenigen, die das Fahrrad regelmäßig nicht nur auf der Fähre, sondern im Vor- oder Nachlauf auch in weiteren Bahnen oder Bussen mitnehmen wollen, eine Nutzung wenig attraktiv: Da bei der nah.SH kein Zeitkartenangebot für die Fahrradmitnahme gibt, würden hier zusätzliche Kosten in Höhe von 5€ je Arbeitstag für die Fahrradmitnahme entstehen.

Zur Einordnung sei jedoch hinzugefügt, dass die Anzahl derjenigen, die ein Fahrrad im Bus mitnehmen (wollen) bzw. die von der Fähre auf den Bus umsteigen (oder umgekehrt) derzeit vergleichsweise niedrig ist. Der beschriebene Aspekt ist damit aktuell für eher wenige Personen relevant. Im Zusammenhang mit einer grundsätzlich verbesserten Einbindung des Fährverkehrs in den ÖPNV könnte diese Frage perspektivisch jedoch durchaus relevant werden.

6 Ansatzpunkte für eine Attraktivierung der Fördeschiffahrt im Alltagsverkehr

Die Funktion dieses Arbeitspapiers besteht absprachegemäß vor allem darin, eine Bestandsaufnahme der derzeitigen Regelungen der Fördeschiffahrt in Bezug auf die Aspekte „Tarif“ und „Fahrradmitnahme“ zu beschreiben und Hemmnisse in Bezug auf eine Nutzung der Fähren im Alltagsverkehr herauszustellen.

Im Sinne eines handlungsorientierten Projektes sollen an dieser Stelle dennoch einige Handlungssätze für einen Einstieg und eine Konkretisierung in der weiteren Diskussion vorgeschlagen werden.

Weiterhin den Fokus auf Angebotsausweitungen und dichtere Fahrzeiten legen

Es ist offensichtlich, dass die maßgebliche Attraktivierung der Fährschiffahrt auf der Förde für den Alltagsverkehr durch ein verlässliches Ganzjahresangebot mit dichtem Taktverkehr gelingen könnte. Dies ist seit Langem bekannt und auf der Agenda der Verantwortlichen – dies soll aufgrund der Bedeutung für die Verbesserung der Möglichkeiten eines Umstiegs an dieser Stelle nochmals gesondert betont werden.

Den Umstieg an den Fähranlegern erleichtern, komfortabler und angenehmer machen

Jedwede Attraktivierung der Umsteigemöglichkeiten an den Fähranlegern – also z.B. die Abstimmung und Synchronisierung der verschiedenen ÖPNV-Angebote, witterungsgeschützte und sichere Fahrradabstellanlagen, Angebote des Bike- oder Carsharings, intuitiv erfassbare und gut verständliche Informationsangebote oder eine allgemeine Steigerung der Aufenthaltsqualität – trägt dazu bei, die Fähren auch als Alltagsverkehrsmittel zu positionieren und zu stärken.

Dies ist allgemein bekannt und dieser Erkenntnis wurde im Rahmen des Projektes u.a. mit der Erstellung von Konzeptpapieren zu gestalterischen Aspekten an drei Fähranlegern Rechnung getragen.

Kosten für die Fahrradmitnahme reduzieren

Mit dem Deutschlandticket und dem zur Einführung vorgesehenen Bildungsticket bestehen Angebote, die eine preiswerte Nutzung von Angeboten des ÖPNV im Alltagsverkehr ermöglichen. Damit wird auch die Nutzung der Fähren als Teil der Wegekette z.B. zur Schule oder zum Arbeitsplatz unter finanziellen Aspekten attraktiv. Inwieweit dieses Angebot überhaupt und zu welchen Konditionen fortbesteht, ist Gegenstand von Entscheidungen auf Bundes- und Landesebene. Aus Sicht der Alltagsnutzer*innen der Fähren wäre ein Erhalt zu den jetzigen Konditionen auf jeden Fall wünschenswert.

Auf der kommunalen Ebene ließe sich jedoch entscheiden, die Kosten für die Fahrradmitnahme zu reduzieren. Die nah.SH-Fahrradtageskarte, die dann benötigt wird, wenn nicht nur auf der Fähre, sondern auch in weiteren Verkehrsmitteln das eigene Fahrrad mitgenommen werden soll, ist für eine Nutzung mehrmals pro Woche schlichtweg zu teuer. Und auch die Fahrradmonatskarte der SFK wirkt mit monatlich 46 € gegenüber dem Deutschlandticket, das eine bundesweite Nutzung von Verkehrsmitteln des Nah- und Regionalverkehrs für 49 € ermöglicht, eher kostenintensiv.

Es sollte daher geprüft werden, ob die Fahrradmitnahme auch auf der Förde-Linie F1 kostenlos ermöglicht oder zumindest die Kosten dafür deutlich reduziert werden könnten. Aufgrund des Bedienebietes der F1 kann diese Entscheidung – anders als bei der F2 – nicht allein durch die Landeshauptstadt Kiel getroffen werden, sondern setzt eine Einigung mit den Kreisen Plön und Rendsburg-Eckernförde voraus. Hier liegt eine Beschlusslage vor, nach der sich der Kreis Plön an der Finanzierung der Fördeschiffahrt beteiligt, sofern das Angebot verbessert wird.

Grundsätzlich vergütet die Stadt Kiel der SFK die Fahrradmitnahme, die die Gelder im Rahmen eines Einnahmen-Abführungsvertrages an die NSH Nahverkehr Schleswig-Holstein GmbH weiterleitet. Eine für die Nutzer*innen Kose

Wenn befürchtet wird, dass die Kapazitäten auf den Fähren, die ja wie beschrieben nicht einfach kurzfristig ausgeweitet werden können, durch eine kostenlose Fahrradmitnahme deutlich überschritten werden könnten, wäre im Sinne einer Auslastungssteuerung vorstellbar, mindestens für Nutzer*innen von Zeitkarten der nah.SH, der SFK oder auch des Deutschlandtickets die Kosten für die Fahrradmitnahme auf den Fähren zu reduzieren oder ganz entfallen zu lassen. Organisatorisch könnte hier eine – im Idealfall (auch) online beziehbare - Fahrradmonatskarte für 0 € ausgegeben werden. Dies könnte beispielsweise in Form eines Modellversuches für Bewohner*innen der Gemeinden am Ostufer probiert und anschließend evaluiert werden. Zuvor müssten jedoch organisatorische Fragen der Kontrolle bzw. der Ausgabe der Karten diskutiert und geklärt werden, um hier eine praktikable und komfortable Möglichkeit zu schaffen.

Sofern eine vollständig kostenlose Fahrradmitnahme auf der F1 dennoch nicht gelingt, sollte quasi als „Minimallösung“ in jedem Fall darauf hingewirkt werden, die SFK-Fahrradmonatskarte auch als Fahrradtagskarte in den anderen Verkehrsmitteln der nah.SH anzuerkennen.

Für die regelmäßigen Alltagsnutzer*innen besteht weiterhin auch die (gute!) Möglichkeit, falt- oder klapppräde auf den Fähren und in den Bussen und Bahnen der nah.SH zu nutzen. Deren Mitführung ist platzsparend, komfortabel und kostenlos möglich.

Fahrkartenkauf vereinfachen

Fahrkarten für die Nutzung der SFK-Fähren lassen sich (auch) über das Online- bzw. App-Angebot der nah.SH erwerben. Dies gilt auch für die Tickets zur Fahrradmitnahme.

Der Kauf von Zeitkarten ist hingegen über die App nicht möglich. Es wäre wünschenswert, hier entsprechende Möglichkeiten zu schaffen.

Zudem wäre auch ein Umgang mit dem Bordzuschlag zu entwickeln, der es ermöglicht, die Buchung mit einem Kaufvorgang zu erledigen (und z.B. nicht zusätzlich zu dem bereits erworbenen nah.SH-Ticket noch an Bord in einem separaten Kaufvorgang einen Bordzuschlag lösen zu müssen).

Bordzuschlag bei Zeitkartennutzung abschaffen

Für die allermeisten Zeitkarten wird kein Bordzuschlag erhoben. Daher sollte überprüft werden, ob der Bordzuschlag nicht auch für die Nutzung der F1 im Rahmen des Winterfahrplans entfallen könnte. Dies hätte neben monetären Effekten auch Auswirkungen auf eine Vereinfachung der Nutzung und des Fahrkartenkaufs.

Spezifische Angebote für eine verlässliche Fahrradmitnahme schaffen

Aus Sicht der lokalen Expertinnen und Experten ist die Wahrscheinlichkeit, dass eigene Fahrrad aus Kapazitätsgründen nicht mitnehmen zu können, derzeit auf wenige Wochen und auch in dieser Zeit nur auf bestimmte Tage und Tageszeiten beschränkt (siehe oben). Dennoch sollte die Verlässlichkeit der Fahrradmitnahme in den Blick genommen werden. Insbesondere, wenn die Anzahl der Fahrgäste und Fahrräder auf den Fähren aufgrund von Angebotsverbesserungen anwächst (und die Kapazitäten nicht unendlich ausgeweitet werden können), könnte die Konkurrenz um die zur Verfügung stehenden Fahrradstellplätze ansteigen. Die Folge könnten Frustrationen darüber sein, dass eine Mitnahme in der anvisierten Fährverbindung auch mal nicht möglich sein könnte.

In vielen Nahverkehrszügen besteht die Möglichkeit, eine Dauerreservierung vornehmen zu lassen (z.B. RE 7/70 Kiel – Flensburg – Hamburg für derzeit 40 € pro Jahr). Vorstellbar ist es z.B., diese Idee auf den Fährverkehr zu übertragen und einen Teil der Fahrradplätze für Dauernutzer*innen vorzuhalten, die

für „Ihre“ ggf. vorher festzulegende Verbindung einen Platz für die Fahrradmitnahme verbindlich buchen können. Hierbei wären jedoch organisatorische Fragen der Buchungssystematik (z.B. für bestimmte Streckenabschnitte) sowie der Zugangskontrolle am Fähranleger zu klären. Dies könnte jedoch insbesondere bei steigender Nachfrage nach Fahrradplätzen auf den Schiffen bedeuten, dass Frustrationen der Gelegenheitsnutzer*innen in Kauf genommen werden müssten, wenn die Fahrradmitnahme dann aus kapazitativen Gründen nicht klappt.

Als Rückfallebene oder als zusätzliches Angebot wäre es wünschenswert, wenn für möglichst viele Alltagsnutzer*innen Möglichkeiten bestünden, auf attraktive Abstellmöglichkeiten für das eigene Fahrrad sowie am Start-Fähranleger und am Ziel-Fähranleger auf das Angebot der SprottenFlotte zurückgreifen zu können – sollte die Fahrradmitnahme einmal nicht möglich sein (Als weitere Alternative bleiben immer noch Klapp- und Falträder).

Gezielte und zielgruppengerechte Information und Kommunikation

Als besonders wichtig wurden von den Mitgliedern der Projektgruppe auch Öffentlichkeitsarbeit, Kommunikation und Information angesehen, damit Angebote bekannt gemacht und deren Nutzung möglichst komfortabel ausgestaltet werden kann (z.B. durch verbesserte und gezielte Beschilderung sowie Werbung und Informationsstrategien).

Die Recherchen im Rahmen der Erarbeitung dieses Arbeitspapiers haben ebenfalls gezeigt, dass die benötigten Informationen derzeit nicht kompakt und schnell und intuitiv verständlich bereitstehen. Hier könnte eine gezielte Kommunikation in Richtung unterschiedlicher Nutzer*innengruppen (z.B. Berufspendler*innen, Schüler*innen, Gelegenheitsnutzer*innen und Tourist*innen) Abhilfe schaffen. Einen guten Anknüpfungspunkt dafür bietet die Verbesserung der Kommunikation über (moderne) Medien und die vollständige Integration der SFK in die vorhandenen Info-Medien - in Verbindung mit Möglichkeiten für einen einfachen Fahrscheinwerb. Diese Aspekte werden jedoch bereits im Rahmen des Projektes „Digitale Fähre“ bearbeitet.

Vorstellbar wäre zudem auch eine Informationskampagne, die die Kosten für die Nutzung von Pkw bzw. Fähre/Bus/Fahrrad im Sinne einer ehrlichen Bilanzierung aller Kostenbestandteile in den Blick nimmt und vergleichend gegenüberstellt. Damit könnte – insbesondere, wenn ein Erhalt des Deutschlandtickets zu den jetzigen Konditionen sowie die Einführung des geplanten Bildungstickets gelingt – auf die Wahrnehmung, der Fährverkehr sei zu teuer, reagiert werden. Erfahrungsgemäß stellt insbesondere die individuelle Kostenbelastung eine maßgebliche Größe bei Entscheidungen zwischen Handlungsoptionen in der eigenen Mobilität dar.

7 Zusammenfassung

„Eine Attraktivitätssteigerung der Fährschiffahrt auf der Kieler Förde ist seit Jahren als eine im Interesse der Verknüpfung des Ost- und Westufers, der Verringerung des KFZ-Verkehrs um die Förde und damit auch der Verkehrswende liegende Notwendigkeit anerkannt.“

Diese Prämisse besitzt weiterhin Gültigkeit – auch wenn in den letzten Jahren bereits Verbesserungen erzielt werden konnten: Dies betrifft z.B. die Ausweitung von Fahrtenhäufigkeiten und Bedienzeiten sowie die Reduzierung von Kosten für Fahrscheine und Fahrradmitnahme auf der Linie F2. Weitere Angebotsausweitungen, die bereits zur Umsetzung vorgesehen sind, können aufgrund fehlenden Fachpersonals derzeit noch nicht angegangen werden. Die Bemühungen werden jedoch weiter fortgesetzt.

Auch im Ostuferverkehrskonzept spielen Überlegungen zur weiteren Attraktivierung der Fördeschiffahrt eine wichtige Rolle. Im Mittelpunkt stehen dabei

- eine verbesserte Einbindung der Fähranleger in den ÖPNV,
- Maßnahmen zur Verbesserung der Verknüpfung unterschiedlicher Verkehrsmittel und Angebote und zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität an den Fähranlegern Mönkeberg, Möltenort und Laboe sowie
- die Identifikation von Handlungsbedarfen und Ansätzen in den Themenfeldern „Tarif“ und „Fahrradmitnahme“.

Dieses Konzeptpapier widmet sich den im letzten Spiegelstrich genannten Aspekten. In den Diskussionen in den projektbegleitenden Gremien sowie im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung sind dabei insbesondere folgende Punkte als Herausforderungen benannt worden:

- Die Nutzung der Fähren ist ohne Deutschlandticket vergleichsweise teuer
- Der Fahrkartenkauf ist aktuell eher umständlich
- Eine Fahrradmitnahme kann nicht garantiert werden
- Unzureichende Kombinationsmöglichkeiten bei Fahrradmitnahme in mehreren Verkehrsmitteln

Angesichts dieser Herausforderungen wurden im Rahmen dieses Konzeptpapiers einige Vorschläge für Handlungsansätze erarbeitet. Dies betrifft folgende Aspekte:

1. Weiterhin den Fokus auf Angebotsausweitungen und dichtere Fahrzeiten legen
2. Den Umstieg an den Fähranlegern erleichtern, komfortabler und angenehmer machen
3. Kosten für die Fahrradmitnahme reduzieren
4. Fahrkartenkauf erleichtern
5. Bordzuschlag bei Zeitkartennutzung abschaffen
6. Spezifische Angebote für eine verlässliche Fahrradmitnahme schaffen
7. Gezielte und zielgruppengerechte Information und Kommunikation

Diese Vorschläge sollen die weiteren Diskussionen um Attraktivitätssteigerung der Fördeschiffahrt im Sinne der oben genannten Zielsetzungen unterstützen.

8 Maßnahmenbezug und Ausblick

Dieses Konzeptpapier benennt konkrete Ansatzpunkte, die die laufenden Bemühungen um Angebotsausweitungen und dichtere Fahrzeiten im Sinne einer Attraktivierung der Fördeschiffahrt im Alltagsverkehr ergänzen könnten. Diese gliedern sich in die Überlegungen der Maßnahme C4 – Fördequernde Verbindungen ein.