Fahrradfähre über die Flensburger Förde

Businessplan

Interreg
Deutschland - Danmark
EUROPEAN UNION
Benefit4Regions

Sønderborg
Udsigt i verdensklasse

samvær & handling...
Landdistrikterne i Sønderborg

BRUNSNÆS | ILLER | BUSHOLM LANDSBYLAUG

Vorwort
der Landsbylauge und der Führungsgruppe

Der Businessplan, welcher vorgelegt wird, ist auf Grundlage einer Vorarbeit und mit freiwilligen, professionellen und wirtschaftlichen Ressourcen ausgearbeitet worden. Diese Kombination bedeutet, dass der Businessplan seine Grundlage auf faktischen Beziehungen hat und daher konkret ist. Der Plan ist sowohl auf Deutsch als auch auf Dänisch erhältlich.

Es wurde eine Analyse im Hinblick auf die generellen Möglichkeiten im Grenzgebiet mit samt einem Fokus auf der Fahrrad- und Passagierverbindung über den Flensburger Fjord angefertigt. Potentielle Themengebiete sind:

- Tourismus
- Beitrag zur Erwerbsentwicklung

Die Überschrift lautet „Fahrrad- und Passagierfähre über den Flensburger Fjord“. In diesem Zusammenhang werden die Vorteile des Gebiets erläutert:

- Bewegung und Erlebnis
- Naturgebiet und Wegsysteme
- Kulturelle Gegebenheiten
- Kulinarische Möglichkeiten
- Und vieles mehr

Das wirtschaftliche Fundament für die Fährverbindung wurde beleuchtet, genauso wie der Fokus auch auf der Behördengrundlage ist. Das bedeutet, dass alles darauf hindeutet, dass die Fahrrad- und Fährverbindung zwischen Brunsnæs und Langballigau verlaufen soll und dass die Fähre solarbetrieben und damit umweltfreundlich sein soll.

Der Geschäftsplan ist der Schlüssel zur Durchführung des Fährprojektes. Die Ausarbeitung des Geschäftsplans wurde in Zusammenarbeit mit der Brunsnæs-Iller-Busholm Landsbylauge (BIB) und dem Sekretariat für Landdistrikter vorgenommen. Eine abgesetzte Führungsgruppe, bestehend aus zwei Mitgliedern des BIB-Vorstandes, dem Anlegebrückeneigentümer in Brunsnæs, einem Freiwilligen und zwei Repräsentanten des Sekretariats für Landdistrikter hat seit Januar 2017 an dem Geschäftsplan gearbeitet. Bei der Arbeit wurde mit der Führung der Tourismus Agentur Flensburger Förde GmbH gerungen.

Im Auftrag der Landsbylauge Brunsnæs-Iller
und der Führungsgruppe

Gerhard Jacobsen, Brunsnæs

Vorwort
der Landdistriktsauswahl

Die Dörfer Søndeborgs sind lebendig und mit hoher Lebensqualität und haben darüber hinaus ein hohes Aktivitätsniveau. Hier wohnen wirksame Bürger mitten in schöner Natur am Meer und mit viel „Höhe“ zum Himmel. In den Dörfern herrscht eine starke Gemeinschaft, wo sich die Bürger in Landsbylaugen organisieren und sich Entwicklungsziele setzen, auf welche sie hinarbeiten.

Genauso ist es auch in Brunsnæs, wo die Landsbylauge Brunsnæs/Iller/Busholm den Wunsch geäußert hat, eine Fährverbindung nach Deutschland zu etablieren und sie strukturieren den Prozess zusammen mit der Kommune, um ihr Ziel zu erreichen. Der Geschäftsplan ist der erste Schritt, welcher Träume und Visionen einem konkreten Handlungsplan zu einem Projekt zusammenfasst und neue Möglichkeiten für Aktivität und Tourismus in dem einzigartigen Gebiet rund um die Flensburger Förde öffnet.

Die Landdistriktauswahl in Sønderborg hat als Einsatzgebiet, „Geburtshelfer“ für die lokalen Entwicklungspläne der Dörfer zu sein und eine helfende Hand zum Erreichen des Ziels zu halten. Der Stadtrat hilft auch wünscht in dem politischen Budgetvertrag für 2018-2021, die Ambitionen im Hinblick auf eine attraktiver Zielort für Fahrradtourismus zu unterstützen, indem er Möglichkeiten für einen dänisch-deutschen Einsatz mit Blick auf eine Fahrradfähre zwischen Broagerland und Deutschland aufsucht.

„Wir glauben darin und tuen alles, was wir können, um das Ziel zu erreichen“, lautet es einstimmig von der Tourismus Agentur Flensburger Förde GmbH, den lokalen Führungsgruppen, Stephan Kleinschmidt (Vorstand der Auswahl für kulturelle und regionale Entwicklung) und Anders K. Brandt (Vorstand der Landdistriktauswahl).

Der Geschäftsplan wird durch nationale Mittel aus dem Erwerbsministerium „Landdistrikspulje“ und kommunale Mittel aus der zur Landdistriktauswahl gehörenden „Pulje til borgerinitiativer fra landsbyerne“ gestützt.

Wir freuen uns auf die in Zukunft fortgesetzte Zusammenarbeit.

Im Auftrag der Landdistriktauswahl in Sønderborg

Anders K. Brandt, Vorstand

Einleitung

Die Flensburger Förde ist ein naturschönes Gewässer zwischen Deutschland und Dänemark. Die Förde ist einzigartig, weil sie heutzutage – nach Jahrhunderten als Kriegsschauplatz – die beiden Nachbarländer eher verbindet als teilt. Auf sowohl dänischer wie deutscher Seite gibt es einzigartige geschichtliche, kulturelle und landschaftliche (Natur-) Schätze, die das Grenzland zu einem attraktiven Erlebnisziel machen.

Auf beiden Seiten der Flensburger Förde gibt es weitläufige Netze von Rad- und Wanderwegen.

Es ist naheliegend, diese Schätze und Wegenetze durch eine Fähre über die Flensburger Förde zusammenzubinden – zugunsten der örtlichen Einwohner, Tagestouristen, Sommerhaus-, Camping- und Hotelgäste, Familienfeste, Geschäftstouristen uvm.

Die Fähre wird Fußgängern und Radlern vorbehalten sein.

Ziel ist es, auf beiden Seiten der Förde einen Mehrwert zu schaffen und zu erhalten, der sowohl den Einwohnern, der Ansiedlung, dem Unternehmertum, der Wirtschaft und dem Geschäftsleben zugutekommt und die Weiterentwicklung des Schwerpunktthemas Natur- und Aktivtourismus, das die Kommune Sønderborg mit dem Masterplan für Handel und Tourismus formuliert hat, unterstützt.

Die Idee einer Fahrradfähre wurde vor 20 Jahren geboren. Im Laufe des letzten Jahres gab es konkrete Diskussionen in verschiedenen Foren auf deutscher und dänischer Seite. Es herrscht eine weite Unterstützung der Fährverbindung und die Barriere, dass die Flensburger Förde formell den Status von internationalem Gewässer hat, ist teilweise aus dem Weg geräumt. Erst kürzlich, am 24. April 2017 haben die Seefahrtsbehörden in Dänemark und Deutschland ein Abkommen unterzeichnet über die Genehmigung von Schiffen für Passagierfahrten auf der Flensburger Förde. Die Vereinbarung enthält gemeinsame Richtlinien für die Sicherheit und für Zertifikate für den Passagiertransport auf der Förde zwischen Dänemark und Deutschland - ungeachtet dessen, ob die Schiffe eine deutsche oder dänische Flagge tragen.

Die Etablierung der Fährverbindung mit Ausgangspunkt in Brunsnæs ist Teil des Entwicklungsplans für die Gilde der „Brunsnæs-Iller-Busholm Landsbylaug".

Die Initiative unterstützt die Vision und das Ziel der Region Syddanmark, attraktivere örtliche Umgebungen, mehr Jobs und wirtschaftliches Wachstum durch internationale Zusammenarbeit über die deutsch-dänische Grenze hinweg zu schaffen. Die Initiative unterstützt auch die Ausschöpfung markanter internationaler Tourismuspotentiale wie z.B. des Gendarmenpfads als international zertifizierter Wanderweg und der ganzen Flensburger Förde als ein attraktives Urlaubsgebietet im Bereich Küstentourismus.

Zugleich wird für Radler und Wanderer der Zugang zur einzigartigen Natur, zur besonderen Geschichte und zu den gastronomischen Erlebnissen in der Region Flensburg geschaffen.

Die Fahrradfähre trägt zur Vision Sønderborgs als Fahrradkommune Sønderjyllands bei.

Diese Vision zielt darauf ab, dass die Bürger und Gäste vom Auto aufs Fahrrad umsteigen. Nur dann erreicht Sønderborg die 2029 Zielsetzung der CO2-Neutralität, „ProjectZero" genannt. Zugleich ist die Rede von einer Elektro-Fähre, die die Umweltbelastung minimiert, indem die Fähre CO2-neutral, lärmarm und flexibel ist.

Die dänische Wirtschaftsbehörde (Erhvervsstyrelsen) und die Kommune Sønderborg haben 200.000 kr. bewilligt für die Erarbeitung eines Businessplans für das Projekt Fahrrad-und Passagierfähre über die Flensburger Förde. Vor diesem Hintergrund wurde eine Lenkungsgruppe etabliert mit Stellvertretern der Dörfergilde „Brunsnæs-Iller-Busholm Landsbylaug" und der Kommune Sønderborg.

Die „Lenkungsgruppe“
stellt hiermit vor:

Businessplan

für eine Fahrrad- und Passagierfähre über die Flensburger Förde

1. Zielsetzung

Zweck einer Fahrrad- und Passagierfähre über die Flensburger Förde ist es:

- das Potential in dem einzigartigen Gebiet am und um den Flensburger Fjord auszunutzen
- eine Attraktion und Freizeitaktivität zu schaffen, die mehr Gäste und Kunden aus dem südlichen Sønderjylland und nördlichen Schleswig-Holstein anlockt
- Touristen und Einwohnern entlang der Flensburger Förde ganz neue Erlebnismöglichkeiten zu schaffen
- die Zusammenarbeit und den Zusammenhalt über die Flensburger Förde hinweg zu steigern und hierdurch das Tourismusgewerbe im Gebiet mit einer jährlichen Zuwachsrate von 3 % bei den ausländischen Übernachtungen zu stärken
- im weiteren Sinne zur Entwicklung beizutragen in Form von positiven direkten und indirekten Effekten mit 5 % Wachstum im touristischen Umsatz
- ein jährliches Beschäftigungswachstum in Höhe von 1 % im gewerblichen Sektor auf beiden Seiten der Flensburger Förde zu erzielen und zudem eine bessere Umwelt zu schaffen mit den Stichworten Kreislaufwirtschaft und Nachhaltigkeit

1.2. Nutzen:

Die grenzüberschreitende Zusammenarbeit mit norddeutschen Akteuren wird mit einer Fährverbindung an neuer Vitalität gewinnen. Dies kann ein wichtiges Glied in der Realisierung des Wachstumspotentials auf beiden Seiten der Förde sein.

Der Fahrradtourismus in Europa verzeichnet ein Wachstum. Alleine in Dänemark radeln jährlich 1,5 Mio. Feriengäste in ihrem Urlaub, und dies trägt zum Wachstum im lokalen Dienstleistungs- und Tourismusgewerbe bei.

1. Politische, verwaltungstechnische und kulturelle Barrieren werden durch Partnerschaftsvereinbarungen über den Ausbau der grenzüberschreitenden Infrastruktur abgebaut.
2. Die Fährverbindung trägt dazu bei, dass Sønderborg Zentrum des südjütischen Tourismus wird und damit die beliebteste Tourismusdestination außerhalb der Hauptstadt Kopenhagen wird.
3. Deutschland ist der größte Tourismusmarkt Dänemarks und die Fährverbindung würde dazu beitragen, das Wachstum aus dessen Nahbereich zu steigern.
4. Auf deutscher Seite kann die Fährverbindung dazu beitragen, die Zielsetzung hinsichtlich der Schaffung neuer Produkte für die Tourismus Agentur Flensburger Förde GmbH zu erreichen und somit mehrere Küstentouristen in das Gebiet zu ziehen

2. Rahmen-bedingungen

2.1. Die Fährverbindung

Die Fähre wird an den bestehenden Anlegern in Brunsnæs bzw. Langballigau anlegen und direkt zwischen diesen beiden Destinationen verkehren. Die Anleger in Glücksburg und Holnis wurden zu einem früheren Zeitpunkt als Zielhäfen erwogen. Diese Platzierungen wurden jedoch aufgegeben, weil dort ggf. neue Anleger hätten etabliert werden müssen, die einerseits in Übereinstimmung mit den deutschen Naturschutzbestimmungen stehen müssten und zudem die Stadt Glücksburg finanziell überfordern würden.

2.2 Anleger

Der Anleger in Brunsnæs muss erneuert werden. Für das Strandgebiet beim Anleger ist eine Planskizze erarbeitet worden und es liegt eine Zusage über finanzielle Unterstützung in Höhe von 80.000 kr. vom SE Wirtschaftsförderungspool (SE-vækstpuljen) vor. Zudem ist der Überschuss der BIB-Triatlon-Veranstaltung am 27. Mai 2017 für diesen Zweck vorgesehen.

Der Anleger in Langballigau muss – je nach Wahl des Fährtyps – in geringerem Ausmaß angepasst werden.

Desweiteren wird auf den Anhang zum Businessplan, Abschnitt 2.2 Anleger – Planskizze verwiesen.

2.3 Fährbetrieb

Wir haben drei verschiedene Modelle analysiert. Damit es sich ökonomisch rentiert, ist die Entscheidung auf eine ganzjährige Fähre gefallen.

- Der Fährbetrieb muss von einem professionellem Betreiber betrieben werden
- Der Fährbetrieb wird nicht alleine durch Fahrkarteneinnahmen finanziert werden können. Zusätsliche Einnahmen können durch Charter verkehr erreicht werden
- Die Fähre wird von einer eigenen juristischen Einheit gekauft und von ihr getragen
- Um Investitionen gegen Terrorschutz – ISPA – zu vermeiden wird der Fährverkehr mit biss zu 12 Personen betrieben.

Der eigentliche Fährbetrieb zwischen Brunsnæs und Langballigau wird hauptsächlich Linienverkehr sein mit acht täglichen Fahrten in den Monaten Juni bis August und acht Fahrten täglich an Wochenenden in den Übergangsmonaten (April/Mai und September/Oktober). Der Betreiber wird außerhalb der Saison die Fähre für folgende andere Zwecke einsetzen können um die Kapazität auszulasten mit bis zu 45 Passagieren für:

- Chartertouren
- Vermietung an Schulen und Bildungseinrichtungen, Klassenfahrten, Unternehmen
- Seebestattungen

Um einnahmen über den Fahrkartenverkauf hinaus zu erreichen.

3. Grundlagen
und tragende Elemente für die Fahrrad- und Passagierfähre

3.1 Grundlagen

Die Grundlage einer Fahrrad- und Passagierfähre findet man vor allem im verstärkten Fokus auf Aktivurlaub und im erhöhten Stellenwert von Bewegung. Hinzu kommt die Möglichkeit, durch eine Fähre das Gesamterlebnis der umfassenden Wander- und Fahrradwege auf beiden Seiten der Förde variieren und steigern zu können. Es wird des Weiteren auf den dänischen Anhang zum Businessplan Abschnitt 3.2 Grundlagen für eine Fahrrad- und Passagierfähre, Die ortsgebundenen Ressourcen verwiesen.

3.2 Tragende Elemente

Zusätzlich zur obengenannten Grundlage gibt es eine Reihe von tragenden Elementen, die das Gebiet nördlich und südlich der Flensburger Förde charakterisieren:

3.2.1 Natur- und Küstenlandschaft

Das Gebiet auf deutscher und dänischer Seite der Flensburger Förde besteht aus einer vielfältigen Natur- und Küstenlandschaft, die von Ruhe und Natur gekennzeichnet ist:

- Tunneltäler
- Moorgebiete
- Knicks
- Wälder
- Vielfältiges Vogelleben mit Vogelzügen und verschiedenen Schwimmvogelarten
- Strände mit interessanten Steinen
- Gute Badestrände

3.2.2 Geschichte

Die deutsche und dänische Seite der Flensburger Förde hat eine gemeinsame Historie, die sich vielerorts wiederspiegelt:

- Museen, z.B. das Ziegeleimuseum Cathrinesminde, Schloss Sønderborg, Landschaftsmuseum Unewatt, Museumsberg Flensburg, Flensburger Schifffahrtsmuseum, Schloss Glücksburg, Oldemorstoft in Padborg
- Schlösser, z.B. Schloss Glücksburg, Schloss Sønderborg, Schloss Gråsten, Schloss Augustenborg, Schloss Nordborg
- Kirchen
- Friedhöfe mit Kriegsgräbern, z.B. Mindelunden in Broager, der alte Friedhof in Glücksburg
- Gräberfelder
- Grabhügel/ Hünengräber

3.2.3 Sehenswürdigkeiten

Es gibt in der Gegend zahlreiche Sehenswürdigkeiten, z.B.:

- Der Schlosspark von Schloss Gråsten
- Leuchttürme entlang der Flensburger Förde
- Mühlen in Nybøl, Dybbøl, Sønderborg, Gl. Estrup, Havnbjerg, Vibæk, "Hoff-nung" in Munkbrarup, "Fortuna" in Unewatt, "Steinadler" in Westerholz, "Bergmühle" in Flensburg, "Charlotte in Gelting und "Renata" in Sörup
- Gendarmenhäuser in Brunsnæs, Gammelgab und Skodsbøl
- Fischerdorf-Atmosphäre in Brunsnæs-Iller, Trappen bei Alnor, Stranderød, Langballigau
- Ziegeleiumgebung in Iller-Brunsnæs, Egernsund, Sandager, Stranderød, Harrislee, Holnishof

3.2.4 Erlebnismöglichkeiten

Auf beiden Seiten der Förde gibt es eine Reihe anderer Erlebnisse zu entdecken, z.B.:

- Baden
- Shopping
- Kulinarische Erlebnisse
- Ökologische Lebensmittel
- Hofläden
- Golf
- Minigolf
- Angeln
- Windsurfen
- Kitesurfen
- Naturwissenschaft und Technologie im Universe und in der Phänomenta

3.2.5 Übernachtungsmöglichkeiten

Auf Broagerland gibt es Übernachtungsmöglichkeiten in Form von:

- 102 zu mietende Sommer- und Ferienhäuser
- 66 Betten bei B&B-Vermietern
- Camping auf zwei Campingplätzen mit insgesamt 420 Stellplätzen Es wird des Weiteren auf die Vertiefung des Geschäftsplans hingewiesen.

4. Analysen

des Tourismus in der Region Syddanmark und Zusammenhänge mit dem Flensburger Förde-Gebiet

Es gibt keine speziellen und zusammenhängenden Analysen mit dem Schwerpunkt Flensburger Förde-Gebiet. Für 2014 gibt es eine Analyse des Tourismus entlang der Ostküste der Region Syddanmark. Die Analyse umfasst den aktiven Thementourismus in der Region Syddanmark mit Teilanalysen von:

- Wandertourismus
- Fahrradtourismus

Mit Aufteilung der Touristen in untenstehende Gruppen lassen die Analysen Folgendes erkennen:

- Fährschifffahrtstouristen und Ausflugstouristen sind Benutzer der Fähren und betrachten eine Fährschifffahrt als Attraktion an sich und suchen Aktivitäten in unmittelbarer Nähe der Fähranleger auf (typisch in einem Abstand von ein bis drei Kilometern)
- Wanderer, die in ”light” Wanderer und ”heavy” Wanderer aufgeteilt werden
- Radfahrer, die in ”light” Radler und ”heavy” Radler aufgeteilt werden

4.1 Fährschifffahrts- und Ausflugstouristen

Fährschifffahrts- und Ausflugstouristen entsprechen 28 % der gesamten Touristen in der Region Syddanmark. Sie bevorzugen kurze Spaziergänge, Natur, Museen, historische Attraktionen, Baden im Meer und Restaurantbesuche.

4.2 Wanderer

Entlang der Ostseeküste in der Region Syddanmark gab es 2014 ca. 160.000 Wanderer. Die Anzahl ist ansteigend, was mit der demografischen Entwicklung zusammenhängt, indem Ältere mehr wandern.

80 % der aktiven deutschen Wanderer verbringen ihren Wanderurlaub außerhalb Deutschlands. Tendenziell wählen sie eine aus ihrer Heimat bekannten Topographie, wenn sie die Destination ihres Wanderurlaubs wählen.

61 % der Wanderer an der Ostsee sind Dänen. Dänemark ist besonders beliebt bei Deutschen, die 16 % der Wanderer ausmachen und bei Holländern, die 5 % der Wanderer ausmachen.

Wandertouristen sind generell aktive Touristen, besonders im Bereich körperlicher Aktivitäten und Aktivitäten in der Natur. Wandertouristen sind aktiver als der durchschnittliche Tourist in Bezug auf körperliche und kulturelle Erlebnisse, und sie bevorzugen Naturausflüge, kurze und lange Radtouren, historische Attraktionen, Museen und Ausstellungen, Erlebnisbad und Wellness, Vergnügungsparks, Baden im Meer und Restaurantbesuche.

Übernachtet wird vornehmlich auf Campingplätzen, in Hotels und in Jugendherbergen.

4.2.1 ”Light”-Wanderer

”Light”-Wanderer machen 89 % der Wanderer in unserem Gebiet aus. Sie haben einen Tageskonsum von 426 kr.. 54 % der ”light”-Wanderer reisen als Paare ohne Kinder und 46 % sind typisch eine Familie. Die Präferenzen sind Naturausflüge, kurze und lange Radtouren, historische Attraktionen, Museen und Ausstellungen, Erlebnisbad und Wellness, Vergnügungsparks, Baden im Meer und Restaurantbesuche.

4.2.2 ”Heavy”-Wanderer

”Heavy”-Wanderer machen 11 % der Wanderer in unserem Gebiet aus. Sie haben einen Tageskonsum von 288 kr.. Zwei Drittel der ”Heavy”-Wanderer reisen als Paare ohne Kinder. Die Präferenzen sind Naturausflüge, kurze und lange Radtouren, historische Attraktionen, Museen und Ausstellungen, Baden im Meer und Restaurantbesuche.

4.3 Fahrradtouristen

Der Fahrradtourismus an der Ostseeküste der Region Syddanmark umfasst ca. 178.000 Fahrradtouristen. Gut die Hälfte der Fahrradtouristen reisen als Paare ohne Kinder. Sie übernachten vornehmlich auf Campingplätzen oder im Hotel oder B&B und sie bevorzugen Dänemark auf Grund von Strand, Küste und Meer. 90 % der Fahrradtouristen sind schon einmal hier gewesen.

Die Fahrradtouristen sind generell eine sehr aktive Gruppe mit einem doppelt so hohen Tageskonsum wie der normale Tourist in den Bereichen Golfen, Angeln, Segeln. Der typische deutsche Fahrradtourist radelt ca. 60 km pro Tag und der Fahrradtourismus in Deutschland wächst.

Laut einer Analyse des INTERREG 5A-Projektes REACT ist Radfahren eine sehr wichtige Aktivität für die Destination Ostsee Schleswig-Holstein. Fast die Hälfte der Gäste radelt im Laufe ihres Aufenthaltes und für 17 % der Gäste ist die Möglichkeit radeln zu können ein Reiseanlass.

4.3.1 ”Light”-Radler

60 % sind Paare, die ohne Kinder reisen, 40 % sind Familien mit Kindern. Der ”Light”-Radtourist an der Ostküste von Sydjylland hat einen Tageskonsum von 418 kr. und eine Präferenz für Naturausflüge, kurze und lange Rad- und Wandertouren, historische Attraktionen, Museen und Ausstellungen, Baden im Meer, Shopping, Vergnügungsparks und Restaurantbesuche.

4.3.2 ”Heavy”-Radler

Jeder dritte Fahrradtourist ist ein ”Heavy”-Radler. 50 % sind Paare ohne Kinder, 50 % sind Familien mit Kindern. ”Heavy”-Radler haben einen Tageskonsum von 339 kr. und eine Präferenz für Naturausflüge, kurze und lange Rad- und Wandertouren, historische Attraktionen, Museen und Ausstellungen, Baden im Meer, Shopping, Vergnügungsparks und Restaurantbesuche.

Für Abschnitt 4 wird desweiteren auf den Anhang zum Businessplan Abschitt 4 verwiesen.

5. Fazit

basierend auf Abschnitt 3 und Abschnitt 4

Generell besteht eine gute Übereinstimmung zwischen a) der Grundlage und den tragenden Elementen, die im gesamten Flensburger Förde-Gebiet vorliegen sowie b) was die potentiellen Gäste der Gegend wünschen und bevorzugen.

5.1 Von Langballigau nach Brunsnæs

- Fährschifffahrts- und Ausflugstouristen werden typischerweise das Ziegeleimuseum Cathrinesminde besuchen und den Pfad Teglværksstien begehen, die historische Route in Brunsnæs nutzen, die Natur auf dem Gendarmenpfad erleben oder den Badestrand nutzen.
- ”Light”-Wanderer werden auf Broagerland bleiben.
- ”Heavy”-Wanderer werden sich weit in die Sønderborg Kommune und in die Aabenraa Kommune begeben.
- ”Light”-Radler werden sich in einem Radius bis nach Gråsten oder Dybbøl Mølle bewegen.
- ”Heavy”-Radler werden die ganze Strecke rund um die Insel Als oder um die Flensburger Förde radeln.

5.2 Von Brunsnæs nach Langballigau

- Fährschifffahrtstouristen werden von Restaurants und Einkaufsmöglichkeiten in Langballigau angezogen sein.
- ”Light”-Wanderer werden sich in einem Radius von bis zu fünf Kilometern von Langballigau bewegen.
- ”Heavy”-Wanderer werden den ganzen Weg um die Flensburger Förde wandern können.
- ”Light”-Radler werden sich in einem Radius von zehn Kilometern bewegen und Gelting/Holnis/Munkbrarup oder Glücksburg erreichen können.
- ”Heavy”-Radler werden um die Flensburger Förde radeln können.

Für Abschnitt 5 wird des Weiteren auf den Anhang zum Businessplan Abschnitt 5 verwiesen.

6. Vermarktung

Die Fähre soll als Teil der Wandertour-Produkte beidseitig der Grenze vermarktet werden und mit Beschreibungen der Ausflugsziele kombiniert werden, die man bei Nutzung der Fähre erleben kann.

Vermarktung auf den Internetseiten von Förde, Destination Sønderjylland, Sønderborg Touristinformation und via TAFF (Tourismus Agentur Flensburger Förde).

Die Fähre soll auch Teil der Vermarktung des Gendarmenpfades sein, weil sie einer der Aktivitäten/ Erlebnisse der Wanderstrecke ist.

Die solarbetriebene Fähre kann auch als Teil des Umweltprofils Sønderborgs in Zusammenhang mit Wirtschaftstourismus vermarktet werden.

7. Technische
Darstellung der Fähre und Anleger

Das Boot ist ein flexibel eingerichteter Solar- Katamaran, der im Zeitraum 1. Juni - 1. Sept. als Fähre für bis zu 12 Passagiere und Fahrräder zwischen Brunsnæs in der Kommune Sønderborg in Dänemark und Langballigau in der Gemeinde Langballig in Deutschland verkehren soll.

In den Übergangsmonaten (April/Mai und September/Oktober) fährt die Fähre zu Ostern bzw. an den Wochenenden sowie in den Herbstferien während der Schulferien.

Den Rest des Jahres soll sie als Charterboot mit Platz für bis zu 45 Passagiere dienen und in Sønderborg stationiert sein. Die Einrichtung ist flexibel und die Fähre kann für Ausflugsfahrten, Meetings, Tagungen, Schulungen und Feiern eingerichtet werden. Das Boot wird mit einer Wasser-Luft-Wärmepumpe beheizt.

Antrieb leisten zwei 345 V 50 kW Elektromotoren – einer in jedem der zwei Katamaranrümpfe. Die Motoren werden von einer Batterienkombination bestehend aus sechs 345 V 30,5 kWh Lithiumakkumulatoren des Typs BMW i3 mit Strom versorgt. Diese ergeben eine Gesamtleistung von 183 kWh bei Anwendung der Wasser-Luft-Wärmepumpe.

Ein Tag Fährfahrt kostet einen Energieverbrauch von ca. 250 kr, hiervon werden bis zu 100 kr durch die Energie der Solarmodule abgedeckt.

Für Abschnitt 7 wird desweiteren auf den Anhang zum Businessplan Abschnitt 7 verwiesen.

8. Finanzen

8.1 Betriebsbudget – Fährbetrieb

Die Fähre verkehrt an schulfreien Tagen von Ostern bis einschl. Herbstferien. Im Juli und August auch an Werktagen.

Falls wettbewerbsbedingt Rücksicht auf die MS Feodora II genommen werden soll, verkehrt die Fahrradfähre nicht mittwochs im Juli und August. Dies ergibt 936 Fahrten im Jahr mit durchschnittlich 8,7 Passagieren pro Fahrt und einer Passagierzahl von 8.143 pro Jahr. Mit einem Fahrkartenpreis von 75 kr für eine Hinfahrt und 125 kr für Hin- und Rückfahrt ergibt dies jährliche Einnahmen in Höhe von ca. 542.964 kr.

Als Grundlage des Vergleichs von Passagierzahlen wurden zwei andere Fahrradfähren untersucht: Die Snaptun - Alrø Fähre und die Inselhopping-Fähre Øhopbåden in Fyns Inselmeer (Det Sydfynske Øhav). Hier lag der Durchschnitt bei 7,5 Passagieren bei der Alrø - Snaptun Fähre, bzw. bei 12 Passagieren bei der Inselhopping- Fähre – dies ergibt zusammen einen Durchschnitt von 9,75 Passagieren.

Zudem besteht die Möglichkeit, das Boot für Seebestattungen zu vermieten. Dies würde mit zusätzlichen Einnahmen in Höhe von 60.000 kr beitragen.

Entscheidet man sich für eine Katamaran-Fähre für 45 Personen, die in den Übergangsmonaten Chartertouren von ca. 188 Stunden je 2.500 kr pro Stunde fährt, ergibt dies jährliche Mehreinnahmen in Höhe von ca. 472.500 kr.

Insgesamt betragen die jährliche Einnahmen 1.072.964 kr.

Die Betriebskosten für den reinen Fährbetrieb belaufen sich auf 403.651 kr. Mit Seebestattungen und Charterbetrieb zusammen betragen die Kosten insgesamt 664.539 kr jährlich. Dies ergibt einen Ertrag von 408.425 kr vor Abschreibungen und Zinsen und vor Abzug unvorhersehbarer Kosten.

Für Abschnitt 8 wird desweiteren auf den Anhang zum Business-plan Abschnitt 8 verwiesen.

8.2 Investitionsbudget

8.2.1 Fähre

Ganzjahresfähre für 45 Personen:	5.025.000 kr
Einzelteile und klarmachen für Fährbetrieb:	975.000 kr
Gesamt:	6.000.000 kr

8.2.2 Der Anleger in Brunsnæs:

Die Anlegebrücke in Brunsnæs ist im Besitz von Holger Horne, dem Eigentümer vom Gasthaus Brunsnæs Kro. Holger Horne ist damit einverstanden, die Brücke zur Verfügung zu stellen, wenn die Brücke im Gegenzug gewartet wird.

Der SE-Wirtschaftsförderungspool (SE vækstpulje) hat 80.000 kr für eine Erweiterung der Anlage mit einer Elektroladestation zugesagt. Zudem erwarten die Verantwortlichen der Veranstaltung BIB-Triathlon, den Überschuss in Höhe von 20.000 kr für den Bau von Verkaufsständen für ökologische Lebensmittel und einen Jollenhafen zu verwenden.

8.2.3 Der Anleger in Langballig:

Es bedarf Klärung der Umstände und Abmachungen, wo in Langballig die Fahrradfähre anlegen kann und ob eine kleine Rampe gebaut werden muss.

9. Organisation

Der Fährbetrieb einschließlich der Verantwortung für Marketing, Eintreiben von Einnahmen einschl. Fahrkartenverkauf, Verwaltung uvm. muss von einem professionellen Betreiber betrieben werden. Der Betreiber kann eine private Firma sein oder in öffentlichem Besitz sein. Die Fähre kann im Besitz einer selbständigen Firma sein, die an den Betreiber vermietet. Der Fährvermieter kann ein privates Unternehmen sein, in öffentlichem Besitz sein oder eine öffentlich-private Firma sein (ÖPP, Öffentlich-private Partnerschaft).

9.1 Eine juristische Einschätzung der Möglichkeiten dass Sønderborg Kommune Anteil am Betrieb und Besitz haben kann:

Die Fähre kommunal betreiben

Die Kommune kann die Fähre rechtlich nicht betreiben, weil die Kommunen kein sogenanntes „besonderes Interesse“ laut Fährfahrtgesetz haben. Es gab eine Situation, bei welcher die Ærø Kommune ein besonderes Interesse daran hatte, den Inselbewohnern gut Möglichkeiten zu sichern, um an das Festland zu gelangen. Diese „besonderen Interessen“ gab es auch bei der Übernahme einer Fährroute durch Grenaa und Hundested, welche ansonsten geschlossen worden wäre. In diesem Fall geht es um eine Tourismusfähre mit begrenzten Kapazitäten, weshalb wir die Bedingungen nicht für erfüllt halten. Da wir die Fährroute nicht selbst betreiben können, können wir uns nicht mit einem privaten Partner zusammenschließen, mit dem Ziel, eben diese Fährroute selbst zu betreiben.

Betrieb/Anlegerunterstützung

Die Kommune in Søndeborg kann nach dem Schifffahrtsgesetz eine privat unterstütze Fährroute nicht mit Betriebsmitteln oder Anlegerunterstützung unterstützen. Wir können außerdem auch nicht durch eine Unterschussgarantie unterstützen oder garantieren, um ein Darlehn für einen Umbau oder die Anschaffung einer Fähre zu finanzieren.

Die Kommune in Sønderborg kann einen Privaten bezahlen, um die Fähre zu betreiben

Nach dem Fährfahrtsgesetz ist es möglich, dass ein behördliches, wirtschaftliches Engagement in Beziehung mit einem Fährenoperateur in anderem als der Bezahlung des Marktpreises für die Sicherung des Operateurs des öffentlichen Interesses im Betrieb an einer Fährroute besteht. Der Preis soll durch ein EU-Angebot festgelegt werden. Auf diese Weise wird sichergestellt, dass wir den Marktpreis für die Leistung bezahlen.

Die Kommune in Sønderborg kann eine Fähre nicht kaufen oder ausleihen

Da sich die Kommune in Sønderborg nicht selbst der Aufgabe widmen kann, da wir einen privaten Betrieb einer Fährroute nicht unterstützen dürfen und da wir keine Garantien für einen Privaten aussprechen dürfen, welcher eine Fähre kauft, wird festgehalten, dass es sich dabei nicht um eine legale Konstruktion handelt.

10. Perspektiven
für den Fahrradfährbetrieb auf der Flensburger Förde

Die Fahrrad- und Passagierfähre ist ein erster Schritt in Richtung der Etablierung eines größeren Netzwerkes an ähnlichen Fähren über die Flensburger Förde zum Erreichen von Synergien und zur Verknüpfung der Infrastruktur der gesamten Region. Der Geschäftsplan wird zur politischen Bestätigung vorgelegt und folgende Fragen werden untersucht:

- Kann es zu einer Gemeinschaft über die Grenzen hinaus kommen?
- Was sind mögliche Modelle für den Besitz und den Betrieb?
- Was sind die Möglichkeiten für ein Geschäftsmodell mit dem Hintergrund eines öffentlichen Nahverkehrs (ÖPNV) auf deutscher Seite?
- Kann ein Beitrag von Privaten eingeholt werden?
- Was sind die Möglichkeiten für das nationale und grenzüberschreitende Fundraising?