



Spreefähre in Friedrichshagen

Konkretisierung der Vorstellungen zur Spree-Fähre

(aktualisierter Stand: April 2019)

Inhalt	Seite
1 Vorbemerkung	2
2 Nutzerkreis	2
3 Erwartete Nutzungsintensität	2
4 Fährkapazität	3
5 Betriebszeiten	3
6 Das Fährschiff	3
7 Erforderliche Infrastruktur	4
8 Einsatzgebiet der Fähre	4
9 Linienführung der Fähre	5
10 Schlussbemerkung	5

1 Vorbemerkung

Mit der Spreefähre soll es all jenen Personen, die aus unterschiedlichen Gründen nicht imstande sind den Spreetunnel zu nutzen, ermöglicht werden, die Spree barrierefrei und ohne unzumutbare Umwege zu queren. Dies gilt für eine Querung in beiden Richtungen: Die am Südufer der Spree und des Müggelsees gelegenen Naherholungsgebiete mit ihren regionalen und überregionalen Rad- und Wanderwegenetzen sowie die östlichen Siedlungsgebiete Köpenicks sollen auf kurzem Weg erreicht werden können, gleichzeitig soll der Wechsel zum Nordufer nach Friedrichshagen mit seinem urbanen wie historisch bedeutenden Ortskern und seinen Anbindungen an den ÖPNV, insbesondere die S-Bahn, problemlos möglich werden.

Die Fähre ist somit einerseits – wie die saisonalen Fähren F21, F23 und F24 – stark auf das Mobilitätsbedürfnis des Freizeit- und Ausflugverkehrs und hier insbesondere auf das der Menschen mit eingeschränkter Mobilität ausgerichtet. Andererseits wird sie auch alltäglichen mobilen Bedürfnissen wie dem Pendler- und leichten Transportverkehr dienen.

Aus einer vergleichenden vereinfachten Machbarkeitsstudie der Möglichkeiten einer barrierefreien Querung der Spree im Bereich des Spreetunnels in Friedrichshagen, die durch den Senat für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz erstellt wurde, ist eine barrierefreie Fährverbindung als bevorzugte Lösung hervorgegangen.

Der Senat von Berlin hat mit dem Nahverkehrsplan 2019 bis 2023 beschlossen: *„Aus Gründen der Barrierefreiheit wird ... in Friedrichshagen eine barrierefreie Fährverbindung realisiert.“*

Nachstehend werden die Vorstellungen der Fähreninitiative zur vorgesehenen Spreefähre konkretisiert. Sie bezieht sich dabei u.a. auf die Bachelor-Arbeit des Absolventen der Humboldt-Universität zu Berlin, Herrn Marco Walde-Kosian vom 13.03.2017, die sich mit der logistischen und technischen Machbarkeit eines solchen Projekts befasst.

2 Nutzerkreis

Personen mit eingeschränkter Mobilität sind

- Rollstuhlfahrer
- Gehbehinderte Personen
- Personen mit eingeschränkter Konstitution
- Personen mit Kindern resp. Kinderwagen
- vor allem ältere Radfahrer
- Radfahrer mit Elektrofahrrädern
- Lasten- und Transportradfahrende

3 Erwartete Nutzungsintensität

Die Reaktionen auf die mehrjährigen Bemühungen der Fähren-Initiative z.B. aus dem Umfeld der regionalen Senioreneinrichtungen und -Verbände lassen ein reges Interesse an der Nutzung der Fähre erwarten. Das gilt in gleichem Maße für die Behinderteneinrichtungen und -Verbände. Die einhellige Zustimmung der BVV Treptow-Köpenick zu einem entsprechenden Einwohnerantrag und die Bemühungen des Bezirksamtes bestätigen diese Erwartung.

Eine Befragung am Tunnel wurde nicht durchgeführt. Sie wäre wenig aussagefähig, da sie nur die Personen erfassen würde, die ohnehin den Tunnel zu nutzen imstande sind. – Befragte junge Eltern in Friedrichshagen, die mit ihren Kleinkindern die südlich gelegenen Erholungsgebiete aufsuchen (möchten), äußerten sich ausnahmslos positiv zum Vorhaben Fähre.

Im Radwegekonzept des Bezirks Treptow-Köpenick ist der Spreetunnel ein wesentlicher Knotenpunkt im regionalen und überregionalen Radverkehr. Wegen seiner eingeschränkten Nutzbarkeit ist er zugleich ein gravierender Schwachpunkt. Mit der Einrichtung der Fähre wäre ein wesentliches Problem des Konzepts gelöst.

Es ist zu erwarten, dass außer den Tagestouristen die regionalen und überregionalen Radtourenanbieter aufgrund der Fähre vermehrt Friedrichshagen in ihre Tourenplanungen einbeziehen werden.

Zu beobachten ist ein erheblicher Radverkehr Berufstätiger zwischen Friedrichshagen und Köpenick. Mit zunehmender Zahl schwererer Elektrofahrräder stellt der Tunnel jedoch für diesen Personenkreis ein neuerliches Hindernis dar. Die Fähre würde somit – zumindest während der Sommersaison – den beruflichen Radverkehr unterstützen.

4 Fährkapazität

Wir gehen aufgrund der erwarteten Nutzungsintensität davon aus, dass eine Fährkapazität von max. 30 Personen/Stunde je Richtung ausreichen würde.

Die Fähre sollte daher für max. 12 Passagiere davon 2 Rollstuhlfahrer sowie 12 Fahrräder ausgelegt werden. Die Stellplätze für Rollstuhlfahrer müssen die speziellen gesetzlichen Normen erfüllen.

Bei einer Begrenzung der Fähren-Kapazität auf 12 Passagiere entfallen umfangreiche Auflagen, wie sie für größere (mehr als 12 Passagiere fassende) Fähren gelten.

Würde die Fähre bei voller Auslastung im 20-Minutentakt verkehren, ließen sich in einer Richtung maximal 36 Personen/Stunde befördern. Das würde die erwartete Nutzungsintensität u. E. abdecken.

Die Taktung ist variabel. Sie ist letztlich von der Länge der gewählten Fährroute abhängig (siehe weiter unten).

5 Betriebszeiten

In Anlehnung an die Regelungen für die Fähre F23 (Müggelwerderweg - Kruggasse) wird ein saisonaler Betrieb der Spree-Fähre von Anfang April bis Ende Oktober angestrebt.

Die Fähre sollte täglich (außer montags) in der Zeit zwischen 10:00 Uhr und 19:00 Uhr, an Samstagen und Sonntagen zwischen 10:00 Uhr und 20:00 Uhr verkehren.

6 Das Fährschiff

Die Fähre muss uneingeschränkt barrierefrei sein und den umfangreichen gesetzlichen Festlegungen entsprechen, die in der Binnenschiffahrts-Untersuchungs-Ordnung (BinSchUO) und einigen ergänzenden Vorschriften sowie einschlägigen Sonderregelungen enthalten sind.

Diese beziehen sich dezidiert auf

- die Verfahren der technischen Zulassung zum Verkehr und
- die Anforderungen an Bau, Ausrüstung und Einrichtung.

Im Hinblick auf die z.T. geringen Wassertiefen im Manövriergebiet (s. weiter unten) sollte die Fähre idealerweise ein Katamaran- oder Trimaran sein, die an beiden Enden mit beweglichen Ladeklappen versehen ist, um einen problemlosen Zu- und Abgang zu ermöglichen.

Die Ladeklappen haben überdies den Vorteil, dass bei deren Vorhandensein gem. BinSchUO auf herkömmliche Steganlagen verzichtet werden kann. Außerdem wird als Besatzung wegen der spezifischen Art des An- und Ablegens lediglich ein Schiffsführer gefordert.

Die Fähre muss gem. BinSchUO über zwei voneinander unabhängige Antriebe verfügen. Dabei wird es sich zweckmäßigerweise um Elektroantriebe handeln. Diese sind zwar teurer als konventionelle Antriebe. Erleichtert wird die Entscheidung hierfür jedoch durch den Umstand, dass eine Betriebsgenehmigung fast nur noch für Elektroantriebe erteilt wird.

Die Katamaran- resp. Trimaran-Fähre, wie sie für die örtlichen Belange in Betracht kommt, wäre eine sog. freifahrende Doppelendfähre. Bei derartigen Fähren sind Heck und Bug mit ihren (oben bereits genannten) Ladeklappen symmetrisch gebaut, so dass die Fähre mit ihrem unabhängigen Antriebssystem gleich gut vorwärts wie rückwärts fahren kann und in beiden Fahrtrichtungen die gleiche Manövrierfähigkeit besteht.

Bei dieser Art Fähren entfallen die sonst erforderlichen Wendemanöver, was gerade auch in dem Bereich, in dem sie eingesetzt werden soll – es wird eine Binnenschiffahrtsstraße gequert – ein großer Vorteil ist. Außerdem erleichtert sie das An- und Ablegemanöver, was wiederum Zeit und Energie spart.

7 Erforderliche Infrastruktur

Anders als bei den Fähren, wie sie beispielsweise auf der Linie F23 eingesetzt werden, entfallen bei der Doppelendfähre aufwändige und damit kostspielige Steganlagen, die überdies mit Magnet-Anlegehilfen versehen sein müssen, um den 2. Bootsmann einzusparen.

Die Doppelendfähre benötigt hingegen an beiden Anlegestellen lediglich Rampen, auf denen die Ladeklappen der Fähre so abgelegt werden können, dass ein barrierefreier Übergang möglich ist. Diese Rampen müssen wiederum eine barrierefreie Anbindung an das Straßen- resp. Wegenetz haben.

Beim Anlegen wird die Fähre durch die auf der Rampe abgelegte Ladeklappe sowie je zwei auf jeder Seite befindliche Pfähle fixiert. Eine recht simples und vielfach erprobtes Anlegemanöver, das außer dem Fährmann kein weiteres Personal erfordert.

Zur Ladung der Batterien ist die entsprechende Infrastruktur erforderlich.

8 Einsatzgebiet der Fähre

Das Einsatzgebiet der Fähre befindet sich am nordwestlichen Teil des Müggelsees. Hier verlässt die Spree den Müggelsee in Richtung Innenstadt. Sie hat hier eine Breite von ca. 80 m. An dieser Engstelle wird das nördliche, das Friedrichshagener Ufer durch einen Tunnel mit dem südlichen Spreeufer verbunden. Hinter der Enge treten beide Ufer wieder zurück. Die Spree erreicht hier eine Breite von ca. 200 m. Durch die Engstelle führt eine Binnenschiffahrtsstrasse. Sie wird in der Saison insbesondere von Sportfahrzeugen und Linienschiffen intensiv genutzt.

Am Friedrichshagener Ufer befindet sich der Müggelpark mit Anlegern der Stern- und Kreisschiffahrt sowie der Reederei Kutzker. Das Ufer besteht in diesem Bereich aus einer massiven Kaimauer. Die Wassertiefe im Uferbereich erlaubt den Verkehr mit Schiffen geringen bis mittleren Tiefgangs. Das nach dem Müggelpark weiter stromabwärts gelegene Ufer befindet sich ausnahmslos in Privatbesitz (z.B. Brauereigelände).

Das südliche Ufer ist im Bereich der Enge ebenfalls durch eine Kaimauer begrenzt. Das dahinter liegende Gebiet befindet sich in Privatbesitz. Ca. 130 m vom südlichen Tunnelzugang weiter spreeabwärts endet die Kaimauer. Es folgt ein naturgegebener Land- Wasserübergang. Das Gebiet gehört den Berliner Forsten. In einer kleinen Bucht befand sich bis zum Bau des Tunnels 1927 ein Fähr-Anleger der bis zu diesem Zeitpunkt betriebenen Spree-Fähre. Die gegenüberliegende Anlegestelle dieser Fährverbindung befand sich an der Pfeiffergasse (s. unten).

9 Linienführung der Fähre

Entscheidend für die Linienführung ist die schiffahrtspolizeiliche Zustimmung. Diese wird nur erteilt, wenn durch den zusätzlichen Fährverkehr die Leichtigkeit des Verkehrs gewährleistet ist.

Da im Bereich des Müggelparks starker Schiffsverkehr besteht, sieht das zuständige Wasser- und Schifffahrtsamt (WSA) eine Linienführung in unmittelbarer Nähe zum Tunnel – obgleich es die kürzeste Linie wäre - kritisch. Hinzu kommt der Umstand, dass abhängig von der Wetterlage und Intensität des Schiffsverkehrs in diesem Gebiet erheblicher Wellengang auftreten kann.

U.a. aus diesen Gründen wird auf dem nördlichen (Friedrichshagener) Ufer eine Anlegestelle bevorzugt, die etwa 210 m vom Tunnel stromabwärts an der Pfeiffergasse liegen könnte. Hier befand sich bis 1927 ein Fähranleger. Die Pfeiffergasse war ursprünglich eine öffentliche Straße. Nach Entwidmung als Straßenland befindet sich ein spreesseits gelegener Teil der Straße in Privatbesitz.

Derzeit ist jedoch für das Brauerei-Areal ein Bebauungsplan in Arbeit. Das Bezirksamt Trep-tow-Köpenick strebt an, im Rahmen der damit verbundenen Neugestaltung des Areals, Teile des Uferbereichs wieder der Öffentlichkeit zugänglich zu machen. Die Pfeiffergasse böte dazu eine gute Möglichkeit.

Hier wäre ein problemloser Zugang vom Müggelseedamm resp. der Bölschestrasse und eine unmittelbare Anbindung an die Straßenbahnen 60 und 61 gegeben.

Am gegenüberliegenden (südlichen) Ufer befindet sich eine kleine Einbuchtung die früher bereits als Anleger genutzt wurde. Von hier aus sind es nur wenige Meter bis zu einem gut begehbaren Wegenetz. Das Gebiet um diesen Anleger gehört den Berliner Forsten.

Die Entfernung zwischen den beiden Anlegern beträgt ca. 200 m.

Außer der hier beschriebenen Vorzugsvariante kommen mehrere weitere Anleger-Varianten in Betracht, die hier aber zunächst nicht weiter betrachtet werden sollen.

10 Schlussbemerkung

Wie aus den in den Vorbemerkungen erwähnten Machbarkeitsuntersuchungen hervorgeht, wäre der Bau einer Fußgängerbrücke die idealtypische Lösung. Auf kurze Sicht ist die Verwirklichung eines solchen Spree-Übergangs jedoch nicht zu erwarten. Die Fähre ist hingegen eine kurzfristig zu realisierende Möglichkeit, zumindest temporär eine barrierefreie Querung für ALLE an dieser Stelle der Spree zu ermöglichen.

Zu weiteren Details der Arbeit der Fähren-Initiative verweisen wir gerne auf unseren Internet-Auftritt: faehre-am-spreetunnel.berlin