

Schriftliche Kleine Anfrage

des Abgeordneten Detlef Ehlebracht (AfD) vom 09.03.16

und Antwort des Senats

Betr.: Kreuzfahrtterminals

Die Kreuzfahrtbranche beschert dem Hamburger Hafen durch das anhaltende Wachstum positive Zahlen. Die Hamburg Port Authority (HPA) hat auf die stetig steigenden Schiffsanläufe sowie auf die immer größer werdenden Schiffe durch die Einrichtung zusätzlicher Abfertigungsmöglichkeiten reagiert. In den Medien werden unterschiedliche Fakten über die verschiedenen Terminals berichtet, sodass es notwendig erscheint, sich einmal einen grundlegenden Überblick über den aktuellen Stand und die langfristige Konzeption der HPA hinsichtlich der Anlandungs- und Abfertigungsmöglichkeiten für Kreuzfahrtschiffe zu verschaffen.

Dies vorausgeschickt, frage ich den Senat:

Der Senat beantwortet die Fragen teilweise auf der Grundlage von Auskünften des Hamburger Verkehrsverbundes (HVV), der HADAG Seetouristik und Fährdienst AG (HADAG), der Cruise Gate Hamburg GmbH (CGH) und der Hamburg Port Authority AöR (HPA) wie folgt:

- 1. Wie sind die technischen Daten der drei vorhandenen Terminals? Bitte tabellarisch nach Kailängen, maximaler Länge und maximalem Tiefgang des anlegenden Schiffs sowie maximal abzufertigender Passagieranzahl aufführen.*
- 2. Sind aus heutiger Sicht weitere Terminals (zum Beispiel in der HafenCity) geplant?
Wenn ja: Welche technischen Daten werden diese erfüllen und wann werden diese zur Verfügung stehen?*
- 3. Nach welchen Gesichtspunkten werden die Schiffsanläufe auf die Terminals verteilt?*

Siehe: https://www.cruise-gate-hamburg.de/sites/default/files/Berthing%20Policy_0.pdf sowie Drs. 20/10414.

- 4. Können jeweils alle Wünsche der Reedereien hinsichtlich der Wahl des Terminals erfüllt werden?*

Die Cruise Gate Hamburg GmbH versucht im Sinne der Kundenzufriedenheit den Wünschen der Reedereien nachzukommen. Dies ist von Rahmenbedingungen wie zum Beispiel Verfügbarkeit/Auslastung der Liegeplätze oder den Schiffsgrößen abhängig. Im Übrigen siehe: https://www.cruise-gate-hamburg.de/sites/default/files/Berthing%20Policy_0.pdf.

- 5. Gibt es Reedereien, die bestimmte Terminals fest gebucht haben?
Wenn ja: welche?*

Nein.

6. *Sind die Liege- beziehungsweise Abfertigungsgebühren für alle Terminals gleich?*
7. *Nach welchen Maßstäben berechnen sich die Liegegebühren für die Kreuzfahrtschiffe?*

Siehe: https://www.cruise-gate-hamburg.de/sites/default/files/preisliste_cgh_2016_agbs_deutsch_engl_2016_0.pdf

8. *Die beiden stadtnahen Terminals werden nach bisherigen Informationen von der HHLA betrieben, während für das Terminal Steinwerder die Cruise Gate Hamburg GmbH zuständig ist. Ist es vorgesehen, dass künftig die Cruise Gate Hamburg GmbH auch für die stadtnahen Terminals zuständig sein wird?*

Wenn ja: warum?

Wenn nein: warum nicht?

Siehe Drs. 20/10414.

9. *Verfügen die Terminals jeweils über eigene Haltestellen/Anleger des HVV?*

Wenn nein: warum nicht?

Altona: Buslinie 111 mit der Haltestelle Kreuzfahrtterminal Altona

HafenCity: U-Bahn-Linie U4 mit der Haltestelle Überseequartier beziehungsweise Buslinie 111 mit der Haltestelle U-Bahn Überseequartier.

Steinwerder: Nein. Im Übrigen siehe Antwort zu 11. bis 13.

10. *Werden die Haltestellen/Anleger während der Schiffsanläufe auch in zumutbaren Taktzeiten (maximal 20 Minuten) bedient?*

Wenn nein: warum nicht?

Ja.

11. *Betrachtet der Senat es als notwendig, dass ein Kreuzfahrtterminal in Hamburg auch über eine erstklassige ÖPNV-Anbindung verfügt oder betrachtet man die Anbindung als Angelegenheit der Betreiber, Nutzer oder betreffenden Reedereien?*
12. *Wird die derzeitige Anbindung, insbesondere des Steinwerderterminals, diesem Anspruch gerecht? Nach meiner Auffassung ist ein 1,5 km langer Fußweg vom Terminal zu der nächstgelegenen Haltestelle des HVV durch Ödland hindurch nicht zumutbar. Der HVV legt bei seinen Planungen maximale Einzugsbereiche zu Bushaltestellen und Bahnstationen von 400 beziehungsweise 600 m zugrunde. Bitte nehmen Sie dazu Stellung.*
13. *Wurde bereits geprüft und in Erwägung gezogen, die Buslinie 256 über das Kreuzfahrtterminal zu führen beziehungsweise dort beginnen/enden zu lassen?*

Wenn ja: mit welchem Ergebnis?

Wenn nein: warum nicht?

Die Ankünfte und Abfahrten der Kreuzfahrtschiffe an den Terminals in Hamburg finden nur in seltenen Fällen regelmäßig statt.

Die Erschließung eines Bereiches mit einem nach einem Fahrplanschema verkehrenden öffentlichen Verkehrsmittel ist verkehrlich und wirtschaftlich nur dann zu rechtfertigen, wenn eine kontinuierliche Verkehrsnachfrage über die gesamte Bedienungszeit zu erwarten ist. Dies ist hier nicht gegeben, da ein möglicher Bedarf für eine Verkehrsnachfrage auf dem öffentlichen Verkehrsmittel anhand der Passagierzahlen nicht

abgeschätzt werden kann. Es ist die Aufgabe des Betreibers der Terminals beziehungsweise des Reiseveranstalters, einen eigenen Beförderungsdienst zu bestellen und zu finanzieren. Dies wird derzeit von einigen Reiseanbietern bereits praktiziert, indem den Fahrgästen ein Shuttle-Service mit Gepäcktransport vom Hauptbahnhof zum Terminal für ein geringes Entgelt angeboten wird.

Optionen für die Einrichtung und Finanzierung eines Gelegenheitsverkehrs, wie er zum Beispiel auch für Fußballspiele durchgeführt wird, werden derzeit geprüft.

14. *Inwieweit ist bei den konzeptionellen Überlegungen der HPA zur Entwicklung der Umgebung des Steinwerderterminals eine städtebauliche Einbindung in die Umgebung geplant oder berücksichtigt?*

Im Fokus der Planungen für den Kreuzfahrterminal stand die Abwicklung der Passagier- und Lieferverkehre. Im Übrigen gelten bei Planungen und Entwicklungen in diesem Gebiet stets die Vorgaben des Hafenenwicklungsgesetzes (HafenEG).

15. *Was sagen die entsprechenden Konzepte aus und wo sind sie veröffentlicht?*

Siehe Drs. 20/5550.

16. *Bei der Grundsteinlegung zum Terminal Steinwerder wurde durch Erwähnung des vorgesehenen Anlegers für Hafenfähren suggeriert, dass dieser (mindestens während der Kreuzfahrerliegezeiten) auch benutzt wird. Es entstand dabei der Eindruck, dass die Ausweitung der Liniendienste durch die HADAG nach Steinwerder konkret geplant sei. Offensichtlich ist dies aber nicht der Fall. Warum nicht?*

Siehe Antwort zu 11. bis 13.

17. *Falls im Zuge der Beantwortung der Frage 15. mit nicht ausreichender Anzahl zur Verfügung stehender HADAG-Fähren argumentiert wird:*

- a) *Die vorhandenen Hafelinien im HVV verkehren ja oft nur zeitweilig und an den Wochenenden gar nicht. Gilt dies also für alle Wochentage und Tageszeiten?*

Wenn nein: Zu welchen Zeiten wären Fähren verfügbar?

Es ist zutreffend, dass an den Wochenenden nicht alle Schiffe im Linienverkehr sind. Dafür werden aber nachfragebedingt zusätzliche Fahrten insbesondere auf der Linie 62 durchgeführt.

- b) *Sind Neuanschaffungen von Fähren aktuell geplant?*

Wenn nein: warum nicht (auch vor dem Hintergrund weiterer, auszuweitender Liniendienste in der HafenCity)?

Es ist ein Neubau geplant.

- c) *Welcher Zeitraum vergeht mindestens von der Entscheidung zur Anschaffung einer HADAG-Fähre bis zur Indienststellung?*

Es ist von mindestens 1,5 Jahren bis zur Inbetriebnahme auszugehen.