

## **Schriftliche Kleine Anfrage**

**der Abgeordneten Dorothee Martin, Ole Thorben Buschhüter und  
Martina Koeppen (SPD) vom 03.11.16**

### **und Antwort des Senats**

**Betr.: Entlastung der MetroBus-Linie 6 durch Alsterschiffahrt – Eine kluge  
Ergänzung?**

*Wie das „Hamburger Abendblatt“ vom 25.10.2016 berichtet, bestehen ver-  
einzelt Wünsche den 1983 eingestellten Linienbetrieb als Pilotprojekt wieder  
aufleben zu lassen. Laut Bericht sollen die Fährdienste eine der am höchsten  
frequentierten MetroBus-Linien Hamburgs ergänzen und damit entlasten.*

*Wir fragen den Senat beziehungsweise die zuständige Behörde:*

Ein derartiger Verkehr stellt aufgrund der deutlich längeren Fahrzeiten keine sinnvolle Ergänzung des Angebotes des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) dar. Das Gebiet rund um die Alster ist insgesamt sehr gut im Hamburger Verkehrsverbund (HVV) eingebunden. Die Bereiche um die Außenalster werden mit den Bus-Linien 6 und 109 erschlossen. Das Gebiet um die Binnenalster verfügt aufgrund der Lage in der Hamburger Innenstadt ohnehin über eine optimale Anbindung durch Busse und Bahnen. Hinzukommt, dass die Transportkapazitäten der Schiffe bei Weitem nicht ausreichen, eine spürbare Entlastung des derzeitigen ÖPNV-Angebotes zu bewirken. Der derzeitige Schiffsverkehr auf der Alster wird vorrangig zu touristischen Zwecken durchgeführt und ist daher nicht Bestandteil des ÖPNV im Sinne einer bedarfsgerechten Daseinsvorsorge. Außerdem sind die Schiffe und Strecken darauf nicht ausgelegt und fahren nur im Sommerhalbjahr. In der Winterperiode wäre darüber hinaus witterungsbedingt mit längeren Betriebseinstellungen zu rechnen und folglich ein verlässlicher Betrieb nicht zu gewährleisten.

Dies vorausgeschickt, beantwortet der Senat die Fragen auf der Grundlage von Auskünften des HVV, der Hamburger Hochbahn AG (HOCHBAHN) und der Alstertouristikgesellschaft (ATG) wie folgt:

1. *Warum wurde der HVV-Liniendienst mit der Alsterschiffahrt im Jahr 1983 eingestellt?*

Die Nutzung der Alsterschiffahrt zum HVV-Tarif war gering und zudem stark wetterabhängig, sodass die Einnahmen weniger als 10 Prozent der Kosten tragen konnten. Im Übrigen siehe Vorbemerkung.

2. *Ergänzung der MetroBus-Linie 6*
  - a. *Welche Linienführung auf der Alster könnte zu einer Entlastung der MetroBus-Linie 6 mit Startpunkt Borgweg und Endpunkt Jungfernstieg beitragen?*

Siehe Vorbemerkung.

- b. *Wie viele und welche Haltestellen könnten auf der Linie angefahren werden?*

Die ATG verfügt in diesem Bereich über die fünf vorhandenen Anlegestellen Jungfernstieg, Atlantic (An der Alster), Mundsburger Brücke, Uhlenhorster Fährhaus und Mühlenkamp. Auf der gegenüberliegenden Alsterseite könnten die zwei Anleger Fährdamm und Rabenstraße mit bedient werden, was jedoch zusätzliche Fahrzeit erfordern würde.

- c. *Wie wäre die Fahrzeit für den gesamten zu 2.a. genannten Streckenverlauf?*

Die Fahrzeiten sind abhängig von der Zahl der bedienten Anleger. Die heutige Alster-Kreuzfahrt (ohne Bedienung Mundsburger Brücke, dafür Westufer-Anleger Fährdamm und Rabenstraße) benötigt für die Strecke Mühlenkamp – Jungfernstieg 28 Minuten.

- d. *Wie hoch ist die Taktung der MetroBus-Linie 6 in der Berufspendelzeit?*

Auf der MetroBus-Linie 6 werden in der Lastrichtung (morgens stadteinwärts, nachmittags stadtauswärts) jeweils drei Fahrten je zehn Minuten, das heißt circa alle drei – vier Minuten, angeboten. In der Gegenrichtung liegen die Fahrtabstände zwischen fünf und maximal zehn Minuten.

3. *Alster-Touristik GmbH (ATG)*

- a. *Wie viele Schiffe umfasst die Flotte die ATG?*

18 Schiffe.

- b. *Wie viele Gäste nutzen jährlich die Fahrdienste der ATG?*

Die ATG bietet neben dem Linienverkehr überwiegend touristische Touren an. Durchschnittlich fahren jährlich rund 400.000 Fahrgäste mit den ATG-Schiffen.

- c. *Inwieweit ist die Flotte der ATG barrierefrei?*

Von den 18 Schiffen sind sieben barrierefrei zugänglich. Der Zugang zu den Anlegern Winterhuder Fährhaus, Mühlenkamp, Mundsburg und Rabenstraße ist nicht barrierefrei.

- d. *Kann die ATG die gegebenenfalls zu 1.a. notwendigerweise zu verdichtende Taktung insbesondere am Vormittag zu den Stoßzeiten des Berufsverkehrs mit der bestehenden Flotte leisten und kann der touristische Fährbetrieb und Freizeitfährbetrieb dennoch aufrechterhalten werden?*

*Wenn ja, mit welchen Einschränkungen ist zu rechnen?*

*Wenn nein, wie viele Schiffe müssten gegebenenfalls zusätzlich angeschafft werden, um den touristischen Fährbetrieb und das Freizeitangebot aufrechtzuerhalten?*

Eine Nutzung der Schiffe ist vormittags bis gegen 10 Uhr möglich.

- e. *Was kostet eine Alsterfähre in der Anschaffung?*

Es ist von Kosten von rund 1,5 Millionen Euro auszugehen, wobei diese je nach Ausstattung und Antriebsart variieren können und zudem vom Ausschreibungsergebnis abhängen.

- f. *Welche Betriebskosten (Reparatur, Wartung, Treibstoff) fallen jährlich an?*

- g. *Verfügt die ATG über ausreichendes Personal zur Erweiterung des Angebots zu den Stoßzeiten des Berufsverkehrs am Vormittag (Kapitäne, Mechaniker et cetera)?*

*Wenn nein, welche Personalkosten würden durch die Einstellung des erforderlichen Personals entstehen?*

- h. *Basierend auf dem Vorgenannten: Mit welchen Kosten wäre bei der Wiederaufnahme des Liniendienstes jährlich insgesamt zu rechnen (Personalkosten, Wartungskosten, Treibstoffkosten)?*

Diese Fragen können erst nach genauerer Festlegung der Betriebszeiten ermittelt werden.

- i. Kann die ATG diese Kosten aus den Einnahmen durch den Kartenverkauf ausgleichen?*

*Wenn nein, wer gleicht das Defizit aus?*

Es ist grundsätzlich davon auszugehen, dass die HVV-Fahrgeldeinnahmen die Kosten nicht decken werden. Der bei der ATG entstehende Verlust wäre vom Eigentümer zu tragen und belastet somit mittelbar den Haushalt der Freien und Hansestadt Hamburg.