

Antrag

**der Abgeordneten Dennis Thering, Michael Westenberger, Dr. Jens Wolf,
Stephan Gamm, Carsten Ovens, Karl-Heinz Warnholz (CDU) und Fraktion**

Betr.: Mobilität weiter denken, Menschen verbinden – Linienschifffahrt auf der Außen- und Binnenalster wiederbeleben, Pilotprojekt auf der Strecke Mühlenkamp – Jungfernstieg einrichten

Mobilität darf nicht nur mit zwei oder vier Rädern, mit oder ohne Motor, auf oder neben den Straßen gedacht werden. Mobilität muss weitergedacht werden. Dazu gehört, Hamburgs Rolle als „Wasserstadt“ stärker in den Fokus verkehrspolitischer Überlegungen zu rücken. Rund 8 Prozent (61 km²) der gesamten Stadtfläche (755,1 km²) liegt „unter Wasser“. Deutschlandweit sind es nur 2,3 Prozent. Die Gesamtlänge der Oberflächengewässer auf Hamburger Stadtgebiet beträgt 944 km, von denen immerhin 258 km beziehungsweise 27 Prozent „schiffbar“ sind. Darunter sind vor allem die eine Länge von knapp 200 km umfassenden „Gewässer erster Ordnung“ wie Alster, Bille, Elbe und Este.

Angesichts dieser Zahlen ist unmittelbar klar, dass Hamburg sein Potenzial bei der öffentlichen Personenbeförderung mit den aktuell gerade einmal sechs Elb-Fährlinien im Dienste der HADAG Seetouristik und Fährdienst AG (HADAG) bei Weitem nicht ausschöpft. Dies stößt bei den Menschen umso mehr auf Unverständnis, als dass der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) seine Kapazitätsgrenzen in vielen Bereichen längst überschritten hat.

Daher hatte die CDU bereits 2016 eine Debatte über eine Wiederbelebung der Linienschifffahrt auf der Außen- und Binnenalster angestoßen. Die öffentlichen und veröffentlichten Reaktionen auf die damalige Initiative (Drs. 21/6729) zeigten, dass zahlreiche Menschen sich eine Ausweitung der aktuell nur touristischen Zwecken dienenden Alsterschifffahrt als Ergänzung zu bestehenden, aber bereits aus- oder gar überlasteten Angeboten bei Bahnen und Bussen ausdrücklich wünschen. Die Vorteile des öffentlichen Nahverkehrs auf der Außen- und Binnenalster liegen hierbei auf der Hand:

- Im Vergleich zum Straßen- und Schienenbau sind die Investitionskosten vergleichsweise gering. Auf der Außen- und Binnenalster würden diese vorerst sogar komplett entfallen, weil die Anlegestellen sowie die Alsterdampfer der „weißen Flotte“ bereits vorhanden sind.
- Zusätzliche Kapazitäten könnten zunächst im morgendlichen und später im Erfolgsfall auch im abendlichen Berufsverkehr geschaffen werden. Der Betrieb der Alsterdampfer bliebe davon unberührt, da diese erst ab 10 Uhr eingesetzt werden. Konkurrenz für die Alster-Touristik GmbH (ATG)¹ bestünde nicht.
- Es gäbe keine Konflikte mit dem Individual- und dem Radverkehr und ganz neue Potenziale, verschiedene Verkehrsmittel miteinander zu verbinden.

¹ Bei der ATG handelt es sich um eine 100-prozentige Tochtergesellschaft der Hamburger Hochbahn AG (HOCHBAHN).

- Schiffe beziehungsweise Fähren werden im Gegensatz zu Bahnen oder Bussen als deutlich angenehmer empfunden und haben oftmals eine höhere Akzeptanz. Auch wäre die planmäßige Fahrzeit eines Alsterlinienschiffes sogar kürzer als bei einem Linienbus. Staus und rote Ampeln spielen keine Rolle.

All das erhöht die Chance, Fahrgäste zu gewinnen, die bisher das Auto benutzen. Dies gilt in besonderem Maße für die Stadtteile Uhlenhorst und Winterhude, die aufgrund ihrer Lage an der Außenalster an einigen Stellen unzureichend durch öffentliche Verkehrsmittel erschlossen sind. Die lange Zeit geschürte Hoffnung, dass diesem Missstand mittels Anbindung an die neue U-Bahn-Linie U5 Abhilfe geschaffen werden könne, hat sich mittlerweile zerschlagen. Denn U5 soll bestimmte einwohnerstarke Gebiete an der Außenalster rund um den Mühlenkamp und den Hofweg auf ihrem mittleren Abschnitt zwischen der City Nord und der Innenstadt nicht direkt erschließen.

Eine Verbindung auf dem Wasser könnte das ÖPNV-Angebot dort gezielt ergänzen und unmittelbar verbessern. Dies gilt insbesondere für die Hauptverkehrszeiten, in denen die MetroBusse der Linie 6 bereits seit Jahren buchstäblich aus allen Nähten platzen. Diese Argumente und eine Wiederbelebung des öffentlichen Nahverkehrs auf der Außenalster könnten zudem ohne aufwändige finanzielle Mittel und zeitnah durch ein Pilotprojekt auf der Strecke Mühlenkamp – Jungfernstieg getestet werden.

Die Bürgerschaft möge beschließen:

Der Senat wird aufgefordert,

1. unverzüglich eine Direktverbindung als Pilotprojekt auf der Strecke Mühlenkamp – Jungfernstieg zwischen 6.00 Uhr bis 9.30 Uhr mit den Schiffen und dem Personal der ATG zum HVV-Tarif einzurichten. Das Pilotprojekt soll zwei Jahre dauern und anschließend evaluiert werden.
2. der Bürgerschaft bis zum 29. Februar 2020 einen Zwischenbericht über den Stand der Planungen und zum Ende des Projektzeitraums einen abschließenden Evaluationsbericht vorzulegen.