

Antrag 2019/I/Verk/12

Kreis I Mitte

Der/Die Landesparteitag möge beschließen:

Erweiterung der Fährverbindung 73 um die Stationen Wilhelmsburg - Mitte und Harburg Dampfschiffbrücke

1 Die SPD-Fraktion in der Hamburgischen Bürgerschaft soll darauf hinwirken, dass die Fährver-
2 bindung 73 als Teil des Hamburger Verkehrsverbundes mit den bisherigen Fährstationen

3 • S/U Landungsbrücken

4 • Theater im Hafen

5 • Argentinienbrücke

6 • Ernst-August-Schleuse

7 um die Stationen

8 • Wilhelmsburg-Mitte

9 • Harburg-Dampfschiffsbrücke

10 erweitert wird. Die Route der Fährverlängerung soll über den Reiherstiegkanal verlaufen.
11 Die Anlegestelle in Wilhelmsburg soll an der Alten Schleuse (südlich des Dockville-
12 Festivalgeländes) entstehen. Die Anlegestelle in Harburg soll am Ende des Dampfschiffswegs
13 – unmittelbar östlich des Lagerhauses der „Harburg Spedition“ – gebaut werden. Die Fährlinie
14 soll am Wochenende mit einer 20-minütiger Taktung eingesetzt werden. Auch unter der Woche
15 soll sie mit einer 20-minütigen Taktung fahren, zwischen Uhrzeit von 07:00 Uhr bis mindes-
16 tens 21:30 Uhr. Sowohl die Fährstation Wilhelmsburg-Mitte als auch die Fährstation Harburg-
17 Dampfschiffsbrücke soll zudem mit dem Busnahverkehrsnetz verbunden werden. Die Busver-
18 bindungen sollen zudem an die Taktung der Fähren angepasst werden.

19 [1] Hinzukommt, dass die Fährboote auch etwa im Falle einer Einstellung des angestrebten Li-
20 nienbetriebs weiterhin für andere Fährdienste gebraucht werden kann. Da die Fährangebote –
21 sei es für den öffentlichen Nahverkehr oder auch für den Tourismus – stets ansteigen, besteht
22 zumindest mittelfristig nicht die Gefahr, dass die Boote verwaisten. Das Risiko einer „Fehlin-
23 vestition“ durch den Bau weiterer Fährboote ist somit vergleichsweise gering.

24 Begründung

25 Gute Infrastrukturpolitik bedeutet nicht nur, auf mögliche bereits existente Missstände zu re-
26 agieren. Sie fängt dort an, wo wir Verkehrsangebote ausbauen, um künftigen verkehrspoliti-
27 schen Problemen Herr werden zu können.

28 Ganz in diesem Sinne fordern wir die Erweiterung der Fährverbindung 73 über Wilhelmsburg
29 bis nach Harburg. Wilhelmsburger und Harburger Zentrumspendler sind derzeit auf die Reise
30 mit der Bahn oder mit dem Auto beschränkt. Andere Möglichkeiten, den Sprung über die Elbe
31 zu schaffen, gibt es derzeit nicht. Weder Wilhelmsburg noch Harburg ist bisher auf den Per-
32 sonentransport mit Fähren ausgerichtet. Trotz des direkten Zugangs beider Stadtteile zu den
33 Elbkanälen ist dieses Potenzial bisher ungenutzt geblieben.

34 Dafür, dieses Potenzial in Zukunft viel besser zu nutzen, sprechen eine Vielzahl von Gründen.
35 Zum einen brauchen wir endlich eine Alternative für den verkehrstechnisch völlig überlaste-
36 ten Weg ins Zentrum Hamburgs über die Elbbrücken (1). Zum anderen könnte Hamburg mit
37 einer Erweiterung der Fährverbindungen Kosten sparen und seinen öffentlichen Nahverkehr
38 umweltfreundlicher machen (2). Schließlich bedeutet diese Erweiterung ein zusätzliches reiz-
39 volles Angebot für Hamburgerinnen und Hamburger sowie für Touristinnen und Touristen (3).

40 1) Eine Alternative zum überlasteten Nadelöhr „Elbbrücken“ – Diversifizierung der Verkehrswe-
41 ge

42 Heimfeld, Harburg und Wilhelmsburg gehören zu den am rasantesten wachsenden Stadtteilen
43 Hamburgs. Dass ihre Bevölkerung auch künftig noch auf anderen Elbseite arbeiten wird, ist
44 zu erwarten. Das Nadelöhr „Elbbrücken“, über das der gesamte Verkehr aus den Stadtteilen
45 südlich der Elbe in Richtung Zentrum, geschleust wird, ist seit geraumer Zeit regelmäßig völlig
46 überlastet. Auch die bereits von einigen Seiten vehement geforderte dritte „Verstärker“-Linie
47 der S-Bahn, wird dieses Problem langfristig nicht allein lösen können. Es ist somit abzusehen,
48 dass sich die Verkehrsbedingungen für die Reise mit Auto und Bahn noch weiter verschlechtern
49 werden. Mittelfristig wird der Verkehrszustand untragbar werden.

50 Daher ist es richtig, einen weiteren Schritt in Richtung einer Diversifizierung der Verkehrswe-
51 ge zu machen. Eine Fährverbindung zwischen Harburg, Wilhelmsburg und Hamburg kann eine
52 Entlastung für die Schiene und die Straße darstellen. Schon aus diesem Grund ist die voraus-
53 schauende Installation einer solchen Fährverbindung sinnvoll.

54 Dem steht auch nicht entgegen, dass die Reiherstiegsschleuse in den Jahren 2020 - 2023 erneu-
55 ert wird. Zwar ist vorherzusehen, dass der Betrieb der Fähre in den kommenden Jahren nicht
56 pausenlos möglich sein wird. Nach der Erneuerung steht der Durchfahrt jedoch nichts mehr
57 im Wege. Dazu kommt, dass nach Aussage der Hamburg Port Authority (HPA) eine der beiden
58 Schleusen während der Reparaturarbeiten so lange wie möglich in Betrieb bleiben soll. Genaue
59 Angaben über den Zeitraum der Öffnung konnte die HPA bisher nicht machen. Klar ist aber,
60 dass es einen Zeitraum geben wird, in dem wir das Projekt austesten können. Da es sich um
61 ein langfristiges Projekt handelt, sollten wir unabhängig von der Länge des Zeitraums bereits
62 zeitnah mit dieser Testphase beginnen.

63 2) Das kostengünstigere und umweltfreundlichere Verkehrsmittel

64 Der Aufbau einer Fährverbindung bedeutet eine im Vergleich zur Bahn deutlich günstigere Ver-
65 kehrsvariante. Zwar mag der u.U. notwendige Neubau von Fährbooten zunächst mit einigen

66 Fixkosten verbunden sein. Jedoch ist der Betrieb einer Fähre sehr günstig im Vergleich zu den
67 hohen Wartungskosten bei der Bahn.[1] Hinzukommt, dass der Personentransport über Fähren
68 sehr umweltfreundlich ist, wenn man ihn mit den Schadstoffausstößen von Pkw vergleicht.
69 Wir als SPD Hamburg stehen dafür ein, dass unsere Stadt ein Vorbild für den Umweltschutz im
70 urbanen Raum wird. Der Umstieg auf sauberere Verkehrsmitteln kann einen wichtigen Beitrag
71 dazu leisten, diesem Ziel näher zu kommen.

72 3) Wie das neue Fährangebot die Menschen anlocken wird

73 Die Überlastung des „Nadelöhrs Elbbrücken“ hat zur Folge, dass jede Fahrt in Richtung Zentrum
74 in der „Rush Hour“ zu einer Strapaze wird. Dafür sorgt der regelmäßige Stau auf den Straßen zu
75 Stoßzeiten sowie die völlig überfüllten Regional- und S-Bahn-Züge. Eine Fährfahrt von Harburg
76 an die Landungsbrücken mag den Passagierinnen und Passagieren zwar wohl durchschnittlich
77 etwa zehn bis fünfzehn Minuten mehr an Zeit kosten als eine Bahnfahrt (inklusive umsteigen).
78 Dafür ist die Fährfahrt jedoch eine viel unbeschwertere Art, zu reisen. Dass die Hamburgerin-
79 nen und Hamburger bei der Nutzung des öffentlichen Nahverkehrs grundsätzlich dazu bereit
80 sind, längere Fahrtzeiten in Kauf zu nehmen, zeigt die Beliebtheit der Fährverbindung 112 von
81 den Landungsbrücken nach Övelgönne. Ihre Popularität verdankt sie der Schönheit und dem
82 Charme unseres Hamburger Hafens. Es ist zu erwarten, dass auch pendelnde Fahrgäste diesen
83 Reiz für sich entdecken und langfristig auf die Fähre umsteigen werden.

84 Aus dem gleichen Grund hat die Fährverbindung 73 das Potenzial, eine neue Attraktion des Ha-
85 fentourismus zu werden. Eine Fahrt durch den Reiherstiegkanal gleicht einer Hafenrundfahrt.
86 Die Fährfahrt ermöglicht es, die vom Tourismus noch weitgehend isolierten Stadtteilen Wil-
87 helmsburg oder Harburg, in das touristische Konzept Hamburgs zu integrieren.

1 Die SPD-Fraktion in der Hamburgischen Bürgerschaft wird gebeten zu prüfen, ob die Fährver-
2 bindung 73 als Teil des Hamburger Verkehrsverbundes mit den bisherigen Fährstationen um
3 die Stationen

4 Wilhelmsburg-Mitte und Harburg Dampfschiffsbrücke

5 erweitert werden kann.

6 Perspektivisch soll auch die Erhöhung der Taktung der Fährlinie 73 sowie die Aufnahme eines
7 Wochenendbetriebes angestrebt werden.