

## **Antrag**

**der Abgeordneten Dr. Anke Frieling, Richard Seelmaecker, Stephan Gamm,  
Sandro Kappe, Prof. Dr. Götz Wiese (CDU) und Fraktion**

**Betr.: Unterwegs auf Alster und Elbe: Öffentlichen Nahverkehr auf Hamburgs  
Wasserwegen stärken!**

Mobilität darf nicht nur mit zwei oder vier Rädern, mit oder ohne Motor, auf oder neben den Straßen gedacht werden. Mobilität muss ganzheitlich weitergedacht werden. Dazu gehört, Hamburgs Rolle als „Wasserstadt“ stärker in den Fokus verkehrspolitischer Überlegungen zu rücken: Rund 8 Prozent (= 61 km<sup>2</sup>) der gesamten Stadtfläche (= 755,1 km<sup>2</sup>) liegt „unter Wasser“. Deutschlandweit sind es nur 2,3 Prozent. Dazu nehmen die landseitigen Bereiche des Hamburger Hafens mit 72 km<sup>2</sup> sogar knapp ein Zehntel der Stadtfläche ein. Die Gesamtlänge der Oberflächengewässer auf Hamburgs Stadtgebiet beträgt 944 Kilometer, von denen immerhin 258 Kilometer beziehungsweise 27 Prozent „schiffbar“ sind. Darunter sind vor allem die eine Länge von etwa 200 Kilometern umfassenden „Gewässer erster Ordnung“ wie Alster, Bille, Elbe und Este. Kurzum: Wasser ist Hamburgs Lebensader!

Angesichts dieser Zahlen ist unmittelbar klar, dass Hamburg sein Potenzial bei der öffentlichen Personenbeförderung mit den aktuell gerade einmal acht Elb-Fährlinien im Dienste der HADAG bei Weitem nicht ausschöpft. Dies stößt bei den Menschen zunehmend auf Unverständnis. So hatte unter anderem die von der CDU 2016 entfachte Diskussion über eine Wiederbelebung der Linienschiffahrt auf der Alster gezeigt, dass zahlreiche Menschen sich eine Ausweitung der zurzeit nur touristischen Zwecken dienenden Alsterschiffahrt als Ergänzung zu bestehenden, aber bereits aus- oder gar überlasteten Angeboten bei Bahnen und Bussen wünschen. Viele Bürger und Fachleute glauben, dass eine Wiederbelebung des öffentlichen Nahverkehrs auf den schiffbaren Gewässern die Qualität der öffentlichen Verkehrsmittel insgesamt verbessern und für viele Menschen eine attraktive Ergänzung darstellen würde. In Drs. 22/13252 aus dem Oktober 2023 schreibt der Senat, dass die letzten Untersuchungen zur Entwicklung des öffentlichen Nahverkehrs auf dem Wasser im Jahr 2018 erfolgt sind. Es ist an der Zeit, diese Untersuchungen erneut durchzuführen und potenzielle Bedarfe zu ermitteln! Denn die Vorteile des öffentlichen Nahverkehrs, insbesondere auf der Außenalster, liegen auf der Hand: Im Vergleich zum Straßen- und Schienenbau sind die Investitionskosten vergleichsweise gering. Zusätzliche Kapazitäten im morgen- und abendlichen Berufsverkehr können geschaffen werden und die Staugefahr auf Hamburgs Straßen minimieren. Es gibt auch keine Konflikte mit dem motorisierten Individual- und dem Radverkehr und ganz neue Potenziale, verschiedene Verkehrsmittel miteinander zu verbinden. Schiffe beziehungsweise Fähren werden im Gegensatz zu Bahnen oder Bussen als deutlich angenehmer empfunden und haben oftmals eine höhere Akzeptanz. Das erhöht die Chance, Fahrgäste zu gewinnen, die bisher das Auto benutzen. Doch selbst beim Güterverkehr auf der Elbe und ihren Seitenarmen bestehen noch Ausbaupotenziale. Binnenschiffe mit eigenem Umschlaggerät bieten die Möglichkeit, Standardcontainer umweltfreundlich und ohne zusätzliche Belastung für das Straßennetz zu transportieren. Kurzum: Hamburgs Wasserstraßen bieten ein großes Potenzial für den ÖPNV, die Hamburger Wirtschaft und die gesamte Stadtgemeinschaft.

**Die Bürgerschaft möge daher beschließen:**

**Der Senat wird ersucht,**

- 1.) eine Fährverbindung auf der Norderelbe von den Norderelbbrücken (inklusive einer Park-and-ride-Anlage hinter dem Dreieck HH-Südost) über die neue S- und U-Haltestelle Elbbrücken und die Landungsbrücken bis Finkenwerder einzurichten,
- 2.) eine Fährverbindung auf der Süderelbe von Harburg über die Containerterminals und die Landungsbrücken, bis zur neuen S- und U-Haltestelle Elbbrücken einzurichten,
- 3.) ein Pilotprojekt zur Wiederbelebung des Linienbetriebs auf der Alster zu starten und bei erfolgreicher Evaluation den Linienbetrieb voranzutreiben,
- 4.) eine Initiative für mehr „Binnenschiffe mit eigenem Umschlaggerät“ im Hamburger Hafen zu starten,
- 5.) der Bürgerschaft bis zum 31.12.2023 hierzu zu berichten.