

**Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr,
Stadtentwicklung, Energie
und Landwirtschaft (S)**

**Bericht der Verwaltung
für die Sitzung der Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr,
Stadtentwicklung, Energie und Landwirtschaft (S)
am 17.01.2019**

Ganzjähriger Betrieb der Sielwall-Fähre

Problem

Der Abgeordnete Nelson Janßen von der Fraktion DIE LINKE hat den Senator für Umwelt, Bau und Verkehr um einen Bericht zum folgenden Thema gebeten:

„Ganzjähriger Betrieb der Sielwall-Fähre

Die Sielwall-Fähre fährt aktuell nur zwischen März und Oktober regulär. Die Fähre wird im Schnitt von etwa 50 Kindern täglich genutzt, die in die Kindergruppen am Lidice Haus und ins Licht- und Luftbad gehen, bzw. die von der Neustadt aus in Schulen im Viertel oder in die Innenstadt fahren. Außerdem ist die Fähre eine wichtige Verbindung zu den Kleingärten, Sportanlagen und Betrieben auf dem Stadtwerder. In den Wintermonaten müssen auf Grund der fehlenden Fährverbindung teilweise erhebliche Umwege genommen werden. Ich bitte um einen Bericht zur Weiterentwicklung dieses Angebotes, der folgende Punkte umfassen möge:

- Ist zukünftig ein ganzjähriger Betrieb geplant?
- Wie könnte eine bessere Anbindung in das Angebot des VBN realisiert werden?
- Wie bewertet der Senat das Modell in Hamburg, wo die Hafenfähren der HADAG in den HVV integriert sind?
- Welche zusätzlichen städtischen Zuschüsse wären für einen ganzjährigen Betrieb notwendig?“

Lösung

Die Fragen werden wie folgt beantwortet:

1. Ist zukünftig ein ganzjähriger Betrieb geplant?

Die Sielwall-Fähre ist eine Fähre im Besitz der Hal Över Gesellschaft für innovative Stadttouristik mbH. Hal Över plant derzeit keinen ganzjährigen Betrieb der Fähre. Neben personellen Engpässen verweist der Eigentümer darauf, dass das Herstellen der Verkehrssicherheit auf den Zuwegungen sowie der Anlegerampe in seiner Verantwortung liegt und dies in den Wintermonaten zu Kosten führt, die sich betriebswirtschaftlich nicht darstellen lassen. Ein ganzjähriger Betrieb müsste, sofern dies wirtschaftlich vorteilhaft ist und der Senat dies für erforderlich hält, mit Mitteln aus dem städtischen Haushalt bezuschusst werden.

2. Wie könnte eine bessere Anbindung in das Angebot des VBN realisiert werden?

Mit dem Verkehrsentwicklungsplan (VEP) 2025 wurde die Einrichtung einer regelmäßigen Fährverbindung im Bereich Woltmershausen, Waterfront/Überseestadt mit attraktiver Taktung innerhalb des VBN-Tarifsystems beschlossen. Im Verkehrsentwicklungsplan

wurde u. a. eine Sonderbetrachtung zum Fährverkehr auf der Weser (Quer- und Längsverkehr) vorgenommen und die Querverbindungen mit relativ kurzen Wegen von den Fähranlegern zu den nächstgelegenen ÖV-Haltestellen zwischen Woltmershausen und der Überseestadt bzw. der Waterfront im oberen Finanzierungspfad (Erhöhung der Bundesmittel) priorisiert.

Die ganzjährige Einbindung der Querverbindungen auf der Weser in den ÖPNV/ VBN-Tarif ist nicht kostendeckend zu betreiben und würde zurzeit noch nicht berechnete zusätzliche Kosten für die Stadtgemeinde verursachen. Eine Einbindung in den Tarifverbund ist nur zu überlegen, wenn auf beiden Seiten Umstiegsmöglichkeiten zum ÖPNV bestünden. Dies ist bei der Sielwallfähre aktuell und zukünftig nicht vorgesehen.

Darüber hinaus liegen die Fährtarife von HalÖver deutlich unter den VBN-Tarifen (siehe nachfolgende Tabelle:

Tarif HalÖver (Erwachsene)		VBN Tarif (Erwachsene)	
Einzelticket	1,50	Kurzstrecke	1,45
Einzelticket+Rad	1,80	Kurzstrecke+Rad	3,40
Hin+Rück+Rad	2,80	Hin+Rück+Rad	4,65 (4er_Abschn.)
Zehner+Rad	11.-/ 1,10/Fahrt	Nicht verfügbar	
Monat (Saisonkarte+Rad)	20,71	Mia/Mon o. Rad mit Rad	55.- 90,70
Monat (Saison + Fahrräder) Familie	30.-	Nicht verfügbar	

Kunden, die heute keine Stammkunden des ÖPNV sind würden deutlich mehr bezahlen, ÖPNV Zeitkartenkunden müssten für die Fahrradkarte pro Tag 1,95 Euro zuzahlen oder ein Fahrrad-Monatsticket zu 35,70 Euro erwerben.

3. Wie bewertet der Senat das Modell in Hamburg, wo die Hafenfähren der HADAG in den HVV integriert sind?

Die Hafenfähren in Hamburg sind von jeher Bestandteil des ÖPNV zur Anbindung großer Wohn- und Arbeitsstätten, die in den einwohnerspezifischen Quelle-Ziel-Relationen nur über diese Fährverbindungen in angemessener Zeit erreichbar sind. Beispielsweise dauert eine Fahrt zwischen dem Stadtteil Finkenwerder und Altona mit dem Bus und der S-Bahn, die erst in Wilhelmsburg erreicht werden kann, bis zu dreimal länger als mit der HADAG Fähre. Demgegenüber wurden beispielsweise die Alsterfähren, die bis in die 80er Jahre Teil des ÖPNV im 20-Minutentakt in Hamburg waren und die durchaus auch heute noch Alltagsfahrten zwischen den dichtbesiedelten Stadtteilen Winterhude und Harvestehude abkürzen könnten, aus Kostengründen eingestellt. Sie verkehren seit Jahrzehnten nur noch im Ausflugsverkehr zu Sondertarifen, mittlerweile jenseits der 10-€ Marke pro Fahrt.

4. Welche zusätzlichen städtischen Zuschüsse wären für einen ganzjährigen Betrieb notwendig?

Konkret ermittelte Zuschüsse für einen eventuellen Fährbetrieb liegen aktuell nicht vor.

Beschlussvorschlag:

Die Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung, Energie und Landwirtschaft (S) nimmt den Bericht der Verwaltung zur Kenntnis.