

Antrag

**der Abgeordneten Dennis Thering, Franziska Grunwaldt, Ralf Niedmers,
Dennis Gladiator, Carsten Ovens (CDU) und Fraktion**

zu Drs. 21/5074

Betr.: HADAG-Fähren dürfen nicht zu einem rot-grünen Sicherheitsrisiko werden

Mit ihren 24 Fähren auf insgesamt sieben Linien mit zusammen rund 30 Kilometer Länge erbringt die HADAG Seetouristik und Fährdienst AG (kurz: HADAG) mit ihren über 80 Mitarbeitern eine wichtige Verkehrsleistung bei der wasserseitigen Personenbeförderung im Hamburger Hafen und auf der Elbe. Über 8 Millionen Fährgäste beleben dies Jahr für Jahr aufs Neue. Dabei ist insbesondere auf der beliebten Fährlinie 62 zwischen den Landungsbrücken und Finkenwerder mit über 4 Millionen Fährgästen bei gutem Wetter zu beobachten, dass an den Anlegestellen nicht alle wartenden Fährgäste unmittelbar die nächste Fähre nutzen können, weil diese bereits die aktuell gültige Beförderungshöchstzahl von 250 Personen erreicht hat.

Mögliche Maßnahmen zur Beseitigung gelegentlicher Kapazitätsengpässe, die HADAG-Vorstand Gabriele Müller-Remer im Januar 2016 noch als „Schönwetter-Phänomen“ abtat¹, müssen daher sowohl finanziell transparent abbildungbar als auch unter Sicherheitsgesichtspunkten vertretbar sein. Der Antrag von SPD und GRÜNEN aus Drs. 21/5074, der sich mit der Linie 62 befasst und lediglich zwei inhaltliche Ladenhüter als Forderungen umfasst, genügt diesen Ansprüchen nicht.

Bei der Forderung, die zulässige Fahrgastzahl auf den eingesetzten Fähren von 250 auf 350 Personen zu erweitern, werden Sicherheitsbelange und finanzielle Aspekte gleichermaßen ausgeblendet. So stellt sich an den entsprechenden Schönwetter-Tagen bereits jetzt insbesondere auf dem Oberdeck ein unbehagliches Gedränge ein. Und bereits jetzt kommt es bei viel oder vollbesetzten Fahrten dieser im Volksmund „Bügeleisen“ genannten Fähren bei jedem Halt zu einem problematischen Gedränge beim Betreten und Verlassen der Fähren.

Viel gravierender hinsichtlich der Schiffsicherheit „wiegt“ im wahrsten Wortsinne, dass 100 Passagiere zusätzlich bei einem Durchschnittsgewicht von 70 Kilogramm sieben Tonnen mehr Ladung auf einen Schlag bedeuten. Abgesehen von der Tragfähigkeit des Oberdecks gibt es erhebliche Zweifel, wie sich solch ein Mehr an Ladung auf das Rollverhalten der Fähren auswirkt. Es besteht die begründete Gefahr, dass sich die Fähre beim Rollen, also der Bewegung um die Längssachse, deutlich weiter auf die Seite legt und das Wiederaufrichten länger dauert. Wenn sich dann die Passagiere intuitiv auf die sogenannte gekrängte Seite bewegen, verstärkt dies die negative Wirkung zusätzlich und die Fähre bekommt noch mehr Schlagseite, was im schlimmsten Fall zum Kentern führen kann.

Doch weder in ihren unausgegorenen Pressestatements der vergangenen Wochen noch in dem Antrag aus Drs. 21/5074 und in der aktuellen Senatsantwort auf eine

¹ <http://www.abendblatt.de/wirtschaft/hafen-und-schifffahrt/article206960525/Bekommen-Pendler-auf-Hafenfahren-Vorrang.html>.

CDU-Anfrage (Drs. 21/5083) zu diesem Themenkomplex befassen sich SPD und GRÜNE mit diesen Sicherheitsfragen. Zumal wie aus Drs. 21/5083 und dem dort angeführten Verweis auf die Regelungen der Binnenschiffsuntersuchungsordnung hervorgeht, dass bislang nur drei Rettungsringe sowie „*für jede gewöhnlich an Bord befindliche Personen eine persönlich zugeordnete automatisch aufblasbare Rettungsweste*“² auf den Fähren vorhanden sind. Für die Passagiere sind somit schon heute viel zu wenige Rettungswesten an Bord, für die 100 Passagiere zusätzlich im Falle einer Kapazitätserhöhung erst recht nicht.

Was die Kostenseite der mit Drs. 21/5074 intendierten Maßnahmen angeht, konnte der Senat in seiner Antwort auf Drs. 21/5083 lediglich vage zusätzliche Personalkosten angeben, die sich durch die Taktverdichtung ergeben. Zu den sonstigen Mehrkosten der Taktverdichtung und den Mehrkosten beim Personal im Falle der Kapazitätserweiterung konnte oder wollte der Senat hingegen nichts sagen. Somit bleibt die Frage, wie sich die Taktverdichtung und die Kapazitätserhöhung auf den Kostendeckungsgrad des Sorgenkindes HADAG auswirken, zum jetzigen Zeitpunkt komplett unbeantwortet.

Die Bürgerschaft möge daher statt des Petitums aus Drs. 21/5074 folgendes Petitum beschließen:

Der Senat wird aufgefordert,

1. detailliert darzustellen, was eine Taktverdichtung und eine Kapazitätserhöhung im Sinne von Drs. 21/5074 für investive und konsumtive Kosten verursachen und wie sich diese Kosten eingedenk der prognostizierten Fahrgastentwicklung auf den Kostendeckungsgrad der HADAG und den städtischen Verlustausgleich auswirken.
2. detailliert darzustellen, wie sich die mit Punkt 2. des Petitums aus Drs. 21/5074 intendierte Kapazitätsausweitung insbesondere im Falle maximaler Auslastung auf die Schiffssicherheit (Rollverhalten, Besteigen und Verlassen der Fähren, Auskömmlichkeit von Rettungsmitteln und so weiter) auswirkt.
3. der Bürgerschaft bis zum 31. Oktober 2016 hierüber zu berichten.

² <https://www.elwis.de/Schiffahrtsrecht/ZSUK/Schiffsuntersuchung/BinSchUO/Anlage/Anhang-II/Teil-II/kapitel10/1005/index.html>.