

Gregor Mogi und die Maritime Circle Line



Gregor Mogi



Die Tokyo auf dem Weg zur Cap San Diego

Ein gewöhnlicher Samstagnachmittag an den Landungsbrücken. Gregor Mogi, in roter Jacke und Kapitänsmütze, will seine Visionen von der Zukunft der Maritimen Circle Line erklären. Die Landungsbrücken wimmeln vor Touristen, doch nur Eingeweihte nehmen die Anlegestelle am Ende der Brücke 10 wahr.

"Die Resonanz der Hamburger ist gut, doch um rentabel zu fahren müssen mehr Touristen das Angebot der MCL nutzen". Seit Juli 2007 fährt die MCL einen regelmäßigen Rundkurs Landungsbrücken - Ballinstadt - Hafencity - HPA(Speicherstadt und Hafencity) - Überseebrücke - Landungsbrücken. Für 5 Euro können Touristen und Einheimische den gesamten Rundkurs einmal absolvieren und an jeder Station aus- und wieder einsteigen. Während der Fahrt werden Informationen zu Hafen und Schiffen gegeben. In dieser ersten Phase ist die am häufigsten genutzte Aussteigestelle die Ballinstadt. Das dortige Auswanderermuseum ist Ziel vieler Hamburger. *"In den ersten Wochen haben über zehntausend Gäste das Angebot genutzt, aber diese Gäste sind noch überwiegend Einheimische"*.

Noch weniger bekannt ist, daß eine weitere Haltestelle direkt in der Speicherstadt liegt, vor dem Miniaturwunderland im Zollkanal. Zukünftig soll die Hafencity mit Haltestellen am Maritimen Museum und auch im zukünftigen Traditionsschiffhafen Sandtorhafen noch besser angeschlossen sein. Mit seinen über 80 Jahre alten traditionellen Hafenbarkassen kann er sehr viel besser als die HADAG-Fähren Stellen im Hafen anfahren die für größere Schiffe nicht erreichbar sind. *"Mein Traum ist, das zur IBA auch das IBA-Gelände und eine Haltestelle am Spreehafen auf dem Fahrplan stehen"*. Sobald die Auslastung es zuläßt soll dann auch der Takt von jetzt zwei Stunden auf erst eine Stunde, und wenn die Nutzung es wirtschaftlich erlaubt auf eine halbe Stunde reduziert werden.



Auf den Landungsbrücken



Gregor Mogi

Für die Hafencity bedeutet das, daß Bewohner die MCL wie ein Nahverkehrsmittel nutzen können. Wenn die Fahrzeiten auch auf die Abendstunden ausgedehnt werden, steigt man im Sandtorhafen ein, um im Spreehafen in der ebenfalls aufstrebenden Mitte Wilhelmsburgs zum Essen oder zum Shoppen zu gehen, während Einwohner der Veddel die Linie nutzen können, um auf die Reeperbahn zu gehen oder in der Hafencity die Vielzahl von Museen und anderer kultureller Einrichtungen zu besuchen.

Mit den Einwohnern der Veddel hat Gregor Mogi eine Vereinbarung getroffen. Sie dürfen zu vergünstigten Konditionen 10er-Karten beziehen. *"Dieses Angebot möchte ich auch den Anwohnern der Hafencity machen. Die Zehnerkarte zu 30 Euro statt für 50 Euro. Jeder der nachweisen kann das er in der Hafencity wohnt, kann dieses Angebot wahrnehmen"*.

Bei einem Fahrdienst an 364 Tagen im Jahr - Nur Heiligabend und an Sturmtagen wird nicht gefahren - kann die MCL eine schöne Ergänzung zu den schon vorhandenen Verkehrsmitteln sein. Die Fahrkarten der MCL bieten zudem Ermäßigungen in vielen an der Linie liegenden Museen. Der Fahrpreis wird nicht von der Stadt bezuschußt, Verluste muss Gregor Mogi selbst tragen. *"Ich glaube an die Zukunft der MCL, da ist es klar, daß ich in der Anfangszeit draufzahle"*.



Provisorische Anlegestelle

Während er das sagt fahren hinter ihm die Barkassen der anderen Schiffsführer gefüllt mit Touristen ab. *"Hier könnte jetzt ein Gregors-Schiff mit Touristen gefüllt fahren, meine Barkassen sind aber jetzt auf der Circle-Line"*. Die Barkassen an den Landungsbrücken werden wie an einem Taxistand nach einem Verteilschlüssel hintereinander abgefertigt, um die begrenzten Kapazitäten möglichst effektiv zu nutzen. Der Wirt des Brücke 10 Cafes klopf ihm aufmunternd auf die Schulter. *"Für den Gregor haben wir ein extra Handtuch"* sagt er und man sieht deutlich das er es freundschaftlich meint. Auf die Internetseiten seines Cafes haben sich die Zugriffszahlen verzehnfacht, seit die MCL von dort startet. *"Ein gutes Zeichen, die Marketingmaßnahmen außerhalb Hamburgs beginnen zu wirken"*. Vorbild von Mogi ist die New Yorker Circle Line die im sieben Minuten Takt immer gut gefüllt Touristen New York von der Wasserseite näherbringt. *"Diese Auslastung werden wir nie erreichen, aber es wäre schon toll wenn wir all die Haltestellen irgendwann dann im 30 Minuten Takt anfahren können."* Eine Stelle wird allerdings nicht erreichbar sein. *"Das U-Boot-Museum im Baakenhafen können wir leider nicht anfahren, da eine Schwelle im Baakenhafen die Anfahrt bei Ebbe verhindert und der jetzige Standort des U-Bootes viel zu weit von der regulären Strecke liegt. Eigentlich schade, das so eine Attraktion so weit weg platziert wird"*.



Sandtorhafen

Ähnliche Erfahrungen hat Gregor Mogi auch selbst gemacht. Trotz der städtischen Ausschreibung der Circle Line arbeiten nicht alle beteiligten Stellen Hand in Hand. *"Wir wünschen uns eine bessere Präsentation auf den Landungsbrücken um überhaupt wahrgenommen zu werden. Schon eine wetterfeste Kassenbude wäre ein Fortschritt, leider läuft das Genehmigungsverfahren nur schleppend"*. Auch an anderer Stelle kämpft Mogi gemeinsam mit Wilhelmsburger Bürgern gegen den Amtsschimmel. Um am Spreehafen einen Anleger zu errichten müsste der Zollzaun an dieser Stelle geöffnet werden. Diese Forderung deckt sich mit denen der Wilhelmsburger die durch den Freihafenzaun vom Zugang zum Wasser abgehalten werden. Inzwischen eigentlich völlig unnötig, da der Spreehafen inzwischen viel zu flach ist, als für den Freihafen noch irgendeine Bedeutung zu haben. *"Als Übergangslösung könnte auch ein eingezäunter Steg mit Toröffnung von der Barkasse denkbar sein"*. Doch der Zoll scheint zur Zeit nicht Gesprächsbereit zu sein. *"Vielleicht später"*.

Andere gesetzliche Bestimmungen machen den Barkassenführern zur Zeit mehr Sorgen. Die EU-Bestimmungen sollen dafür sorgen, das Barkassen besser gegen Versinken geschützt werden. Diese Anforderungen sind mit erheblichen finanziellen Aufwand verbunden und könnten das Aus für viele kleine Betriebe bedeuten. *"Der Neubau einer Barkasse kostet mindesten vierhunderttausend Euro, oder man lässt die alten Barkassen umbauen und verliert einen beträchtlichen Teil der Sitzplätze - und es ist noch nicht einmal gesichert, das die Barkassen anschließend das begehrte Zertifikat erhalten. Die Barkassen fahren schon Jahrzehnte und haben bewiesen das sie sicher sind"*. Beim Thema Sicherheit wird er nachdenklich. Gerade ist vor seinen Augen ein Kind von einem abgerissen Tau an den Landungsbrücken getroffen worden. Absolute Sicherheit gibt es auf dem Wasser nicht. Auch nicht mit EU-Zertifizierung.



Auf dem Weg

sich die Visionen von Gregor Mogi vor Augen führt fragt sich ob nicht auch die HADAG als Betreiber der Circle-Line in Frage gekommen wäre. *"Die HADAG hat nicht die passenden Schiffe für diese Strecke und hat mir alles Gute gewünscht"* sagt Gregor Mogi und freut sich als sich dann doch Touristen für die Circle-Line interessieren. Jedem drückt er einen Flyer der MCL in die Hand und noch einen zweiten. *"Für die Nachbarn!"*. Sagt es und verabschiedet sich. Gegenüber liegt die "Jewel Of The Seas" im strahlendem Licht der Oktobersonne in Dock 17 von Blohm und Voss. Nebenan ist der Junggesellenabschied bei der vierten Runde Astra angelangt. Was er sich sonst noch für die Zukunft wünscht ? *"An allen Haltestellen ein vernünftige Beschilderung"*.

<http://www.maritime-circle-line.de/>