

Schriftliche Kleine Anfrage

der Abgeordneten Philipp Heißner und Dr. Anke Frieling (CDU) vom 24.03.2026

und Antwort des Senats

- Drucksache 23/3563 -

Betr.: Wie steht es wirklich um die Fährlinie 66?

Einleitung für die Fragen:

Kürzlich hat der Senat angekündigt, die erst im Jahr 2024 eingeführte Fährlinie 66 nun wieder zu streichen. Die Entscheidung wirft Fragen hinsichtlich der zugrunde liegenden Bewertung der Nachfrageentwicklung sowie der betrieblichen Stabilität auf. Es bleibt unklar, inwiefern vor der Einstellung der Linie alternative Maßnahmen zur Stabilisierung und Nachfrageentwicklung geprüft wurden und wie die Entscheidung im Kontext personeller Engpässe sowie betrieblicher Herausforderungen zu bewerten ist.

Zudem ist zu klären, welche konkreten Kennzahlen der Bewertung der Betriebsstabilität zugrunde liegen und wie sich die weiterhin vergleichsweise hohe Ausfallquote trotz steigender Mitarbeiterzahlen erklärt.

Vor diesem Hintergrund fragen wir den Senat:

Der Betrieb des öffentlichen Fährverkehrs durch die HADAG Seetouristik und Fährdienst AG (HADAG) erfolgt unter begrenzten personellen, betrieblichen und finanziellen Rahmenbedingungen. Vor diesem Hintergrund wird das Angebot fortlaufend überprüft und – soweit erforderlich – an die jeweilige Nachfrage angepasst. Ziel ist es, die verfügbaren Kapazitäten sachgerecht einzusetzen und eine bedarfsgerechte Nutzung im Interesse der Allgemeinheit sicherzustellen. Vor diesem Hintergrund ist es erforderlich, getroffene Entscheidungen strategisch zu hinterfragen und ggf. eine Neubewertung durchzuführen.

Dabei ist die klare strategische Ausrichtung, ein für viele Fahrgäste verlässliches Angebot bereitzustellen – insbesondere auf den wochentags im Berufsverkehr relevanten, elbquerenden Linien 61, 62, 64, 68, 72 und 73.

Dies ist im Fall der Linie 66 erfolgt. Die Einführung des neuen Angebotes erfolgte Ende 2024 unter den damaligen Rahmenbedingungen und einer darauf aufbauenden Prognose. Im Kontext des neuen Sommerfahrplans 2026 wurde eine Neubewertung der Situation vorgenommen, mit dem Ergebnis, die Stabilität des Fahrtangebotes insbesondere auf den Linien 62 und 68 zu priorisieren. Vor dem Hintergrund weiterhin begrenzter Personal- und Schiffskapazitäten wurde abschließend entschieden, die Linie 66 nicht wieder aufzunehmen.

Dies vorausgeschickt, beantwortet der Senat die Fragen teilweise auf der Grundlage von Auskünften der HADAG wie folgt:

Frage 1: *Anhand welcher Kennzahlen und Zielwerte wird die betriebliche Stabilität bei der HADAG gemessen und bewertet?*

Die HADAG erfasst statistisch geplante und durchgeführte Fahrten sowie die für die Einnahmeaufteilung relevanten Fahrgastzahlen.

Frage 2: *Wie hat sich die Anzahl der Beschäftigten bei der HADAG (in VZÄ) in den Jahren seit 2020 pro entwickelt?*

Stichtag	Beschäftigte (in VZÄ)
31.12.2020	126
31.12.2021	125
31.12.2022	128

31.12.2023	125
31.12.2024	137
31.12.2025	158

Frage 3: *Wie erklärt sich der Senat grundsätzlich die vergleichsweise hohe Ausfallquote der HADAG-Fähren?*

Der Fährbetrieb mit Schiffen unterscheidet sich strukturell von anderen öffentlichen Verkehrsträgern wie Bus- oder U-Bahn. Während diese Verkehrssysteme auf eine deutlich größere Anzahl von Fahrzeugen und Fahrpersonal zurückgreifen und somit Störungen einzelner Einheiten in der Regel durch Umverteilung oder Ersatz kompensiert werden können, ist der HADAG-Betrieb durch eine vergleichsweise geringere Zahl von Schiffen und Mitarbeitenden geprägt. Entsprechend führen technische Ausfälle, personelle Engpässe oder betriebliche Einschränkungen zwangsläufig zu deutlich spürbareren Auswirkungen auf das Gesamtangebot. Eine direkte Vergleichbarkeit von Störungsanfälligkeit und -intensität mit anderen Verkehrsträgern ist daher nur eingeschränkt gegeben.

Frage 4: *Aus welchen Gründen wurde die Linie 66 im Jahr 2024 eingeführt (bitte detailliert darstellen)?*

Die Linie 66 sollte einerseits die Linie 62 entlasten, andererseits sollte eine zusätzliche Verbindung für Finkenwerder in Richtung St. Pauli Landungsbrücken geschaffen werden. Die durchgeführte Fahrgastprognose der Hamburger Verkehrsverbund GmbH ergab eine Entlastung der Linie 62 sowie eine zusätzliche Verlagerung neuer Nutzer:innen auf den öffentlichen Personennahverkehr. Insgesamt wurden bis zu 600.000 Fahrgästen pro Jahr auf der neuen Linie 66 prognostiziert.

Frage 5: *Aus welchen Gründen soll die Linie im Jahr 2026 nun wieder eingestellt werden (bitte detailliert darstellen?)*

Die Entscheidung zur Einstellung der Linie 66 beruht auf einer Auswertung der tatsächlichen Nachfrageentwicklung seit Einführung der Linie. Die Fahrgastzahlen zeigen, dass die Anwohner:innen und Pendler:innen Finkenwerders dieses neue Angebot nur im geringen Umfang genutzt haben. Gleichzeitig hat das Angebot personelle und betriebliche Kapazitäten gebunden, die an anderer Stelle im Fährnetz fehlten, insbesondere auf der stark nachgefragten Linie. Der erwartete Entlastungs- und Verlagerungseffekt auf der Linie 62 ist somit nicht eingetreten. Vor diesem Hintergrund war eine Neubewertung erforderlich.

Frage 6: *Welche konkreten Ziele wurden mit der Einführung der Linie 66 verfolgt?*

Siehe Antwort zu 4.

Frage 7: *Auf Basis welcher Daten wurde der Fahrplan für die Fähre 66 festgelegt?*

Frage 8: *Auf welcher Datenbasis beruhte die Entscheidung, die Linie 66 einzuführen und ab April 2025 sogar von einem 80-Minuten-Takt auf einen 40-Minuten-Takt zu verdichten?*

Der Fahrplan der Linie 66 wurde im Jahr 2024 auf Basis folgender Eingangsparameter festgelegt:

- Verfügbarkeit von Personal- und Schiffskapazitäten (insb. zeitliche Begrenzung auf eine Schicht)
- An-/Abfahrtszeiten der anderen HADAG Linien zur Koordinierung der Anlegekapazitäten
- Anbindung an Buslinien in Finkenwerder
- Fahrgastverteilung auf der Linie 62 über den Tagesverlauf
- Fahrgastprognose des hvv.

Die Linie 66 sollte ab April 2025 im 40-Minuten-Takt verkehren, um den erhöhten Beförderungsbedarfen im Sommer auf der Strecke Landungsbrücken – Finkenwerder und zurück Rechnung zu tragen. Diese Taktverdichtung war bereits bei Einführung der Linie geplant.

Frage 9: *Wie hoch war auf der Linie 66 seit ihrer Einführung jeweils*
a.) die Zahl der Fahrgäste pro Monat,
b.) die Zahl der tatsächlich durchgeführten Fahrten pro Monat,
c.) die Zahl der ausgefallenen Fahrten pro Monat sowie

d.) die rechnerische Zahl der Fahrgäste je durchgeführter Fahrt?
Bitte monatsweise angeben.

Monat	Ausgefallene Fahrten pro Monat
November 2024	2
Dezember 2024	1
Januar 2025	0
Februar 2025	15
März 2025	25
April 2025	96
Mai 2025	99
Juni 2025	131
Juli 2025	204
August 2025	148
September 2025	177
Oktober 2025	128

Monat	Fahrgäste je durchgeführter Fahrt
November 2024	9,2
Dezember 2024	10,6
Januar 2025	7,9
Februar 2025	11,1
März 2025	16,5
April 2025	31,3
Mai 2025	28,7
Juni 2025	33,9
Juli 2025	42,4
August 2025	52,3
September 2025	33,2
Oktober 2025	27,7

Im Übrigen siehe Drs. 23/2554.

Frage 10: Wie stellt sich die Kennziffer „Fahrgäste je durchgeführter Fahrt“ für die Jahre 2024 und 2025 im Vergleich der Linien 62, 64, 66, 68 und 72 jeweils dar? Bitte monatsweise angeben.

Grundsätzlich ist die durchschnittliche Auslastung der Fährlinien untereinander nur eingeschränkt vergleichbar ist, da sich die Betriebszeiten, Taktungen und Einsatzzeiträume deutlich unterscheiden. Beispielsweise wurde die Linie 66 ausschließlich von Montag bis Freitag nachmittags mit Fokus auf die Hauptverkehrszeit betrieben. Im Gegensatz dazu wird die Linie 62 an allen Wochentagen von 05:15 Uhr bis 0:15 Uhr bedient.

Fahrgäste je durchgeführter Fahrt

	62	64	66	68	72
Januar 2024	46,4	15,1	0,0	42,7	7,2
Februar 2024	66,5	26,0	0,0	76,7	11,3
März 2024	87,3	29,4	0,0	35,7	10,7
April 2024	94,9	28,3	0,0	43,6	0,0
Mai 2024	115,3	42,2	0,0	39,5	44,2
Juni 2024	101,2	33,9	0,0	40,8	32,0
Juli 2024	120,9	25,8	0,0	38,3	39,6
August 2024	131,4	38,2	0,0	35,3	40,8
September 2024	107,5	37,7	0,0	37,1	26,9
Oktober 2024	93,2	32,0	0,0	24,6	40,8
November 2024	55,5	23,1	9,2	36,0	15,1
Dezember 2024	47,7	13,6	10,6	37,9	9,6

	62	64	66	68	72
Januar 2025	44,9	18,7	7,9	36,6	11,4
Februar 2025	59,4	22,2	11,1	38,2	23,8
März 2025	89,2	26,7	16,5	41,4	27,0
April 2025	107,7	34,5	31,3	46,8	31,5
Mai 2025	101,0	32,1	28,7	41,2	30,4
Juni 2025	107,3	32,6	33,9	47,3	30,8
Juli 2025	128,1	35,3	42,4	45,6	29,2
August 2025	143,9	35,0	52,3	34,2	40,5
September 2025	108,8	34,2	33,2	39,5	24,3
Oktober 2025	79,6	24,8	27,7	36,7	20,9
November 2025	67,0	20,5	0,0	41,5	13,8
Dezember 2025	62,5	17,2	0,0	28,5	13,3

Frage 11: *Wie hoch war auf der Linie 66 der Anteil ausgefallener Fahrten an allen geplanten Fahrten seit Einführung der Linie? Bitte monatsweise angeben.*

	Anteil ausgefallener Fahrten
November 2024	0,8 %
Dezember 2024	0,5 %
Januar 2025	0,0 %
Februar 2025	6,3 %
März 2025	9,5 %
April 2025	21,8 %
Mai 2025	22,5 %
Juni 2025	29,8 %
Juli 2025	38,9 %
August 2025	32,0 %
September 2025	36,6 %
Oktober 2025	27,7 %

In den Sommerferienmonaten reduzieren sich die zur Verfügung stehenden Personalkapazitäten im Fahrdienst. Das belastet das Gesamtnetz und führt in der Priorisierung der Linien untereinander zu besonders starken Auswirkungen auf jeden mit niedriger Priorität.

Frage 12: *Wie bewertet der Senat, dass auf der Linie 66 im Jahr 2025 in mehreren Monaten eine erhebliche Zahl von Fahrten ausgefallen ist, obwohl die Linie zugleich noch im April 2025 verdichtet wurde?*

Die Ausfälle der Linie 66 folgen der Entscheidung, die Linie 62 bei Risiko des Fahrtausfalls zu priorisieren. Grund hierfür ist, dass die Linie 62, die mit Zwischenstopps zwischen Landungsbrücken, Finkenwerder und zurück verkehrt, ein größeres Fahrgastaufkommen mit unterschiedlichen Reiserouten bedient. Ziel war es, die Auswirkungen von Ausfällen auf möglichst viele Fahrgäste zu minimieren. Im Übrigen siehe Antwort zu 8.

Frage 13: *Inwieweit hat der Senat untersucht, ob die vergleichsweise geringe Nachfrage auf der Linie 66 auch Folge der mangelnden Verlässlichkeit und der hohen Zahl ausgefallener Fahrten war?*

Hierzu hat keine Untersuchung stattgefunden.

Frage 14: *Warum wurde die Linie 66 trotz der bereits erkennbaren Nachfrage- und Betriebsprobleme ab April 2025 auf einen 40-Minuten-Takt verdichtet?*

Es wurde das Ziel verfolgt, dem bei der Einführung der Linie 66 angekündigten Fahrplan zu entsprechen.

Frage 15: *Der Senat hat erklärt, mit der Einstellung der Linie 66 und der Ausdünnung der Linie 68 insbesondere die Linien 62 und 64 stabilisiert zu haben. Welche konkreten Verbesserungen bei*
a.) *Ausfallzahlen,*
b.) *Betriebsstabilität,*
c.) *tatsächlich durchgeführten Fahrten und*
d.) *Fahrgastzahlen*
auf den Linien 62 und 64 konnten hierdurch jeweils erzielt werden / sollen erzielt werden?

Die im Zuge der Einstellung der Linie 66 sowie der Ausdünnung der Linie 68 umgesetzten Maßnahmen haben zu einer unmittelbaren Verbesserung der Betriebsstabilität geführt. In der Kalenderwoche 46 kam es vor Umsetzung der Maßnahmen auf der Linie 62 zu 155 Ausfällen, während auf der Linie 64 insgesamt 30 Fahrten und im Gesamtbetrieb 432 Fahrten ausfielen. In der ersten Woche nach Umsetzung der Maßnahmen reduzierte sich die Zahl der Ausfälle deutlich: Auf der Linie 62 wurden 63 Ausfälle verzeichnet, auf der Linie 64 25 Ausfälle und im Gesamtbetrieb insgesamt 101 Ausfälle. Die Maßnahmen führten damit zu einer signifikanten Reduzierung der Fahrtausfälle und zu einer spürbaren Stabilisierung des laufenden Betriebs.

Mit der Verringerung der Ausfälle ging entsprechend eine höhere Zahl tatsächlich durchgeführter Fahrten einher. Die Fahrgastzahlen werden nicht auf Wochenbasis ausgewertet. Die derzeit für 2025 und 2026 vorliegenden Daten sind vorläufig, sodass aktuell keine belastbaren Bewertungen möglich sind.

Frage 16: *Welche Alternativen zur vollständigen Einstellung der Linie 66 wurden geprüft und warum wurden diese jeweils verworfen?*

Alternativ wurde eine Fortführung der nachmittäglichen Reduzierung der Kapazitäten auf der Linie 68 geprüft. Diese Option wurde unter der Berücksichtigung der zu erwartenden Nachfrage im Airbus-Werksverkehr verworfen, da in diesem Bereich ein entsprechend hohes Fahrgastaufkommen besteht und eine ausreichende Bedienung sichergestellt werden muss.

Frage 17: *Inwieweit bewertet der Senat die Einführung, Verdichtung und anschließende Einstellung der Linie 66 rückblickend als verkehrspolitische oder betriebliche Fehlentscheidung?*

Die Einführung der Linie 66 erfolgte auf Grundlage der zum damaligen Zeitpunkt vorliegenden Fahrgastprognosen, die eine entsprechende Nachfrageentwicklung erwarten ließen. In der praktischen Umsetzung hat sich das prognostizierte Fahrgastverhalten jedoch nicht in dem erwarteten Umfang bestätigt. Vor diesem Hintergrund war eine Anpassung des Angebots erforderlich. Ziel ist es, die vorhandenen personellen und betrieblichen Kapazitäten im Sinne der Daseinsvorsorge dort einzusetzen, wo sie der tatsächlichen Nachfrage entsprechen und den größtmöglichen Nutzen für die Fahrgäste entfalten. Eine verkehrspolitische oder betriebliche Fehlentscheidung wird darin nicht gesehen.

Frage 18: *Gibt es Planungen oder Überlegungen, die Linie 66 perspektivisch in angepasster Form wieder einzuführen?*

Derzeit liegen keine belastbaren Prognosen vor, die einen entsprechenden Bedarf sowie eine ausreichende Auslastung dieser Linie erwarten lassen. Aus diesem Grund besteht derzeit keine Planung für eine Wiederaufnahme der Linie.

Frage 19: *Welche Erkenntnisse liegen dem Senat zur Nutzung der HADAG-Fähren durch Touristen vor, insbesondere im Hinblick auf die Nutzung als günstige Alternative zu kommerziellen Hafenerundfahrten?*

Dem Senat liegen keine belastbaren Daten zum Anteil der Touristen unter den Fahrgästen der HADAG vor.