



B e r i c h t

Ausschuss für die Zusammenarbeit der Länder Schleswig-Holstein und Hamburg

20. Wahlperiode – 13. Sitzung

am Freitag, dem 24. Januar 2025, 17:00 Uhr,
im Rathaus der Bürgerschaft der Freien und Hansestadt Hamburg, Raum 151

Bericht

des Ausschusses für die Zusammenarbeit der Länder Hamburg und Schleswig-Holstein

über die Selbstbefassung gemäß § 53 Absatz 2 der Geschäftsordnung
der Hamburgischen Bürgerschaft (GO)

zum Thema

„Sanierungs- und Infrastrukturprojekte der Deutschen Bahn AG im Großraum Hamburg“

Vorsitz: **Lars Pochnicht**

Schriftführung: **Eckard Graage (i.V.)**

I. Vorbemerkung

Der Ausschuss beschloss in seiner Sitzung am 24 Januar 2025 einstimmig, die oben genannte Selbstbefassung gemäß § 53 Absatz 2 GO durchzuführen sowie dazu gemäß § 58 Absatz 2 GO folgende Auskunftspersonen anzuhören:

- Frau Ute Plambeck, Konzernbevollmächtigte der Deutschen Bahn AG für Bremen, Hamburg, Niedersachsen und Schleswig-Holstein,
- Herrn Frank Limprecht, DB InfraGO AG Leiter Infrastrukturprojekte Nord,
- Herrn Sören Asmus, DB InfraGO AG Leiter Projekt Planfall 2030.

Der Ausschuss führte beides in derselben Sitzung abschließend durch. Zeitgleich, am selben Ort und zu derselben Thematik tagte der Ausschuss des schleswig-holsteinischen Landtags für die Zusammenarbeit der Länder Schleswig-Holstein und Hamburg.

II. Beratungsinhalt

Frau Plambeck stellte anhand einer Präsentation (siehe Anlage 1) einleitend die Ziele, das Konzept und die Vorteile der Generalsanierungen dar. Das Pilotprojekt hierzu an der Riedbahn sei im vergangenen Jahr fertiggestellt worden. Herr Asmus informierte anschließend über die bevorstehenden Generalsanierungen der Strecken Hamburg-Berlin, Hamburg-Lübeck, die Schienenanbindung der Festen Fehmarnbeltquerung (FBQ) und gab einen Sachstandsbericht zu den Baumaßnahmen für die S4 Ost. Fragen und Diskussion fanden jeweils bezogen auf die einzelnen Vorhaben statt. Die im Ausschuss offen gebliebenen Fragen sowie weitere, im Nachgang übermittelte Fragen der Abgeordneten beantwortete die DB AG schriftlich (siehe Anlage 2).

Generalsanierung der Strecke Hamburg-Berlin

Der schleswig-holsteinische FDP-Abgeordnete nahm Bezug darauf, dass die Ausschreibung für den ersten Bauabschnitt Hamburg-Büchen keine geeigneten Angebote ergeben habe und wollte wissen, ob nach der derzeitigen erneuten Ausschreibung weiterhin mit dem geplanten Baustart am 1. August 2025 gerechnet werden könne.

Mit dem Hinweis darauf, dass der Bundeshaushalt noch nicht verabschiedet sei, fragte er weiterhin, ob die Gesamtmaßnahme für das Jahr 2025 durch das Bundesverkehrsministerium vollständig finanziert sei.

Frau Plambeck berichtete, in Abstimmung mit dem Bundesverkehrsministerium im Dezember 2024 die Freigabe für die Maßnahme und auch für die Planung der weiteren Schritte bis 2027 erhalten zu haben. Der für August geplante Baubeginn sei laut Herrn Asmus nach derzeitigem Stand realisierbar.

Auf entsprechende Fragen der Hamburger Abgeordneten der GRÜNEN begründete Herr Limprecht die Sperrung der Strecke im vergangenen Jahr mit dem technischen Anlagenzustand in Teilbereichen und damit, dass es bei einer Zusammenlegung mit den nun vorgesehenen Maßnahmen noch schwieriger gewesen wäre, Anbieter und realisierbare Preise hierfür zu finden. Eine Auskunft zu der erfragten Fahrradmitnahme im Ersatzverkehr für die Regionalbahnen werde er nach Rücksprache mit den Aufgabenträgern nachliefern (siehe Anlage 2).

Von den Hamburger SPD-Abgeordneten nach dem Umgang mit den streckensperungsbedingten Nachteilen für die Einzelhandelsgeschäfte gefragt, antwortete Frau Plambeck, dass die InfraGO-Kolleginnen und -Kollegen je nach Ausprägung in Einzelgesprächen mit den betroffenen Gewerbetriestern Lösungen finden würden.

Mit dem Hinweis darauf, dass auch Betriebe in der Umgebung der Bahnhöfe durch Baustellen- und Anlieferverkehre betroffen sein würden, fragten die Hamburger CDU-Abgeordneten, ob auch diese Auswirkungen im Vorfeld untersucht worden seien.

Frau Plambeck verneinte dies, man habe die Nutzbarkeit der Straßen für den Schienenersatzverkehr untersucht. Herr Asmus ergänzte, dass aufgrund des begrenzten Platzes an der Strecke alle notwendigen Zuführungen vor allem gleisgebunden ablaufen würden.

Der schleswig-holsteinische FDP-Abgeordnete hielt es auch für fraglich, dass ein Rechtsgrund dafür bestehe, aus dem heraus die DB AG sich dieser Aufgabe annehmen sollte.

Die schleswig-holsteinischen Abgeordneten von BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN wollten wissen, warum nur ein relativ kleiner Teil der Gesamtstrecke mit dem European Train Control System (ETCS) ausgestattet werde und wann für die übrige Strecke eine entsprechende Nachrüstung vorgesehen sei. Zu den Ersatzverkehren interessierte sie, warum auf der IC-Strecke Warnemünde-Leipzig ein solcher erst ab Magdeburg, nicht aber direkt ab Stendal vorgesehen werde, wodurch ab Hamburg ein weiterer Umstieg nötig würde. Sie erkundigten sich nach den Folgen der Umleitung der IC-Linie nach Rügen über Lübeck sowie wann Näheres zu den Ersatzverkehren bekanntgegeben werde, wie die Bevölkerung vor Ort informiert und mit den örtlichen Verwaltungen zusammengearbeitet werde, da beispielsweise wahrscheinlich an manchen Stellen höhere P+R-Kapazitäten erforderlich würden.

Frau Plambeck erklärte, dass die Ersatzkonzepte in enger Abstimmung mit den Aufgabenträgern erarbeitet worden seien und idealerweise alle Ersatzbuslinien sukzessive in den DB Navigator eingearbeitet würden. Ergänzend finde auf breiter Front Medienarbeit über die Website der Bahn, die Verkehrsunternehmen und die Zeitungen statt. Sie würden auch auf den Infoveranstaltungen im Februar vorgestellt. Zu den die Fernverbindungen betreffenden Fragen sagte sie nachträglich Auskünfte zu (siehe Anlage 2). Bezüglich der Belastungen im Umfeld führte sie aus, dass die Schienenersatzverkehre in der Gestaltung auch mit den Straßenbaulastträgern und in Teilen mit den Kommunen besprochen worden seien. Auf einer Infoveranstaltung in Büchen, an der auch Vertreterinnen und Vertreter aus Mölln teilgenommen hätten, sei diese Thematik nicht angesprochen worden. Sie versicherte, dass bei Anlaufen des Konzepts sehr eng mit allen Beteiligten zusammengearbeitet werde, damit erforderlichenfalls nachgesteuert werden könne.

Bezüglich ETCS habe man sich laut Herrn Limprecht auf die Randbereiche der Metropolen und den großen Abschnitt in der Mitte fokussiert. Aufgrund der Länge der Strecke und um mögliche Risiken aus Fahrzeitverlusten für das gesamte deutsche Netz zu minimieren, habe man sich für die Beibehaltung der bisherigen Linienzug-

Beeinflussung entschieden. Eine Umstellung, die auch mit dem Bundesverkehrsministerium abgestimmt sei, planten sie für Mitte der 2030er Jahre.

Auf die Frage der schleswig-holsteinischen SPD-Abgeordneten, ob bei der erneuten Ausschreibung die Marktfähigkeit der Angebote oder der Baubeginn das ausschlaggebende Kriterium bilde, erläuterte Herr Asmus, dass man im Gegensatz zur ersten Ausschreibung bahnspezifisch gewerkescharf ausgeschrieben und kleinere Lose gebildet habe, was eine größere Resonanz erzeugt habe.

Als sich die Hamburger SPD-Abgeordneten vergewissern wollten, dass bei der zweiten Ausschreibung keinerlei Abstriche an der Planung gemacht worden seien, bestätigte Herr Limprecht dies. Risiken, das Bauprogramm nicht in der vorgesehenen Zeit abschließen zu können, sehe er nicht. Grundsätzlich, so merkte er an, bedeute eine Maßnahme in der Größenordnung eine enorme Anstrengung aller beteiligten Unternehmen rund um die Uhr und an allen Tagen der Woche während der Bauzeit.

Die schleswig-holsteinischen CDU-Abgeordneten baten um nähere Ausführungen zu der Veranstaltung der DB AG in Büchen am 20. Januar 2025, insbesondere zu der Beteiligung, zur Information der Bürgerinnen und Bürger darüber im Vorwege, zu der Möglichkeit, auch im Nachgang Fragen zu stellen, zu einer öffentlich zugänglichen Dokumentation und über die Anzahl der Klicks auf der Homepage.

Frau Plambeck erklärte, dass zu der Büchener Veranstaltung Vertreterinnen und Vertreter der Kommunen, nicht aber die Öffentlichkeit eingeladen worden sei. Sie würden im Nachgang mitteilen, welche Aspekte am häufigsten angesprochen worden seien (siehe Anlage 2).

Der Hamburger Abgeordnete der Fraktion DIE LINKE bat zu erläutern, was unter der erwähnten 120prozentigen Auslastung der Strecke zu verstehen sei, mit welcher Auslastung nach Sanierung der Strecke gerechnet werde und wie sich die Lage bezüglich der Verzögerungen beim Güterverkehr darstelle. Mit dem Hinweis auf den relativ hohen Pendlerinnen- und Pendlerverkehr auf der Strecke Hamburg-Schwerin fragte er, mit welchen Verzögerungen beim Umstieg auf den Busverkehr zu rechnen sei. Zur Umleitung über Stendal merkte er an, dass seiner Erfahrung nach über die vorgesehene Verlängerung der Fahrzeit hinaus große Verspätungen einträten.

Frau Plambeck entgegnete, mit der Umleitungsstrecke für den Fernverkehr über Stendal durchaus positive Erfahrungen gemacht zu haben. Wegen der Verspätungsanfälligkeit aufgrund der Eingleisigkeit in manchen Abschnitten seien entsprechende Puffer in den Fahrplan aufgenommen worden. Die Umleitung funktioniere auch, weil der Nah- zugunsten des Fernverkehrs teilweise von der Strecke genommen worden sei. Der Güterverkehr werde weiträumig umgeleitet und nutze die Strecke Uelzen-Stendal nachts, wenn kein Personenfernverkehr stattfindet.

Herr Limprecht führte aus, dass eine hundertprozentige Auslastung eine rechnerische Belastbarkeit beschreibe, bei der man von einer guten Pünktlichkeit ausgehen könne. Liege sie darüber, könne jede Verzögerung zu weiteren Verzögerungen auf damit zusammenhängenden Strecken führen. Um diese zu verringern, bauten sie beispielsweise Überleitstellen und Signale in den Bahnhöfen ein. Zur Frage der Verzögerungen durch Umstieg auf den Bus auf der Strecke Hamburg-Schwerin würden im Nachgang nähere Auskünfte übermittelt werden können (siehe Anlage 2).

Entgegen dem Eindruck des schleswig-holsteinischen FDP-Abgeordneten seien laut Frau Plambeck Unterwegshalte zwischen Steinfurth Allee und Schwerin auf der Strecke vorgesehen. Ein möglicher Kapazitätswachstum durch ECTS, der den schleswig-holsteinischen FDP-Abgeordneten ebenfalls interessierte, würde laut Herrn Limprecht je nach der Streckenausrüstung und der Ausrüstungsart sehr unterschiedlich ausfallen.

Für eine vollständige ECTS-Einführung, nach der die Hamburger CDU-Abgeordneten fragten, wären viele umfangreiche Maßnahmen nötig, wie beispielsweise ein Austausch der alten Signaltechnik und Stellwerke, neue Geschwindigkeitsprüfeinrichtungen an den Schienen sowie zahlreiche neue Fundamente und neue Kabel. Zeitaufwendig seien anschließend auch die Abnahme und die Inbetriebnahmefahrten.

Auf Nachfrage der CDU-Abgeordneten nach möglicherweise sinnvollen Vereinfachungen der Vorschriften hielt Herr Limprecht solche durchaus für hilfreich, doch ersparten sie nicht den Zeitaufwand der vor Ort-Überprüfung aller eingesetzten technischen Komponenten an der Strecke. Es werde in diesem Bereich aber an Innovationen, beispielsweise durch Überprüfungen mittels Drohneneinsatz, gearbeitet.

Auf die Frage der Hamburger SPD-Abgeordneten, warum für den Ersatzverkehr der Hauptbahnhof ausgespart werde und wie der Busersatzverkehr nach Berlin ausgestattet sei, stellte Herr Limprecht klar, dass die Busse lediglich für den Regionalverkehr eingebunden seien. Für den Fernverkehr gelte die Umleitung über die Strecke Büchen-Stendal. Der Hauptbahnhof, so Frau Plambeck, werde aufgrund der langen Fahrt in den Hamburger Innenstadtbereich ausgespart. Grundkonzept für den Schienenersatzverkehr sei gewesen, möglichst schnell wieder an schienengebundene Systeme zu kommen.

Die Frage des schleswig-holsteinischen FDP-Abgeordneten nach einer Abstimmung des Schienenersatzverkehrs mit NAH.SH bejahten die schleswig-holsteinischen Regierungsvertreter.

Generalsanierung der Strecke Hamburg-Lübeck

Die Hamburger SPD-Abgeordneten fragten, wie weit die Baumaßnahmen Lübeck-Bad Kleinen bei Beginn der Vollsperrung vorangeschritten seien würden. Sie gingen davon aus, dass weitere Baumaßnahmen für die S4 nach der Generalsanierung der Strecke Hamburg-Lübeck nur den Abschnitt hinter Rahlstedt betreffen würden, denn in ihren Augen müsse es oberste Priorität haben, dass die S4 wie angekündigt bis Ende 2027 bis Rahlstedt fahre. Da es ihrem Verständnis nach die optimale Lösung wäre, ETCS von Anfang an ohne Signale einzurichten, interessierte sie, ob eine entsprechende Plananpassung für die S4 nicht sinnvoll wäre.

Herr Limprecht verwies zu den Baumaßnahmen auf der Strecke Lübeck-Bad Kleinen darauf, dass ein Bauablauf von Ost nach West mit Beginn in Bad Kleinen geplant sei und derzeit die Abstimmungen mit dem Projektteam und mit dem Land Mecklenburg-Vorpommern liefen. Die Präsentation gebe den aktuellen Stand wieder. Zum geplanten Sanierungsverlauf der Strecke Hamburg-Lübeck fügte er hinzu, dass zusammen mit dem Korridor der S4-Abschnitt bis Rahlstedt fertig gestellt sein solle und so dort keine weitere Sperrpause eintreten werde. Zum Thema ETCS führte er aus, dass bei den aktuellen technischen Möglichkeiten des Betriebs eine Ausrüstung mit herkömmlicher Signaltechnik und ETCS erforderlich wäre. Wegen der fehlenden Finanzierbarkeit hierfür werde ETCS in der Planung nicht mehr berücksichtigt werden können. Mit der S4 verknüpfte Stellwerke wie Ahrensburg und Bargtheide würden mit ETCS ready gebaut, sodass sie gegebenenfalls ohne Schnittstellen-Schwierigkeiten mit ETCS aufgerüstet werden könnten. Für den mittleren Abschnitt der Strecke liefen, auch unter Beteiligung des Bundes, noch die Diskussionen darum.

Die schleswig-holsteinischen Abgeordneten von BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN fragten, wie lange die Umleiterstrecke zwecks Ertüchtigung vor der Generalsanierung der Strecke Hamburg-Lübeck gesperrt werden müsse, und gaben dabei die Unterbrechung der Strecke Lübeck-Lüneburg bis 30. April 2026 zu bedenken. Weiter fragten sie, ob der Personenverkehr in Büchen von Diesel- auf E-Loks umgestellt werden solle, was wegen der Beteiligung zweier Eisenbahnunternehmen eine Regelung erfordern würde.

Zur Umleiterertüchtigung gab Herr Limprecht an, dass für die Strecke Lübeck-Büchen derzeit Sperrungen vom 5. Oktober bis 11. Dezember 2026 und vom 5. Februar bis 16. Mai 2027 geplant seien. Ob es sich um Totsperrungen handele, könne er nicht sagen. Zum Umleiterverkehr fügte er hinzu, dass der Schienenpersonennahverkehr mit Dieseltraktionen gefahren werden solle. Eine Umspannung finde hier nicht statt, dies sei bei den Güterzügen vorgesehen. Bei den Eisenbahnverkehrsunternehmen laufe die Klärung über den Aufgabenträger.

Der schleswig-holsteinische FDP-Abgeordnete hakte bezüglich der Terminleiste bedenklich nach, da aufgrund der bevorstehenden Planänderung bei der S4 ein nicht mehr beklagbarer Planfeststellungsbeschluss noch nicht absehbar sei.

Herr Limprecht erklärte, S4 und Generalsanierungskorridor würden immer zusammen gesehen. Die aktuelle Planänderung für den Abschnitt 2 werde ihrer Einschätzung nach nicht zu einer Verschiebung des Inbetriebnahmezeitpunkts führen. Bei den Eisenbahnmaßnahmen setzten sie den Sofortvollzug an.

Auf die Fragen der schleswig-holsteinischen Abgeordneten von BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN nach näheren Planungen für den Busverkehr sowie zu Fahrzeit und Taktung für den Verkehr auf der Umleitungsstrecke informierte Herr Limprecht, es werde im Stundentakt Travemünde-Lübeck gefahren und im Stundentakt zwischen 6 und 22 Uhr einen Shuttle von Lübeck über Büchen nach Hamburg geben. Die Strecken Büchen-Lüneburg und Neumünster-Bad Oldesloe würden wie im Status Quo versorgt.

Die schleswig-holsteinischen CDU-Abgeordneten wiesen auf die besondere Situation in Bargtheide hin, wo unter der Bahnbrücke eine Straße als Hauptzubringer zur A1 verlaufe und nur eine weitere Straßenquerung über die Bahn bestehe. Da die für zwei bis drei Jahre geplante Sperrung der Straße im Zuge der Bahnbaumaßnahmen für den Ort und seine Umgebung eine starke Belastung bedeuteten, fragten sie nach konkreten Planungen zum Sperrungszeitpunkt und einer Vermeidungsmöglichkeit.

Hierzu, so Herr Limprecht, könne er Auskünfte nachliefern (siehe Anlage 2).

Die Hamburger Abgeordneten der GRÜNEN hielten es für sinnvoll, dass mit dem Busersatzverkehr nicht der Hauptbahnhof angesteuert werde und wollten wissen, ob in Bergedorf dann wegen des erhöhten Aufkommens auch die S-Bahn häufiger fahren werde.

Der schleswig-holsteinische FDP-Abgeordnete setzte hinzu ob auch die U1 als frequenzverstärkendes Element für den Schienenersatzverkehr eingeplant werde.

Hierzu kündigte Herr Limprecht eine Antwort zu Protokoll an (siehe Anlage 2) an.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter erklärten, dass zusätzliche Bestellungen bei der U-Bahn relativ einfach, bei der S-Bahn etwas formalisierter seien. Beides wäre aber je nach Nachfrage auch kurzfristig möglich.

Schienenanbindung der Festen Fehmarnbeltquerung (FBQ)

Frau Plambeck berichtete zum Stand der Sanierung der Fehmarnsundbrücke, die zwischen 2027 und 2028 abgeschlossen sein würde. Danach ging Herr Limprecht auf die mit der Hinterlandanbindung zusammenhängenden Planfeststellungs- und Genehmigungsverfahren sowie auf das Allianzmodell mit der Bauwirtschaft in den südlichen Abschnitten ein.

Die schleswig-holsteinischen CDU-Abgeordneten erkundigten sich, warum nicht die Verkehrsprognose 2024 verwendet werde und ob auch Alternativen mit einer Trennung des Güterverkehrs geprüft würden.

Laut Herrn Limprecht existiere für die Prognose 2024 noch keine Umlegung für den Schienenverkehr. Liege diese vor, werde mit ihr gearbeitet. Er machte deutlich, dass eins der großen gesamtverkehrspolitischen Ziele der Schienenanbindung sei, für Personen- und Güterverkehr einen kürzeren Weg nach Skandinavien zu erreichen. Wenn es eine alternative Führung der Güterverkehre gäbe, die diesem Ziel entspräche, würden sie diese in der Alternativen- und Variantenprüfung im Rahmen des Planrechts untersuchen. Ein vorliegendes Gutachten eines Stadtplaners aus Lübeck berücksichtige nicht die Prognosezahlen des Bundes.

Die schleswig-holsteinischen Abgeordneten von BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN merkten an, dass die Darstellungen den Eindruck machten, als würden die Lärmschutzwände bei Haffkrug auf den Geleisen der Bäderbahn stehen sollen, was im Gegensatz zu den Äußerungen zu einem Weiterbestand der Bäderbahn stehen würde.

Herr Limprecht versicherte, dass die Lärmschutzwand neben der Strecke verlaufen würde.

Auf den weiteren Hinweis der schleswig-holsteinischen Abgeordneten von BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN auf die besondere Lärmbelastung in Bad Schwartau, bestätigte er, dass eine getrennte Führung des Güterverkehrs an der A1 entlang geprüft worden sei.

Auf die Frage des schleswig-holsteinischen FDP-Abgeordneten nach der gemäß aktueller Einschätzung zu veranschlagenden Bauzeit der Sundquerung informierte Herr Limprecht, dass im Dezember 2024 das Ausschreibungsverfahren begonnen habe. Sie rechneten nach Planfeststellungsbeschluss mit einer Bauzeit von drei Jahren, wofür auch die Allianz mit der Bauwirtschaft dienen solle. Bereits vor Planfeststellungsbeschluss könne man sich dadurch über die möglichen technischen Lösungen abstimmen.

S4 Ost

Herr Limprecht hielt erneut fest, dass sie trotz der bevorstehenden Planänderungsauslegung und damit verbundener Verzögerungen keine Gefahr für den gemeinsamen Baubeginn mit dem Generalsanierungskorridor erwarteten. Die transparente Lärmschutzwand, die auf einer 55 m langen Teststrecke eingerichtet worden sei, liege ihnen sehr am Herzen.

Die schleswig-holsteinischen SPD-Abgeordneten wollten wissen, ob diese Wände nach Bewährung auf der Teststrecke installiert werden könnten und wie in Ahrensburg West die Umsteigebeziehungen zur U-Bahn gedacht seien. Aus der Region sei die Sorge zu vernehmen, dass das Tunneltal hinsichtlich Natur und Archäologie nicht ausreichend berücksichtigt werde.

Herr Limprecht erläuterte, dass die dauerhafte Zulassung der transparenten Lärmschutzwände nach guten Ergebnissen aus der Betriebserprobung erteilt werden würde. Zur Finanzierung dieser teureren Anlagen führte er aus, dass in Abschnitten, für die man sich jetzt noch im Planfeststellungsverfahren befinde, die Ersetzung der Aluminiumwände durch die transparente Variante festgestellt werden und eine entsprechende Finanzierung im Rahmen des Projekts möglich sein könne. Bei Wänden, zu denen bereits eine Planfeststellung bestehe, sei dies nicht möglich. Vandalismuserfahrungen, die von den Hamburger SPD-Abgeordneten erfragt worden waren, bestünden, möglicherweise zufällig, noch nicht. Bezüglich Ahrensburg West befinde man sich gerade im intensiven Austausch mit Anwohnenden und Gewerbetreibenden, eine Lösung stehe noch nicht fest. Er fügte hinzu, dass die bisher erörterte Planfeststellungsunterlage der DB AG einen Umsteigebahnhof Ahrensburg West vorsehe, dessen Zugang jedoch über eine Fußgängerampel an einer Bundesstraße erfolgen würde, was sich das Land dem Vernehmen nach anders vorstelle. Das Tunneltal, für das rechtlich sichere und bautechnisch machbare Lösungen gefunden werden müssten, berge, nicht zuletzt wegen des Baugrunds, große Herausforderungen. Im Interesse des geringsten Eingriffs führten sie derzeit eine Variantenbetrachtung durch.

Die schleswig-holsteinischen Regierungsvertreter legten Wert auf die Mitteilung, dass es im Rahmen der Novellierung des Bundesschienenwegeausbaugesetzes gelungen sei, für die Strecke Hamburg-Flensburg-Padborg einen Hochleistungskorridor festzusetzen, was sie aufgrund des großen Sanierungsbedarfs der Strecke sehr begrüßten. Diese Maßnahmen sollten nach der Ertüchtigung der Fehmarnbeltquerung 2030 angegangen werden.

Strecke Hamburg- Bergedorf-Geesthacht

Die schleswig-holsteinischen Regierungsvertreter wiesen darauf hin, dass es sich bei dieser Strecke um keine Maßnahme der Deutschen Bahn handele. Nach der Machbarkeitsuntersuchung hätten sich die beiden Länder entschlossen, eine Vorplanung durch die AKN zu starten, um die verkehrliche und wirtschaftliche Realisierbarkeit des Streckenbetriebs und eines Schienenpersonennahverkehrs zu überprüfen. Wenn die Ergebnisse der Vorplanung für eine wirtschaftliche Umsetzung sprächen, wollten beide Länder gemeinsam eine Entscheidung treffen. Es sollten auch die Anbindung des Bahnhofs Bergedorf bewertet und die erforderlichen Planungskapazitäten und Investitionskosten ermittelt werden. Dazu gehöre auch der Neubau einer Verbindungsstrecke zwischen Bergedorf und Bergedorf Süd. Die Untersuchung umfasse eine Umsetzung in drei Stufen:

Stufe 1: Hamburg-Bergedorf, Hamburg Bergedorf-Innovationspark Geesthacht,

Stufe 2: zusätzliche Regionalexpressverkehre Hamburg Hauptbahnhof-Geesthacht

Stufe 3: wie Stufe 2 mit Zusatzfahrten einer Regionalbahn Hamburg-Bergedorf-Bergedorf Ost und Verlängerung Geesthacht Zentrum, Geesthacht-Elbstraße.

Es sei sicherzustellen, dass die Stufen auch einen jeweils unabhängigen Betrieb ermöglichen. Bezüglich der Zusammenarbeit und der Kostenaufteilung der Vorplanung solle zwischen den Ländern eine Ländervereinbarung geschlossen werden. Schleswig-Holstein übernehme aufgrund des größeren Streckenanteils in dem Land die Federführung für das Projekt, das Zuwendungsverfahren werde vollständig durch Schleswig-Holstein vertreten und durch NAH.SH abgewickelt. Die Kosten der Vorplanung, die Leistungsphasen 1 und 2 nach der Honorarordnung für Architekten und Ingenieure (HOAI) sollten entsprechend des territorialen Streckenanteils aufgeteilt werden. Die Ländervereinbarung liege bereits als Text vor. Nach Befassung des Finanzausschusses des Schleswig-Holsteinischen Landtags im Februar und der Unterzeichnung der Vereinbarung beabsichtigten sie, die AKN um die Aufnahme der Vorplanung zu bitten.

Auf die Frage der schleswig-holsteinischen SPD-Abgeordneten nach dem Zeitplan erklärten die schleswig-holsteinischen Regierungsvertreter, mit zwei Jahren für die Studie selbst zu rechnen. Weitere Daten könnten noch nicht verlässlich benannt werden.

Der schleswig-holsteinische FDP-Abgeordnete bezweifelte aufgrund der erheblichen Baumaßnahmen auf Hamburger Gebiet sehr, dass eine wirtschaftliche Realisierung dort möglich sein würde.

Die Hamburger Abgeordneten der GRÜNEN wollten den Verabschiedungszeitpunkt der Ländervereinbarung und die Art der öffentlichen Befassung erfahren. Sie begrüßten, dass ihres Wissens nach alle demokratischen politischen Akteure in den Gremien in Bergedorf und Geesthacht große Zustimmung zu dem Vorhaben hegten.

Der schleswig-holsteinische FDP-Abgeordnete entgegnete, dass in Geesthacht durchaus auch Widerstand vorhanden sei.

Die Hamburger SPD-Abgeordneten stellten, übermittelt aus der Bevölkerung, die Frage, als wie realistisch die Realisierung der Strecke eingeschätzt werde und ob bereits Einigkeit über die Kostenbeteiligung Hamburgs bestehe. Zur Nachfrage, ob es sich um die letzte Machbarkeitsstudie handeln würde, stellten die schleswig-holsteinischen Regierungsvertreter klar, man steige konkret in die Vorplanung ein. Wenn am 13. Februar 2025 der Finanzausschuss zustimme, könne eine sofortige Zustimmung zu der Ländervereinbarung folgen. Eine öffentliche Befassung sei im ersten Schritt noch nicht geplant. Hinsichtlich der Realisierbarkeit verwiesen sie auf die vorhandene Machbarkeitsstudie. Nach Streckenabschnitten würden sie für diesen Planungsschritt, wie bereits gesagt, die Kostenteilung vornehmen.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter präzisierten, man befinde sich bereit im HOAI-Verfahren. Über den Bergedorfer Konsens seien sie sehr froh.

III. Ausschussempfehlung

Der Ausschuss für die Zusammenarbeit der Länder Hamburg und Schleswig-Holstein empfiehlt der Bürgerschaft, von diesem Bericht Kenntnis zu nehmen.

Eckard Graage (i.V.), Berichterstattung



Ausgewählte DB-Projekte im Norden

Ausschuss für die Zusammenarbeit
der Länder Hamburg und Schleswig-Holstein

24. Januar 2025 | Hamburg

- 1. Generalsanierung - Konzept und Vorteile**
2. Generalsanierung Hamburg-Berlin
3. Generalsanierung Hamburg-Lübeck
4. Schienenanbindung Feste Fehmarnbeltquerung (FBQ)
5. S4 Ost zwischen Hamburg und Bad Oldesloe
6. Fragen und Diskussion

Um die Verkehrswende zu schaffen, müssen wir in der Infrastruktur andere Wege gehen



Darum kann es ein „Weiter so“ in der Infrastruktur nicht geben

Das Verkehrsvolumen steigt

Noch nie waren mehr Personen und Güter auf unserem Schienennetz unterwegs wie heute



Foto: Deutsche Bahn AG / Volker Emsersleben

Die Infrastruktur ist überaltert

Durch überalterte und unterfinanzierte Infrastruktur wächst das hochbelastete Netz weiter



Foto: Deutsche Bahn AG / Elwe Miethe

Die Pünktlichkeit ist auf Rekordtief

Qualitätsprobleme sind heute deutlich spürbar, Potenziale für kundenfreundliches Bauen werden nicht ausgeschöpft



Foto: Deutsche Bahn AG / Volker Emsersleben

Mit Generalsanierungen werden vier Zielstellungen verfolgt



InfraGO

Störungsresistente Anlagen sorgen für eine **zuverlässigere** Infrastruktur und erhöhen somit die Pünktlichkeit für unsere Kunden

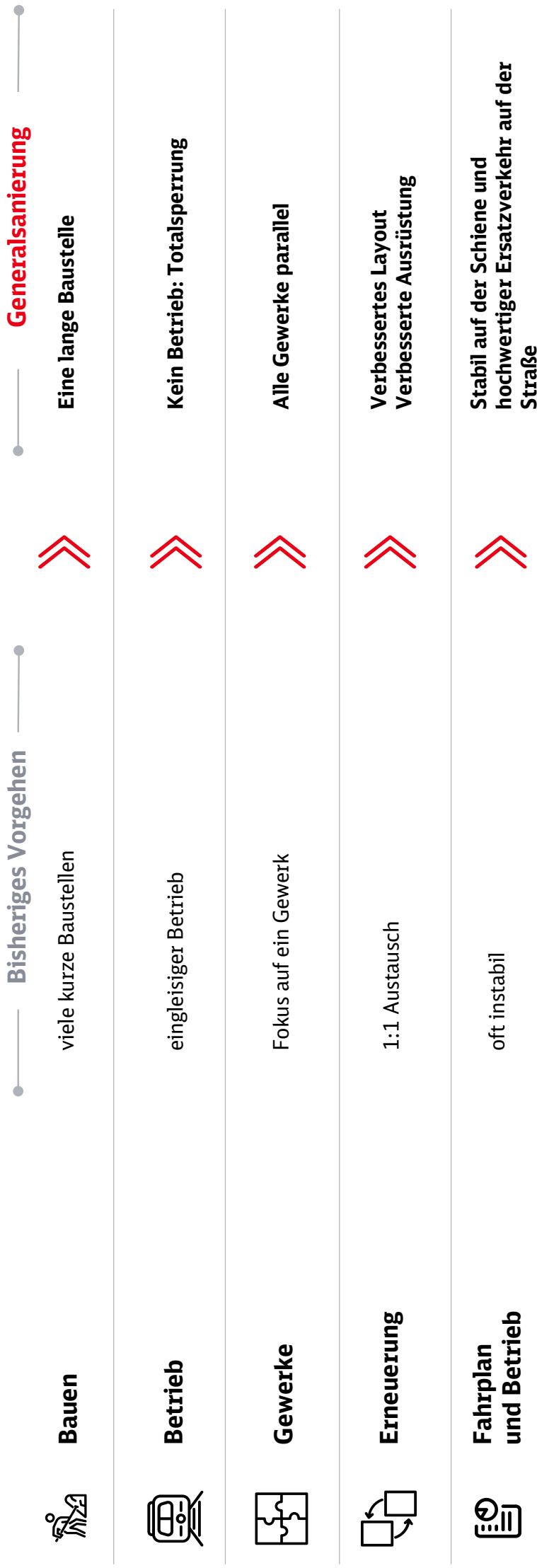
Optimale Layoutstandards erhöhen die **Leistungsfähigkeit** der Infrastruktur

Wir verbessern das **Kundenerlebnis** durch **attraktive, saubere und barrierefreie Bahnhöfe**

Wir **reduzieren zukünftige verkehrliche Einschränkungen** auf ein Mindestmaß und schaffen so mehr **Planbarkeit** für unsere Kunden

Ziele der Generalsanierung

Die Generalsanierung bringt wesentliche Veränderungen in der Herangehensweise

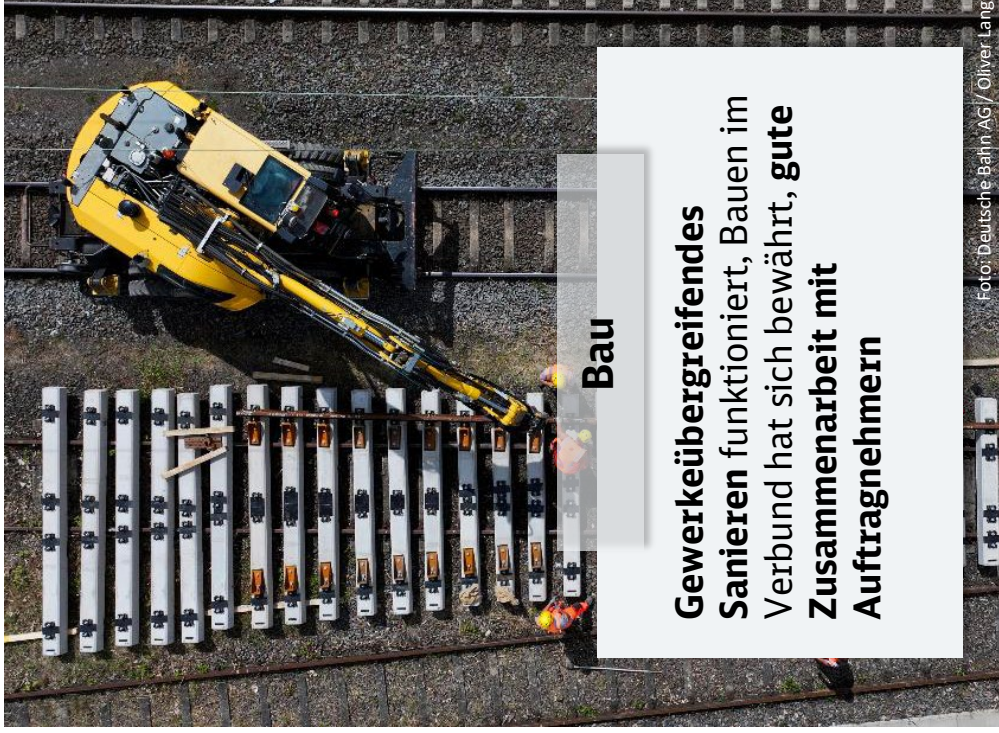


Pilotprojekt: stabiles Verkehrskonzept, Bauphase abgeschlossen, Inbetriebsetzung gelungen



Verkehrskonzept der ersten
Generalsanierung **äußerst**
robust auf der Schiene und der
Straße, gute **Kundenakzeptanz**

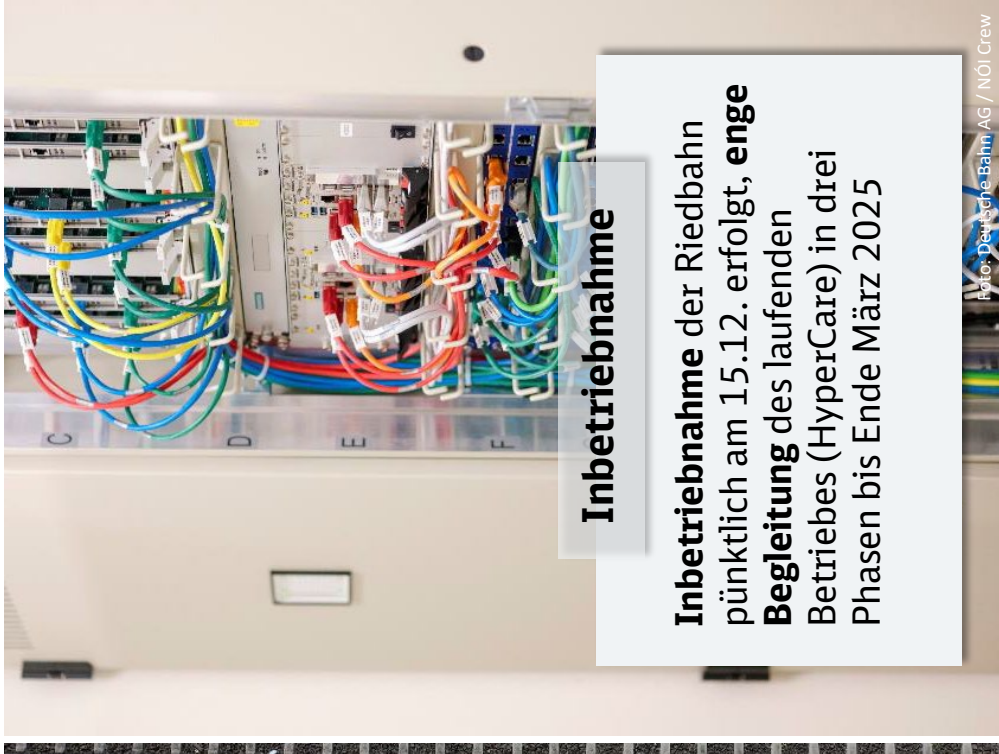
Foto: Deutsche Bahn AG / Stefan Wildhirt



Bau

Gewerkeübergreifendes
Sanieren funktioniert, Bauen im
Verbund hat sich bewährt, **gute**
Zusammenarbeit mit
Auftragnehmern

Foto: Deutsche Bahn AG / Oliver Lang



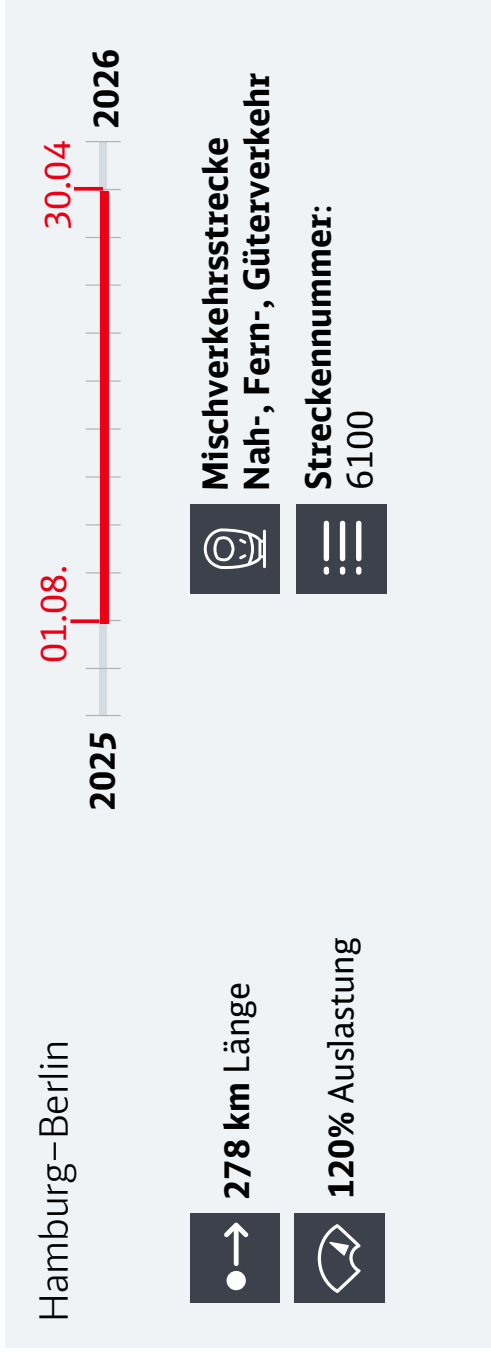
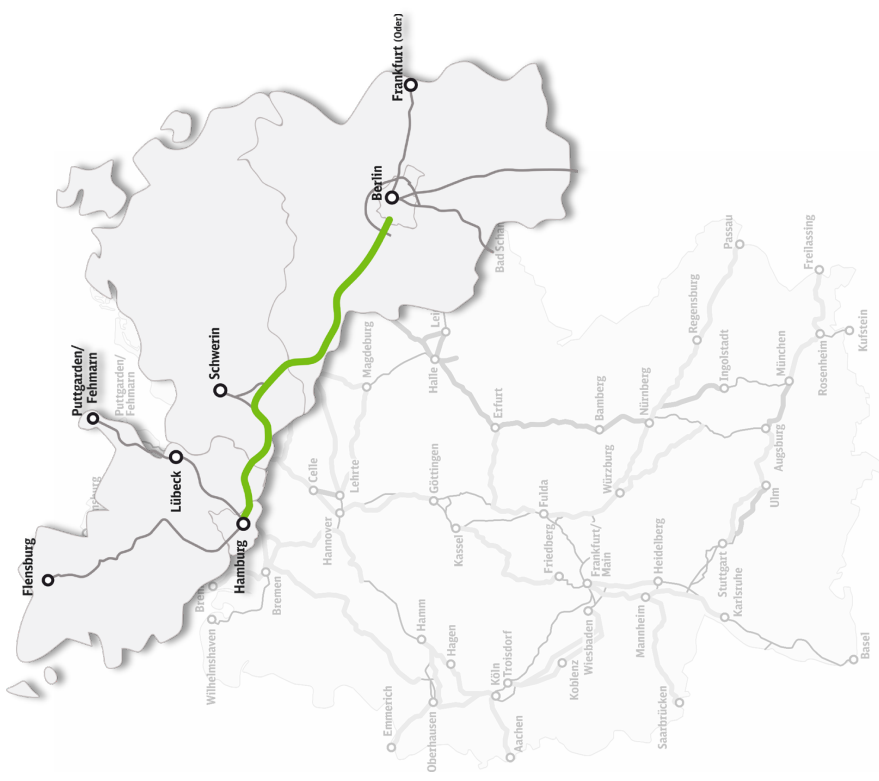
Inbetriebnahme

Inbetriebnahme der Riedbahn
pünktlich am 15.12. erfolgt, **enge**
Begleitung des laufenden
Betriebes (HyperCare) in drei
Phasen bis Ende März 2025

Foto: Deutsche Bahn AG / NOI Crew

1. Generalsanierung - Konzept und Vorteile
2. **Generalsanierung Hamburg-Berlin**
3. Generalsanierung Hamburg-Lübeck
4. Schienenanbindung Feste Fehmarnbeltquerung (FBQ)
5. S4 Ost zwischen Hamburg und Bad Oldesloe
6. Fragen und Diskussion

Die Strecke Hamburg–Berlin ist hochbelastet



Hamburg–Berlin

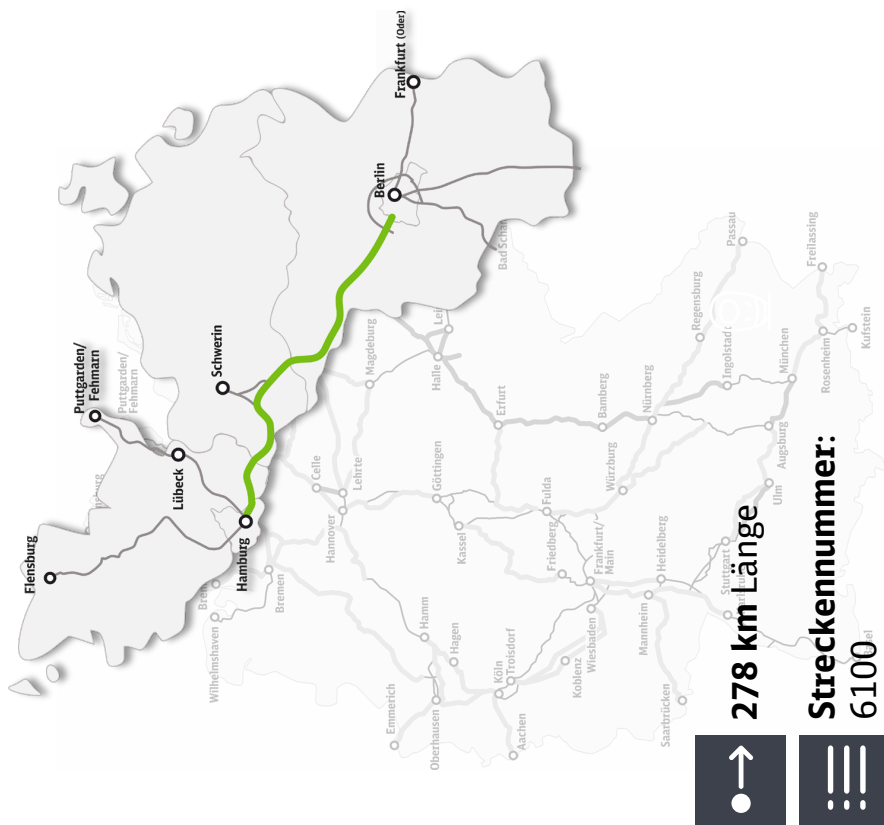
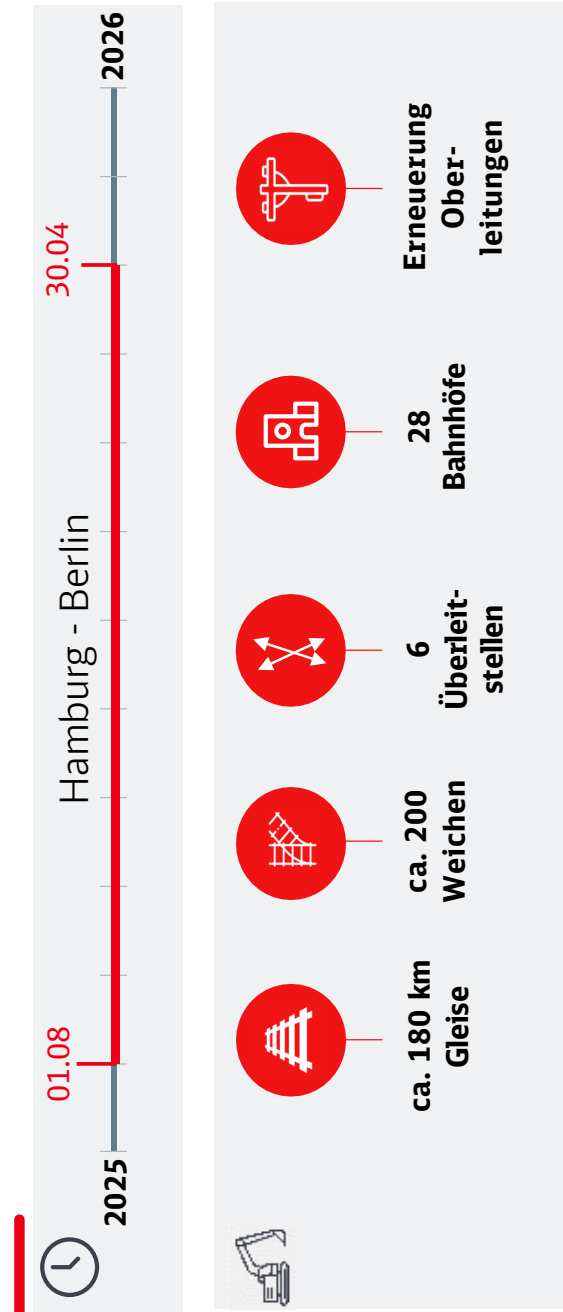
- 278 km Länge
- ↩ 120% Auslastung

- Mischverkehrsstrecke Nah-, Fern-, Güterverkehr
- Streckennummer: 6100

Das Baupensum der Generalsanierung Hamburg–Berlin ist anspruchsvoll. Die Strecke ist etwa viermal so lang wie die Riedbahn.



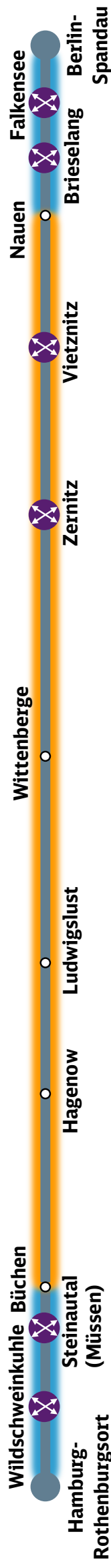
Generalsanierung



Leit- und Sicherungstechnik:

- im ersten Schritt Ausrüstung mit ETCS (European Train Control System) in kapazitiv am stärksten belasteten Strecken zw. Hamburg-Rothenburgsort und Büchen sowie im Abschnitt zwischen Nauen und Berlin-Spandau
- In Abstimmung mit dem Bund ETCS Ausrüstung des Streckenabschnitts zwischen Büchen und Nauen für Anfang des neuen Jahrzehnts vorgesehen

Die Metropolregionen werden durch ETCS gestärkt



Leit- und Sicherungstechnik

**Abschnitte Hamburg – Büchen und Nauen – Berlin:
ETCS-Ausrüstung durch Siemens inkl. neuer Stellwerke**

**Abschnitt Büchen-Nauen:
Nutzung LZB, Überarbeitung bestehender ESTW
Umbau auf ETCS ohne Signale in den nächsten 30er Jahren**

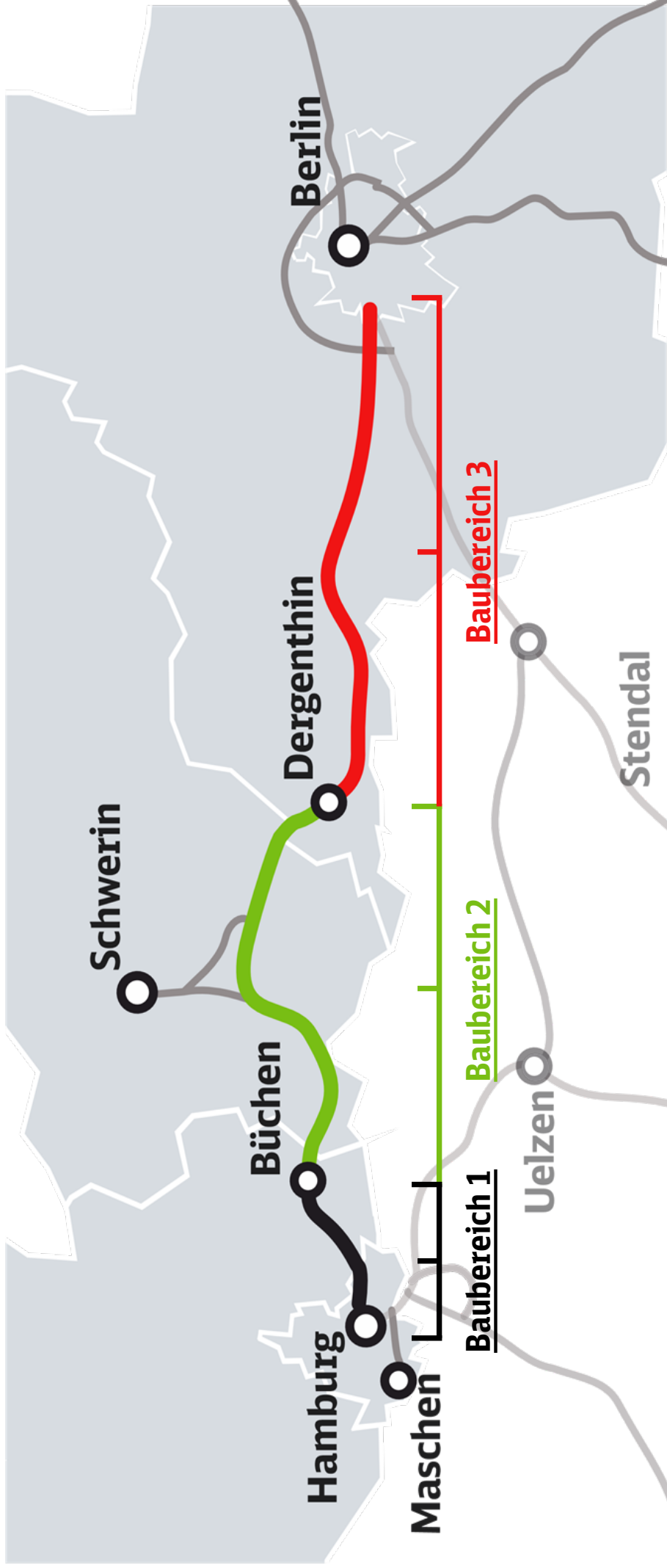
— Generalsanierungsabschnitt

Beibehaltung LZB-Ausrüstung (STW-
Instandhaltung)

Umsetzung ETCS-Ausrüstung (inkl. STW-
Erneuerung)

Überleitstelle

In 3 Baubereichen wird die Strecke umfassend & parallel saniert



Maßnahmen an 28 Verkehrsstationen

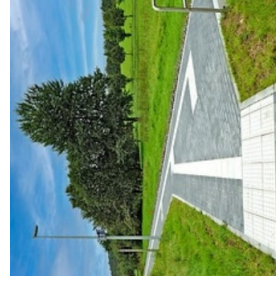
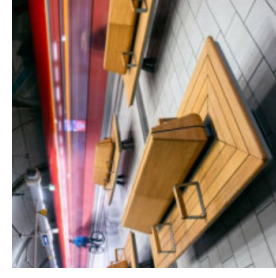


Landesgrenze BRB/B

Landesgrenze MV/BRB

Landesgrenze SH/MV

Landesgrenze HH/SH



- Entlang des Korridors werden im Zuge der Generalsanierung an **28 Verkehrsstationen** bauliche, gestalterische, ausstattungs-technische und attraktivitätssteigernde Maßnahmen realisiert.
- Die jeweiligen Verkehrsstationen werden grundsätzlich **ganzheitlich betrachtet** (Verkehrsstation, Empfangsgebäude, Vorplatz, Umfeld) und fit für die Zukunft gemacht.

Aufgrund der zeitlichen Vorläufe werden nur Maßnahmen umgesetzt, die kein Planrecht benötigen, oder für die schon Planrecht besteht.

Der Fernverkehr zwischen Hamburg und Berlin wird während der Generalsanierung über Stendal umgeleitet

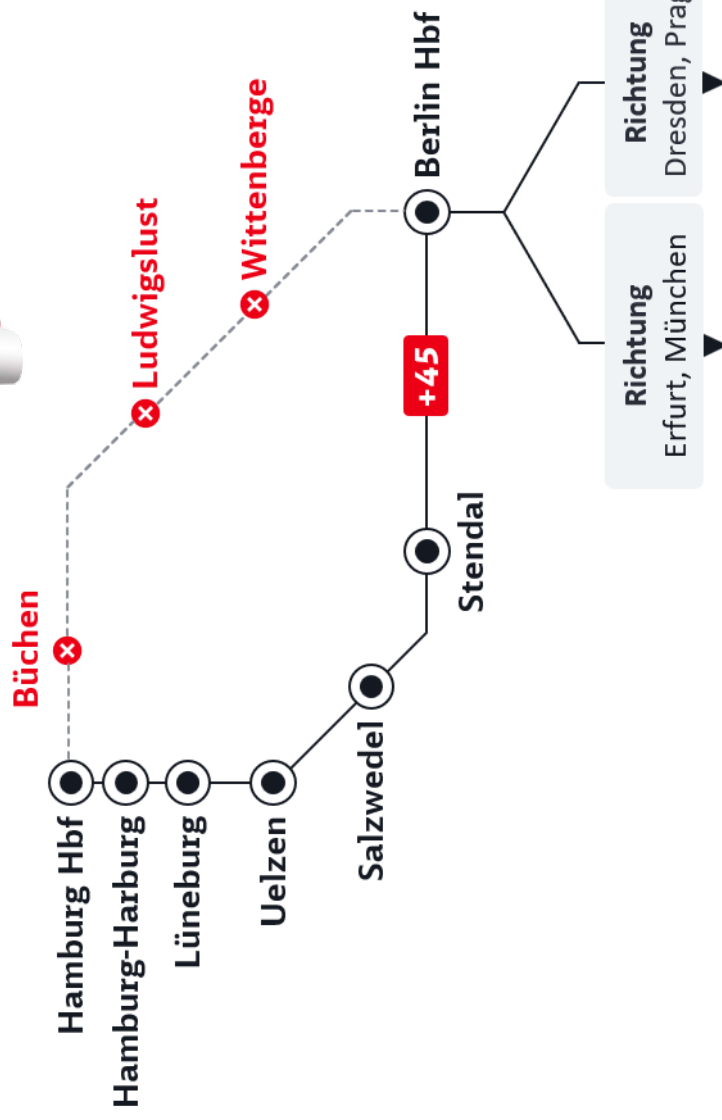


InfraGO



Fernverkehrskonzept vom 2. August bis 13. Dezember 2025

- Während der Bauarbeiten können **stündlich** Fernverkehrszüge zwischen Hamburg und Berlin fahren
- Die **Fernverkehrszüge** werden umgeleitet und halten in Stendal, Salzwedel und meist stündlich wechselnd in Uelzen bzw. Lüneburg, vereinzelt in Hamburg-Harburg
- Durch die Umleitung der Züge entstehen **durchschnittlich 45 Minuten Fahrzeitverlängerung**
- Das Ersatzkonzept für Wittenberge, Ludwigslust und Schwerin ist in Erarbeitung, Büchen ist über den Nahverkehr angebunden
- Die EC-Linie Hamburg – Prag verkehrt zwischen Berlin und Prag
- Die IC-Linie Warnemünde – Leipzig verkehrt zwischen Magdeburg und Leipzig
- Einige Bahnhöfe erhalten durch umgeleitete Züge **neue Direktverbindungen**



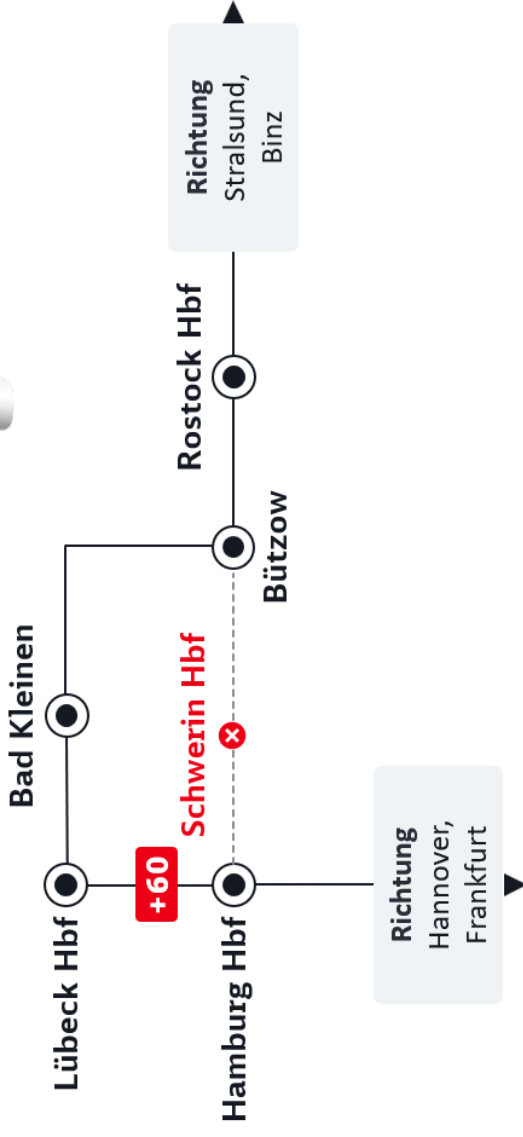
Der Fernverkehr zwischen Hamburg und Binz wird über Lübeck umgeleitet



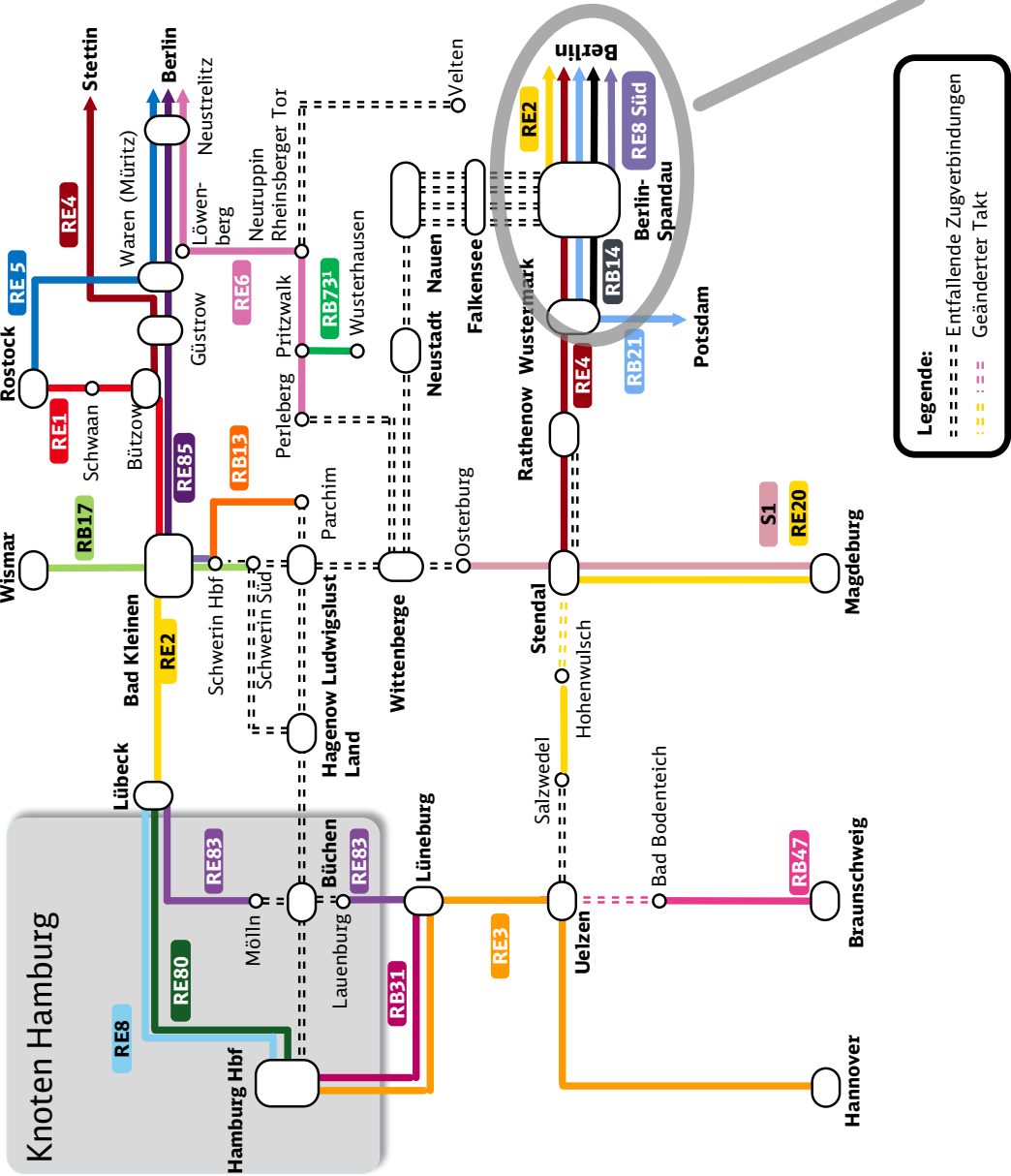
ggf. geringfügige Anpassungen ab Fahrplanwechsel

Fernverkehrskonzept vom 2. August bis 13. Dezember 2025

- Zwischen **Hamburg und Ostseebad Binz bzw. Greifswald** verkehren täglich drei **direkte IC-Zugpaare** über Lübeck statt Schwerin
- Durch die Umleitung über Lübeck entstehen durchschnittlich **Fahrzeitverlängerungen von rund einer Stunde**
- Zwischen **Schwerin und Rostock/Binz** verkehren **keine direkten Fernverkehrszüge**
- Das Ersatzkonzept für Schwerin ist in Prüfung
- **6. September bis 7. November Totalsperrung** zwischen **Rostock und Ribnitz-Damgarten West**. In diesem Zeitraum verkehren die Züge nur zwischen Hamburg Hauptbahnhof und Rostock Hauptbahnhof

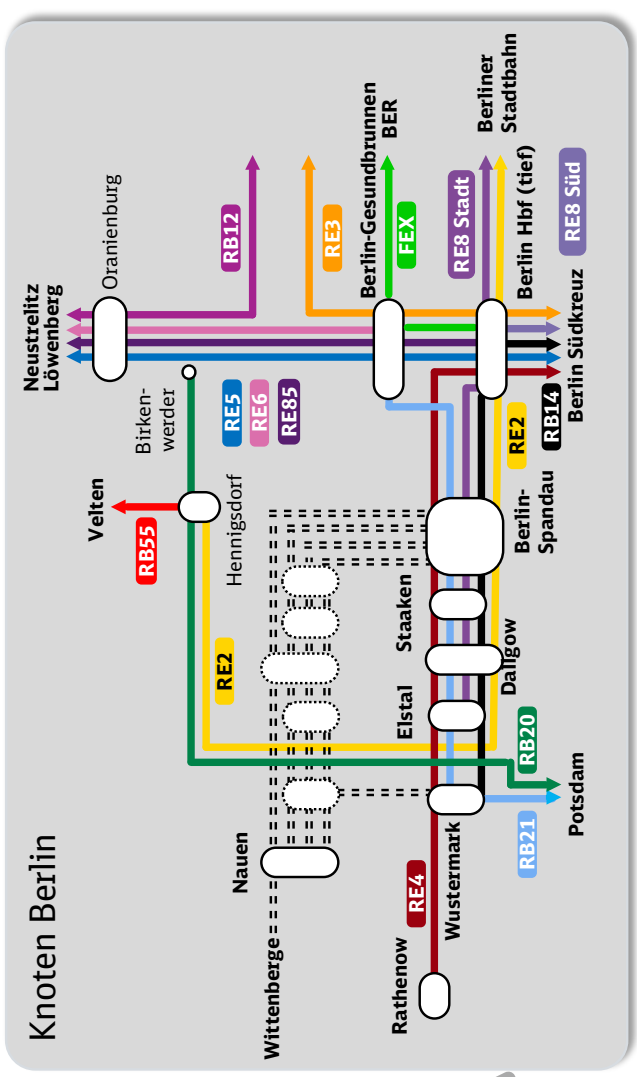


Linienetz Schiene



SPNV-Konzept

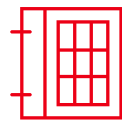
- **Lübeck – Bad Kleinen:** Steigerung Platzkapazität durch Einsatz von Doppelstockwagen
- **Schwerin – Berlin:** schnelle Direktverbindung
- **Prignitz – Berlin:** schnelle Direktverbindung
- **Nutzung der Eisenbahnstrecke Berlin – Lehrte** um den SEV zu verkürzen



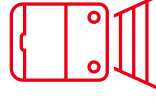
¹ Linienführung der RB 73 in Abstimmung

Ersatzverkehr Generalisierung Hamburg–Berlin

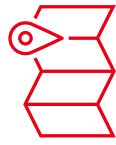
Zahlen – Daten – Fakten



9 Monate
Leistungszeitraum



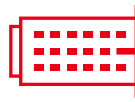
5,5 Mio. Nutz-km
Ausfall-km SPNV Gesamtzeitraum



6
Bundesländer



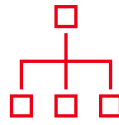
23,5 Mio. Nutz-km
Bus-km SEV Gesamtzeitraum



5
Eisenbahnverkehrsunternehmen



86 Tsd. Nutz-km
Bus-km SEV pro Tag



26
SEV-Linien



Bis zu 173 Busse im Einsatz

Eckdaten Ersatzverkehr



Fahrgast- information

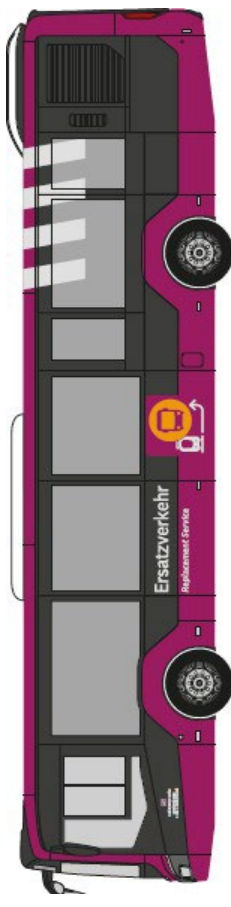


- Optische Haltestellenanzeige im Wageninnenraum: elektronische Anzeige der nächsten Haltestelle, des Fahrtverlaufs, Anzeige der Anschlüsse
- TFT-Doppelmonitore, jeweils mindestens 18“ Bildschirmdiagonale oder TFT-Wide-Screen Monitore
- Automatische Übernahme aktueller Informationen der Fahrt aus den Daten der VDV 454 Schnittstelle
- automatische akustische Haltestellen- und Umsteigeansage, zzgl. Bordmikrofone
- Elektronische Anzeige von Linienbezeichnung und Fahrtziel an Einstiegsseite und Fahrzeugfront, mind. Linienbezeichnung an Fahrzeugheck

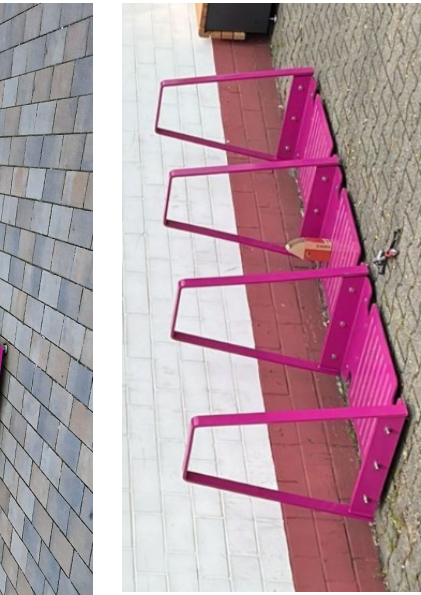
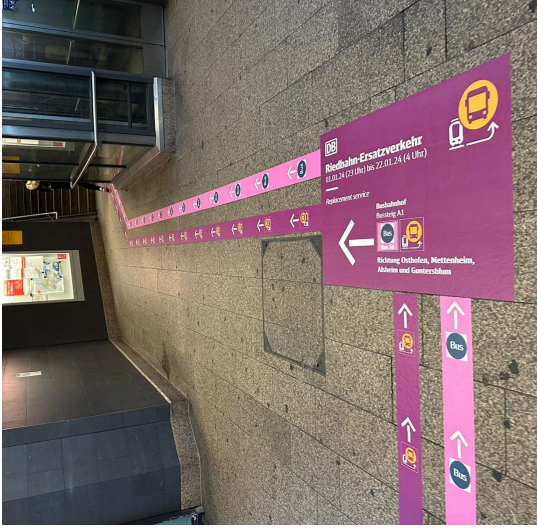
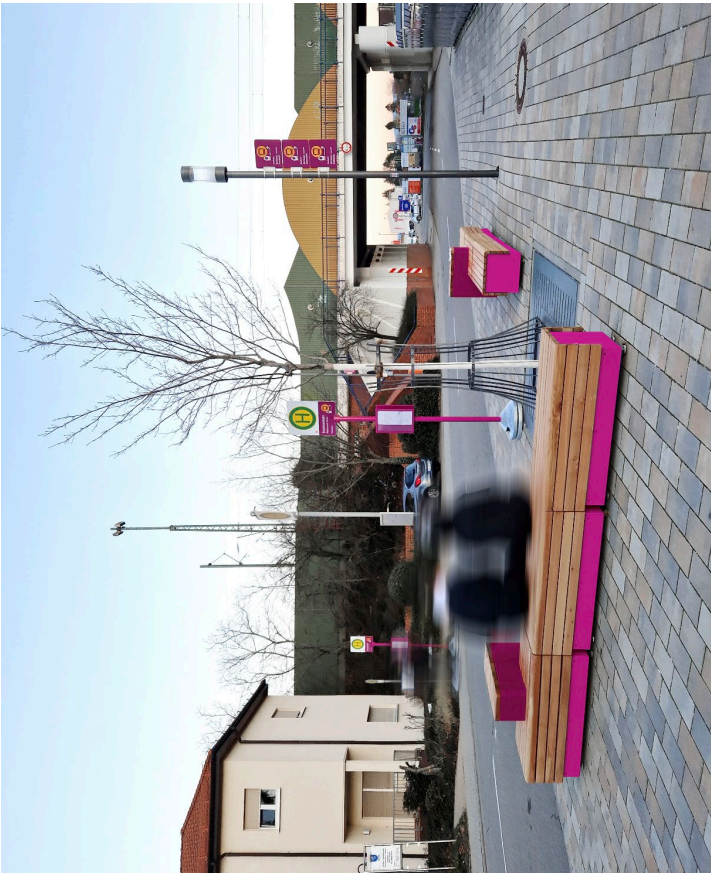
Fahrzeug- anforderungen



- Fahrzeughöchstalter beträgt maximal 3 Jahre bei Vertragsbeginn
- Barrierefreiheit
- Doppel-USB-Ladesteckdose für jeden Doppelsitz
- WLAN, AFZ & GPS
- Keine prominente Darstellung des DB Logos, Nennung Betreiber des jeweiligen HEV nach BOKraft
- Farbe: verkehrspurpur
- Einheitliche Schrift und gemeinsames HEV-Logo



Ersatzverkehr | Umsetzungsbeispiele Riedbahn (2024)



Bilder: DB

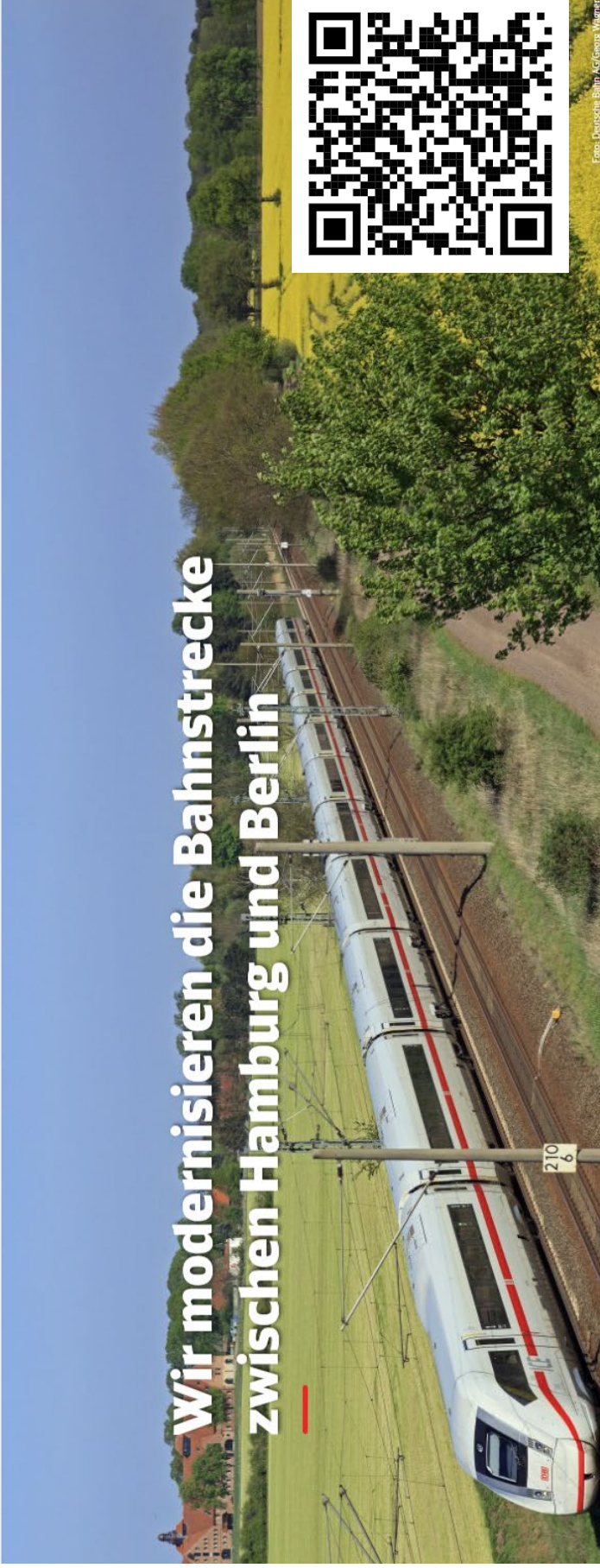
Alle Infos zur Generalsanierung und zu geplanten Veranstaltungen gibt es auf der Projekthomepage



DB Generalsanierung Hamburg-Berlin

Das Hochleistungsnetz Fahrplanänderungen 2024 Baumaßnahmen 2024 Infothek Karriere

Wir modernisieren die Bahnstrecke zwischen Hamburg und Berlin



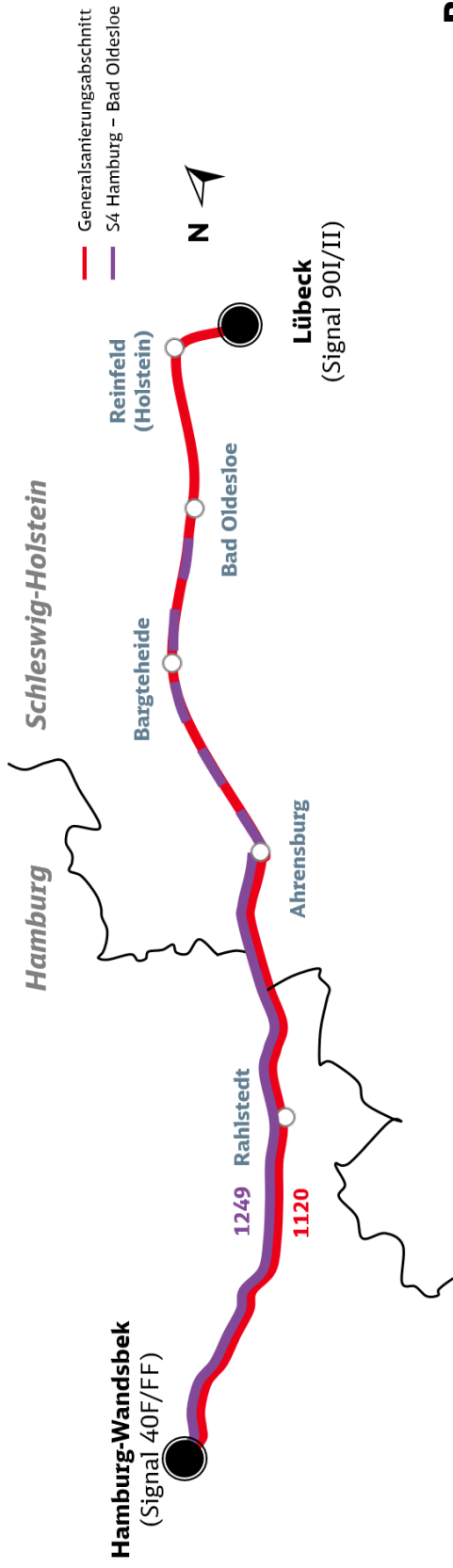
210
6

Foto: Deutsche Bahn AG/Georg Wagner

- Alle **Informationen** zur Generalsanierung 2025/2026
- **Kontakt** zum Projektteam und **FAQ**
- Livestream von 4 regionalen Öffentlichkeitsveranstaltungen im Februar 2025: www.deutschebahn.com/hamburg-berlin

1. Generalsanierung - Konzept und Vorteile
2. Generalsanierung Hamburg-Berlin
3. **Generalsanierung Hamburg-Lübeck**
4. Schienenanbindung Feste Fehmarnbeltquerung (FBQ)
5. S4 Ost zwischen Hamburg und Bad Oldesloe
6. Fragen und Diskussion

Mehr Qualität auf der Strecke Hamburg–Lübeck

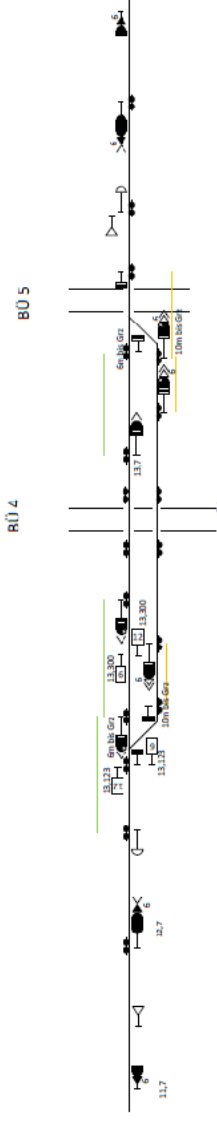
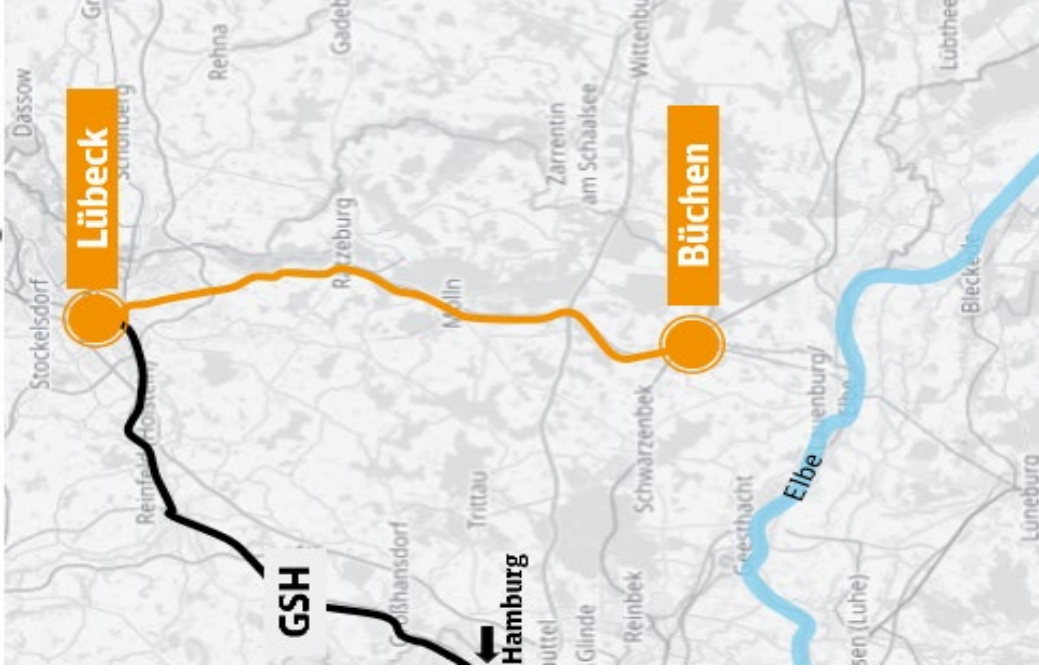


Bauzeit: 2026-2027 / Lph. 1-2

Geplante Maßnahmen

- Investitionen im Bestandsnetz in Gleise und Weichen und dessen Unterbau zur deutlichen Senkung der Störungsanfälligkeit und Schaffung von Baufreiheit
- Instandhaltungsmaßnahmen an konstruktiven Bauwerken wie Erneuerung von Lagern, Korrosionsschutz und Brückenabdichtungen zur wirtschaftlichen Erhaltung der Bauwerke
- Erneuerung der Leit- und Sicherungstechnik auf dem Streckenabschnitt durch Aufbau moderner Stellwerke inkl. Erneuerung der Bahnübergänge und Ersetzung der vorhandenen Relaisstechnik
- Zusätzliche Verbesserungsmaßnahmen am Fahrweg durch Schaffung neuer Überleitstellen sowie angepasster Bahnhofsinfahrten
- Erneuerung und Sanierung von allen am Korridor liegenden Bahnhöfen und die Realisierung von zukunftsfähigen Bahnhöfen (Verkehrsstationen und Empfangsgebäude)

Umleiterstrecke Str. 1121 Lübeck-Büchen / Kapazitätserweiterung



**Bauzeit: 2026-2027 /
Einphasenplanung**

Geplante Maßnahmen

Aufrüstung

- Zusätzliche Verbesserungen durch Blockverdichtungen, Ergänzung von Ausfahrtsignalen und Sperrsignalen und Schaffung von Kreuzungsmöglichkeiten von 740 Meter-Güterzügen zur Schaffung höherer betrieblicher Flexibilität. Verlängerung der Bestandsbahnsteige in Mölln und Ratzburg für 220 m Züge

Streckenresilienz und Vermeidung von Langsamfahrstellen

- Untergrundsanierung eines derzeit problematischen Streckenabschnittes
- Diverse weitere Instandhaltungs- und Präventionsmaßnahmen
- Schaffung eines Notbedienplatzes für Ausfälle der Leittechnik

→ **Die signaltechnische Planung für die Hochrüstung ist bereits in Erstellung und wird in 2025 fertig gestellt.**

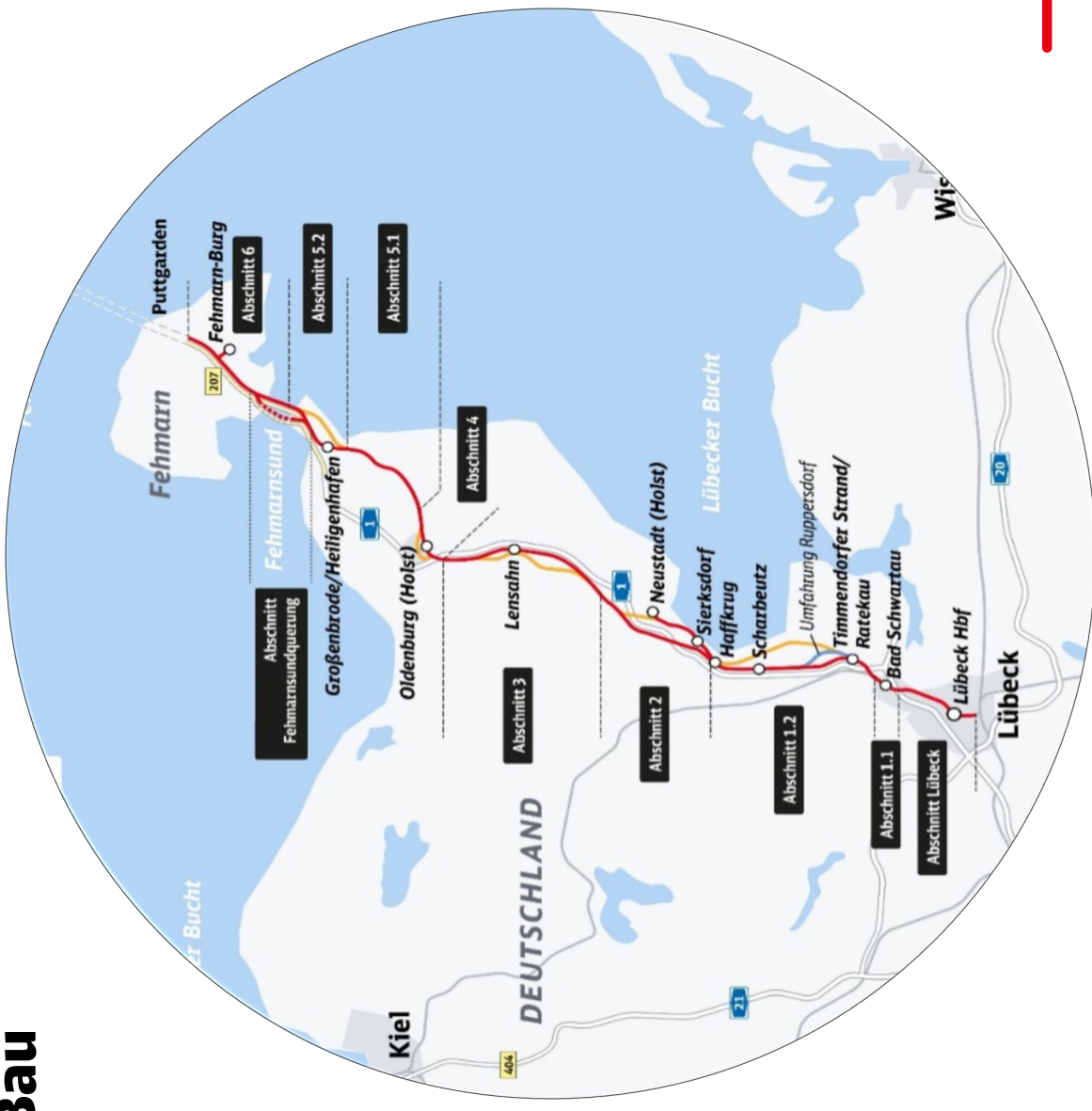
1. Generalsanierung - Konzept und Vorteile
2. Generalsanierung Hamburg-Berlin
3. Generalsanierung Hamburg-Lübeck
4. **Schiemenanbindung Feste Fehmarnbeltquerung (FBQ)**
5. S4 Ost zwischen Hamburg und Bad Oldesloe
6. Fragen und Diskussion

Sanierung der Fehmarnsundbrücke geht voran



- 64 von 80 Seilen getauscht
- Fertigstellung im Frühling 2025 geplant
- Betonsanierung der 7 Hauptpfeiler gestartet
- 2 bis 3 Pfeiler pro Jahr, abhängig von Witterungsverhältnissen

Schienenanbindung Feste Fehmarnbeltquerung: Weitere Abschnitte gehen in den Bau



1 Abschnitt im Bau:

- Abschnitt 6 (Fehmarn)

6 Abschnitte im Genehmigungsverfahren:

- 5.2 (Großenbrode): Beschluss in Q1 2025 erwartet
- 5.1 (Heringsdorf, Neukirchen)
- 4 (Oldenburg i.H. / Göhl)
- 3 (Altenkrempe, Lensahn)
- 2 (Sierksdorf, Neustadt i.H.)
- Lübeck

3 Abschnitte in Planung:

- Fehmarnsundquerung: Anhörungsphase startet in Q2 2025
- 1.2 (Ratekau-Haffkrug)
- 1.1 (Bad Schwartau)

1. Generalsanierung - Konzept und Vorteile
2. Generalsanierung Hamburg-Berlin
3. Generalsanierung Hamburg-Lübeck
4. Schienenanbindung Feste Fehmarnbeltquerung (FBQ)
5. **S4 Ost zwischen Hamburg und Bad Oldesloe**
6. Fragen und Diskussion

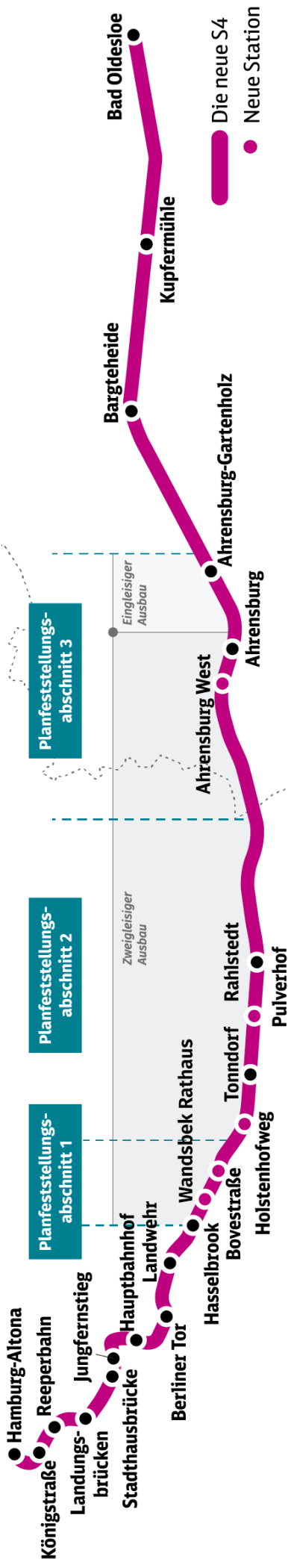
Neue S-Bahnlinie 4 verbindet Hamburg und Schleswig-Holstein



Kofinanziert von der Europäischen Union



InfraGO



Aktuelle Situation

- Steigende Fahrgastzahlen, Auslastung der Züge am Limit
- Mischbetrieb von Regional-, Fern- und Güterverkehr führt zu Verspätungen und Zugausfällen
- Viele Ziele in Hamburg nur durch Umstiege am Hauptbahnhof erreichbar; Fern- und Regionalverkehrswege dort überlastet



Ziele

- Auflösung des Mischbetriebs, was zu weniger Verspätungen führt und einen dichteren Fahrplankontakt der S4 ermöglicht
- Bessere Umstiegsmöglichkeiten – ohne Umstieg am Hamburger Hauptbahnhof
- Entlastung der Kapazitäten am Hamburger Hauptbahnhof



Aktueller Stand

- Abschnitt 1: Offizieller Baustart und Spatenstich Mai 2021
- Abschnitt 2: Erörterungstermin fand im April 2024 statt, der Planfeststellungsbeschluss wird im Frühjahr 2025 erwartet
- Abschnitt 3: Planänderungen werden 2025 ausgelegt
- Geplante Gesamteinbetriebnahme: 2029



- Ein Großteil der sperrpausenabhängigen Arbeiten für die S4 wird während der Generalsanierung Hamburg – Lübeck durchgeführt

Pilotprojekt: Transparenter Lärmschutz fügt sich besser ins Landschaftsbild ein



InfraGO



Fotos: DB

- Pilotprojekt an der S4 mit MetaWindow, dem ersten transparent-hochabsorbierenden Lärmschutzsystem zum Einsatz an Bahnstrecken
- Bis zu 72 Prozent transparenter Flächenanteil
- Bessere Integration ins Stadt- und Landschaftsbild, Erhalt von Sichtachsen
- Mehr Licht, weniger Schatten
- Höhere Akzeptanz von Anwohnenden
- Höheres Sicherheitsgefühl durch Reduzierung von Angsträumen und schlecht einsehbaren Bereichen
- Einjähriger Probebetrieb an der S4 im Oktober 2024 gestartet: 55 Meter lange Teststrecke in Ahrensburg mit Akustikmessungen
- Bis Ende 2025 werden auf einer Länge von 200 Metern transparente Lärmschutzwände stehen



1. Generalsanierung - Konzept und Vorteile
2. Generalsanierung Hamburg-Berlin
3. Generalsanierung Hamburg-Lübeck
4. Schienenanbindung Feste Fehmarnbeltquerung (FBQ)
5. S4 Ost zwischen Hamburg und Bad Oldesloe
6. **Fragen und Diskussion**



Wir freuen uns auf Ihre Fragen!

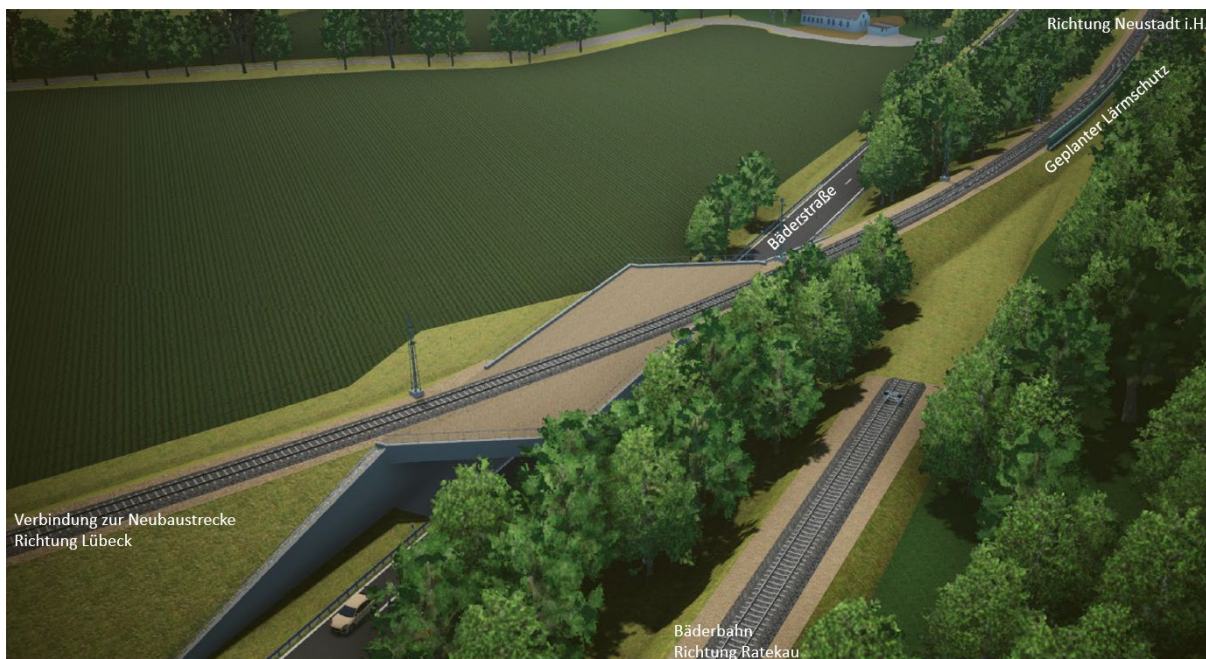
Fragen aus dem Zusammenarbeitsausschuss der Länder Hamburg und Schleswig-Holstein vom 24.01.2025 in Hamburg

Aktueller Hinweis:

Die Fahrplandaten des Schienenersatzverkehrs während der Generalsanierung Hamburg–Berlin 2025/26 sind seit dem 07.02.2025 im DB Navigator ersichtlich.

1. Schienenersatzverkehr (SEV) während der Generalsanierung Hamburg–Berlin: Wie verlängern sich die Fahrtzeiten des über Lübeck–Bad Kleinen umgeleiteten Fernverkehrs?
Die Fernverkehrslinie Hamburg–Binz (über Schwerin und Rostock) wird dreimal täglich mit direkten IC-Zugpaaren über Lübeck–Bad Kleinen umgeleitet (ggf. geringe Anpassung mit Fahrplanwechsel Dezember 2025). Der Fernverkehrshalt Schwerin entfällt, ein gesondertes Fernverkehrs-Ersatzkonzept für Schwerin befindet sich aktuell noch in Abstimmung. Durch die Umleitung über Lübeck entsteht eine Fahrzeitverlängerung von rund einer Stunde auf der Linie Hamburg–Binz (Fahrtzeit HH–Rostock ca. 3 h/ HL–Rostock ca. 2h).
2. Gibt es Direktbusse auf den Strecken Schwerin–Hamburg und Lübeck–Hamburg? Wie lange fahren sie und welche Unterwegshalte haben die Busse?
Es wird Direktbusse Hamburg–Schwerin für den Nahverkehr geben. Diese werden voraussichtlich 1h45 unterwegs sein, ohne Zwischenstopp verkehren und in HH-Steinfurther Allee starten/ enden. Zudem gibt es Busse zwischen Hamburg–Bergedorf und Schwerin, die u.a. in Schwarzenbek, Müssen, Büchen, Boizenburg, Hagenow halten und deutlich länger unterwegs sein werden. Zwischen Hamburg und Lübeck sowie zwischen Lübeck und Bad Kleinen (– Schwerin) können planmäßig die Züge des Regionalverkehrs genutzt werden. Die Fahrtzeit der über Lübeck umgeleiteten Nahverkehrszüge nach Rostock erhöht sich nur leicht um rund 10 Min.
3. Können Fahrräder im SEV mitgenommen werden und wenn wie viele?
Eine Fahrradmitnahme ist in den Ersatzbussen des Nahverkehrs grundsätzlich möglich, aus Kapazitätsgründen jedoch begrenzt. Rollstühle und Kinderwagen werden bevorzugt befördert.
4. SEV im Bereich Hamburg: Werden die S- und U-Bahn-Takte verdichtet, z.B. von und nach Bergedorf und für die U2 von und zur Steinfurther Allee?
Die U- und S-Bahn-Takte in Hamburg können voraussichtlich nicht weiter verdichtet werden, die Taktung ist – insbesondere in der Hauptverkehrszeit – bereits sehr dicht. Vor dem Hintergrund der engen Taktung der S- und U-Bahnen in Hamburg und der gestaffelten Ankunft der Ersatzbusse mit rund 60 Reisenden bei hoher Auslastung ist kein zusätzlicher Bedarf an den S- und U-Bahnstationen erkennbar. Darüber hinaus befindet sich die DB hier in enger Abstimmung mit den Aufgabenträgern der Länder zur Optimierung des Verkehrskonzepts.

5. FBQ: Ist im Bereich Haffkrug eine Lärmschutzwand auf Höhe der jetzigen Bäderbahn geplant?



Visualisierung: DB

Die Deutsche Bahn hat im vergangenen Jahr bekanntermaßen den Antrag auf Stilllegung der Bäderbahn zwischen Ratekau und Haffkrug zurückgezogen und wird den Streckenabschnitt wie zugesichert auch nach Eröffnung der neuen Schienenanbindung der Festen Fehmarnbeltquerung betriebsbereit halten. An die Neubaustrecke angebunden wird die Bäderbahn bei Ratekau. Im Norden wird die Bäderbahn künftig hinter Haffkrug enden.

Sierksdorf und Neustadt werden von der Neubaustrecke aus angebunden. Das Land Schleswig-Holstein hat angekündigt, nach Inbetriebnahme der Neubaustrecke alle Verkehre über die neue Schienenanbindung zu bestellen. Für den Anschluss der Neubaustrecke an den Ast nach Neustadt wird im Bereich Haffkrug entsprechend ein Überführungsbauwerk über die Bäderstraße errichtet. Dafür wird in diesem Bereich ein kurzer Teil der Bestandsstrecke überplant und zurückgebaut. Im Kurvenbereich wird auf Höhe der bisherigen Bestandsstrecke eine Lärmschutzwand errichtet.

Die Bäderbahn wird künftig nördlich des bisherigen Haltepunkts Haffkrug enden. Hier wird ein Prellbock installiert. Sollte zu einem späteren Zeitpunkt doch wieder Nahverkehr über die Bestandsstrecke durch das Land Schleswig-Holstein bestellt und eine Anbindung der Bäderbahn Richtung Neustadt beauftragt werden, kann die Strecke nachträglich über eine neu zu errichtende Weichenverbindung angeschlossen werden. Die oben genannte Lärmschutzwand müsste dafür angepasst werden. Dies ist jedoch nicht Teil der Planung für die Schienenanbindung der Festen Fehmarnbeltquerung.

6. S4: Wie soll die Umsteigebeziehung zwischen der S4 und der U1 im Bereich Ahrensburg-West aussehen?

Eine direkte Wegeverbindung zwischen S4 und U1 wird aktuell geprüft. Betrachtet wird eine Personenunterführung von der U-Bahn unter der Hamburger Straße zum Bahnsteig der S4 sowie weiter in das benachbarte Naturschutzgebiet. Damit

würde die oberirdische Kreuzung der Straße mit Ampelschaltung entfallen. Zu dieser Planung laufen Abstimmungen mit den Ländern Hamburg und Schleswig-Holstein sowie mit der Stadt Ahrensburg.

7. Wann wird die Eisenbahnbrücke über die Straße Lohe in Bargteheide erneuert? *Ein Zeitplan für langfristig erforderliche Maßnahmen am Brückenbauwerk wird aktuell erarbeitet.*
8. Klickzahlen Website Hamburg–Berlin mit welchen Fragen im Schwerpunkt? *Die Projekthomepage wird gut angenommen, in den letzten 30 Tagen gab es rund 9000 Besucher:innen. Die zahlreichen Fragen beziehen sich beispielsweise auf Fahrplanauskünfte, geplante Arbeiten an einzelnen Orten, Lärmschutzwände, Lage von Ersatzverkehrshaltestellen, (zusätzliche) Toiletten an Bahnhöfen oder Fahrradmitnahme in Ersatzbussen.*
9. Verkehrsführung des Ersatzes der IC-Linie Warnemünde–Leipzig: Warum verkehrt die Ersatzverbindung nur zwischen Magdeburg und Leipzig und nicht zwischen Stendal und Leipzig? Über Stendal könnte die Verknüpfung zum FV Hamburg–Berlin während der Sperrung hergestellt werden. *Die Verkürzung der IC-Linie Leipzig–Warnemünde nur ab/ bis Magdeburg ist neben betrieblichen Herausforderungen in Stendal, insbesondere im Bereich der Abstellung, auf wenige attraktive Umsteigebeziehungen in Stendal zurückzuführen. Schwerpunkt der fahrplanerischen Verknüpfung von Umstiegen in Stendal auf den umgeleiteten Fernverkehr ist der Schienenpersonennahverkehr.*
10. Zu den geplanten Sperrungen zur Ertüchtigung der Strecke Lübeck–Büchen wurden als Zeiträume für Sperrungen 10/26 bis 12/26 und 02/27 bis 05/27 angekündigt. Können Sie nachliefern, auf welchen Streckenabschnitten die Sperrungen erfolgen sollen? *Im Zeitraum von 10/2026 bis 12/2026 kommt es auf der Strecke Lübeck–Büchen zu einer Vollsperrung aufgrund notwendiger Untergrundsanierung einzelner Abschnitte sowie von Kabeltiefbauarbeiten. Zwischen 02/2027 – 05/2027 ist eine weitere Vollsperrung der Strecke Lübeck–Büchen für weitere Sanierungsmaßnahmen erforderlich. Im Wesentlichen handelt es sich hierbei um einen Stellwerksumbau sowie erforderliche Abnahmen.*
11. Zudem hatten Sie zur Finanzierung der Generalsanierungen ausgeführt, dass die Projekte bis 2027 finanziell abgesichert seien. Umfasst dies den Zeitraum bis Ende 2027 und damit auch die Generalsanierung Hamburg–Lübeck? *Der Aufsichtsrat der Deutschen Bahn AG hat im Dezember 2024 alle Generalsanierungen, die bis 2027 vorgesehen sind, bestätigt. Teil dieses Beschlusses ist auch die Generalsanierung des Korridors Hamburg–Lübeck in 2027. Damit laufen die Planungen für diese Projekte weiter. Wichtig für die Finanzierung der Generalsanierungen ist, dass im Zuge der Verabschiedung der Bundeshaushalte 2025 und 2026 auch mittel- und langfristig tragfähige Lösungen für die Infrastrukturfinanzierung gefunden werden.*

Bericht

des Ausschusses für die Zusammenarbeit der Länder Hamburg und Schleswig-Holstein

über die Selbstbefassung gemäß § 53 Absatz 2 der Geschäftsordnung der Hamburgischen Bürgerschaft (GO) zum Thema

„Filmförderung der Länder Hamburg und Schleswig-Holstein“

Vorsitz: **Lars Pochnicht**

Schriftführung: **Eckard Graage (i.V.)**

I. Vorbemerkung

Der Ausschuss beschloss in seiner Sitzung am 24. Januar 2025 einstimmig, die oben genannte Selbstbefassung gemäß § 53 Absatz 2 GO durchzuführen sowie dazu den Geschäftsführer der MO/N Filmförderung Hamburg Schleswig-Holstein, Herrn Helge Albers, gemäß § 58 Absatz 2 GO anzuhören. Der Ausschuss führte dies in derselben Sitzung abschließend durch. Zeitgleich, am selben Ort und zu derselben Thematik tagte der Ausschuss des Schleswig-Holsteinischen Landtags für die Zusammenarbeit der Länder Schleswig-Holstein und Hamburg.

II. Beratungsinhalt

Herr Albers gab eingangs in einer Präsentation (siehe Anlage) einen Überblick über die neuesten von der MO/N Filmförderung Hamburg Schleswig-Holstein (MO/N) geförderten Filme und Serien, aktuelle Merkmale der Branche, die wesentlichen Punkte der noch unvollendeten Reform der Filmförderung sowie insbesondere über die Situation am Standort Hamburg. Dabei ging er besonders auf die Ergebnisse der durch die Firma Deloitte durchgeführten Studie zu regionalen volkswirtschaftlichen Auswirkungen der MO/N und neue Förderansätze ein.

Auf entsprechende Fragen der schleswig-holsteinischen SSW-Abgeordneten berichtete Herr Albers von einer guten Vernetzung der MO/N mit Filmby Aarhus und anderen Filmförderungen in Skandinavien. Auch Filme in Regional- und Minderheitensprachen seien durch MO/N förderfähig. Die Aufgabe der MO/N liege in der Unterstützung und Entwicklung der professionellen Filmlandschaft in den Ländern, während es für den Amateurbereich den Landesverband Jugend und Film Schleswig-Holstein gebe. Das Nachwuchsprogramm der MO/N wende sich an Filmschaffende am Übergang zwischen Amateur- und professioneller Filmarbeit.

Die Senatsvertreterinnen betonten, dass Helge Albers der Filmförderung einen massiven Schub gegeben habe. Besonders vor dem Hintergrund, dass die jahrelang diskutierte Novellierung des Bundesgesetzes über die Maßnahmen zur Förderung des deutschen Films (FFG) nicht in der vorgesehenen Form bevorstehe, dankten sie der Bürgerschaft für die Verankerung der zusätzlichen Förderung der MO/N in Höhe von 5 Millionen Euro pro Jahr im Doppelhaushalt 2025/2026. Dies sei auch ein gutes Signal hinsichtlich der Wichtigkeit der Filmförderung, deren nicht unerheblichen wirtschaftlichen Effekte in der Präsentation deutlich geworden seien. Aufgrund der enor-

men Nachfrage hofften sie, dass das jahrelange gemeinsame Bemühen um ein Studio bald Erfolg haben werde. Sie werteten die Filmförderung Hamburg Schleswig-Holstein als ein ausgesprochen positives Beispiel der Zusammenarbeit beider Länder.

Der schleswig-holsteinische Regierungsvertreter teilte diese Einschätzung und würdigte die Verdienste der neuen Leitung der Filmwerkstatt Kiel, deren Erfolgsgeschichte die Regierung zu einer Anhebung der Förderung bewogen habe. Bezogen auf den Einwand der schleswig-holsteinischen SPD-Abgeordneten, dass der Betrag im Verhältnis zur Bevölkerungszahl und im Vergleich zu Hamburg nicht so hoch sei, machte er deutlich, dass die aktuelle Erhöhung das derzeitige Maximalmaß darstelle.

Auf entsprechende Fragen der schleswig-holsteinischen SPD-Abgeordneten zu dem erwähnten Studio nannte Herr Albers als Realisierungsanforderungen, dass die Grundinvestitionen nicht so aufwendig sein dürften und eine logistische Anbindung an einen oder mehrere städtische Filmstandorte bestehen müsse. Außerdem müsse der Ort tonsicher sein und es seien der Tarifraum und die Anbindung an die sonstige Infrastruktur wichtig. Zu einem möglichen Realisierungszeitpunkt bezüglich eines derzeit ins Auge gefassten Objekts in Geesthacht konnte er noch keine Angaben machen.

Die Hamburger SPD-Abgeordneten drückten ihren Stolz darauf aus, dass es auch aufgrund der guten Argumentationslinie der MO/N gelungen sei, in gemeinsamer Anstrengung mehr Geld dafür zur Verfügung zu stellen, um die Gefahr zu bannen, in diesem Bereich abgehängt zu werden. Von ihnen nach aktuellen Risiken und Erfolgsfaktoren der MO/N Filmförderung gefragt, erwähnte Herr Albers, dass hinsichtlich der Bundesregelung durchaus noch Risiken bestünden. Wegen der grundsätzlichen Abhängigkeit von Fördermitteln herrsche eine große Unruhe innerhalb der Branche. Zwar hätten die Filmförderungsanstalten (FFA) mit dem FFG eine Arbeitsgrundlage, doch ohne die Verabschiedung des Filmförderungszulagengesetzes sei man in den Anreizmodellen auf die vorläufige Haushaltsführung des Bundes angewiesen. Die Haltung einer neuen Regierung zum Gesetzesvorhaben der Investitionsverpflichtung sei zudem ungewiss. Dass das einzig positive Signal in die deutsche Filmbranche aus Hamburg gekommen sei, habe ihnen einen guten Rückenwind gegeben und überregional zu einer starken Wahrnehmung geführt. Ein wichtiger Erfolgsfaktor der MO/N sei Diversität auf verschiedenen Ebenen: ein sehr breit gestreutes filmisches Portfolio, eine gute Dienstleistungs- und kreative Landschaft sowie eine gute und stabile Crew- und Teambasis.

Die Hamburger SPD-Abgeordneten zeigten sich begeistert über die Entwicklung im Bereich Diversity Check.

Die schleswig-holsteinischen Abgeordneten von Bündnis '90/Die Grünen wiesen auf die Filmfestivalförderung in Schleswig-Holstein hin. Auf ihre Frage nach der Rolle der Nordischen Filmtage Lübeck hinsichtlich einer stärkeren Ausrichtung nach Skandinavien betonte Herr Albers, dass die Leitungen dieses Festivals ein beachtliches Netzwerk in die skandinavischen Länder aufgebaut hätten, wofür auch der Ausbau des Industry Programms eine wichtige Rolle gespielt habe.

Die Hamburger SPD-Abgeordneten interessierte, ob bei sehr erfolgreichen Produktionen etwas von der Förderung wieder an die MO/N zurückfließe.

Herr Albers erläuterte hierzu das Referenzprinzip der Filmförderung: Wenn in den Finanzierungsplänen Rückflüsse absehbar seien, werde sie in erfolgsbedingt rückzahlbaren Darlehen gewährt. Diese würden nicht in den Förderkreislauf zurückgegeben, sondern für neue Projekte der Antragstellerinnen und -steller reserviert, womit auch eine Bindung an den Standort erreicht werde.

Da ja nicht alle Produktionen gleich erfolgreich seien, fragten die Hamburger SPD-Abgeordneten, ob das zitierte Untersuchungsergebnis, dass jeder Euro der Filmförderung das 3,4-fache an Wertschöpfung generiere, verallgemeinert werden könne. Bei dem genannten Wert, so Herr Albers, handele es sich um einen Querschnittswert aus dem gesamten Portfolio der betrachteten Jahre.

Auf entsprechende Fragen des schleswig-holsteinischen FDP-Abgeordneten berichtete er, dass er trotz eines regelmäßigen Austausches mit den anderen Landesfilmförderungen keine andere Untersuchung kenne, die der durch die Firma Deloitte für die MO/N durchgeführten vergleichbar wäre. Er vermutete, dass die Effekte in Berlin wegen eines anderen Potenzials der Kreativbranche noch stärker ausfallen würden.

Der FDP-Abgeordnete brachte ins Gespräch, ob es sinnvoll wäre, die genannten Rückflüsse in revolvingende Fonds aufzunehmen, denn durch solche sei es beispielsweise bei der Innovationsförderung in Rotterdam gelungen, mit einer vergleichsweise geringen Basis nach und nach eine enorme Summe für den angestrebten Zweck zu generieren.

Herr Albers antwortete, dass die Skaleneffekte, die in solchen Fonds eine Rolle spielen, aus dem Geschäftsmodell der MO/N und den geförderten Produktionen nicht ableitbar seien. Die Rückflüsse seien begrenzt, da die Förderung der MO/N oft nicht auf das kommerzielle Marktsegment ziele, sondern vor allem auf Dokumentar- und Kurzfilme sowie Projekte, die eher einen künstlerischen Antrieb hätten.

Die Hamburger SPD-Abgeordneten betonten, dass sie gerade die Balance zwischen den Ausrichtungen der einzelnen geförderten Projekte für klug und gut hielten. Bezugnehmend auf die Filmförderungen anderer Länder habe man es ihrer Kenntnis nach in Hamburg geschafft, mit der Förderung pro Kopf hinter Berlin auf Platz 2 zu landen, weshalb sie appellierten, auch in Schleswig-Holstein hinsichtlich der Förderung in diese Richtung zu denken.

Der schleswig-holsteinische Regierungsvertreter erinnerte dazu noch einmal an die Haushaltssituation des Landes und daran, dass sich die Finanzierung der MOIN zu drei Vierteln aus Hamburger und rund einem Viertel aus schleswig-holsteinischen Mitteln zusammensetze.

III. Ausschussempfehlung

Der Ausschuss für die Zusammenarbeit der Länder Hamburg und Schleswig-Holstein empfiehlt der Bürgerschaft, von diesem Bericht Kenntnis zu nehmen.

Eckard Graage (i.V.), Berichterstattung

MOIN

Filmförderung
Hamburg
Schleswig-Holstein



MOIN



Gesellschafteranteil:
74,8%



Gesellschafteranteil:
25,2%



Senderbeteiligungen

MOI/N

Filmförderung
Hamburg
Schleswig-Holstein

Jahresetat
ca 15 Mio. €

ab 2025 ca. 20 Mio. €



Creative
Europe
MEDIA

100%ige Tochtergesellschaft



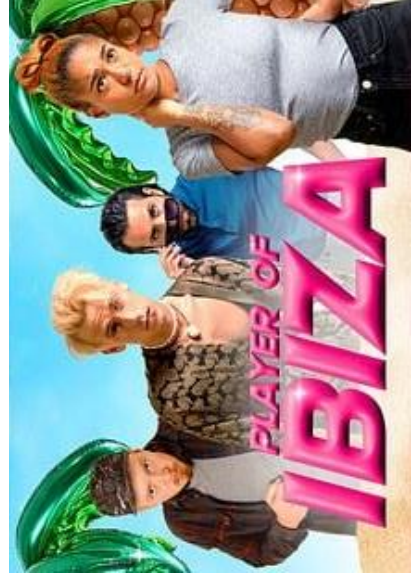
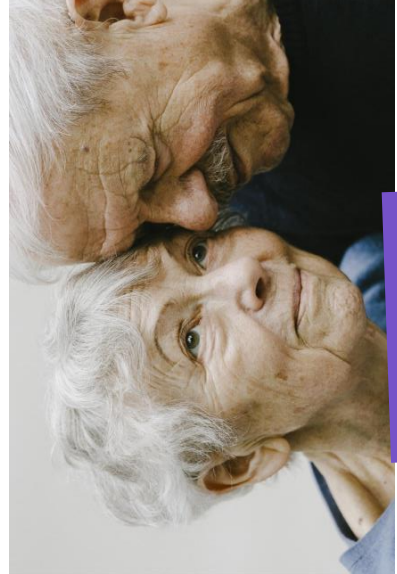
100%ige Tochtergesellschaft

MOI/N

Geförderte Filme und Serien



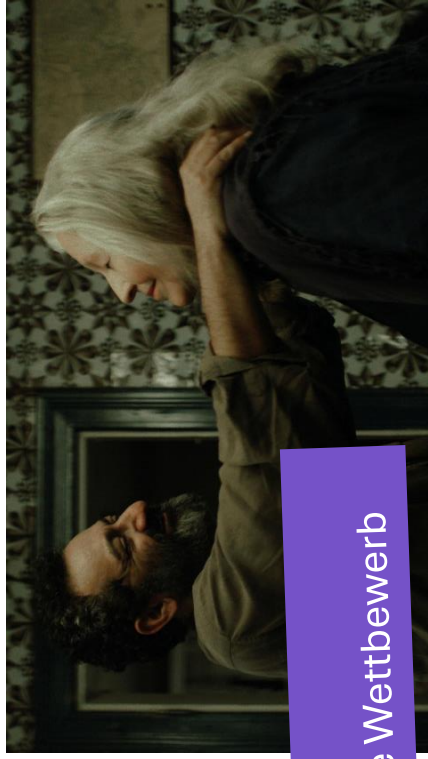
Nominierungen Grimme-Preis 2025



Deutscher Filmpreis 2024

MOIN

Geförderte Filme



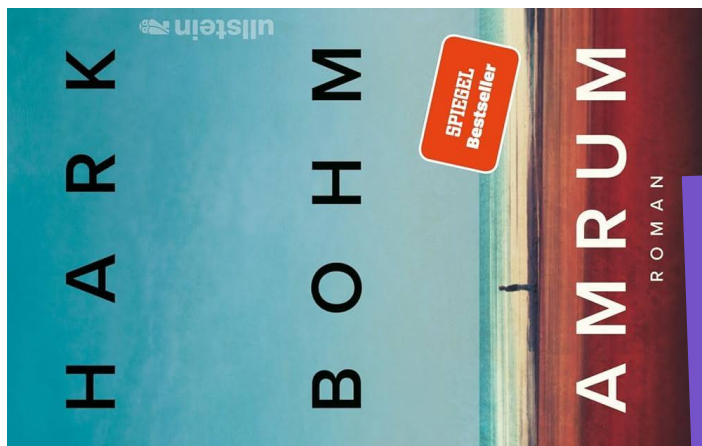
YUNAN
Berlinale Wettbewerb



MOTHER'S BABY
Berlinale Wettbewerb

MO/N

Demnächst



Regie: Fatih Akin



Regie: Sönke Wortmann

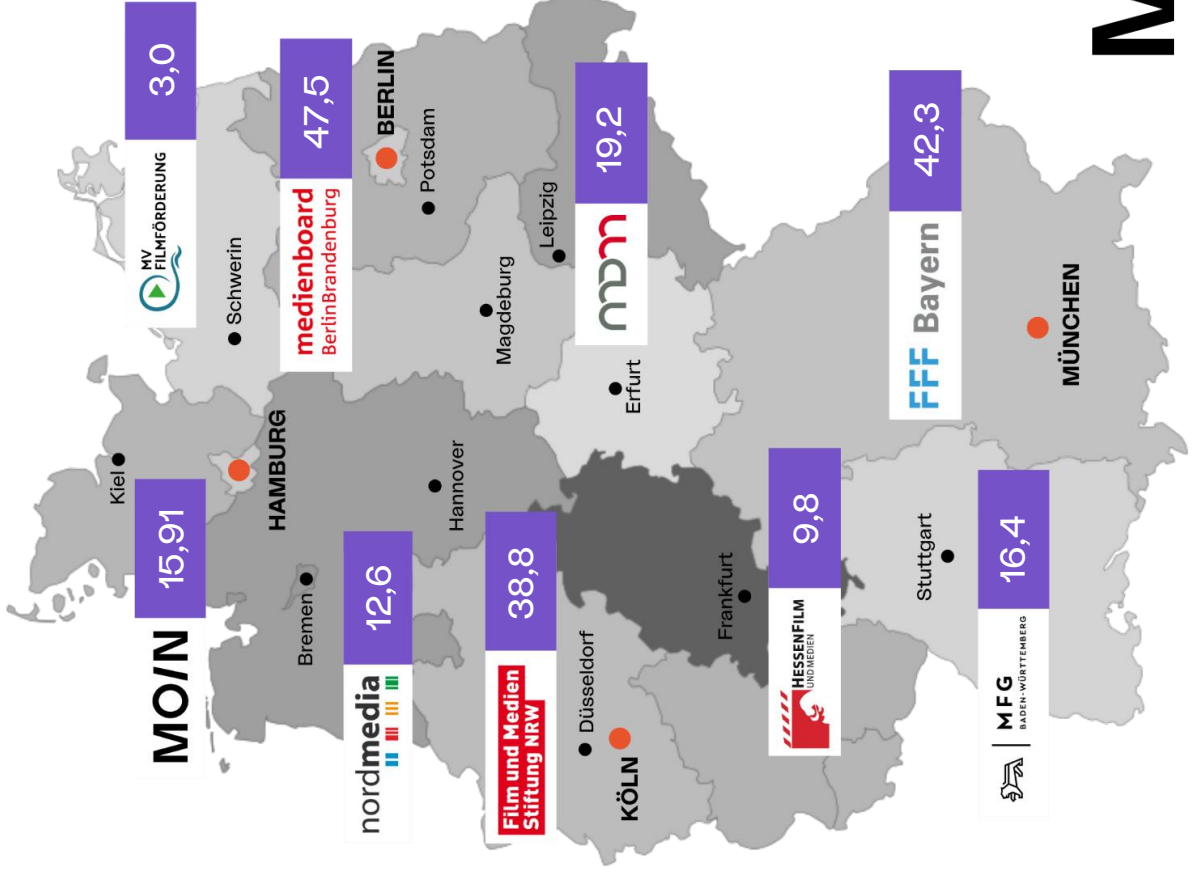
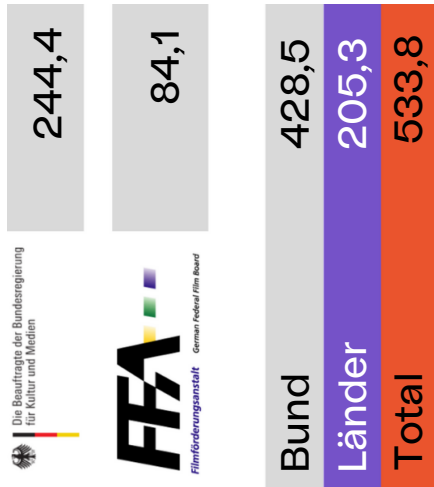
Branchenumfeld

- 129.000 Beschäftigte
- 11 Mrd Umsatz
- Größter europäischer AV Markt
- Musikindustrie: 2,07 Mrd
- Buchmarkt 9,1 Mrd

MO/N

Filmförderung Bund und Länder 2023

Etat 2023 in Mio. EUR
(Quelle: FFA - Das Kinojahr 2023)



MO/N

FFG Reform

- 3 Säulen Modell:
- FFG Novelle (Umstellung auf Referenzprinzip)
- Tax Rebate (Automatische Anreizförderung i.H.v. 30%)
- Investitionsverpflichtung (Einbindung von Streamern in Förderkulisse)

MOIN

Standort HH/SH

MO/N

Situation am Standort

ÜBERBLICK – DER BEWEGTBIODMARKT IN HAMBURG UND SCHLESWIG-HOLSTEIN

BEWEGTBIODBRANCHE HAMBURG/SCHLESWIG-HOLSTEIN 2023

ANZAHL DER STEUERPFICHTIGEN UNTERNEHMEN¹ IN DEN TEILMÄRKTEN DER BEWEGTBIODTEILBRANCHE IN HAMBURG UND SCHLESWIG-HOLSTEIN, 2023 IM VERGLEICH ZU 2016



Quelle: Goldmedia
Standortstudie 2024 /
noch unveröffentlicht

¹ steuerpflichtige Unternehmen mit mind. 22.000 Euro Jahresumsatz

² Die ausgewiesene Zahl der Unternehmen in Hamburg und Schleswig-Holstein in den WZ 59.12 und 59.13 entspricht den Zahlen der amtlichen Statistik. Die Zahlen für 2016 wurden aufgrund einer verbesserten Datenlage nachträglich korrigiert

³ Online-Video-Angebote mit eigener Webpräsenz laut BLM/LFK Online-Video-Monitor 2023

⁴ 2016 wurden hier die Unternehmen im Bereich VR/AR/360-Grad-Video ausgewiesen.

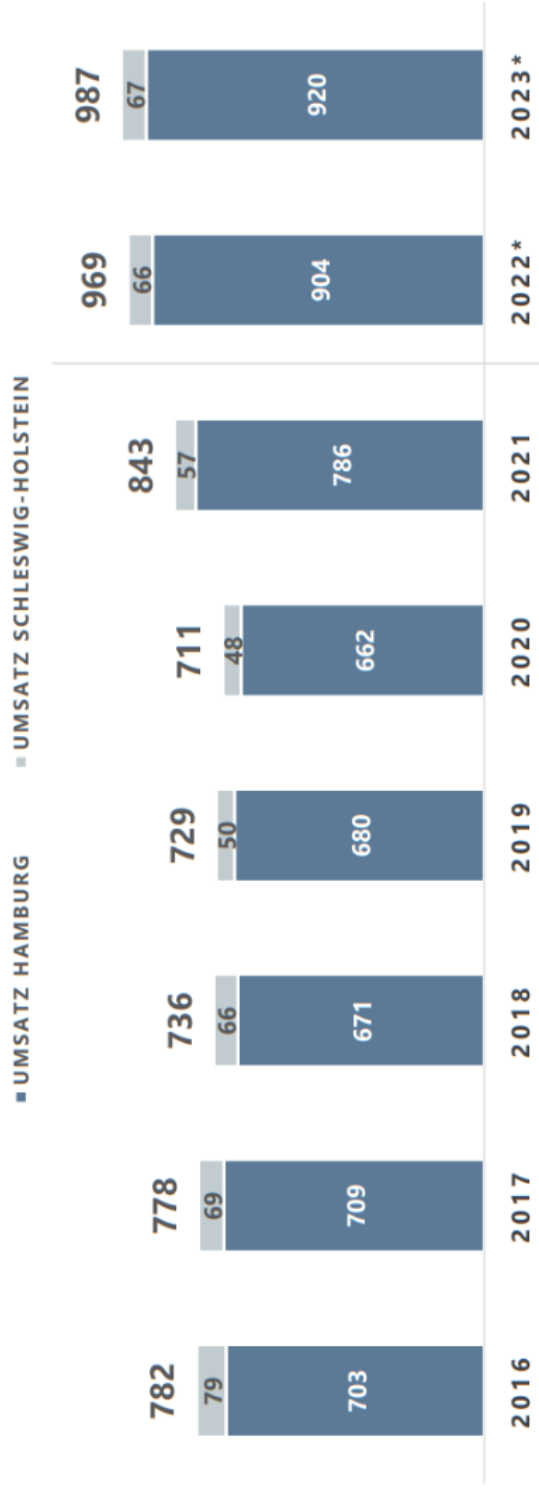
Situation am Standort

ÜBERBLICK – DER BEWEGTBIELMARKT IN HAMBURG UND SCHLESWIG-HOLSTEIN

UMSÄTZE IN DER FILM- UND FERNSEHPRODUKTION

Der Umsatz im Bereich der Film- und Fernsehproduktion (WZ 59.11) lag laut Destatis im Jahr 2021 bei 843 Mio. Euro in Hamburg und Schleswig-Holstein. Dies war gegenüber dem ersten Coronajahr ein erhebliches Wachstum von rund 19 %. Laut Goldmedia-Prognose konnte die Branche in den Jahren 2022 und 2023 weiter zulegen und erreichte 2023 knapp die Milliardengrenze.

UMSÄTZE AUS DER HERSTELLUNG VON FILMEN, VIDEOFILMEN UND FERNSEHPROGRAMMEN (WZ 59.11) IN HAMBURG UND SCHLESWIG-HOLSTEIN 2016 BIS 2023, IN MIO. EURO



* Prognose
Quelle: Umsatzsteuerstatistik Destatis, Goldmedia Standortmonitor.net

Quelle: Goldmedia
Standortstudie 2024 /
noch unveröffentlicht

Situation am Standort

ÜBERBLICK – DER BEWEGTBIELMARKT IN HAMBURG UND SCHLESWIG-HOLSTEIN

BESCHÄFTIGTE IN DER FILM- UND FERNSEHPRODUKTION

Daten zu Beschäftigten in der Film- und Fernsehproduktion liegen durch die Bundesagentur für Arbeit bis 2022 vor. Nach einem deutlichen Zuwachs im zweiten Corona-jahr 2021 lag die Zahl der Beschäftigten für diesen Wirtschaftszweig (WZ 59.11) in Hamburg und Schleswig-Holstein zuletzt bei über 3.100 Personen. Die Prognose im Rahmen des Standortmonitor.net von Goldmedia geht für 2023 von einem weiteren Wachstum auf über 3.200 Beschäftigte aus.

ZAHL DER BESCHÄFTIGTEN IN DER HERSTELLUNG VON FILMEN, VIDEOFILMEN UND FERNSEHPROGRAMMEN (WZ 59.11) IN HAMBURG UND SCHLESWIG-HOLSTEIN 2016 BIS 2022, 2023 PROGNOSE, ANZAHL ABSOLUT



* Prognose Goldmedia
Quelle: Bundesagentur für Arbeit, Goldmedia Standortmonitor.net

Quelle: Goldmedia
Standortstudie 2024 /
noch unveröffentlicht

Regionaleffekt

MO/N



Regionaleffekt

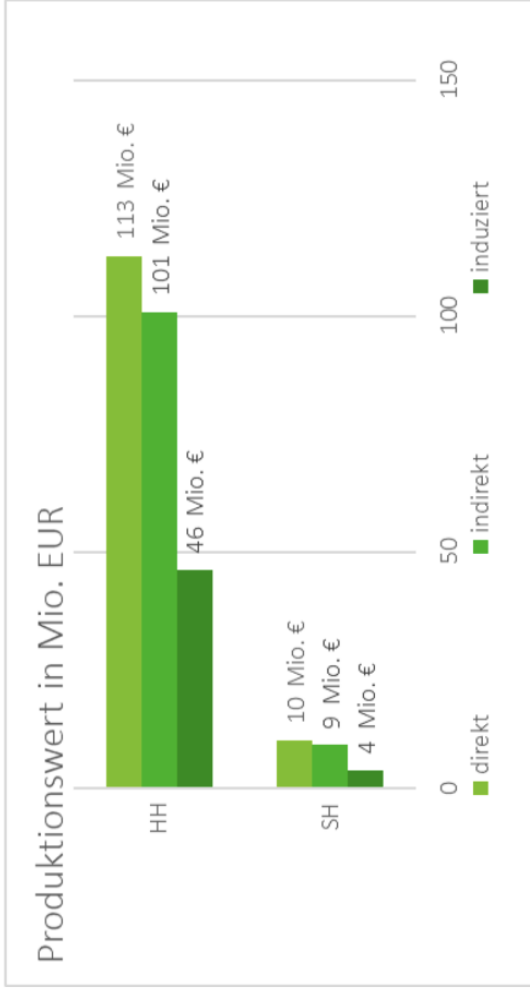


Abbildung 6: Produktionswert, Quelle: Filmförderung Hamburg Schleswig-Holstein GmbH, Deloitte

MOIN

Volkswirtschaftlichen Kenngrößen

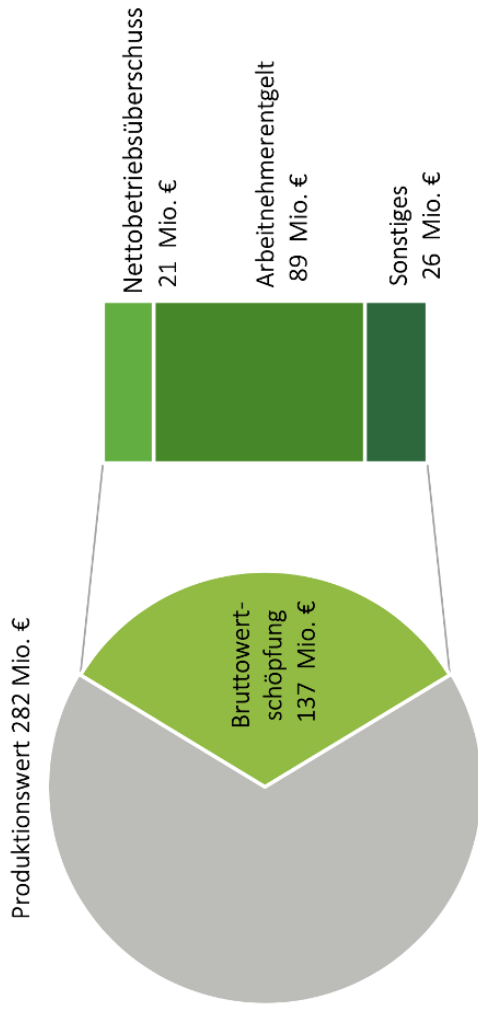


Abbildung 5: Volkswirtschaftliche Kenngrößen



Regionaleffekt

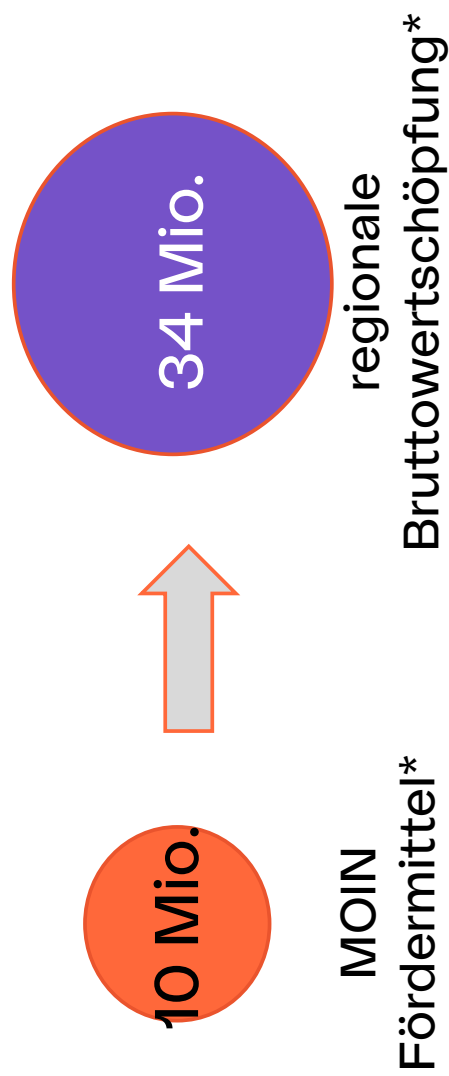
MOIN



Regionaleffekt

MO/N

Deloitte Studie

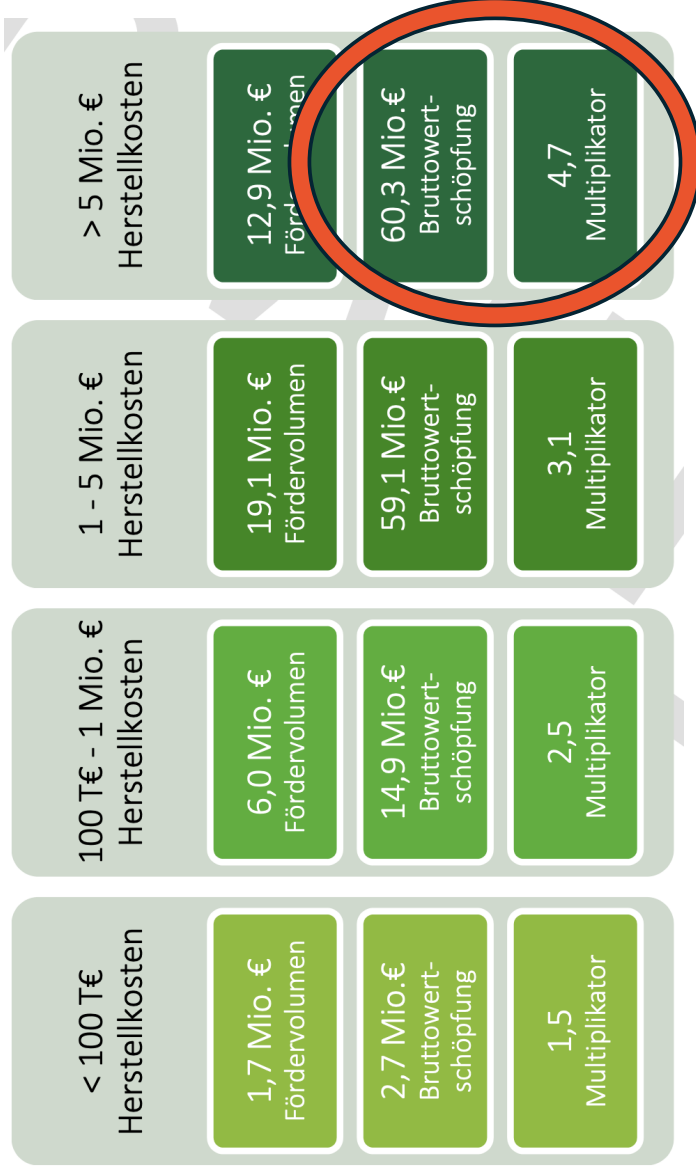


* gem. Deloitte Studie (Dezember 2023) + PWC Prüfungen zwischen 2017 und 2022

Deloitte Studie

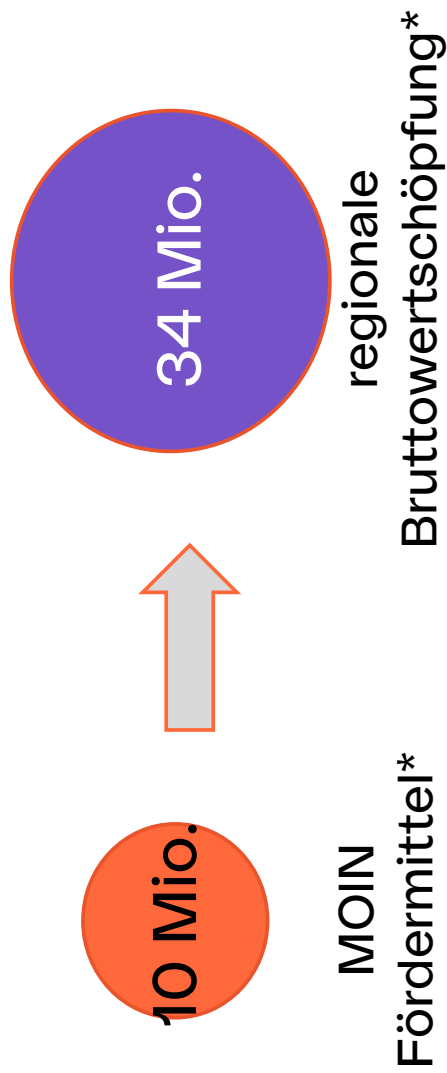
* „Regionale
volkswirtschaftliche
Auswirkungen der
MOIN Filmförderung
Hamburg Schleswig-
Holstein“

Studie von Deloitte,
Dezember 2023



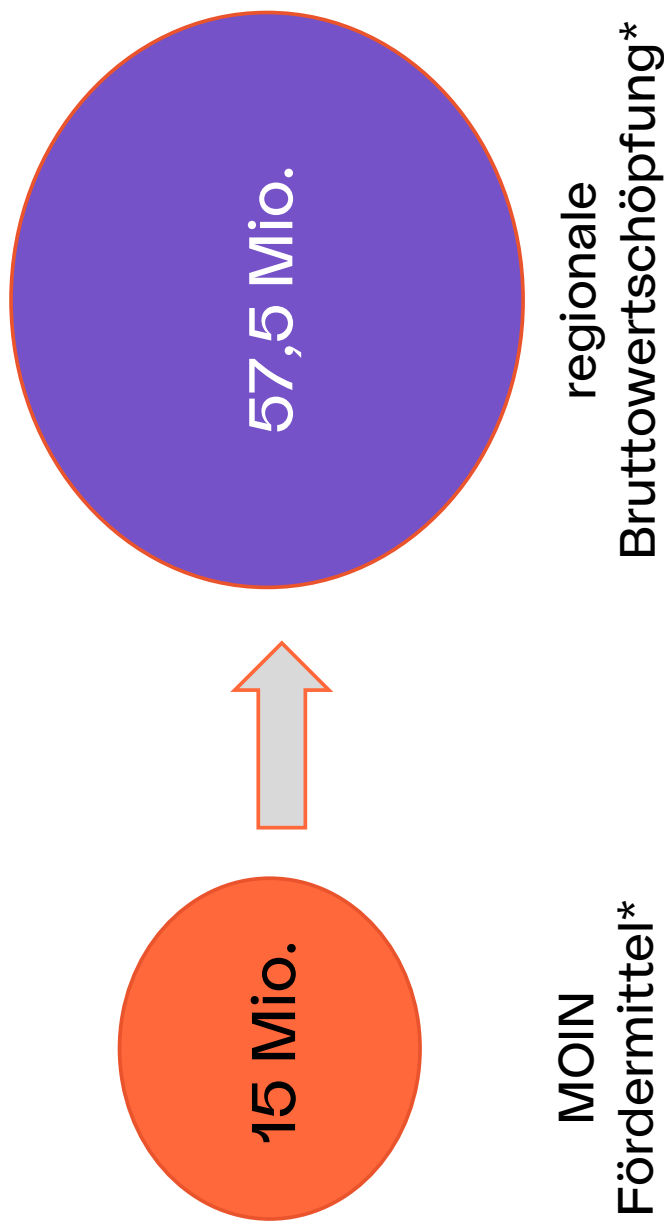
MOIN

Deloitte Studie: StatusQuo



* gem. Deloitte Studie (Dezember 2023) + PWC Prüfungen zwischen 2017 und 2022

Deloitte Studie: mit Erhöhung



* gem. Deloitte Studie (Dezember 2023) + PWC Prüfungen zwischen 2017 und 2022

MOIN

Deloitte Studie



Regionaleffekt

MO/N

MO/N

2025 ff

Haushaltsmittel MOIN	2021	2022	2023	2024	2025
FHH	8,19	9,99	9,49	9,78	14,90
SH	1,00	1,00	1,19	1,19	1,19
MDStV HSH*	2,02	2,01	2,15	2,13	2,12
MDStV FW Kiel*	0,28	0,27	0,29	0,27	0,29
NDR	1,20	1,20	1,20	1,20	1,20
ZDF	1,00	1,10	1,20	1,20	1,20
Warner Treuhandfonds	1,00	1,00			
Serienförderung FHH	1,00				
Fachkräfte-Programm FHH		0,17	0,17	0,14	
Gesamt	15,69	16,74	15,69	15,91	20,90

*ohne Spitzenausgleich

Haushaltsmittel

MOIN

1. Talententwicklung

- Unterstützung von HFBK und HMS
- Talentprogramm in Kiel
- Immersive Medien mit Schwerpunkt SH
- Unternehmensförderung, Gewinnung von Fachkräften

Maßnahmen

MOIN

2. Publikum

- Unterstützung des Filmfest Hamburg + VRHam
- Audience Development (z.B. Cineville und Cinfinity)
- Kinopreise → Aufwuchs, gemeinsame Vergabe?

Maßnahmen

MOIN

3. Wertschöpfung

- Akquisition von Großprojekten
- Internationalisierung (Fokus auf Nordics)
- Entwicklung der Brancheninfrastruktur (z.B. Prüfung Studiostandort)
- Unternehmensentwicklung

Maßnahmen

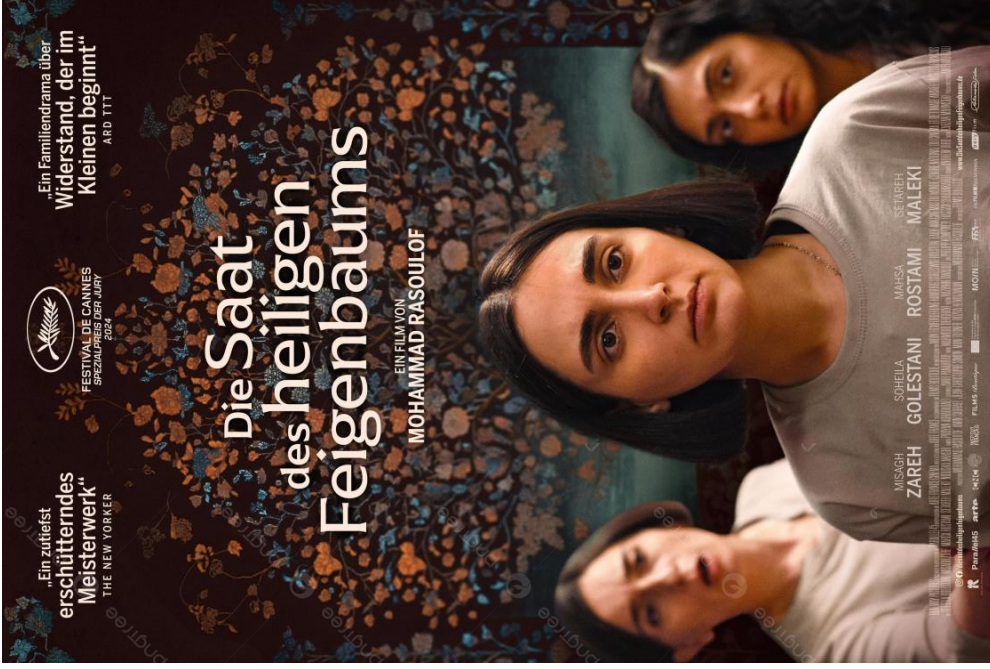
MOIN

Neue Förderansätze

- NEST - umgesetzt
- Kriterienbasierte Förderung - Konzeptionierung
- Untersuchung von PPP Modellen - Finanzierung
- Einsatz und Befähigung der Branche bei Nutzung von KI

Maßnahmen

MOIN



MOI/N



Best International Picture



Last but not least

Cineville



CiNFiNiTY



Last but not least

MO/N

MOVING IMAGES NORTH

WE ARE



Vielen
Dank!

Prof. Helge Albers
albers@moin-filmfoerderung.de

040-39837-20

MOIN