



# **B e r i c h t**

## **Ausschuss für die Zusammenarbeit der Länder Schleswig-Holstein und Hamburg**

20. Wahlperiode – 15. Sitzung

am Freitag, dem 19. September 2025, 17:00 Uhr,  
im Sitzungszimmer 122 des Landtags

23. Wahlperiode

Nr. 23/1

## Protokoll

der öffentlichen Sitzung

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

**Sitzungsdatum:** 19. September 2025

**Sitzungsort:** Schleswig-Holsteinischer Landtag, Düsternbrooker Weg 70, 24105 Kiel, Raum 122

**Sitzungsdauer:** 17:05 Uhr bis 20:15 Uhr

**Vorsitz:** Abg. Koorosh Armi (SPD)

**Schriftführung:** Abg. Stephan Jersch (Die Linke)

**Sachbearbeitung:** Dr. Monika Potztal

Zeitgleich, am selben Ort und zu derselben Tagesordnung tagte der Ausschuss für die Zusammenarbeit der Länder Schleswig-Holstein und Hamburg des Schleswig-holsteinischen Landtags.

---

### Tagesordnung:

1.                   Geltende Abstandsregelungen von Windkraftanlagen an der Landesgrenze von Hamburg und Schleswig-Holstein  
(Selbstbefassung gem. § 53 Absatz 2 der Geschäftsordnung der Hamburgischen Bürgerschaft)
  
2.                   Einzelthemen des ÖPNV und des Bahnverkehrs  
(Selbstbefassung gem. § 53 Absatz 2 der Geschäftsordnung der Hamburgischen Bürgerschaft)
  - S4 Ost/ S4 West
  - Reaktivierung der Bahnstrecke Bergedorf-Geesthacht
  - Reduzierung des Angebots auf schleswig-holsteinischer Seite
  - Barzahlung in HVV-Bussen

3. Olympiabewerbung durch Hamburg und Schleswig-Holstein  
(Selbstbefassung gem. § 53 Absatz 2 der Geschäftsordnung der  
Hamburgischen Bürgerschaft)
4. Terminplanung 2026
5. Verschiedenes

## **Anwesende:**

### **I. Ausschussmitglieder**

Abg. Koorosh Armi (SPD)  
Abg. Stefan Bereuter (CDU)  
Abg. Ole Thorben Buschhüter (SPD)  
Abg. Linus Görg (GRÜNE)  
Abg. Sascha Greshake (CDU)  
Abg. Simone Gündüz (SPD)  
Abg. Julian Herrmann (CDU)  
Abg. Jennifer Jasberg (GRÜNE)  
Abg. Stephan Jersch (Die Linke)  
Abg. Martina Koeppen (SPD)

### **II. Ständige Vertreterinnen und Vertreter**

Abg. Mithat Capar (SPD)  
Abg. Heike Sudmann (Die Linke)

### **III. Mitglieder des Ausschusses für die Zusammenarbeit der Länder Schleswig-Holstein und Hamburg des Schleswig-Holsteinischen Landtags**

Abg. Oliver Brandt (B'90/ Die Grünen)  
Abg. Dr. Bernd Buchholz (FDP)  
Abg. Claus Christian Claussen (CDU)  
Abg. Martin Habersaat (SPD)  
Abg. Beate Nielsen (CDU)  
Abg. Sybilla Nitsch (SSW)  
Abg. Patrick Pender (CDU)  
Abg. Beate Raudies (SPD)  
Abg. Uta Röpcke (Bündnis 90/ Die Grünen) (stellvertretend)  
Abg. Andrea Tschacher (CDU)

Weitere Abgeordnete: Ulrike Täck (B'90/Die Grünen)

### **IV. Senatsvertreterinnen und Senatsvertreter**

#### Behörde für Verkehr und Mobilitätswende

Herr	Senator	Dr. Anjes Tjarks
Frau	Erste Baudirektorin	Dr. Tina Wagner

#### Behörde für Inneres und Sport

Herr	Staatsrat	Christoph Holstein
Frau	Angestellte	Simone Blunck (Stellvertretende Leiterin des Vorprojekts Olympia)

**V. Mitglieder des Ausschusses für die Zusammenarbeit der Länder Schleswig-Holstein und Hamburg des Schleswig-Holsteinischen Landtags**

Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus

Frau Staatssekretärin Susanne Henckel  
Herr Martin von Ivernois

Ministerium für Inneres, Kommunales, Wohnen und Sport

Herr Staatssekretär Dr. Frederik Hogrefe

**VI. Teilnehmerinnen und Teilnehmer der Bürgerschaftskanzlei und des Ausschussdienstes des Schleswig-Holsteinischen Landtags**

Dr. Monika Potzta, Dr. Sebastian Galka

**VII. Vertreterinnen und Vertreter der Öffentlichkeit: 10 Personen**

Vor Eintritt in die Tagesordnung fasste der Ausschuss der Hamburgischen Bürgerschaft einvernehmlich den Beschluss, die vorgesehenen Selbstbefassungen der TOPs 1 bis 3 durchzuführen.

Der Vorsitzende des Ausschusses des Schleswig-Holsteinischen Landtags stellte die Beschlussfähigkeit des Ausschusses fest. Dieser beschloss einvernehmlich die Tagesordnung der aktuellen Sitzung.

**Zu TOP 1**

Der Vorsitzende des schleswig-holsteinischen Ausschusses stellte die Sachlage im Zusammenhang mit der vorliegenden Petition dar. Eine nach der Beratung im Petitionsausschuss des Schleswig-Holsteinischen Landtags von der Innenministerin erbetene Antwort der Senatorin für Stadtentwicklung und Wohnen liege den Abgeordneten als nichtöffentlicher Umdruck vor.

Die schleswig-holsteinischen Regierungsvertretenden referierten, dass nach Auskunft der Senatorin bei einer gewissen Planreife der Entwürfe auch die Umlandgemeinden angehört würden. Sie sahen sich in guter Abstimmung mit Hamburg und würden daher eine weitere Nachricht des Nachbarlandes abwarten.

Der Vorsitzende des schleswig-holsteinischen Ausschusses schlug vor, von den vier betroffenen Gemeinden sowie von der Geschäftsstelle der Metropolregion in Hamburg schriftliche Stellungnahmen einzuholen.

Nach der Mitteilung der Ausschussdienstes des Schleswig-Holsteinischen Landtags, dass bezüglich der Gemeinden bereits ein Beschluss gefasst worden sei und nur die Anhörung der Geschäftsstelle der Metropolregion fehle, regte er an, um deren Stellungnahme zu bitten und den TOP nach Eingang der Antwort wieder aufzurufen. Er würde es begrüßen, wenn zu dieser Beratung dann eine Senatsvertretung aus der Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen zur Verfügung stehen würde.

Beide Ausschüsse zeigten sich mit dem Verfahren einverstanden.

Auf die Bitte der Hamburger Abgeordneten der Fraktion Die Linke um nähere Erläuterungen zum Begriff der Erträglichkeit im Beschluss des Petitionsausschusses,

antworteten die Vertreterinnen und Vertreter der schleswig-holsteinischen Landesregierung, dass die Einschätzung zur Erträglichkeit von den betroffenen Gemeinden abhänge, was auch Anlass der Petition gewesen sei. Einem Austausch mit Vertreterinnen und -vertretern des Senats hierzu in der nächsten Sitzung des Ausschusses für die Zusammenarbeit sähen sie entgegen. Die eigentliche Frage sei nicht die faktische Erträglichkeit, sondern zu welcher Einigung man finde.

Nach Auffassung der Hamburger SPD-Abgeordneten lasse das Schreiben der Senatorin keinen Zweifel daran, dass man sich derzeit erst auf einem Zwischenschritt für die weitere Ausarbeitung der Planung befinde. Da nach Vorlage des endgültigen Entwurfs auch die betroffenen Nachbargemeinden beteiligt würden, plädierten sie dafür, den nächsten Schritt abzuwarten.

Nach kurzer Diskussion ließen beide Ausschüsse ihre Zustimmung zu der Anregung des schleswig-holsteinischen Ausschussvorsitzenden erkennen, dass der Punkt nach einem Signal der Senatorin, hierzu etwas Neues beitragen zu können, wieder aufgerufen werde, ansonsten im Frühjahr 2026.

## **Zu TOP 2**

### S4 Ost

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter referierten zunächst anhand einer Präsentation den Sachstand des Projekts S4 Ost (siehe Anlage). Als Besonderheit erwähnten sie transparente Lärmschutzwände auf einer Erprobungsstrecke von 55 Metern. Im Zusammenhang mit der Verzögerung der Generalsanierung des Hochleistungskorridors Hamburg-Berlin, durch die die Sanierung der Strecke Hamburg-Lübeck auf 2028 verschoben werde, sei auch hinsichtlich der S4 gegenüber der Deutschen Bahn (DB) auf die Hebung maximaler Synergien zwischen den Projekten gedrängt worden. Einen neuen Zeitplan für die S4 Ost erwarteten sie im Oktober 2025.

Die Hamburger Abgeordneten der Fraktion Die Linke erwähnten mit Bezug auf die Website [www.nahverkehrhamburg.de](http://www.nahverkehrhamburg.de) die seit Kurzem vorliegende Untersuchung des Bundesministeriums für Verkehr zur Priorisierung der Projekte der DB. Sie wiesen auf den schwerwiegenden Knackpunkt der niveaugleichen Ein- und Ausfädelung der S4-Gleise in die bestehende Bahnstrecke Hamburg-Lübeck am Bahnhof Ahrensburg-Gartenholz hin, der Konflikte mit dem Deutschlandtakt erwarten lasse. Diese Kritik korrespondiere laut der zitierten Seite mit einer Studie der TU Braunschweig. Sie baten um nähere Erläuterungen zu dieser Problematik.

Die schleswig-holsteinischen Regierungsvertretenden antworteten, dass der Deutschlandtakt, ein sehr ambitioniertes Fahrplankonzept, anfangs auch an ein drittes Gleis habe denken lassen, um die jetzt in Ahrensburg entstehende Situation zu vermeiden. Es sei wahrscheinlich nicht alles, was der Fahrplan für den Deutschlandtakt im Endstadium des Ausbaus unterstelle, ohne ein drittes, viertes Gleis in Lübeck leistbar.

Als die Abgeordneten der Fraktion Die Linke nach dem weiteren Vorgehen der Regierung fragten, erläuterten die schleswig-holsteinischen Regierungsvertreterinnen und -vertreter, dass das Bundesministerium für Verkehr für den Deutschlandtakt Etappierungen vornehme. Hierbei würden bestimmte Infrastrukturmaßnahmen in Fünf-Jahres-Zeiträume geclustert und diesen dann jeweils ein Fahrplan hinterlegt. Den Zielfahrplan, bei dem alle erforderlichen Infrastrukturmaßnahmen realisiert seien, noch auf bauliche Zwischenstufen herunterzubrechen, sei ein sehr komplexer Schritt. Angesichts der aktuellen Situation sprächen nun beide Länder noch einmal mit Nachdruck beim Bund vor, da manches nicht der Planung entspreche.

Der schleswig-holsteinische FDP-Abgeordnete meinte, dass die von den Hamburger Abgeordneten der Fraktion Die Linke zitierte Aussage aus dem Gutachten keine

verzögernden Auswirkungen auf den Bau der S4 Ost habe. An die Senatsvertreterinnen und -vertreter gewandt, wies er darauf hin, dass der ursprünglich für 2025 vorgesehene Planfeststellungsbeschluss des Eisenbahnbundesamts (EBA) zum Planfeststellungsabschnitt 3 nun für 2027 geplant sei. Damit werde für ihn fraglich, ob die für 2028 angedachten Bauarbeiten in dem Jahr realisiert werden könnten. Er wollte zudem wissen, wie sich die DB InfraGo die Kompatibilität der Sanierung des Hochleistungskorridors mit dem Ausbau der S4 Ost im Planabschnitt 3 vorstelle.

Die schleswig-holsteinischen Regierungsvertreterinnen und -vertreter erklärten, über diesen Konflikt mit der DB im Gespräch zu sein. Auf deren Zusage, das Problem zu lösen, habe sie noch keine konkrete Antwort erreicht.

Die Hamburger SPD-Abgeordneten sagten, dass ihrer Kenntnis nach schon immer geplant gewesen sei, dass der Planfeststellungsabschnitt 3 nach Abschluss der Generalsanierung prioritär realisiert werde, woran sich auch durch die Verschiebung um ein Jahr nichts geändert habe.

Der Vorsitzende des Hamburger Ausschusses meinte, dass der Ausschuss die Thematik nach Vorlage des überarbeiteten Bauphasen-Zeitplans noch einmal aufnehmen solle. Zu den Hamburger Abgeordneten der Fraktion Die Linke gewandt, mutmaßte er, wie realistisch es sei, dass das für den Deutschlandtakt vorgesehene Fahrplankonzept tatsächlich umgesetzt werde.

Die Hamburger SPD-Abgeordneten teilten diese Überlegung. Sie wiesen auf die Planungen der Stadt Bargteheide für die Anlage des S-Bahnhofs hin, die als eine gewisse Vorleistung für den späteren dreigleisigen Ausbau gesehen werden könnten. Falls der Fahrplan für den Deutschlandtakt dies erforderte, stünde dem nichts im Wege. Ihrer Meinung nach habe man im Zusammenhang mit dem Deutschlandtakt jedoch noch andere offene Punkte, wie beispielsweise den Verbindungsbahn-Entlastungstunnel (VET), der derzeit mehr oder weniger abgesagt sei.

Die Abgeordneten der Fraktion Die Linke formulierten ihre Wahrnehmung, dass immer mehr Projekte der Deutschen Bahnprojekte abgesagt oder verschoben würden. Sie sprachen sodann die Kapazität der Strecke an: Ihrer Kenntnis nach sollten nach Eröffnung des Fehmarn-Belt-Tunnels 22 Zugfahrten pro Stunde stattfinden, wobei laut dem schon erwähnten Gutachten der TU Braunschweig die Deutsche Bahn so sparsam bei der S4 und der Überwerfung geplant habe, dass höchstens 19 Zugfahrten stündlich verkräftet werden könnten. Hierzu baten sie um nähere Erläuterungen. Die schleswig-holsteinischen Regierungsvertreterinnen und -vertreter wiesen darauf hin, dass die Strecke im Besitz der DB InfraGo sei und diese daher hierzu Auskunft geben müsse.

Die Abgeordneten der Fraktion Die Linke baten daraufhin, so noch nicht geschehen, um Übermittlung der Fragen zu Kapazität und weiteren Planungen an die DB InfraGo, damit bei der nächsten Beratung dazu berichtet werden könne.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter erklärten, dass sie sich bereits mit dem Gutachten befasst hätten und überprüft worden sei, dass mit den Prognosen, die dem Planfeststellungsbeschluss zugrunde lägen, die technische Lösung funktioniere. Ob es bei einer Zunahme von Fahrzeugen einer weiteren Ausbaustufe bedürfe, wäre dann zu bewerten. Sie hätten dies nicht schon in das ausfinanzierte und derzeit ablaufende Projekt der S4 einbinden wollen.

Die schleswig-holsteinischen SPD-Abgeordneten baten darum, das Thema wegen seiner verschiedenen Herausforderungen eng zu begleiten und es regelmäßig auf die Tagesordnung zu nehmen. Sie wiesen auf die große Zahl der von den Maßnahmen betroffenen, teilweise schon sehr verärgerten Menschen hin und sahen die Gefahr, dass auch das Vertrauen in die Glaubwürdigkeit der Politik bei den Bürgerinnen und Bürgern schwinde, wenn sich die Pläne ständig änderten. Sie hielten einen großen öffentlichen Druck durch beide Bundesländer für erforderlich.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter unterstützten eine Einladung der DB InfraGo in den Ausschuss. Sie fügten hinzu, dass für die Verschiebung der Arbeiten an der Strecke Hamburg-Lübeck auf das Jahr 2028 nun die neuen Projektpläne ausgearbeitet würden. Sie seien auch mit dem Vorstand der DB im Gespräch über mögliche Auswirkungen auf die S4 und hätten die Zusage erhalten, wahrscheinlich im Oktober die Planung der DB InfraGo vorgestellt bekommen. Aufgrund der großen Bedeutung der Maßnahmen hätten sie einen entsprechenden Druck aufgebaut; diesen auch seitens der Politik zu verstärken, könne hilfreich sein. Für eine erneute Befassung im Ausschuss hielten sie eine bessere Grundlage zum Ende des Jahres für wahrscheinlich.

Die schleswig-holsteinischen Abgeordneten von Bündnis '90/DIE GRÜNEN unterstützten die Anregung einer erneuten Befassung nach Vorlage der erneuerten Planungen.

Der Vorsitzende des Hamburger Ausschusses hielt dieses Vorhaben mit Beteiligung einer Vertretung der DB InfraGo zum weiteren Verfahren fest.

### S4 West

Die schleswig-holsteinischen Regierungsvertreterinnen und -vertreter berichteten, dass die DB InfraGo zu dem Projekt S4 West in den vergangenen Monaten mit einer Eisenbahnwissenschaftlichen Untersuchung (EBWU) befasst gewesen sei. Mit ihr seien zur Realisierung des gewünschten Zielszenarios, einem Zehn-Minuten-Takt zwischen Elmshorn und Hamburg Hauptbahnhof, zwei Varianten untersucht worden. Ein S-Bahn-Szenario sei davon ausgegangen, dass die derzeit in Pinneberg endende S-Bahn bis nach Elmshorn im Zehn-Minuten-Takt zusätzlich zu den bereits bestehenden Zügen verlängert werden könne, quasi ein add on zur Regionalbahn mit Zehn-Minuten-Takt. Bei dieser Variante müsste die Strecke jedoch für die finale Stufe auch wegen der Bahnsteighöhe erneut angepasst werden. Eine zweite Variante mit einer Verdichtung des Regionalbahnangebots habe sich als kritisch herausgestellt. Wenn zu den beiden heute bereits verkehrenden stündlichen Regionalbahnen zwei weitere Züge führen, müssten diese in Hamburg-Altona enden, weil die Kapazitäten für eine Führung bis zum Hauptbahnhof zu gering seien. Man könnte einen angenäherten 15-Minuten-Takt zwischen Elmshorn und Hamburg-Altona anbieten. Hierfür wären bei einer späteren Kapazitätsausweitung im Hamburger Knoten keinerlei Umbauten an den Stationen mehr erforderlich. Auch auf Arbeitsebene würden die Ergebnisse der EBWU derzeit intensiv zwischen den Ländern diskutiert und man müsse sich in dem eingerichteten Lenkungskreis in Kürze auf eine Lösung verständigen. Eine Entscheidung sei nicht einfach. Ihrer Erfahrung nach wollten die Menschen vor allem zum Hauptbahnhof, wofür man die Kapazitäten im Bereich der S-Bahn berücksichtigen müsse.

Die schleswig-holsteinischen SPD-Abgeordneten zeigten sich erfreut, dass seit der ersten Vorstellung des vorläufigen Ergebnisses Änderungen getroffen worden seien. Sie hoben hervor, dass in der Region kein Interesse an einer S-Bahn-Verbindung bestehe, sondern an durchgängigen, schnellen Zügen zum Hauptbahnhof. Aktuell erschreckt habe sie der beabsichtigte Umbau des Elmshorner Bahnhofs, weil dieser auch den gesamten Stadtumbauprozess betreffe, in den Städtebaufördermittel einfließen. Hierzu baten sie um weitere Ausführungen.

Die schleswig-holsteinischen Regierungsvertretenden erklärten, dass auch sie nicht über diese Umbaumaßnahme informiert worden seien und sehr zeitnah das Gespräch mit dem Bundesministerium für Verkehr dazu suchen würden.

Die Hamburger SPD-Abgeordneten bezeichneten es als unbefriedigend, dass seit der Vorstellung des Drei-Achsen-Konzepts vor ungefähr 17 Jahren bezüglich der S4 trotz immer neuer Ideen und Machbarkeitsstudien eigentlich gar nichts passiert sei, wobei auch die das Zusammenspiel von Bund und Land nicht sehr förderlich gewesen sei. Auch bei der S4 Ost sei sehr viel Zeit ins Land gegangen, doch habe zwischen den Ländern zu

einem bestimmten Zeitpunkt in dem Wunsch nach der Umsetzung bestanden und man habe nicht mehr auf ein Verhalten des Bundes dazu gewartet, sondern mit der Planung begonnen. Sie hielten es für gut, wenn die Länder wie seinerzeit möglichst bald festlegten, was sie wollen, und sich dann entschieden, in die Planung zu gehen und dies vorzufinanzieren. Ihrer Einschätzung nach würde dies das Vorhaben eher beschleunigen, als auf das Verhalten des Bundes zu warten. Hinsichtlich der S4 West spreche man doch vor allen Dingen über die Variante der Express-S-Bahn, die nördlich von Diebsteich schon auf die Fernbahngleise wechsele, bis Pinneberg nicht halte und danach die bisherigen Stationen bediene. Dies setze ein Ausfädlungsbauwerk nördlich von Diebsteich voraus. Wenn, wie eben von den schleswig-holsteinischen Regierungsvertretenden, vom Parallelbetrieb der Regionalbahn und einer zusätzlichen S-Bahn gesprochen werde, sähen sie Finanzierungsfragen bezüglich der Hamburger Gebiete. Sie wollten wissen, ob hinsichtlich der verschiedenen Varianten auch unterschiedliche Interessenlagen zwischen Schleswig-Holstein und Hamburg bestünden und wo die Schwierigkeit liege voranzukommen.

Die schleswig-holsteinischen Regierungsvertretenden betonten, dass beide Länder in den Planungsgesprächen und im Lenkungskreis an einem Strick zögen. Man sei bislang recht kontinuierlich vorangeschritten. Es gebe eine Kooperationsvereinbarung mit der DB, in der in einem Schritt die Finanzierung der erwähnten EBWU und dann die daraus resultierende Planung vorgesehen sei. Hinsichtlich des Zielkonzepts hätten sie soeben dargestellt, dass die Zwischenschritte nicht für alle Menschen gleich seien. Manche wollten tatsächlich nur zum Bahnhof Hamburg-Altona, andere aber auch zum Hauptbahnhof, wofür man Lösungen finden müsse. Sie seien überzeugt, einen zielführenden Planungsauftrag gemeinsam forcieren zu können. Hiermit würden auch die Rahmenbedingungen im Bahnhof Elmshorn für die Varianten aufgezeigt, da dort diverse Umbaumaßnahmen erforderlich würden. Untersuchungen von Linien- und Richtungsbetrieben würden sie vorgeben und am Ende auch zu einer Kostenschätzung kommen. Sie hätten sich zu den ingenieurtechnischen Rahmenbedingungen, aber noch nicht hinsichtlich des Bestellerkonzepts final verständigt, da gegenseitige Abhängigkeiten bestünden.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter stimmten den Ausführungen zu und legten auf den Beitrag der schleswig-holsteinischen SPD-Abgeordneten die Spur- und Gleisausstattung der Verbindungsbahn dar. Im Zusammenhang mit der Etablierung des Deutschlandtaktes sei der VET ins Gespräch gekommen, doch befänden sich die Planungen hierzu noch im Stadium einer Machbarkeitsstudie und es sei die Verknüpfung mit dem Bau der U5 zu beachten. Da für diese bis 2030 die Bauaufträge ausgelöst werden sollen, werde ein gemeinsamer Bau nicht erfolgen können. Nach Realisierung der U5 werde die Situation erneut beurteilt. Sie stellten heraus, dass sie nichts tun würden, das den VET verhindere. Angesichts dieser beiden Projekte hätten sie mit dem Bund eine Studie zum Thema Großknoten Hamburg vereinbart, um andere und kosteneffizientere Lösungen zu finden, da sich ja nicht nur eine bauliche, sondern auch eine finanzielle Herausforderung stelle. Was die Varianten anbetreffe, sei das Programm, das man als Regionalbahn fahren könne, sehr eingeschränkt, wobei auch zu beachten sei, dass der Regionalverkehr jetzt schon deutlich unpünktlicher sei die S-Bahn und insbesondere bei der Überlastung des Hauptbahnhofs mit jedem weiteren Zug das Verspätungsrisiko steige.

Der Vorsitzende des Hamburger Ausschusses appellierte, dass sich die Länder auf einen machbaren Weg einigen sollten.

Die Hamburger Abgeordneten der Fraktion Die Linke zitierten aus einer Äußerung der schleswig-holsteinischen Regierungsvertretenden in der Sitzung des Wirtschafts- und Digitalisierungsausschusses im Schleswig-Holsteinischen Landtag am 16. Juli 2025 zu der Variantenuntersuchung, dass im neuen Bahnhof Altona die Regionalbahnvariante mit vier zusätzlich wendenden Zugpaaren pro Stunde zu einer deutlich höheren Auslastung und einer signifikanten Verschlechterung der Betriebsqualität führen würde. Außerdem müssten für eine endgültige Entscheidung für eine Variante aus ihrer Sicht noch weitere

Untersuchungen erfolgen, beispielsweise bezüglich des Kostenunterschieds und der zu erwartenden Fahrgastzahlen. Sie interessierte, wann diese Untersuchung abgeschlossen sein werde und welche Auswirkungen auf den neuen Regional- und Fernbahnhof in Altona zu erwarten seien. Die Senatsäußerung zur Studie zum Großknoten Hamburg aufgreifend, berichteten sie, dass das Bundesministerium für Verkehr, wie zu lesen gewesen sei, erst nach der Aktualisierung des Zielfahrplans für den Deutschlandtakt im Jahr 2040 die sogenannte neue Knotenstudie für Hamburg in Auftrag geben wolle, und fragten nach dem Zeitpunkt.

Die schleswig-holsteinischen SPD-Abgeordneten unterstrichen den Wunsch nach einer zeitnahen, von beiden Ländern getragenen Entscheidung, denn es würden dem öffentlichen Nahverkehr sonst auch viele Menschen verloren gehen. Auch im Hinblick auf mögliche Olympische Spiele, die teilweise in Kiel durchgeführt würden, wären schnelle Zugverbindungen nötig.

Die Hamburger SPD-Abgeordneten griffen auf, dass sich der Senat für eine zeitnahe Beauftragung der Studie zum Großknoten Hamburg einsetze, und wollten wissen, was er zur Beschleunigung des Verfahrens unternommen habe. Zudem baten sie um nähere Ausführungen zu anschließenden Infrastrukturplanungen.

Die schleswig-holsteinischen Regierungsvertreterinnen und -vertreter merkten an, dass sich das von den Abgeordneten der Fraktion Die Linke erwähnte Zitat auf den damaligen Untersuchungsstand bezogen habe. Sie fügten hinzu, dass der zusätzliche Zeitbedarf für die EBWU hinderlich gewesen sei, und unterstrichen, mit dem eng getakteten Lenkungskreis Entscheidungen im Sinne aller Fahrgäste treffen zu wollen. Hinsichtlich des nötigen Zusammenspiels mit dem Bund wiesen sie auf dessen Finanzierung hin.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter betonten ebenfalls ihr Interesse an einem zügigen Vorankommen, doch manchmal unterschieden sich die Perspektiven auf einzelne Themen. Es gehe darum, unter Berücksichtigung der Schienenkapazitäten ein Betriebsprogramm zu finden, um schnell in die Stadt zu kommen. Mit der Beauftragungsstudie solle ihres Wissens nach dem Haushaltsbeschluss begonnen werden. Hinsichtlich des VET hätten sie mehrere Termine auf Staatssekretärebene inklusive größerer Beteiligung der DB wahrgenommen und ihr Interesse an dem Gutachten mit Nachdruck deutlich gemacht. Die Sanierung der U3 hätten sie zwischenzeitlich etwas angehalten, um die Maßnahmen mit dem VET zu verschneiden. Diese würden nun fortgesetzt.

### Reaktivierung der Bahnstrecke Bergedorf-Geesthacht

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter erklärten, dass die Thematik zwischen Hamburg und Schleswig-Holstein schon recht weit bearbeitet worden sei und nun Gespräche über die Finanzierung geführt werden müssten.

Die Abgeordneten der Hamburger Fraktion Die Linke zitierten aus „Nahverkehr Hamburg“, dass der Bund bei der geplanten Reaktivierung der Bahnstrecke ausweislich eines Gutachten Probleme sehe, weil der Input der beiden Länder bezüglich der Infrastruktur nicht dem Zielfahrplan entspreche. Sie wollten wissen, ob sich die Länder mit dem Bund über das weitere Vorgehen einig seien. Bezüglich des Engpasses, der durch die notwendige Kreuzung des Gleises Hamburg-Berlin entstehe, erkundigten sich nach dem aktuellen Sachstand. Ihrem Eindruck nach gebe es offenbar nicht nur finanzielle Fragestellungen.

Der schleswig-holsteinische FDP-Abgeordnete sagte mit Bezug auf die Überlegungen der vergangenen Jahre, dass ihm in Anbetracht der wahrscheinlich anfallenden Kosten für drei erforderliche Straßenquerungen bis zum Bahnhof Bergedorf ein wirtschaftlicher Betrieb der Bahnstrecke nicht realisierbar erschienen sei. Er erkundigte sich, ob diese Kosten nun genau bekannt seien und einer eisenbahnwirtschaftlichen Untersuchung zugrunde gelegt

werden könnten, die gleich am Anfang Auskunft über eine mögliche Wirtschaftlichkeit des Projekts gebe.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter erklärten, dass auch diese Frage in der Vorplanung, in den Leistungsphasen 1 und 2, untersucht werde.

Die schleswig-holsteinischen CDU-Abgeordneten baten um nähere Auskünfte dazu, dass dem Vernehmen nach die Haltepunkte Börnsen und Escheburg gestrichen werden sollten. Sie fragten die Senatsvertreterinnen und -vertreter nach den Gründen, aus denen Hamburg die Ländervereinbarung noch nicht unterschrieben habe und wann damit zu rechnen sei.

Die Hamburger SPD-Abgeordneten fragten nach der Vereinbarung und bis wann die Vorplanung mit den Knotenpunkten abgeschlossen sein würden. Sie erwähnten darüber hinaus, dass Bürgerinnen und Bürger aus Escheburg bei Reaktivierung der Bahnstrecke negative Auswirkungen auf die bestehende Busverbindung befürchtete und wollten wissen, in wieweit die Bürgerinitiative hierzu einbezogen und wie die Bürgerinformation gestaltet werde.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter erklärten, dass ihrer Kenntnis nach die Aufgabe der Haltepunkte Börnsen oder Escheburg nicht vorgesehen sei, zur Buslinie sei ihnen nichts bekannt. Bezüglich der Ländervereinbarung betonten sie, an einer gemeinsamen Lösung interessiert zu sein und dass sich die beiden Länder in guten Gesprächen hierzu befänden. Allerdings würden die Haushalte auf beiden Seiten enger. Einen belastbaren Zeitplan könnten sie erst nach der Zeichnung der Ländervereinbarung und der Beauftragung der AKN angeben.

Anknüpfend an vorangegangene Äußerungen von Regierungsseite, dass die Ländervereinbarung bereits als Text vorliege und die AKN dann zeitnah um Aufnahme der Vorplanungen gebeten werden solle, wollten die Hamburger Abgeordneten der Fraktion Die Linke wissen, warum es hier entgegen der Absichtserklärungen nicht vorgehe, und erinnerten daran, dass auch die Anwohnerinnen und Anwohner beteiligt werden sollten.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter antworteten, dass keine Textkritik bestehe, sondern die Länder Hamburg und Schleswig-Holstein gemeinsam mit mehreren Projekten vorgehen wollten. Dies bedeute insbesondere, dass zum Thema der Digitalisierung der S-Bahn enge Absprachen mit Schleswig-Holstein erfolgten.

Die schleswig-holsteinische SSW-Abgeordnete erklärte, dass sich ihre Fraktion hinsichtlich der Reaktivierung insgesamt positiv ausgesprochen habe und ihnen wichtig sei, dass darauf geachtet werde, wie viele Menschen hierdurch zur Bahnnutzung bewegt würden. Da die Koalitionsfraktionen in Schleswig-Holstein nie deutlich haben sagen können, wie sie mit den priorisierten Projekten des Landesnahverkehrsplans umgehen würden, zu denen ab 2027 auch dies gehöre, fragten sie nach der geplanten Priorität in der bevorstehenden Fortschreibung des Landesnahverkehrsplans und ob die Finanzierung schon zugesichert werden könne.

Die schleswig-holsteinischen Regierungsvertretenden sagten bezüglich des Landesnahverkehrsplans, dass in den nächsten Monaten sicher noch intensiv miteinander darüber gesprochen werden werde, welche Projekte aufgenommen würden. Die Rahmenbedingungen für die Infrastrukturfinanzierung des Bundes, seien es GVFG- oder Projekte des Bedarfsplans, stünden aktuell erneut auf dem Prüfstand. Es sei wenig sinnvoll, Landesmittel für Voruntersuchungen von Projekten zu binden, die erst ab 2040 in die Realisierung gerieten. Bezüglich der Reaktivierung der Strecke Bergedorf-Geesthacht werde es darum gehen, zeitnah mit der Machbarkeitsstudie zu beginnen, auf dieser Basis miteinander in den Austausch kommen und die weiteren Entscheidungen zu treffen. Der Finanzausschuss des Schleswig-Holsteinischen Landtags habe Anfang des Jahres zugestimmt, was sie als grünes Licht für das Vorhaben gewertet hätten.

Sie, so die schleswig-holsteinischen SPD-Abgeordneten, hätten die Senatsvertreterinnen und -vertreter so verstanden, dass Hamburg nicht unterschreibe, weil Schleswig-Holstein bei der Digitalisierung der S-Bahn zögere. Hierzu baten sie die schleswig-holsteinischen Regierungsvertretenden um Stellungnahme.

Die schleswig-holsteinische Regierungsvertretung betonte, dass man, wie auch der Senat formuliert habe, in einem Austausch stehe. Die Digitalisierung der S-Bahn betreffe die Leit- und Sicherungstechnik, die zukünftig nicht mehr an der Strecke, sondern als so genannte Onboard Units im Fahrzeug sein werde. Und da die Länder sich die S-Bahn-Strecken teilten, rängen sie um einen Verteilungsschlüssel aus den beiden Haushalten der Länder. Über das Ergebnis würden die Abgeordneten informiert.

### Reduzierung des Angebots auf schleswig-holsteinischer Seite

Die schleswig-holsteinischen Regierungsvertreterinnen und -vertreter sprachen die Regionalisierungsmittel des Bundes an, die den Ländern zur Bestellung des Schienenpersonennahverkehrs zur Verfügung stünden. Die Werthaltigkeit dieser Mittel, um die lediglich alle 10 bis 15 Jahre verhandelt werde, habe in den vergangenen Jahren, unter anderem durch die gestiegenen Trassenpreise, abgenommen.

Da aktuell die auskömmliche Finanzierung für die bestellten Leistungen durch den Bund nicht gesichert sei, habe es schon in der vergangenen Legislaturperiode einen intensiven Dialog um eine zukünftige Erhöhung der Regionalisierungsmittel gegeben. Danach sei im Frühjahr 2024 beschlossen worden, einen Teil des jährlichen Defizits von 50 Mio. Euro durch Abbestellungen von Verkehrsleistungen im ganzen Land zu decken. Zum Fahrplanwechsel im Dezember 2024 seien verschiedene Maßnahmen zur Erzielung von jährlichen Einsparungen in Höhe von rund 4,5 Mio. Euro umgesetzt worden. Zu den betroffenen Verkehrsleistungen zwischen Hamburg und Schleswig-Holstein gehöre zum Beispiel die Umstellung auf den 20-Minuten-Takt der S-Bahn zwischen Pinneberg und Hamburg-Eidelstedt am Samstag ab 14 Uhr und am Sonntag. Das Volumen dieser Abbestellungen habe im Dezember weniger als 1,5 Prozent der gesamten Verkehrsleistungen ausgemacht. Für sie wäre es sehr wichtig, dass möglichst zeitnah der Druck hinsichtlich der Finanzierungsfragen auf den Bund erhöht werde.

Die schleswig-holsteinischen SPD-Abgeordneten fragten die Senatsvertreterinnen und -vertreter nach ihrer Bewertung hierzu. Es heiße zumeist, dass die Kürzungen die Randzeiten beträfen, doch der Samstagnachmittag stelle für sie keine Randzeit dar. Von den schleswig-holsteinischen Regierungsvertretenden wollten sie wissen, ob weitere Planungen für Abbestellungen bestünden. Bezüglich der aktuellen Abbestellungen interessierte sie, wie viel Prozent der Fahrgäste davon betroffen seien.

Die schleswig-holsteinischen Regierungsvertreterinnen und -vertreter betonten, nicht nur von Randzeiten gesprochen, sondern ausdrücklich das geringere Wochenendangebot als schmerzhaft benannt zu haben. Weitere Abbestellungen planten sie derzeit nicht. Hinsichtlich der Anzahl der betroffenen Fahrgäste lägen ihnen keine aktuellen Zahlen vor.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter erklärten, dass auch Hamburg bei dieser Thematik unter Druck stehe, wenn sich das Problem auch anders stelle als in Schleswig-Holstein. Man müsse gemeinsam für mehr Geld an dieser Stelle kämpfen.

Auf die Nachfrage der schleswig-holsteinischen SSW-Abgeordneten, ob die erwarteten Einsparungen für die Abbestellungen von jährlich 4,5 Millionen Euro erreicht worden seien und wie sie sich aufschlüsselten, erläuterten die schleswig-holsteinischen Regierungsvertreterinnen und -vertreter, dass die ausgewählten Leistungen im Verkehrsvertrag abbestellt würden und dabei Volumen und dahinterliegendes Entgelt genau beziffert würden. Daher seien die Einsparungen wie geplant ausgefallen.

### Barzahlung in HVV-Bussen

Der Hamburger AfD-Abgeordnete fragte, wann die Möglichkeit, in Bussen bar zu bezahlen wieder eingeführt werde, damit diese auch ad hoc wieder genutzt werden könnten.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter wiesen darauf hin, dass im vergangenen Jahr Rekord-Fahrgastzahlen im HVV erreicht worden seien. Das bargeldlose Zahlen im Bus habe der Nutzung also nicht entgegen gestanden. Da per App und Prepaid-Karte bezahlt werden könne, sahen sie keine Schwierigkeiten für eine spontane Nutzung der Busse. Zu beachten sei auch, dass wenn 80 Prozent der Fahrgäste im HVV mit dem Deutschlandticket führen, die Kosten pro verkauften Ticket im Bartarif erheblich anstiegen und man sich entsprechend um eine Reduktion bemühen müsse. Denn für die Busfahrerinnen und Busfahrer müssten auch immer Rüstzeiten für die Abrechnung des Geldes veranschlagt werden, was bei nur wenigen verkauften Tickets überproportional sei. Die Aufhebung der Barzahlung bilde auch eine Möglichkeit, das System effizienter zu machen. Weitere Überlegungen beträfen den Punkt, dass noch jeder Verkehrsverbund eine eigene App habe.

Die schleswig-holsteinischen CDU-Abgeordneten äußerten ihr Unverständnis darüber, dass angesichts der alternden Bevölkerung, die bei den digitalen Lösungen öfter auch die zunehmende Komplexität moniert habe, die Barzahlungsmöglichkeit ausgeschlossen und vor allem Einsparungsgründe dafür ins Feld geführt würden. Statt Kostenkonsolidierung wäre für sie das Kundengefühl ausschlaggebend, da man die Menschen beim ÖPNV halten wolle. Sie hätten gern einen Überblick darüber, wie groß dieses Segment sei, und würden es begrüßen, wenn das Barzahlungsoption in Hamburg erhalten bliebe.

Die schleswig-holsteinischen SPD-Abgeordneten begründeten die Anmeldung dieses Themas für die aktuelle Sitzung damit, dass in den ländlicheren Bereichen von Schleswig-Holstein, zu denen der HVV ja auch in Teilen gehört, der Zugang zu diesen Prepaid-Karten oder das Aufladen nicht so einfach sei. Dies ins Bewusstsein zu bringen und eine Lösung zu finden, sei ihnen wichtig. Außerdem verfüge ein nicht kleiner Teil der Menschen über gar kein Handy oder Smartphone.

Nach ihrer Kenntnis, so die schleswig-holsteinischen Abgeordneten von Bündnis '90/Die Grünen sei in den schleswig-holsteinischen Kreisen nach wie vor Barzahlung in den Fahrzeugen möglich. Sie merkten an, dass in anderen europäischen Ländern gar keine Barzahlung im ÖPNV mehr möglich und es wichtig sei, einfache Lösungen anzubieten.

Der Hamburg AfD-Abgeordnete berichtete ebenfalls, dass ältere Menschen mit dem Thema auf ihn zugekommen seien, da die digitalen Lösungen oft nur mit Hilfe von Angehörigen und anderen nahen Personen haben genutzt werden können. Auch er unterstützte das Argument, dass eine größere Anzahl von Personen über kein Smartphone verfüge. Positiv sei ihm in den Bussen in anderen Städten die Anzeige des aktuellen Fahrtverlaufs auf Bildschirmen aufgefallen, was er sich auch für Hamburg wünschen würde.

Den Senatsvertreterinnen und -vertretern erklärten, dass bei ihnen keine Beschwerden zur fehlenden Barzahlungsmöglichkeit eingegangen seien und in Schleswig-Holstein bar gezahlt werden könne. Der HVV erwirtschaftete insgesamt etwa einen Umsatz von 900 Mio. Euro. Dass davon nach grober Schätzung zehn Prozent Vertriebskosten anfielen, hielten sie für eindeutig zu viel. Als gute und einfache Lösung für den Zugang zum ÖPNV erachteten sie die HVV switch App, die zu erfolgreichsten deutschen Nahverkehrs-Apps gehöre, weil der Download des Tickets so gut funktioniere. Lohnenswert wäre es in ihren Augen, den Nord-Tarif und den HVV-Tarif zusammenzubringen. Beim HVV finde derzeit ein Projektprozess, Vertrieb 2.0., statt. Gegenüber bisherigen Verfahren gaben sie zu bedenken, dass die Einrichtung von Automaten an jeder Haltestelle Automaten auch Kosten verursache und man mit einer solchen Infrastruktur auf einige Jahre festgelegt sei. Zudem stelle die Umstellung der Bezahlungsmöglichkeit einen Beitrag zur Entbürokratisierung und Gefährdungsminderung

im Hinblick auf Übergriffe im Bus dar, die auf das Bargeld zielten. Sie sähen es als relevant für die Kundinnen und Kunden an, dass die Busfahrerinnen und Busfahrer ihre eigentliche Aufgabe wahrnehmen könnten, konzentriert Bus zu fahren. Die Zugänglichkeit sei auch für sie, so die Senatsvertreterinnen und -vertreter, wichtig, doch gehöre der Barverkehr in ihren Augen nicht mehr dazu.

Die schleswig-holsteinischen CDU-Abgeordneten würden ein Diagramm über die Gruppen der Nutzerinnen und Nutzer des HVV sehr begrüßen, um aus der Entwicklung des Anteils der Barzahlenden weitere Schlüsse ziehen zu können.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter erklärten, dass dieses Thema in Hamburg nicht relevant sei und sie die Zuständigkeit für den schleswig-holsteinischen Bereich gegebenenfalls bei der dortigen Politik sähen. In Schleswig-Holstein könne nach wie vor mit Bargeld in Bussen gezahlt werden. Hinsichtlich der HVV-Nutzung durch Seniorinnen- und Senioren fügten sie hinzu, dass der HVV vor dem Deutschland-Ticket circa 60.400 Abonnenten über 65 Jahre gehabt habe, während es mit dem Deutschland-Ticket nun 86.000 Abonentinnen und Abonnenten über 65 Jahre seien. Viele Seniorinnen und Senioren profitierten von dem Deutschland-Ticket. Sollte es noch konkrete Fragen geben, würden sie sich um eine Klärung bemühen.

### **Zu TOP 3**

Keine Niederschrift; siehe Berichterstattung an die Bürgerschaft.

### **Zu TOP 4**

Der Hamburger Vorsitzende wies darauf hin, dass die nächste Sitzung entgegen der Planung in Hamburg stattfinden werde und hielt fest, dass keine Einwände gegen die avisierten Termine für das Jahr 2026 bestünden. Er fragte, ob den Abgeordneten künftig auch ein Sitzungsbeginn um 16 Uhr möglich wäre und bat anderenfalls um eine entsprechende Rückmeldung bis zur nächsten Sitzung.

Der Vorsitzende des schleswig-holsteinischen Ausschusses erinnerte daran, dass der späte Sitzungsbeginn auf Wunsch der Hamburger Abgeordneten eingeführt worden sei und erwartete daher keinen Widerspruch der schleswig-holsteinischen Abgeordneten zu dem Vorschlag.

### **Zu TOP 5**

Hierzu gab es keine Wortbeiträge.

<p>Koorosh Armi (SPD) (Vorsitz)</p>	<p>Stephan Jersch (Die Linke) (Schriftführung)</p>	<p>Dr. Monika Potzta (Sachbearbeitung)</p>
---	--	--

Ausschuss für die Zusammenarbeit der Länder Hamburg und Schleswig-Holstein

# S4 (Ost) Hamburg – Bad Oldesloe

Aktueller Stand und weitere Planung

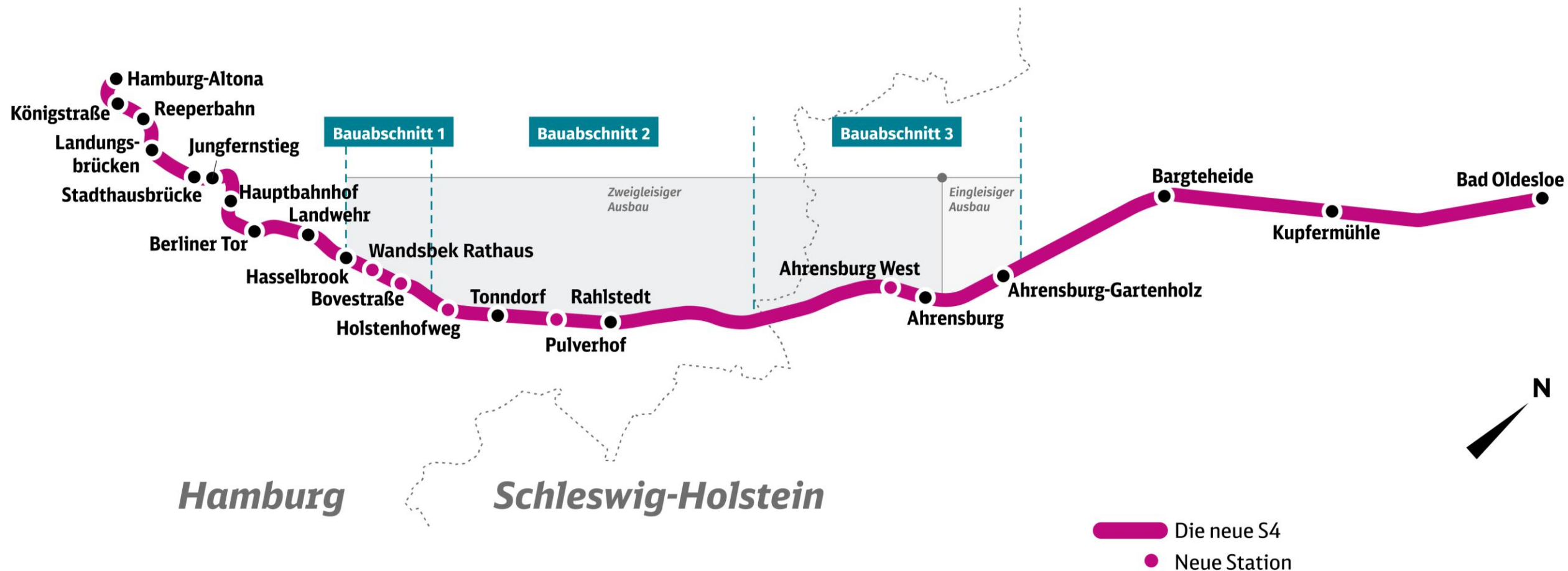
19.09.2025 | S-Bahn S4 | Hamburg

**S4**



Von der Europäischen Union kofinanziert  
Transeuropäisches Verkehrsnetz (TEN-V)

# Allgemeiner Überblick Gesamtprojekt S-Bahnlinie S4 Hamburg – Bad Oldesloe



- 1. Stand der Planfeststellungsabschnitte, Einzelthemen**
- 2. Stand der Gesamtprojektfinanzierung**
- 3. Schnittstelle GSH/S4 (Ost)**

# 1. Stand der Planfeststellungsabschnitte



# 1.1 Stand Planfeststellungsabschnitt 1

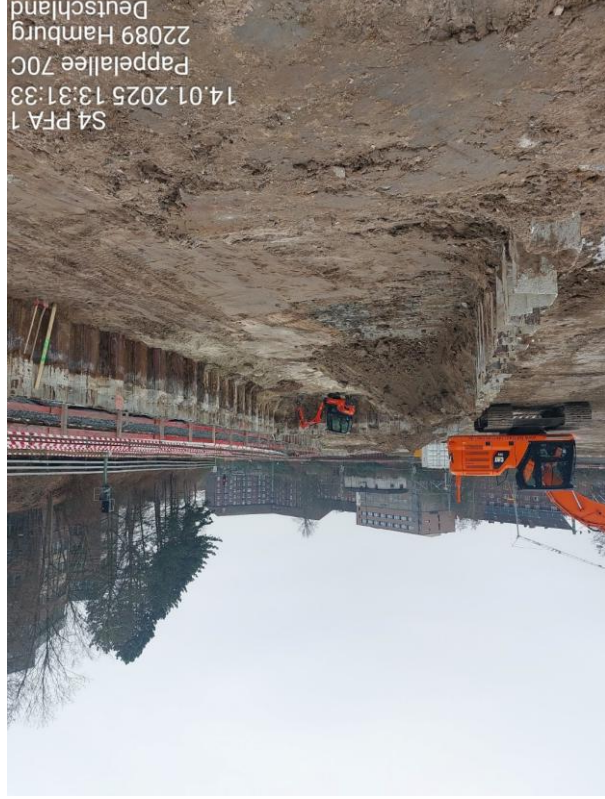
## Aktuelle Arbeiten im PFA 1



- **Lärmschutzwände**  
Verlegung und Aufstellung an den Strecken 1249 sowie 1242 größtenteils abgeschlossen
- **Überwerfungsbauwerks Hasselbrook**  
Vorbereitende Arbeiten für den Bau des Überwerfungsbauwerks innerhalb der S-Bahn-Eingleisigkeiten laufen
- **Baustart Luetkensallee**  
Seit Ende August/Anfang September: Teilweiser Rückbau der Eisenbahnüberführung (EÜ), Einbringen der Spundwände, Aushub der Baugrube

# 1.1 Stand Planfeststellungsabschnitt 1

Januar 2025: Baugrubenaushub/ Herstellung der Arbeitsebene für die Rückverankerung



S4 PFA 1  
14.01.2025 13:31:33  
Pappelallee 70C  
22089 Hamburg  
Deutschland

März 2025: Herstellung der Rückverankerung



S4 PFA 1  
04/08/2025 10:34  
Hamburg

Juni 2025: Betonage nördliche Trogwand



S4 PFA 1  
30.06.2025 13:28:37  
Hamburg

## Eindrücke vom Baugeschehen - Überwertungsbauwerk



# 1.1 Stand Planfeststellungsabschnitt 1

## Eindrücke vom Baugeschehen - Überwerfungsbauwerk



Juli/August 2025: Betonarbeiten



September 2025: DSV-Arbeiten (DSV – Düsenstrahlverfahren)



# 1.1 Stand Planfeststellungsabschnitt 1

## Eindrücke vom Baugeschehen - Luetkensallee

Start der Arbeiten an der Luetkensallee ab Ende August 2025

- Teilweiser Rückbau der EÜ
- Einbringen der Spundwände
- Aushub der Baugrube



# 1.2 Planfeststellungsabschnitt 2

## Luetkensallee bis Landesgrenze FHH/S-H



# 1.2 Stand Planfeststellungsabschnitt 2

## Aktueller Planungsstand



- 3. Planänderungen am 22.01.2025 beim EBA eingereicht
- Öffentliche Auslegung: 24.03.2025 – 23.04.2025, Ende Einwendungsfrist: 23.05.2025
- Befassung Anhörungsbehörde (AHB) läuft
- Nächste Verfahrensschritte:
  - Erstellung des Abschlussberichts zum Anhörungsverfahren durch die AHB und Übergabe an das EBA
  - Erstellen des Planfeststellungsbeschlusses durch das EBA 2025

# 1.3 Planfeststellungsabschnitt 3

## Landesgrenze FHH/S-H bis Ahrensburg-Gartenholz



# 1.3 Stand Planfeststellungsabschnitt 3

## Aktueller Planungsstand



- Auslegung Planunterlagen: 26.09.2023 - 25.10.2023. Einwendungsmanagement ist abgeschlossen
- Umplanungen am Braunen Hirsch, an der Station Ahrensburg-West sowie der SÜ G5K3 werden im Verfahren als 1. Planänderung eingebracht
- Nächste Verfahrensschritte:
  - Übergabe der Planunterlagen (1. Planänderung) an das EBA
  - Auslegung der Planunterlagen (1. Planänderung)
  - Einwendungsmanagement
  - Erörterung
  - Erstellung des Abschlussberichts zum Anhörungsverfahren durch das APV (Amt für Planfeststellung Verkehr) und Übergabe an das EBA
  - Erstellen des Planfeststellungsbeschlusses durch das EBA 2027

## 1.4 Einsatz transparenter Lärmschutzwände/MetaWindow

# 1.4 Einsatz transparenter Lärmschutzwände MetaWindow



## Betriebsprobung

- Dauer: 11/2024 – 11/2025
- Länge: 55 Meter im Bereich Rantzaustraße
- Inspektionen: quartalsweise, letzte am 18.08.2025 erfolgreich durchgeführt
- Abschluss: finale Inspektion und Betriebserprobungsberichts nach 12 Monaten

## Planfeststellungsabschnitt 1

- Betriebserprobung läuft im Bereich Rantzaustraße auf 55 Metern
- Austausch weiterer MetaWindow vsl. in Sperrpausen Ende Oktober/November 2025 geplant

## Planfeststellungsabschnitt 2

- Einsatzorte werden im Planfeststellungsbeschluss festgelegt (gemäß Einwendung BVM sowie Erwiderung der DB)

## Planfeststellungsabschnitt 3

- Analog zum PFA 2 werden die Einsatzorte nach Vorgabe der Länder im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens festgeschrieben

## 2- Stand Gesamtprojektfinanzierung

### **BSWAG – Mittel Antrag PFA 1:**

- Antrag im 08/2020 beim EBA gestellt
- Vorläufige Mittelfreigabe am 28.02.2023 (Freigabequote: 98,5 %)
- Prüfung der verbleibenden 1,5 % Freigabedifferenz läuft
- DB übergibt zeitnah weitere Unterlagen und Begründungen an das EBA
- Ergebnisse werden kurzfristig den Ländern übergeben

### **GVFG – Antrag PFA 2 auf Aufnahme Kat A**

- EBA hat nach Genehmigung und Zustimmung des BMDV den Vorbescheid zur endgültigen Aufnahme ins Bundesprogramm (Kategorie „A“) am 21.08.2024 übersandt
- Umfang der Maßnahmen und beantragte Kosten wurden vollständig bestätigt

### **GVFG – Mittel Antrag PFA 2**

- Antrag wird aktuell erstellt

### **BSWAG – Mittel Antrag PFA 3**

- Antrag im Juli 2024 dem EBA übergeben
- Mittelfreigabe durch EBA am 09.04.2025 (rund 314 Mio. EUR, Freigabequote: 97,8 %)
- Freigabedifferenzen geprüft, Ergebnisse werden den Ländern kurzfristig übergeben

### **BSWAG – Mittel Antrag Einzelmaßnahmen**

- Antrag am 02.12.2022 gestellt
- Freigabe durch EBA am 28.04.2023 erteilt (Freigabequote: 98%)
- Freigabedifferenzen geprüft, Ergebnisse werden den Ländern kurzfristig übergeben

### 3. Schnittstelle GSH Hamburg-Lübeck / S4 (Ost)

## 4. Schnittstelle GSH Hamburg-Lübeck/S4 (Ost)



- Zwischenzeitlich bestätigte der Bund (09.09.2025) den neuen Zeitplan der DB zu Generalsanierungen und hat damit der Generalsanierung Hamburg – Lübeck 2028 zugestimmt:

[https://www.deutschebahn.com/de/presse/pressestart\\_zentrales\\_uebersicht/Generalsanierung-Bund-bestaetigt-mit-der-Branche-abgestimmten-neuen-Zeitplan-der-DB-InfraGO-AG-13507196](https://www.deutschebahn.com/de/presse/pressestart_zentrales_uebersicht/Generalsanierung-Bund-bestaetigt-mit-der-Branche-abgestimmten-neuen-Zeitplan-der-DB-InfraGO-AG-13507196).

- **Gemeinsamer Kabinettsbeschluss SH-HH 08.07.2025:**

*„Auf Basis der gewonnenen Erfahrungen aus der Generalsanierung der Riedbahn befindet sich die DB InfraGO AG derzeit in Abstimmungen mit dem Bundesministerium für Verkehr bezüglich einer Überprüfung der parallelen Durchführung der einzelnen Hochleistungskorridore. Die Überprüfung dieses Zeitplans betrifft auch den Korridor Hamburg – Lübeck. Hierbei werden das Land Schleswig-Holstein und die Freie und Hansestadt Hamburg bzgl. etwaiger Auswirkungen auf andere Infrastrukturmaßnahmen und verkehrliche Auswirkungen eingebunden. Den Ländern ist es wichtig, dass bei allen Maßnahmen – einschließlich der S4-Ost, die weiterhin in die Generalsanierung integriert werden muss – eine optimale Verschneidung erfolgt. Die Gespräche hierzu dauern noch an.“*

- Es wird weiterhin daran festgehalten und die Gespräche der Länder mit der DB dauern dazu an.

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

[www.s-bahn-4.de](http://www.s-bahn-4.de)



InfraGO

## **Bericht**

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

zum Thema

#### **„Olympiabewerbung durch Hamburg und Schleswig-Holstein“**

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

Vorsitz: **Koorosh Armi**

Schriftführung: **Stephan Jersch**

#### **I. Vorbemerkung**

Der Ausschuss beschloss diese Selbstbefassung einvernehmlich in seiner Sitzung am 19. September 2025 und führte sie 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**

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter berichteten, zunächst eine Bewerbung in Kooperation mit Berlin unter Beteiligung der größten Städte im ehemaligen Osten und Westen begonnen zu haben. Doch hätten sich Anfang 2025 deutliche Unterschiede in den Vorstellungen Hamburgs und Berlins herauskristallisiert, da die Berliner Bewerbung davon ausgegangen sei, dass Berlin 37, Leipzig 8 und Hamburg 3 Disziplinen ausrichte. Daraufhin habe Hamburg ab Mitte Januar 2025 ein Konzept für eine gemeinsame Bewerbung mit der Landeshauptstadt Kiel erarbeitet.

In einer Präsentation stellten sie dessen aktuellen Stand, zentrale Ideen, die vorgesehenen Standorte und die Zeitschiene vor (siehe Anlage). In Auseinandersetzung mit den Olympischen Spielen in Paris sei die Ausgangsüberlegung gewesen, welchen Effekt der Spiele man behalten wolle: Modernisierungsschübe und weitere kräftige Investitionen in Form von finanziellen Mitteln, Ideen, Entwicklungen und Dynamisierungen sollten auch hier zu erwarten sein. Die Frage, was man aus der Olympiabewerbung 2015 bewahren wolle, habe zur Active City-Strategie mit der generellen Zielsetzung geführt, über Sport, Bewegung und körperliche Aktivität ein besseres (Großstadt-)Leben zu erreichen, unter anderem hinsichtlich der Gesundheit, der sozialen Zusammenhalts, der städtischen Attraktivität und der Standortwerbung. Auch die Teilbesiedlung des Grasbrooks sei aus der Überlegung von 2015, das Olympische Dorf dort anzusiedeln, erwachsen, was sie als Hinweis darauf werteten, dass eine Olympiabewerbung auch sinnvoll sein könne, wenn man nicht gewinne. Sie seien überzeugt, dass Hamburg in Kombination mit Kiel der richtige Ausrichter der Spiele sei, da es kaum eine Stadt gebe, die die Chance habe, die olympischen Werte so zu vertreten wie sie. Die Kombination von Hamburg und Schleswig-Holstein, die sie beim Olympiastützpunkt schon positiv erlebten, solle sich fortsetzen. Das Konzept lebe von sehr

kurzen Wegen für Athletinnen, Athleten und Publikum. Rund 82 Prozent der Athletinnen und Athleten würden auch im Olympischen Dorf in Hamburg, neun Prozent in Kiel und neun Prozent an den wegen der Sportarten alleinstehenden Standorten, wie Markkleeberg, untergebracht werden.

Die Kritik am International Olympic Committee (IOC) in den letzten Jahren habe dazu geführt, dass die Bewerbungsprozesse nicht mehr so teuer, nicht mehr so groß und die Spiele nicht mehr so bombastisch ausfallen sollten. Dementsprechend sei im aktuellen Konzept vorgesehen, von 38 erforderlichen Sportstätten schon 33 zur Verfügung zu haben. Manche würden temporär bereitgestellt und es werde im Gegensatz zum Konzept von 2015 für die Spiele nichts neu gebaut werden müssen. Das Volksparkstadion solle temporär zu einem Schwimmstadion umgebaut werden. Aufgrund der Mitteilung des HSV, dass seiner Einschätzung nach in 20 Jahren aufgrund des Modernisierungsbedarfs des Stadions ein Neubau zu überlegen wäre, stellten sie sich vor, für die Olympischen und Paralympischen Spiele ein Leichtathletikstadion zu errichten, das anschließend als Fußballstadion genutzt werde und auch allen Ansprüchen an große, moderne Multifunktionsarenen, beispielsweise für Konzerte, gerecht werde. Dieses Stadion soll im Idealfall 365 Tage im Jahr genutzt werden. Sie legten Wert auf die Feststellung, dass es nicht speziell für die Olympischen und Paralympischen Spiele errichtet werde. Was den Bereich Wassersport in Kiel anbetreffe, sei von entscheidender Stelle zu hören gewesen, dass jährlich bei der Kieler Woche ein viel größeres Volumen bewältigt werde.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter betonten, dass von den maximal 16.000 Athleten 40 Prozent ihre Sportstätte mit ÖPNV-Anbindung innerhalb von 15 Minuten zu Fuß erreichen könnten. Im Zusammenhang mit den Paralympischen Spielen wiesen sie auf die projektierte Entwicklung einer App hin, die nicht nur ermögliche, dass die Athletinnen und Athleten der Paralympischen Spiele pünktlich ihre Wettkampforte erreichten, sondern auch andere Menschen, die eingeschränkt seien, sich im Idealfall völlig unabhängig von Anmeldungen für Rampen oder Hilfskräfte in der Stadt bewegen könnten. In dem Punkt der Accessibility werde ein Mehrwert für die Stadt weit über das Ende der Spiele hinaus angestrebt. Zur Zeitschiene teilten sie mit, dass die Bürgerbeteiligung um einen Monat vorgezogen werden könne.

Sie unterstrichen die Notwendigkeit, innovativ zu denken, Mut zu haben, Neues auszuprobieren und die Perspektive der Athletinnen und Athleten zu berücksichtigen. Es sei vor zehn Jahren ein Fehler gewesen, sich zu sehr an Stadtentwicklungsprojekten zu orientieren anstatt daran, dass sich in einer Festivalatmosphäre mit den Sportlerinnen, den Sportlern und den Fans die gesamte Welt versammeln werde.

„Da, wo es leuchtet, wird investiert“ hielten sie abschließend als einen wichtigen Leitsatz ihres Konzepts fest.

Die schleswig-holsteinischen Regierungsvertretenden sahen die Hauptaufgabe aktuell darin, die in der Fachebene deutliche Begeisterung in die breite Bevölkerung zu tragen. Aufgrund der Erfahrungen von 2015 seien sie hinsichtlich des Referendums am 19. April 2026 in Kiel zuversichtlich. Die Landesregierung stehe insbesondere nach dem einstimmigen Landtagsbeschluss fest an der Seite der Landeshauptstadt. Sie stärkten die Infrastruktur und führten bereits Gespräche mit der Stadt, wie das Olympische Dorf in Schilksee mit der Möglichkeit einer Nachnutzung errichtet werden könne. Sie stellten in Aussicht, dass dort auch eine – ohnehin erforderliche – neue Bootshalle entstehen werde. Zwei Millionen Euro hätten sie der Stadt Kiel zugesichert. Zudem würden sie das Ehrenamt und die Vereine und Sportverbände im Land durch eine neue Qualifizierungsoffensive, die Finanzierung der Übungsleitung bis zum C-Schein, im Interesse der Ausbildung der Olympischen Generation unterstützen.

Die Hamburger Abgeordneten der Fraktion Die Linke zeigten sich nicht überrascht über die Begeisterung des Hamburger Sportstaatsrats, denn seine Stelle sei für die Olympiabewerbung 2015 extra geschaffen und auch nach dem misslungenen Referendum nicht gestrichen worden. Sie merkten kritisch hinsichtlich der im Konzept beabsichtigten fünf Stunden Schulsport pro Woche an, dass Hamburg es seit 15 Jahren nicht schaffe, eine dritte Schulsportstunde zu realisieren. Zudem sei fraglich, warum es, um vielleicht im Jahr 2044 fünf Stunden Sport in der Schule zu etablieren, die Olympischen und Paralympischen Spiele brauche. Sie hielten es für einen Skan-

dal und leichtfertig, dass die Schulkinder zu einem so großen Teil nicht schwimmen könnten. Gerade in den Stadtteilen mit einer schlechten Einkommenssituation der Bevölkerung böten sich erschreckende Zahlen. Auch vor den Spielen in Paris sei mehr Sportunterricht an den Schulen versprochen worden, was – wie auch viele weitere Vorhaben – nun aber aufgrund der aktuellen Haushaltssituation gestrichen worden sei.

Die aktuelle Aussage der Senatsvertreterinnen und -vertreter, dass es trotz des negativen Referendums ein Olympisches Erbe in Hamburg gegeben habe, bezeichneten die Hamburg Abgeordneten der Fraktion Die Linke als erfreulich, denn sie bedeute, dass viel umgesetzt werden können, weil die enormen Ausgaben für die Olympischen Spiele nicht angefallen seien. Für die Sportförderung und mehr Sport hätten sich seinerzeit auch die Gegnerinnen und Gegner der Olympiabewerbung 2015 ausgesprochen.

Dass eine Bewerbung auch sinnvoll sein könne, wenn sie nicht zu einer Durchführung der Spiele in der Stadt führe, gestanden sie angesichts des Programms Active City zu, doch dürfe nicht unerwähnt bleiben, dass allein das in Hamburg eingerichtete Vorprojekt für die Bewerbung letztlich fast knapp 20 Millionen Euro koste. Mit einem solchen Betrag könnten viel mehr Sportplätze und Sportangebote geschaffen werden. Zu dem gemeinsamen Vorhaben mit Berlin erinnerten sie daran, dass die Senatsvertreterinnen und -vertreter ein Jahr lang behauptet hätten, dass sich daraus gute Synergieeffekte ergeben würden: Zum Beispiel könne das Leichtathletikstadion in Berlin genutzt werden, wobei dies, so merkten sie an, zum Zeitpunkt der Spiele, weit über 100 Jahre alt wäre. Hinsichtlich des Hamburger Volksparkstadions existiere kein öffentlich zugängliches Gutachten zu dessen Zustand, es habe bislang lediglich der HSV einen Bedarf formuliert. Zu der Aussage der Senatsvertreterinnen und -vertreter, dass sie noch nicht die aktuellen Verträge des IOC durchgearbeitet hätten, wiesen die Hamburger Abgeordneten der Fraktion Die Linke darauf hin, dass es sich dem Vernehmen nach stets um umfangreiche Knebelverträge handele und noch nicht transparent gemacht worden sei, was sich beispielsweise für die kleineren Gewerbetreibenden rund um die Sportstätten daraus ergebe. Sie haken daher noch einmal nach, inwieweit Schleswig-Holstein und Hamburg sich mit den Verträgen genau auseinandergesetzt hätten. Ohne eine solche Befassung wäre jegliche Bürgerbeteiligung zwecklos.

Die Hamburger Abgeordneten der Fraktion Die Linke seien gespannt, ob die Senatsvertreterinnen und -vertreter wirklich im Februar 2026 valide Kostenschätzungen und die Zusagen des Bundes vorlegen könnten, denn ihrer Wahrnehmung nach stellten sich derzeit auch viele Hamburger Bürgerinnen und Bürger die Frage, wie die Olympischen Spiele in der Stadt bezahlt werden sollten. Zu dem Leitspruch, dass investiert werde, wo es leuchte, merkten die Hamburger Abgeordneten der Fraktion Die Linke an, dass es sehr viele dunkle Stellen in Hamburg gebe und diese bei erfolgreicher Bewerbung noch zunehmen würden, weil kein Geld mehr für Investitionen zur Verfügung stehe. Sie erkundigten sich darüber hinaus nach den Planungen im Verkehrsbereich. Gegenüber der zu ihrer Irritation wiederholt vorgetragenen Aussage, dass Hamburg ohne Olympische und Paralympische Spiele nicht barrierefrei werden könne, seien sie fest überzeugt, dass Hamburg gerade durch die Gelder, die es ohne die Finanzierungsnotwendigkeit der Spiele einspare, wesentlich mehr erreichen könne.

Der schleswig-holsteinische FDP-Abgeordnete betonte, dass in Schleswig-Holstein bereits ein einstimmiger Parlamentsbeschluss für die Olympiabewerbung gefasst worden sei.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter antworteten zu der Frage, warum das Berliner Olympiastadion nicht sanierungsbedürftig sein würde, dass Berlin anders als Hamburg insgesamt mehr Geld zur Verfügung habe. Der HSV habe ihnen mitgeteilt, dass bei der Substanz ihres Stadions seiner Meinung nach in 20 Jahren eine Re- oder Neuinvestition überlegenswert sei. Zu den Verträgen mit dem IOC wiesen sie darauf hin, dass sich die Verträge für die nächsten Olympischen Spiele 2028 in Los Angeles von denen der darauf folgenden Spiele sehr wahrscheinlich unterscheiden würden. Wenn es Sinn habe, sich die Verträge anzuschauen, müssten es eher die nach den nächsten beiden oder nach möglicherweise sogar drei Spielen sein. Bezüglich der Kostenschätzung fügten sie hinzu, dass das Referendum im Jahr 2015 auch verloren worden

sei, weil die Bundesregierung keine konkrete Zusage zu der Beteiligung an den finanziellen Belastungen gegeben habe. Bei den Kosten müsse im Übrigen grundsätzlich getrennt werden zwischen dem Budget des lokalen Organizing Committees for the Olympic Games (OCOG) für die Durchführung und dem Non-OCOG-Budget für die Infrastruktur. Erfahrungen in Paris zeigten, dass das OCOG-Budget refinanziert worden sei. Hinsichtlich des Non-OCOG-Budgets wiesen sie darauf hin, dass man nun in der Seine seit Langem wieder schwimmen könne. Hier könne man fragen, ob die Kosten für Kläranlagen und eine bessere Wasseraufarbeitung zu den Kosten für die Olympischen Spiele zu rechnen oder aber als Investitionen anzusehen seien, die nicht für, sondern im Zusammenhang mit Olympia getätigt worden seien.

Die Hamburger SPD-Abgeordneten äußerten ihre Hoffnung auf ein positives Referendum 2026. Sie hielten es für gut, dass die Wettkämpfe – anders als 2015 – in einzelnen Stadtteilen stattfinden sollten und so auch für viele Hamburgerinnen und Hamburger erlebbar seien. Daran erinnernd, dass 2015 sehr viele Ehrenamtliche und begeisterte Bürgerinnen und Bürger Werbung für Olympia gemacht hätten, wollten sie wissen, ob in die kommende Kampagne auch die Sportvereine der angrenzenden schleswig-holsteinischen Gemeinden eingebunden würden und sie entsprechend breit aufgestellt sei.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter gingen von einer Einbindung der Sportvereine aus Schleswig-Holstein aus, weil ein enger Austausch und eine Kooperation zwischen den beiden Ländern und den beiden Landessportbünden bestünden.

Die Hamburger Abgeordneten der Fraktion Die Linke unterstrichen trotz der begeisterten Präsentation erneut ihre Ablehnung der Bewerbung für die Olympischen Spiele in Hamburg. Wenn die Senatsvertreterinnen und -vertreter die Ablehnung des Referendums 2015 in ihren Ausführungen als schlimmste Niederlage bezeichneten, laufe in ihren Augen mit dem Sport in Hamburg etwas schief. Außerdem sei aus umweltpolitischer Sicht anzumerken, dass die Stadt genau wie 2015 durch diese Olympischen Spiele keinen Quadratzentimeter grüner, nachhaltiger und fördernder für den Klimaerhalt werde. Das Wort der Nachhaltigkeit sei in den Ausführungen lediglich einmal, im Zusammenhang mit den Paralympischen Spielen gefallen und nicht im eigentlichen, im Sinne des Drei-Säulen-Modells gemeint gewesen. Was die Umwelt und das Klima anbetreffe, müsste zumindest der Aspekt der Schadensbegrenzung, der auch 2015 vollkommen untergegangen sei, erwähnt werden. Sie seien sicher, dass die fünf temporären Sportstätten nicht klimaneutral gebaut würden. Auch ein Neubau eines HSV-Stadions lasse nach dessen Klimabilanz fragen und mache eine intensive politische Auseinandersetzung erforderlich. Irritiert zeigten sie sich auch über die erwähnte nachhaltige, sogar CO<sub>2</sub>-freie Mobilität. Zwar greife das Verbrennerverbot 2035, doch müsse man sich wohl durchaus noch einmal darüber austauschen, wie der Luftverkehr bis dahin klimaneutral, CO<sub>2</sub>-frei gestaltet werden solle.

Laut den Senatsvertreterinnen und -vertretern stelle die Nachhaltigkeit beim Thema Verkehr einen übergeordneten Gedanken dar. Sie erwähnten, dass es bei der Fußball-Europameisterschaft 2024 keine Möglichkeit gegeben habe, den Austragungsort von fünf Spielen mit motorisiertem Individualverkehr zu erreichen und lediglich Möglichkeiten für Menschen mit Handicaps sowie Busse und Bahnen zur Verfügung gestanden hätten. Die Prognose, dass das auf keinen Fall ausreichen werde, habe sich wie auch in Paris nicht erfüllt. Sie appellierten, ambitioniert und mutig zu sein: Zu sagen, dass man sich nicht vorstellen könne, dass der Flugverkehr in 20 Jahren emissionsärmer oder emissionsfrei sei, dürfe nicht dazu führen, sich keine Gedanken darüber zu machen. Dass in Deutschland hinsichtlich der Elektromobilität die Entwicklung verschlafen worden sei, habe daran gelegen, dass die Automobilindustrie in Deutschland diese lange als schwierig und unmöglich dargestellt habe.

Die schleswig-holsteinischen CDU-Abgeordneten stellten ebenfalls den einstimmigen Beschluss des Schleswig-Holsteinischen Landtags für das Projekt der Olympischen Spiele in Norddeutschland heraus. Sie hielten die Kommunikationsstrategie gegenüber den Bürgerinnen und Bürgern für den entscheidenden Punkt, zumal gerade in finanziell angespannten Zeiten ihrer Meinung nach vom Thema Sport eine verbindende Kraft ausgehe. Die Olympischen Spiele würden auch das Prestige der Hansestadt, Schleswig-Holsteins und Kiels stärken. Bedenken äußerten sie wie die Hamburger

Abgeordneten der Fraktion Die Linke gegenüber dem plötzlich wieder in der Presse erwähnten Hyperloop. Da sowohl der Verkehrssenator und der Erste Bürgermeister der Freien und Hansestadt Hamburg die Absichtserklärung hierzu unterschrieben hätten, baten sie um nähere Ausführungen, wie es zur Reaktivierung des Themas gekommen sei, denn ihrer Einschätzung nach könne es eher Kritik hervorrufen und die Akzeptanz der Olympiabewerbung bei den Bürgerinnen und Bürgern beider Bundesländer schwächen. Sie wollten zudem wissen, ob an irgendeiner Stelle ein Hyperloop bereits real in Betrieb sei, warum sich der Hauptinvestor seinerzeit aus dem Projekt zurückgezogen habe und nun der Olympia Hyperloop als sehr gute Idee in den Raum gestellt werde.

Die schleswig-holsteinischen Abgeordneten von Bündnis 90/Die Grünen berichteten, dass dem Vernehmen nach bei der Fußball-WM 2026 im Sommer in Mexiko und in den USA schon aufgrund des Klimawandels extreme Probleme erwartet würden. Sie interessierte, inwieweit das Thema Klimaanpassung im Konzept berücksichtigt worden sei.

Die schleswig-holsteinischen SPD-Abgeordneten berichteten von der nachhaltigen Begeisterung vieler Menschen, die das Olympische Feuer 1972 auf der B4 von Hamburg nach Kiel getragen hätten. Bei den Spielen in Paris habe die lange Selfie-Fotoschlange vor den Olympischen Ringen, vor dem Eiffelturm gezeigt, wie faszinierend die olympische Idee für die Menschen sei. Sie stimmten zu, dass man bei solchen Projekten manchmal groß denken, aber auch kritisch in den Blick nehmen müsse, ob man ein bestimmtes Infrastrukturprojekt brauche oder nicht.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter stellten klar, den Begriff Hyperloop nicht benutzt zu haben, denn die Sensibilität in dem Zusammenhang sei ihnen bekannt. Sie traten dem Eindruck entgegen, dass entsprechende Pläne hierzu in den Schubladen ruhten. Es gebe aber die Bereitschaft, sich mit einem solchen Thema zu beschäftigen, da es ihrer Annahme nach früher oder später erste konkrete Projekte hierzu geben werde. Die Frage sei also, ob man hierbei die Erfahrungen anderer abwarte, oder sich selbst mit einer gewissen Risikobereitschaft darauf einlasse. Wie Beispiele aus anderen Bereichen zeigten, könnten im ersten Fall nicht aufholbare Rückstände entstehen. Konkrete Vorstellungen hinsichtlich der Verkehre in 15 oder 20 Jahren seien schwierig, doch neue Formen der Mobilität durchaus anzunehmen. Dass ein solches Projekt nicht von den Steuerzahlenden finanziert werde, sei unbestritten. Sie griffen noch einmal die Beobachtungen aus Paris auf, dass dort viele, als man begonnen habe, die Seine wieder schwimmbar zu machen, an dem Gelingen des Vorhabens gezweifelt hätten. Das Gegenteil sei dann aber eingetreten.

Sie teilten die Ansicht der Hamburger Abgeordneten der Fraktion Die Linke, dass der Begriff Nachhaltigkeit unterschiedlich ausgelegt und inflationär gebraucht werde. Auch mit dem Klimaschutzbegriff sei es manchmal ähnlich. In der Befassung mit dem Projekt Olympia spiele die Entwicklung einer Klimastrategie eine Rolle, ohne dass derzeit schon klare Vorstellungen über deren Ausgestaltung bestünden. Aber bei allen größeren Projekten spielten, was zu begrüßen sei, die Themen Ressourcenschonung und Klimaschutz eine stärkere Rolle. Im Frühjahr 2026 werde man zu der Frage konkretere Auskünfte geben können.

Die Hamburger Abgeordneten der Fraktion Die Linke erinnerten bezüglich des Hyperloops daran, dass es dafür bislang eine Teststrecke von circa 200 Meter Länge gebe, die aber nicht ausreiche, um die angestrebte Geschwindigkeit zu erreichen. Die Aussage der Senatsvertreterinnen und -vertreter, dass dieses Projekt nicht von den Steuerzahlenden finanziert werden müsse, sei ihnen wichtig festzuhalten, denn eine solche habe es auch zum Elbtower gegeben, dessen Realisierung nun ein Naturkundemuseum mit öffentlichen Geldern retten solle. Interessant sei für sie, dass ein OCOG- und ein Infrastruktur-Budget existierten und dass das reine olympische Budget immer positiv sei. Laut Rechnungshof in Frankreich seien aber für die Spiele in Paris 6 Milliarden Euro bei der Infrastruktur angefallen. So stelle sich für sie die Frage, ob das neue, zunächst für die Leichtathletik gedachte HSV-Stadion bei der Hamburger Bewerbung auch an entsprechender Stelle berücksichtigt werden müsse. Hinsichtlich des Kieler Stadions fragten sie nach erforderlichen Umbauten. Was den Hinweis auf die Badequalität der Seine anbetreffe, meinten sie, dass viele Menschen gar nicht

daran interessiert wären, dass ein Schwimmen in der Elbe möglich wäre, sondern lieber mehr Frei- und Schwimmbäder aus öffentlichen Geldern finanziert haben würden, was aber gar nicht betrachtet werde. Es empöre sie, dass der Nutzen einer Befassung mit den IOC-Verträgen der Spiele in Paris oder Brisbane infrage gestellt werde, denn bekanntermaßen hätten die Gastgeberstädte keinerlei Spielraum, bei den Verträgen etwas zu verändern. Da man bei einer Bewerbung wissen müsse, worauf man sich einlasse, sei unbegreiflich, dass der Senat diese anstrebe, ohne ansatzweise eine Vorstellung von den Verträgen zu haben.

Die schleswig-holsteinischen CDU-Abgeordneten wiesen bezüglich des Hyperloops darauf hin, dass nach einer Testphase meistens mit der Begründung, dass nun schon wesentliche Kosten geleistet worden seien, die Auffassung vertreten werde, dass man auf diesem Weg weitergehen müsse. Sie interessierte, von welcher Seite das Projekt angestoßen werde.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter machten deutlich, dass erst einmal eine Bereitschaft zu der Beschäftigung mit dem Thema überhaupt vorhanden, Finanzierungsüberlegungen aber noch fern seien. Erscheine eine weitere Beschäftigung lohnenswert, gehe man Finanzierungs- und Kostenverteilungsfragen an. Sie werteten die Aufnahme des Themas als Signal, sich auf etwas Neues einzulassen.

Die schleswig-holsteinischen Regierungsvertretenden antworteten auf die Frage zum Stadion von Holstein Kiel, dass dies ohnehin ab Herbst 2025 umgebaut werde.

Der schleswig-holsteinische FDP-Abgeordnete berichtete, dass das Bündnis 90/Die Grünen es laut aktuellen Pressemeldungen problematisch fänden, dass die Bewerbung auch für 2036 gelten solle. Ihn interessierte die Haltung der beiden Landesregierungen hierzu.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter antworteten, dass eine Bewerbung nicht für ein bestimmtes Jahr, sondern lediglich für die Ausrichtung der Spiele generell gelte. Da sich für die Ausrichtung 2036 Indien und Istanbul interessierten, erwarteten sie nicht, dass sich die genannte Terminfrage stellen werde. Sie hätten aber auf eine Anfrage zu Beginn der Bewerbungsvorbereitungen eine Rückmeldung der jüdischen Gemeinde erhalten, die in die Richtung gegangen sei, dass der Termin bei einer entsprechenden Kontextualisierung möglich wäre. Der für die Bewerbung zuständige Staatsrat erklärte, ihn nichtsdestotrotz persönlich für ausgeschlossen zu halten, um den Vorwurf zu vermeiden, dass man mit dieser historischen Jahreszahl unsensibel umgehe.

### **III. Ausschussempfehlung**

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

Stephan Jersch, Berichterstattung

# OLYMPIABEWERBUNG HAMBURG UND SCHLESWIG- HOLSTEIN

Aktueller Stand des  
Bewerungskonzeptes



© Neuland Concerts

Ausschuss für die Zusammenarbeit der Länder Hamburg und Schleswig-Holstein  
19. September 2025, 17:00 Uhr | Landeshauptstadt Kiel

# Aktueller Stand des Bewerungskonzeptes HAMBURG+

# HAMBURG UND DER NORDEN GEWINNEN - ZIELE UND MEHRWERT

- **Bewegungsförderung Kinder und Jugendliche / die „Olympische Generation“**
  - *Verbindung Schule und Verein im Ganztag: verlässlich 5 Stunden pro Woche Sport*
  - *Alle Viertklässler/-innen können sicher schwimmen*
  - *Beratung zu Bewegungsförderung durch Kinderärztinnen und -ärzte*
- Modernisierung und Erweiterung der **Sportinfrastruktur**
- **Hamburg = altersgerecht und barrierefrei** (demograph. Entwicklung)
- Schnellerer Ausbau innovativer, **moderner Mobilität** - (CO<sup>2</sup> -frei)
- Innovation = Anreiz für Investitionen – **Nord-Süd-Gefälle**
- **Wirtschaftliche Dynamik** schafft zukunftsfähige Arbeitsplätze

# DEUTSCHLAND GEWINNT - ZIELE UND MEHRWERT

- Nationale Strategie für **Sport- und Bewegungsförderung** (ressortübergreifend)
  
- **Kinder und Jugendliche** im Mittelpunkt („*Olympische Generation*“)
  - Flächendeckende Einführung des Ganztages = Chance für systematische Sportförderung in Partnerschaft mit Vereinen
  - Systematisches Monitoring – Daten der Schuleingangsuntersuchung nutzen
  - Kooperation mit KV, KK, Universitäten etc. zur Qualifizierung von Kinderärztinnen und Kinderärzten
  
- Modernisierung und Erweiterung der **Infrastruktur** für Breiten- und Spitzensport
  - Sportmilliarde des Bundes und Infrastruktursondervermögen
  
- Mit dem **Sportfördergesetz** zurück in die Weltspitze
  
- **Rückenwind** für moderne Mobilität, Barrierefreiheit/Inklusion und Nachhaltigkeit

# UNSER FUNDAMENT: DIE ACTIVE CITY STRATEGIE



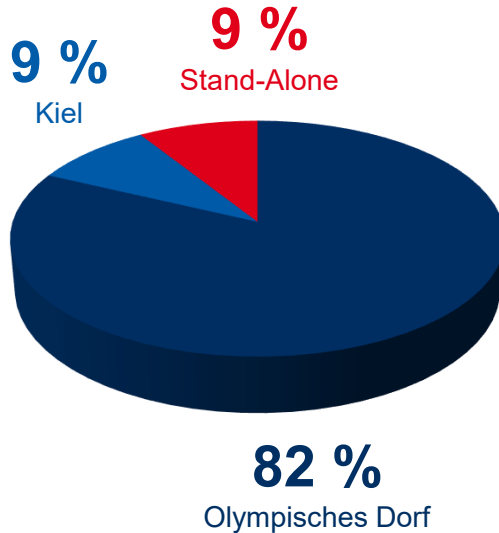
- **Active City Strategie** – Legacy (2015) und Fundament
  - 232 Ziele > **“Ein besseres Leben durch Sport, Bewegung und Aktivität”**
  - Infrastrukturausbau, Vereinsförderung, Aktivierung
  - > 1 Mrd. Euro in Sportinfrastruktur zwischen 2020 und 2030
  - Bewegungsförderung in Stadtentwicklung, Schule, Wissenschaft und Gesundheit
- **Bewegungsbericht** – Empirische Grundlage für effektive Förderung von Sport und Bewegung
  - 75 % in HH erfüllen Bewegungsempfehlung der WHO *150 Min. / Woche* (bundesweit 48 %)
  - 2022 17 % mehr Kinder und Jugendliche in Vereinen als im Jahr 2024 (bundesweit 7 %)

# DIE IDEALE VERBINDUNG VON SPIELEN UND STADT

- Sportstätten und Olympisches Dorf **in die bestehende Stadt eingebettet**
- **kürzeste Wege** für Athlet/-innen und Zuschauer/-innen
- Ein Großteil der Wettkämpfe findet **in zwei zentralen Clustern** in Hamburg statt
  - **Olympic Park City**
  - **Olympic Park Altona**
- **Olympisches Dorf** = Science City Hamburg Bahrenfeld, unmittelbar am Olympic Parc Altona
- **Kiel / SH** als starker Partner **mit drei Sportarten / Wettkampfstätten (KI) + Gut Kaden**
- **Bestehende Sport-Kooperation insbes. über Olympiastützpunkt HH / SH**
- **Festival-Erlebnis**

# SPIELE DER KURZEN WEGE

## UNTERBRINGUNG DER ATHLET/-INNEN



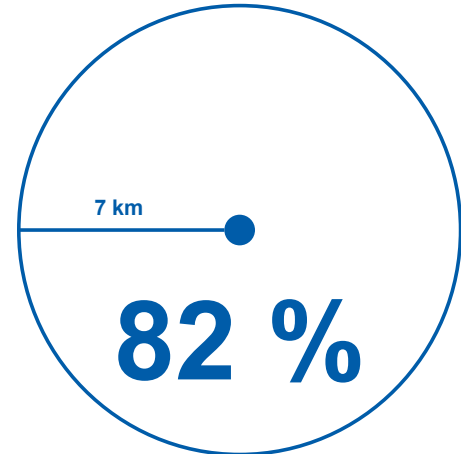
## ERREICHBARKEIT DER SPORTSTÄTTEN

# 96 %

der **Sportstätten** mit **ÖPNV-Anbindung** sind im **Umkreis von < 15 Gehminuten** erreichbar.



## ENTFERNUNGEN DER SPORTSTÄTTEN

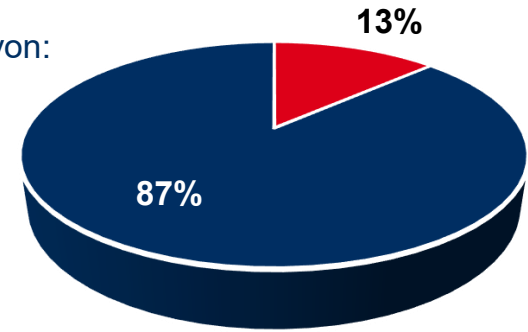


der **Sportstätten** liegen in einem **Kreis mit einem Radius von 7 km**.

# NACHHALTIGE SPIELE

14

- **Nachhaltige Nutzung der 38 geplanten Sportstätten:**
  - Bestehend, im Bau, in Planung oder temporär ertüchtigt sind davon: 33 Sportstätten (87%)
  - Temporär erbaut werden: 5 Sportstätten (13%)
  - Neubau (*nur für Olympia*) erforderlich: 0 Sportstätten
  - Nachhaltige Mobilität – komplett CO<sup>2</sup> -frei
- Klimapositive Spiele
- Nachnutzung des Olympischen Dorfes als Wissenschaftsstandort
- Soziale Nachhaltigkeit (*Sportförderung; sozialer Zusammenhalt*)
- **Beteiligung / Partizipation von Beginn an**



- Temporär erbaut
- Bestehend, Bau in Planung, temporär ertüchtigt

# KONZEPT BÜRGERBETEILIGUNG


















## INFORMIEREN | MEINUNG SAGEN | EINMISCHEN | MITMISCHEN

- Bürgerveranstaltungen (pro Bezirk)
  - Interaktive Stadtteil-Events, Workshops u. ä.
  - Große Dialogveranstaltung / Tag der offenen Tür
- Organisierter Sport
  - Veranstaltungen insbes. mit HSB
  - Teilnahmen an bezirklichen AGs der Vereine
- Stakeholderveranstaltungen
  - Fachworkshops, Dialogforen, Round Tables
  - Teilnahme an Veranstaltungen (Impulsgeber)
- DIPAS: Digitale Partizipation



## Olympic Park City





### Messe

-   Badminton/Para Badminton
-  Basketball (Vorrunden)
-  Para Boccia
-  Boxen (Vorrundenkämpfe)
-   Fechten/Rollstuhlfechten
-   Gewichtheben/Para Gewichtheben
-  Goalball
-  Judo/Para Judo
-  Rhythmische Sportgymnastik
-  Ringen
-  Rollstuhlrugby
-  Taekwondo/Para Taekwondo
-   Tischtennis/Para Tischtennis




### Millerntorstadion

-  Hockey









### Heiligengeistfeld

-  BMX Freestyle
-  Beach Volleyball
-  Blindenfußball
-  Skateboard

### Derby-Park Klein Flottbek





-   Dressur/Para Dressursport
-  Springreiten

### Binnenalster / Jungfernstieg Rathausmarkt


-  3x3 Basketball
-   Bogenschießen/Para Bogensport
-   Radsport Straße/Para Radsport – Straße
-   Triathlon/Para Triathlon
-  Klettern

## Olympic Park Altona

### Barclays Arena

-  Kunstturnen
-  Trampolin
-   Basketball (Finalspiele)/Rollstuhlbasketball

### Volksparkstadion

-   Schwimmen/Para Schwimmen
-  Synchronschwimmen
-  Wasserspringen

### Leichtathletikstadion

-   Leichtathletik/Para Leichtathletik

### Harburger Berge

-  Mountain Bike




### Inselpark

-  Wasserball

### Sportpark Eimsbüttel

-   Radsport – Bahn/Para Radsport – Bahn
-  BMX Racing

### Rothenbaum Stadion

-   Tennis/Rollstuhltennis
-  Boxen (Finalkämpfe)



### Außenalster

-  Freiwasserschwimmen





### Park Kleiner Grasbrook

-  Moderner Fünfkampf

### Elbdome

-   Volleyball/Sitzvolleyball

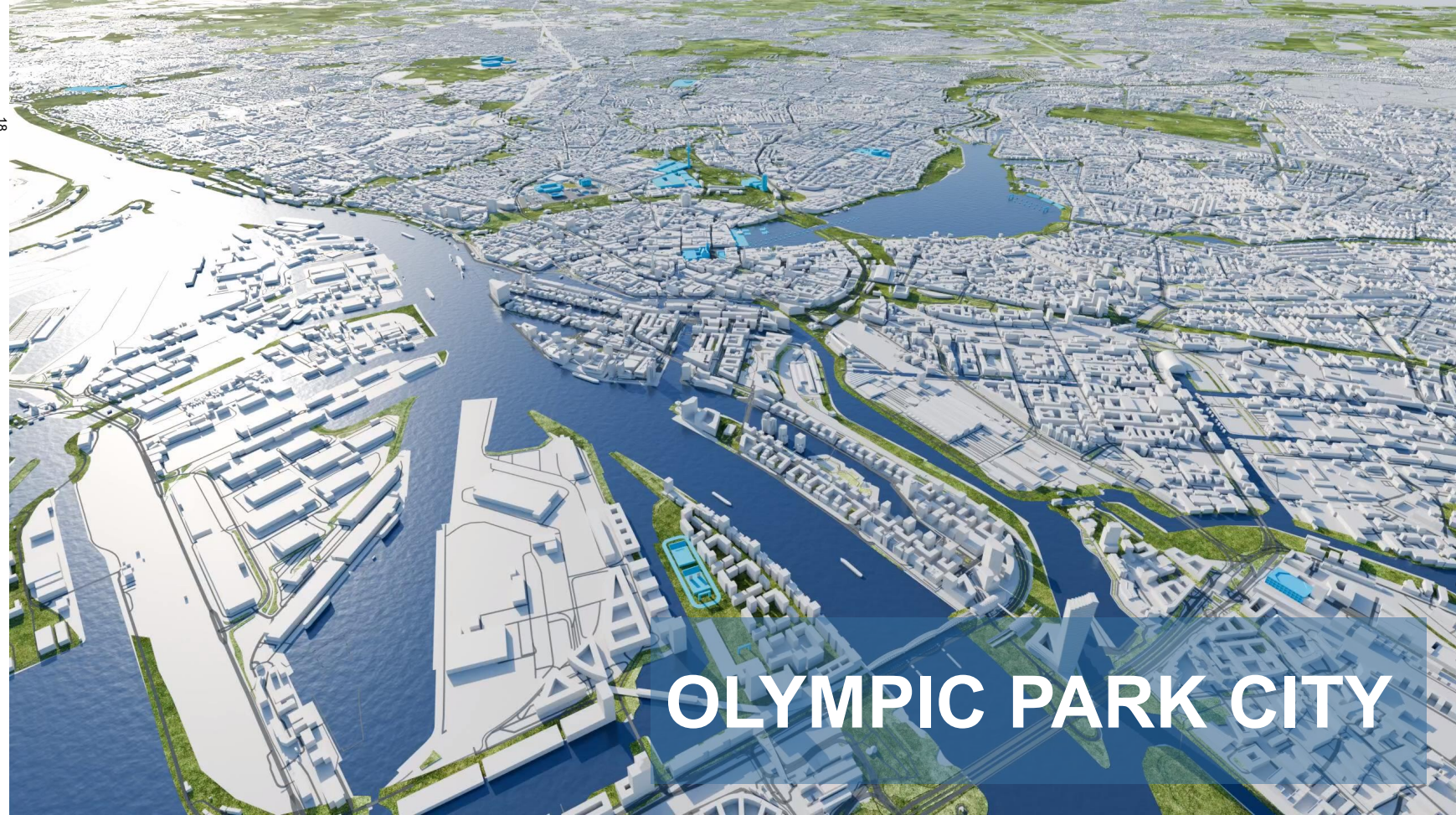
### Regattastrecke Dove-Elbe

-  Kanu Sprint
-  Para Kanu
-   Rudern/Para Rudern

Hamburg +

 olympisch  paralympisch |  Olympisches und Paralympisches Dorf (Science City Bahrenfeld)





# OLYMPIC PARK CITY



# BINNENALSTER WIRD ZUR OLYMPISCHEN ARENA

20





# OLYMPIC PARK ALTONA





# KIEL - OLYMPIA HAFEN

BOOTSHALLEN

OLYMPISCHES DORF

LOGISTIK- UND

ATHLET-/INNENBEREICH

PUBLIKUMSBEREICH

SCHWIMMENDE TRIBÜNE

# KIEL (7ER RUGBY - HOLSTEINSTADION)



Bürgerschaft der Freien und Hansestadt Hamburg – 23. Wahlperiode

Drucksache 23/3800

Bildnachweis: Holstein Kiel

25



Bildnachweis: Birgit Schewe

# KIEL (HANDBALL – WUNDERINO-ARENA)



Bürgerschaft der Freien und Hansestadt Hamburg – 23. Wahlperiode

Drucksache 23/3800

Bildnachweis: THW Kiel



Bildnachweis: Birgit Schewe

# ALVESLOHE (GOLF – GUT KADEN)



Bürgerschaft der Freien und Hansestadt Hamburg – 23. Wahlperiode

Drucksache 23/3800

Bildnachweis: Gut Kaden

29

# OLYMPISCHES DORF - SCIENCE CITY HAMBURG BAHRENFELD



Innovationsprojekt wird zum Olympischen Dorf -  
Wohn- und Lebensraum für die Stadtgesellschaft



Verbindung internationaler Sport- und  
Wissenschaftscommunity



Für max. 16.000 Athlet/-Innen



40% der Athlet/-innen erreichen ihre Sportstätte  
zu Fuß innerhalb von 15 min



# PARALYMPISCHE SPIELE – SPIELE AUF AUGENHÖHE

- **Ziele Paralympics:**
  - Hamburg = barriereärmste Metropole Deutschlands (*Sport- und Veranstaltungsstätten, öffentlicher Raum, Mobilität*)
  - Entwicklung einer Paralympics-App (*eigenständig und barrierefrei durch die Stadt*)
  - Fokus Mobilität – Paralympics / demograph. Entw.; *bereits heute 97% barrierefreie Schnellbahnhaltstellen*
  - Aktionsplan „Inklusion und Sport“, *Sport und Teilhabe für alle auch inklusiv ermöglichen*
  - Plan für paralympischen Leistungs- und Spitzensport
  - Stärkung des inklusiven Schulsportunterrichts



Quelle: Witters

# Weiterentwicklung des Konzepts & Referendum

# DIE HAMBURGER TIMELINE

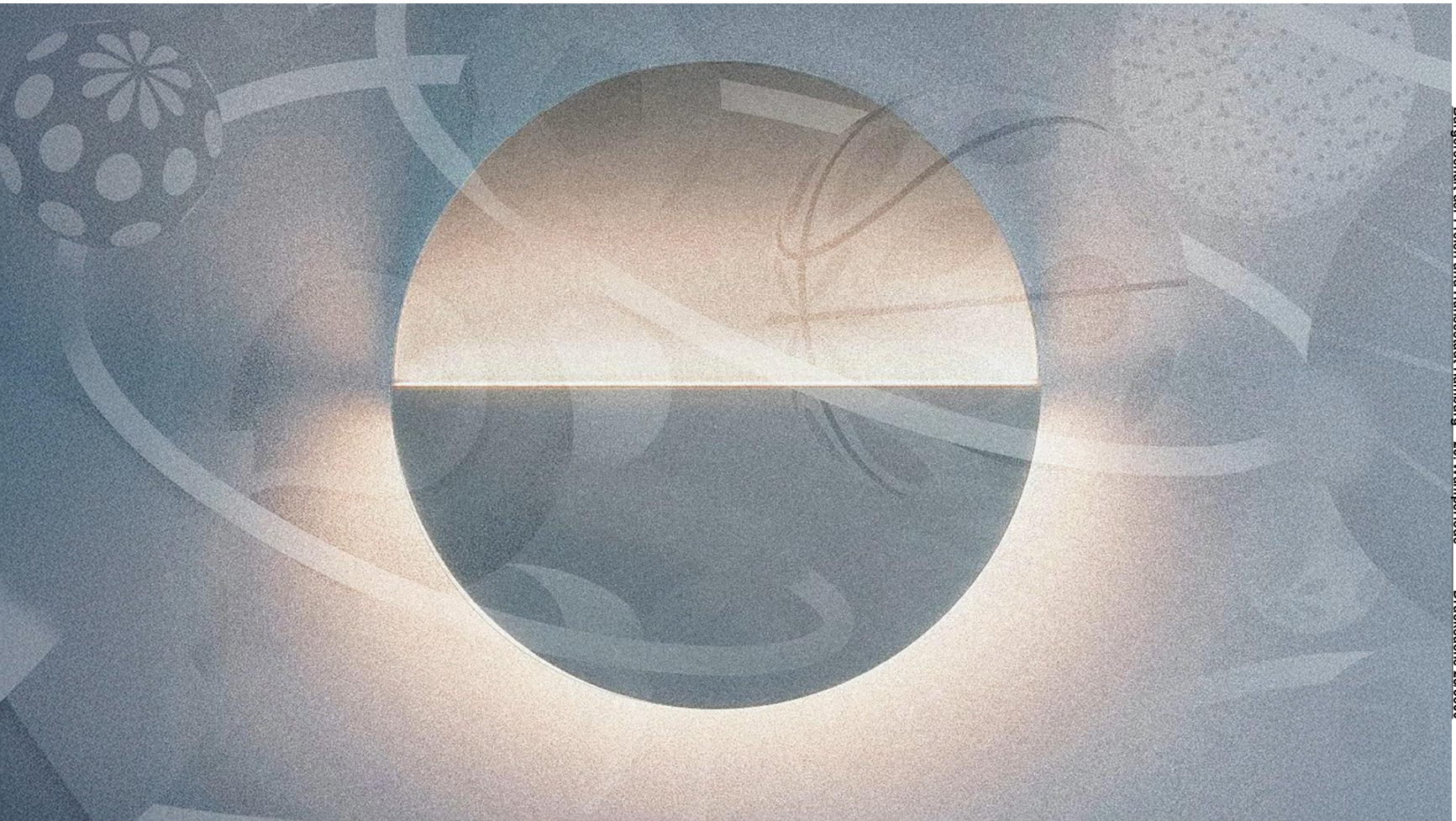


# LESSONS LEARNT – PARIS 2024



- 1. Legacy / Olympisches und Paralympisches Erbe = Ursprung aller Planung („*go early*“)
- 2. Beschleunigung für Projekte, die ohnehin erforderlich und geplant sind („*Accelerator*“)
- 3. Mut zu Neuem („*think innovative*“)
- 4. Perspektive der Aktiven („*Athlete´s Experience*“)
- 5. Machbarkeit („*accessibility / more than wheelchair*“)

**„Da wo es leuchtet, wird investiert“**



# OLYMPIABEWERBUNG HAMBURG UND SCHLESWIG- HOLSTEIN

Dankeschön



© Neuland Concerts

Ausschuss für die Zusammenarbeit der Länder Hamburg und Schleswig-Holstein  
19. September 2025, 17:00 Uhr | Kiel



Hamburg