



B e r i c h t

Ausschuss für die Zusammenarbeit der Länder Schleswig-Holstein und Hamburg

20. Wahlperiode – 19. Sitzung

am Freitag, dem 12. Juni 2026, 16:00 Uhr,
im Rathaus der Bürgerschaft der Freien und Hansestadt Hamburg, Raum 151



23. Wahlperiode

Nr. 23/4

Protokoll

der öffentlichen Sitzung

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

Sitzungsdatum: 12. Juni 2026

Sitzungsort: Hamburg, Rathaus, Raum 151

Sitzungsdauer: 16:02 Uhr bis 19:01 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. Innovationsagentur in der Metropolregion: Sachstand
(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)
3. Verschiedenes

Anwesende:

I. Ausschussmitglieder

Abg. Koorosh Armi (SPD)
 Abg. Stefan Bereuter (CDU)
 Abg. Ole Thorben Buschhüter (SPD)
 Abg. Rosa Domm (GRÜNE) i.V.
 Abg. Sascha Greshake (CDU)
 Abg. Simone Gündüz (SPD)
 Abg. Julian Herrmann (CDU)
 Abg. Jennifer Jasberg (GRÜNE)
 Abg. Stephan Jersch (Die Linke)
 Abg. Benjamin Mennerich (AfD)
 Abg. Dennis Paustian-Döscher (GRÜNE)
 Abg. Hansjörg Schmidt (SPD)

II. Ständige Vertreterinnen und Vertreter

Abg. Eva Botzenhart (GRÜNE)
 Abg. Mithat Capar (SPD)
 Abg. Antje Müller-Möller (CDU)
 Abg. Carola Veit (SPD)

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

Abg. Jasper Balke (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN) i.V.
 Abg. Oliver Brandt (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)
 Abg. Dr. Bernd Buchholz (FDP)
 Abg. Claus Christian Claussen (CDU)
 Abg. Beate Nielsen (CDU)
 Abg. Patrick Pender (CDU)
 Abg. Beate Raudies (SPD)
 Abg. Marion Schiefer (CDU)
 Abg. Andrea Tschacher (CDU)

IV. Senatsvertreterinnen und Senatsvertreter

Behörde für Wirtschaft, Arbeit und Innovation

Frau	Senatorin	Dr. Melanie Leonhard
Herr	Staatsrat	Dr. Christopher Schwieger
Herr	Regierungsdirektor	Dr. Jan Thiele
Herr	Verwaltungsangestellter	Dr. Axel Menze

Geschäftsstelle der Metropolregion

Herr	Regierungsdirektor	Jakob Richter, Leiter der Geschäftsstelle
Herr	Verwaltungsangestellter	Jan Zerling, Projektleiter Innovationsagentur

Behörde für Verkehr und Mobilitätswende

Herr	Staatsrat	Martin Bill
------	-----------	-------------

Frau Erste Baudirektorin Dr. Tina Wagner

V. Vertreterinnen und Vertreter der schleswig-Holsteinischen Landesregierung

Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Tourismus und Technologie

Frau Staatssekretärin Susanne Henckel
Frau Staatssekretärin Julia Carstens
Frau Judith Schreiber
Herr Martin von Ivernois

VI. Auskunftspersonen

DB AG

Frau Ute Plambeck, Konzernbevollmächtigte für die Länder Schleswig-Holstein und Hamburg

DB InfraGO AG

Markus Warnken, stellvertretender Projektleiter S4 (Ost)
Kathrin Weiffen, Projektleiterin ABS Pinneberg
Maurice Scholten, Projektleiter Knoten Elmshorn und Verlegung Fernbahnhof Altona

AKN Eisenbahn GmbH

Matthias Meyer, Geschäftsführer

VII. Teilnehmerinnen und Teilnehmer der Bürgerschaftskanzlei: Dr. Monika Potztal

VIII. Vertreterinnen und Vertreter der Öffentlichkeit

14 Personen

Zu TOP 1

Keine Niederschrift; siehe Berichterstattung an die Bürgerschaft.

Zu TOP 2

Keine Niederschrift; siehe Berichterstattung an die Bürgerschaft.

Zu TOP 3

Sperrung Bergstedter Chaussee

Die schleswig-holsteinischen CDU-Abgeordneten sprachen die absehbaren erheblichen Auswirkungen der geplanten Vollsperrung der Bergstedter Chaussee an, die von Anfang Juni bis in das kommende Jahr andauern solle. Die Abtrennung der Gemeinde Ammersbek vom Hamburger Stadtgebiet und Umwege von 25 bis 30 km stellten Firmen, Pflegedienste, die ihre Patientinnen und Patienten nicht erreichen könnten, und manche Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer, die ihre Arbeitsstelle erreichen müssten, vor kaum zu überwindende Schwierigkeiten. Den schleswig-holsteinischen CDU-Abgeordneten sei daran gelegen, dass die Maßnahmen sich in einem vertretbaren Rahmen bewegten.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter erläuterten daraufhin die notwendige umfangreiche Grundinstandsetzung der Straße, deren Vollsperrung sie aufgrund des sehr engen Querschnitts als erforderlich erachteten. Man habe die Maßnahmen jedoch bewusst in zwei Bauabschnitte aufgeteilt und sie würden mit Maßnahmen im Umfeld koordiniert. Der erste Bauabschnitt werde vier Monate, nicht bis ins nächste Jahr dauern. Eine gute Umleitungsrouten habe wegen des wenig dichten Straßennetzes leider bislang nicht ermittelt werden können, werde aber mit der beauftragten Baufirma noch einmal thematisiert.

Als die schleswig-holsteinischen CDU-Abgeordneten darum baten, dies vor Ort zu kommunizieren sowie intensiv darauf hinzuwirken, dass Alternativen gefunden würden, erklärten die Senatsvertreterinnen und -vertreter, auf die eingegangenen Zuschriften entsprechend geantwortet zu haben.

Themen der folgenden Sitzungen

Die schleswig-holsteinischen Abgeordneten von BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN regten im Hinblick auf die in Schleswig-Holstein anstehenden Gesetzes- und Planungsvorhaben, die auch die gemeinsame Gesundheitsversorgung betreffen, das Thema der gemeinsamen Krankenhausplanung zwischen Hamburg und Schleswig-Holstein an.

Der Vorsitzende des Hamburger Ausschusses bestätigte, dass die Krankenhausreform bereits für die Dezembersitzung vorgesehen sei.

Die schleswig-holsteinischen Abgeordneten von BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN erwähnten, dass dem Vernehmen nach der für die Sitzung am 25. September vorgesehene Termin mit der Jüdischen Gemeinde in Lübeck nicht zustande komme.

Der Vorsitzende des schleswig-holsteinischen Ausschusses sagte eine Klärung vor der Sommerpause zu.

Koorosh Armi (SPD) (Vorsitz)	Stephan Jersch (Die Linke) (Schriftführung)	Dr. Monika Potztal (Sachbearbeitung)
------------------------------------	---	---

Bericht

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

zum Thema

Innovationsagentur in der Metropolregion: Sachstand

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

Vorsitz: **Koorosh Armi**

Schriftführung: **Stephan Jersch**

I. Vorbemerkung

Der Ausschuss beschloss diese Selbstbefassung einstimmig am 28. November 2025 und führte sie in seinen Sitzungen am 28. November 2025 und – abschließend – am 12. Juni 2026 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

Beratung am 28. November 2025

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter schickten vorweg, dass das Bundesministerium für Wirtschaft und Energie (BMWE) bei einem aktuellen Treffen mit den Staatssekretärinnen und Staatssekretären der Wirtschaftsressorts der Länder die Lage als nicht einfach dargestellt habe. Dabei bilde in der strukturellen Wachstumskrise Deutschlands auch die Innovationskraft ein zentrales Thema, da die Technologieführerschaft den deutschen Produkten nicht mehr ausreichende Exporte garantiere. Eine Zusammenarbeit im norddeutschen Wirtschaftsraum unabhängig von den Ländergrenzen sei unerlässlich. Sie begrüßten daher, dass aus dem OECD-Prozess das Projekt der Innovationsagentur entstanden sei. Das Projektteam habe in der Vorbereitungsphase seit Sommer 2024 intensiv gearbeitet. Den derzeitigen Sachstand und potenzielle Geschäftsfelder stellten sie in einer Präsentation vor (siehe Anlage 1).

Anknüpfend an diese Ausführungen stellte der Hamburger Abgeordnete der Fraktion Die Linke infrage, ob „Grünes Methanol“ in der aktuellen Situation ein geeignetes Vorzeigebispiel darstelle. Ansonsten hielt er die Ableitungen aus dem OECD-Gutachten für nachvollziehbar, angemessen und gut. Er bat um nähere Erläuterungen dazu, dass laut der Präsentation die Steigerung der Fördermittel des Bundes und der EU, nicht aber die der regionalen Mittel ein zentrales Ziel darstelle.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter antworteten, dass die Agentur im Sinne einer klassischen Projektentwicklungsgesellschaft ausgerichtet sein werde. Die erstellten Projektanträge flössen an die Projektträger, die die Förderrichtlinien des Bundesministeriums für Forschung, Technologie und Raumfahrt (BMFTR) oder des BMWE koordinierten. Bei Erfolg eines Antrags würden die Fördermittel an die einzelnen Partner

ausgegeben, die dann Innovationen bundeslandübergreifend im Technology Readiness Level (TRL) zu einem fertigen Produkt weiter ausbauen könnten. Regionale oder Mittel der einzelnen Länderhaushalte betreffe dies zunächst nicht. Würden, da viele Förderprogramme Kofinanzierungen vorsähen, Gelder aus den Landeshaushalten erforderlich, seien diese nicht ausgeschlossen.

Die schleswig-holsteinischen CDU-Abgeordneten wiesen auch angesichts neuerer Beispiele im skandinavischen Raum auf die Notwendigkeit einer Innovationsagentur für die Metropolregion hin. Auf ihre anschließende Frage erklärten die Senatsvertreterinnen und -vertreter, dass noch keine Standortentscheidung für die Agentur gefallen sei. Angedacht sei eine Struktur mit regionalen Satelliten, um die ländlichen Räume so eng wie möglich anzubinden. Sie unterstrichen, dass ein Fokus darauf liege, Geld in die Region zu holen. Bei der erwähnten Staatssekretärsrunde hätten auch Niedersachsen und Hamburg einen Beschluss gefasst, damit aus Verwaltungsgrenzen resultierende Probleme bei Förderprogrammen vermieden werden könnten.

Die Hamburger CDU-Abgeordneten interessierte, welcher konkrete Output von der Innovationsagentur erwartet und wie die Finanzierung aufgeteilt würde, zumal in Hamburg viele Player im Innovationsökosystem agierten und sich die Frage stelle, wie dies mit der Schaffung einer weiteren Agentur zusammenpasse.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter verwiesen hinsichtlich der Ziele auf die Ausführungen im Rahmen der Präsentation. Das Verhältnis zu den Innovationslandschaften in den jeweiligen Ländern sei eine wichtige Frage, da jedes Land verständlicherweise auf seine eigene Handlungsfähigkeit und eigene Strukturen achte, wenn es auch auf die Vermeidung von Redundanzen ein Auge habe. Entsprechend ihrer Ausführungen erwarteten sie von der Agentur als einen Mehrwert die länderübergreifende Verknüpfung der Aktionen, wodurch Doppelarbeit und Redundanzen verhindert würden.

Die schleswig-holsteinischen SPD-Abgeordneten betonten, dass den Abgeordneten in den vergangenen Beratungen fraktions- und länderübergreifend die Einrichtung der Innovationsagentur als die lohnendste der OECD-Empfehlungen erschienen sei. Es könne jedoch nicht das einzige Ziel sein, möglichst viel Geld in die Region zu bringen. Wie anhand der Innovationsagentur in der Metropolregion Den Haag-Rotterdam deutlich werde, gingen die Ambitionen darüber hinaus. Auch Möglichkeiten der Einbindung privaten Kapitals müssten eine wichtige Frage sein. Konkret interessierte sie, ob das Konzept auch einen konkreten Personalbedarf und einen Businessplan enthalten werde, zumal über den finanziellen Beitrag in den jeweiligen Länderhaushalten entschieden werden müsse.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter bejahten die Frage nach den konkreten Angaben. Es müsse sich um ein umsetzungsfähiges, vollständiges Konzept handeln.

Die schleswig-holsteinischen Regierungsvertreterinnen und -vertreter bekräftigten das gemeinsame Ziel, dass die folgenden Wochen genutzt würden, um die Aspekte Businessplan, Personal- und Finanzierungskonzept auszuarbeiten. Zu dem gemeinsamen Ziel einer tragfähigen Finanzierung sei man bereits im Austausch.

Die Hamburger SPD-Abgeordneten wollten zur Darstellung auf Seite 9 der Präsentation wissen, ob konkrete Schritte geplant seien, um die Bereitschaft der Wirtschaft zur Inanspruchnahme von Fördermitteln zu erhöhen.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter berichteten, dass sie zunächst von der hohen Anzahl an Unternehmen, die zur Annahme von Fördermitteln bereit seien, positiv überrascht gewesen seien. Für die fehlende Inanspruchnahme gebe es verschiedene Gründe, beispielsweise weil die Unternehmen Forschungs- und Entwicklungsvorhaben mit den eigenen Ressourcen realisieren könnten. Manchmal fehle bislang auch die Kenntnis der Fördermittellandschaft. Dass bei den Partnern aus der Wirtschaft Überzeugungsarbeit hinsichtlich der Inanspruchnahme notwendig sein werde, werde von der Agentur mitbedacht.

Der schleswig-holsteinische FDP-Abgeordnete griff auf, dass Ende November eine Vorlage zur Vorbereitung einer politischen Entscheidung in 2026 vorliegen solle und merkte an, dass hinsichtlich des Umfangs der Agentur Gutachten vorlägen, die zwei

Alternativen mit einem nicht unerheblichen Finanzbedarf darstellten. Da die schleswig-holsteinische Landesregierung vor zwei Jahren bei dem relativ kleinen Betrag für die Phase 0 von dem Vorhaben habe Abstand nehmen wollen, fragte er, ob bezüglich der Durchführung der Phase 1 ein Commitment beider Landesregierungen bestehe.

Die schleswig-holsteinischen Regierungsvertreterinnen und -vertreter formulierten ihr Verständnis des Vorgehens, dass im 1. Quartal 2026 die Konzeption entwickelt sowie Handlungswege vorgestellt würden. Die Thematik der Weiterführung werde ab dem 2. Quartal 2026 angegangen.

Der Vorsitzende schlug vor diesem Hintergrund vor, das Thema im Jahr 2026 noch einmal aufzurufen.

Beratung am 12. Juni 2026

Die schleswig-holsteinischen Regierungsvertreterinnen und -vertreter betonten, dass die Innovationsagentur als gemeinsame Einrichtung der vier norddeutschen Bundesländer unter Einbindung der Träger der Metropolregion und der Schlüsselakteure des Innovationsökosystems die notwendige Transparenz über die vielfältigen Ressourcen, Kompetenzen, Aktivitäten und Strukturen der zugehörigen Städte und Landkreise herstellen solle. Sie solle die erfolgreiche länderübergreifende Entwicklung zukunftsrelevanter Innovationen vereinfachen, auf die regionalen Bedarfe abgestimmte und zugleich einheitliche Services in allen vier Ländern anbieten sowie zur Vermehrung übergreifender Innovationsprojekte in der Metropolregion beitragen. Zudem solle sie erstmals auch eine strategische länderübergreifende Projektentwicklung und Intermediärsvernetzung bieten, um systematisch Innovationspotenziale zu heben und Fördermittel wirksam in die Region zu lenken. Hiermit sollten mehr Sichtbarkeit und Einfluss der Metropolregion und die Basis für schlagkräftige Konsortien aus Wissenschaft und Wirtschaft erreicht werden. Die Agentur ergänze strukturiert die Tätigkeiten der landeseigenen Einrichtungen. Vor wenigen Tagen habe die schleswig-holsteinische Landesregierung mit einem Kabinettsbeschluss die Finanzierung der Agentur sichergestellt. Die vier Länder beabsichtigten, die organisatorischen, rechtlichen und finanziellen Voraussetzungen für die Gründung der Gesellschaft planmäßig zum Beginn des Jahres 2027 zu schaffen. Die Unterzeichnung eines entsprechenden Letter of Intent bei den unmittelbar bevorstehenden Ludwigsluster Gesprächen sei vorgesehen.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter fügten hinzu, dass Hamburg das Vorhaben von Anfang an unterstützt und sehr eng begleitet habe und die Finanzierung schon länger beschlossen worden sei. Sie teilten die Hoffnung, dass die Agenturgründung zum 1. Januar 2027 stattfinden könne. Sie stellten anhand einer Präsentation die Gründungsvorbereitungen für die Innovationsagentur und aktuelle Geschäftsfelder vor (siehe Anlage 2).

Die schleswig-holsteinischen SPD-Abgeordneten werteten den Fortschritt des Vorhabens auch als einen großen Erfolg des Ausschusses, da alle Abgeordneten gemeinsam stets auf das Vorangehen gedrängt hätten. Auf ihre Frage nach den Grundzügen der Finanzierungsvereinbarungen antworteten die Senatsvertreterinnen und -vertreter, dass eine gerechte Verteilung der Kosten angestrebt sei. Der Betrag liege auf Hamburger Seite zum Einstieg bei 400.000 Euro, von schleswig-holsteinischer Seite seien laut den Regierungsvertretenden für 2027 Haushaltsmittel in Höhe von 380.000 Euro und darüber hinaus Verpflichtungsermächtigungen aufsteigend bis 456.000 Euro im Jahr 2031 vorgesehen. Die Entwicklung der Gesamtkosten werde von 1,5 Millionen Euro in 2027 bis 1,8 Millionen Euro in 2031 erwartet.

Die Einbeziehung der Gewerkschaften und Arbeitnehmenden, nach der die Hamburger Abgeordneten der Fraktion Die Linke fragten, erfolge nach Auskunft der Senatsvertreterinnen und -vertreter über die Träger der Agentur. Sie machten deutlich, dass der Zweck der Agentur darin liege, unternehmerischen Ideen in der Region zur Entfaltung zu verhelfen.

Die Hamburger SPD-Abgeordneten zeigten sich über den bevorstehenden angestrebten Gründungszeitpunkt erfreut.

Nach dem Eindruck der Hamburger CDU-Abgeordneten lasse die Agentur ausnehmend viel Bürokratie erwarten. So fragten sie, wie man sich zu den dargestellten Geschäftsfeldern, insbesondere zum Thema Künstliche Intelligenz, den produktiven und zügigen Ablauf vorstellen könne.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter widersprachen dem genannten Eindruck. Ihrer Einschätzung nach könne aber durch eine Konzentration über eine so große Fläche eine höhere Geschwindigkeit erreicht werden, als wenn sich die Akteure in Einzelkonsortien organisieren müssten. Die Geschwindigkeit des Vorankommens hänge auch davon ab, wie schnell sich Konsortien für ein Projekt bildeten und welche Prozesse jeweils die Gewährung von Fördermitteln erfordere.

Die schleswig-holsteinischen Regierungsvertretenden fügten hinzu, dass schon der TechHub SVI Nord in Schleswig-Holstein, der der Agentur ähnlich sei, die Agilität solcher Organisationen demonstriere. Sie würden künftig auch ein Augenmerk auf die Geschwindigkeit von Prozessen haben.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter stellten klar, dass das Projekt Innovationsagentur bereits parallel zur Gründung der Agentur die dargestellten Geschäftsfelder in den Bereichen KI und Verteidigung in Angriff nehme und dabei mit den einzelnen Förder- und Wissenschaftseinrichtungen der Wirtschaftsförderung und Technologietransfer Schleswig-Holstein GmbH (WTSH) und Unternehmen zusammenarbeite.

Die schleswig-holsteinischen Abgeordneten von Bündnis 90/Die Grünen würdigten angesichts der Komplexität der Zusammenarbeit von vier Ländern die Gründung der Innovationsagentur. Auf ihre entsprechende Frage betonten die Senatsvertreterinnen und -vertreter die Themen- und Branchenoffenheit der Agentur, zumal die dynamischen Veränderungen in der Wirtschaft zunähmen. Seit der Fertigstellung der Strategie habe sich das Thema Verteidigung und Sicherheit ergeben.

Die Hamburger CDU-Abgeordneten begrüßten die Stärkung der Metropolregion durch eine fachlich breit aufgestellte Agentur und erkundigten sich nach den finanziellen Zusagen der anderen Länder. Sie fragten, wie langfristig die Finanzierung gesichert sei und ob weitere Fördermittel zur Verfügung gestellt würden, wenn die Agentur Fördermittel generiere.

Nach Aussage der Senatsvertreterinnen und -vertreter habe sich Niedersachsen bereits zur Finanzierung verbindlich geäußert und Mecklenburg-Vorpommern werde das politische Commitment in den erwähnten Ludwigsluster Gesprächen abgeben. Letztlich jedoch, so merkten sie an, hätten die Landtage das letzte Wort darüber.

Auf die Nachfrage der Hamburger CDU-Abgeordneten nach dem Vorgehen, wenn ein Land die Finanzierung nicht realisieren könne, fügten sie hinzu, dass sich die Länder zusammensetzen würden, wenn sich dieser Sachverhalt abzeichnete.

Die schleswig-holsteinischen Regierungsvertreterinnen und -vertreter gingen davon aus, dass eine Auseinandersetzung darüber nicht notwendig würde, ansonsten aber Gespräche anberaumt würden.

Den schleswig-holsteinischen FDP-Abgeordneten interessierte, wie die Agentur neben dem Finanzierungskapital der tragenden öffentlichen Einrichtungen Mittel akquirieren werde, um gegebenenfalls einen Innovationsfonds zu initiieren, der aus sich heraus Finanzierungen leisten könne.

Für die von ihm erbetene Liste der mitfinanzierenden Partner, insbesondere aus der Privatwirtschaft, sei es, so die Senatsvertreterinnen und -vertreter, noch zu früh.

Auf den Hinweis des schleswig-holsteinischen FDP-Abgeordneten, dass auf den Präsentationscharts jeweils Partner genannt seien, verdeutlichten die Senatsvertreterinnen und -vertreter, dass Agenturgründung und die aufgeführten Projekte unterschiedliche Dinge seien. Für letztere seien finanzierende Partner angegeben, da die staatliche Innovationsförderung zwar Strukturen schaffen und beraten könne, aber Wirtschaftsbetriebe beteiligt sein müssten.

Dies, so der FDP-Abgeordnete, begründe die Frage, wie man beispielsweise nach dem Vorbild der Metropolregion Den Haag-Rotterdam nicht nur projektbezogene, sondern grundsätzlich mitfinanzierende Partner gewinnen könne. Da die Agentur marktwirtschaftliche Mechanismen anregen solle, wünsche er sich auch die Ausgestaltung des Gesamtkonzeptes in diesem Sinne.

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

Vorstellung der Gründungsvorbereitung der Innovationsagentur für die MRH



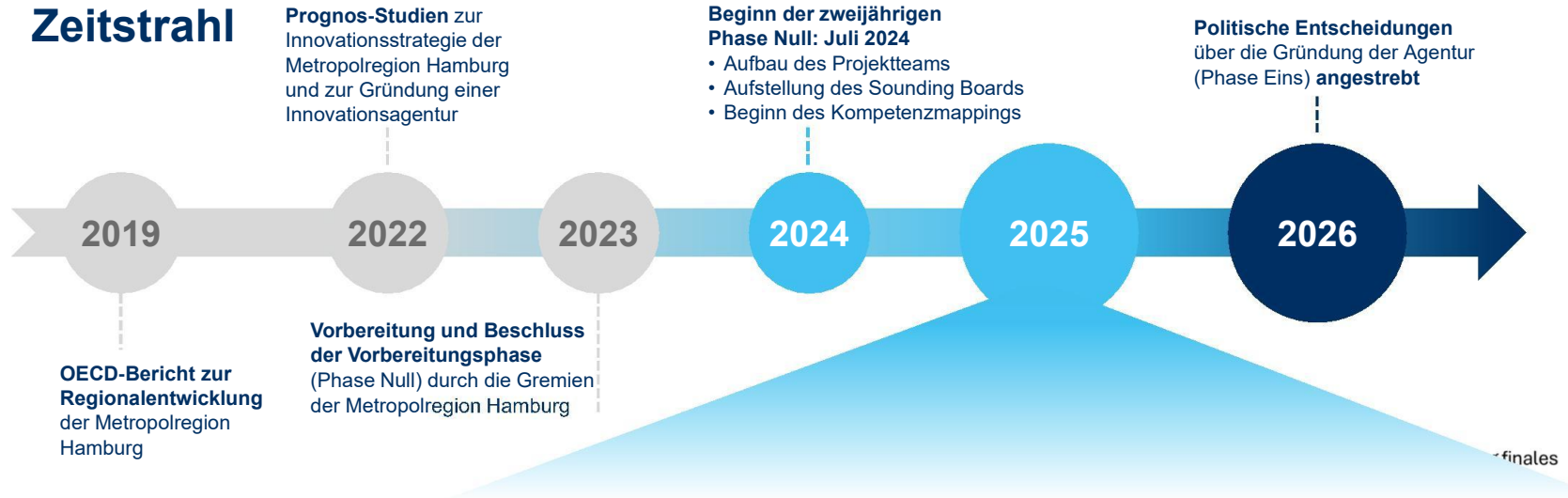
Hamburg, 28.11.2025

Agenda

- 1 Überblick
- 2 Innovationsstärke in der MRH in 2025
- 3 Die Kompetenzmappings
- 4 Geschäftsfelder der zukünftigen Innovationsagentur

Überblick: Auf dem Weg zu einer Innovationsagentur der Metropolregion Hamburg

Zeitstrahl



Innovationsstärke in der MRH in 2025

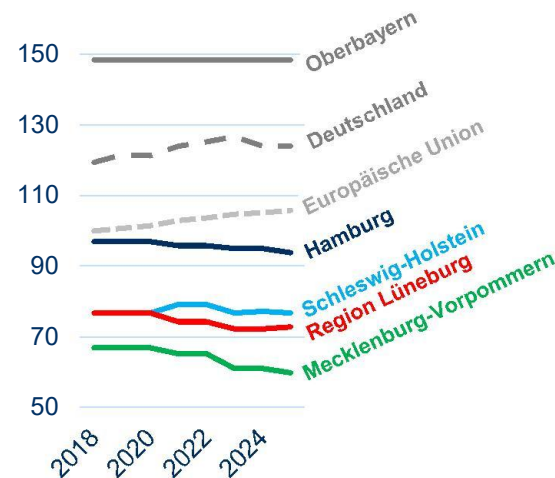
VORSTELLUNG: GRÜNDUNG DER INNOVATIONSAGENTUR FÜR DIE MRH

Ausgewählte Vergleiche aus dem European Regional Innovation Scoreboard 2025

Ranking ausgewählter Regionen 2025

Region (bekannteste Stadt)	Kategorie	Ranking 2025
Stockholm	Innovation leader +	1
Hovedstaden (Kopenhagen)	Innovation leader +	2
London	Innovation leader	3
Oberbayern (München)	Innovation leader	5
Berlin	Innovation leader	12
Karlsruhe	Innovation leader -	19
Hamburg	Innovation leader -	27
Schleswig-Holstein	Strong innovator -	101
Lüneburg	Moderate innovator +	115
Mecklenburg-Vorpommern	Moderate innovator	145
Sud-Est (Constanța)	Emerging innovator -	246

Bewertung F&E-Ausgaben Privatwirtschaft 2018 - 2025



Die Kompetenzmappings

VORSTELLUNG: GRÜNDUNG DER INNOVATIONSAGENTUR FÜR DIE MRH

Kompetenzmapping I: Innovationsunterstützende Dienstleistungsangebote

- Fragebogen mit Fokus Angebotserhebung mit insg. 25 Frageblöcken in 6 Themenfeldern
- Zielgruppe: **Innovationsintermediäre** -> Wirtschaftsförderungen, IHKs, Cluster, Transfergesellschaften, etc.
- **94** Teilnehmende (02.05.2025)
- **Zentrale Ergebnisse (verkürzt, in Auszügen):**
 - Vielzahl an überwiegend branchenoffenen, aber regional fragmentierten Unterstützungsangeboten
 - Nur vereinzelt Unterstützung bei der Antragserstellung von Förderprojekten und der Beratung zur EU-Fördermitteln

Auswertungsbeispiel: Projektentwicklung und Projektkoordination



Kompetenzmapping II: Kompetenzen und Bedarfe von Wirtschaft und Wissenschaft

- Fragebogen mit Fokus Bedarfserhebung mit insg. 22 Frageblöcken in 6 Themenfeldern
- Zielgruppe: **Innovationsakteure** -> Unternehmen und Akteure der Forschungslandschaft mit Fokus auf KI und Bioökonomie und Ernährungswirtschaft
- **95** Teilnehmende (29.08.2025)
- **Zentrale Ergebnisse (verkürzt, in Auszügen):**
 - Faktoren zur Steigerung der Kooperationsbereitschaft in Projekten: Bessere Ressourcenverfügbarkeit (Personal, Geld), besserer Zugang zu Partnern, verringerter administrativer Aufwand bei der Umsetzung
 - Gründe, aus denen Akteure keine Dienstleistungen von Intermediären genutzt haben: Unwissenheit über die Angebote, mangelnde Transparenz der Angebote, kein relevantes Angebot für die Bedarfe

Auswertungsbeispiel: Bereitschaft zur Beanspruchung von Fördermitteln (1=niedrig, 5=hoch)



VORSTELLUNG: GRÜNDUNG DER INNOVATIONSAGENTUR FÜR DIE MRH

Ableitung: Potenzielle Geschäftsfelder und Leistungen der zukünftigen Innovationsagentur

Potenzielle Geschäftsfelder und Leistungen der Aufbauphase

Potenzielle Geschäftsfelder der Agentur

- 1) bundeslandübergreifende **Projektentwicklung, Fördermitteleinwerbung und Projektadministration** sowie
- 2) Funktion als Dienstleister für die **bundeslandübergreifende Zusammenarbeit der Innovationsintermediäre** in der Region

MEHRWERTE

- Gesteigertes Fördermittelvolumen für Innovationen
- Mehr überregionale Innovationsprojekte und erhöhte Innovationsdynamik
- Verbesserte landesübergreifende Zusammenarbeit
- Transparenz im Innovationsökosystem

Potenzielle Geschäftsfelder und Leistungen / Bundeslandübergreifende Projektentwicklung

Bedarf & Ausgangslage

- Nur ~50 % der befragten Intermediäre unterstützen Projektentwicklung
- <25 % aktiv in
Projektkoordination/Fördermittelakquise auf
EU-Ebene
- Prognos-Studie, Kompetenzmapping &
Sounding Board bestätigen:
→ **Steigerung der Bundes-/EU-Fördermittel
ist zentrales Ziel**

ALLEINSTELLUNGSMERKMAL

Zielgerichtete, ganzheitliche, branchenoffene,
**bundeslandübergreifende Projektentwicklung mit einem
Fokus auf die aktive Fördermittelakquise** und consequentem
Wissenstransfer an die Innovationsintermediäre der MRH.



Zielgruppen

- Innovationsorientierte KMUs
- Kommunale Unternehmen
und Einrichtungen
- Start-ups
- Hochschulen und
Forschungseinrichtungen
- Innovationsintermediäre

Potenzielle Geschäftsfelder und Leistungen / Bundeslandübergreifende Projektentwicklung

Potenzielles Leistungspaket:

- Aufbau & Moderation **bundeslandübergreifender Konsortien**
- Aktiv **Fördermittel** aus Bund & EU **einwerben** (BMFTR, BMWK, Horizon Europe etc.)
- Beihilferechtlich konforme Unterstützung der Projektpartner über gesamten **Projektlebenszyklus**:
 - **Von der Idee bis Antragstellung** und bei der Verstetigung
 - **Projektkoordination & Administration** ggf. durch Agentur selbst (aus Projektfördermitteln)
- Wissenstransfer an Intermediäre, **keine Doppelstrukturen**

Praxisbeispiele:

- „**Grünes Methanol**“ (F&E-Projekt):
 - Projektteam der Gründungsvorbereitungen hat Hochschulen in MV & SH + Unternehmen in HH & MV zusammengebracht
 - Projektantrag beim BMFTR (Volumen: 1,9 Mio. €) + EU-Antrag in Vorbereitung
- **EU-Kooperation Smart Cities**:
 - Anfrage eines griechischen Think Tanks nach öffentlichen Partnern für EU-Förderprojekt
 - Konsortialpartnersuche in vier Bundesländern über Netzwerk des Projektteams



Potenzielle Geschäftsfelder und Leistungen / Dienstleister für Innovationsintermediäre der MRH

Bedarf & Ausgangslage

- 130 Intermediäre in der MRH, Angebotsvielfalt sehr heterogen & wenig transparent
- Intermediäre selbst haben eigene Bedarfe:
 - Mehr Projektentwicklung & Fördermittelakquise
 - Stärkeres MRH-Mindset
 - Gemeinsamer Ansprechpartner

ALLEINSTELLUNGSMERKMAL

Systematisches Angebot an die Innovationsintermediäre des gemeinsamen Wirtschaftsraums der MRH **bundeslandübergreifend** voneinander zu lernen und miteinander zu kooperieren, **um gemeinsam besser zu werden und mehr geförderte Projekte umzusetzen.**



Zielgruppen

- | | |
|-----------------------------------|------------------------------------|
| • Transferstellen der Hochschulen | • Industrie- und Handelskammern |
| • Wirtschaftsförderungen | • Handwerkskammern |
| • Cluster | • Gründungszentren |
| • Technologietransferstellen | • Unternehmensverbände und Weitere |

Potenzielle Geschäftsfelder und Leistungen / Dienstleister für Innovationsintermediäre der MRH

Potenzielles Leistungspaket:

- Zentrale **Sichtbarkeit**: Webauftritt mit Tools & Visualisierungen
- **Vernetzung**: digitale & analoge Formate, Innovationsmanager:innen als regionale Key-Accounts
- **Kooperation**: mit landesweit agierenden Intermediären (z. B. WTSH oder Niedersachsen Next), keine Doppelstrukturen
- **Wissenstransfer**: Good Practices identifizieren, übertragen & aufbereiten
- **Bedarfsbündelung**: an Verwaltung & Politik
- **Community-Verständnis**: MRH-weites Innovationsnetzwerk, strukturelles Rückgrat der Projektentwicklung

Praxisbeispiele:

- **Innovationsforen / KI-Austausch**:
 - KI.SH, ARIC Hamburg, INNO.NON, Mittelstandszentrum Digital Hannover, Uni Rostock
 - Erkenntnis: ähnliche Services, ähnliche Herausforderungen → gebündelte Lösungen
- **Nutzung der Innovationsintermediäre für die Projektentwicklung**:
 - Projektteam der Gründungsvorbereitungen unterstützt Fachhochschule bei der Suche nach Projektpartnern
 - Ziel: Aufbau von Engineering-Büros für Digitalisierung & Industrie 4.0 im ländlichen Raum



Ausblick

Zeitstrahl



VIELEN DANK!

Jan Zerling

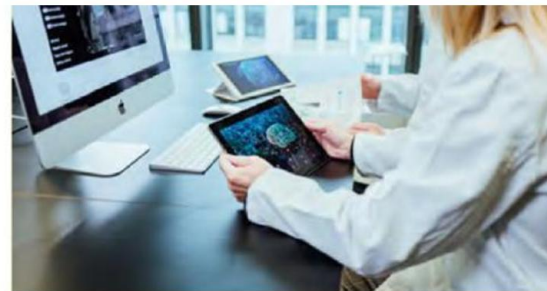
**Operative Projektleitung –
Gründungsvorbereitung Innovationsagentur**

Geschäftsstelle der Metropolregion Hamburg

Alter Steinweg 4, 20459 Hamburg

Telefon: +49 (0)40 428 41 1795

E-Mail: Jan.Zerling@Metropolregion.Hamburg.de



Vorstellung der Gründungsvorbereitung der Innovationsagentur für die MRH



Hamburg, 12.06.2026

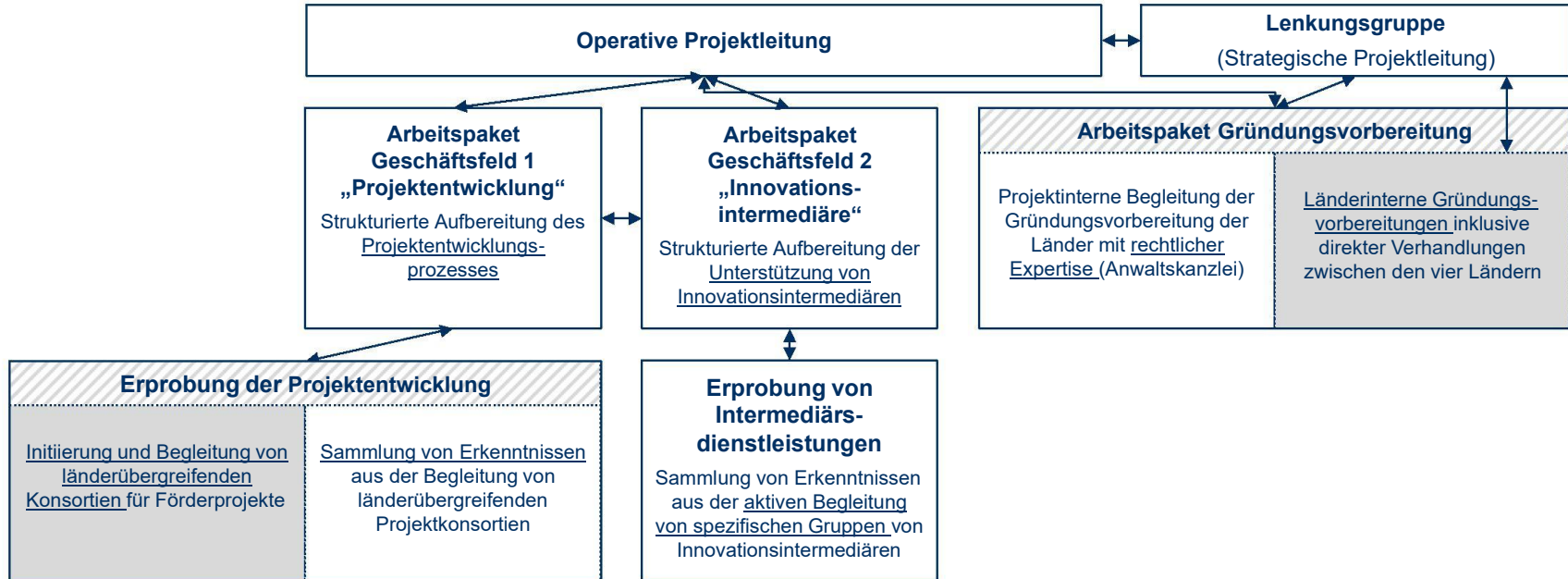
Agenda

- 1 Aktuelle Projektorganisation und Arbeitspakete
- 2 Arbeitspakete „Geschäftsfelder“ und Stand ihrer Erprobung
- 3 Status Quo des Arbeitspakets Gründungsvorbereitungen

Aktuelle Projektorganisation und Arbeitspakete

VORSTELLUNG: GRÜNDUNG DER INNOVATIONSAGENTUR FÜR DIE MRH

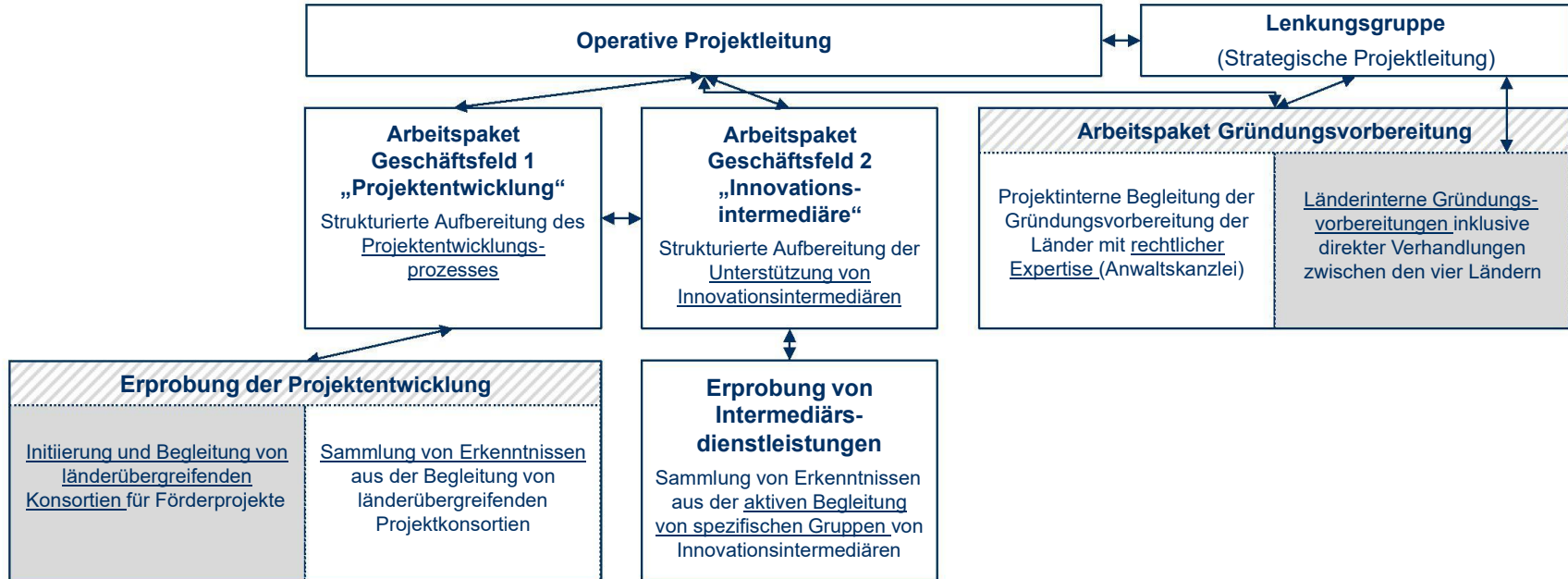
Aktuelle Projektorganisation



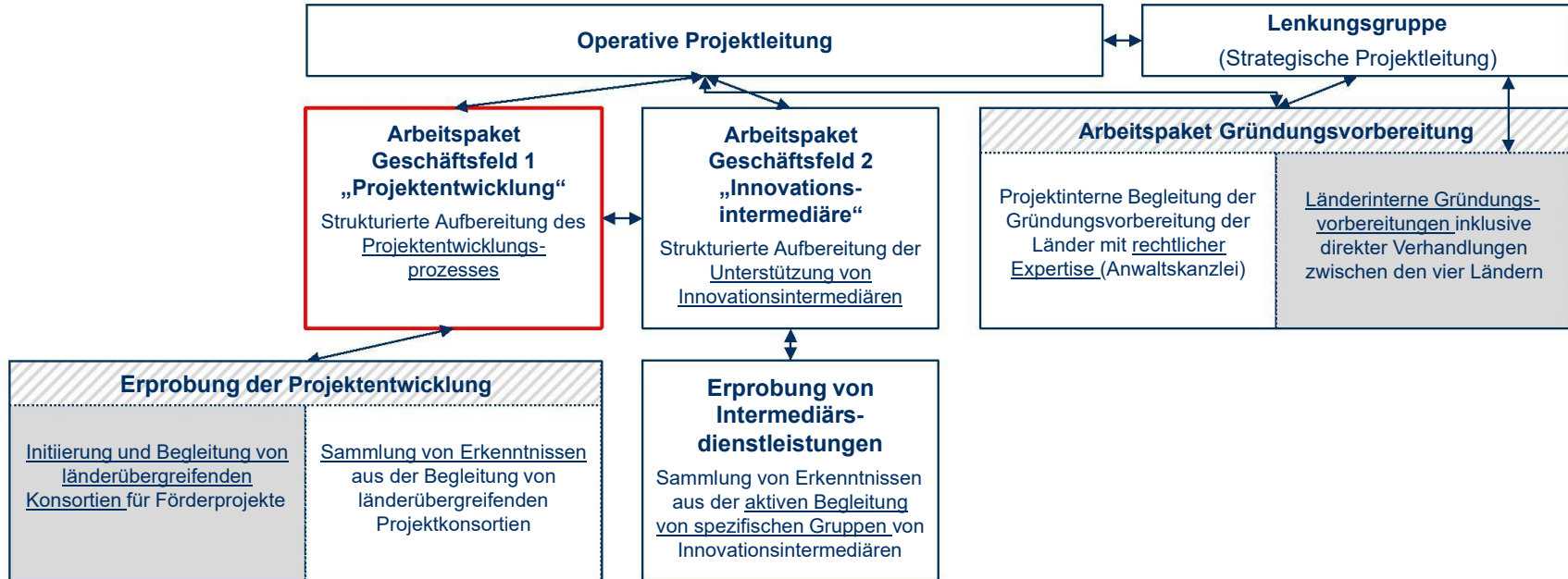
Arbeitspakete „Geschäftsfelder“ und Stand ihrer Erprobung

VORSTELLUNG: GRÜNDUNG DER INNOVATIONSAGENTUR FÜR DIE MRH

Aktuelle Projektorganisation



Aktuelle Projektorganisation



Arbeitspaket Geschäftsfeld 1

Partnerin für länderübergreifende Projektentwicklung, Fördermitteleinwerbung und Projektkoordinierung in der Metropolregion Hamburg (Geschäftsfeld „Projektentwicklung“)

Alleinstellungsmerkmal

Zielgerichtete, ganzheitliche, branchenoffene, **bundesländerübergreifende Projektentwicklung mit einem Fokus auf die aktive Fördermittelakquise** und consequentem Wissenstransfer an die Innovationsintermediäre der MRH.

Zielgruppen

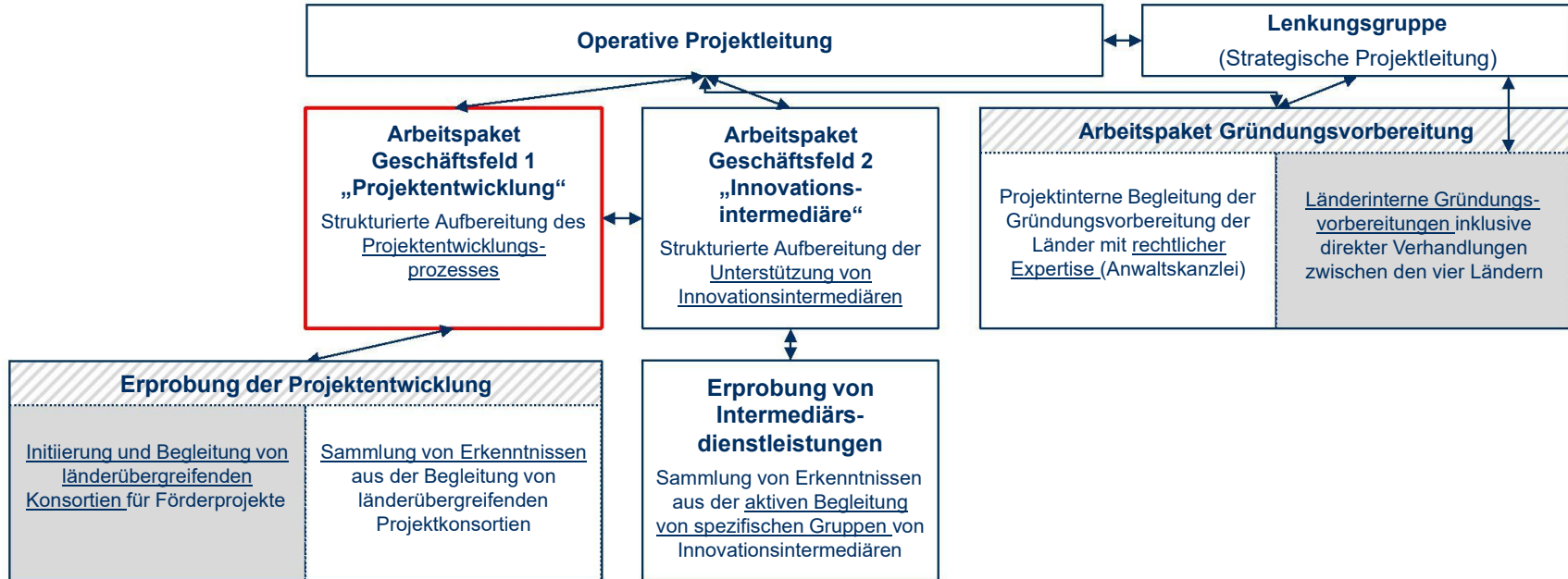
- Innovationsorientierte KMUs
- Kommunale Unternehmen und Einrichtungen
- Start-ups
- Hochschulen und Forschungseinrichtungen
- Innovationsintermediäre

Potenzielles Leistungspaket

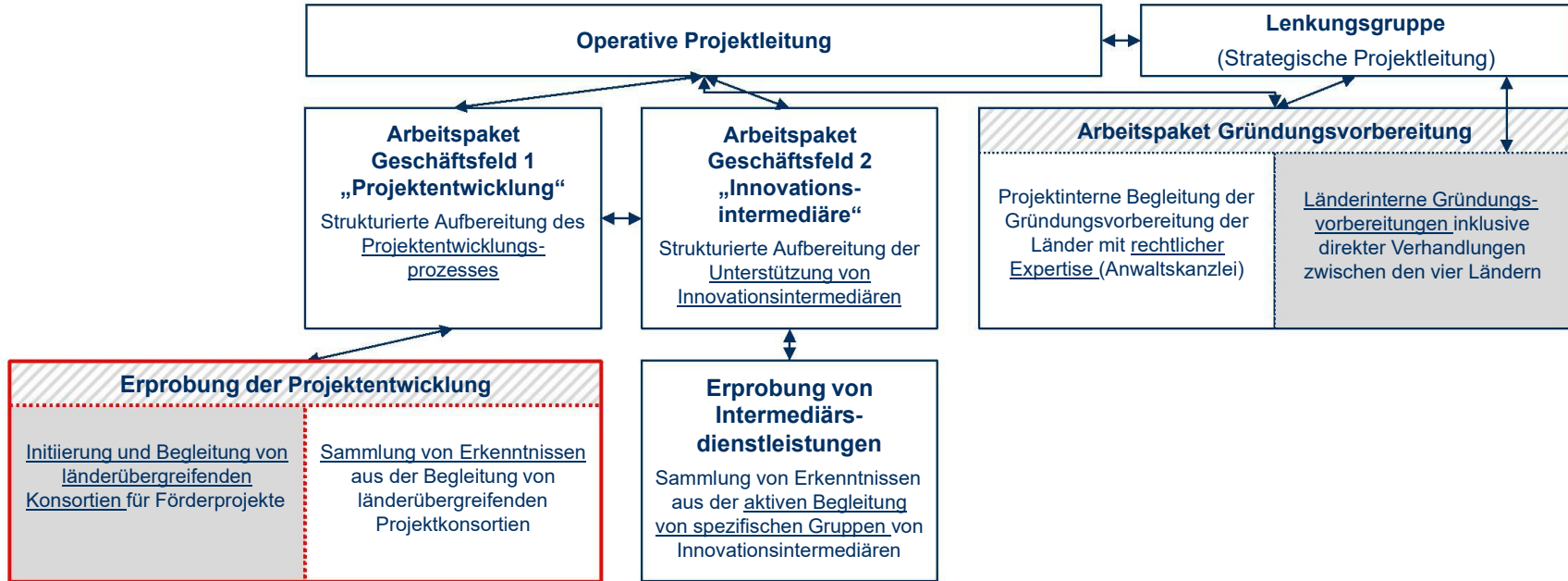
- Vorwettbewerblicher Aufbau & Moderation **länderübergreifender Konsortien**
- Aktiv **Fördermittel** aus Bund & EU **einwerben** (BMFTR, BMWK, Horizon Europe etc.)
- Beihilferechtlich konforme Unterstützung der Projektpartner über gesamten **Projektlebenszyklus**:
 - **Von der Idee bis Antragstellung** und bei der Verstetigung
 - **Projektkoordination & Administration** ggf. durch Agentur selbst (aus Projektfördermitteln)
- Wissenstransfer an Intermediäre, **keine Doppelstrukturen**

VORSTELLUNG: GRÜNDUNG DER INNOVATIONSAGENTUR FÜR DIE MRH

Aktuelle Projektorganisation



Aktuelle Projektorganisation



Erprobung des Geschäftsfelds 1 / Beispiele

„Autonome Rufbusse“

- **Thema:** Entwicklung KI-basierter Verfahren zur Systemsteuerung hybrider ÖPNV-Flotten im Aufbau einer klimaneutralen Modellregion für nachhaltige ländliche Mobilität in der Metropolregion Hamburg
- **Stand:** Projektskizze eingereicht
- **Konsortium:**
 - **Anzahl:** 10 finanzierte Partner, 18 assoziierte Partner
 - **Koordinator** Verkehrsbetrieb (MV)
 - Hochschulpartner aus HH, MV
- **Fördervolumen:** knapp 5 Mio. EUR
- **Ministerium:** BMFTR

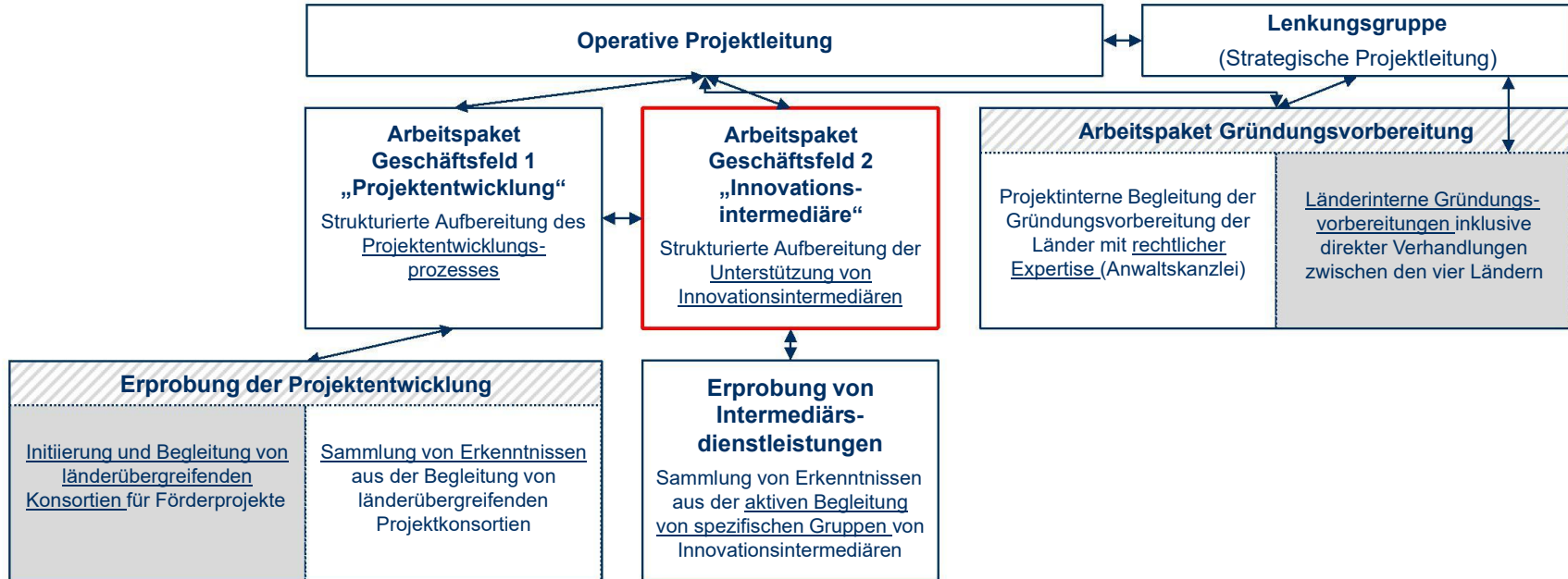
„Grünes Methanol“

- **Thema:** Demonstrationsfeld grünes Methanol für eine dezentrale, skalierbare Anlagentechnik mit Abbildung der gesamten Wertschöpfungskette für Methanol aus erneuerbaren Energien
- **Stand:** Projektskizze eingereicht, (weiterer Antrag in Vorbereitung)
- **Konsortium:**
 - **Anzahl:** 5 finanzierte Partner, 11 assoziierte Partner
 - **Koordinator:** Forschungs-GmbH Wismar
 - Hochschulen und privatwirtschaftliche Partner aus MV, SH und NI
- **Fördervolumen:** 1,7 Mio. EUR (in Vorbereitung: 3 Mio. EUR)
- **Ministerien:** BMFTR (BMWE)

Aktuelle Projektorganisation



Aktuelle Projektorganisation



Arbeitspaket Geschäftsfeld 2

Dienstleisterin für die länderübergreifende Zusammenarbeit der Innovationsintermediäre in der Metropolregion Hamburg (Geschäftsfeld „Innovationsintermediäre“)

Alleinstellungsmerkmal

Systematisches Angebot an die Innovationsintermediäre des gemeinsamen Wirtschaftsraums der MRH **bundesländerübergreifend** voneinander zu lernen und miteinander zu kooperieren, **um gemeinsam besser zu werden und mehr Innovationsprojekte umzusetzen.**

Zielgruppen

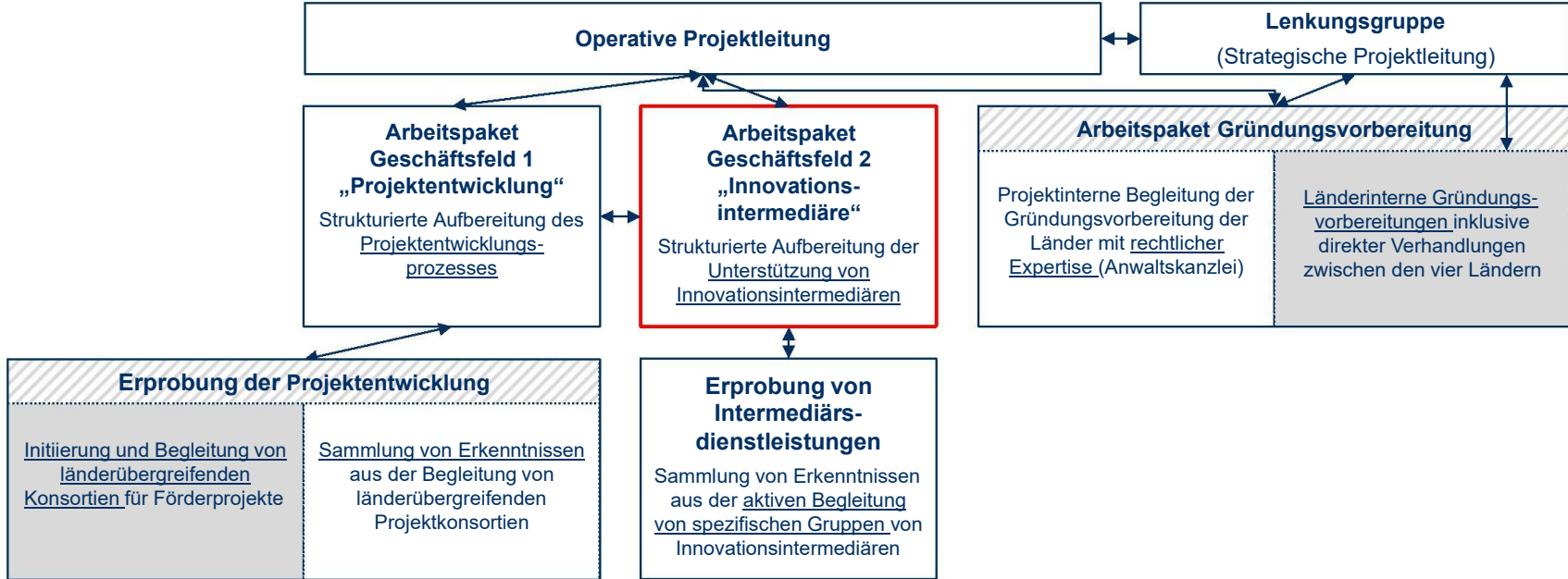
- Transferstellen der Hochschulen
- Wirtschaftsförderungen
- Cluster
- Technologietransferstellen
- Handwerkskammern
- Industrie- und Handelskammern
- Gründungszentren
- Unternehmensverbände und Weitere

Potenzielles Leistungspaket

- **Vernetzung:** digitale & analoge Formate mit Regional Relations Managern vor Ort
- **Wissenstransfer:** Good Practices identifizieren, aufbereiten und übertragen
- **Kooperation** mit landesweit agierenden Intermediären (z. B. WTSH oder Niedersachsen Next), keine Doppelstrukturen
- Zentrale **Sichtbarkeit:** Webaufttritt mit Tools & Visualisierungen
- **Bedarfsbündelung** an Verwaltung & Politik
- **Community-Verständnis:** MRH-weites Innovationsnetzwerk, strukturelles Rückgrat der Projektentwicklung

VORSTELLUNG: GRÜNDUNG DER INNOVATIONSAGENTUR FÜR DIE MRH

Aktuelle Projektorganisation



Aktuelle Projektorganisation



Erprobung des Geschäftsfelds 2 / Beispiele

Koordinierung Austausch KI-Intermediäre

Stand der Erprobung:

- Vier Treffen umgesetzt; teilnehmende Einrichtungen:
 - HH: ARIC Hamburg, Handelskammer Hamburg,
 - MV: Zentrum für KI an der Universität Rostock, Digitales Innovationszentrum Rostock
 - NI: INNO.NON, Niedersachsen.next
 - SH: KI-Transfer-Hub (WTSH), WAS Stormarn

Ziele:

- Austausch zu Herausforderungen und Projekten, Wissenstransfer von Lösungen; Beispiele:
 - KI-Customer Journey (KI-Transfer-Hub)
 - KI-Souveränität

Vorbereitung Austausch Sicherheit und Verteidigung

Stand der Erprobung:

- Interne Vorbereitung und Suche nach zuständigen Intermediären in der MRH
- Frühzeitige Einbindung des TechHUB SVI Nord (WTSH)

Ziel:

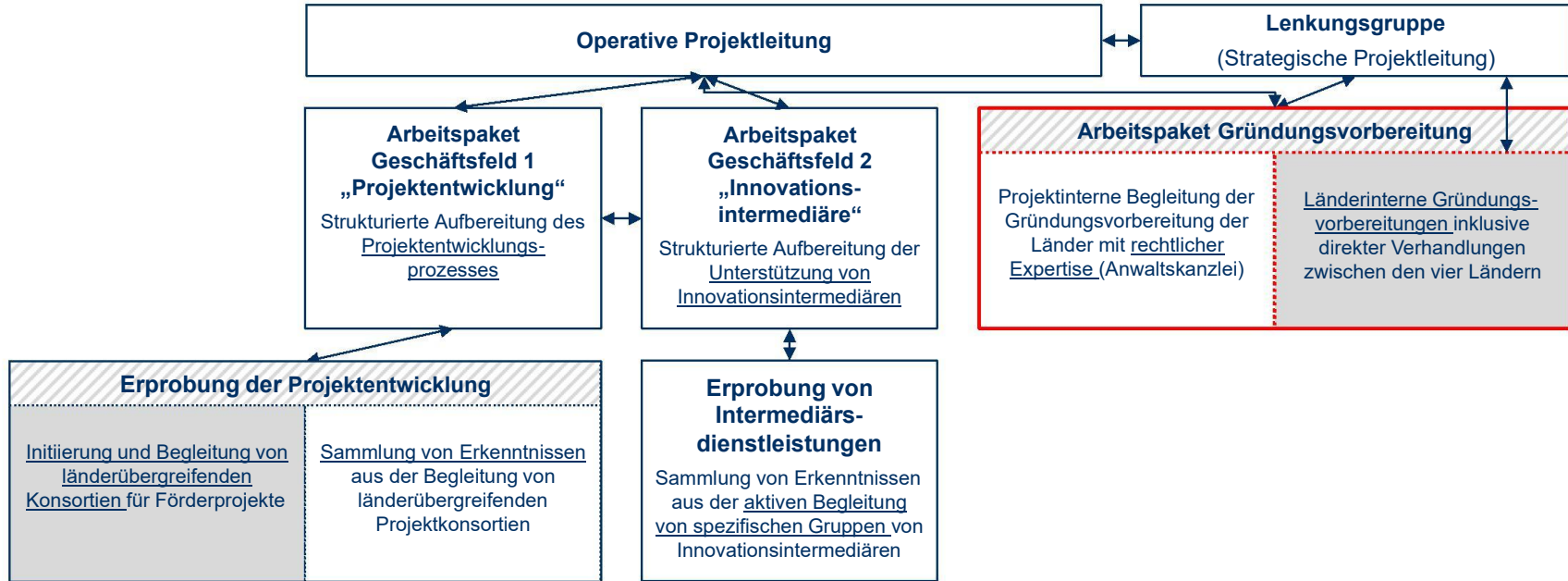
- Treffen von zuständigen Intermediären der MRH unter Beteiligung des TechHUB SVI Nord

Status Quo des Arbeitspakets Gründungsvorbereitungen

Aktuelle Projektorganisation



Aktuelle Projektorganisation



Stand der Gründungsvorbereitungen

Aktuelle Aktivitäten

- Erstellung eines Geschäftskonzepts als politische  Entscheidungsvorlage
- Erstellung eines gemeinsamen Satzungsentwurfs für die Rechtsform
- Erstellung einer gemeinsamen Finanzierungsvereinbarung und Festlegung der Finanzierungsmodalitäten
- Vorbereitung der Wirtschaftlichkeitsbetrachtungen
- Erstellung weitere, gründungsrelevanter Dokumente
- Laufende, gemeinsame Zeitplanung für kritische, gründungsrelevante Aktivitäten (z.B. Prüfung nach §65 LHO)

Mitwirkende Einrichtungen / Abteilungen / Referate

- Fachressorts und Teilnehmungsmanagement sowie weitere Abteilungen und Referate der verantwortlichen Behörden aus den vier Bundesländern
- Beratende Kanzlei
- Projektteam (Zuarbeit bei ausgewählten Themen)

➤ **Gründung der Innovationsagentur angestrebt zum Januar 2027**

VIELEN DANK!

Jan Zerling

**Operative Projektleitung –
Gründungsvorbereitung Innovationsagentur**

Geschäftsstelle der Metropolregion Hamburg

Alter Steinweg 4, 20459 Hamburg

Telefon: +49 (0)40 428 41 1795

E-Mail: Jan.Zerling@Metropolregion.Hamburg.de



Bericht

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

zum Thema

„Einzelthemen des ÖPNV und des Bahnverkehrs“

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

Vorsitz: **Koorosh Armi**

Schriftführung: **Stephan Jersch**

I. Vorbemerkung

Der Ausschuss für die Zusammenarbeit der Länder Hamburg und Schleswig-Holstein beschloss diese Selbstbefassung einstimmig in seiner Sitzung am 19. September 2025. Er führte sie am 25. September 2025 sowie abschließend am 12. Juni 2026 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. Der Ausschuss der Hamburger Bürgerschaft beschloss in der Sitzung am 12. Juni 2026 einstimmig, folgende anwesende Auskunftspersonen gemäß § 58 Absatz 2 GO in der aktuellen Sitzung anzuhören:

- Von der Deutschen Bahn AG: Ute Plambeck, Konzernbevollmächtigte für die Länder Schleswig-Holstein und Hamburg
- Von der DB InfraGO AG: Markus Warnken, Stellvertretender Projektleiter S4 (Ost), Kathrin Weiffen, Projektleiterin Ausbaustrecke Pinneberg, Maurice Scholten, Projektleiter Knoten Elmshorn und Verlegung Fernbahnhof Altona
- Von der AKN Eisenbahn GmbH: Matthias Meyer, Geschäftsführer

II. Beratungsinhalt

Beratung am 19. September 2025

S4 Ost

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter referierten zunächst anhand einer Präsentation den Sachstand des Projekts S4 Ost (siehe Anlage 1). 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 AG (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 die seit Kurzem vorliegende Untersuchung des Bundesministeriums für Verkehr (BMV) zur Priorisierung der Projekte der DB AG. 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 BMV für den Deutschlandtakt Etappierungen vornehme. Hierbei würden bestimmte Infrastrukturmaßnahmen in Fünf-Jahres-Zeiträume geclustert und diesen dann jeweils ein Fahrplan unterlegt. 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 angeordneten Bauarbeiten in dem Jahr realisiert werden könnten. Er wollte zudem wissen, wie sich die DB InfraGO AG 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 AG 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 Bahn AG 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 AG (DB AG) so sparsam bei der S4 und der Überwerfung geplant habe, dass höchstens 19 Zugfahrten stündlich verkrachtet 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 AG sei und diese daher hierzu Auskunft geben müsse.

Die Abgeordneten der Fraktion Die Linke baten, so noch nicht geschehen, um Übermittlung der Fragen zu Kapazität und weiteren Planungen an die DB InfraGO AG, 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 AG 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 AG im Gespräch über mögliche Auswirkungen auf die S4 und hätten die Zusage erhalten, wahrscheinlich im Oktober die Planung der DB InfraGO AG 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 AG zum weiteren Verfahren fest.

S4 West

Die schleswig-holsteinischen Regierungsvertreterinnen und -vertreter berichteten, dass die DB InfraGO AG 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 Lenkungsreis 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 BMV 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 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 Einigkeit 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 ihre Wünsche festlegten und sich dann entschieden, die Planung aufzunehmen und 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 AG, 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 bezogen 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 unpunktlicher sei als 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 BMV, 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 Lenkungsreis 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 in mehreren Terminen auf Staatssekretärsbene unter größerer Beteiligung der DB AG 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 Gutachtens 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 sie 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 EBWU 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 Eschburg 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 würde. Sie erwähnten darüber hinaus, dass Bürgerinnen und Bürger aus Eschburg bei Reaktivierung der Bahnstrecke negative Auswirkungen auf die bestehende Busverbindung befürchteten und wollten wissen, inwieweit 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 Eschburg 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 vorangehe, 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 vorangehen 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 Landesweiten Nahverkehrsplans (LNVP) umgehen würden, zu denen ab 2027 auch dies gehöre, fragten sie nach der geplanten Priorität in der bevorstehenden Fortschreibung des LNVP und ob die Finanzierung schon zugesichert werden könne.

Die schleswig-holsteinischen Regierungsvertretenden sagten bezüglich des LNVPs, dass in den nächsten Monaten sicher noch intensiv miteinander darüber gesprochen 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 sogenannte 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 Millionen 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 Millionen 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 Wochenendausgangsgesamtheit 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 entgegengestanden. 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 ausfalle. 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 die 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 gehöre, der Zugang zu den 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 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 fremder Hilfe 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 Millionen 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 den 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 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 Abonnentinnen 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.

Beratung am 12. Juni 2026

Baumaßnahmen in den Sommerferien in Schleswig-Holstein und Hamburg

Der schleswig-holsteinische FDP-Abgeordnete wies darauf hin, dass die beabsichtigten Maßnahmen hinsichtlich der Pendlerinnen und Pendler, der Tourismusverkehre und der Beschickung der Kreuzfahrtterminals in Kiel mit großen Sorgen verbunden seien.

Frau Plambeck erklärte, dass sie im Bewusstsein der Beeinträchtigungen Bündelungsmöglichkeiten großer Maßnahmen genau prüften. Im Rahmen eines Überblicks über alle in Schleswig-Holstein anstehenden Maßnahmen wies sie darauf hin, dass während dieser intensiven Bauarbeitszeit Richtung Westerland und Kiel weiterhin zwei Zugpaare eingesetzt würden. An drei Tagen verkehrten während der Totalsperrung der Verbindungsbahn keine Fernzüge Richtung Westerland und Kiel. Mit den Kreuzfahrtreedereien und dem Aufgabenträger aus Schleswig-Holstein seien sie im Hinblick auf die zwei Hauptankunftstage der Kreuzfahrtschiffe in Kiel in enger Abstimmung. Die Baumaßnahmen sah sie auch als ein Indiz dafür, dass die DB AG das Thema der Reinvestition in die Infrastruktur auch aufgrund der aktuell zusätzlich zur Verfügung gestellten Mittel sehr ernst nehme.

Der schleswig-holsteinische FDP-Abgeordnete bewertete den Schienenersatzverkehr zwischen Neumünster und Hamburg in der ersten Augushälfte als eine massive Beeinträchtigung des schleswig-holsteinischen Verkehrs. Seiner Meinung nach dürfe man erwarten, dass die DB AG in Absprache und Koordination mit dem MVATT und nah.SH vorgehe.

Frau Plambeck versicherte, dass die DB AG sich auch im Interesse ihrer Kundschaft intensiv mit dem Aufgabenträger abstimme.

Auf die Frage der schleswig-holsteinischen Abgeordneten von Bündnis 90/Die Grünen, ob nach Abriss des Überwerfungsbauwerks Langenfelde bei Störungen auf der Verbindungsbahn noch Umleitungen zum Bahnhof Altona möglich seien, erklärte Herr Scholten, dass der Abriss des Bauwerks mit der Inbetriebnahme des neuen Stellwerks kompensiert werde. Kurzzeitige Umleitungsverkehre würden auch künftig im Fahrplan eingeplant.

Die schleswig-holsteinischen SPD-Abgeordneten gestanden zu, dass bei Modernisierungen Sperrungen und Einschränkungen unvermeidlich seien. Den Pendlerinnen und Pendlern in Schleswig-Holstein würden aber in den letzten Jahren zusätzliche Ausfälle und auch die Unzuverlässigkeit des Baustellenfahrplans zugemutet. Da der Sommer wegen des Tourismus keineswegs eine ruhige, zum Bauen geeignete Phase darstelle, interessierte sie, wie kurzfristig solche Maßnahmen anberaumt würden.

Frau Plambeck versicherte, dass die zuständigen Verkehrsunternehmen, die DB Regio AG und die Nordbahn, alles daran setzten, das vorgesehene Programm durchzuführen. Wenn es sich nicht um Havarien handle wie an der Holstenstraße, hätten sie entsprechende Vorläufe. Zu Veränderungen der Projektabwicklung und der Verlegung von Sperrpausen könne es bei Lieferschwierigkeiten oder Planfeststellungshindernissen kommen.

Da durch die Problematik an der Holstenstraße der Verkehr über die Verbindungsbahn und im Citytunnel ihrer Wahrnehmung nach unzuverlässig und schwierig sei, fragten die schleswig-holsteinischen CDU-Abgeordneten, wie sich die Erneuerung der Holstenstraße auf die weiteren Maßnahmen auswirke. Zudem interessierte sie, ob mit den neuen Vorhaben auch der zunehmenden Verzögerungen durch Menschen im Gleisbett entgegengewirkt werden könne.

Frau Plambeck führte zur Holstenstraße aus, dass im Rahmen der Sperrung das alte Bauwerk abgerissen und Hilfsbrücken eingebaut würden. Angestrebt sei, die Verkehre unmittelbar danach wieder aufzunehmen. Zum Thema Personen im Gleisbett wies sie darauf hin, dass es sich um ein offenes, nicht eingezäuntes System handele. An neuralgischen Stellen versuchten sie, Vorkehrungen zu schaffen.

Die Hamburger SPD-Abgeordneten legten trotz der Einschränkungen Wert darauf, die großen Investitionen der Bahn für die Instandhaltungs- und Sanierungsmaßnahmen anzuerkennen. Da eher mehr Tempo erforderlich wäre, würden sie es nicht für richtig halten, gegebenenfalls Maßnahmen zurückzustellen. Sie wünschten bei nächster Gelegenheit einen Ausblick auf die für die nächsten Jahre geplanten Vorhaben.

Der schleswig-holsteinische FDP-Abgeordnete äußerte seinen Unmut über die anscheinend fehlende Koordination der Maßnahmen, wobei laut den Medienberichten auch der zuständige Minister über den Umfang der Schienenersatzverkehre in den Sommermonaten überrascht worden sei.

Frau Plambeck berief sich angesichts des Zustands der Anlagen darauf, dass dieses geplante Vorgehen möglichen Havarien vorzuziehen sei. Sie wies zudem auf den bemerkenswerten volkswirtschaftlichen Aspekt der Investitionen in die Bahn durch die Auswirkungen auf die Baubranche hin.

Die schleswig-holsteinischen Regierungsvertretenden bezweifelten, dass die Vollsperrungen mit ihren Auswirkungen auf die Betriebskonzepte hinreichend diskutiert worden seien. Auch sei kein Unternehmen der Kreuzfahrt- und Hafenbranche darüber informiert gewesen. Sie hoben hervor, dass die Kreuzfahrtbranche einen wichtigen Wertschöpfungsfaktor für Schleswig-Holstein darstelle und die Urlaubsregion erschlossen bleiben müsse. Dementsprechend habe das Ministerium die DB AG schriftlich darum gebeten, Schienenersatzverkehre per Bus für die entfallenden Fernverkehrszüge ab Hamburg einzurichten. Darüber hinaus baten sie um eine zeitnahe Information der Öffentlichkeit im Rahmen einer Pressekonferenz.

Frau Plambeck bekräftigte, dass derzeit Möglichkeiten diskutiert würden, wie man an den beiden wichtigsten Sperrungstagen der großen Anzahl an Reisenden auch mit ergänzenden Bussen gut begegnen könne.

Auf die Anmerkung der schleswig-holsteinischen SPD-Abgeordneten, dass in den Sommermonaten auch noch sehr viele Schulklassen Richtung Sylt unterwegs seien, betonte sie, dass Westerland nur an drei Tagen nicht angefahren werde.

AKN S5

Herr Meyer berichtete anhand einer Präsentation über den Sachstand des Projekts S5 (siehe Anlage 2, Folie 9 fortfolgende). Zu dem Hinweis, dass sich die Arbeiten insgesamt im Zeitplan befänden, merkte der schleswig-holsteinische FDP-Vorsitzende an, dass der Zeitplan mehrfach nachgebessert und die Inbetriebnahmen entsprechend verschoben worden seien.

Auf Nachfrage der Hamburger SPD-Abgeordneten, ob noch Risiken für eine Inbetriebnahme Ende 2028 bestünden, erläuterte Herr Meyer, dass der Zeitplan für 2028 noch Puffer für überraschende Verzögerungen enthalte und sie daher hinsichtlich eines termingerechten Abschlusses ziemlich sicher seien.

Als der Hamburger Abgeordnete der Fraktion Die Linke eine Präzisierung wünschte, wie sicher die Realisierung tatsächlich sei, und nach der Zuwegung zur Julius-Leber-Schule vom Bahnsteig Schnelsen-Süd fragte, antwortete Herr Meyer, aufgrund der sehr detaillierten Projektplanung von einer Einhaltung des Zeitplans auszugehen. Zudem stünden sie mit den Ländern und den Aufgabenträgern in regelmäßigem, engem Austausch. Die Schule werde ab Dezember 2026 direkt angebunden.

Die Hamburger SPD-Abgeordneten wollten sodann wissen, warum für die nördliche Zuwegung zum Haltepunkt Schnelsen-Süd ein späterer Inbetriebnahmezeitpunkt vorgesehen sei als für die südliche und ob die Zuwegung zur Julius-Leber-Schule, wie in der Antwort auf eine Schriftliche Kleine Anfrage dargelegt, nach einer Übernahme der Flächen durch den Bezirk erst möglich werde.

Herr Meyer begründete die spätere Inbetriebnahme der nördlichen Zuwegung damit, dass sie sich zur Minimierung von Risiken hinsichtlich der nahegelegenen Schule gemeinsam mit den Ländern für eine technische Sicherung entschieden hätten und deren Einarbeitung in die Signaltechnik sehr herausfordernd gewesen sei. Im südlichen Zugang habe dies nur geringe Änderungen erforderlich gemacht.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter fügten zur Erreichbarkeit der Schule hinzu, dass das Areal für die Zuwegung außerhalb der Projektflächen liege und ein Tor in die Umzäunung des Schulgeländes eingebaut werden müsse. Daher müssten sie mit dem Bezirksamt und der Schule zu einer ergänzenden Abstimmung kommen. Sie stellten als erfreulich heraus, dass der Haltepunkt nun bereits weit vor der Zeit eröffnet werde.

Der Hamburger AfD-Abgeordnete drückte seine Hoffnung aus, dass mit der Modernisierung der S5 der Fahrtakt verbessert werde. Auf entsprechende weitere Nachfragen antwortete Herr Meyer, dass im Rahmen der Modernisierung der AKN die Beschaffung von Batteriezügen, der Bau von Ladeinfrastruktur und die Einrichtung des Expresszugs geplant seien.

Auf Bitte des schleswig-holsteinischen FDP-Abgeordneten sagte Herr Meyer zu gegebener Zeit eine Mitteilung über die Investitionskosten pro Person/Kilometer für eine der Baumaßnahmen zu.

S4 Ost

Herr Warnken informierte sodann anhand der Präsentationsfolien 3 und 4 über das Projekt Hamburg-Bad Oldesloe.

Der Hamburger AfD-Abgeordnete bewertete das Ergebnis mit dem zusätzlichen Raumbedarf für die Gleise und die Lärmschutzmaßnahmen im Bereich Rahlstedt für die dortigen Bewohnerinnen und Bewohner als unbefriedigend. Er wollte wissen, ob die Belastungen für sie langfristig verträglicher gestaltet werden könnten, beispielsweise durch eine Verlegung oder Tieferlegung der Strecke, zumal auch durch die Maßnahmen die räumliche Spaltung des Stadtteils zunehme. Er fragte zudem, ob der Aufwand dieser Trassenführung mittel- oder langfristig wieder reduziert werden könne.

Herrn Warnke bezeichnete es als eine ganz neue Aufgabenstellung, wenn in Rahlstedt eine Station umgebaut werden müsste, und die Senatsvertreterinnen und -vertreter konstatierten, dass es bei den bisherigen Planungen für Rahlstedt bleibe.

Den Hamburger Abgeordneten der Fraktion Die Linke interessierte, wann mit der Inbetriebnahme der Strecke Rahlstedt - Ahrensburg - Bad Oldesloe gerechnet werden könne, wann die Planfeststellungsabschnitte 2 und 3 beschieden würden und welche die Bescheidung gefährdenden Umstände vorlägen. Er fragte darüber hinaus, welche Kostensteigerungen seit Projektstart pro Feststellungsabschnitt eingetreten seien und wie sichergestellt werde, dass die S4-Baustelle und die Generalsanierung Hamburg-Lübeck nicht zu doppelter Belastung für die Pendlerinnen und Pendler führten.

Herr Warnken erklärte, dass der Beschluss für den zweiten Abschnitt im Herbst erwartet werde und sie eine darauf aufbauende konkrete Terminschiene noch nicht nennen könnten. Letzteres gelte auch für den Abschnitt 3, für den derzeit die Planfeststellungsunterlagen erstellt würden.

Auf die von dem AfD-Abgeordneten angesprochenen möglichen Veränderungen erwiderten die Hamburger SPD-Abgeordneten, dass die Frage bereits Ende der 1980er-Jahre entschieden worden sei, nachdem man auch eine Tieferlegung der Strecke geprüft habe. Sie haken nach, wann mit einem Planfeststellungsbeschluss und dem Zeitplan für den zweiten Abschnitt zu rechnen sei. Die Kombination mit der Korridorsanierung erscheine ihnen sehr sinnvoll, da im Rahmen der Vollsperrung viel mehr für die S4 vorangebracht werden könne als mit zeitweisen Sperrungen. Aber der anfängliche Eindruck, dass mit dem Abschluss der Korridorsanierung auch die S4 bis Rahlstedt fertig gestellt sei, erscheine jetzt völlig unrealistisch. Dass sich, wie zu hören sei, die S4 aufgrund der Verschiebung der Korridorsanierung um ein Jahr verzögere, treffe nicht zu. Wäre es nicht sinnvoll, die Korridorsanierung noch einmal aufzuschieben und mit einem auch zur S4 passenden Zeitablauf zu synchronisieren?

Herrn Warnke antwortete, auf einen Planfeststellungsbeschluss für den zweiten Abschnitt im zweiten Halbjahr 2026 zu hoffen. Er hänge von dem Benehmen mit dem Eisenbahnbundesamt ab, da noch Nacharbeiten aufgrund neuer Normierungen zu erledigen seien.

Als die Hamburger SPD-Abgeordneten in Anbetracht des seit Jahren laufenden Planungsverfahrens ihrer Verwunderung über diese Aussage ausdrückten, erklärte Frau Plambeck, dass die Maßnahmen für die S4 und die Korridorsanierung in der Koordination eng verzahnt seien. Im Interesse der Reisenden sollten Sperrpausen optimiert werden. Hinsichtlich der normbedingten Nacharbeiten machte sie deutlich, dass bis zu einem gültigen Planfeststellungsbeschluss alle erforderlichen Unterlagen an die zwischenzeitlich eintretenden Normänderungen angepasst werden müssten.

Auf die Frage der Hamburger Abgeordneten der GRÜNEN, was getan werde, um den Planfeststellungsbeschluss für den dritten Bauabschnitt zu beschleunigen, informierte Herr Warnken, dass alle Überarbeitungen für den zweiten Abschnitt sogleich Eingang in die Unterlagen für den dritten Bauabschnitt fänden, sodass diese zügig eingereicht werden könnten. Von weiteren Planänderungen, nach denen der schleswig-holsteinische FDP-Abgeordnete fragte, ging Herr Warnken nicht aus.

Der Hamburger AfD-Abgeordnete wies mit Bezug zu seinem vorigen Beitrag auf die nachträgliche Überdeckung der A7 zur Minimierung der Belastung für die Bürgerinnen und Bürger hin. Bei der S4 Ost noch vor Baubeginn entsprechende Maßnahmen zu ergreifen, erschien ihm sinnvoller als eine nachträgliche Lösung.

Frau Plambeck erklärte, dass im Rahmen der Planfeststellung alle derzeitigen Vorhaben auch nach den gültigen Umweltnormen geplant würden. Der Deckel über die A7 werde nicht nachträglich über die bestehende Autobahn gesetzt, sondern sei im Rahmen der Erweiterung vorgesehen worden.

Auf die Frage der schleswig-holsteinischen CDU-Abgeordneten, ob beim Bau des Bahnhofs Bargteheide der von den Bürgerinnen und Bürgern gewünschte Bahnsteig berücksichtigt werde, der den Halt von Regionalexpresszügen erlaube, sagte Herr Warnken eine Antwort im Nachgang zu.

Der Hamburger Abgeordnete der Fraktion Die Linke hakte nach, welche Einwendungen und Ressourcenengpässe in diesem Projekt aktuell kritisch seien. Zumindest zum Planfeststellungsbeschluss zum zweiten Abschnitt müsste aufgrund von Erfahrungen gesagt werden können, wieviel Zeit zwischen Bescheid und der rechtlich verbindlichen Klärung vor Gerichten eintrete. Außerdem wollte er wissen, welche Abstimmungen der Generalsanierung Hamburg-Lübeck mit der S4-Baustelle derzeit liefen, um Doppelbelastungen für Pendlerinnen und Pendler zu vermeiden, und welche Kostensteigerungen jeweils für die drei Abschnitte seit Projektstart eingetreten seien.

Herr Warnken erklärte, hierzu aufgrund der laufenden Bearbeitung noch keine Auskunft geben zu können und sie zu gegebener Zeit zu benennen. Die Frage zur Korridorsanierung sah er als bereits beantwortet an, alle technisch möglichen und betrieblich sinnvollen Verzahnungen würden genutzt. Planänderungen könnten sich, wie gesagt, aus Normierungsänderungen ergeben, außerdem aufgrund von Klagen sowie durch Ressourcenengpässe insbesondere bei den Oberleitungen und in der Leit- und Sicherungstechnik.

S4 West

Frau Weifen stellte anhand der Folie 6 den Sachstand und nächste Schritte auf der Strecke dar.

Die schleswig-holsteinischen SPD-Abgeordneten wollten zur Aussage, dass die Untersuchungen weitestgehend alle abgeschlossen seien, wissen, welche Bewertungen noch ausstünden, wann mit einer Variantenentscheidung zwischen vier Fernbahngleisen oder einem S-Bahn-Ausbau zu rechnen sei und ob ein S-Bahn-Ausbau räumlich überhaupt infrage komme.

Frau Weifen bejahte, dass eine S-Bahn-Wendeeinfrastructure dort untergebracht werden könne. Die erwähnten Untersuchungsergebnisse würden derzeit im Koordinierungskreis bewertet.

Die schleswig-holsteinischen Regierungsvertreterinnen und -vertreter erklärten zur Frage nach den derzeit noch offenen Punkten, dass die betriebliche Aufgabenstellung aktuell erarbeitet werde und Abstimmungen stattfänden. Nach Abschluss der Untersuchungen würden sie mit der DB AG eine Variantenentscheidung vorbereiten. Eine Zeitschiene könnten sie noch nicht fixieren.

Auf die Anmerkung des schleswig-holsteinischen FDP-Abgeordneten, dass offenbar immer noch die Leistungsphase 0 nicht verlassen sei, erwiderten die schleswig-holsteinischen Regierungsvertretenden, dass der angesprochene Zeitplan für das zweite Halbjahr 2026 erwartet werden könne.

Die Hamburger Abgeordneten der Fraktion Die Linke wollten wissen, wo die EBWU veröffentlicht werde, welche Variante zwischen S-Bahn-Takt und RE-Verbindung direkt zum Hauptbahnhof sozial und verkehrlich vorteilhafter erscheine oder ob eine Kombination aus beidem empfehlenswert sei.

Da laut Auskunft von Frau Weifen die EWBU als Umdruck des Schleswig-Holsteinischen Landtags veröffentlicht worden sei, bekundete der schleswig-holsteinische Vorsitzende seine Bereitschaft, die Unterlagen zu übermitteln.

Die Hamburger SPD-Abgeordneten hielten es für unstrittig, dass ein viergleisiger Ausbau zwischen Pinneberg und Elmshorn stattfinden müsse. Sie wollten wissen, ob noch die Überlegung eine Rolle spiele, die S4 West als Express-S-Bahn über Diebsteich hinaus bis Pinneberg zu führen und danach die einzelnen Stopps anzufahren, um die Kapazität in der Innenstadt zu bieten und den Fahrzeithafter mit allen Stopps zu vermeiden. Es interessierte sie, welche Erfordernisse mit einer solchen Lösung verbunden wären.

Die schleswig-holsteinischen Regierungsvertretenden antworteten, dass nur die Varianten S-Bahn und Regionalbahnanbindung untersucht worden seien, um festzustellen, welche Trassen Richtung Innenstadt angeboten werden könnten. Der richtige Hinweis der SPD-Abgeordneten könne zu einem späteren Zeitpunkt in den Entscheidungsprozess einfließen.

Die Hamburger SPD-Abgeordneten zeigten sich daraufhin erschüttert. Es sei ihnen unbegreiflich, dass die Regionalbahnvariante untersucht werde, wenn man schon wisse, dass mehr Verkehr mit der Regionalbahn auf der Verbindungsbahn nicht möglich sei. In ihren Augen scheine nur die Kombination der Vorteile von Regional- und S-Bahn, nämlich die Express-S-Bahn machbar und sinnvoll. Die Aussage lasse sehr an der Absicht zweifeln, dass zügig realisierbare Lösungen gefunden werden sollen.

Die schleswig-holsteinischen Regierungsvertreterinnen und -vertreter entgegneten, die DB AG ausdrücklich mit der Prüfung beider Varianten beauftragt zu haben, um zu ermitteln, wo die Beeinträchtigungen der Betriebskonzepte und der Rahmenbedingungen lägen. Die Ergebnisse gemeinsam zu betrachten, sei wichtig.

Die schleswig-holsteinischen SPD-Abgeordneten ergänzten, dass nach der Vorstellung der EWBU im Landtag sehr klar gewesen sei, dass die Regionalbahnvariante von allen Fraktionen und den Nutzerinnen und Nutzern in der Region bevorzugt werde. Sie merkten an, dass man zu Beginn des Jahres einen festen Zeitplan gehabt und sich erneut alles verzögert habe.

Bahnhof Elmshorn

Herr Scholten berichtete, dass die Vorplanung im 2. Quartal 2027 unterzeichnet vorliegen werde. Wichtig sei noch die Klärung der Finanzierung für die Phasen 3 und 4.

Die schleswig-holsteinischen SPD-Abgeordneten wollten wissen, inwiefern die noch fehlende Variantenentscheidung sich auf die Planung auswirke, zumal laut der EWBU die S-Bahn- und Fernbahngleise unterschiedlich hoch seien. Wie sie wiederholt angemerkt hätten, müsse man bei der Planung eines Bahnhofs doch vor Augen haben, welche Züge dort halten sollten.

Herr Scholten stimmte dem zu und bekräftigte, in sehr gutem Austausch mit Frau Weifen und den Planern zu stehen. Sie vertrauten auf die Kompetenz der Planenden im Projekt, mit denen sie mehrere Varianten betrachteten.

Die ungeklärte Finanzierungssituation aufgreifend, erwähnten die schleswig-holsteinischen SPD-Abgeordneten, dass die Stadt Elmshorn gedenke, das Bahnhofsumfeld aus befristet verfügbaren Städtebauförderungsmitteln zu finanzieren und so eine um Jahre verschobene Realisierung des Bahnhofs verhindert wäre.

Frau Plambeck erläuterte, dass die Finanzierung des Bahnhofsneubaus noch ungeklärt sei, weil es sich um ein Projekt des Bundesschienenwegeausbaugesetzes handle, das mit Bundesmitteln aus dem neuen Aufbaubudget finanziert werde.

S6 Hamburg-West

Frau Plambeck informierte ergänzend zur Folie 16, dass die DB AG im Auftrag des Landes an der Planung für die S6 arbeite, derzeit für die Leistungsphasen 1, 2 und einige vorgezogene Leistungen der Phase 3. Die technischen Planungen würden bis Oktober 2026 abgeschlossen sein. Die Grundlagenermittlung stehe kurz vor dem Abschluss. Vergeben seien die Umweltplanung und die Vermessungsarbeiten. Aktuelle Kartierungsarbeiten sollten bis zum Jahresende fertig sein. Kernbohrungen würden für Sondierungsarbeiten entlang der Trasse vorgenommen werden. Die Ergebnisse aus den Erschütterungsuntersuchungen würden voraussichtlich Anfang 2027 vorliegen.

U5-West

Nach Aussage der Senatsvertreterinnen und -vertreter habe die Freie und Hansestadt Hamburg entschieden, das Projekt S6 zu verkürzen, die DB AG nur für eine Verlängerung bis zur Science City zu beauftragen und für die Strecke nach Lurup und Osdorf eine Verlängerung der U5 zu planen, weil sie hiervon eine schnellere und kostengünstigere Erschließung dieser beiden Stadtteile erwarteten. Es bestehe auch eine Verlängerungsoption nach Schenefeld (Folien 17 und 18). Die Hochbahn AG sei zu einer Machbarkeitsuntersuchung bereit, Finanzierungsfragen würden derzeit geklärt.

Die schleswig-holsteinischen Regierungsvertreterinnen und -vertreter betonten die Zusage eines Finanzierungszuschusses für die Machbarkeitsstudie. Den politischen Entscheidungsprozess würden sie ihrer Einschätzung nach demnächst beginnen können.

Auf die Frage der Hamburger Abgeordneten der Fraktion Die Linke nach den Kosten durch diese Umplanung und damit zusammenhängenden Mittelumwidmungen führten die Senatsvertreterinnen und -vertreter aus, dass aufgrund der schnell beauftragten Machbarkeitsuntersuchung eine von dem Projekt S6 unabhängige Zuwendung erteilt worden sei. Auch die Leistungsphasen 1 und 2 sollten gesondert finanziert werden. Aufgrund des nun kleiner ausfallenden Auftrags für das Projekt gingen sie davon aus, dass nicht das gesamte von der Bürgerschaft bewilligte Geld für die Leistungsphasen aufgebraucht werde.

Die Hamburger SPD-Abgeordneten erwähnten, dass seitens der S-Bahn kürzlich die Abhängigkeit des Projekts S6 vom VET betont worden sei. Auf ihre Bitte um nähere Ausführungen dazu, dass laut Pressemitteilungen auch eine Ausfädelung der Strecke in Diebsteich eine Option darstelle, sagte Frau Plambeck eine nachträgliche Antwort zu.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter bestätigten die Verbindung zum VET. Die Entscheidung über den Ort der Ausfädelung sei für die aktuellen Arbeiten noch nicht zwingend.

Die vom schleswig-holsteinischen FDP-Abgeordneten erfragte Aufnahme der U5 in den LNVP verneinten die schleswig-holsteinischen Regierungsvertreterinnen und -vertreter. In der finalisierten Form würden sie sie aufnehmen müssen.

Studie Eisenbahnknoten Hamburg

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter erwarteten die Beauftragung der Studie noch in diesem Jahr (Folie 20), wenn der Zielfahrplan des Deutschlandtaktes fortgeschrieben sei. Danach rechneten sie mit einer Bearbeitungszeit von anderthalb Jahren und stünden hierzu mit dem Bund in intensivem Austausch.

Zur Frage der Hamburger CDU-Abgeordneten, inwieweit Hamburg und die dortigen Planungen Einfluss auf die Studie hätten, verwiesen die Senatsvertreterinnen und -vertreter auf den erwähnten Austausch. Als zuständiger Akteur sei Hamburg beispielsweise daran beteiligt, dass im Zielfahrplan der Regionalverkehr abgebildet werde. Sie beanspruchten zudem, bei der Aufgabendefinition die Hamburger Ziele und Expertise einzubringen.

Auf die Bitte der Hamburger Abgeordneten der GRÜNEN um Auskunft über den vollständigen Umfang der Untersuchungsgegenstände betonten die Senatsvertreterinnen und -vertreter, dass die Gutachterinnen und Gutachter Vorschläge zur Lösung des Knotens Hamburg erarbeiten sollten. Sie gingen davon aus, dass diese alternative Lösung zum VET untersuchten. Auch die umliegenden Länder seien an diesen Prozessen beteiligt.

Die Hamburger Abgeordneten der Fraktion Die Linke haken nach, inwieweit die Länder in die Definition des Untersuchungsauftrags eingebunden seien und der VET berücksichtigt worden sei, nach welchen Maßgaben die Veröffentlichung der Studie erfolge und ob auch die Fahrgastverbände einbezogen würden.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter wiederholten, dem beauftragenden BMV schon die ersten Wünsche übermittelt, aber noch kein Leistungsverzeichnis gesehen zu haben. Wie gegebenenfalls weitere Stakeholder einbezogen würden, könnten sie nicht beantworten. Es handele sich um eine Aktualisierung gegenüber der bestehenden Knotenstudie, deren Ergebnisse ihrer Annahme nach unmittelbar in die Bundesverkehrswegeplanung übernommen würden.

Bahnhof Diebsteich

Herr Scholten stellte anhand der Folie 22 den aktuellen Sachstand und die bevorstehenden Schritte vor.

Die Hamburger CDU-Abgeordneten nahmen auf, dass den Reisenden ein bestmöglicher Aufenthalt am Bahnhof geboten werden solle. Mit dem Hinweis auf das bisherige Interesse der Stadtentwicklung an einer stärkeren Bebauung des umliegenden Areals interessierten sie die aktuellen Planungen hierzu.

Herr Scholten antwortete, dass hierzu ein enger Austausch mit der Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen bestehe und Gespräche mit Investoren und der DB AG geführt würden, aber noch keine konkreten Ergebnisse vorlägen.

Der Hamburger Abgeordnete der Fraktion Die Linke fragte nach möglichen Risiken für die Realisierung bis Dezember 2029 und wollte wissen, ob sich auch die Zwischenschritte noch im Plan befänden, die Verschiebung auf 2029 zu Mehrkosten führe und wer diese gegebenenfalls trage.

Herr Scholten erklärte, dass so ein großes Projekt durchaus noch Risiken bergen könne. Jedes Jahr würden Baustufen in Betrieb genommen und damit zusammenhängende neue Spurpläne erforderten Ressourcen. Die Mehrkosten der Verschiebung könnten sie nicht beziffern.

VET

Zu den Ausführungen auf der Grundlage der Folie 23 gab es keine weiteren Fragen.

Reaktivierung der Bahnstrecke Bergedorf-Geesthacht

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter erwähnten mit Bezug auf die Folie 25 das Commitment der Länder Schleswig-Holstein und Hamburg, dass die Reaktivierung der Strecke aufbauend auf der Machbarkeitsstudie weiter untersucht werden solle. Wenn die Leistungsphasen 1 und 2 abgeschlossen seien, könnten sie substantiierter Auskunft über anfallende Kosten, den Kosten-Nutzen-Faktor und damit zusammenhängende Erfordernisse geben. Die Realisierung würde dann in den 2030er-Jahren möglich sein. Nach den derzeitigen Diskussionen über die Vertragsgestaltung könne die Vorplanung beginnen.

Auf Nachfrage des schleswig-holsteinischen FDP-Abgeordneten erklärte Herr Meyer, dass die AKN bislang noch nicht beauftragt worden sei.

Als die schleswig-holsteinischen CDU-Abgeordneten sodann anmerken, dass für die beschriebenen weiteren Schritte noch die Hamburger Unterschrift der Ländervereinbarung zwischen Hamburg und Schleswig-Holstein fehle, erwiderten die Senatsvertreterinnen und -vertreter, dass die beiden Länder durch eine Vielzahl von Verträgen miteinander verbunden seien und weitere derzeit diskutiert würden. Daher sei es noch nicht zu der Unterschrift gekommen.

Auf Nachfrage der schleswig-holsteinischen CDU-Abgeordneten, wie sich dieser Umstand ausräumen lasse, verwiesen die Senatsvertreterinnen und -vertreter auf den sehr intensiven Dialog zu den offenen Fragen.

Der Hamburger Abgeordnete der Fraktion Die Linke zeigte sich damit nicht zufrieden. Es seien mehrere Commitments der lokalen Bürgerschaftsabgeordneten aus Bergedorf zur Wiedereröffnung der Strecke vorhanden. Ihm sei nicht nachvollziehbar, wie lange sich dieses Projekt noch hinziehen solle, denn es sei keine hinreichende Erklärung für die Verzögerungen zu hören gewesen. Er fragte, wann die AKN die Förderanträge für diese Strecke stellen könne.

Die Hamburger SPD-Abgeordneten erinnerten daran, dass die für die Digitalisierung der S-Bahn notwendige Fahrzeugausstattung anteilig auch von Schleswig-Holstein und Niedersachsen bezahlt werden müsse und Hamburg im Interesse des Projekts ohne deren feste Zusage einen entsprechenden Auftrag erteilt habe. Sie seien zuversichtlich, eine Lösung mit den Ländern zu finden. So wollten sie wissen, was angesichts des offensichtlich großen Interesses Schleswig-Holsteins an der Reaktivierung der Strecke dagegen spreche, dass Schleswig-Holstein den Auftrag im Vertrauen auf eine spätere Beteiligung Hamburgs selbst erteile. Sie appellierten entsprechend an Schleswig-Holstein, zumal der Betrag im Vergleich zu dem Hamburger gering sei.

Die schleswig-holsteinischen Regierungsvertreterinnen und -vertreter konnten sich hierzu aktuell nicht äußern. Sie nahmen die Äußerung mit.

Die schleswig-holsteinischen Abgeordneten von Bündnis 90/Die Grünen erinnerten an die gleichlautenden Beschlüsse der Hamburgischen Bürgerschaft und des Schleswig-Holsteinischen Landtags zur Finanzierung der Vorplanung und ergänzten, dass die Landesregierung auch darüber hinaus angekündigt habe, weitere Summen für die Planung und die Umsetzung bereitzustellen. Sie äußerten ihre Erwartungen an den Senat, sich an die geschlossenen Vereinbarungen zu halten.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter zeigten sich eingedenk der gemeinsamen Gespräche zuversichtlich, die Probleme lösen zu können.

Baumaßnahmen an den Bahnhöfen der Strecke RE 7 Hamburg-Kiel

Frau Plambeck stellte die Vorhaben mit Bezug auf die Folie 27 vor.

Auf die Frage der schleswig-holsteinischen SPD-Abgeordneten, inwiefern noch mit Sperrungen und Beeinträchtigungen für die Fahrgäste zu rechnen sei, erklärte Frau Plambeck, dass Sperrpausen unvermeidlich seien, wenn die Grundsubstanz der Bahnsteige in Angriff genommen werde. Bei Bahnsteigverlängerungen könnten sich durch erforderliche Versetzungen von Oberleitungsmasten Sperrpausen ergeben.

Als die schleswig-holsteinischen Abgeordneten dies für Einfeld und Bordesholm, nicht aber für den größeren Bahnhof Neumünster als nachvollziehbar bezeichneten, erklärte sie, dass nur die Bahnsteige in Neumünster, an denen gebaut werde, gesperrt würden.

Die schleswig-holsteinischen Abgeordneten von Bündnis 90/Die Grünen fragten nach den offenen Punkten bei der noch nicht vollendeten Sanierung der Strecke Hamburg-Berlin sowie danach, welche Nacharbeiten nach Aufhebung der Sperrung am 14. Juni 2026 noch anfielen und inwieweit dies sich auf Zeitpläne anderer Projekte auswirke.

Frau Plambeck berichtete, dass auf einzelnen der 28 Bahnhofsmaßnahmen der gesamten Strecke auch über die Sperrungsdauer hinaus Nacharbeiten erforderlich seien. Diese hätten keine Auswirkungen auf die Fahrsituation, wenn die Arbeiten im Bereich der Leit- und Sicherungstechnik abgeschlossen seien.

Der schleswig-holsteinische FDP-Abgeordnete stellte fest, dass beim Ausbau der Schienenmodernisierung in der Metropolregion viel unternommen werde, sich aber derzeit wenig nach vorn bewege, was allgemeine Beschleunigungen bewirken könnte. Er wünschte der DB AG bei den Maßnahmen viel Erfolg.

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



Ausschuss für die Zusammenarbeit der Länder Hamburg und Schleswig-Holstein

S4 (Ost) Hamburg – Bad Oldesloe

Aktueller Stand und weitere Planung

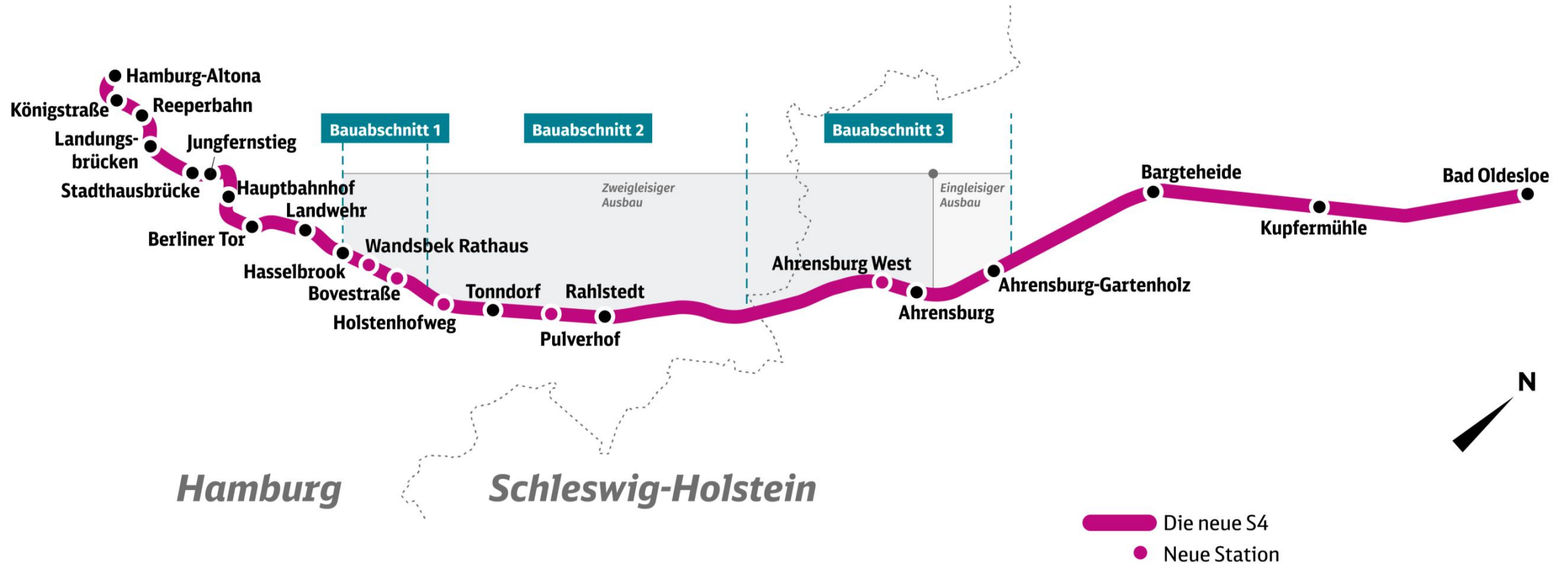
19.09.2025 | S-Bahn S4 | Hamburg

S4



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

Allgemeiner Überblick Gesamtprojekt S-Bahnlinie S4 Hamburg – Bad Oldesloe



Agenda

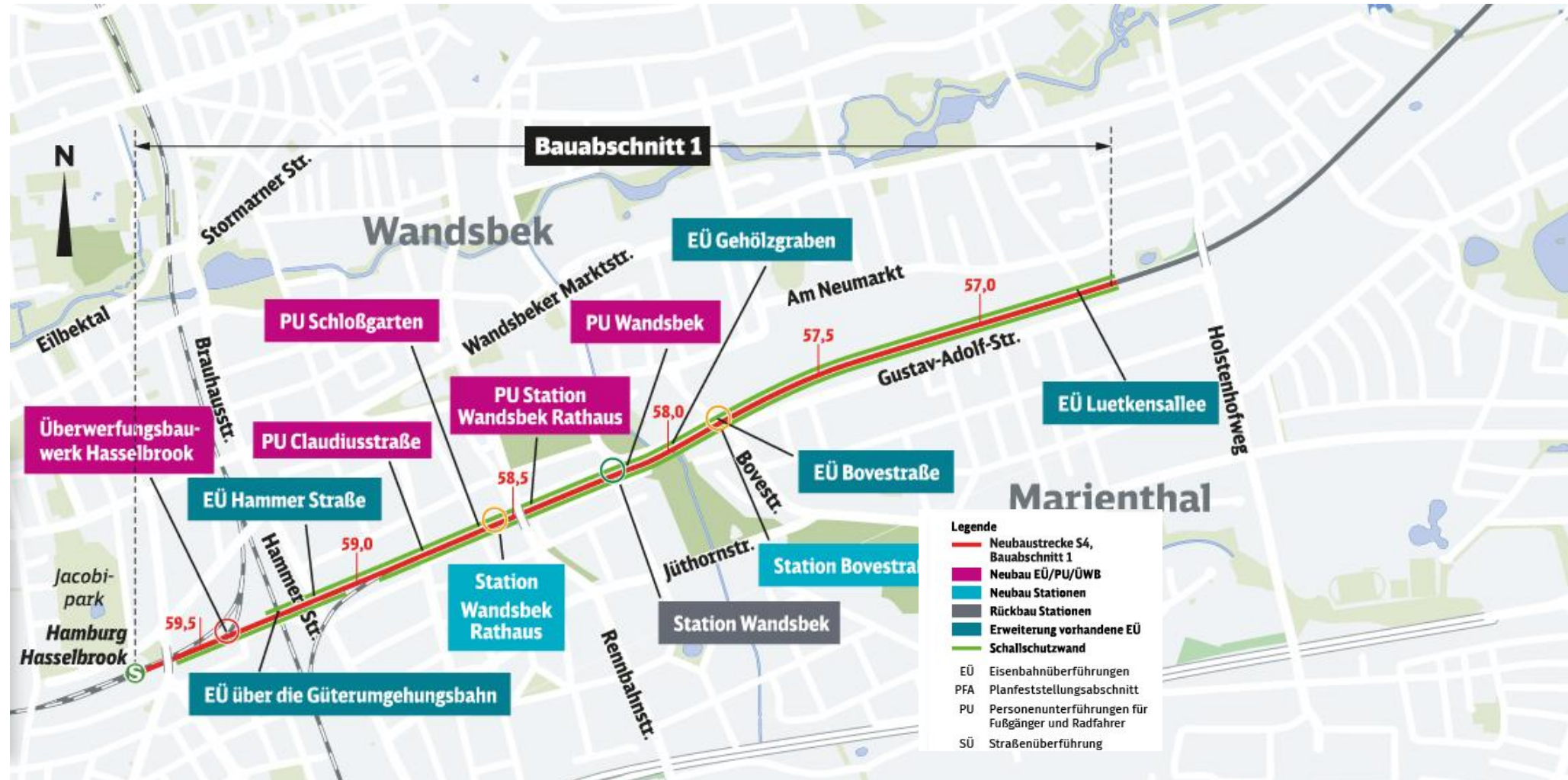


- 1. Stand der Planfeststellungsabschnitte, Einzelthemen**
- 2. Stand der Gesamtprojektfinanzierung**
- 3. Schnittstelle GSH/S4 (Ost)**

1. Stand der Planfeststellungsabschnitte

1. Planfeststellungsabschnitt 1

Hamburg-Hasselbrook bis Luetkensallee



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

Eindrücke vom Baugeschehen - Überwerfungsbauwerk

Januar 2025: Baugrubenaushub/ Herstellung der Arbeitsebene für die Rückverankerung



März 2025: Herstellung der Rückverankerung



Juni 2025: Betonage nördliche Trogwand



1.1 Stand Planfeststellungsabschnitt 1

Eindrücke vom Baugeschehen - Überwerfungsbauwerk



Juli/August 2025: Betonagearbeiten

September 2025: DSV-Arbeiten (DSV – Düsenstrahlverfahren)



1.1 Stand Planfeststellungsabschnitt 1

Eindrücke vom Baugeschehen - Luetkensallee

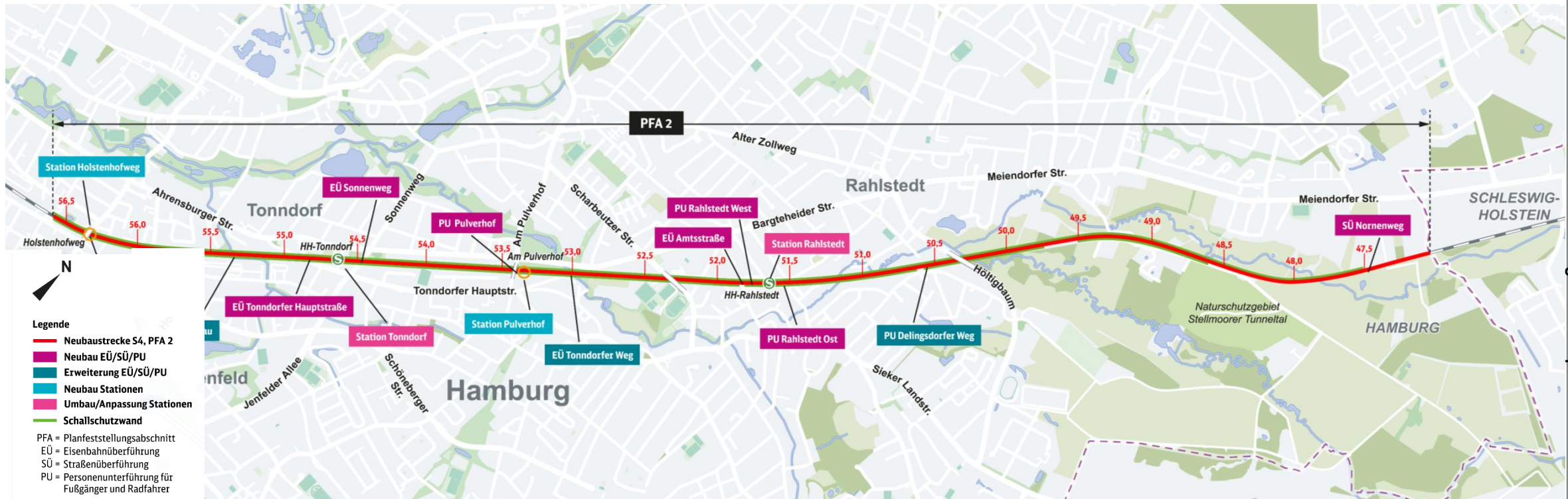
Start der Arbeiten an der Luetkensallee ab Ende August 2025

- 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 – Mittelantrag 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 – Mittelantrag PFA 2

- Antrag wird aktuell erstellt

BSWAG – Mittelantrag 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 – Mittelantrag 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.

- **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



DB InfraGO

AUSSCHUSS FÜR DIE ZUSAMMENARBEIT DER LÄNDER HAMBURG SCHLESWIG-HOLSTEIN



Mediaserver Hamburg / Datenland Architektursimulation / Erik Recke

12. Juni 2026

SH



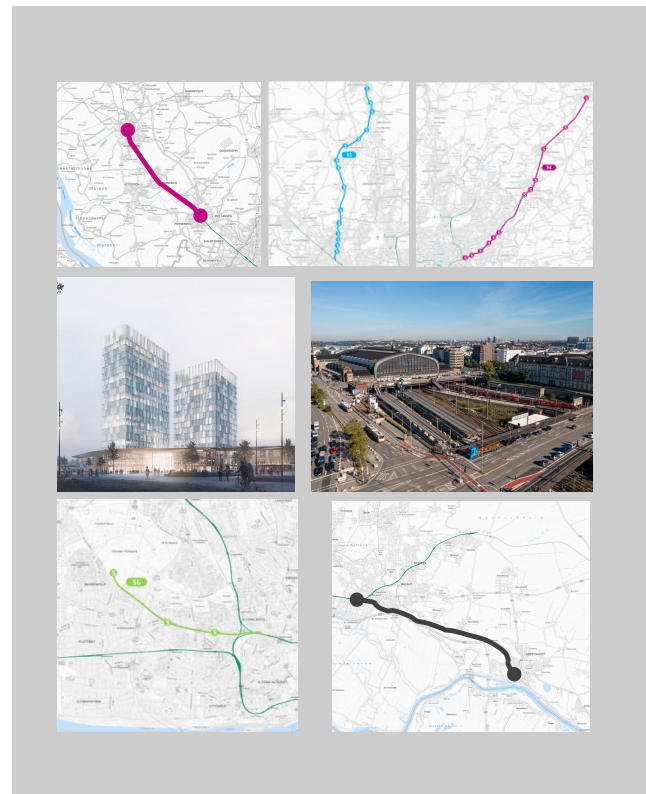
Schleswig-Holstein
Der echte Norden



Hamburg

AGENDA

- Thema 1:** S4 (Ost)
- Thema 2:** S4 (West)/ABS Elmshorn-Pinneberg
- Thema 3:** S5 Kaltenkirchen
- Thema 4:** S6 (West)
- Thema 5:** Knotenstudie Hamburg
- Thema 6:** Bahnhof Diebsteich und VET
- Thema 7:** Reaktivierung Hamburg – Geesthacht
- Thema 8:** Baumaßnahmen Bahnhöfe RE7 HH-Kiel



THEMA 1

S-Bahnlinie S4 (Ost)

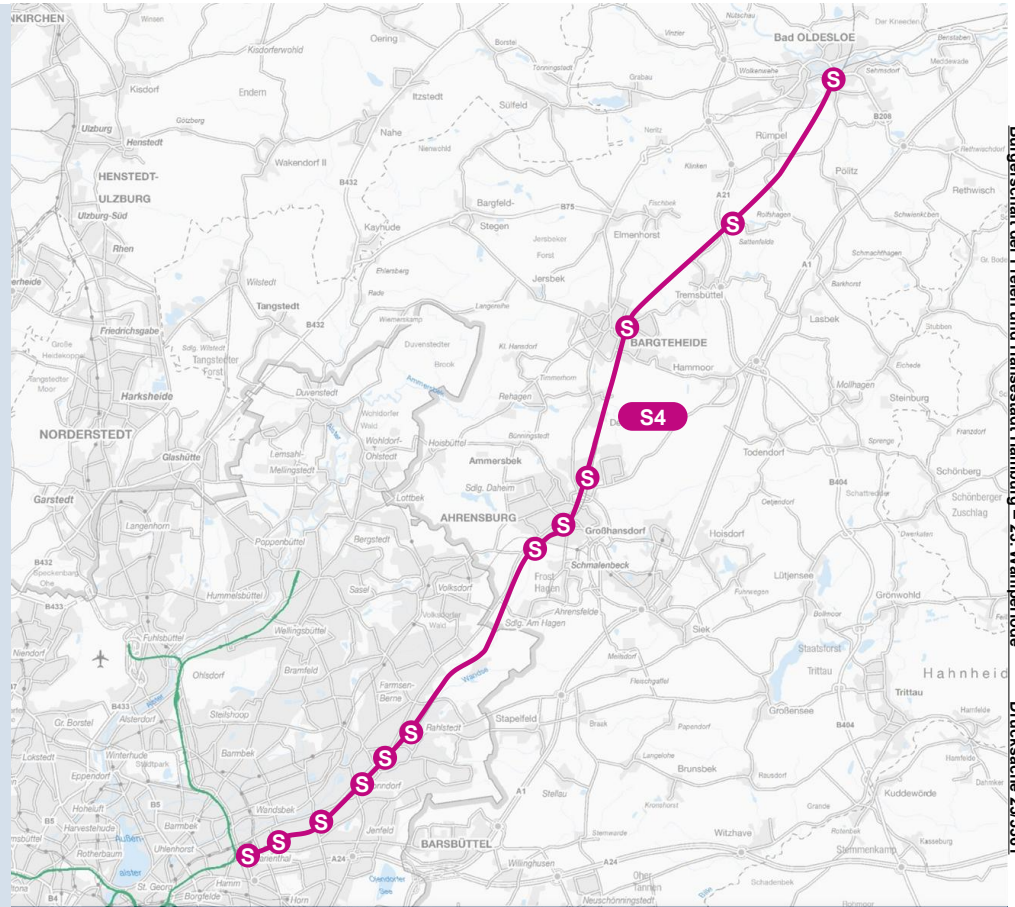
S4

Bad Oldesloe

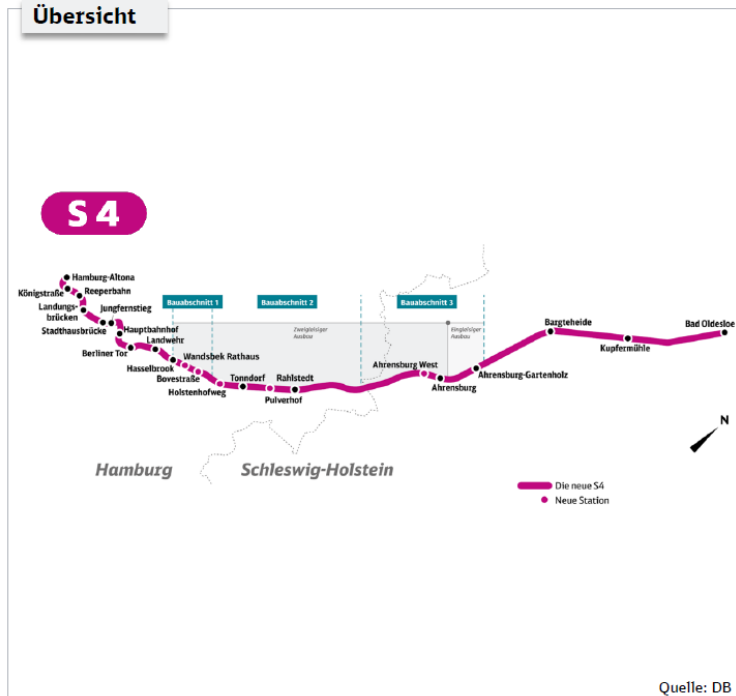
Deutsche Bahn AG

Ute Plambeck

Konzernbevollmächtigte Hamburg & Schleswig-Holstein



Übersicht



Sachstand

- Ziel des Projektes: Bau einer eigenen Strecke für die neue S-Bahnlinie S4 von Hamburg-Altona nach Bad Oldesloe
- Das Projekt befindet je nach Planfeststellungsabschnitt (PFA) in unterschiedlichen Leistungsphasen:
 - PFA1: Lph 8 (Bauausführung)
 - PFA 2: Lph 4 (Genehmigungsplanung)
 - PFA 3: Lph 3+4 (Entwurfs- und Genehmigungsplanung)

Nächste Schritte

- **PFA 1:** Fortsetzung der Bautätigkeit an Brückenbauwerken, an Lärmschutzwänden und am Oberbau sowie dem Überwerfungsbauwerk Hasselbrook
- **PFA 2:** Die Zeitschiene für den Planfeststellungsbeschluss ist in Abstimmung mit dem EBA; Übergang in Lph 6 (Vergabe)
- **PFA 3:** Zurzeit werden die Planfeststellungsunterlagen bearbeitet. Die Unterlagen sollen im 3. Quartal 2026 dem EBA übergeben werden

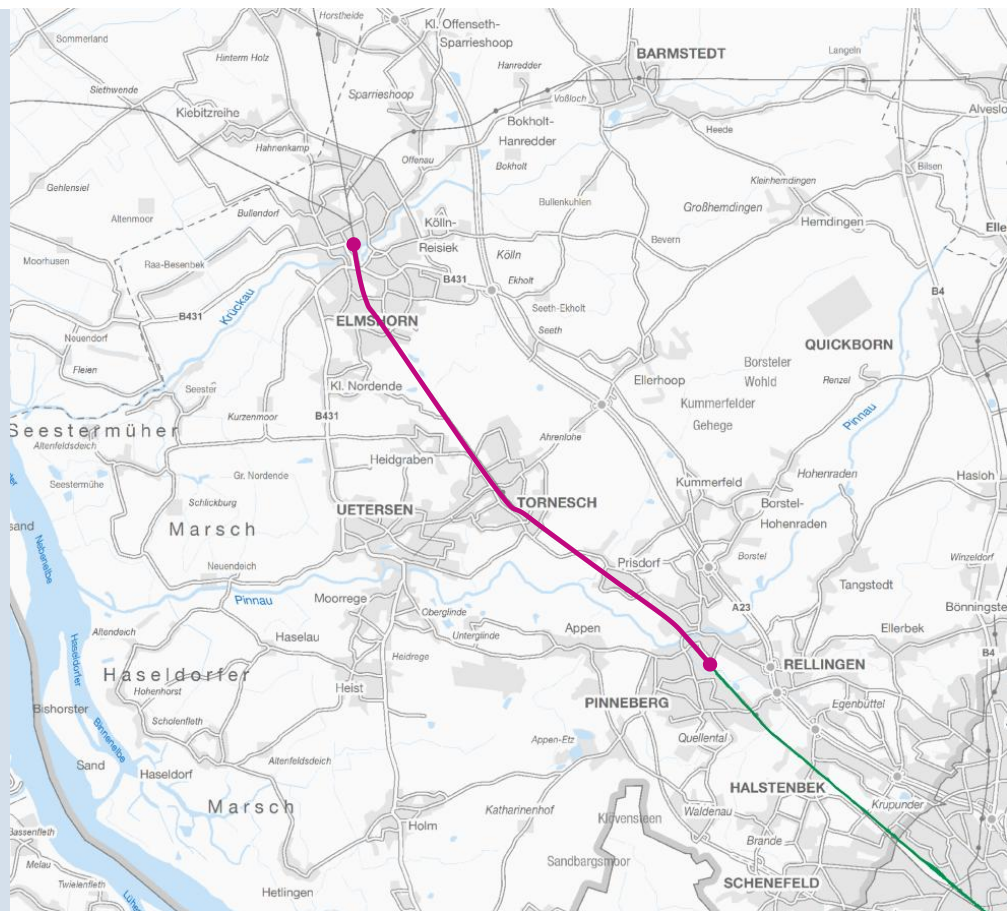
THEMA 2

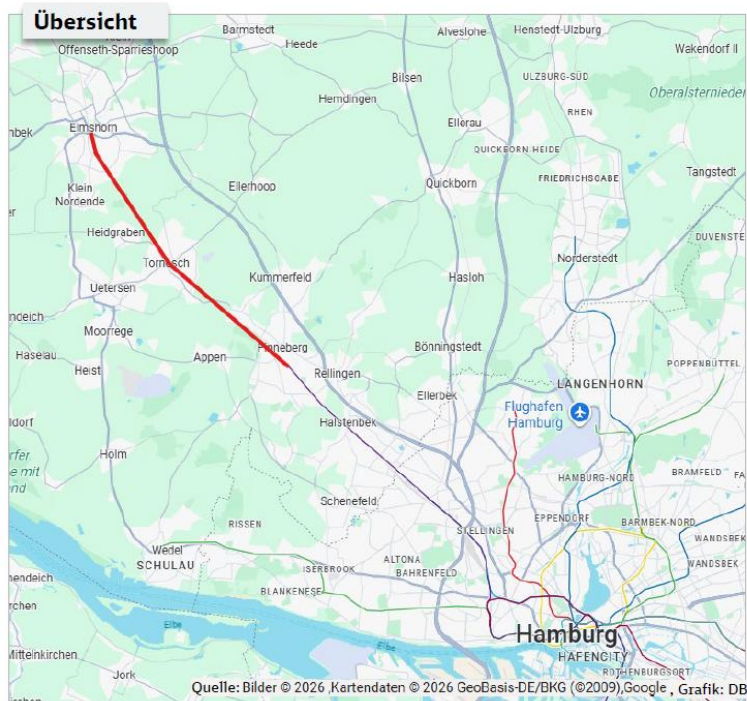
ABS Elmshorn - Pinneberg (S4 West) Bf Elmshorn

Deutsche Bahn AG

Ute Plambeck

Konzernbevollmächtigte Hamburg & Schleswig-Holstein





Sachstand

- Leistungsphase: Lph 0
- Planungsvereinbarung (PV) mit Land S-H liegt vor
- Eisenbahnbetriebswissenschaftliche Untersuchung (EBWU) wurde erstellt
- Verkehrliche Aufgabenstellung (VAsT) liegt gezeichnet vor
- Betriebliche Aufgabenstellung (BAS-T) wird derzeit erarbeitet
- Zu der Machbarkeitsstudie (MBS) zur Kompatibilität des Streckenausbaus S-Bahn-Variante mit dem Bahnhofprojekt Elmshorn wurden zwischenzeitlich Ergebnisse erarbeitet, deren weitere Bewertung noch nicht abgeschlossen ist.

Nächste Schritte

- Im nächsten Schritt werden Inhalt und Umfang der Planungsvereinbarung mit dem Land Schleswig-Holstein definiert.
- Die Ausschreibung der Planungsleistungen (Lph 1 und 2) erfolgt vsl. ab Anfang 2027.

Übersicht



Sachstand

- Bedarfsplanprojekt in der Leistungsphase (Lph) 1/2
- Die Vorplanung befindet sich im Zeichnungslauf.
- Der Abschluss der Vorplanung erfolgt voraussichtlich in Q2 2027.
- Die Abstimmungen zur Gestaltung des Empfangsgebäudes zwischen der Stadt Elmshorn und der DB laufen.

Nächste Schritte

- Für den vollständigen Abschluss der Lph 1/2 stehen einzelne Leistungen aus, insbesondere umweltfachliche Untersuchungen und darunter eine umfassende Kartierung.
- Darüber hinaus werden zusätzliche Themen, die das Eisenbahnkreuzungsgesetz betreffen, aktuell in Abstimmung mit der Stadt Elmshorn und dem Land Schleswig-Holstein behandelt. Sie sollen im weiteren Verlauf der Vorplanung technisch konkretisiert und integriert werden.
- Klärung der Finanzierung von Neu- und Ausbauprojekten des Bundes

THEMA 3

S-Bahnlinie S5

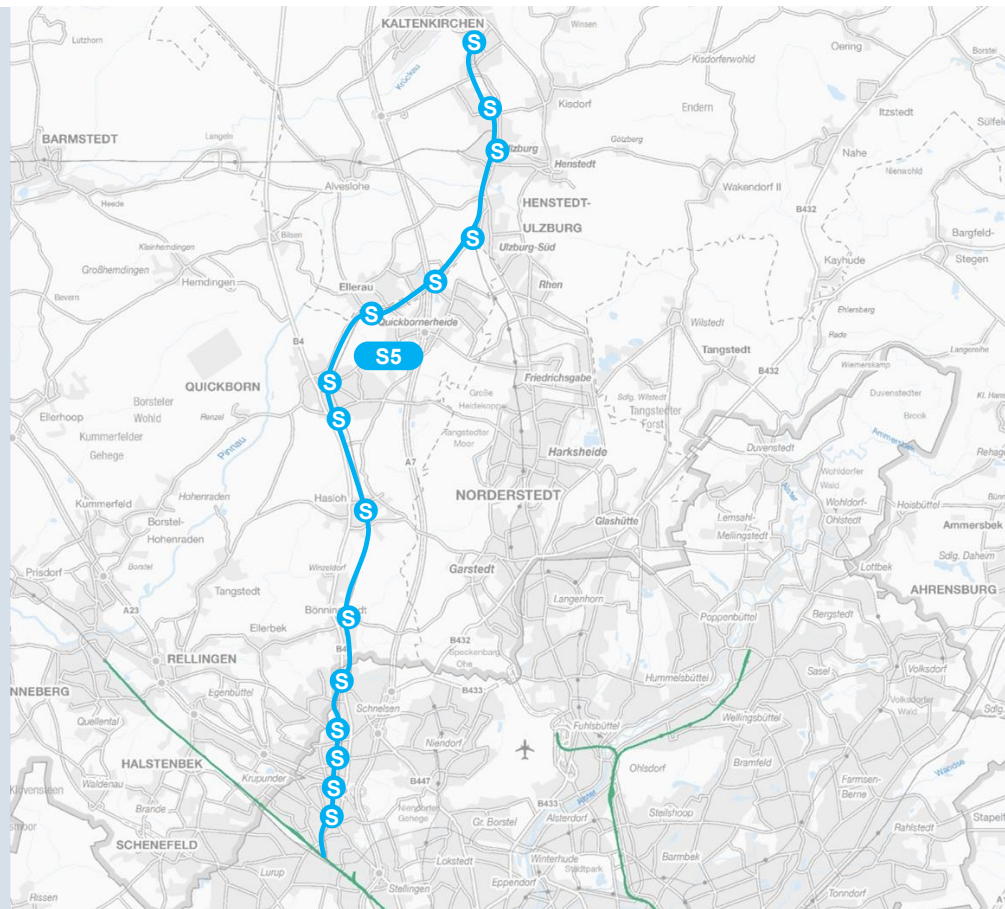
S5

Kaltenkirchen

AKN Eisenbahn GmbH

Matthias Meyer

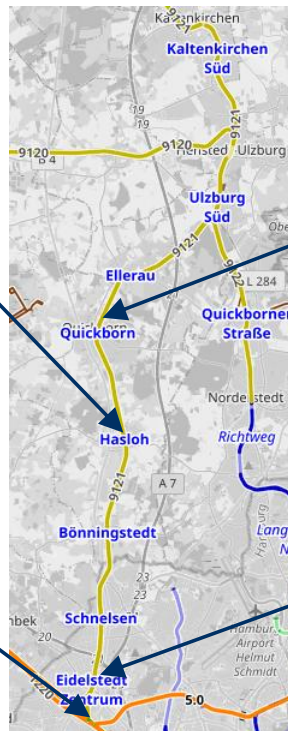
Geschäftsführer



Sachstand Umsetzung Projekt S5

Nr.	Objekt	Status
1	2-gleisiger Ausbau Eidelstedt bis Eidelstedt Zentrum	Abgeschlossen
2	2-gleisiger Ausbau Quickborn bis Ellerau	Abgeschlossen
3	Umbau Bahnsteige Eidelstedt Zentrum, Schnelsen, Burgwedel, Bönningstedt, Hasloh, Quickborn Süd, Quickborn, Ellerau, Tanneneck	Abgeschlossen
4	Umbau Bahnsteige Ulzburg Süd, Henstedt-Ulzburg	In Bau bis 12/2026
5	Umbau Bahnsteige Kaltenkirchen Süd und Kaltenkirchen	Bau in 2027-2028
6	Zugbildungsanlage Ulzburg Süd	Bau in 2027-2028
7	Oberleitungsanlage Eidelstedt Zentrum bis Burgwedel	Abgeschlossen
8	Oberleitungsanlage Burgwedel bis Ulzburg Süd	In Bau bis 12/2026
9	Oberleitungsanlage Ulzburg Süd bis Kaltenkirchen	In Bau in 2026-2028
10	DC-Stromschiene Eidelstedt	In Bau bis 08/2027

Sachstand Umsetzung Projekt S5

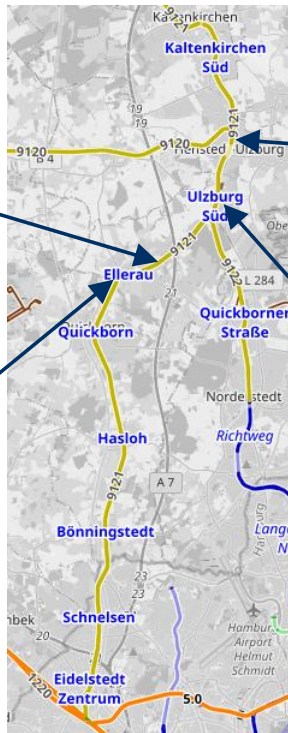
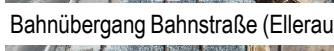


AKN

Sachstand Umsetzung Projekt S5

Nr.	Objekt	Status
11	Umrichterwerk Kaltenkirchen	In Bau bis 06/2028
12	Umrichterwerk Kaltenkirchen	Inbetriebnahme in 7/2028
13	Modernisierung Stellwerke Schnelsen, Bönningstedt, Quickborn	Abgeschlossen
14	Modernisierung Stellwerk Ulzburg Süd	In Bau bis 08/2027
15	Modernisierung Stellwerk Kaltenkirchen	Bau in 2028
16	Gesamtinbetriebnahme S5 (Aufnahme Regelbetrieb)	12/2028

Fertiger Bahnsteig Tanneneck



Sachstand Neubau Hp Schnelsen Süd

Nr.	Objekt	Status
1	Errichtung des Bahnsteigs inkl. höhengleicher Zugänge	Abgeschlossen
2	Errichtung Technische Sicherung für höhengleiche Zugänge	Bau in Q3+Q4/2026
3	Eröffnung Hp Schnelsen Süd mit Zuwegung von Eidelsteder Brook/ Brummerskamp	12/2026
4	Eröffnung Zugang Halstenbeker Straße	12/2028

Sachstand Umsetzung Projekt Schnelsen Süd



Bahnsteig Schnelsen Süd, Bauphase



Bahnsteig Schnelsen Süd nach baulicher Fertigstellung



THEMA 4

S-Bahnlinie S6 (West)

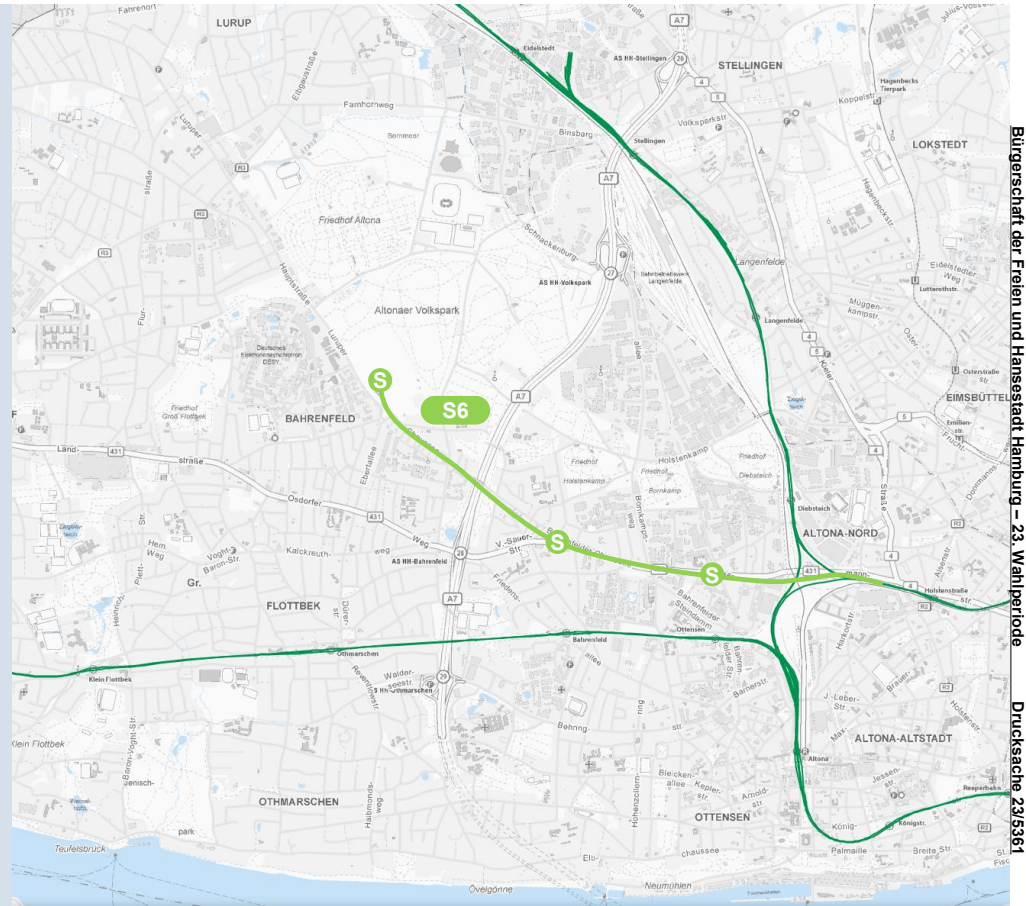
S6

**Bahrenfeld
Trabrennbahn**

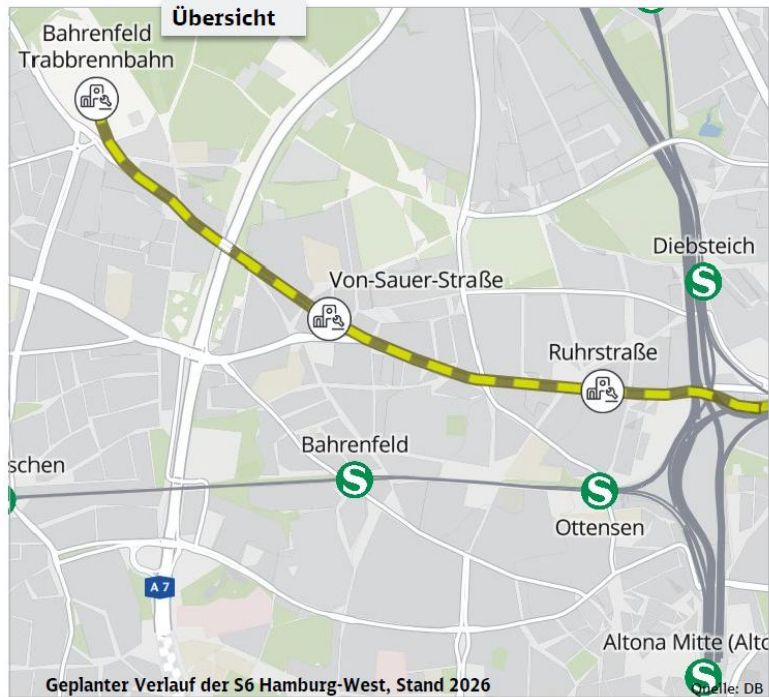
Deutsche Bahn AG

Ute Plambeck

Konzernbevollmächtigte Hamburg & Schleswig-Holstein



S6 Hamburg-West



Sachstand

- Ziel ist die Erweiterung des Hamburger S-Bahn-Netzes und die S-Bahnanbindung des Stadtteils Bahrenfeld. Es soll eine schnelle und leistungsfähige Schienenanbindung entstehen, insbesondere für die in Bahrenfeld neu entstehende „Science City“.
- Die Planungen sind in 2024 gestartet (Leistungsphasen 1/2).
- Finanziert werden die Planungen durch die Freie und Hansestadt Hamburg.

Nächste Schritte

- Die Leistungsphasen 1/2 können vsl. in 2028 abgeschlossen werden.
- Aussagen zum Nutzen-Kosten-Verhältnis können zum Ende der Vorplanung getroffen werden.

U5-West: Vorzugsvariante mit Trasse und Haltestellenlagen

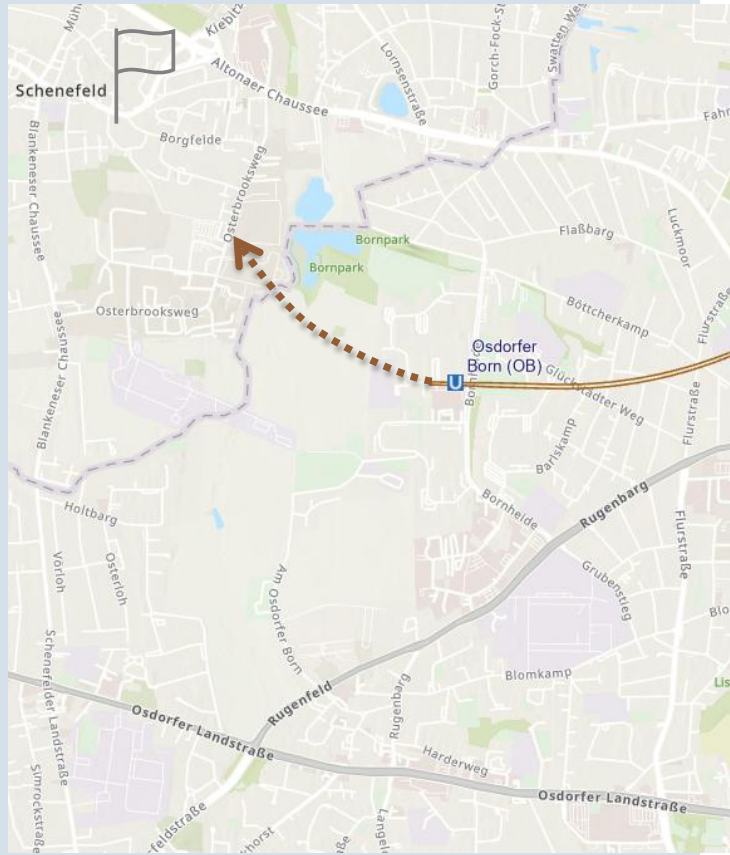


U5-West Option bis nach Schenefeld

Auf dem Weg zur Machbarkeitsuntersuchung

- Kooperation zwischen Kreis Pinneberg und Hamburg wird vertraglich konkretisiert
- Machbarkeitsuntersuchung (MBU) als nächster Projektschritt
- Finanzierung liegt im Zuständigkeitsbereich des Kreises Pinneberg bzw. der Stadt Schenefeld. Land SH prüft zz. die Förderung förderfähiger Kosten von bis zu 50%.
- Durchführung der MBU durch die HOCHBAHN
- Schaffung einer belastbaren Entscheidungsgrundlage

Karten: HHA



THEMA 5

Studie Eisenbahnknoten Hamburg (Bund)

Behörde für Verkehr und
Mobilitätswende

Martin Bill

Staatsrat



Bürgerschaft der Freien und Hansestadt Hamburg – 23. Wahlperiode

Drucksache 23/5361

THEMA 5: STUDIE EISENBAHNKNOTEN HAMBURG (BUND)

56

- Das Bundesministerium für Verkehr beabsichtigt, die Eisenbahnknotenstudie im Jahr 2026 zu beauftragen.
- Voraussetzung: Abschluss der Fortschreibung des Zielfahrplans Deutschlandtakt
- Erstellungszeitraum: +/- 1,5 Jahre



Foto: Rege Hamburg / Leonard Körner

THEMA 6

Bf Diebsteich & VET

Deutsche Bahn AG

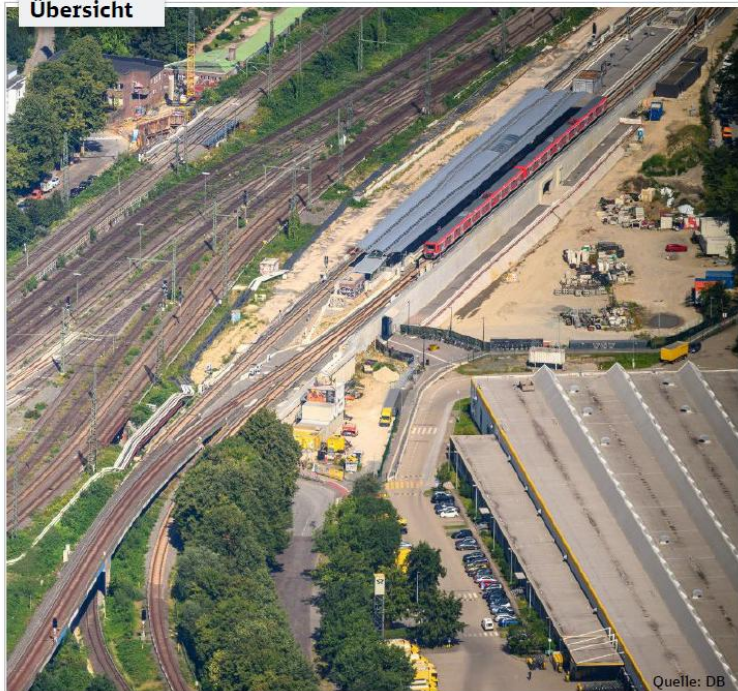
Ute Plambeck

Konzernbevollmächtigte Hamburg & Schleswig-Holstein



6 Verlegung des Bahnhof Hamburg-Altona

Übersicht



Sachstand

- Leistungsphase: 5 bis 8 (im Bau seit 2021)
- Die Inbetriebnahme des neuen Durchgangsbahnhofs Hamburg-Altona in Diebsteich ist für Dezember 2029 geplant.
- Zur Umfeldgestaltung und zum Neubau des Bahnhofgebäudes laufen Gespräche. Klar ist: Wenn der Fern- und Regionalbahnhof Altona nach Diebsteich zieht, wird es für die Reisenden einen angemessenen Eingangs- und Empfangsbereich geben, mit einem Angebot für die Reisenden und Räumen für Bahnmitarbeitende.

Nächste Schritte

- In der Sperrzeit vom 14. Juli bis 12. August (Teilsperre: 14. bis 19. Juli, Totalsperre: 19. Juli bis 12. August 2026) wird der Bauzustand 2a (Bz2a) zur Verlegung des Bahnhofs Altona in Betrieb genommen. Dieser ist Voraussetzung für den Bau des ersten Fernbahnsteiges sowie für die Inbetriebnahme des neuen Bahnhofs im Dezember 2029.
- Der Bz2a umfasst u.a.: Inbetriebnahme des elektronischen Stellwerks Altona (neu), Umbau vier tangierender Stellwerke, Rückbau Kreuzungsbauwerk Langenfelde, Neubau von Oberleitungsanlagen, Neubau von Gleisanlagen in Folge der Spurplananpassung.

5 Verbindungsbahn-Entlastungstunnel (VET)



Sachstand

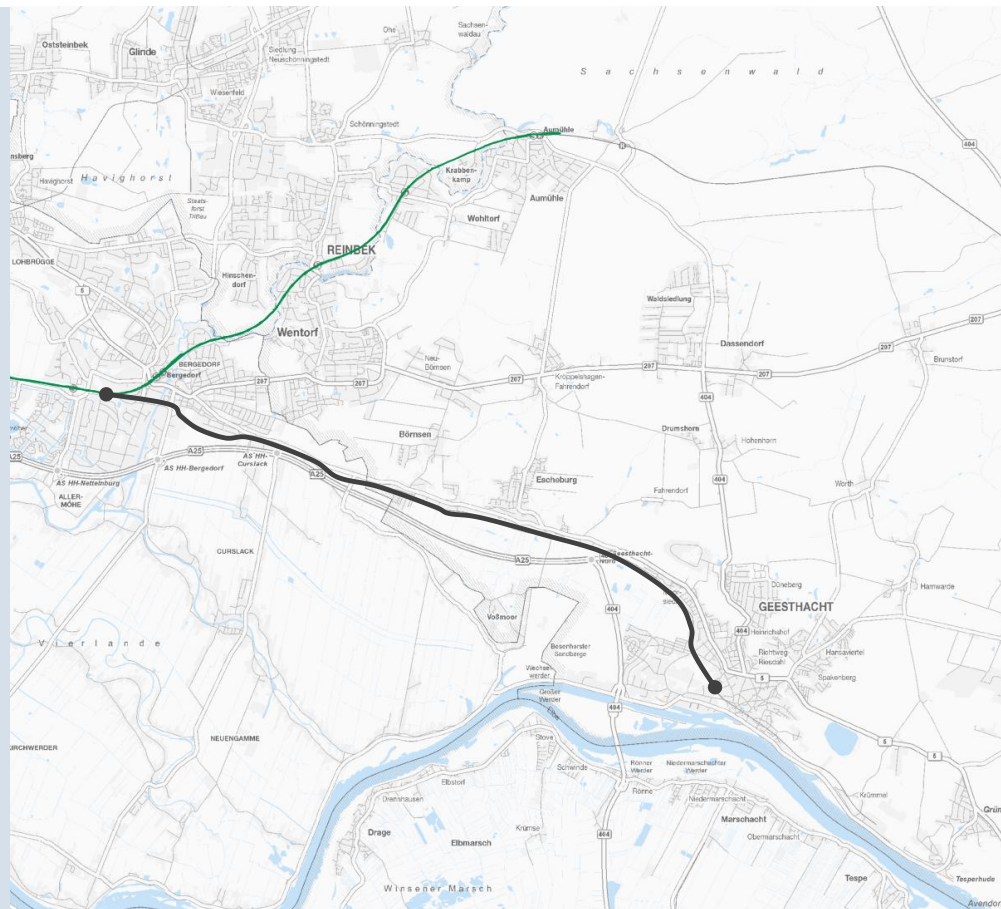
- Die Ergebnisse einer Machbarkeitsstudie aus dem Jahr 2023 haben gezeigt: ein Verbindungsbahn-Entlastungstunnel (VET) ist technisch möglich.
- Hamburg hat nach der Machbarkeitsstudie entschieden, dass zwei Linien für den VET näher betrachtet werden sollen – die Basistrassen „Mitte“ und „Süd“ (siehe Übersicht).
- Die Finanzierung für den VET konnte bisher nicht gesichert werden.

Nächste Schritte

- Die Ergebnisse der vom BMV zu beauftragenden Knotenstudie Hamburg sind abzuwarten.

THEMA 7

Reaktivierung Bahnstrecke Bergedorf - Geesthacht



THEMA 7: REAKTIVIERUNG BAHNSTRECKE BERGEDORF–GEESTHACHT

- Beschlusslage Länder Hamburg und Schleswig-Holstein: In einer Vorplanung durch AKN Eisenbahn GmbH prüfen, ob, wie und wann regulärer SPNV-Betrieb zwischen Hamburg und Geesthacht eingerichtet werden kann (Basis: MBU von 2020).
- Dadurch auch Auskunft über voraussichtliche Kosten der Maßnahme.
- Realisierungsentscheidung nach Vorliegen der Planungsergebnisse durch Politik (wenn Ausbau wirtschaftlich tragbar ist i.S. positiver Kosten-Nutzen-Faktor lt. Standardisierter Bewertung).
- Umsetzung möglich in den 2030er Jahren in Abhängigkeit von Finanzierbarkeit Infrastrukturausbau und künftiger Betrieb (SPNV-Vergabe durch Verkehrsvertrag).



Abb.: BVM

THEMA 8

Baumaßnahmen Bahnhöfe RE7 HH-Kiel

Deutsche Bahn AG

Ute Plambeck

Konzernbevollmächtigte Hamburg & Schleswig-Holstein



8 Baumaßnahmen Bahnhöfe RE 7 nach Kiel



Sachstand

Ziel ist u.a. die Erneuerung, Erhöhung und tlw. Verlängerung der Bahnsteige.

- Die Projekte Bordes holm und Einfeld befinden sich in den frühen Planungsphasen (Lph 2/3). Projekte befinden sich in der Entwurfsplanung.
- Neumünster befindet sich in Leistungsphase 4
- Elmshorn: Bestellung für Bahnsteigerhöhung liegt vor, das Projekt wird eingerichtet.
- IBN geplant: Einfeld 2027, Bordes holm 2028, Neumünster u. Elmshorn 2029

Nächste Schritte

- Ausschreibung für Neumünster soll in 2026 erfolgen.
- Ausschreibung der weiteren Projekte 2026ff, abhängig von der Bestätigung der erforderlichen Sperrpausen – Rückmeldungen werden in Q3/2026 erwartet.

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit.