

Ländervereinbarung

zwischen

dem Land Schleswig-Holstein,

**vertreten durch das Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und
Tourismus, im Folgenden „SH“ genannt,**

und

der Freien und Hansestadt Hamburg,

**vertreten durch die Behörde für Verkehr und Mobilitätswende, im Folgenden „FHH“
genannt,**

– beide nachfolgend „Vertragspartner“ genannt –

über

**die Beauftragung u. Finanzierung der Vergabe der
Leistungsphasen (Lph) 1 u. 2 zur Vorplanung des Ausbaus der
Eisenbahnstrecke Hamburg-Nettelburg – Geesthacht
sowie des Neubaus der Strecke Hamburg-Bergedorf – Abzw. Sander Damm**

Präambel

Die Freie und Hansestadt Hamburg (FHH) und das Land Schleswig-Holstein (SH) sind Aufgabenträger für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV). Die gute Zusammenarbeit im Eisenbahnbereich hat sich bereits in mehreren gemeinsamen ländergrenzenübergreifenden Ausbauprojekten wie dem Bau der S-Bahn-Strecken Hamburg – Bad Oldesloe (S4-Ost) sowie Hamburg – Kaltenkirchen (S5) bewährt. Darauf aufbauend wird mit dieser Ländervereinbarung die Zusammenarbeit hinsichtlich der Vorplanung gem. der Leistungsphasen (Lph) 1 und 2 nach der Honorarordnung für Architekten und Ingenieure (HOAI) für das potenzielle Projekt „Ausbau der Bahnstrecke Hamburg – Geesthacht“ für den SPNV fortgeführt.

§ 1

Vereinbarungsgegenstand

1. Diese Ländervereinbarung regelt die Grundlagen der Zusammenarbeit der Vertragspartner sowie die Finanzierungsgrundlagen der Vorplanung der Lph 1 und 2 nach HOAI für das beabsichtigte Verkehrsprojekt „Ausbau der Bahnstrecke Hamburg – Geesthacht“ für den SPNV.
2. Gegenstand sind die von den Vertragspartnern beabsichtigten Planungsleistungen zum Ausbau der Eisenbahnstrecke 9123 Hamburg-Nettelburg – Geesthacht einschließlich des Neubaus einer Verbindungsstrecke Hamburg-Bergedorf – Abzw. Hamburg Sander Damm (– Bergedorf Süd) für einen möglichen SPNV. Diese sind in einer zwischen den Vertragspartnern abgestimmten verkehrlichen Aufgabenstellung (VAST) definiert. Die VAST ist Anlage 1 dieser Vereinbarung und stellt die Aufwärtskompatibilität einzelner Betriebsstufen zur Zielplanung dar.
3. Die Vertragspartner sind sich einig, dass die AKN Eisenbahn GmbH (AKN) als Vorhaben- und Bedarfsträgerin der Infrastrukturmaßnahme die Planung der Lph 1 und 2 HOAI durchführen wird.

§ 2

Zusammenarbeit

1. Die Vertragsparteien regeln alle sich im Zusammenhang mit diesem Projekt ergebenden Fragen in vertrauensvoller Zusammenarbeit. Aufgrund des größeren territorialen Anteils an der Maßnahme übernimmt SH die Federführung bei der Koordination dieser Zusammenarbeit. Diese umfasst die Organisation von Terminen und eine zentrale Ansprechperson für die im Projektkontext anfallenden Anfragen. FHH steht unterstützend zur Verfügung, insbesondere zu Fragen, die sich in Bezug auf die auf dem Gebiet der FHH liegenden Streckenteile ergeben.
2. Es wird ein ständiger Koordinierungskreis mit Vertreterinnen und Vertretern der FHH, vertreten durch die BVM, und dem Land SH, vertreten durch das MWVATT sowie Vertreterinnen und Vertretern der Nahverkehrsverbund Schleswig-Holstein GmbH (NAH.SH), der Hamburger Verkehrsverbund GmbH (HVV) sowie der AKN eingerichtet. Für sich aus dem Vorhaben ergebende Teilfragen können Unterarbeitsgruppen gebildet werden. Der Koordinierungskreis tagt regelmäßig, begleitet alle Planungsschritte und überwacht die Einhaltung der dafür notwendigen Meilensteine.
3. Auf Beschluss des Koordinierungskreises können weitere Institutionen am Koordinierungskreis oder zur Mitarbeit in einer Unterarbeitsgruppe beteiligt werden.
4. Das Zuwendungsverfahren wird federführend durch die NAH.SH als Bewilligungsstelle des Landes SH nach dortigen Regelwerken (Landeshaushaltsordnung und zugehörigen Verwaltungsvorschriften) durchgeführt.
5. Ergeben sich Umstände, die Änderungen oder Ergänzungen dieser Vereinbarung zur Wahrung der darin festgelegten Interessen eines oder beider Vertragspartner erfordern, so ist über diese unverzüglich in vertrauensvoller Zusammenarbeit zu entscheiden.
6. Über die Fortführung des Vorhabens (Lph 3 ff.) entscheiden die Vertragspartner gemeinsam nach Vorliegen der Ergebnisse dieser Vorplanung.

§ 3

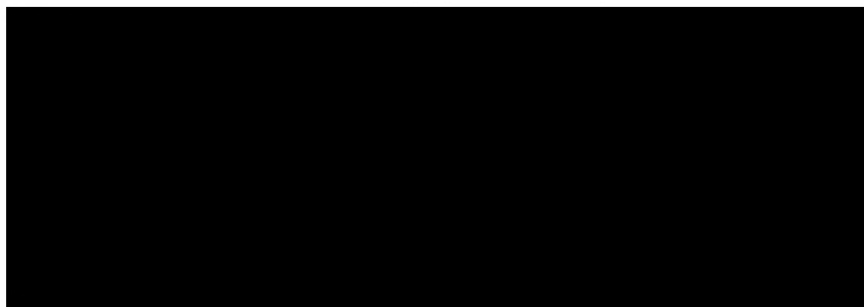
Finanzierung

1. Die zuwendungsfähigen Kosten belaufen sich voraussichtlich auf rund 
Die Länder stellen diese Finanzierung sicher.
2. Die Finanzierungsanteile bestimmen sich nach den territorialen Anteilen der Streckenabschnitte Hamburg-Bergedorf – Geesthacht gem. Tabelle 1. Hieraus folgt eine Kostenaufteilung im Verhältnis Hamburg = 40,5 % und Schleswig-Holstein = 59,5 %).

Abschnitt			Länge	FHH		SH	
Nr.	von	bis	[m]	[m]	[%]	[m]	[%]
1.0	Hmb.-Bergedorf Bf	Hmb.-Bergedorf Süd	1.400	1.400	8,9	0	0,0
1.1	Hmb.-Nettelburg Abzw. Str. 6100	Hmb.-Bergedorf Süd	1.116	1.116	7,1	0	0,0
2.1	Hmb.-Bergedorf Süd	Landesgrenze HH/SH	3.874	3.874	24,5	0	0,0
2.2	Landesgrenze HH/SH	Geesthacht Bf	8.404	0	0,0	8.404	53,2
3.0	Geesthacht Bf	Geesthacht Elbstraße	1.000	0	0,0	1.000	6,3
Σ			15.794	6.390	40,5	9.404	59,5

Tabelle 1: Territoriale Zuordnung Streckenabschnitte Hamburg (Abzw. Nettelburg und Bf Bergedorf) – Geesthacht

3. Mit Stand Februar 2025 ergibt sich gem. § 3 Abs. 2 des Kostenschlüssels ein Mittelbedarf wie in folgender untenstehender Tabelle dargestellt, vorbehaltlicher Änderungen. Die endgültigen Kosten ergeben sich aus dem Zuwendungsbescheid.



4. Der Gesamtbetrag reduziert sich entsprechend des vorgenannten Kostenschlüssels um etwaig in weiteren Lph von SH federführend zu beantragende GVFG-Mittel aus dem Bundesprogramm. GVFG-Mittel des Bundes werden nach dem unter Abs. 2 vereinbarten Schlüssel den Ländern angerechnet. Voraussetzung einer GVFG-Förderung des Vorhabens ist eine standardisierte Bewertung, die die Länder gemeinsam nach Abschluss der Vorplanung beauftragen. Eine parallele Beauftragung ist möglich, wenn sich bereits im Rahmen der Vorplanung die Wirtschaftlichkeit des Vorhabens abzeichnet. Die Kosten ei-

ner solchen standardisierten Bewertung teilen sich die Länder entsprechend des in § 3 Abs. 2 S. 1 genannten Aufteilungsschlüssels.

5. Eventuell eintretende Kostenanpassungen, die von den Angaben in § 3 Abs. 1 abweichen, werden in dem unter § 3 Abs. 2 genannten Kostenverhältnis von den Vertragsparteien getragen oder Rückflüsse entsprechend auf diese verteilt. Voraussetzung ist, dass die AKN die Kostenabweichung gegenüber der Bewilligungsstelle nachweist (zuwendungsrechtlich erforderliche Mehr- oder Minderkostenanzeige) und die Vertragspartner dieser Kostenabweichung zustimmen.

§ 4

Auszahlungen

Die Vertragspartner verständigen sich darauf, dass die Auszahlung der in Ansehung stehenden Zuwendung an die AKN durch die NAH.SH als Bewilligungsbehörde erfolgt. Die FHH wird ihre Anteile nach Maßgabe des § 3 Abs. 2 auf Anforderung der NAH.SH an SH geben. Das genaue Verfahren zur Rechnungslegung ist außerhalb dieser Vereinbarung zwischen den Vertragsparteien festzulegen.

§ 5

Sonstiges

1. Sollten einzelne Bestimmungen dieser Ländervereinbarung unwirksam sein oder werden oder aus tatsächlichen oder Rechtsgründen nicht durchgeführt werden können, ohne dass damit die Aufrechterhaltung der Vereinbarung für einen Vertragspartner insgesamt unzumutbar wird, werden dadurch die übrigen Bestimmungen dieser Vereinbarung nicht berührt. Das Gleiche gilt, falls sich eine Regelungslücke zeigen sollte oder wesentliche Änderungen dieser Vereinbarung zugrunde liegenden Rahmenbedingungen eintreten. Anstelle der unwirksamen oder undurchführbaren Bestimmung oder zur Ausfüllung einer Regelungslücke oder zur Anpassung an geänderte Rahmenbedingungen ist eine Bestimmung zu vereinbaren, die dem von den Parteien angestrebten Zweck wirtschaftlich am nächsten kommt.

2. Nebenabreden sind nicht getroffen. Nebenabreden und Änderungen dieser Ländervereinbarung bedürfen der Schriftform.

§ 6

Inkrafttreten

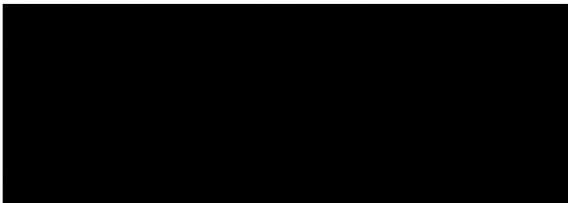
Diese Ländervereinbarung tritt mit Unterschrift des letzten Vertragspartners in Kraft.

Für die Freie und Hansestadt Hamburg

Für das Land Schleswig-Holstein

Hamburg, den 29. September 2026

Hamburg, den 29. September 2026



Behörde für Verkehr und Mobilitätswende



Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit,
Technologie und Tourismus