

**Verlegung Bahnhof Hamburg-Altona (Diebsteich)  
Verständigung zwischen FHH, DB Netz AG, DB Station & Service AG, VCD Nord e.V.**

**Nach Abschluss des Faktenchecks verständigen sich die o.g. beteiligten Seiten unter Begleitung des ehemaligen Präsidenten des HmbVerfG Mehmel auf folgende Punkte:**

1. Im Faktencheck wurden Sorgen sowohl im Hinblick auf eine hochwertige Qualität des Verkehrsangebotes aus **Fahrgastsicht** als auch auf die hinreichende **Kapazität** des neuen Bahnhofs Hamburg-Altona (Diebsteich) – im folgenden Altona-Nord genannt – bei einem zu erwartenden und gewünschten massiven Ausbau des Leistungsangebotes auf der Schiene wie auch Nachfragesteigerungen formuliert. Die vorliegende Verständigung beschreibt den fachlichen und organisatorischen Rahmen, das System Schiene im Interesse von Fahrgästen und zur Umsetzung einer nachhaltigen Verkehrspolitik im Raum Hamburg voranzubringen. Es werden folgende Ziele verbindlich festgelegt:

**a. Fahrgastaufkommen**

Die Verlegung des Regional- und Fernbahnhofs Altona an den Standort Altona Nord führt zu einer deutlichen Steigerung des Fahrgastaufkommens, mindestens im folgenden Umfang:

- aa. Mehrung der Ein-, Aus- und Umsteiger am Regional- und Fernbahnhof Altona Nord von 17.000 (Stand 2019) um perspektivisch **mindestens 50 %** auf 25.500 nach Inbetriebnahme (mit Bezug auf Regional- und Fernverkehr). Der Wert darf nur durch Verbesserung des Leistungsangebotes bzw. mehr Angebotserweiterung erzielt werden (Basis: Fahrplanangebot 2019) und nicht durch Verschlechterung des Angebotes, etwa durch Reduzierung der Anzahl an Zughalften am Regional- und Fernbahnhof Dammtor. Die Verifizierung erfolgt nach Umsetzung der Maßnahmen in Form kontinuierlicher Fahrgastzählungen.
- bb. Erhöhung des Anteils des öffentlichen Verkehrs der von der Verlegung direkt und indirekt betroffenen Fahrgäste bezogen auf die Gesamtzahl an Wegen aller Verkehrsmittel um perspektivisch **mindestens 25 %** (relativ), davon 10 % innerhalb von fünf Jahren und weiteren 15 % innerhalb von insgesamt 20 Jahren. Als Referenzwert wird der Modal-Split der Untersuchung Mobilität in Deutschland 2017 – Metropolregion Hamburg, Mai 2019 herangezogen. Der Einflussbereich wurde in dem im Faktencheck verwendeten Verkehrsmodell festgelegt und wird hier übernommen. Die Wirkungen geeigneter Maßnahmen sind vor deren Umsetzung mit einem multimodalen Verkehrsmodell abzuschätzen und fortlaufend zu monitoren. Die Berechnungen erfolgen mit dem im Faktencheck verwendeten Verkehrsmodell der Deutschen Bahn oder mit dem Verkehrsmodell der Stadt Hamburg. Die Verifizierung erfolgt nach Umsetzung der Maßnahmen in Form kontinuierlicher Fahrgastzählungen und Befragungen. Geeignete Maßnahmen sind zu identifizieren, mit dem u.g. Dialogforum abzustimmen, die Umsetzung zu begleiten und der Erfolg zu messen. Das Nähere der Verifizierung regelt das u.g. Dialogforum.
- cc. Sollten die genannten Ziele nicht erreicht werden, haben Bahn und Stadt im Dialogforum unverzüglich darzulegen, welche

*Handwritten signatures and initials:*  
1  
G. G. P. S.

Maßnahmen sie wann und wie ergreifen wollen, um die Einhaltung der Ziele sicherzustellen (**Umfassende Nachbesserungsverpflichtung**).

**b. Leistungsfähigkeit**

Politisch ist eine deutliche Steigerung des Fahrgastaufkommens im Schienenpersonennah- und Fernverkehr gefordert. Dafür darf Altona-Nord kein Nadelöhr werden und wird baulich und betrieblich so ausgestattet, dass er folgenden Anforderungen in vollem Umfang gerecht wird. Nachfolgend werden Leistungsziele definiert, die unabhängig voneinander einzuhalten sind:

- aa. Mit Inbetriebnahme des Regional- und Fernbahnhofs Altona-Nord werden hinreichend Kapazitäten für einen möglichst störungsfreien Bahnbetrieb zur Verfügung gestellt (Startphase). Zukünftige Anforderungen aus Deutschland- und Hamburg-Takt sowie Realisierung des sog. Ferlemann-Vorschlags werden beim Ausbau des Bahnhofs berücksichtigt (Ausbauphase).
- bb. Die Partner dieser Verständigung sind sich einig, dass – neben den anderen Leistungszielen - verbindlich eine Steigerung der Leistungsfähigkeit des Bahnhofs Altona-Nord erreicht werden muss, die schon in der Startphase eine **Abfertigung von bis zu 31 Zügen je Spitzenstunde** ermöglichen kann. Die Verbindlichkeit dieser Zusage der ausreichenden Leistungsfähigkeit wird seitens der DB mit dieser Verständigung garantiert. Perspektivisch, spätestens mit Umsetzung des sog. Ferlemann-Vorschlags ist eine Abfertigung der dann erforderlichen Zugzahl sicherzustellen (Ausbauphase).
- cc. Die Partner dieser Verständigung werden die Umsetzung des sog. Ferlemann-Vorschlags gegenüber dem Bundesverkehrsministerium mit Nachdruck einfordern und unterstützen. Der sog. Ferlemann-Vorschlag muss aus Sicht der Partner dieser Verständigung eine Erweiterung der Verbindungsbahn auf 4 (Fernbahn- bzw. Regionalbahn-) Gleise, durch einen – nach heutigem Stand - neuen zweigleisigen S-Bahn-Tunnel Hauptbahnhof-Altona/Diebsteich beinhalten. Perspektivisch ist auf Basis des Ferlemann-Vorschlags ein Bahnhof mit 8 Fern-/Regionalbahngleisen oberirdisch und 4 S-Bahngleisen unterirdisch anzustreben. Der Bau des Bahnhofs Altona-Nord am Diebsteich ist so zu planen und zu realisieren, dass er weder die Realisierung des Deutschland- und Hamburg-Takts noch die Umsetzung des sog. Ferlemann-Vorschlags einschränkt (Aufwärts-Kompatibilität). Die Partner der Verständigung sind sich darin einig, offen zu sein für bessere Lösungen zur Erreichung der Ziele, wenn sie sich verfahrensbegleitend ergeben. Sie werden in diesem Fall im Rahmen der Arbeit des Dialogforums begleitende Gutachten einholen.
- dd. Es wird schnellstmöglich im Rahmen einer ergänzenden gutachterlichen Stellungnahme ein **Testat** von einer unabhängigen

2 Lr

GS L MS

Stelle zu den zugesagten 31 Zügen in der Spitzenstunde in der Startphase eingeholt.

- ee. Zusätzlich ist für das erste Jahr nach Inbetriebnahme ein Qualitätsmanagement zur Messung der Pünktlichkeit der Züge am Regional- und Fernbahnhof Altona-Nord aufzubauen. Der Nachweis der Pünktlichkeit erfolgt zug- und tagesscharf in Form eines aggregierten monatlichen **Qualitätsberichtes**. Die Grundlage für den Qualitätsbericht liefert die Auswertung einer Betriebsprozessanalyse mit dem Tool Web4BPA. Ein **Qualitätszirkel** begleitet als Arbeitsgruppe des u.g. Dialogforums dieses Verfahren. Es wird Vertraulichkeit vereinbart.
  - ff. Sollte sich nach Inbetriebnahme herausstellen, dass die o.g. Leistungsziele gemäß den gültigen Regeln der Trassenvergabe, welche Puffer und Reservezeiten enthalten, die zur Dämpfung von Verspätungen im Betrieb herangezogen werden können, infrastrukturbedingt nicht erreicht werden (Abweichungstoleranz 1,5 Minuten mittlerer Verspätungsaufbau/Zug), wird der u.g. **Verfügungsfonds** zweckgebunden in den ersten beiden Jahren nach Inbetriebnahme von der DB um jeweils 100.000 Euro aufgestockt. Über deren Verwendung entscheidet das Dialogforum einvernehmlich (z.B. für die Erstellung von Gutachten). Die Aufstockung des Verfügungsfonds wird unabhängig und ohne Anrechnung von Leistungen aus den Verkehrsverträgen fällig.
  - gg. Unabhängig davon hat die Bahn sowohl im ersten Jahr nach Inbetriebnahme (Probetrieb) als auch danach im Dialogforum unverzüglich darzulegen, welche Maßnahmen sie kurzfristig einleitet und umsetzt, um die Einhaltung der Leistungsziele vollständig sicherzustellen (**Umfassende Nachbesserungsverpflichtung**).
2. Die Verständigung greift sowohl Überlegungen zur **Verbesserung des Bahnhofs Altona** am heutigen Standort als auch **Verbesserungen im Rahmen einer Verlegung an den Standort Altona-Nord** auf, um trotz bestehender Bewertungsunterschiede den Pfad eines gegenseitigen Entgegenkommens und gemeinsamer Fortentwicklung des System Schiene zu skizzieren, damit ein jahrelanger, fruchtloser Stillstand bei der Standortfrage zulasten des Systems Schiene insgesamt vermieden werden kann. Die Verständigung soll daher weit über die Bahnhofsfrage hinaus wirken. Deshalb sind neben anderen folgende technisch-betrieblichen Fragen zu beleuchten:
- a. Weiterentwicklung der S-Bahn-Station Diebsteich zu einem **Schnellbahn-Drehkreuz** unter Berücksichtigung und Verknüpfung des Regional- und Fernverkehrs. Das Dialogforum soll auf Basis der u.g. Punkte konkret Schritte erörtern und beschließen, die die Weiterentwicklung des Bahnhofs Altona-Nord zu einem **Schnellbahn-Drehkreuz Diebsteich** beinhalten, von dem Verbindungen in Richtung Westen (Bahrenfeld, Lurup, perspektivisch Schenefeld), Nordwesten (Pinneberg), Norden (Kaltenkirchen), Osten (Lokstedt, Barmbek, Wandsbek), Südosten (Verbindungsbahn), Süden (Altona, Citytunnel) und Westen (Ottensen, Blankenese) ermöglicht werden. **Insbesondere ist noch im Jahre 2020 mit einer erneuten, verbindlichen Varianten-Prüfung der Führung der S32 über Diebsteich zu beginnen, ohne eine mögliche Bundesförderung zu gefährden.**

Er  
G.B. / S

- b. Als erster Entwicklungsschritt zum Schnellbahn-Drehkreuz sagen FHH und die DB schon heute verbindlich zu, die **Umsetzung der S 4 West mindestens nach Elmshorn mit Hochdruck voranzutreiben und das Bundesverkehrsministerium noch in 2020** um kurzfristige Beauftragung zu bitten. Mit der Erstellung eines **Überwerfungsbauwerkes** nördlich von Altona-Nord zur höhenfreien Verknüpfung der S-Bahn mit der Fernbahn können mit der S 4 West Fahrgäste aus dem Hamburger Nordwesten und Schleswig-Holstein umstiegsfrei Altona erreichen. Die Erstellung des Bauwerkes soll direkt im Anschluss an den Bahnhofsneubau und die Inbetriebnahme der S 4 Ost erfolgen.
  - c. Als weiterer Entwicklungsschritt sind (da die Einbindung des Bahnhofs Altona-Neu ins ÖV-Netz planerisch noch unzureichend berücksichtigt ist) die Potentiale eines Verkehrsknotens Altona-Nord als Schnittpunkt der o.a. Bahn-Korridore weiter auszuschöpfen. So sollte Altona-Nord durch die Durchbindung der **zukünftigen S21 in Richtung Kaltenkirchen**, die Möglichkeit einer schienenseitigen Anbindung von Lurup und (perspektivisch) Schenefeld eine verkehrliche Aufwertung erfahren.
  - d. Entsprechend der Punkte a.-c. garantiert die DB **Abfertigungskapazitäten** für mindestens 4 S-Bahnlinien mindestens im 10 Minuten Takt. Zusätzliche Verstärker bzw. eine Taktverdichtung auf 5-Minuten sind auf Basis des Ferlemann-Vorschlags (s.o.) mit 4 S-Bahngleisen perspektivisch unterirdisch möglich.
  - e. Es werden neben demographischen und strukturellen Entwicklungen weitere **grundsätzliche Kapazitätserweiterungen** im Zuge politischer Vorgaben wie Verdopplung Fahrgastzahlen, HamburgTakt und DeutschlandTakt zu prüfen sein, bei denen das Dialogforum von Anfang an beteiligt wird. Der Rückbau von Bahninfrastruktur darf nur bei mindestens gleichwertigem Ersatz erfolgen.
  - f. Inwieweit neben dem o.g. Ferlemann-Vorschlag langfristig noch eine **weitere Elbquerung ergänzend** zu den bestehenden ein aussichtsreicher Gegenstand für eine Machbarkeitsuntersuchung ist, wird das Dialogforum erörtern. In jedem Fall darf eine solche nicht planerisch verbaut werden.
  - g. Weitere Maßnahmen, die Gegenstand einer Prüfung/Klärung im Dialogforum sind:
    - aa. Zusätzliche **Gleis- und Weichenverbindungen** für eine weitere Kapazitätserhöhung und Flexibilitätssteigerung im Bahnhof Altona-Nord.
    - bb. Ausstattung mit **digitaler Technologie DSTW/ETCS** mit Klärung der Auswirkungen auf Leistungsfähigkeit der Infrastruktur und betriebliche Flexibilität.
3. Der Faktencheck hat neben teilweisen Anbindungsverbesserungen insbesondere für Fahrgäste von und nach Neumünster – Kiel / Flensburg auch Verschlechterungen der **Anbindung** (z.B. der Marschbahn und in Richtung des Hamburger Westens) ergeben. Deshalb sind neben anderen folgende Fragen zu prüfen bzw. zu entscheiden:
- a. Prüfung eines **zweiten Zugangs zum Bahnhof Altona-Nord von jedem (Fern-/Regionalbahn)-Bahnsteig Richtung Süden zum Straßentunnel Plöner Straße**. Damit wird auch eine verbesserte Anbindung für Fußgänger und Radfahrer in Richtung der Mitte Altona und angrenzender Bereiche an den neuen Bahnhof möglich. Mit Erreichen des Fahrgastziels von 25.500 (s.o.) wird der

4  
Lr  
RS

650

zweite Zugang entsprechend realisiert. Für den S-Bahnsteig wird der zweite Zugang wie geplant realisiert.

- b. Auch eine **zusätzliche S-Bahn-Haltestelle im Kurvenbereich zwischen Holstenstraße und Altona-Alt** (Neue Mitte Altona) ist zu prüfen. Durch den Wegfall des Regional- und Fernbahnhofs entstehende Nachteile können mit derartigen Maßnahmen zumindest teilweise kompensiert werden.
  - c. Prüfung einer Ertüchtigung des wenig genutzten Verbindungsgleis **Diebsteich-Bahrenfeld** zum Zwecke einer SPNV-Nutzung, so dass beispielsweise eine RB Blankenese-Altona-Nord Richtung Norden möglich wird. Zusätzlich ist diesbezüglich auch eine S-Bahnverbindung von **Ottensen in Richtung Diebsteich** mit entsprechender Fortsetzung in westlicher sowie nord-östlicher Richtung zu prüfen.
  - d. Straßenseitig ist eine Anbindung Richtung Westen/Südwesten (z.B. Busverlängerung heutige E86 ab Diebsteich, Busbeschleunigung Elbchaussee, Expressverbindungen Elbtunnel ab S Altona) bzw. Richtung Norden/Osten mit zusätzlichen und mit Vorrang auszustattenden Linien vorzunehmen. Die **Busverdichtungen** Richtung HamburgTakt 2030 schaffen den planerischen Rahmen einer deutlich verbesserten Einbindung der Verkehrsknoten Diebsteich und Altona in das ÖPNV-Netz.
  - e. Die Anbindungsverbesserung schließt bestehende (Fahrrad, StadtRad) wie auch **neue Mobilitätsangebote** (CarSharing, E-Roller u.dgl.) mit ein. In diesem Kontext werden die Kapazitäten für **Fahrradabstellplätze** deutlich erweitert. Die fußläufige Erreichbarkeit der Stationen ist durch Minderung der Trennwirkung stark belasteter Verkehrsachsen wie Kieler Straße, Stresemannstraße und Max-Brauer-Allee umfassend zu verbessern.
  - f. Mit diesen im Einzelnen zu prüfenden schienen- und nicht-schienenengebundenen Anbindungs- bzw. Angebotsverbesserungen kann unabhängig von einzelnen Prüfergebnissen ein **relevanter Gewinn für die Fahrgäste in Altona insgesamt und im Hamburger Westen** erreicht werden.
4. Ein echtes Kapazitäts- und Erreichbarkeits-Plus für Hamburg insgesamt (und damit Vermeidung einer Nadelöhr-Situation in Altona oder an der Verbindungsbahn) kann sich durch die Ertüchtigung und den – soweit möglich – zweigleisigen Ausbau der **Güterumgehungsbahn (GUB)** ergeben. Das Dialogforum wird sich mit einer Nutzung der GUB befassen und die Möglichkeiten für einen hochwertigen (Takt, Fahrzeuge) Personenverkehr auf der GUB perspektivisch prüfen. Hierzu sind Studien in Auftrag zu geben, die ein Stufenkonzept entsprechend baulicher, zeitlicher und finanzieller Realisierbarkeit zu entwickeln hat. Als mögliche Entwicklungsstufen sind mindestens zu prüfen:
- a. Hamburg sagt in einem ersten Schritt schon jetzt zu, gemeinsam mit Schleswig-Holstein und Niedersachsen eine umfangreiche Untersuchung „**SPNV-Durchbindung Schleswig-Holstein – Hamburg Hbf. – Niedersachsen**“ in Auftrag zu geben. Ziel ist es, mit der Durchbindung heute im Hamburger Hauptbahnhof wendender Züge, diesen wichtigen Knoten entlasten zu können, um zusätzliche Kapazitäten für die Verkehrsverlagerung von der Straße auf die Schiene zu gewinnen. Im Rahmen dieser Untersuchung wird die Führung von Regionalverkehr über die Güterumgehungsbahn mitbetrachtet und angestrebt. In einem dreistufigen Verfahren mit der Erstellung eines Zielkonzeptes, Fahrplankonstruktion und Betriebssimulation soll ermittelt werden, wie eine

derartige Durchbindung sinnvoll zu gestalten ist, welche Voraussetzungen hierfür erfüllt werden müssen und wie diese Durchbindung (auch mit Unterwegsbahnhöfen und einem Halbstundentakt) aussehen kann. Die Ergebnisse sollen möglichst bis Mitte 2021 vorliegen und sind im Dialogforum zu erörtern. Auf diesem Wege kann die Güterumgehungsbahn schon vor Inbetriebnahme des Bahnhofs Altona-Nord für Durchbindungen von Zügen des SPNV genutzt werden; die Partner der Verständigung setzen sich für eine entsprechende Bestellung ein.

b. Konkrete **weitere Prüfungsgegenstände** im Dialogforum sind:

- aa. ein Vorläuferbetrieb etwa zwischen Elmshorn und Barmbek im Stundentakt,
  - bb. ein Regionalbahnkonzept auf gesamter Länge der GUB, etwa von Kiel nach Uelzen im 30-Minuten-Takt,
  - cc. ein 20-Minuten-RB-Takt in einer Linie Harburg-Rothenburgsort-Horn-Wandsbek-Barmbek-CityNord-Lokstedt-Eidelstedt-Altona-Nord / Ottensen -Blankenese und damit lange geforderte schienengebundene Tangentialverbindungen im Stadtgebiet,
  - dd. ein durchgehender mindestens S-Bahn-ähnlicher Betrieb mit Einbindung in das bestehende Netz u.a. an den Verknüpfungspunkten Eidelstedt / Diebsteich, Sengelmannstraße / Barmbek (Durchbindung zu S1 / S11), Wandsbeker Chaussee (Verbindung zur U1), „Ostkreuz“ (Verknüpfung mit S4 Ost) und Elbbrücken / Veddel (Verknüpfung mit S3) oder Harburg. Eine Verbindungskurve zwischen S Diebsteich / Altona Nord und der GUB zur Ermöglichung eines Ringverkehrs wird empfohlen und ist zu prüfen.
  - ee. Eine Machbarkeitsstudie soll für die Infrastruktur neben reiner Vollbahn- und S-Bahn auch Mischlösungen in Form 2-System-Technik enthalten.
5. Die Kapazitätserweiterung für den **Hamburger Hauptbahnhof** ist ein gemeinsames Anliegen – mit Wechselwirkungen bis nach Altona. Für Hamburg Hbf. wird der Bau einer zusätzlichen Bahnsteigkante (Gl. 9/10) im Rahmen des Bedarfsplans geprüft sowie der Bau zusätzlicher Treppenabgänge an der Steintordammbrücke als Vorabmaßnahme in 2021 umgesetzt und die südliche Erweiterung mit zusätzlichen Abgängen geplant. Daneben sind die Halte in Dammtor, Harburg und Bergedorf ein relevanter Beitrag zu einer sachgerechten Verteilung des Fahrgastaufkommens in der Stadt, die „Haltekonzepte“ können im Dialogforum erörtert werden.
6. An der weiteren Planung und Ausgestaltung der **Autoreisezuganlage** wird das Dialogforum beteiligt. Eine zukunfts- und leistungsfähige Autoreisezuganlage als Flankierung auch einer gewünschten Ausweitung der Nachtzugverbindungen ab Hamburg ist ein gemeinsames Anliegen. Die FHH wird sich als Treiber im Bereich **Elektromobilität** dafür einsetzen, dass die ARZ-Anlage den Aspekt der Elektromobilität von Anfang berücksichtigt. Vor diesem Hintergrund werden die Partner dieser Verständigung keine Rechtsmittel gegen diese Planung einlegen.
7. Die Verständigung über den Bahnhof Altona-Nord beinhaltet weitere **Maßnahmen beim Naturschutz**. Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sind zu verbessern und z.B. bei Bauersatz über das gesetzlich geforderte Maß vorzunehmen. Konkret wird eine **Verdoppelung beim Bauersatz** zugesagt. Die Bahn verfügt zwar nicht über die hierfür geeigneten Flächen, übernimmt aber gerne die Pflanzung der zusätzlichen Bäume auf von der FHH zu Verfügung gestellten Flächen im Bereich der Kerngebiete der Bezirke

Altona und Eimsbüttel. Die Gestaltung von geplanten und ggf. zusätzlichen Lärmschutzwänden wird eng mit den städtischen Stellen abgestimmt, dabei können auch Ideen von **begrüntem Lärmschutzwänden Berücksichtigung** finden. Die Fortschreibung der Planung hat den gestiegenen Anforderungen an Klimaschutz, Lärmschutz und Umweltausgleich Rechnung zu tragen und sind dem Dialogforum zur Kenntnis vorzulegen. Eine Vereinbarkeit aller Projektbestandteile mit dem **Klimaplan** und dem verschärften **Klimaschutzgesetz** ist sicherzustellen.

8. Bei der **Bauabwicklung** am Bahnhof Altona-Nord sind die Beeinträchtigungen so gering wie möglich zu halten. Grundsätzlich wird unter dem rollenden Rad gebaut. Der Betrieb wird bauzeitlich sichergestellt. Entfallene Verkehre, z.B. während der Sperrung der Verbindungsbahn, werden durch Ersatzkonzepte (z.B. S-Bahn und Bus) bzw. Umleitungen für den Fahrgast kompensiert. Die bisher geplanten und mit den Eisenbahnverkehrsunternehmen bereits abgestimmten Sperrpausen entsprechen schon jetzt einem ambitionierten Zeitplan mit einer maximalen Anzahl an parallelen Arbeiten. Während der einjährigen Neubauphase der S-Bahnstation Diebsteich wird die Erreichbarkeit der Station mittels Schienenersatzverkehr mit Bussen im regelmäßigen Takt sichergestellt. Lärmbelastende Arbeiten sind im Grundsatz auf die Zeit werktags von 7.00-18.00 Uhr zu beschränken.
9. Das **Bestandsgebäude** des Bahnhofs Altona-Alt ist unabhängig von der weiteren Entwicklung von Altona-Nord so zu sanieren, dass er ein attraktiver Ort zum Ein-, Um- und Aussteigen wird und bleibt. Die Ausübung des Vorkaufsrechts durch die FHH/LIG bietet dazu gute Voraussetzungen. Mit der Realisierung einer neuen Busanlage Altona am Bestandsbahnhof (siehe b.) werden Forderungen vieler Bürgerinnen und Bürger aus Altona aufgenommen; es trägt dazu bei, mögliche Nachteile der Bahnhofsverlegung angemessen zu kompensieren.
  - a. Der **Bahnhof Altona Alt** ist besser als bisher instand zu halten; Schäden werden unverzüglich repariert, regelmäßige Reinigungsarbeiten sorgen für ein gutes Erscheinungsbild. Mit dem Einbau taktiler Elemente wird die Zugänglichkeit für Menschen mit Handicap verbessert. Während der Bauphase von Altona-Nord ist die Leistungsfähigkeit des Bestandsbahnhofs umfassend sicherzustellen. Eine dynamische Fahrgastinformation vermittelt aktuelle Ankünfte und Abfahrten von Zügen, S-Bahnen und Bussen. Inwieweit in der fortgesetzten Planungs- und Entscheidungsphase zwischen den Bahnsteigen und der ZOB-Platte ein direkter ebenerdiger Übergang geschaffen werden kann, ist zu prüfen. Zu diesem Zweck müsste die Mauer teilweise abgetragen und die Stellplätze von Bundespolizei und Taxen reduziert bzw. in den Bereich der Museumsstraße verlagert werden.
  - b. Die **Busanlage Altona** ist eine der wesentlichen und zentralen Anlagen zur Abwicklung des Busverkehrs im Westen Hamburgs. Neben der rein funktionalen Betriebsabwicklung kommt einem zentralen Punkt auch immer eine gestalterische Komponente im Stadtraum zu. Zur Kapazitätsausweitung sind Veränderungen an der Busanlage Altona erforderlich, die im Zusammenhang mit der städtebaulichen Neugestaltung des Bereichs um den Bahnhof Altona zu sehen sind. Die Planung und Realisierung einer neuen Umsteiganlage erfolgt im Einklang mit der langfristigen Entwicklung des Quartiers. Die Ausübung des Vorkaufsrechts durch die FHH/LIG bietet gute Voraussetzungen, um mit dem Nachbarn und Partner DB hier eine zukunftsfähige Verknüpfung der Verkehrsträger Bus und S-Bahn zu ermöglichen. Die Verbesserung der Verbindung des S-Bahnhofs Altona mit dem Busbahnhof wird Gegenstand des Dialogforums sein. Das umfasst die Veränderung des Busbahnhofs im Rahmen der Umgestaltung des künftigen Bahnhofsumfeldes.

72  
GF B MS

10. Mit diesem Paket an Maßnahmen, Prüfaufträgen und Dialogformaten wird ein ehrgeiziger Weg gemeinsam skizziert. Um den Beteiligten der Einigung auf diesem Weg ein **Höchstmaß an Verbindlichkeit und Verlässlichkeit** zu geben, soll das – unter Beteiligung durch die externe Moderation des ehemaligen Präsidenten des HmbVerfG Mehmel - erzielte Ergebnis wie folgt Verbindlichkeit erlangen. Hierzu vereinbaren die Partner der Verständigung was folgt:

a. Verfahrensablauf

- aa. Dieses Verständigungsergebnis wurde zwischen den Partnern abgestimmt und zur Umsetzung als LOI unterzeichnet.
- bb. Über einen Antrag der den Senat tragenden Fraktionen soll der Inhalt des LOI noch in dieser 21. Legislaturperiode in die Hamburgische Bürgerschaft eingebracht und am 12.02.2020 dort beschlossen werden.
- cc. Hiernach reicht der VCD Nord als direkter Verfahrensbeteiligter bis spätestens 31. März 2020 beim Hamburgischen Obergericht (Gz.: 1 E 4/18.P) einen zwischen den Partnern der Verständigung abgestimmten Schriftsatz nebst auf der Basis dieser Verständigung gefassten Vergleichs ein, ersucht das Gericht um Protokollierung im schriftlichen Verfahren gem. § 106 VwGO und erklärt, dass er sich an dieses Vergleichsangebot für 2 Monate gebunden hält.
- dd. Die DB-Netz AG erklärt binnen 2 Wochen nach Zustellung des Schriftsatzes durch das Gericht, dass sie das Vergleichsangebot ebenfalls annimmt und sich für 2 Monate hieran gebunden hält.
- ee. Unmittelbar zu Beginn der 22. Wahlperiode soll über einen Beschluss in der neu gewählten Hamburgischen Bürgerschaft der unter bb. gefasste Beschluss bestätigt und bekräftigt werden. Sobald die FHH aufgrund dieses zweiten Bürgerschaftsbeschlusses dem Vergleich beigetreten ist, erklärt das Eisenbahnbundesamt, dass es den Vergleich ebenfalls annimmt.
- ff. Hierdurch ist der Vergleich dann verbindlich und vollstreckbar sowie der Rechtsstreit beendet und das in Ziffer 11 genannte Dialogforum startet.

b. Weiteres Verfahren

Um das gewünschte Ziel einer einvernehmlichen Beendigung des Rechtsstreits verfahrenssicher zu erreichen, stimmen die Partner der Verständigung ihre Schriftsätze und Drucksachen in geeigneter Weise miteinander ab.

c. Verzicht auf Rechtsmittel

Die Partner dieser Verständigung verzichten auf weitere Rechtsmittel gegen Entscheidungen des Eisenbahnbundesamtes über die Verlegung des Bahnhofs Hamburg-Altona im Sinne dieser Vereinbarung.

11. Aus dem Faktencheck wird für die 2020er Jahre ein festes und verbindliches **Dialogforum** zu den Themen, die Gegenstand dieser Verständigung sind, eingerichtet.

8  
Lr  
G.B. / S



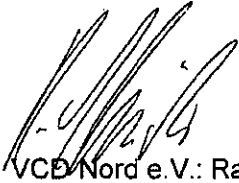
Träger des Forums sind die Partner dieser Verständigung. Sie können weitere Akteure in das Dialogforum einbinden.

- a. Das Dialogforum verpflichtet sich dem Ziel einer **zeitnah wirksamen, umfassenden und nachhaltigen Stärkung des öffentlichen Verkehrs** im Interesse der Fahrgäste. Fortschritte und Maßnahmen aus der nachfolgenden Übersicht sind in den Dialogforen bzw. den einzelnen Arbeitsgruppen zu konkretisieren und unter externer Moderation zu erörtern. Nachfolgend aufgeführte Themen sind beispielhaft und nicht abschließend.
  - b. Das Dialogforum wird die Aufgabenfelder **einvernehmlich und kontinuierlich fortschreiben, zum Zwecke des Erfolgswachstums nach innen und außen fachlich konkretisieren** und zeitlich terminieren.
  - c. Das Dialogforum wird alle relevanten Unterlagen des Forums und der behandelten Planverfahren **transparent ins Internet stellen**, soweit nicht zwingende Rechtsgründe im Einzelfall dem entgegenstehen. Das Transparenzerfordernis schließt die Darstellung der Kostenentwicklung nach Verhandlungsabschluss mit ein.
  - d. Um die Mitarbeit der ehrenamtlichen Beteiligten effektiv zu ermöglichen, wird das Dialogforum angemessen mit Personal- und Sachmitteln ausgestattet. Die Durchführung und Moderation werden extern ausgeschrieben. Die Kosten tragen DB und FHH hälftig.
  - e. Das Dialogforum erhält ferner für die ersten fünf Jahre einen Verfügungsfonds in Höhe von jährlich bis zu 150.000 Euro, um auf Basis einvernehmlicher Entscheidungen Gutachten beauftragten oder Maßnahmen, die der Zielerreichung dieser Verständigung dienen, finanzieren zu können. Die Kosten tragen DB und FHH hälftig.
  - f. Bei der verbindlichen Einbindung des Dialogforums in die Entscheidungsfindung besteht im Grundsatz ein **Berücksichtigungsgebot** der Stellungnahmen und Voten aus dem Dialogforum, das so ausgestaltet ist, dass Stellungnahmen und Voten aus dem Dialogforum allen Entscheidungsvorlagen an die formal entscheidungsbefugten Entscheidungsträger/Gremien auf Bahn- und politischer Seite beigelegt und möglichst berücksichtigt werden. Soweit diese im Ausnahmefall nicht aufgegriffen werden können, ist es von den Vertretern der entscheidungsbefugten Gremien im Dialogforum nachvollziehbar zu begründen und ebenfalls zu veröffentlichen, um eine öffentliche Diskussion zu ermöglichen.
  - g. Zu den näheren **Organisationsfragen** des Dialogforums machen die Partner dieser Verständigung dem konstituierenden Zusammentreffen des Dialogforums die notwendigen Vorschläge (Geschäftsordnung, Verfahren u. dgl.).
12. Neben diesem Verfahren läuft das **Bürgerbeteiligungs- und Planungsverfahren** für die neue **Bahnhofsumgebung am Bahnhof Altona-Nord** weiter. In dieses können sich Akteure des Faktenchecks unabhängig von diesem Verfahren gesondert einbringen. Bei dieser Rahmenplanung, die im Zusammenhang mit den vorbereitenden Untersuchungen Diebstich von der Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen erarbeitet wird, wird der Senatsauftrag, die gewerbliche Prägung und die Grün- und Friedhofsnutzung des künftigen Bahnhofsumfelds nicht grundsätzlich infrage zu stellen, umgesetzt. Ziel ist das Areal zu einem modernen, urbanen durch Arbeitsstätten, vor allem auch des produzierenden Gewerbes, geprägten Stadtquartiers zu entwickeln und künftig fortbestehende und neu anzusiedelnde Nutzungen in Einklang zu bringen. Die Potenziale für Wohnungsbau sind auch aufgrund der umgebenden Nutzungen zwar eingeschränkt;

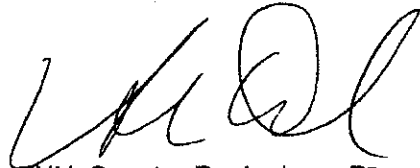
9  
Lr  
S B N

gleichwohl sollen diese auch maximal möglich gehoben werden, um die Potentiale eines neuen Bahnhofs auch umfassend zu nutzen. So sollen auf den heute von Metro bzw. dem Briefverteilzentrum genutzten Flächen auch gemischt genutzte Baufelder mit Anteilen von Wohnungsbau entstehen. Auch hier sind dem Wohnungsbau aufgrund der Lärmbelastung insbesondere durch die südlich gelegene Bahnstrecke zwar Grenzen gesetzt. Das konkrete Wohnungsbaupotenzial auf diesen Baufeldern kann heute daher noch nicht exakt beziffert werden.

Hamburg, 10.02.2020



VCD Nord e.V.: Rainer Schneider

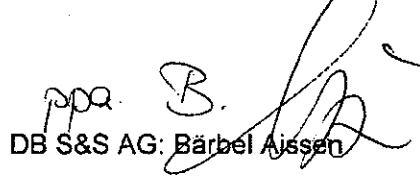


FHH: Senator Dr. Andreas Dressel

GS



DB Netz AG: Frank Limprecht



DB S&S AG: Bärbel Aissen

**Protokollnotizen zur Verständigung vom 10.2.2020 zwischen FHH, DB Netz AG, DB Station & Service AG, VCD Nord e.V.:**

Protokollnotiz zu Ziffer 1. a aa:

Die Formulierung bedeutet nicht, dass eine Reduzierung der Halte am Bahnhof Dammtor generell ausgeschlossen ist.

Dem wird allseitig zugestimmt.

Protokollnotiz zu Ziffer 1. b bb vor:

Die Beteiligten sind sich einig, dass für den Fall, dass die zugesagten Mindestzahlen auch mit ergänzenden Maßnahmen nicht herstellbar sind, die Vereinbarung gegenstandslos ist. In diesem Falle werden die Beteiligten der Vereinbarung erneut zusammen treten.

Alle Parteien stimmen zu.

Protokollnotiz zu Ziffer 1. b dd:

Die Bahn stellt die von dem beauftragten Gutachter für die Untersuchung geforderten Daten und Zahlen zur Verfügung. Soweit in dem Gutachten ergänzende Hinweise zur Umsetzung gegeben werden, werden diesen von der DB berücksichtigt. Die Beteiligten unternehmen alle Anstrengungen, dass das Testat vor der Klagerücknahme vorliegt.

Alle Parteien stimmen zu.

Protokollnotiz zu Ziffer 1. b ee:

Der Qualitätszirkel führt eine Verifizierung der Verspätungszuordnung durch.

Alle Parteien stimmen zu.

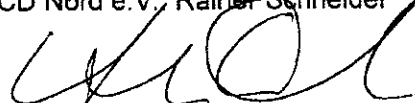
Protokollnotiz zu Ziffer 10. c

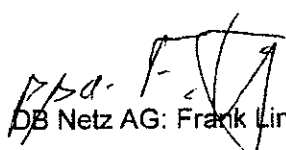
Herr Kurzeck erklärt für den VCD Bundesverband e.V.: Ich erkläre hiermit, dass entsprechend der Ziffer 10 c der Vereinbarung auch der Bundesverband auf die Einlegung von Rechtsmitteln verzichtet.

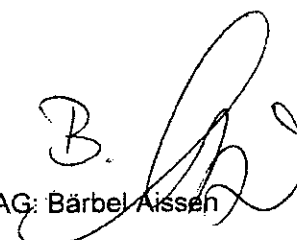
Es wird vereinbart, dass die Beteiligten im Falle von Problemen und Fragen im weiteren Verlauf zu weiteren gemeinsamen Runden zusammenkommt.

  
VCD Nord e.V.: Rainer Schneider

  
VCD e.V.: Matthias Kurzeck

  
FHH: Senator Dr. Andreas Dressel

  
DB Netz AG: Frank Limprecht

  
DB S&S AG: Bärbel Aissen