



# Smart City Hamburg Vernetzte Mobilität und intelligente City-Logistik

**MEMORANDUM OF UNDERSTANDING**  
Freie und Hansestadt Hamburg  
Deutsche Bahn AG

## FORTSETZUNG DER SMART-CITY-PARTNERSCHAFT

zwischen der

Freien und Hansestadt Hamburg

Rathausmarkt 1

20095 Hamburg

- nachfolgend **FHH** genannt -

und der

Deutsche Bahn AG

Potsdamer Platz 2

10785 Berlin

- nachfolgend **DB** genannt -

- nachfolgend gemeinsam **die Parteien** genannt -

## **1 Präambel**

Die Parteien haben mit ihrem Memorandum of Understanding vom 10.07.2017 eine erfolgreiche Smart-City-Partnerschaft begründet. Mit dem vorliegenden Memorandum of Understanding wollen die Parteien diese Smart-City-Partnerschaft fortsetzen und damit einen Beitrag zu nachhaltiger zukunftsfähiger Mobilität und zur Stärkung der Attraktivität und Leistungsfähigkeit des Umweltverbundes leisten. Ziel ist es, gemeinsam ein modernes, digitales und bedarfsgerechtes Mobilitäts- und Logistiksystem zu gestalten und die FHH als lebenswerten und umweltfreundlichen Ort zu stärken. Nachhaltige Mobilität erfordert verstärkt auch die Stadt-Umland-Beziehungen und daraus resultierende Pendlerverkehre zu berücksichtigen, erforderliche Mobilitätsangebote auszubauen und Anreize zu setzen, um Lösungen für die Reduzierung motorisierter Verkehre zwischen Stadt und Umland zu unterstützen.

Mit der Verabschiedung des Hamburger Klimaplanes, des Klimaschutzgesetzes, der Vorstellung des geplanten „Hamburg Taktes“ sowie der Strategie für Intelligente Transportsysteme (ITS)“ wurden für Hamburg bereits wichtige Weichen zum Erreichen der ambitionierten Klimaziele, zum umfangreichen Ausbau des Nahverkehrs sowie zur Nutzung der Digitalisierung gestellt. Die DB hat mit der Dachstrategie „Starke Schiene“ gleichermaßen einen strategischen Rahmen geschaffen, der die Verlagerung von Verkehren auf die Schiene in den Mittelpunkt stellt, damit die Klimaziele in Deutschland erreicht werden können.

Die erfolgreiche Smart-City-Partnerschaft wird über den deutschen ITS-Weltkongress 2021 in Hamburg hinaus langfristig fortgesetzt, um die zahlreichen Projekte zu verstetigen sowie innovativ weiterzuentwickeln. Gemeinsamer Anspruch der Parteien ist es, erprobte Lösungen zu erweitern und damit übergreifende Wirkungen und Nutzen zu entfalten (z. B. durch geographische, flächenmäßige Ausweitung oder Vernetzung). Unverändert sollen darüber hinaus neue nutzerzentrierte Ansätze getestet werden, um Innovationen an Bahnhöfen und im öffentlichen Raum zu erproben und bei nachgewiesener Eignung langfristig zu etablieren.

Die Smart-City-Partnerschaft ergänzt damit bestehende Aktivitäten in Bezug auf die Modernisierung und den Ausbau von Schienennetz und Bahnhöfen in Hamburg sowie die Sicherstellung eines qualitativ hochwertigen Schienenverkehrs.

## **2 Gemeinsame Kooperationsfelder der Smart-City-Partnerschaft**

Im Rahmen der Smart-City-Partnerschaft beabsichtigen die Parteien, in folgenden Kooperationsfeldern zusammenzuarbeiten.

### **2.1 Bahnhof**

Bahnhöfe prägen das Hamburger Stadtbild und erleichtern schon heute als intermodale Mobilitätsdrehscheiben den Alltag von Pendlerinnen und Pendlern. Für die Bahnhöfe Harburg und Dammtor wurden bauliche Umgestaltungen und neue Nutzungskonzepte geplant, um die Verweilqualität in den Bahnhöfen signifikant zu steigern. Im Rahmen der Smart-City-Partnerschaft

hat die DB begonnen, die Bahnhöfe Elbgaustraße und Billwerder-Moorfleet zu attraktiveren Umstiegsorten für den öffentlichen Verkehr weiterzuentwickeln.

Die FHH hat im Bereich der Anschlussmobilität hochwertige B+R-Fahrradabstellanlagen u.a. an den S-Bahn-Haltestellen Neuwiedenthal, Heimfeld, Elbbrücken und Othmarschen errichtet. Ferner wurde das P+R-Angebot u. a. an den S-Bahn-Haltestellen Hochkamp und Mittlerer Landweg deutlich aufgewertet und attraktiviert.

### **Zukünftige Themen der Zusammenarbeit im Themenfeld Bahnhof**

Im Fern-/Regionalbahnhof Harburg werden derzeit der Vorplatz und die Bahnsteige umfangreich mit Neupflanzungen begrünt und mit einem neuen Konzept für Warten und Aufenthalt ausgestattet. Außerdem wird das Empfangsgebäude durch neuen Bodenbelag und freigelegte Sichtachsen aufgewertet. Der Bahnhof Dammtor soll als digitaler Bahnhof im Herzen der Stadt das Tor zum ITS-Weltkongress 2021 bilden. Dazu werden u.a. die Wände der Passage zwischen Moorweide und Planten un Blumen mit einer großflächigen Videoinstallation gestaltet und die bestehenden Vitrinen im Eingangsbereich zu einem Raum für Kunst entwickelt.

Die Erfahrungen aus der Gestaltung der Bahnhöfe Dammtor und Elbgaustraße möchten die Parteien auf Bahnhöfe entlang der S-Bahnlinie S21 übertragen. Im Korridor des geplanten digitalen S-Bahnverkehrs, insbesondere im Streckenabschnitt zwischen Elbgaustraße und Bergedorf, sollen die Bausteine Fahrgastinformationen und Orientierung verbessert werden, um Fahrgastströme optimieren zu können. Außerdem werden die Themen Anschlussmobilität und Aufenthaltsqualität im Fokus stehen. Dies schließt das unmittelbare Bahnhofsumfeld ein. Eingebunden wird auch Oberbillwerder, dessen Entwicklung als vernetzter und lebendiger neuer Stadtteil in den kommenden Jahren beginnen wird.

Für die Verbesserung der Fahrgastinformationen werden neue, flexibel nutzbare Zuginfomonitor systematisch entlang der gesamten Reisekette installiert, die auch intermodale Informationen abbilden werden. An touristischen und für Gelegenheitsfahrer bedeutsamen Bahnhöfen soll die Fahrgastinformation und Wegeleitung stärker an diese Zielgruppe angepasst werden, um den Zugang zum ÖPNV und ins Quartier zu erleichtern und ansprechender zu gestalten. Dies betrifft insbesondere die Stationen Sternschanze, Dammtor und Hauptbahnhof.

Die Maßnahmen zu Wegeleitung und Fahrgastinformation werden von DB und S-Bahn Hamburg mit FHH und HVV abgestimmt, um alle Schnittstellen bedienen zu können.

Zur Stärkung der Anschlussmobilität sollen nach Bedarf differenzierte B+R- und P+R-Angebote, Fahrradstationen (d. h. Fahrradparkhäuser mit Serviceangeboten), StadtRAD-Stationen sowie Dropoff-Zonen an Bahnhöfen eingerichtet werden. Im Kontext dieser Angebote sollen die hierfür erforderlichen Flächen vorgehalten werden. Um die Angebote bedarfsgerecht weiterzuentwickeln und eine stärkere Verknüpfung zwischen Fahrrad und ÖV zu ermöglichen, soll auch auf die vorhandenen Radverkehrsdaten der FHH zurückgegriffen werden.

Darüber hinaus entwickeln die Parteien gezielt Angebote, die die Aufenthaltsqualität in Bahnhöfen und im Bahnhofsumfeld verbessern sollen. Die Angebote umfassen Sicherheit, Sauberkeit, angenehmes Licht, passenden Farben und Möbel die dafür sorgen, dass sich Reisende und Besucher dort wohlfühlen. Die FHH wird jeweils prüfen, ob auch die Umfelder der Bahnhöfe, soweit es sich um städtische Flächen handelt, ebenfalls aufgewertet werden können. Mit dem Ziel, die Flächen der Bahnhofsvorplätze zu beleben, sollen diese z. B. mit Gastronomie

oder neuen Nutzungskonzepten bereichert werden. Um diese Bausteine in ihrer Gesamtheit realisieren zu können, werden sowohl Flächen der DB als auch kommunale Flächen und ggf. Flächen von Dritten genutzt. Insbesondere für Maßnahmen zur Verbesserung der Gestaltung des öffentlichen Raumes, der Aufenthaltsqualität und Anschlussmobilität sind enge Kooperationen mit den Bezirken und weiteren öffentlichen Akteuren erforderlich.

DB und FHH vereinbaren, die laufenden Projekte aus dem Programm zur Steigerung der Haltestellenattraktivität (PSH) entlang der S21 zur Anlagenerneuerung, Barrierefreiheit und Verschönerung in diesem Sinn gemeinsam fortzuführen und auch die Bausteine Anschlussmobilität und Fahrgastinformation konzeptionell zu integrieren. Dies erfolgt losgelöst von der gemeinsamen Planung und Entscheidung der Parteien zur Entwicklung eines Masterplanes für den Hamburger Hbf. Diese gesamthafte Herangehensweise soll auch Erkenntnisse für künftige Projekte wie die S4 Hasselbrook - Rahlstedt - Ahrensburg liefern und dort, von der DB auch gemeinsam mit den Nachbarbundesländern, fortgeführt werden.

Die Parteien wollen zudem einen Beitrag leisten, Pendlerverkehre zu reduzieren und Verkehre zu Stoßzeiten zu entzerren. Hierzu können neue Angebote zum mobilen Arbeiten (z. B. Coworking) außerhalb des Hamburger Zentrums und im Umland von Hamburg an ausgewählten Bahnhöfen pilotiert werden. Hierzu ist vorgesehen, die größten Arbeitgeber Hamburgs unmittelbar einzubeziehen, um potenzielle Standorte und die Bedarfe von Pendlern zu identifizieren. Die Ausgestaltung der Standorte soll mit weiteren Services kombiniert werden. Zur Incentivierung wird z. B. eine Kombination mit HVV-Tickets, P+R- und B+R-Angeboten sowie On-Demand-Angeboten geprüft.

## **2.2 Mobilität**

Sowohl das Pilotprojekt „Digitale S-Bahn Hamburg“ als auch das Angebot der ioki Hamburg Shuttles wurden im Rahmen der Smart-City-Partnerschaft entwickelt. Ab 2021 fahren vier Züge der Linien S21 und S2 auf der 23 km langen Strecke zwischen den Stationen Berliner Tor und Aumühle hoch- und vollautomatisiert. Dadurch können Züge in engerer Taktung und mit höherer Zuverlässigkeit fahren.

On-Demand-Shuttles sind darauf ausgelegt, den klassischen ÖPNV effizient zu ergänzen. Mit dem 2017 gestarteten Angeboten von ioki in Lurup, Osdorf sowie Billbrook wurde ein sehr erfolgreicher Service etabliert, der tief in den Hamburger Verkehrsverbund integriert ist.

### **Zukünftige Themen der Zusammenarbeit im Themenfeld Mobilität**

Für das gemeinsame Ziel einer Verlagerung von Verkehren auf die Schiene streben die Parteien eine weitere Kapazitätssteigerung der Hamburger S-Bahn an. Grundlage hierfür bildet die Digitalisierung des Hamburger S-Bahn-Netzes, insbesondere die Aufwertung der gesamten Stellwerksstruktur im Hamburger Gleichstromnetz auf Elektronische bzw. Digitale Stellwerke. Auch die Fahrzeuge der S-Bahn sollen auf das europäische Zugbeeinflussungssystem ETCS (European Train Control System) sowie das automatische Zugsteuerungssystem ATO (Automatic Train Operation) umgerüstet werden. So können Zugfolgezeiten im S-Bahn Betrieb reduziert, Kapazität und Pünktlichkeit entsprechend erhöht werden.

Im ersten Schritt wird im Rahmen des Projekts „Digitale Schiene Deutschland“ ein Pilotbetrieb der „Digitalen S-Bahn Hamburg“ auf dem Streckenabschnitt Berliner Tor – Bergedorf/Aumühle gemeinsam mit dem Projektpartner Siemens zum ITS-Weltkongress 2021 realisiert; dafür werden diese Strecke, das Elektronische Stellwerk Bergedorf und vier S-Bahn-Fahrzeuge technisch entsprechend ausgerüstet. Bereits aufgenommen wurden die Grundlagenermittlung und die technische Machbarkeitsuntersuchung für einen späteren Rollout auf das Gesamtsystem.

Den Parteien ist bewusst, dass derzeit über den bisherigen Piloten keine Finanzierung der Maßnahmen vorliegt. Die Parteien streben daher in gemeinsamen Gesprächen mit Finanzierungsgebern an, ein Finanzierungskonzept und die weiteren Planungsschritte zu entwickeln.

Die DB führt unter dem Dach „Digitale Schiene Deutschland“ gemeinsam mit Industriepartnern in Hamburg ein weiteres Projekt zur Leistungssteigerung des gesamten Bahnsystems durch. In dem Projekt „Sensors4Rail“ werden eine neuartige, hochgenaue Art der Zuglokalisierung mithilfe von digitaler Karte und Satellitenortung sowie eine innovative Umfeldwahrnehmung beispielsweise durch Kameras und Lidar-Sensoren erprobt und auf dem ITS-Weltkongress gezeigt.

Ziel der weiteren Zusammenarbeit in Bezug auf On-Demand-Shuttles ioki ist es, die vorhandene Servicequalität zu verstetigen sowie insbesondere weitere Bedingebiete unter den Aspekten Wirtschaftlichkeit und Daseinsvorsorge zu identifizieren und auszuweiten.

Die Parteien wollen Simulationen und Analysen mittels „Mobility Analytics“ zur Planung, Bewertung und Fortschreibung bestehender und zukünftiger Verkehre im Rahmen des „Hamburg Takts“ erarbeiten.

Im Rahmen der Partnerschaft werden weitere Anwendungsfälle (wie z. B. zur Optimierung der betrieblichen Mobilität) von On-Demand-Services in Hamburg geprüft. Darüber hinaus sollen Anreize zur Veränderung der betrieblichen Mobilität geschaffen werden, beispielsweise um Mitarbeiter ein variables Mobilitätsangebot zur individuellen Nutzung zur Verfügung zu stellen (Mobilitätsbudget).

## **2.3 Logistik**

Zu den bisherigen Aktivitäten gehört der Aufbau eines ersten Netzes intelligenter Schließfächer, sogenannter Smart Locker (Pilotprojekt Hamburg Box) an zunächst 21 ÖPNV-Standorten, an denen Kunden vorbestellte Sendungen zeitlich flexibel und auf ihren täglichen Wegen abholen können. Weiter wurde die Erprobung einer Plattform zur Belieferung des Einzelhandels auf der letzten Meile durch e-Lastenräder abgeschlossen. In diesem Piloten wurden insbesondere Erfahrungen zu Standorten und einer anbieterübergreifenden Nutzung von Umschlagflächen gesammelt.

### **Zukünftige Themen der Zusammenarbeit im Themenfeld Logistik**

Für die intelligenten Schließfächer wird anknüpfend an das bestehende Netzwerk eine Ausweitung auf weitere geeignete Bahnhöfe und ÖPNV-Standorte angestrebt sowie eine Einbindung von weiteren Flächen, z. B. städtischer Einrichtungen geprüft.

Ziel ist es darüber hinaus, die Ergebnisse und Erfahrungen aus dem e-Lastenrad-Piloten für eine Weiterentwicklung zu nutzen, um nachhaltige Logistik- und Lieferverkehrskonzepte in Form eines sukzessiv aufzubauenden Mikro-Hub-Netzwerkes in Hamburg zu etablieren. Mikro-Hubs sollen als dezentrale Umschlagplätze eine emissionsreduzierte Zustellung von Sendungen im urbanen Lieferverkehr ermöglichen. Diese Hubs können darüber hinaus weitere Services wie beispielsweise Mobilitäts-, Ladestationen, Werkstätten oder Smart Locker umfassen.

Neben der Identifikation und Bereitstellung von kommunalen und DB eigenen Flächen entwickeln die Parteien ein nutzerzentriertes Konzept - unter Einbezug lokaler Akteure - für ein geeignetes Geschäfts- und Betreibermodell. Die DB will Handelsunternehmen, Versendern und Logistikern auf dieser Basis offene Mikro-Hubs in Kombination mit einer emissionsfreien City-Logistik auf der letzten Meile als Betreiber zur Verfügung stellen. Die Umsetzung eines entsprechenden Piloten wird angestrebt.

Ergänzend wird durch die DB ein Trackingsystem zur Sendungsverfolgung entwickelt, das für die Logistikunternehmen die Möglichkeit bietet eine Dokumentation von emissionsbezogenen Einsparpotenzialen, für die Erstellung von förderrelevanten Umweltbilanzen zu erhalten.

## **2.4 ITS-Weltkongress 2021**

Die DB ist ein wichtiger Partner des deutschen ITS-Weltkongresses 2021 in Hamburg und wird als ein Vertreter im „Host-Committee“ ihre Anregungen zur Ausgestaltung des Weltkongresses aktiv einbringen, dort mit eigener Ausstellungsfläche und als Sponsor-Partner vertreten sein.

Im Veranstaltungsjahr selbst begleitet die DB öffentlichkeitswirksam den „Countdown zur Messe“ und rückt insbesondere die ITS-Ankerprojekte der DB in den Mittelpunkt.

Die laufende und etablierte Eventreihe der ITS-Hackathons wird weitergeführt. Ziel ist es, die in der Partnerschaft zur Verfügung stehenden Daten auch einer fachlich interessierten Öffentlichkeit zur Verfügung zu stellen und somit Veränderungen selbst mitgestalten zu können.

## **3 Organisation der Zusammenarbeit**

- 3.1 Die Parteien werden vertrauensvoll zusammenarbeiten. Zu diesem Zweck werden sie jeweils einen Gesamtverantwortlichen benennen, der die Zusammenarbeit der Parteien koordiniert und als Ansprechpartner für alle Fragen rund um den Projektfortschritt dient. Die Parteien werden zudem je nach Umfang der Projektthemen weitere Projektverantwortliche für die jeweiligen Teilbereiche benennen, die die Themen gemeinsam bearbeiten.
- 3.2 Die Parteien werden im Rahmen der weiteren Zusammenarbeit einen Projektplan erstellen. Dieser enthält konkrete Aufgaben und Meilensteine.
- 3.3 In gemeinsamer Absprache werden die vorgeschlagenen Projekte auf ihren Nutzen für die Bürgerinnen und Bürger sowie Gäste der Stadt bewertet und vorbehaltlich technischer und finanzieller Hürden dann gemeinsam umgesetzt.

## **4 Rechtliche Bindung**

- 4.1 Mit Ausnahme der Ziffern 3.1, 5 bis 9 sind die Bestimmungen dieses Memorandum of Understanding für keine Partei verbindlich und begründen für keine Partei Rechte oder Pflichten. Aus dem vorliegenden Memorandum of Understanding entstehen den Parteien insbesondere keine Ansprüche auf Schadensersatz wegen Nichterfüllung.
- 4.2 Die Parteien werden durch dieses Memorandum of Understanding nicht zum Abschluss von Verträgen verpflichtet. Durch dieses Memorandum of Understanding ist überdies für keine Partei die Zusammenarbeit mit anderen Partnern mit gleichen oder vergleichbaren Zielen ausgeschlossen.
- 4.3 Jede Partei ist berechtigt, dieses Memorandum jederzeit mit einer Frist von dreißig (30) Tagen durch schriftliche Mitteilung an die andere Partei zu beenden. Aus der Beendigung dieser Vereinbarung kann keine Partei Ansprüche gegenüber der anderen Partei ableiten.

## **5 Inkrafttreten und Laufzeit**

Dieses Memorandum of Understanding ersetzt das Memorandum of Understanding der Parteien vom 10.07.2017 und tritt mit der Unterzeichnung durch beide Parteien in Kraft. Es endet nach fünf (5) Jahren, es sei denn, die Parteien haben einvernehmlich eine Verlängerung der Laufzeit dieses Memorandums of Understanding schriftlich vereinbart.

## **6 Vertraulichkeit**

- 6.1 Die Parteien vereinbaren, vertrauliche Informationen auch über die Beendigung der Zusammenarbeit hinaus vertraulich zu behandeln, soweit es ihnen die, für sie, geltende Rechtsordnung erlaubt. Informationen gelten dann als vertraulich, wenn diese ausdrücklich als vertraulich gekennzeichnet sind.
- 6.2 Wenn, bei der Umsetzung der einzelnen Projekte, nähere Regelungen zur Nutzungsbeziehung und Geheimhaltung erforderlich werden sollten, werden diese in gesonderten Vereinbarungen zwischen den jeweiligen Parteien getroffen. Bei der Umsetzung der Projekte können gesonderte Vereinbarungen zur Vertraulichkeit und zu den Nutzungsrechten auch dann erforderlich werden, wenn an diesem Memorandum nicht beteiligte Rechtsträger wie Tochtergesellschaften in die Planung und Umsetzung einbezogen werden.
- 6.3 Informationen bleiben unabhängig von der Art ihrer Verkörperung das Eigentum der jeweiligen Partei. Durch die Übermittlung von Informationen werden der anderen Partei keinerlei Rechte an diesen eingeräumt.
- 6.4 Die Parteien dürfen die aus den Initiativen gewonnenen Erkenntnisse auch über die Beendigung der Zusammenarbeit hinaus nutzen (z. B. für Vergabeverfahren), soweit dem nicht schutzwürdige Geheimhaltungsinteressen – insbesondere Betriebs- und Geschäftsgeheimnisse – entgegenstehen.

## **7 Vergütung**

Jede Partei trägt die ihr in Zusammenhang mit diesem Memorandum of Understanding und dessen Durchführung entstehenden Kosten und Aufwendungen selbst. Sollten gemeinsame Projekte im Sinne der Ziffer 2 für die Parteien finanzielle Verpflichtungen mit sich bringen, haben die Parteien entsprechende Verträge zu schließen, in denen insbesondere die Kostentragung zu regeln ist.

## **8 Veröffentlichungen**

Alle Marketingmaßnahmen (einschließlich Presse-/PR-Aktivitäten) und Publikationen, die dieses Memorandum of Understanding betreffen, werden zuvor gegenseitig abgestimmt und bedürfen der Zustimmung der jeweils anderen Partei. Die Parteien werden hinsichtlich des Zeitpunkts und des Inhalts der Marketingmaßnahmen und Publikationen, die Interessen der jeweils anderen Partei angemessen berücksichtigen. Die Zustimmung zu einer beabsichtigten Marketingmaßnahme oder Publikation darf von keiner Partei unbillig verweigert werden.

## **9 Sonstiges**

- 9.1 Sollten Bestimmungen dieses Memorandum of Understanding unwirksam sein oder werden oder sollte sich eine Regelungslücke herausstellen, so berührt das die Gültigkeit der übrigen Bestimmungen nicht. Die Parteien werden sich in diesen Fällen um Regelungen bemühen, die dem wirtschaftlichen Ergebnis der unwirksamen Bestimmungen möglichst nahe kommen.
- 9.2 Gerichtsstand ist Hamburg.
- 9.3 Es findet ausschließlich deutsches Recht Anwendung. Verbindlich ist nur der deutsche Vertragstext.
- 9.4 Änderungen dieses Memorandum of Understanding bedürfen grundsätzlich der Schriftform.

**Freie und Hansestadt Hamburg**

-----

[Dr. Peter Tschentscher]

Hamburg, den 25.09.2020

**Deutsche Bahn AG**

-----

[Ronald Pofalla]

Hamburg, den 25.09.2020