



MEMORANDUM OF UNDERSTANDING

Freie und Hansestadt Hamburg

Deutsche Bahn AG

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

Mobilität ist ein Grundbedürfnis aller Menschen. Sie schafft die Voraussetzung für persönliche Freiheit und ermöglicht soziale Teilhabe auch über die Grenzen der unmittelbaren Umgebung hinaus. Ein funktionierendes, modernes und effizientes Verkehrssystem sowie eine gute und verlässliche Mobilität sind für die Lebensqualität einer Stadt als Wohnort ebenso entscheidend wie für die Wirtschaftskraft und Wettbewerbsfähigkeit einer Metropole. Daher werden innovative Verkehrskonzepte und Verkehrslösungen zukünftig verstärkt zum Image- und Standortfaktor für Städte.

Freie und Hansestadt Hamburg

Hamburg ist eine moderne Metropole mit ungebrochenem Wachstumspotenzial und hoher nationaler und internationaler Anziehungskraft. Die Stadt liegt an einem der bedeutendsten Verkehrsknotenpunkte regional, national und international und ist dadurch einer der dynamischsten Logistikstandorte Deutschlands. Die Bevölkerung Hamburgs - nicht zuletzt aufgrund der Standortattraktivität der Stadt - wird bis zum Jahr 2030 auf knapp 2 Mio. Menschen anwachsen. Eine dynamisch wachsende Bevölkerung, steigendes Güterverkehrsaufkommen, zunehmende Pendlerzahlen, demografischer Wandel, sowie ein durch Wachstum geprägtes Tourismussegment führen zu einer erhöhten Mobilitätsnachfrage. Verkehr und Mobilität in einer zunehmend digitalisierten Welt werden sich erheblich verändern und die Metropolen vor neue Aufgaben stellen. Das Rückgrat insbesondere der innerstädtischen Mobilität bildet dabei der ÖPNV mit seinen Bussen und Schnellbahnen. Über die zentrale Mobilitätsplattform switchh erfolgt bereits die Vernetzung unterschiedlicher Verkehrsträger. Diese Plattform wird in 2017 zur städtischen Plattform für Mobilität in Hamburg weiterentwickelt, die alle öffentlich zugänglichen Mobilitätsangebote mit dem Ziel einer einfachen, übergreifenden Nutzung zu einem ganzheitlichen, umfassenden Service zusammenführt. Der rasant wachsende eCommerce erfordert zudem intelligente Logistiklösungen insbesondere auf der städtischen letzten Meile. Dem Einsatz digitaler Systeme kommt dabei eine Schlüsselrolle zu, denn die Möglichkeiten zum Ausbau der Verkehrsinfrastruktur sind sowohl aus Ressourcengründen als auch aus Akzeptanzgründen begrenzt. Hamburg hat diese Entwicklung erkannt und strebt mit einer eigenen Strategie zur Weiterentwicklung und Umsetzung von Maßnahmen Intelligenter Transportsysteme (ITS-Strategie) an, Modellstadt beim Einsatz Intelligenter Mobilitätssysteme zu werden und im Jahr 2021 den ITS Weltkongress ausrichten zu können. Die Umsetzung der ITS-Strategie sieht vor, dass Projekte in verschiedenen Handlungsfeldern auf den Weg gebracht werden, damit die Stadt einen weiteren Schritt in der digitalen Mobilität beschreiten und wichtige Erfahrungen sammeln kann, wie die Infrastruktur im Verkehrssektor in Zukunft aussehen sollte und welche Anwendungen im „Verkehr 4.0“ denkbar sind. Hamburg setzt zur Lösung vieler dieser Fragestellungen und Themen sowie zur Umsetzung von konkreten Projekten u.a. auch auf starke technologieerprobte Partner wie die DB.

Deutsche Bahn

Die DB ist ein internationaler Anbieter von Mobilitäts- und Logistikdienstleistungen und agiert mit mehr als 300.000 Mitarbeitern in über 130 Ländern - nicht nur auf der Schiene, sondern auch auf der Straße, zu Wasser und in der Luft. Mit der Konzernstrategie DB2020+ hat die DB Nachhaltigkeit im Kern des Unternehmens verankert. Gleichzeitig stellt die Digitalisierung den gesamten Mobilitäts- und Logistikmarkt vor neue Herausforderungen. Die DB will Nachhaltigkeit und Digitalisierung daher zusammendenken, um an einer tragfähigen Vision für den Verkehr von morgen zu arbeiten. Der Hamburger Hauptbahnhof ist der meistfrequentierte Bahnhof Deutschlands und mit über 500.000 Fahrgästen pro Tag einer der meistgenutz-

ten Bahnhöfe Europas. Als Mobilitätshub ist er im norddeutschen Raum unverzichtbar. Gleichzeitig besitzt der Logistikstandort Hamburg, nicht zuletzt wegen des Hafens und der hervorragenden Anbindung, eine herausragende Bedeutung für die DB. Und auch aufgrund der politischen Schwerpunktsetzung, die integrierte und nachhaltige Mobilitätsangeboten fördert, ist die FHH ein bedeutender Partner für die DB.

In diesem Sinne stellen sich die FHH und die DB den aktuellen Herausforderungen einer wachsenden Metropole. Das Ziel ist, Mobilität und Logistik – bislang weitgehend Ursache des Problems – neu zu denken und mit bedarfsgerechten, komfortablen, bezahlbaren und gleichzeitig umweltfreundlichen Mobilitäts- und Logistikkösungen die Lebensqualität in der Metropolregion Hamburg zu erhöhen. Mit dieser Zusammenarbeit wollen die Partner ferner einen Beitrag zur Erreichung der nachhaltigen Entwicklungsziele (Sustainable Development Goals) der Vereinten Nationen leisten, die unter anderem einen Schwerpunkt auf nachhaltige Städte und Gemeinden legen.

Im Rahmen der Smart-City-Partnerschaft beabsichtigen DB und FHH, gemeinsame Initiativen zur Optimierung der urbanen Mobilität und der City-Logistik umzusetzen. Die Parteien streben an, mit konkreten Projekten die Chancen der Digitalisierung zur Verbesserung von Hamburgs Lebensqualität und wirtschaftlichen Attraktivität in den vier Handlungsfeldern Integrierte Mobilität, Anziehungspunkt Bahnhof, Intelligente Logistik und Digitales Ökosystem gewinnbringend zu nutzen.

2 Gemeinsame Kooperationsfelder der Smart-City-Partnerschaft

2.1 Integrierte Mobilität:

Der öffentliche Schienenverkehr bleibt auch künftig das Rückgrat urbaner Mobilität. Die DB plant mit neuen, innovativen Angeboten den öffentlichen Verkehr noch attraktiver und flexibler zu gestalten.

a) On-Demand-Shuttles:

Die DB plant die Entwicklung eines Shuttle-Angebots, integriert in den ÖPNV, mit rund 100 Fahrzeugen im Jahr 2018 und einer erweiterten Flotte in den Folgejahren. Auf gleichen Fahrstrecken werden Fahrgäste gebündelt befördert. Durch den von der DB bereitgestellten digitalen Zugang können Nutzer vor und während ihrer Fahrt sämtliche Transportmittel einfach buchen und wechseln. Geeignete Bedienegebiete für die Shuttle-Angebote werden von den Parteien zusammen mit den bestehenden Verkehrsbetrieben identifiziert, um das vorhandene Mobilitätsangebot sinnvoll zu erweitern. Zudem wird eine Integration in die städtische Plattform für Mobilität switchh zur Förderung eines ganzheitlichen, umfassenden, emissionsarmen Mobilitätsservices in Hamburg vorgesehen. Die Verknüpfung mit bestehenden ÖV-Angeboten wird in enger Zusammenarbeit mit dem Hamburger Verkehrsverbund (HVV) erfolgen. Die FHH wird die genehmigungsrechtlichen Erfordernisse bei der Einführung von Shuttle-Angeboten prüfen und die Umsetzung unterstützen.

b) Autonomer Shuttle-Betrieb:

Es wird die Einrichtung eines Testgebietes mit autonomen Shuttle-Bussen mit Anschluss an einen Bahnhof der DB für 2018 angestrebt. In den Folgejahren sollen weitere, in den öffentlichen Nahverkehr integrierte Zubringer mit autonomen Shuttle-Bussen etabliert werden. Die FHH stellt zusammen mit Verkehrsbetrieben und dem HVV sicher, dass sich bestehende ähnliche Projektansätze dazu sinnvoll ergänzen.

- c) Fahrradverleihsysteme:
Die Parteien streben an, neue Konzepte für Fahrradstationen und Fahrrad-Abstellanlagen sowie für eine optimale Anbindung an Fahrradleihsysteme an Bahnhöfen in Hamburg zu entwickeln. Im Rahmen ihrer Bike+Ride-Strategie wird die FHH den Ausbau von attraktiven Fahrradabstellplätzen an Bahnhöfen weiter vorantreiben. In die Planung von Fahrradverleihsystemen sollen zukünftig kommunale Wohnungsbaugesellschaften einbezogen werden. Die geplante Ausschreibung eines Fahrradverleihsystems durch Hamburg ist nicht Gegenstand dieser Zusammenarbeit.
- d) Automatisierung S-Bahn Hamburg:
Die Parteien verabreden die Erstellung einer Machbarkeitsstudie zur Automatisierung eines Streckenabschnitts der S-Bahn Hamburg. Hierbei soll geprüft werden, ob auf der Strecke nach Hamburg-Bergedorf bis 2021 ein (teil-)automatisierter Bahnbetrieb möglich ist. Die Studie soll auch einen Ausblick auf die Übertragung eines derartigen Pilotbetriebs auf das Gesamtsystem ermöglichen.

2.2 Anziehungspunkt Bahnhof:

Die großen Hamburger Bahnhöfe befinden sich gut erreichbar im Herzen Hamburgs und prägen das Stadtbild. Urbanisierung, vielfältige Lebensmuster und Smart Work verändern den Anspruch an öffentliche Räume erheblich. Die Parteien wollen Bahnhöfe noch stärker zu intermodalen Mobilitäts- und Logistikkreisläufen weiterentwickeln.

- a) Aufenthaltsort Bahnhof:
Die Verweilqualität in attraktiven Bahnhöfen, als auch im unmittelbaren Umfeld, soll für Reisende und Kunden signifikant gesteigert werden, insbesondere durch den Einsatz digitaler Technologien. Bahnhöfe sollen die Konsumbedürfnisse des Alltags erfüllen und Raum für Interaktion und Erholung bieten. Geplant sind hierfür neue Beleuchtungskonzepte und die Einführung digitaler Wegeleitsysteme in den Gebäuden. Dort wird den Reisenden und Besuchern ein leistungsfähiges W-Lan-Netz zur Verfügung gestellt. Die maximale Verfügbarkeit der eingebauten Technik wird durch den Einsatz von Internet of Things (IoT)-Technologien für eine effiziente und vorausschauende Instandhaltung gesichert (z.B. für Aufzüge und Fahrtreppen). Zunächst steht eine Umsetzung durch die DB an den Bahnhöfen Dammtor, Elbbrücken und Harburg im Fokus. Am Hauptbahnhof werden diese Maßnahmen im Rahmen der bereits begonnenen Machbarkeitsstudie für die Umgestaltung berücksichtigt. Weiterhin wird geprüft, an welchen Standorten Co-Working-Räume eingerichtet und ein kulturelles Angebot integriert werden können.
- b) Integration in das Bahnhofsumfeld:
Die FHH unterstützt gleichzeitig die Weiterentwicklung der Bahnhöfe zu Mobilitätshubs durch die Errichtung von angrenzenden Ladepunkten im öffentlich zugänglichen Raum. Für den Bahnhof Dammtor als Zugang zum Messegelände werden die Parteien ein Konzept zur erlebbaren Architektur und verbesserten Integration in das Umfeld erarbeiten.

2.3 Intelligente Logistik:

Die DB möchte durch eine Bündelung innerstädtischer Sendungen und den Einsatz von E-Fahrzeugen Treiber einer effizienten und umweltfreundlichen City Logistik sein.

- a) Cargo-Bikes:
Für geringvolumige Sendungen an Kunden im Hamburger Innenstadtgebiet und die Feinverteilung auf der letzten Meile, ist der Einsatz von Cargo Bikes in Kooperation mit regionalen Partnern geplant - später ggf. ergänzt durch eine DB-eigene Flotte.

- b) City Depots und intelligente Schließfächer:
Zur Belieferung der Cargobikes werden kurzfristig ein bis zwei City Depots in der Innenstadt auf DB-Flächen eingerichtet (z.B. ungenutzte Lagerfläche in Bahnhöfen). Ein Pilotangebot soll noch 2017 starten und in den Folgejahren ausgeweitet werden. Außerdem erfolgt der Aufbau eines flächendeckenden Netzes mit intelligenten Schließfächern an bis zu 50 Bahnhöfen der DB und S-Bahn im HVV-Netz. Das Angebot wird ebenfalls für regionale und überregionale Partner geöffnet.

2.4 Smart City Datenplattform:

Die DB und die FHH beabsichtigen, gemeinsam an den Möglichkeiten eines digitalen Ökosystems rund um Verkehrs- und Logistiklösungen und dem Aufbau einer Smart City Datenplattform zu arbeiten.

- a) Open-Data Plattform:
Geplant ist die intelligente Integration und Verknüpfung u.a. von Verkehrsdaten und weiteren zentralen Daten der Stadt, um daraus Prognosen zur Verbesserung von Verkehrsflüssen für Kunden und ÖV-Unternehmen zu ermöglichen. Die FHH und DB sollen innerhalb der Partnerschaft gleichermaßen von einer Open-Data-Plattform für Verkehrsdaten profitieren. Außerdem ist ein gemeinsamer Hackathon geplant, um die verfügbaren Datentöpfe für maßgeschneiderte Lösungen in Hamburg zu nutzen.
- b) Kooperation mit weiteren Industriepartnern und Start-up Unternehmen:
Die Parteien streben bezüglich der Datenverknüpfung eine Integration von weiteren starken Industriepartnern und innovativen Start-ups an. Die DB hat für strategische Partnerschaften, sowie als Dachgesellschaft für interne und externe Start-ups, die DB Digital Ventures GmbH gegründet. Die FHH begrüßt, dass mit dem Innovationshub „Hammerbrooklyn“ an einem zentralen Ort digitale Mobilitätsprojekte gebündelt werden, um die unternehmensübergreifende und interdisziplinäre Zusammenarbeit zu fördern. Ziel des Innovationszentrums ist, durch Vernetzung die Sichtbarkeit aller Projektpartner, die im Rahmen der Hamburger ITS-Strategie aktiv sind, zu verbessern und für die Öffentlichkeit erfahrbar zu machen. In diesem Zusammenhang werden die Parteien eine Integration der DB in den Innovationshub „Hammerbrooklyn“ sowie weitere Kooperationsmöglichkeiten ihrer Startup-Engagements prüfen.

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 der Stadt bewertet und vorbehaltlich technischer und finanzieller Hürden dann gemeinsam umgesetzt.

4 Rechtliche Bindung

- 4.1 Mit Ausnahme der Ziffern 3.1, 5, 6 und 7 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 tritt mit der Unterzeichnung durch beide Parteien in Kraft und endet automatisch mit Abschluss eines Kooperationsvertrages zwischen den Parteien, spätestens jedoch nach drei (3) 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 Nutzungsberechtigung und Geheimhaltung erforderlich werden sollten, werden diese in gesonderten Vereinbarungen zwischen den jeweiligen Partnern 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

[Olaf Scholz]

Hamburg, den 10.07.2017

Deutsche Bahn AG

[Dr. Richard Lutz]

Hamburg, den 10.07.2017

[Ronald Pofalla]