

MEMORANDUM OF UNDERSTANDING

SMART CITY PARTNERSCHAFT

zwischen der

DB Station&Service AG

Europaplatz 1

10557 Berlin

- nachfolgend „DB“ genannt -

und der

Landeshauptstadt Hannover

Trammplatz 2

30159 Hannover

- nachfolgend „LHH“ genannt -

- nachfolgend gemeinsam die „Parteien“ genannt -

1. Präambel

Aufbauend auf die von der DB Station&Service AG unterstützte, erfolgreiche Bewerbung der Landeshauptstadt Hannover um Fördermittel des Bundesprogramms „Modellprojekte Smart Cities“ für das Projekt Restart: #HANnovativ wollen die Parteien die Verkehrs- und Stadtentwicklung ausgehend von Bahnhofsarealen voranbringen und hierfür gemeinschaftlich innovative und zukunftsfähige Lösungen erproben und etablieren.

Handlungsleitend sind die Ziele der Klimaneutralität bis 2035, der Verkehrswende mit der Vision einer autofreien Innenstadt sowie der Verbesserung der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum. Im Fokus der künftigen Maßnahmen der LHH stehen die Begrünung sowie Umgestaltung der Verkehrsinfrastruktur innerhalb des Cityrings, die sukzessive Umwidmung und Aufwertung von Flächen, die Stärkung des ÖPNV sowie das Etablieren von Sharing-Angeboten.

Bahnhöfe leisten einen wichtigen Beitrag zur Verkehrswende und dazu, dass die Menschen Teil einer lebendigen, lebenswerten Gesellschaft sein können. Sie sind Drehscheibe dynamischer Regionen mit Angeboten, die zum lokalen Umfeld und seinen Besonderheiten passen.

Die Parteien des „Memorandum of Understanding Smart City Partnerschaft“ schließen die nachgenannte Absichtserklärung mit der gemeinsamen Zielstellung, das Bahnhofsumfeld als wertvollen Ort im öffentlichen Raum weiterzuentwickeln, zukunftsgerichtete Anschlussmobilität am Bahnhof zu bündeln und Angebote für eine intelligente und nachhaltige Stadtlogistik an Bahnhöfen zu vernetzen.

LHH

Als Landeshauptstadt mit über 540.000 Einwohner:innen hat sich Hannover in den vergangenen Jahrzehnten mit internationalen Messen, vielfältigen kulturellen Angeboten und als Einzelhandelszentrum mit überregionalem Einzugsgebiet als infrastrukturell gut angebundener Anziehungspunkt für das gesamte Bundesland entwickelt. Mit dem Schienennetz und Stationen sind die Landeshauptstadt und die Region Hannover bestens mit den regionalen, nationalen und internationalen Wirtschaftsräumen verbunden.

Gleichzeitig befindet sich Hannover mitten in der digitalen und klimagerechten Transformation mit dem Ziel der Stärkung der Resilienz gegenüber Herausforderungen jeglicher Art. Herausgehobene Bedeutung kommt der zukunftsfähigen Gestaltung der Innenstadt als attraktivem Zentrum mit vitalem Nutzungsmix von Handel, Gastronomie, Kultur, Wohnen, Arbeiten und Freizeit sowie hoher Aufenthaltsqualität für vielfältige Nutzer:innengruppen zu. Im besonderen Fokus liegen die Quartiere der Innenstadt als Orte der Begegnung sowie als Räume für Handel und Kultur – auch über die Stadtgrenzen hinaus.

Räumlich bezieht sich dies auch auf den Hauptbahnhof als prägendem baukulturellem Element der Innenstadt und seinem Umfeld. Der Hauptbahnhof Hannover ist mit täglich ca. 260.000 Reisenden, 750 Zughalten und 2.000 Menschen, die hier arbeiten, einer der meistfrequentierten Bahnhöfe Deutschlands und europäisches Drehkreuz im Personen- und Güterverkehr. Als zentraler Ort der Innenstadt Hannovers ist er das Zugangstor für Pendler:innen und Tagesbesucher:innen.

DB

Der DB-Konzern ist ein Anbieter von Mobilitäts- und Logistikdienstleistungen und agiert mit mehr als 300.000 Mitarbeiter:innen in über 130 Ländern. Die DB Station&Service AG ist die Betreibergesellschaft der Verkehrsstationen. Als Tochterunternehmen der Deutschen Bahn AG ist sie für den Betrieb und die Entwicklung der 5.400 Bahnhöfe sowie 700 Empfangsgebäude in Deutschland zuständig.

Mit der „Starken Schiene“ verfolgt der DB-Konzern eine deutliche Verlagerung von Verkehren im Personen- und Güterverkehr auf die Schiene zur Erreichung der klimapolitischen Ziele der Bundesregierung. Konkret bedeutet das die Reduktion um 10,5 Mio. Tonnen CO₂ pro Jahr bei einer Verdoppelung der Fahrgastzahlen. So kann bei steigendem Mobilitätsbedarf und Verkehrsaufkommen auch in Zukunft ein lebendiges, urbanes Miteinander und adäquate Anbindung garantiert werden.

An diese Dachstrategie knüpft Smart City | DB an, um Bahnhöfe aufgrund ihrer hohen Frequentierung und zentralen Lage zukünftig noch stärker zu Drehscheiben multimodaler Mobilität und Logistik zu entwickeln. Umweltfreundliche und innovative Angebote für Anschlussmobilität am Bahnhof wie Fahrrad und Shared-Mobility schaffen eine nahtlose Reisekette. Mit anbieterübergreifenden Logistiklösungen wie Micro-Depots und Smart Locker können urbane Lieferketten optimiert werden. Der Bahnhof und das Bahnhofsumfeld werden zu dritten Orten und somit zu wertvollem Lebensraum. So trägt das Portfolio von Smart City | DB dazu bei, die Aufenthaltsqualität und die Angebotsvielfalt an Bahnhöfen für Reisende, Kund:innen und Anwohner:innen zu erhöhen.

2. Gemeinsame Kooperationsfelder der Smart City Partnerschaft

2.1 Anziehungspunkt Bahnhof – Anbindung zum Quartier

(Wieder-) Belegung des öffentlichen Raums

Gemeinsam möchten die Parteien die Potenziale des Bahnhofsvorplatzes am Hauptbahnhof Hannover ausschöpfen und Räume schaffen, die zum Aufenthalt einladen. Hierfür sollen neue Aufenthaltsinseln realisiert werden, die Stadtmöbel und Begrünungselemente kombinieren.

An den Stadtmöbeln soll Umweltsensorik angebracht werden, um Daten für das Hitze.Wasser.Management der LHH zu erheben. Basierend auf der Datenauswertung dieser und weiterer Standorte im Stadtgebiet kann die Wirkung von Klimaanpassungsmaßnahmen simuliert werden.

Darüber hinaus soll der Ernst-August-Platz – in Ergänzung zu etablierten Veranstaltungen – als Bühne von Kunst- und Kulturschaffenden genutzt werden und somit als Satellit des Kultur.Dreiecks dienen. Pop-up-Formate, wie z.B. im Rahmen von „Stadtbibliothek der Zukunft“, können in den gläsernen Informationscontainer, der im Zuge der Baustellenkommunikation errichtet werden soll, einziehen.

Auch smarte Beleuchtung soll zukünftig eine Rolle am Hauptbahnhof Hannover spielen. Die Stadtbeleuchtung auf dem Ernst-August-Platz kann mit Sensorik versehen werden, die auf Umgebungseinflüsse reagiert und die Helligkeit verändert. So können Energieeffizienz und Sicherheitsempfinden verbessert werden. Gemeinsam mit ausgewählten Künstler:innen können Lichtinstallationen entstehen, die zu mehr Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum beitragen. Für das Bahnhofsgebäude soll eine Fassadenilluminationstechnik entwickelt werden, durch die Veranstaltungen atmosphärisch in Szene gesetzt werden können.

Die Parteien beabsichtigen auch, den Raschplatz auf der Rückseite des Hauptbahnhofes im Rahmen der Partnerschaft zu beleben. In Kooperation mit lokalen Kulturinitiativen kann der Platz beispielsweise zur Bühne für die Kleinkunstlandschaft Hannovers und für weitere Veranstaltungen/Märkte werden.

Darüber hinaus kann die DB die LHH bei der Entwicklung neuer Konzepte unterstützen, um die Aufenthaltsqualität auf dem Raschplatz zu steigern.

2.2 Zukunftsgerichtete Anschlussmobilität am Bahnhof

Gebündelte Anschlussmobilität am Bahnhof und nahtlose Reiseketten durch Mobility Hubs

Mobility Hubs bündeln die Angebote von Sharing-Mobilität am Bahnhof, schaffen damit eine höhere Verfügbarkeit von Mobilitätsangeboten und sorgen für ein aufgeräumtes bzw. sicheres Umfeld. Ordnungsgemäßes Abstellen für Bike-, E-Scooter- und E-Moped-Sharing (und Carsharing) wird sichergestellt, indem die Hubflächen über Geodaten in eine digitale Plattform zum Flächenmanagement eingebunden werden. Die Parteien beabsichtigen, gemeinsam Mobility Hubs auf DB-Flächen zu pilotieren, um Bedarf, Funktionsweise und Betrieb zu vertesten. Es ist wünschenswert, in einem weiteren Schritt auch öffentliche Flächen einzubeziehen.

Bessere Fahrradangebote am Bahnhof zur Stärkung des Umweltverbunds

Als Baustein der autofreien Innenstadt und im Sinne der verbesserten Anschlussmöglichkeit für Pendler:innen sollen zusätzliche Fahrradabstellanlagen im Bahnhofsumfeld geschaffen werden. Hierfür prüfen die Parteien Flächen an ausgewählten DB-Bahnhöfen für die Montage zusätzlicher Fahrradabstellplätze (Doppelstockparker und Fahrradsammelgaragen). Insbesondere für das Umfeld am Hauptbahnhof Hannover bemühen sich die Parteien um verbesserte Abstellkapazitäten in bisher ungenutzten Strukturen.

Ergänzt wird das Fahrradangebot am Bahnhof durch Reparatur- und Wartungsservices. Fahrradreparatursäulen können über die Bike+Ride-Offensive abgerufen werden. Die Plattform Radfix bringt Radfahrer:innen und lokale Werkstätten zusammen und ermöglicht eine zeitlich flexible Reparatur am Bahnhof. Es ist angestrebt, das Angebot an DB-Bahnhöfen in Hannover und der Region zu vertesten.

Verbesserter Umstieg im Umweltverbund durch Reisendeninformation in Echtzeit

Bahnhöfe sind Drehscheiben für Mobilitätsangebote entlang der gesamten Reisekette. Hier erfolgt der Umstieg von Zügen in Busse, U-Bahnen oder Straßenbahnen und umgekehrt. Vor allem ortsfremde Reisende sind dabei auf eine Orientierungshilfe angewiesen. Beim Aussteigen aus Stadtbahn oder Stadtbahn, beim Verlassen des Parkplatzes oder auf den letzten Metern zu Fuß informieren Anzeiger in Echtzeit im Umfeld des Bahnhofs über die nächsten Abfahrten und bieten Reisenden eine schnelle Orientierung. Darüber hinaus können Live-Abfahrtszeiten des ÖPNV und künftig auch Informationen zu Angeboten, wie Taxi und Sharing-Mobilität auf einen Blick angezeigt werden. In enger Abstimmung mit den lokalen Nahverkehrsunternehmen beabsichtigen die Parteien, im Umfeld des Hauptbahnhofes Reisendeninformation in Echtzeit zu pilotieren. Es ist wünschenswert, diese Form der Orientierungshilfe auch an weiteren Umsteigepunkten vorzusehen.

2.3 Intelligente und nachhaltige Stadtlogistik

Mehr Komfort und Flexibilität durch offene Abholstationen an Bahnhöfen

Ziel von offenen Abholstationen („Smart Locker“) ist es, Lieferverkehre flächendeckend auf der letzten Meile anbieterübergreifend an zentralen Orten zu bündeln.

Die DB verfolgt die Absicht, im Zuge ihres deutschlandweiten Rollouts anbieteroffene Abholstationen an ca. 20 DB-Bahnhöfen im Stadtgebiet Hannovers sowie in der Region Hannover zu realisieren.

Im Sinne der Netzverdichtung wird eine Ausweitung auf weitere Standorte im ÖPNV angestrebt. Erste Prüfungsschritte mit den lokalen Nahverkehrsunternehmen insbesondere mit Blick auf U-Bahnstationen und Endhaltestellen sind erfolgt. Es ist wünschenswert, in einem weiteren Rollout-Schritt auch öffentliche Flächen an Knotenbahnhöfen einzubeziehen.

Bündelung von Lieferverkehr auf der letzten Meile durch Micro-Depots

Die DB unterstützt die emissionsfreie urbane Logistik und bringt verfügbare Immobilien als Standorte für Micro-Depots ein. Micro-Depots funktionieren in Großstädten nur flächendeckend und im Netzwerk. Daher unterstützt die DB aktiv den Förderantrag von LHH und hanova um Fördermittel aus dem Sofortprogramm „PERSPEKTIVE INNENSTADT“ für ein Logistikvorhaben in der Mehlstraße.

Entscheidend für das Entstehen eines urbanen Netzwerkes von Micro-Depots ist die Bewertung verfügbarer Flächen hinsichtlich ihrer Tauglichkeit. Dadurch sind Priorisierungen möglich und neue potenzielle Standorte können sukzessive hinsichtlich des zu erwartenden Netzwerkbeitrags bewertet werden. Die Parteien kooperieren in der Analyse der Micro-Depot-Flächen.

Die Parteien beabsichtigen erste Pilotstandorte auf DB-eigenen Flächen gemeinsam vorzubereiten: Kontaktaufnahme zu potenziellen Nutzern und Strukturieren notwendiger Genehmigungsprozesse. Entstehen mehrere Depots der Parteien in Hannover, ist die Vergabe an einen gemeinsamen Betreiber zu prüfen.

In einer begleitenden Umfrage sollen neue Erkenntnisse zum Mobilitäts-, Bestell- und Belieferungsverhalten der im Stadtteil ansässigen Anwohner:innen gewonnen werden. Auf diese Weise kann das Serviceangebot bedarfsorientiert angepasst werden.

3. Organisation der Zusammenarbeit

Die Parteien werden vertrauensvoll zusammenarbeiten. Zu diesem Zweck werden sie jeweils eine gesamtverantwortliche Person benennen, der die Zusammenarbeit der Parteien koordiniert und als Ansprechperson 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.

Die Zusammenarbeit der Parteien im Rahmen der Partnerschaft erfolgt in verschiedenen Gremien. Strategische Entscheidungen trifft die Leitungsebene des Geschäftsbereichs des Oberbürgermeisters und des Dezernats VI gemeinsam mit Smart City | DB, der Leitung des Bahnhofsmanagements sowie des Regionalbereichs Nord im Steuerungskreis. Die Projektkoordination erfolgt über die Stabstelle Smart City der LHH sowie über Smart City | DB. Innerhalb der Projekte werden die jeweiligen Organisationsbereiche anlassbezogen zusammenarbeiten.

Die Parteien werden im Rahmen der weiteren Zusammenarbeit einen Projektplan erstellen. Dieser enthält konkrete Aufgaben und Meilensteine.

In gemeinsamer Absprache werden die vorgeschlagenen Projekte auf ihren Nutzen für die Einwohner:innen der Landeshauptstadt Hannover bewertet und vorbehaltlich technischer, finanzieller sowie rechtlicher Prüfung dann gemeinsam umgesetzt.

Jede Partei ist Vorhabenträgerin für die von ihr finanzierten Projekte und hinsichtlich Umsetzung und ordnungsgemäßer Mittelverwendung jeweils eigenverantwortlich.

4. Rechtliche Bindung

Mit Ausnahme der Ziffern 3.1 und 4 bis 10 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.

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.

Jede Partei ist berechtigt, dieses Memorandum of Understanding jederzeit mit einer Frist von dreißig (30) Tagen durch schriftliche Mitteilung an die anderen Parteien zu beenden. Aus der Beendigung dieses Memorandum of Understanding kann keine Partei Ansprüche gegenüber der anderen Partei ableiten.

5. Inkrafttreten und Laufzeit

Dieses Memorandum of Understanding tritt mit der Unterzeichnung durch die Parteien in Kraft und endet automatisch nach drei (3) Jahren, es sei denn, die Parteien haben einvernehmlich eine andere schriftliche Vereinbarung getroffen. Für Projektverträge im Sinne der Ziffer 7.2 gelten die in den jeweiligen Verträgen geregelten Laufzeiten.

6. Vertraulichkeit

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.

Wenn bei der Umsetzung der einzelnen Projekte nähere Regelungen zur Nutzungsberechtigung 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 of Understanding nicht beteiligte Rechtsträger wie Tochtergesellschaften in die Planung und Umsetzung einbezogen werden.

Informationen bleiben unabhängig von der Art ihrer Verkörperung das Eigentum der jeweiligen Partei. Durch die Übermittlung von Informationen werden den jeweils anderen Parteien keinerlei Rechte an diesen eingeräumt.

Die Parteien dürfen die aus den Initiativen gewonnenen Erkenntnisse auch über die Beendigung der Zusammenarbeit hinaus nutzen, soweit dem nicht schutzwürdige Geheimhaltungsinteressen – insbesondere Betriebs- und Geschäftsgeheimnisse – entgegenstehen.

7. Kosten und Förderung

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 Ziffern 2.1 bis 2.3 für die Parteien finanzielle Verpflichtungen mit sich bringen, schließen die Parteien entsprechende Verträge, in denen insbesondere die Kostentragung zu regeln ist. Die Parteien streben an, dass im Rahmen dieser Projekte entstehende Kosten und Aufwendungen – beispielsweise für Investitionen in Infrastruktur oder für den Aufbau erforderlicher personeller Kapazitäten – grundsätzlich zu gleichen Teilen zwischen den Partnern DB und Landeshauptstadt Hannover aufgeteilt werden, es sei denn, Zuschnitt und Eigenart des jeweiligen Projekts erfordern eine andere Aufteilung der Kosten und Aufwendungen. Die Parteien sehen sich jeweils in der Verantwortung, den finanziellen Anschlag der angestrebten Maßnahmen zu befördern und damit Impulse für eine erfolgreiche Implementierung zu setzen.

Die Parteien werden nach Möglichkeit Fördermittel für die Beschaffung bzw. den Betrieb der erforderlichen Infrastruktur beantragen.

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 Parteien. Die Parteien werden hinsichtlich des Zeitpunkts und des Inhalts der Marketingmaßnahmen und Publikationen die Interessen der jeweils anderen Parteien angemessen berücksichtigen.

Die Zustimmung zu einer beabsichtigten Marketingmaßnahme oder Publikation darf von keiner Partei unbillig verweigert werden.

9. Konzernübertragungsklausel

Die DB ist berechtigt, ihre Rechte und Pflichten aus diesem Memorandum of Understanding auf mit ihr verbundene Konzernunternehmen im Sinne der §§ 15 ff. AktG zu übertragen, ohne dass es dazu der Zustimmung der LHH bedarf.

10. Sonstiges

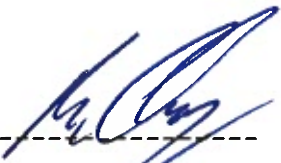
Sollten Bestimmungen dieses Memorandum of Understanding unwirksam sein oder werden oder sollte sich eine Regelungslücke herausstellen, so berührt das die Gültigkeit der übrigen Bestimmungen nicht. Die Parteien werden sich in diesen Fällen um Regelungen bemühen, die dem wirtschaftlichen Ergebnis der unwirksamen Bestimmungen möglichst nahekommen.

Gerichtsstand ist Hannover.

Es findet ausschließlich deutsches Recht Anwendung.

Änderungen dieses Memorandum of Understanding bedürfen grundsätzlich der Schriftform. Dies gilt auch für Änderungen dieser Schriftformklausel.

Landeshauptstadt Hannover



[Belit Onay]

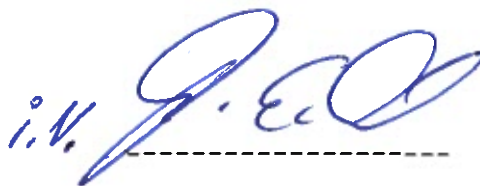
Hannover, den 12.05.2022

DB Station&Service AG



[Bernd Koch]

Hannover, den 12.05.2022



[Michael Eckenweber]

Hannover, den 12.05.2022