



MEMORANDUM OF UNDERSTANDING

Landeshauptstadt Potsdam

DB InfraGO AG

Smart City Potsdam

»Smarte Mobilitätsdrehscheiben für Potsdams
Pendlerverkehr und Aktionsraum Bahnhof«



Smart City |



MEMORANDUM OF UNDERSTANDING
SMART CITY PARTNERSCHAFT

zwischen der

DB InfraGO AG

Europaplatz 1

10557 Berlin

- nachfolgend „DB“ genannt

und der

Landeshauptstadt Potsdam

Friedrich-Ebert-Straße 79/81

14469 Potsdam

- nachfolgend „LHP“ genannt

- nachfolgend gemeinsam die „Parteien“ genannt

1. Präambel

Die DB InfraGO AG hat die erfolgreiche Bewerbung der LHP um Fördermittel des Bundesprogramms „Modellprojekte Smart Cities“ für das Projekt „Smart City Potsdam – Innovativ. Grün. Gerecht. Zusammen schaffen wir eine nachhaltige Stadt für morgen!“ unterstützt. Darauf aufbauend wollen die Parteien die übergeordnete Verkehrswende Potsdams im Sinne einer nachhaltigen, integrierten Stadtentwicklung und spezifisch das Ziel einer autoarmen Innenstadt voranbringen. Hierfür sollen gemeinschaftlich innovative und zukunftsfähige Lösungen erprobt und eingeführt werden.

Ziel ist es, den Motorisierten Individualverkehr zu reduzieren und den Umstieg auf den Umweltverbund zu fördern. Hierbei geht es speziell darum, für den Pendlerverkehr von und nach Potsdam Anreize zum Umstieg zu setzen. Vor diesem Hintergrund sollen konzeptionell und technisch Lösungen entwickelt werden, die sowohl die Bedarfe des ländlichen Raums (Brandenburg) als auch die Bedarfe der Metropole (Berlin) berücksichtigen und sinnvoll zusammenführen.

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“ (MOU) schließen die nachgenannte Absichtserklärung mit der gemeinsamen Zielstellung, das Bahnhofsumfeld als wertvollen Ort im öffentlichen Raum unter Berücksichtigung vergaberechtlicher Regelungen sowie des Zuwendungsbescheids der KfW zugunsten der LHP vom 10.11.2021 einschließlich sämtlicher Nebenbestimmungen und dessen zukünftigen Änderungen und Ergänzungen weiterzuentwickeln, zukunftsgerichtete Anschlussmobilität am Bahnhof zu bündeln und Angebote für eine intelligente und nachhaltige Stadtlogistik an Bahnhöfen zu vernetzen.

Der MOU ist die Grundlage für die gemeinsame Zusammenarbeit. Aus dieser Vereinbarung können keine Rechte und/oder Pflichten, sondern lediglich Absichtserklärungen abgeleitet werden.

Das Maßnahmenbündel trägt konkret zur Erreichung folgender gesamtstädtischer Ziele der LHP bei:

- Digitales Potsdam
- Wachstum mit Klimaschutz und hoher Lebensqualität
- Nutzergerechte, innovative, umweltgerechte Mobilität
- Mobilitätswende zur Verringerung des Pkw-Anteils
- Autoarme Innenstadt
- Umnutzung von innerstädtischen Straßenräumen und Bahnhofsumfeldern
- Stärkung des regionalen Umweltverbundes

Ein besonderer Fokus des im Rahmen der Smart City-Förderung geförderten Maßnahmenbündels „Integrierte Verkehrswende“ liegt auf den regionalen Verflechtungen Potsdams, die sich im Bereich Verkehr durch die täglichen Pendlerströme zeigen. Vor diesem Hintergrund wurden vier Bahnhöfe ausgewählt, die allesamt eine besondere Bedeutung für die Pendlerströme haben, aber sehr unterschiedliche Profile –

die wiederum stellvertretend für die Herausforderungen der Stadt stehen und für die im Rahmen der Förderung modellhaft Lösungen gefunden werden sollen:

Bahnhof Griebnitzsee

- Lage im Osten, wichtiger Universitätsstandort, Grenze zu Berlin, großes Bahnhofsareal mit Quartiersbezug
- Pendlerinnen und Pendler aus Berlin, Studentinnen und Studenten, Touristen

Bahnhof Golm

- Lage im Westen, wachsender Innovations- und Wissensstandort
- Pendlerinnen und Pendler aus und nach Golm & Landkreis Havelland, Studentinnen und Studenten, Wissenschaftlerinnen und Wissenschaftler, angesiedelte Unternehmen

Bahnhof Pirschheide

- Lage im Süden, großer P+R-Parkplatz, Entwicklung eines neuen Quartiers
- Pendlerinnen und Pendler aus westlichen Randbezirken Potsdam & Landkreis Potsdam-Mittelmark, seit Dezember 2023 Verbindung zum Flughafen BER

Potsdam Hauptbahnhof

- Lage im Zentrum, zentrale Drehscheibe für Potsdam
- Pendlerinnen und Pendler aus allen Richtungen, Touristen

Für die Maßnahmenumsetzung ist beabsichtigt, dass die Parteien an diesen Standorten im Rahmen des Modellprojektes Smart City Flächen im Bahnhofsumfeld einbringen.

Die LHP möchte den Prozess der Verkehrswende befördern und dazu Bahnhöfe im Potsdamer Stadtgebiet zu modernen verkehrsträgerübergreifenden Mobilitätsdrehscheiben weiterentwickeln. Potsdam ist eine Stadt, in der die Menschen vielfältig, umweltfreundlich und vernetzt mobil sein können. Dabei ist die nachhaltige Verkehrsentwicklung im Kontext der wachsenden Stadt sowie regionalen Entwicklung im Achsendrehkreuz Berlin-Magdeburg sowie Berliner Außenrings mit Anschluss an den Flughafen BER zu sehen. Die Bahn bildet das Rückgrat einer lokal, regional und international vernetzten Mobilität.

Die DB InfraGO AG ist an der zukunftsfähigen Entwicklung des Umfelds an den ausgewählten Potsdamer Bahnhöfen gleichfalls interessiert. Mit standortspezifischen Lösungen sollen Anschlussmobilität und Aufenthaltsqualität verbessert werden. So kann der ÖPNV attraktiver für Pendlerinnen und Pendler, Touristinnen und Touristeninnen sowie Freizeitreisende gestaltet und die Lebensqualität im öffentlichen Raum verbessert werden. Das Leitbild der Starken Schiene übersetzt die DB InfraGO AG auf die LHP und die mit ihr verbundene, südwestlich der Bundeshauptstadt liegende, Region.

2. Gemeinsame Kooperationsfelder der Smart City Partnerschaft

Die Maßnahme (Im Folgenden werden die Begriffe „Maßnahme“ und „Maßnahmenbündel“ synonym verwendet) „Integrierte Verkehrswende“ vereint die thematisch zusammenhängenden und konzeptionell ineinandergreifenden Teilmaßnahmen „Smarte Mobilitätsdrehscheiben für Potsdams Pendlerverkehr“ und „Aktionsraum Bahnhof“.

Beide Teilmaßnahmen widmen sich der übergeordneten Verkehrswende Potsdams im Sinne einer nachhaltigen, integrierten Stadtentwicklung und spezifisch dem Ziel einer autoarmen Innenstadt. Das Maßnahmenbündel verfolgt die Reduktion von ein- und abgehendem motorisierten Individualverkehr hin zu einer intensiveren Nutzung des ÖPNV durch pendelnde Nutzergruppen. Entsprechend stehen die täglichen Pendlerströme im Mittelpunkt des Maßnahmenbündels und die mit dem Fremdverkehrsaufkommen verbundenen Herausforderungen, denen sich Potsdam tagtäglich ausgesetzt sieht. Damit nimmt Potsdam aufgrund seiner Nähe zu Berlin und gleichzeitig als Landeshauptstadt und Oberzentrum Brandenburgs auf verkehrlicher Ebene eine herausragende Stellung in der Hauptstadtregion ein. Vor diesem Hintergrund sollen sowohl konzeptionell als auch technisch Lösungen entwickelt werden, die sowohl die Bedarfe des ländlichen Raums (Brandenburg) als auch die Bedarfe der Metropole (Berlin) berücksichtigen und sinnvoll zusammenführen.

Gegenstand der Maßnahmen sind ausgewählte, für den Pendlerverkehr relevante Potsdamer Bahnhöfe, die mithilfe von bedarfsorientierten, innovativen Mobilitätslösungen zu smarten Mobilitätsdrehscheiben qualifiziert werden und gleichzeitig als zentrale öffentliche Räume im Quartier neu definiert und klimafreundlich weiterentwickelt werden. Dabei sollen Radverkehrsangebote als klimafreundliche Alternative und Teil einer kombinierten Mobilitätskette (Rad + ÖPNV) innovativ weiterentwickelt werden.

Für eine Auswahl von Maßnahmen werden neue digital gesteuerte Lösungen entwickelt und bestehende, teils überregionale Lösungen sinnvoll integriert. Auch der Einsatz von Sensorik ist geplant. Ein besonderer Fokus liegt zudem auf der Erfassung und Auswertung von Daten sowie der dadurch ermöglichten Ableitung von weiteren Planungsschritten. Dabei wird ein möglichst hohes Maß an iterativem Vorgehen angestrebt, sodass Erkenntnisgewinne bereits im Laufe des Projektes genutzt werden können, um die einzelnen Teilmaßnahmen fortlaufend nachzuschärfen. Im Folgenden werde beide Teilmaßnahmen vorgestellt und dabei auf die hier beschriebenen Ansätze eingegangen.

2.1 Smarte Mobilitätsdrehscheiben für Potsdams Pendlerverkehr

Inhaltliche Schnittmenge gibt es zudem zur Maßnahme „Smarte Mobilitätsdrehscheiben für Potsdams Pendlerverkehr“, im Rahmen derer ausgewählte Potsdamer Pendlerbahnhöfe modellhaft zu smarten Mobilitätsdrehscheiben (im Sinne von intelligenten Mobilitätsstationen) entwickelt werden sollen. Die Maßnahmen sollen sowohl auf Flächen der DB als auch auf städtischen Flächen stattfinden.

Dafür sind je nach Standort unterschiedliche Sharing-Angebote geplant, wie z. B. Elektro-Fahrräder, Elektro-Lastenräder, Elektro-Autos, Elektro-Scooter, auf die Pendlerinnen und Pendler vom ÖPNV umsteigen können und somit von und zur Arbeit, Universität, etc.

kommen. Als Gegenstücke werden zudem in der Innenstadt sowie in einzelnen Quartieren kleinere Mobilitätspunkte errichtet, die es den Nutzerinnen und Nutzern ermöglichen, die geliehenen Fahrzeuge wieder abzugeben.

2.2 Aktionsraum Bahnhof

Im Fokus der Zusammenarbeit steht die Smart City geförderte Maßnahme „Aktionsraum Bahnhof“. Gegenstand der Maßnahme sind Potsdamer Pendlerbahnhöfe mit unterschiedlichen Profilen, an denen modellhaft Lösungen entwickelt werden, die klimafreundlich sind und über digitale Komponenten verfügen. Die Maßnahmen sollen sowohl auf Flächen der DB als auch auf städtischen Flächen stattfinden.

Neue Elemente zum Spielen und Warten, smarte Straßenbeleuchtung und Wegeleitung, offene Paketstationen sowie eine Bodenerneuerung im direkten Bahnhofsumfeld sollen auf umweltfreundliche Weise die Aufenthaltsqualität an den Bahnhöfen verbessern und die Bahnhöfe gleichzeitig als zentrale öffentliche Orte ins Quartier integrieren. Bei den Begrünungsmaßnahmen, der Beleuchtung und Wegeleitung kommen Sensoren zum Einsatz, die eine ressourcenschonende Versorgung (Bewässerung, Strom) ermöglichen und/ oder die Wirkung der Maßnahmen messbar machen. Die LHP beabsichtigt, die für die Beschaffung erforderlichen Vereinbarungen, insbesondere unter Berücksichtigung des Vergaberechts, zu schließen. Sofern Maßnahmen auf den Flächen der DB erfolgen, werden die Parteien gesonderte Vereinbarungen zur Nutzung der jeweiligen Fläche sowie der durch die LHP beschafften Gegenstände gegen ein entsprechendes marktübliches Nutzungsentgelt treffen.

Zudem soll die Kombination von Fahrrad mit dem Öffentlichem Nahverkehr mit Hilfe innovativer Ansätze nutzerfreundlicher gestaltet werden. Dafür sollen modellhaft Fahrradparklösungen entwickelt werden. Das Konzept verfügt über digitale Schnittstellen, die nicht nur eine einfache Bedienung für die Nutzenden möglich machen (z. B. App), sondern auch wertvolle (anonymisierte) Daten über das Nutzerverhalten bereitstellen. Diese können im Anschluss genutzt werden, um die Maßnahmen fortlaufend zu optimieren. So ist u. a. auch die Auswertung der in der Rad+ App der DB gewonnenen Daten im Rahmen eines öffentlichkeitswirksamen Hackathons geplant.

Sämtliche öffentlich zugängliche Daten, sei es (rad-)verkehrlich, sensorgestützt oder über eine andere digitale Schnittstelle sollen in die Urbane Datenplattform eingespeist werden, um dort bestmöglich mit anderen Daten verschnitten zu werden.

3. Organisation der Zusammenarbeit

Die Parteien werden vertrauensvoll zusammenarbeiten. Zu diesem Zweck werden sie jeweils eine gesamtverantwortliche Person benennen, die 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 im Rahmen einer Projektgruppe. Diese besteht aus Vertreterinnen und Vertretern der erforderlichen Bereiche der LHP und der DB.

Die Parteien werden bei der Erstellung der Projektpläne hinsichtlich Aufgabenstellung und Zeitplanung unter Berücksichtigung der vergaberechtlichen Vorgaben eng zusammenarbeiten.

Die vorgeschlagenen Projekte werden auf ihren Nutzen für die Einwohnerinnen und Einwohner der LHP bewertet und vorbehaltlich technischer, finanzieller sowie rechtlicher Prüfung dann gemeinsam umgesetzt.

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

4. Rechtliche Bindung

Die Bestimmungen dieses Memorandum of Understanding sind für keine Partei verbindlich und begründen für keine Partei Rechte und 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 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 am 31.12.2026, es sei denn, die Parteien haben einvernehmlich eine andere schriftliche Vereinbarung getroffen.

6. Vertraulichkeit

Die Parteien vereinbaren, vertrauliche Informationen auch über die Beendigung der Zusammenarbeit hinaus als 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.

Die jeweilige Partei bleibt Berechtigte von den durch sie zur Verfügung gestellten Informationen und Daten unabhängig von der Art ihrer Verkörperung. Durch die Übermittlung von Informationen und Daten werden der jeweils anderen Parteien keinerlei Rechte an diesen eingeräumt.

Die Parteien dürfen die aus den Projekten 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 der in Zusammenhang mit diesem Memorandum of Understanding und dessen Durchführung entstehenden Kosten selbst.

Sollten gemeinsame Projekte im Sinne der Ziffern 2.1 und 2.2 für die Parteien finanzielle Verpflichtungen mit sich bringen, schließen die Parteien, insbesondere unter Berücksichtigung des Vergaberechts, entsprechende Verträge, in denen insbesondere die Kostentragung zu regeln ist. Die Parteien sehen sich jeweils in der Verantwortung, den finanziellen Anschub 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. Sonstige Bestimmungen

Die Parteien stellen sicher, dass sie für die im Rahmen des Smart City-Modellprojekts geförderte digitale Infrastruktur den gemäß Merkblatt (siehe Anlage) vorgesehenen Wissenstransfer ermöglichen und diesen nicht durch Exklusivitätsrechte an der Nutzung von Daten beeinträchtigen.

Die Parteien unterstützen die kommunalen Ziele des Smart City Modellprojekts und tragen dazu bei, die im Merkblatt, Antragsformular und Allgemeinen Bestimmungen (siehe Anlage) definierten Fördervoraussetzungen zu erfüllen.

Die Parteien halten das Open-Source-Gebot der Förderrichtlinie Modellprojekte Smart Cities ein. Das bedeutet insbesondere, dass die im Rahmen des Smart City Modellprojektes beschaffte Software auf OpenCoDE.de eingestellt und veröffentlicht wird und eine dafür zulässige Lizenz genutzt wird. Im Rahmen des Modellprojektes Smart Cities soll eine unter OpenCoDE.de gelistete, zulässige Lizenz verwendet werden.

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

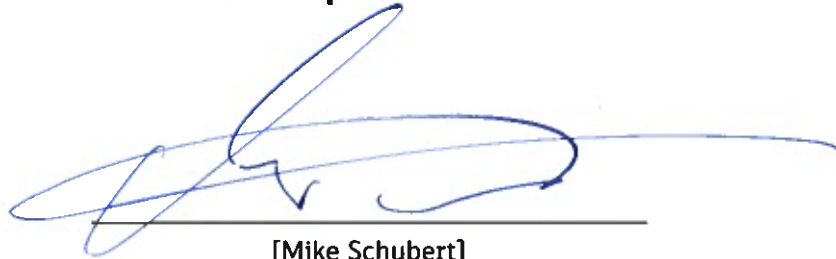
Regelungen bemühen, die dem wirtschaftlichen Ergebnis der unwirksamen Bestimmungen möglichst nahekommen.

Gerichtsstand ist Potsdam.

Es findet ausschließlich deutsches Recht Anwendung.

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

Landeshauptstadt Potsdam



[Mike Schubert]

Potsdam, den 24.10.2024

DB InfraGO AG



[Ralf Thieme]

Potsdam, den 24.10.2024



[Dr. Inga Schlichting]

Potsdam, den 24.10.2024