

## **SMART CITY PARTNERSCHAFT**

Vernetzung von  
Mobilität, Logistik & Infrastruktur



## **MEMORANDUM OF UNDERSTANDING**

**Stadt Köln**

**Nahverkehr Rheinland GmbH**

**Deutsche Bahn AG**

## **SMART CITY PARTNERSCHAFT**

zwischen der

Deutsche Bahn AG

Potsdamer Platz 2

10785 Berlin

- nachfolgend „**DB**“ genannt -

und der

Stadt Köln

Historisches Rathaus

50667 Köln

- nachfolgend „**Stadt Köln**“ genannt -

und der

Nahverkehr Rheinland GmbH

Glockengasse 37-39

50667 Köln

- nachfolgend „**NVR**“ genannt -

- nachfolgend gemeinsam die „**Parteien**“ genannt -

## **1 Präambel**

Zur Erreichung klima- und umweltpolitischer Ziele und zur Steigerung der Attraktivität von Städten sind schienengebundene Verkehre und ein leistungsfähiger öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) unerlässlich, indem sie die Beförderung von vielen Menschen zu Spitzenzeiten garantieren. Als Pendlerverkehre sind sie für die Wirtschaftskraft und Wettbewerbsfähigkeit von Regionen von besonderer Bedeutung. Gleichzeitig entstehen neue, innovative Mobilitätsformen und erweitern die städtische und ländliche Mobilität durch nahtlose Tür-zu-Tür Anbindungen. Die Mobilität der Zukunft erfordert intelligent vernetzte Systeme, Infrastrukturen und Mobilitätsangebote, die am besten zur jeweiligen Situation der Nutzerinnen und Nutzer passen. Verknüpfungspunkte von verschiedenen Mobilitätsangeboten wie z.B. Bahnhöfe gewinnen zunehmend an Bedeutung als Orte des Aufenthalts und des Arbeitens sowie der Begegnung.

Gleichzeitig stellt der zunehmende gewerbliche Verkehr die Straßeninfrastruktur in Städten vor deutliche Herausforderungen: es sind nicht nur Lärm- und Abgasemissionen, die die Lebensqualität einschränken, sondern auch längere Pendlerwege infolge von Staus sowie die Konkurrenz um Parkraum. Es ist daher unerlässlich, Mobilität, Logistik und Infrastruktur gemeinsam neu zu denken.

Die Parteien des „Smart City Memorandum of Understanding“ (nachfolgend auch nur „Memorandum of Understanding“ genannt) schließen die nachgenannte Absichtserklärung daher aufgrund der Interessenlage, gemeinsame Initiativen zur Optimierung der urbanen Mobilität und Logistik, des Mobilitätsmanagements sowie der besseren Vernetzung von Bahnhöfen, Mobilität und Infrastruktur umzusetzen. Bereits bestehende Überschneidungen und Schnittstellen sollen von den Parteien genutzt und im gegenseitigen Einvernehmen weiterentwickelt werden.

Die Parteien streben mit dem Memorandum of Understanding eine Kooperation an der Schnittstelle „Smart City“ an. „Smart“ bedeutet, vernetzte und nachhaltige Lösungen und Produkte zu entwickeln, die einen Beitrag zur Verbesserung der Lebensqualität leisten.

Mit dem Memorandum of Understanding sollen Rahmenbedingungen aufgestellt werden, die eine ergebnisorientierte Zusammenarbeit auch bei zukünftigem Regelungsbedarf ermöglichen. Dazu zählt insbesondere, dass die einschlägigen Leistungen, die in den jeweiligen Zuständigkeits- und Möglichkeitsbereich der Parteien fallen, von den Parteien eingebracht werden. Für eine erfolgreiche Kooperation bedeutet dies, dass unter anderem im Hinblick auf Eigentums-, Flächennutzungsfragen sowie Standardisierungsprozesse und gemeinsame Beteiligung an themenspezifischen Förderprogrammen eine zielführende Zusammenarbeit gewünscht ist.

## **Stadt Köln**

Die Stadt Köln ist eine moderne Metropole mit hoher nationaler und internationaler Anziehungskraft. Die Stadt liegt an einem der bedeutendsten Verkehrsknotenpunkte und ist dadurch internationales Drehkreuz in Europa. Die Bevölkerung der Stadt Köln wird bis Ende 2040 auf knapp 1,2 Mio. Menschen anwachsen. Zugleich ist Köln das rheinische Bevölkerungszentrum der Metropolregion Rheinland mit rund 8,6 Millionen Einwohnern. 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.

Auf Basis des Strategiepapiers „Köln mobil 2025“ und des „Green City“ Masterplans verfolgt die Stadt Köln die Weiterentwicklung und Umsetzung einer nachhaltigen, klimafreundlichen, intelligenten und vernetzten Mobilität. Im Rahmen des kommunalen Mobilitätsmanagements werden Maßnahmen aus den Bereichen der Verkehrsplanung, des Bau- und Planungsrechts, der Informations- und Kommunikationstechnologie, der Öffentlichkeitsarbeit und des Dialogmarketings zu einer Gesamtstrategie für eine

nachhaltige Mobilitätsentwicklung zusammengeführt. Im Bereich der innerstädtischen Mobilität ist die Förderung des Fuß- und Radverkehrs sowie des ÖPNV von entscheidender Bedeutung. Das Rückgrat bildet ein gut ausgebauter und bezahlbarer ÖPNV mit seinen Schnellbahnen, Stadtbahnen und Bussen.

Als eine der ersten Kommunen in Nordrhein-Westfalen (NRW) hat die Stadt Köln im Rahmen des EU-Projekts "GrowSmarter" erste Mobilstationen eingerichtet. In der Folge werden ab 2019 im gesamten Stadtgebiet weitere Mobilstationen geschaffen, an denen gebündelt verschiedene Mobilitätsangebote wie (E)-Carsharing und (E)-Fahrradverleihsysteme in der Nähe zum öffentlichen Verkehr zur Nutzung bereitgestellt werden. Über die Apps der Kölner Verkehrs-Betriebe sowie der Verkehrsverbund Rhein-Sieg GmbH (nachfolgend „VRS“ genannt) erfolgt bereits eine Vernetzung unterschiedlicher Verkehrsträger – ein entscheidender Schritt hin zu einer modernen, multimodalen und digitalen Mobilitätsplattform in Köln sowie im gesamten Verbundgebiet. Zudem führt die Stadtverwaltung mit Förderung des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) eine Reihe von Projekten durch, wie die Einrichtung einer Schnittstelle vom Verkehrsmanagement zum „MobilienDatenMarktplatz“ sowie das Projekt „Offene Daten Köln“ zur Übermittlung von Daten für die Verbesserung der Routinginformation. Der rasant wachsende e-Commerce erfordert zudem intelligente Logistiklösungen, insbesondere auf dem letzten Kilometer zum Kunden. Dem Einsatz digitaler Systeme kommt dabei eine Schlüsselrolle zu. Die Stadt Köln hat diese Entwicklung erkannt und setzt erste Pilotprojekte zum Thema Mikrodepots um. Die Stadt Köln möchte zur Lösung vieler dieser Herausforderungen sowie zur Umsetzung von konkreten Projekten u.a. auch auf starke technologieerprobte Partner wie die DB setzen.

## **DB**

Die DB ist ein Anbieter von Mobilitäts- und Logistikdienstleistungen und agiert mit mehr als 300.000 Mitarbeitern in über 130 Ländern.

Mit der neuen Dachstrategie „Starke Schiene“ wird eine deutliche Verlagerung von Verkehren im Personen- und Güterverkehr auf die Schiene zur Erreichung der verkehrs- und klimapolitischen Ziele der Bundesregierung verankert.

Dies umfasst u.a. die Stärkung regionaler und urbaner Mobilität unter Einbezug anderer Verkehrsträger, um den flexiblen Wechsel zwischen Mobilitätsangeboten zu ermöglichen. Die Kombination von ÖPNV-Angeboten mit neuen Mobilitätsformen wie Carsharing und On-Demand-Angeboten erweitert die städtische und ländliche Mobilität und entlastet – gemeinsam und integriert – Städte und Kommunen.

Bahnhöfe entwickeln sich aufgrund ihrer starken Frequentierung und ihrer zentralen Lage zukünftig noch stärker zu Drehscheiben multimodaler Mobilität und Zentren urbanen Lebens. Neue Nutzungskonzepte wie z.B. Co-Working oder smarte Schließfachsysteme sollen die Aufenthaltsqualität und die Angebotsvielfalt an Bahnhöfen erhöhen.

Der Kölner Hauptbahnhof ist mit ca. 300.000 Reisenden und Besuchern täglich sowie ca. 1.200 täglichen Zughalten einer der meistfrequentierten Bahnhöfe Deutschlands und als Mobilitätshub in NRW unverzichtbar. In den kommenden Jahren erfolgen umfangreiche Ausbau- und Modernisierungsprojekte zur Modernisierung der Infrastruktur von Strecken in Köln und der Region, um die Leistungsfähigkeit des Systems Schiene zu verbessern.

## **NVR**

Die NVR ist die Geschäftsstelle des Zweckverbandes Nahverkehr Rheinland (nachfolgend „ZV NVR“ genannt) und übernimmt für diesen eine Vielzahl von Dienstleistungsaufgaben. Der ZV NVR ist Aufgabenträger für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) sowie Behörde für die Investitionsförderung im straßen- und schienengebundenen öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV / SPPN). Das Verbandsgebiet des ZV NVR reicht von der

deutsch-niederländisch-belgischen Grenze im Westen bis zum Oberbergischen Kreis im Osten, umfasst die Verbandsgebiete des Zweckverbandes Verkehrsverbund Rhein-Sieg (im Folgenden „ZV VRS“ genannt) und des Zweckverbandes Aachener Verkehrsverbund. In enger Zusammenarbeit mit deren jeweiligen Tochtergesellschaften, der VRS und der Aachener Verkehrsverbund GmbH verfolgt der ZV NVR das Ziel, Mobilitätsverbünde zu schaffen bzw. zu stärken. Durch Anpassungen der Fördermöglichkeiten und -auflagen soll auf einheitliche Mobilitätsstandards hingewirkt werden, um verbundweit und verkehrsunternehmensunabhängig attraktive multimodale Wegeketten zu schaffen.

Zusammen mit den Kommunen will der ZV NVR ein flächendeckendes Netz von Mobilstationen im Rheinland errichten. Dazu wurden in einem Gutachten rund 460 potentielle Mobilstationsstandorte im NVR-Verbandsgebiet ausgewählt und Mindestausstattungsmerkmale definiert, die um zusätzliche Bausteine erweitert werden können. Allein in der Stadt Köln wurden 105 Standorte identifiziert.

Die NVR und die bei der VRS angesiedelte Koordinierungsstelle Rheinland des Zukunftsnetz Mobilität NRW (nachfolgend „ZNM“ genannt) beraten gemeinsam Kommunen bei der Errichtung von Mobilstationen. Dabei werden Impulse zur Umsetzung eines flächendeckenden Mobilstationsnetzes mit einheitlichen Standards, zu möglichen Komponenten von Mobilstationen und deren Förderzugängen sowie zum Beratungsangebot mit Vor-Ort-Gesprächen und Workshops gegeben. Ziel der Vor-Ort-Workshops ist zum einen, die Erstellung eines kommunalen Konzeptes zur Errichtung von Mobilstationen voranzubringen und gleichzeitig die dazu notwendige fachbereichsübergreifende Zusammenarbeit innerhalb der Verwaltungen im Sinne des kommunalen Mobilitätsmanagements zu initiieren und zu verstetigen. Viele Kommunen haben von diesem Unterstützungsangebot bereits Gebrauch gemacht.

Für die verschiedenen Förderzugänge der Mobilstations-Bausteine bauen die NVR und das ZNM derzeit eine über das Internet zugängliche Förderdatenbank auf.

Beim ZNM ist auch die Koordination des vom Ministerium für Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen unterstützten Projektes „Multimodale Datendrehscheibe NRW“ angesiedelt, die perspektivisch als zentraler Datenhub für Mobilitätsdaten (stationär und Echtzeit) in Nordrhein-Westfalen dienen soll.

## 2 Gemeinsame Kooperationsfelder der Smart City Partnerschaft

Die Parteien streben im Rahmen der Möglichkeiten an, verschiedene Projekte an einem Standort (z.B. an einem Bahnhof) möglichst gebündelt pilotaft umzusetzen, um über die Einzelprojekte Sichtbarkeit zu schaffen, Synergien zwischen Produkten zu realisieren und davon ausgehend flächendeckende Angebote umzusetzen und positive Impulse für die Aufenthaltsqualität zu liefern. Die gesammelten Erfahrungen sollen in der Folge als Blaupause dienen, um weitere Standorte entsprechend weiterzuentwickeln.

Nach derzeitigem Stand haben insbesondere die Bahnhöfe Köln-Mülheim, Köln-Ehrenfeld und Köln Süd das Potenzial, beispielhaft Lösungen zur intelligenten Vernetzung von Verkehrsinfrastruktur mit Mobilität und Logistik zu entwickeln und über den Bahnhof hinaus positive Impulse zur Quartiersentwicklung, Quartiermobilität und Quartierslogistik zu leisten. Insbesondere das Thema „Bike+Ride“ soll jedoch auch im Umfeld des Hauptbahnhofes verbessert werden.

Ferner strebt das ZNM an, das betriebliche Mobilitätsmanagement in Köln unter der Mitarbeit von Kölner Unternehmen zu verbessern. Durch Beratungsangebote und Umsetzungsbegleitung sollen die Auslastung und die Nutzung der geplanten Infrastruktur gesteigert werden.

### 2.1 Mobilstationen als Baustein integrierter Mobilität und Anziehungspunkt

Eine nachhaltige Mobilitätsentwicklung ist ein Schlüsselfaktor zur Erreichung der Klimaschutzziele. Dabei bleiben der öffentliche Schienenverkehr und insbesondere die

Verknüpfungspunkte (Bahnhöfe) zum städtischen Verkehr auch künftig Rückgrat urbaner multimodaler Mobilität. Die Parteien wollen daher Bahnhöfe noch stärker zu intermodalen Mobilitäts- und Logistikdrehscheiben weiterentwickeln und die Aufenthaltsqualität für Reisende und Kunden verbessern. Neue Angebote sollen den öffentlichen Verkehr noch attraktiver und flexibler gestalten. Dabei sollen die Angebote grundsätzlich durchlässig sein, d.h. verschiedenen Anbietern von Dienstleistungen diskriminierungsfrei eine Partizipation ermöglichen.

**a) Mobilstationen und Attraktivierung von Bahnhofsstandorten**

Die Stadt Köln wird in den kommenden Jahren an vielen Stellen in gemeinsamen Projekten mit den stadteigenen Gesellschaften Mobilstationen einrichten. Im Jahr 2019 wird mit der Beplanung und Umsetzung erster prioritärer Standorte begonnen.

Hierzu werden auch Bahnhofsstandorte zählen. Aufgrund der ersten Gespräche im Rahmen der hier vereinbarten Zusammenarbeit wird die Einbeziehung der Bahnhöfe Köln-Ehrenfeld und Köln-Mülheim geprüft.

Neben dem Thema „Bike+Ride“ umfasst dies verschiedene, stationsabhängige Bestandteile wie etwa Bike-/Carsharing, E-Ladesäulen, weitergehende Serviceeinrichtungen etc. Um multimodale Mobilität zu fördern und zu erleichtern, wird angestrebt, Hinweisbeschilderungen zu Mobilstationen mit einheitlichem Logo innerhalb des Bahnhofs sowie im Bahnhofsumfeld zu installieren. Grundlage bildet hierzu der Gestaltungsleitfaden „mobil.nrw“ des Landes NRW. Eine Einbindung in die Wegeleitung der DB wird angestrebt. Grundlegende Voraussetzungen für die Einrichtung von Mobilstationen sind Barrierefreiheit und Einheitlichkeit der Systeme. Der barrierefreie Ausbau von Bahnhöfen wird im Rahmen der Planungsvereinbarungen zum Projekt „Bahnknoten Köln“ vorangetrieben. Für die Nutzung der Mobilstationen sind die Erreichbarkeit und Entfernung des Standortes, die Aufenthaltsqualität und die Gestaltung des Fußweges zur Mobilstation wichtige Kriterien für die positive Bewertung des ÖPNV.

Eine Kooperationsvereinbarung zwischen der NVR und DB Station & Service AG – ein verbundenes Konzernunternehmen der DB im Sinne der Ziffer 9 – bezüglich Mobilstationen und Attraktivierung von Bahnhofsstandorten im NVR-Verbandsgebiet soll ebenfalls unterzeichnet werden.

Die Information zu Fördermöglichkeiten stellt eine wichtige Komponente in der Beratungsleistung der NVR und des ZNM dar. Es befindet sich eine Datenbank im Aufbau, welche sämtliche mobilitätsrelevanten Fördermöglichkeiten für NRW-Kommunen sammelt. Aus der Datenbank wird ein Online-Informationstool entwickelt, welches in die ZNM-Website integriert wird. Das Onlinetool soll Nutzer befähigen, sich selbstständig über aktuelle Fördermöglichkeiten zu informieren.

**b) Sharingsysteme: Bike-/ Car-Sharing / E-Tretroller**

Bike-Sharing:

Die Parteien streben die Entwicklung und Errichtung von Fahrradstationen und Fahrrad-Abstellanlagen sowie eine optimale Anbindung an Fahrradverleihsysteme an Bahnhöfen in Köln an. Die Stadt Köln und die Kölner Verkehrs-Betriebe AG (nachfolgend „KVB“ genannt) beabsichtigen die Ausweitung des Bediengebietes des KVB-Rades inklusive der zusätzlichen Themenfelder E-Bike und Lastenrad sowie die weitere Überarbeitung der Ausbringung, gerade unter dem Aspekt „Mobilstationen“.

Die DB strebt ein kombiniertes Angebot aus konventionellen Rädern und Pedelecs sowie Lasten-Pedelecs an, das durch lokales Co-Branding die Identität und Zugehörigkeit zu Köln an den jeweiligen Mobilstationen in den Stadtteilen unterstützt.

Grundlage sind die von der Stadt Köln entwickelten Qualitätskriterien für Fahrradverleihsysteme (Qualitäts-Agreement).

#### Car-Sharing:

Die DB betreibt durch Deutsche Bahn Connect ein stationäres Car-Sharing, das in Ergänzung zu bestehenden Stationen in Köln und nach Beauftragung an relevanten Mobilstationen in den Ausprägungen konventionell, hybrid und E-Auto sowie ggf. auch Transporter-Sharing ausgebracht werden kann.

#### E-Tretroller:

Die Parteien möchten den Markteintritt von E-Tretrollern positiv mitgestalten. Dies umfasst, Kunden eine möglichst gute multimodale Nutzung verschiedener Angebote zu ermöglichen, insbesondere an wichtigen zentralen Mobilitätsknotenpunkten. Gleichzeitig sollen Maßnahmen ergriffen oder Anreize geschaffen werden, um E-Tretroller ordnungsgemäß abzustellen und übermäßiges Abstellen an Stationen zu verhindern.

Die Stadt Köln hat hierzu Qualitätskriterien entwickelt, die auch auf relevanten Flächen der DB in Köln und insbesondere am Hauptbahnhof in Köln zur Anwendung kommen sollen.

### **c) On-Demand-Shuttles**

On-Demand-Shuttles sind ein für die Stadt Köln relevantes Thema. Durch virtuelle Haltestellen können z.B. auch weniger dicht besiedelte Gebiete erschlossen werden. Das Angebot von On-Demand Services wird entsprechend des Nahverkehrsplans von der KVB geplant und durchgeführt. Ein Shuttle-Angebot könnte in den ÖPNV integriert werden. Die potenziellen Anwendungsfälle beziehen sich auf die Feinerschließung relevanter Wohngebiete, die Zubringerfunktion zu Umstiegs punkten (S-Bahnen / Stadtbahnen), die Verbesserung der Mitarbeitendenmobilität sowie die Stärkung des Linienverkehrs in Schwachlastzeiten.

Um die Herausforderungen und Bedürfnisse des Mobilitätssystems in Köln zu analysieren, kann die DB durch die ioki GmbH, ein verbundenes Konzernunternehmen der DB im Sinne der Ziffer 9, im Falle einer Beauftragung ein detailliertes Verkehrsmodell erstellen, um Verkehrssimulationen für integrierte On-Demand Verkehre durchzuführen. Basierend auf diesen Erkenntnissen können Anwendungsfälle spezifiziert und bedarfsgerechte Verkehrsangebote kreiert werden.

Die Parteien verständigen sich darauf, Angebote im Rahmen des rechtlich Zulässigen aufeinander abzustimmen, um keine Doppelbedienung anzubieten.

### **d) Elektrotaxis**

Im Rahmen des geplanten Forschungsprojekts TALAKO (Teilladekonzept für Elektrotaxis im öffentlichen Raum) sollen bis 2020 in Köln induktive Ladebahnen für Elektrotaxis an ausgewählten Taxiständen errichtet werden. Die Taxis können hier während der Wartezeit auf einen neuen Fahrgast bequem geladen werden. Geeignete Standorte, u.a. der Standort Breslauer Platz am Hauptbahnhof, werden auf ihre Eignung überprüft.

### **e) Radstationen**

Radstationen an Bahnhöfen ergänzen das Angebot an Fahrradstellplätzen und bieten die Möglichkeit, Fahrräder witterungsgeschützt, diebstahl- und vandalismus sicher abzustellen. Darüber hinaus können in den Radstationen verschiedene Dienstleistungen rund um das Fahrrad angeboten werden.

Um die Attraktivität des Verkehrsmittels Fahrrad zu erhöhen und eine Steigerung des Radverkehrsanteils am Gesamtverkehrsaufkommen in der Stadt Köln zu erreichen, möchte die Stadt Köln das Konzept der Radstationen an Kölner Bahnhöfen weiter etablieren und Radstationen an den Bahnhöfen Köln Süd, Köln West, Köln-Ehrenfeld und Köln-Mülheim einrichten. Hierzu sollen

Planungsbeschlüsse für die Beauftragung der Fachplaner eingeholt werden, um mit der Planung der Radstationen beginnen zu können.

Die DB strebt an, geeignete Flächen der DB im Bahnhofsumfeld der genannten Bahnhöfe zu identifizieren und diese nach Möglichkeit für die Entwicklung von Radstationen einzubringen.

Bei Errichtung neuer Radstationen wird darauf geachtet, dass Systeme zum Einsatz kommen, die die Möglichkeit eines elektronischen Zugangs und der internet-gestützten Kapazitätsanzeige bieten. Die NVR beabsichtigt dafür eine verbundweite Bereitstellung eines einheitlichen Hintergrundsystems, das die flexible Buchung und Abrechnung von Fahrradstellplätzen in abschließbaren Fahrradabstellanlagen über zentrale Plattformen ermöglichen soll. Das System wird mit den Auskunftssystemen der Verkehrsverbünde verknüpft und mit weiteren in NRW eingesetzten Systemen kompatibel sein. Dies gilt gleichermaßen für Ziffer 2 f).

**f) „Bike+Ride“-Offensive an Bahnhöfen**

Unabhängig von der Einrichtung der Radstationen soll auch das Fahrradparken im unmittelbaren Bahnhofsumfeld geordnet werden. Die Stadt Köln hat sich im Rahmen des Förderprogramms von DB und Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit (BMU) zur „Bike+Ride“-Offensive beworben.

Mit diesem Förderprogramm wird der Auf- und Ausbau von Fahrradabstellanlagen an Bahnhöfen finanziert, mit dem Ziel, den Umstieg vom Rad auf Bus oder Bahn möglichst schnell, einfach und komfortabel zu gestalten und eine sichere Aufbewahrung zu ermöglichen. Ausreichend große Abstellanlagen sind eine Voraussetzung dafür, dass sich das Rad im Alltag weiter etabliert. Die DB unterstützt die Stadt Köln, schnell und einfach geeignete Standorte im Bahnhofsumfeld zu finden, die Anlagen zu planen und zu montieren. Über Muster-Gestaltungsverträge soll die unentgeltliche Nutzung von Flächen, die sich im DB-Eigentum befinden, ermöglicht werden.

Um die Verfügbarkeit attraktiver Flächen zu erhöhen, kann eine Zwischennutzung von Flächen gestattet werden. In diesem Fall soll der Gestaltungsvertrag eine Mindestlaufzeit von fünf Jahren haben, um die Zweckbindungsduer des Förderprogrammes zu berücksichtigen.

Konkrete Anfragen liegen zurzeit für folgende Standorte vor:

Köln Hbf, Köln Süd, Köln Trimbornstr., Köln-Lövenich, Köln-Longerich, Köln-Holweide, Köln-Dellbrück, Köln Messe/Deutz, Köln-Stammheim, Köln-Porz (Rhein), Köln-Worringer und Köln-Ehrenfeld.

Das Programm soll kontinuierlich fortgesetzt werden; die Einbindung der Bahnhöfe Köln-Mülheim, Köln-West, Köln Süd und Köln-Ehrenfeld wird geprüft und angestrebt.

**g) Co-Working-Räume an Bahnhöfen**

Die DB prüft, an welchen Standorten Co-Working-Räume eingerichtet werden können.

Durch die direkte Integration in die Bahnhöfe wäre das Angebot vor allem für Pendler interessant und der innerstädtische Verkehr könnte durch gut erreichbare Co-Working-Spaces entlastet werden.

## **2.2 Intelligente Logistik**

Durch eine Bündelung innerstädtischer Sendungen und den Einsatz von umweltschonenden Fahrzeugen soll eine effiziente, stadtraum- und umweltverträgliche City-Logistik erreicht werden.

### a) Smart Locker als neutrale Bring- und Abholstationen

Es wird der Aufbau eines flächendeckenden Netzes anbieterübergreifender Bring- und Abholstationen u.a. für Paketdienstleister, stationären Handel, weitere Dienstleister sowie Privatpersonen angestrebt. Diese neutralen Stationen sollen insbesondere an Bahnhöfen der DB sowie Haltestellen der KVB installiert werden. Ziel ist es, rund um die Uhr direkt auf dem täglichen Weg eine bequeme Abholung und Retournierung von Paketen, Einkäufen und weiteren Services zu ermöglichen. Die offene, anbieterübergreifende Bündelung von Sendungen ist dabei die Basis für ein wirtschaftlich tragfähiges Geschäftsmodell und führt zur Reduktion von Umweltbelastungen und Kosten auf der letzten Meile.

Die DB bringt hier vor allem hochfrequentierte Bahnhofsstandorte sowie die notwendige IT zur Öffnung der Stationen für Sendungen Dritter ein. Die Stadt Köln unterstützt beim stadtweiten Roll-Out der offenen Stationen auf öffentlichen Flächen. Voraussetzung ist, dass die Smart Locker anbieterübergreifend und für Privatpersonen offen und neutral nutzbar wären.

### b) Mikro-Hubs

Mikro-Hubs sind ein wichtiges Element neuer urbaner Logistiksysteme und ermöglichen den Einsatz von möglichst emissionsarmen Kleinfahrzeugen auf der letzten Meile. Gemeinsam soll ein Konzept für Mikro-Hubs in der Stadt Köln erstellt und umgesetzt werden. Die Bereitstellung adäquater Logistikflächen zur Stärkung alternativer Zustellkonzepte auf der letzten Meile stellt eine wichtige Eingangsvoraussetzung für die erfolgreiche Implementierung von Mikro-Hubs dar.

Von der Größe, der Lage und den Konditionen geeignete Flächen sollen in einem übergreifenden Ansatz durch die Stadt Köln, die DB sowie jeweilige relevante Immobilienpartner identifiziert werden. Die möglichen Standorte Parkplatz Stolzestraße (Stadt Köln), Parkplatz Felix-Rexhausen-Platz, Fläche am Frischemarkt (DB) und die Bahnflächen in Ehrenfeld, Deutz und Mülheim werden auf ihre Eignung geprüft. Für den Betrieb soll ein Konzept zur einheitlichen Vorgehensweise entwickelt werden, das Regeln für einen neutralen und offenen Betrieb vorsieht und unterschiedliche Akteure wie Versender, Speditionen/KEP-Dienste und Letzte-Meile-Unternehmer barrierefrei und vermieterunabhängig integriert.

## 2.3 Offene Daten / Standards

Ziele sind eine gemeinsame Arbeit an den Möglichkeiten eines digitalen Ökosystems rund um Verkehrs- und Logistiklösungen sowie die Bereitschaft an einem Dialog zum Thema offene Schnittstellen.

Open Government und Open Data sind wichtige Bestandteile des vom Kölner Rat beschlossenen Konzeptes zur Internetstadt Köln. Neben der informatorischen Grundversorgung mit Daten, ihrer Darstellung und Interpretation auf [www.stadt-koeln.de](http://www.stadt-koeln.de) werden verschiedene Informationsbestände auch als Rohdaten schnell auffindbar, maschinenlesbar, dauerhaft erreichbar und flexibel über das städtische Open Data Portal [www.offenedaten-koeln.de](http://www.offenedaten-koeln.de) zur freien Nutzung vorgehalten.

Ein wesentlicher Baustein der Kölner Open-Data-Strategie ist der Dialog insbesondere mit der Internet-Community. Der gelebte Multi-Stakeholder-Ansatz zeigt sich insbesondere durch diverse Datenbereitsteller, welche bereits jetzt schon offene Daten aus unterschiedlichen Bereichen über die Plattform zur Verfügung stellen. Auch die DB und die VRS (in Vertretung für alle Verkehrsunternehmen im Verbundgebiet) machen Daten aus ihrem Open-Data-Portal für die Stadt Köln nutzbar. Hierüber wird ein öffentlich zugänglicher Datenbestand rund um Infrastruktur und Mobilität veröffentlicht, dies umfasst u.a. Soll-Fahrplandaten sowie die Barrierefreiheit von Bahnhöfen.

Die Stadt Köln möchte zudem eine urbane Datenplattform als Instrument zur Steuerung von Prozessen für informative Entscheidungsfindung einrichten, indem maßgebliche Daten gebündelt und verknüpft werden. Zur Ermöglichung von Prognosen und der besseren Auswertung von Verkehrsflüssen wird die Integration von relevanten Daten in eine urbane Datenplattform evaluiert.

Die Parteien werden sich bei der Planung und dem Betrieb der einzelnen Projekte gemäß Ziffern 2.1 bis 2.3 fortlaufend – im Rahmen des rechtlich Zulässigen – über die generierten Daten austauschen, um sicherzustellen, dass die Lösungen und Produkte potenzial- und bedarfsorientiert ausgerichtet werden und sich sinnhaft – aus einer städtischen Perspektive – in bestehende Strukturen einfügen. Im Sinne eines partizipativen Ansatzes sollen Anregungen der Öffentlichkeit und Impulse von relevanten Akteuren der Stadtgesellschaft aufgenommen (z.B. mittels eines Online-Dialogs) und in den Planungsprozess eingebracht werden.

Der ZV NVR verfolgt das Ziel, ÖPNV-Kunden verbundweit und verkehrsunternehmensunabhängig nahtlose Tür-zu-Tür-Anbindungen zu ermöglichen. Relevante Daten (Standorte, Verfügbarkeit etc.) der von den Parteien initiierten vernetzten Systeme, Infrastrukturen und Mobilitätsangebote sollen in standardisierten Formaten ÖPNV-Buchungsplattformen und Apps der Verkehrsverbünde und –unternehmen sowie der Mobilitätsdatendrehscheibe des Landes NRW zur Verfügung gestellt werden. Weiter sollen neue Infrastruktur- und Mobilitätsangebote nach Möglichkeit in die Tarifbestimmungen der VRS aufgenommen werden.

In Bezug auf öffentlich verschließbare Fahrradabstellanlagen sowie Radstationen wurden von Seiten des ZV NVR Standards definiert (z.B. ein elektronisches Schließsystem, eine Online-Anbindung sowie eine offene Schnittstelle für Hintergrund- bzw. Online-Buchungssysteme), deren Einhaltung angestrebt wird.

### **3 Organisation der Zusammenarbeit**

- 3.1 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.
- 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 Köln bewertet und vorbehaltlich technischer und finanzieller Lösungen dann gemeinsam umgesetzt.
- 3.4 Jede Vertragspartei ist Vorhabenträger für die von ihr finanzierten Projekte und hinsichtlich Umsetzung und ordnungsgemäßer Mittelverwendung jeweils eigenverantwortlich.

### **4 Rechtliche Bindung**

- 4.1 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.
- 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 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**

- 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 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.
- 6.3 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.
- 6.4 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**

- 7.1 Jede Partei trägt die ihr in Zusammenhang mit diesem Memorandum of Understanding und dessen Durchführung entstehenden Kosten und Aufwendungen selbst.
- 7.2 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 Vertragspartnern DB und Stadt Köln 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 Anschub der angestrebten Maßnahmen zu befördern und damit Impulse für eine erfolgreiche Implementierung zu setzen. Die NVR wird prüfen, inwieweit

Fördermittel des ZV NVR für die Umsetzung der Projekte zur Verfügung gestellt werden können.

- 7.3 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 anderen Parteien bedarf.

## **10 Sonstiges**

- 10.1 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 nahekommen.
- 10.2 Gerichtsstand ist Köln.
- 10.3 Es findet ausschließlich deutsches Recht Anwendung.
- 10.4 Änderungen dieses Memorandum of Understanding bedürfen grundsätzlich der Schriftform. Dies gilt auch für Änderungen dieser Schriftformklausel.

**Stadt Köln**

---

[Henriette Reker]

Köln, den 09.09.2019

**Deutsche Bahn AG**

---

[Ronald Pofalla]

---

[Sven Hantel]

Köln, den 09.09.2019

**Nahverkehr Rheinland GmbH**

---

[Dr. Norbert Reinkober]

Köln, den 09.09.2019