

Vorlage Nr.: 2-UMA/158/2023
Status: öffentlich
Geschäftsbereich: Umweltschutz - Abfall
Datum: 07.11.2023
Verfasser: Marquart Christoph

Neuausrichtung des Mietradsystems (bisher: "MVG Rad") mit Unterzeichnung einer Zweckvereinbarung zwischen der Landeshauptstadt München sowie den beteiligten Landkreisen und Kommunen

Beratungsfolge:
Datum Gremium
23.11.2023 Stadtrat

I. SACHVORTRAG:

Neuausschreibung des Mietradsystems (Bikesharing) in München und den Umlandkommunen

In der Stadt München sowie einigen Kommunen des Landkreises München, darunter auch in der Stadt Garching, besteht aktuell ein Mietradsystem, das sogenannte „MVG Rad“. Da die Verträge mit der MVG als Betreiberin sowohl in der Stadt München als auch im Landkreis für das „MVG Rad“ enden, wird das MVG-Mietradsystem eingestellt und das gesamte System durch den MVV neu ausgeschrieben. Das neue System wird an einen neuen Anbieter vergeben, so dass ein gemeinsames Mietradsystem in den Umlandkommunen und der Stadt München aufgebaut wird. Somit wird das neue System deutlich größer als das bestehende MVG-Rad-System, da neben den Kommunen des Landkreis München auch u.a. Kommunen aus den Landkreisen Fürstentum, Dachau, Freising, Bad Tölz-Wolfratshausen und Starnberg am neuen „MVV-Rad“ teilnehmen.

Der Ausschreibungsprozess für das neue System beginnt bereits im Dezember 2023, der Zuschlag wird gemäß Plan im Juni 2024 an einen Bieter (d.h. Betreiber des neuen Mietradsystems) erteilt. Der Systemstart des neuen Mietradsystems in Garching und der NordAllianz als Basisgebiete ist für das letzte Quartal 2024 vorgesehen. Der Systemstart in den weiteren Kommunen im MVV-Raum sowie in der Stadt München folgt sukzessive und nahtlos an das alte MVG-Rad ab 2025. Ein späterer Beitritt zum System ist für weitere Kommunen ab den Jahren 2026 und 2027 als sogenannte Erweiterungsgebiete möglich, aufgrund der abzurufenden Fördergelder für das Mietradsystem im Rahmen von „Klimaschutz durch Radverkehr“ ist ein zeitlich späterer Beitritt für die Stadt Garching nicht möglich.

Bestehender Beschluss der Stadt Garching über die NordAllianz-Pedelecs im Rahmen der Förderung „Klimaschutz durch Radverkehr“

Die Stadt Garching hat bereits am 17.05.2022 (BM-GL/061/2022) einen Beschluss über die Einführung eines öffentlichen Pedelec-Verleihsystems gefasst (48 Pedelecs für Garching). Die investiven Kosten dieses NordAllianz-Projektes werden im Rahmen des Programms „Klimaschutz durch Radverkehr“ vom Bundeswirtschaftsministerium zu 75% gefördert.

Die geförderten NordAllianz-Pedelecs werden nahtlos in das neue MVV-System eingegliedert. Die NordAllianz und somit auch die Stadt Garching profitiert somit von einer koordinierten Abwicklung und rechtlichen Absicherung der Ausschreibung des Mietradsystems, sowie von der gebündelten Betriebssteuerung durch den MVV. Für Nutzende des Mietradsystems ergibt sich ebenfalls ein großer Vorteil durch ein deutlich erweitertes Nutzungsgebiet, eine vereinfachte Buchbarkeit über die MVGo- und MVV-App sowie durch den Anschluss an das Tarifsystem des MVV. Dadurch ergeben sich vergünstigte Konditionen für Nutzer der Räder im Rahmen des Deutschlandtickets und der IsarCard.

Unterzeichnung der Zweckvereinbarung zur Teilnahme an der Neuausschreibung des Mietradsystems

Da nun nicht nur die Landeshauptstadt und der Landkreis München an diesem neuen Mietradsystems beteiligt sein werden, soll diese bislang bilaterale Beziehung nun durch eine neue multilaterale **Zweckvereinbarung** ersetzt werden, die durch alle Kommunen, die am System teilhaben, zu unterzeichnen ist. Die Unterzeichnung der Zweckvereinbarung ist Grundlage, um am neuen System beteiligt zu sein. Die Zweckvereinbarung zur Teilnahme ist bis Ende November zu unterzeichnen, nur so ist ein Übergang zum neuen Mietradsystem ohne Betriebspause möglich. Die Zweckvereinbarung wurde von der Rechtsberatung BBG final erstellt und soll heute in der vorliegenden Form beschlossen werden.

Diese Zweckvereinbarung enthält vier Anlagen:

- Die Anlage 1 und 2 sind noch in einer vorläufigen Fassung und werden im Nachgang zu den Gremienbeschlüssen der beteiligten Kommunen aktualisiert, sobald die Anzahl der gemeldeten mechanischen Räder und Pedelecs verbindlich feststeht.
- Die Anlage 3 beinhaltet die bereits von allen Nordallianz-Kommunen unterzeichnete „Vereinbarung zwischen den Kommunen der Nordallianz zur Errichtung von Radinfrastruktur im Rahmen des Förderprogramms „Klimaschutz im Radverkehr““
- Anlage 4 beinhaltet die Zweckvereinbarung zwischen dem Landkreis Fürstenfeldbruck und einigen der im Landkreis befindlichen Städte und Gemeinden über den Aufbau eines gemeinsamen Netzes von Mobilitäts- und Radstationen.

Zu dieser Zweckvereinbarung gehört noch die **Abschlusserklärung**, die für alle beteiligten Kommunen im gleichen Wortlaut verfasst wurde und von den jeweiligen Kommunen unterzeichnet werden muss. Die Stadt Garching strebt an, dass die Abschlusserklärung zur unter 2.) genannten Zweckvereinbarung bis zum 30.11.2023 vom Ersten Bürgermeister unterzeichnet wird.

Angedachte Rahmenbedingungen des neuen Bikesharing-Systems

• Zeitlicher Rahmen der Neuausschreibung:

- Start des neuen Mietradsystems erfolgt voraussichtlich im ersten Halbjahr 2025 in der Landeshauptstadt München (LHM) und im Landkreis München (LKM) Im Landkreis Fürstenfeldbruck (LK FFB) und in der NordAllianz (NA) soll das System 2024 starten.
- Die Mindestlaufzeit des neuen Systems ist bis zum 31.12.2030 geplant mit einer Verlängerungsoption um zwei Jahre.

• Vertragliche Rahmenbedingungen:

- Ein Dienstleistungsauftrag mit dem Betreiber wird zur Regelung eines einheitlichen Mietradsystems im MVV-Raum aufgesetzt. Dieser beinhaltet nur die Mieträder und deren Betrieb, nicht aber die Stationen. Der beauftragte Dienstleister des neuen Mietradsystems

übernimmt somit den Betrieb und stellt das Hintergrundsystem bereit. Da jede auftraggebende Kommune ein direktes Vertragsverhältnis mit dem Betreiber hat, findet die Abrechnung der Räder und des Betriebs direkt über den Betreiber statt.

- Die multilaterale Zweckvereinbarung regelt die Zusammenarbeit der Gebietskörperschaften. Die Zweckvereinbarung definiert die Kooperation der beteiligten Kommunen im neuen Mietradsystem während der Ausschreibung und danach im laufenden Betrieb.

• **Ausschreibung des Dienstleistungsauftrags:**

- Es erfolgt eine gemeinsame Erarbeitung der Rahmenbedingungen für die Ausschreibung des neuen Mietradsystems durch die Landkreise, LHM, MVV GmbH und MVG mbH (= AG regionales Bikesharing System).
- Der Dienstleistungsauftrag soll bereits im November 2023 ausgeschrieben werden. Aufgrund der vorhandenen Förderungen für den LK FFB und die NA sowie die Sicherstellung des lückenlosen Übergangs zum neuen System in LHM/LKM ist eine spätere Ausschreibung nicht möglich.

• **Betriebssteuerung und Controlling des neuen Mietradsystems:**

- Das Controlling und die Betriebssteuerung werden in den Landkreiskommunen durch die MVV GmbH übernommen. In der LH München (nur dort!) übernimmt die MVG als Tochtergesellschaft der SWM diese Aufgaben.

• **Art der Mieträder und Stationen im neuen Bikesharing-System:**

- Räder und Stationen sollen dem neuesten Stand der Technik entsprechen.
- Soll-Größen der Stationen: Pro Station müssen mindestens 3, besser 5 Räder eingeplant werden. Nach oben ist die Anzahl der Räder pro Station offen. Das System ist so ausgelegt, dass pro Station eine Soll-Größe geplant werden muss. Natürlich können aber, wenn beispielsweise 10 Nutzer angefahren kommen, all diese Räder an einer einzigen 5er-Station abgestellt (und auch wieder entliehen) werden. Die Soll-Größe dient vor allem dem Betreiber und dem mit ihm vereinbarten „Service Level“. Dieses besagt, den Turnus, in welchem Stationen, die leergelaufen sind, falls nicht sowieso durch die Nutzer geschehen, von ihm wieder aufgefüllt werden. Das Service Level soll größtenteils bei einem 24 Std.-Turnus liegen.
- Es werden sowohl mechanische Räder als auch Pedelecs angeboten werden. Die Einbeziehung von Pedelecs in das neue Mietradsystem soll neue Zielgruppen (Berufspendler) ansprechen und ermöglicht es, längere Distanzen zu überwinden. Durch den Einsatz von Pedelecs mit Wechselakku sind keine Investitionen in Ladeinfrastruktur nötig.
- Je Station sind keine tiefbaulichen Maßnahmen mehr nötig, da sich die Minimalausstattung pro Station auf Bodenmarkierungen und eine Beschilderung beschränkt. (Es können aber zur besseren Sicht zusätzliche Stelen errichtet werden, falls gewünscht) Damit ist es auch möglich, schneller eine Station an einen anderen (attraktiveren) Standort zu verlagern. Ständermodule sind nicht mehr erforderlich.
- Über die Standorte der Stationen und die Anzahl der Fahrräder können Kommunen selbst entscheiden. Die Anzahl Räder für die Stadt Garching wird ebenfalls heute beschlossen. Der Potenzialwert der Grundsatzuntersuchung zur Mikromobilität und die Erfahrungswerte der MVG Rad geben hierfür Hinweise.
- Das stationsbasierte System aus virtuellen Stationen garantiert ein aufgeräumtes Straßenbild und die Auffindbarkeit für Nutzende. Die Stationen sind mittels Geofencing im Software-System (Buchungs-Apps) hinterlegt. Die Buchung kann ausschließlich an Stationen beendet werden, das heißt, Wildabstellungen werden so unterbunden.

• Tarif, Marke, digitale Einbindung des neuen Systems:

- Durch eine Einheitlichkeit in Marke, Tarif und Betreiber soll eine bestmögliche Nutzerfreundlichkeit entstehen. Das Design wird von der MVV übernommen.
- Für das Tarifmodell ist angedacht, dass es eine Vergünstigung für ÖPNV-Kunden geben soll, sowie Abo-Modelle pro Monat oder Jahr für den jeweiligen Fahrradtyp (Deutschlandticket, IsarCard). Eine digitale Einbindung in MVGO, MVV App und in die Betreiber-App ist geplant.

Hinweis zur Beschlussfassung:

Aus rechtlichen Gründen bedarf es einer einheitlichen Beschlussfassung aller beteiligten Kommunen. Daher sind die im Beschluss dargelegten elf Beschlusspunkte standardisiert. Diese sind von der Rechtberatung BBG im Auftrag des Landkreises München ausgearbeitet worden und müssen zwingend von allen beteiligten Kommunen genau mit diesem Wortlaut beschlossen werden, um das angestrebte Gesamtsystem rechtswirksam beginnen zu können. Die Formulierung der Beschlusspunkte ist auch mit der bayrischen Aufsichtsbehörde so abgestimmt.

II. BESCHLUSS:

Der Stadtrat beschließt:

1. Der Erste Bürgermeister wird beauftragt, die Zweckvereinbarung über die gemeinschaftliche Etablierung und Sicherstellung eines öffentlichen Bikesharing-Systems von Gebietskörperschaften im Gebiet des Münchner Verkehrsverbundes (im Folgenden: Zweckvereinbarung) nach Maßgabe des angehängten Entwurfes mit allen in der Anlage 1 des Entwurfes genannten Basisgebietskörperschaften sowie allen Landkreisen, die Gesellschafter der Münchner Verkehrs- und Tarifverbund GmbH (MVV) sind, abzuschließen. Diese Beauftragung und Ermächtigung bleibt bestehen, auch wenn und soweit einzelne oder mehrere der in der Anlage 1 des Entwurfes genannten Basisgebietskörperschaften oder der Landkreise, die Gesellschafter der Münchner Verkehrs- und Tarifverbund GmbH (MVV) sind, nicht oder nicht rechtzeitig zum Zeitpunkt des Wirksamwerdens den Abschluss der Zweckvereinbarung beschließen.
2. Von dem angehängten Entwurf darf abgewichen werden, soweit die Abweichungen nur unwesentlich sind und dies aufgrund von Anmerkungen der Aufsichtsbehörde, des Finanzamtes oder ähnlicher Stellen, aufgrund einer steuerlichen Prüfung, aufgrund weiterer Abstimmungen zwischen den Projektbeteiligten oder aus vergleichbaren Gründen erforderlich ist.
3. Der Erste Bürgermeister wird beauftragt, die Landeshauptstadt München zu bevollmächtigen, Willenserklärungen anderer Gebietskörperschaften, die den Abschluss, die Änderung oder die Beendigung der Zweckvereinbarung betreffen, mit Wirkung für und gegen die Stadt Garching zu empfangen.
4. Der Erste Bürgermeister wird beauftragt, nach Abschluss der Zweckvereinbarung diese zu ändern, soweit die Änderungen nur unwesentlich sind und dies aufgrund von Anmerkungen der Aufsichtsbehörde, des Finanzamtes oder ähnlicher Stellen, aufgrund einer steuerlichen Prüfung oder aus vergleichbaren Gründen erforderlich ist. Ein erneuter Beschluss des Stadtrates ist hierfür jeweils nicht erforderlich.
5. Der Erste Bürgermeister wird beauftragt, nach Abschluss der Zweckvereinbarung einzelne oder

mehrere der in der Anlage 1 des angehängten Entwurfes genannten Basisgebietskörperschaften bzw. einzelne oder mehrere der in der Anlage 2 des angehängten Entwurfes genannten Optionsgebietskörperschaften sowie einzelne oder mehrere Landkreise, die Gesellschafter der Münchner Verkehrs- und Tarifverbund GmbH (MVV) sind, unter den in der Zweckvereinbarung festgelegten Voraussetzungen als Vertragsparteien in die Zweckvereinbarung aufzunehmen und die Zweckvereinbarung jeweils entsprechend zu ändern. Ein erneuter Beschluss des Stadtrates ist für die Vertragsänderungen jeweils nicht erforderlich.

6. Der Erste Bürgermeister wird beauftragt, im Rahmen der Fortschreibung der Anlage 1 der Zweckvereinbarung für die Stadt Garching 80 mechanische Fahrräder und Pedelects anzugeben.

7. Der Erste Bürgermeister wird beauftragt, in Zusammenarbeit mit den Vertragsparteien der Zweckvereinbarung den Auftrag für ein regionales Bikesharing-System gemäß den Vorgaben der Zweckvereinbarung an einen Dienstleister zu vergeben. Die Vertragsparteien der Zweckvereinbarung werden gemeinsam Auftraggeber.

8. Der Erste Bürgermeister wird beauftragt, im Rahmen der durch die Zweckvereinbarung eröffneten Möglichkeiten darauf hinzuwirken, dass für die Stadt Garching möglichst 20 Stationen vorgesehen werden und die in dieser Vorlage genannten Standorte möglichst weitgehend umgesetzt werden. Die Beschaffung soll jedoch auch dann durchgeführt werden, wenn diese Vorgaben nicht umgesetzt werden.

9. Die Münchner Verkehrs- und Tarifverbund GmbH (MVV) führt das Vergabeverfahren zu den in dieser Vorlage genannten Bedingungen als Vergabestelle durch und erteilt im Namen der Auftraggeber nach den Bestimmungen der Zweckvereinbarung den Zuschlag auf das wirtschaftlichste Angebot.

10. Einer erneuten Befassung des Stadtrats bedarf es nicht, wenn aus vergaberechtlichen Gründen eine Änderung der Wahl der Vergabe- und Vertragsordnung, der Vergabeverfahrensart, der Eignungskriterien oder Eignungsunterlagen oder der Zuschlagskriterien erforderlich sein sollte oder wenn das Vergabeverfahren aus vergaberechtlichen Gründen aufgehoben werden muss.

11. Eine erneute Befassung des Stadtrats ist zur Erteilung des Zuschlags nur erforderlich, falls das wirtschaftlichste Angebot den geschätzten Auftragswert um mehr als 20% übersteigen sollte.

III. VERTEILER:

BESCHLUSSVORLAGE:

- als Tischvorlage

☐

ANLAGE(N):

- als Tischvorlage

☐

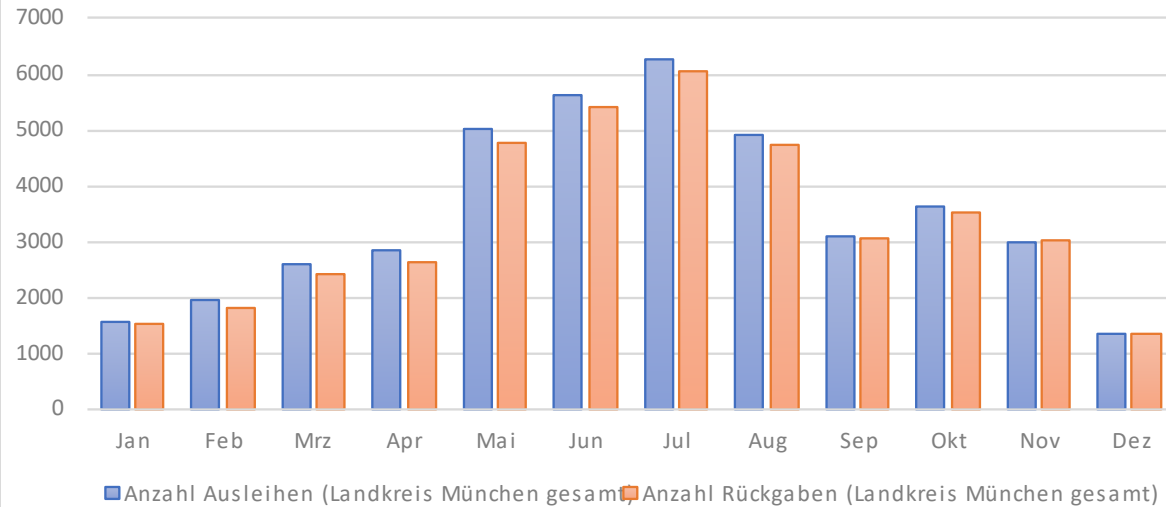
MVG Rad Jahresbericht 2022 für den Landkreis München



**DIE
MOBILITÄTS-
MACHER*INNEN.**

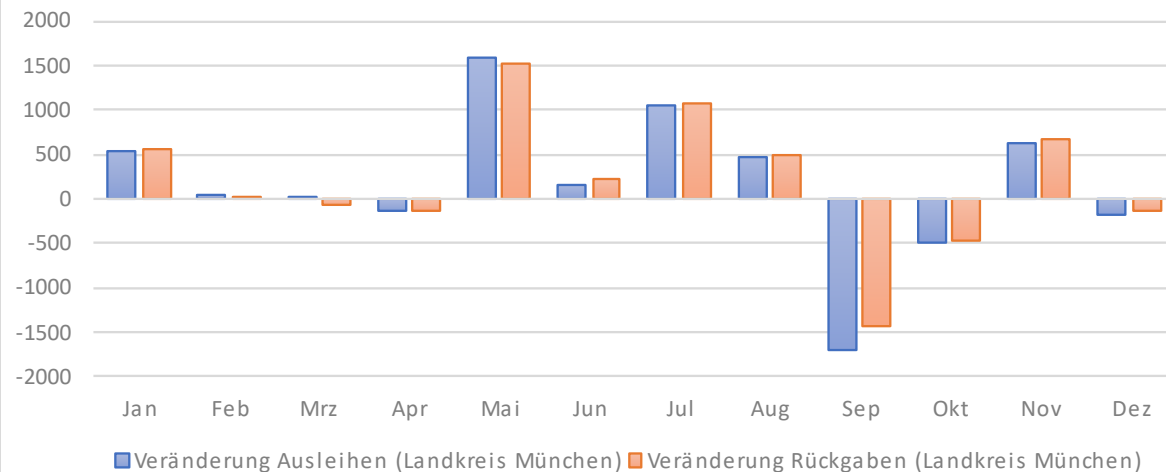
Statistiken zur Radnutzung im Landkreis München

Anzahl Ausleihen & Rückgaben nach Monat

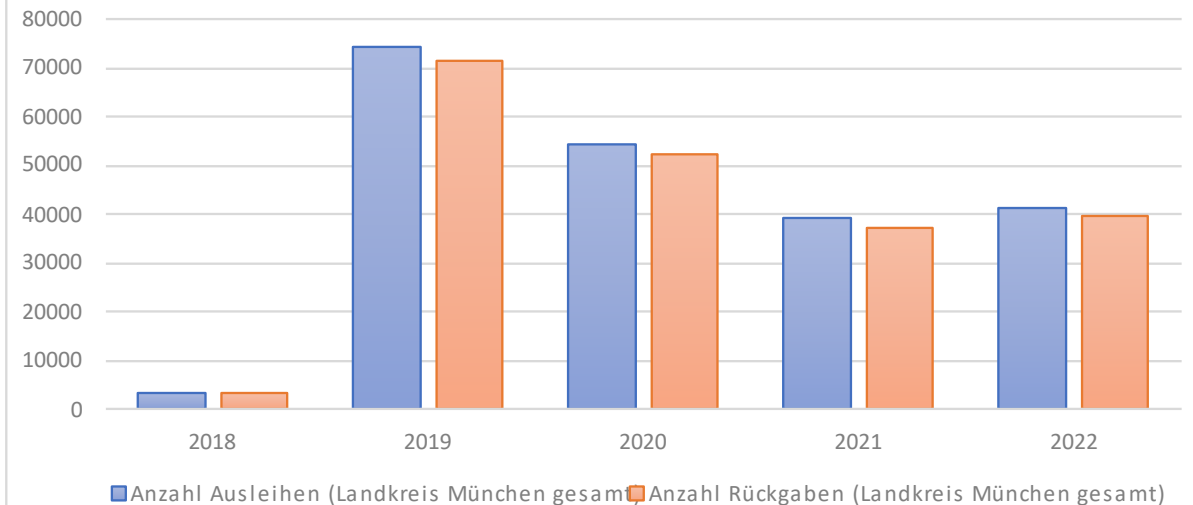


Im Landkreis München ist die Entwicklung über die Monate gesehen voll im Durchschnitt: Zum Sommer hin nehmen die Ausleihen und Rückgaben mehr und mehr zu und zum Winter hin wieder ab. Eine Besonderheit stellte 2022 der September dar: Aufgrund eines außergewöhnlich kühlen und verregneten Monats liegen hier die Nutzungszahlen systemweit unter den sonst für diesen Monat üblichen Zahlen. Nachdem die Nutzung von MVG Rad in 2020 und 2021 spürbar zurück ging, nimmt die Nutzung seit Anfang 2022 wieder zu. Der naheliegendste Grund hierfür dürfte die Coronapandemie sein.

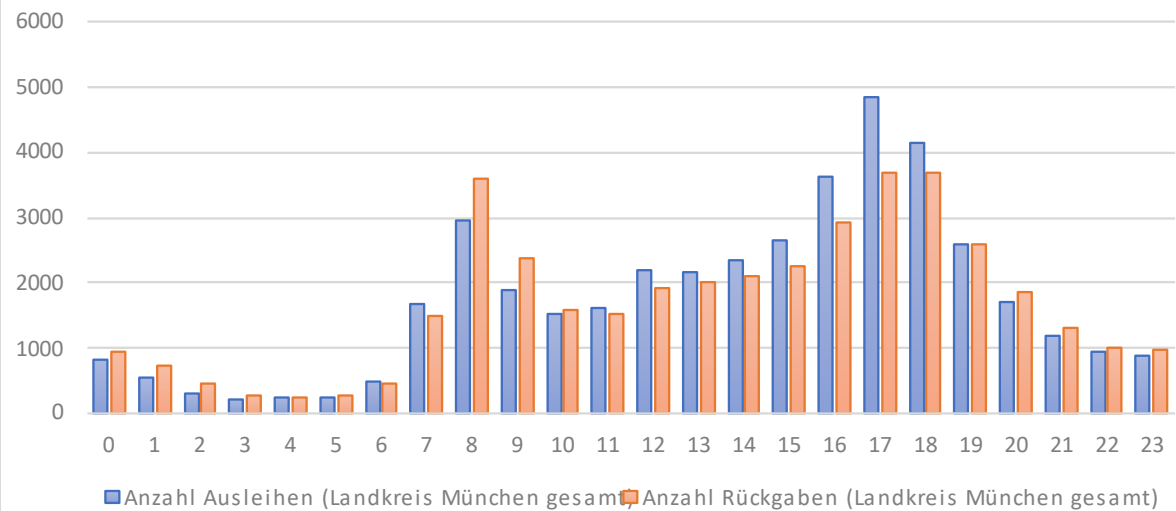
Absolute Veränderung von Ausleihen & Rückgaben in 2022 ggü. Vorjahr



Anzahl Ausleihen & Rückgaben im Jahresverlauf

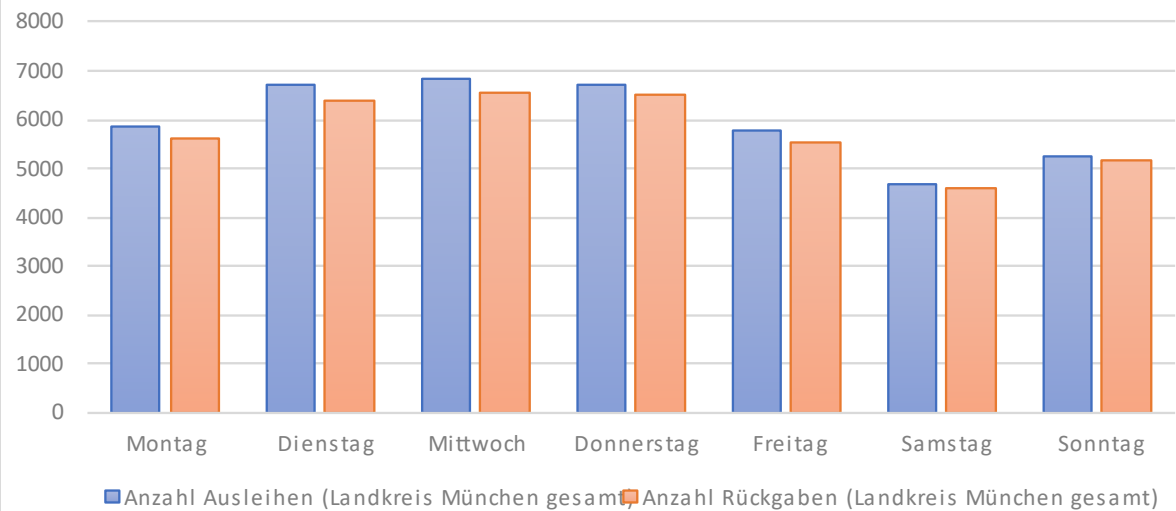


Anzahl Ausleihen & Rückgaben nach Uhrzeit

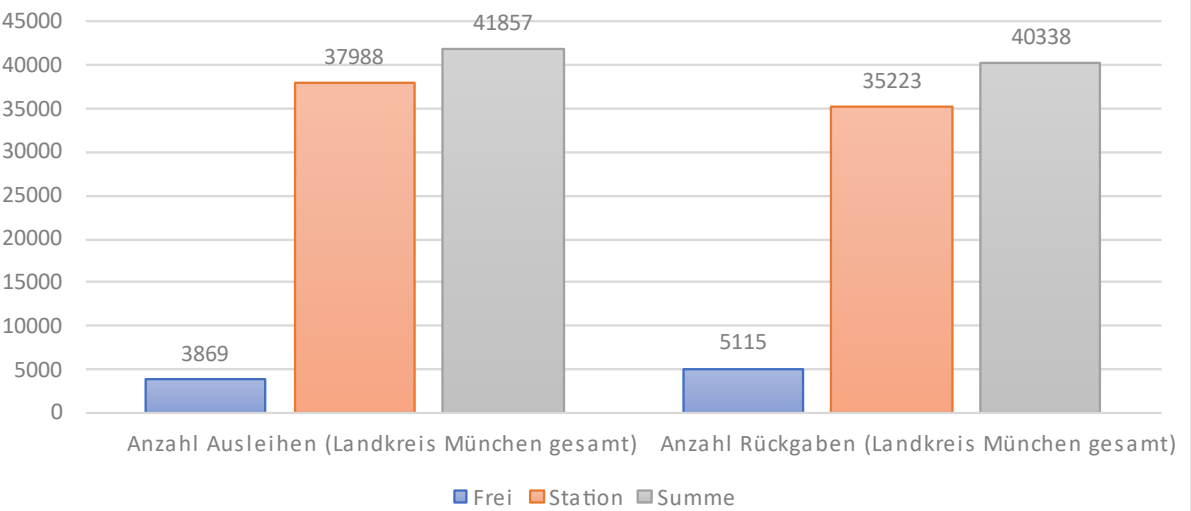


Über den gesamten Landkreis betrachtet herrscht ein typisches Nutzungsmuster vor: Peaks an Ausleihen und Rückgaben finden sich während der morgendlichen und abendlichen Rushhour. An Wochenenden liegt die Nutzungszahl leicht unter der eines typischen Werktags. Die Nutzungsgewohnheiten variieren unter den einzelnen Gemeinden jedoch teilweise stark. So gibt es Gemeinden, in denen die Pendelnutzung von und zur Arbeit überwiegt und der Freizeitverkehr eine untergeordnete Rolle spielt, als auch Gemeinden, in denen das genaue Gegenteil der Fall ist.

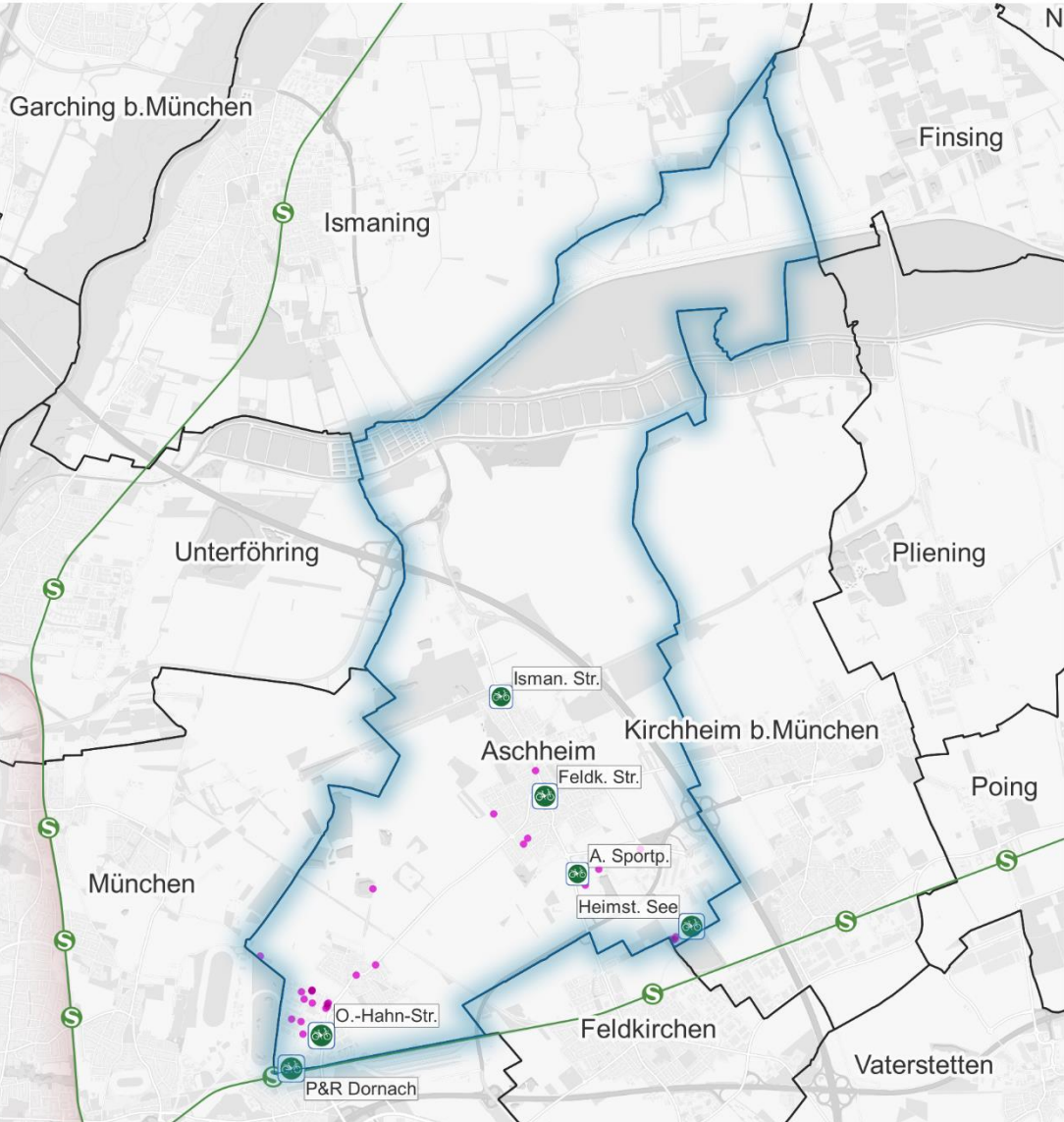
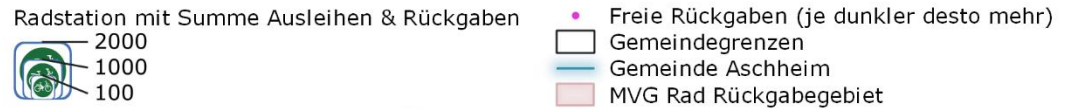
Anzahl Ausleihen & Rückgaben nach Wochentag



Anzahl Ausleihen & Rückgaben nach Art



MVG Rad Nutzung 2022 in Aschheim



Anzahl Ausleihen gesamt: 711
davon an Stationen: 643 (90.44%)
davon frei: 68 (9.56%)

Anzahl Rückgaben gesamt: 722
davon an Stationen: 621 (86.01%)
davon frei: 101 (13.99%)

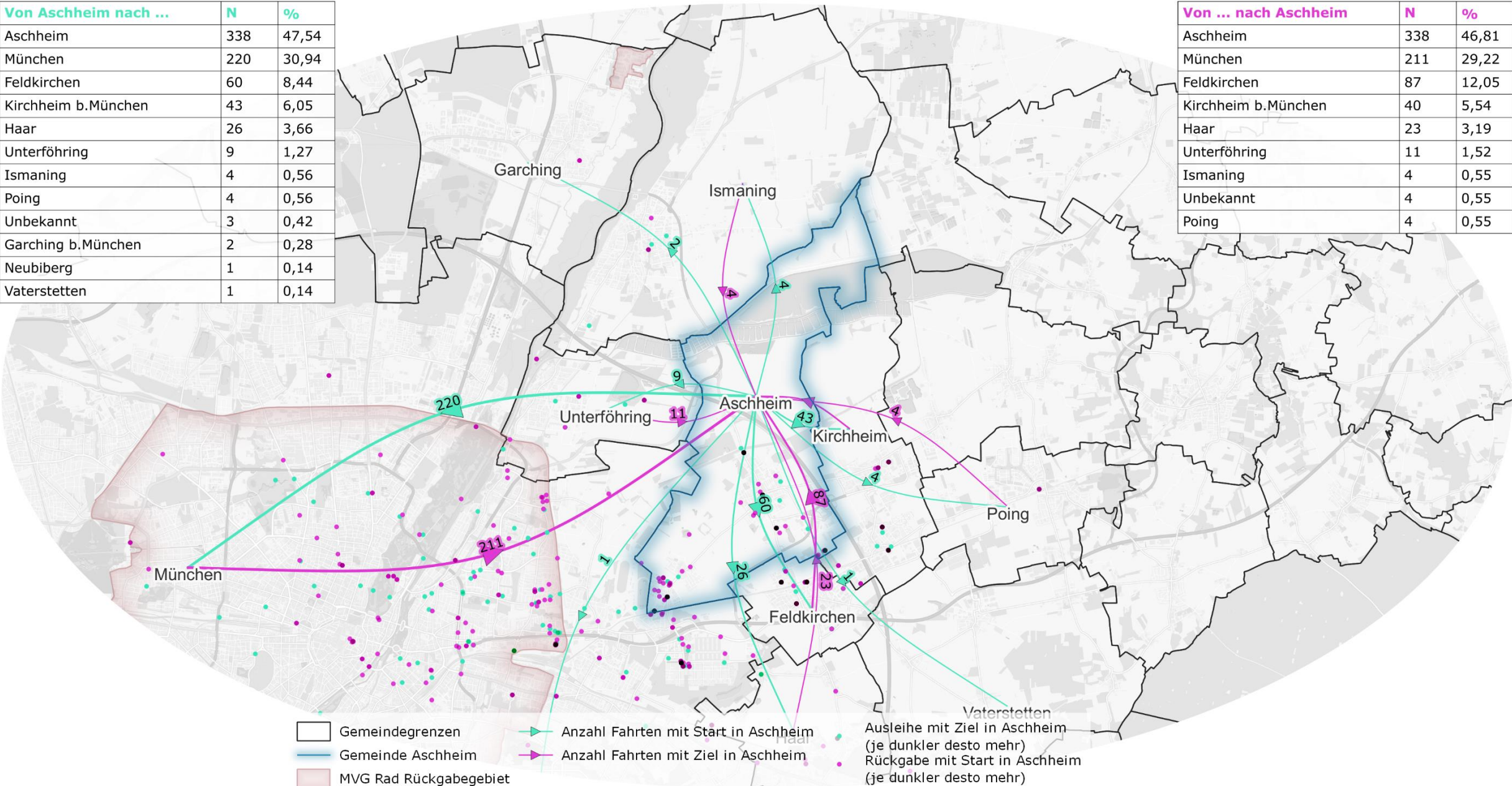
Es gibt 6 MVG Rad Stationen. Davon sind 0 im Laufe des Jahres 2022 in Betrieb gegangen.

Station	Inbetriebn.	Ausleihen	Rückgaben	Summe
Park & Ride - Anlage (Dornach)	23.04.2019	181	136	317
Otto-Hahn-Straße (Aschheim)	08.12.2021	155	131	286
Heimstettener See (Aschheim)	23.04.2019	116	137	253
Feldkirchner Straße (Aschheim)	23.04.2019	114	118	232
Ismaninger Straße - Gartenstraße (Aschheim)	08.12.2021	45	59	104
Am Sportpark (Aschheim)	08.12.2021	32	40	72

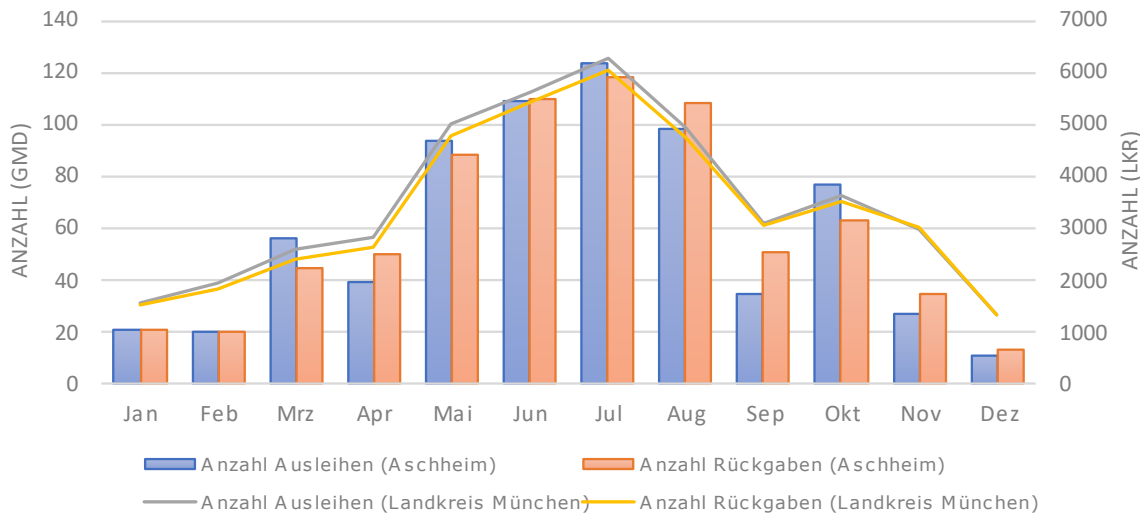
MVG Rad Fahrten von und nach Aschheim

Von Aschheim nach ...	N	%
Aschheim	338	47,54
München	220	30,94
Feldkirchen	60	8,44
Kirchheim b.München	43	6,05
Haar	26	3,66
Unterföhring	9	1,27
Ismaning	4	0,56
Poing	4	0,56
Unbekannt	3	0,42
Garching b.München	2	0,28
Neubiberg	1	0,14
Vaterstetten	1	0,14

Von ... nach Aschheim	N	%
Aschheim	338	46,81
München	211	29,22
Feldkirchen	87	12,05
Kirchheim b.München	40	5,54
Haar	23	3,19
Unterföhring	11	1,52
Ismaning	4	0,55
Unbekannt	4	0,55
Poing	4	0,55

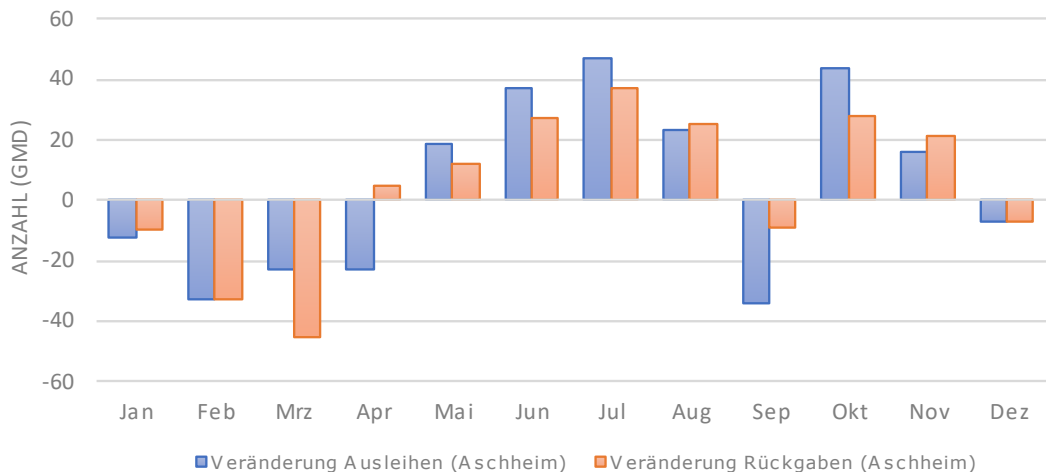


Anzahl Ausleihen & Rückgaben nach Monaten

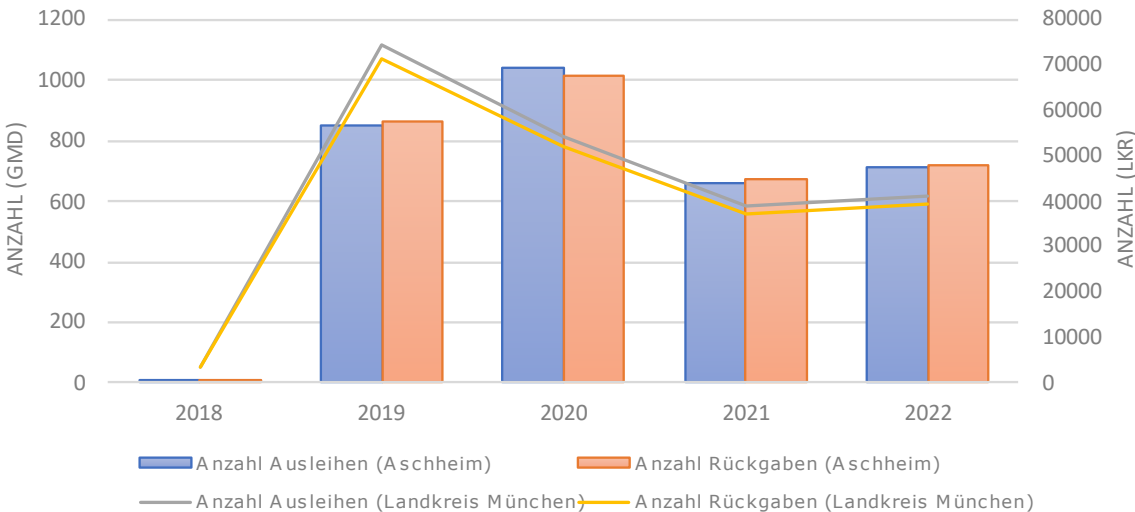


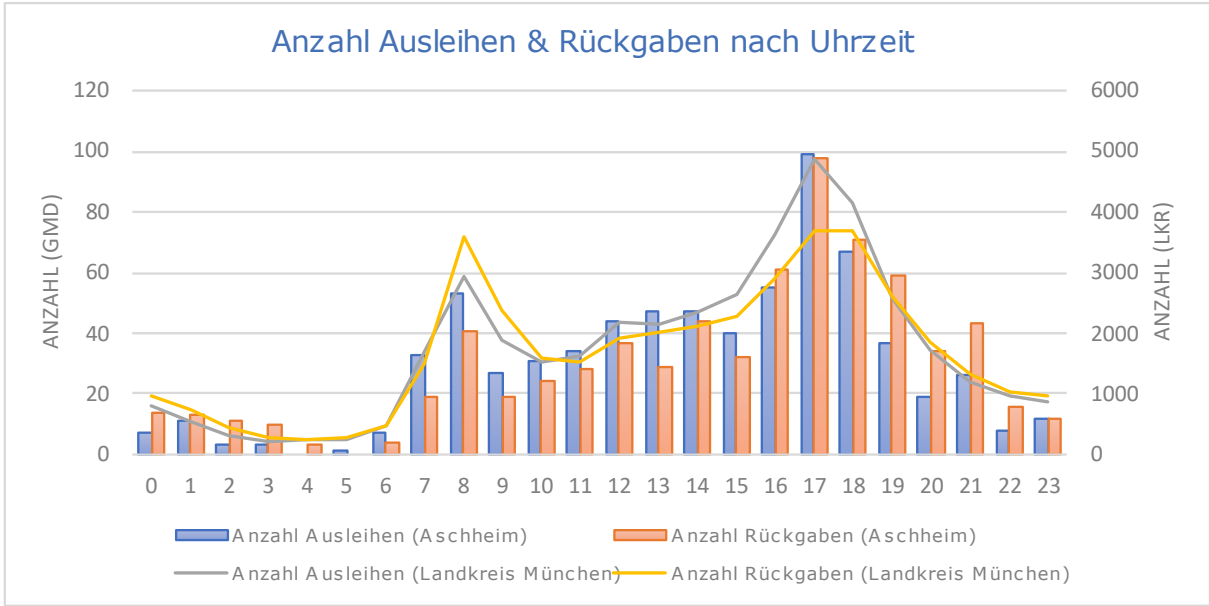
In Aschheim hat die Nutzung von MVG Rad während der ersten Monate in 2022 gegenüber 2021 abgenommen. Dies deckt sich nicht mit dem landkreisweiten Trend einer leichten Zunahme. Eine Besonderheit stellte 2022 der September dar: Aufgrund eines außergewöhnlich kühlen und verregneten Monats liegen hier die Nutzungszahlen systemweit unter den sonst für diesen Monat üblichen Zahlen. Im Jahresverlauf nehmen die Nutzungszahlen auch in Aschheim nach dem Ende der Coronapandemie wieder leicht zu.

Absolute Veränderung von Ausleihen & Rückgaben in 2022 ggü. Vorjahr

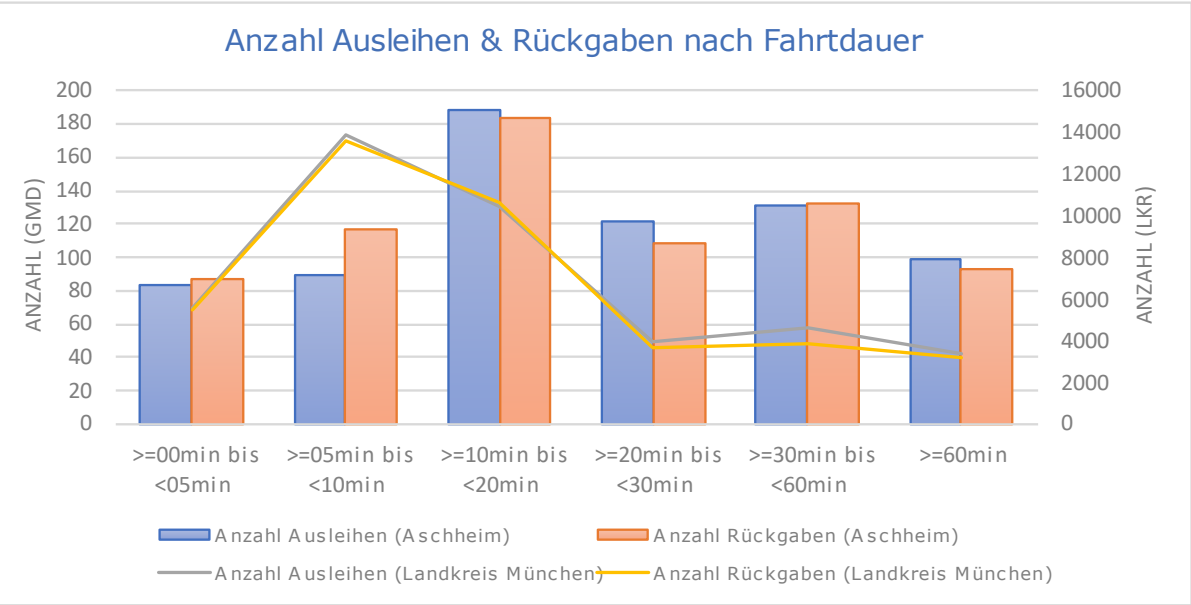
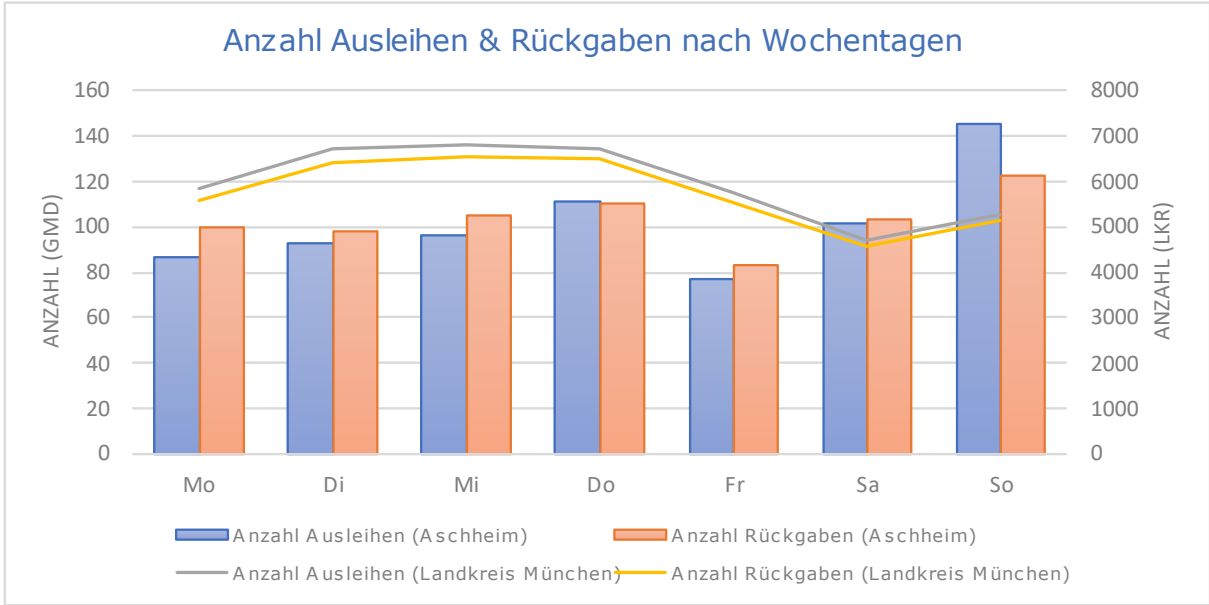


Anzahl Ausleihen & Rückgaben im Jahresverlauf

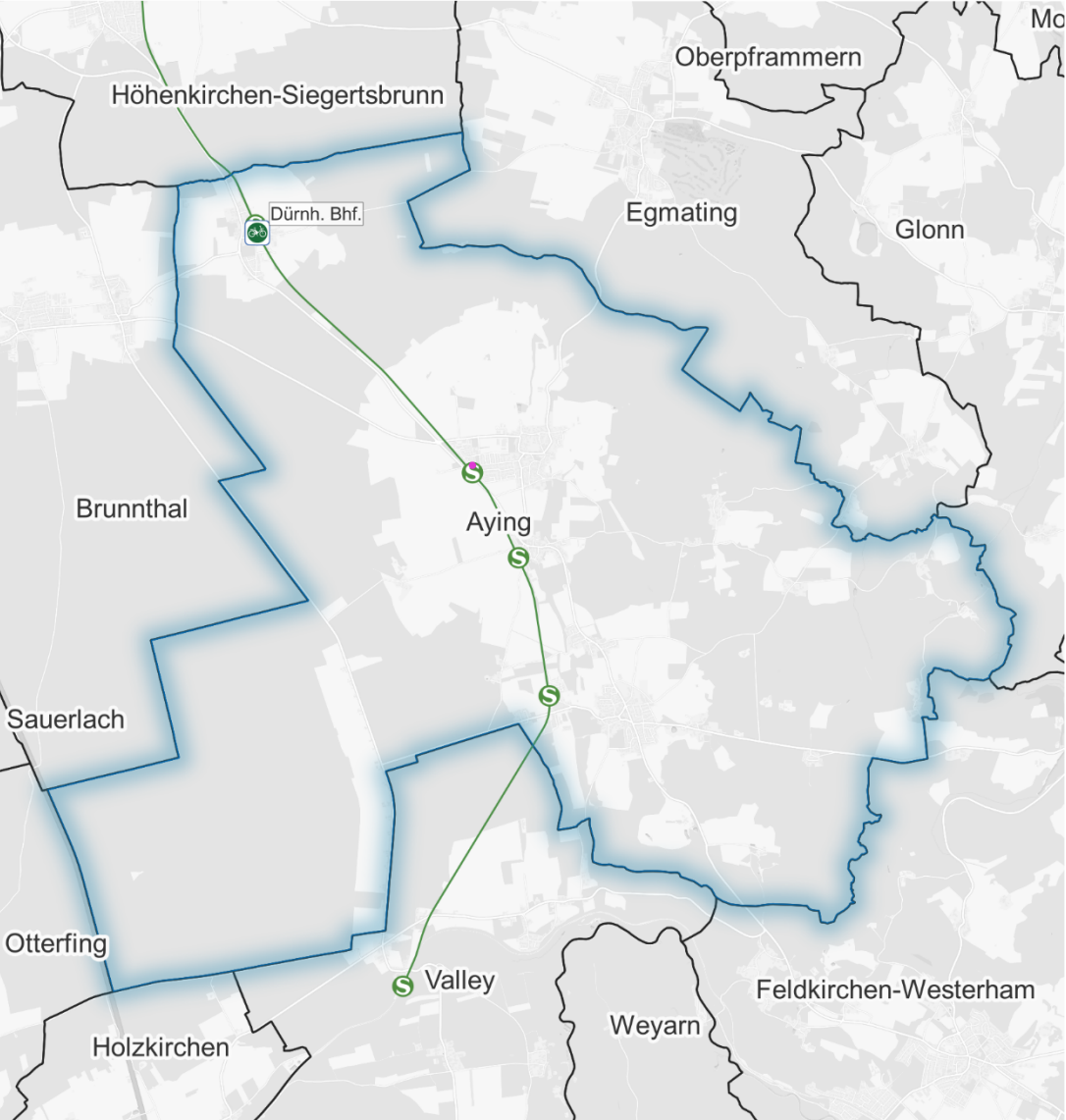




In Aschheim zeigen sich die klassischen Spitzen in Ausleihen und Rückgaben zur morgendlichen und abendlichen Rushhour. Dem widersprüchlich ist jedoch, dass die meisten Fahrten an Sonntagen getätigt werden und zumeist 10 bis 20 Minuten dauern. Schlussfolgern lässt sich daraus eine relativ ausgewogene Nutzung von MVG Rad zu Freizeitzwecken als auch zum Pendeln von und zur Arbeit.



MVG Rad Nutzung 2022 in Aying



Anzahl Ausleihen gesamt: 111
davon an Stationen: 107 (96.4%)
davon frei: 4 (3.6%)

Anzahl Rückgaben gesamt: 82
davon an Stationen: 77 (93.9%)
davon frei: 5 (6.1%)

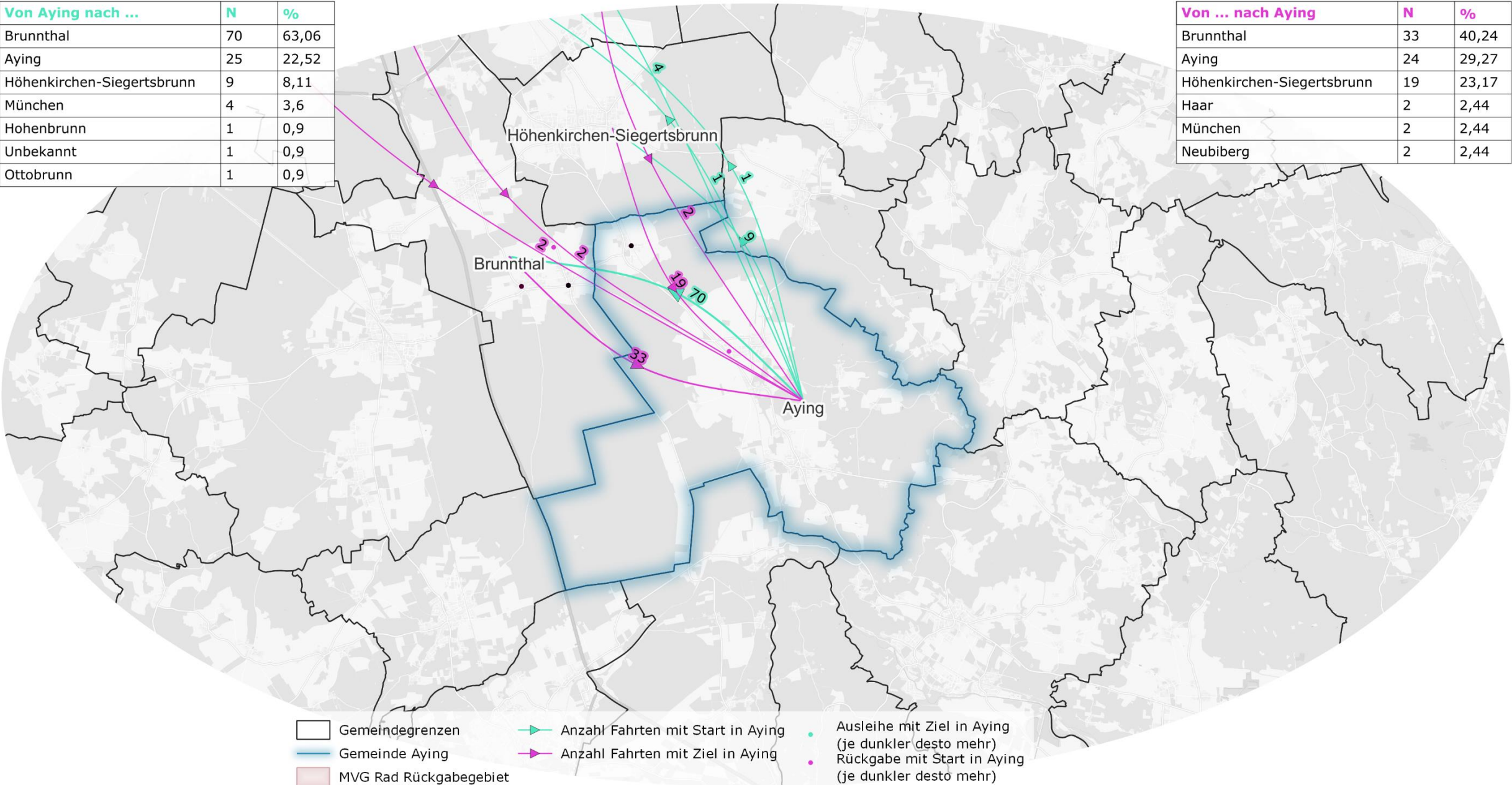
Es gibt 1 MVG Rad Stationen. Davon sind 0
im Laufe des Jahres 2022 in Betrieb
gegangen.

Station	Inbetriebn.	Ausleihen	Rückgaben	Summe
Dürnhaar Bahnhof (Aying)	25.05.2019	107	77	184

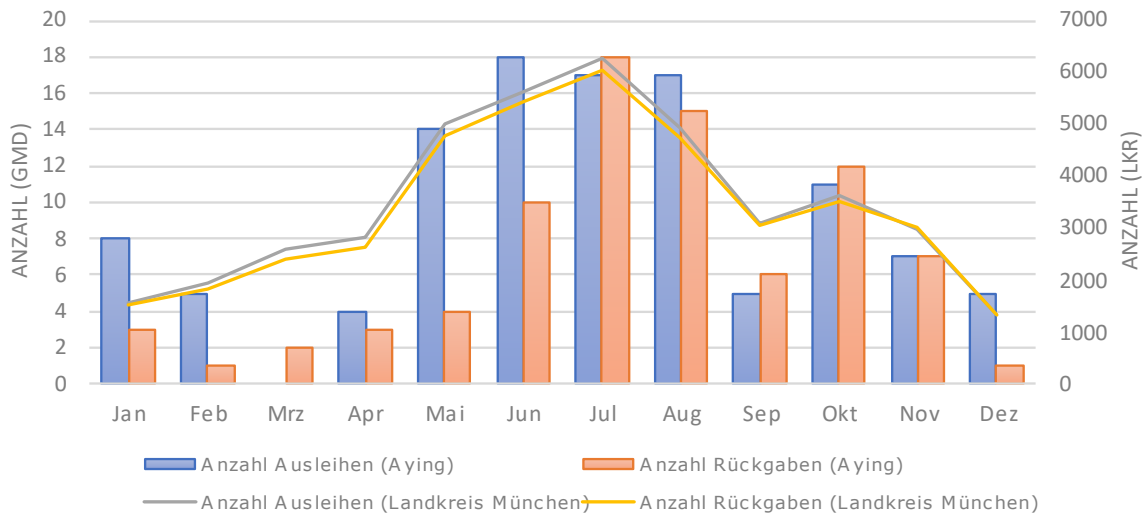
MVG Rad Fahrten von und nach Aying

Von Aying nach ...	N	%
Brunnthal	70	63,06
Aying	25	22,52
Höhenkirchen-Siegersbrunn	9	8,11
München	4	3,6
Hohenbrunn	1	0,9
Unbekannt	1	0,9
Ottobrunn	1	0,9

Von ... nach Aying	N	%
Brunnthal	33	40,24
Aying	24	29,27
Höhenkirchen-Siegersbrunn	19	23,17
Haar	2	2,44
München	2	2,44
Neubiberg	2	2,44

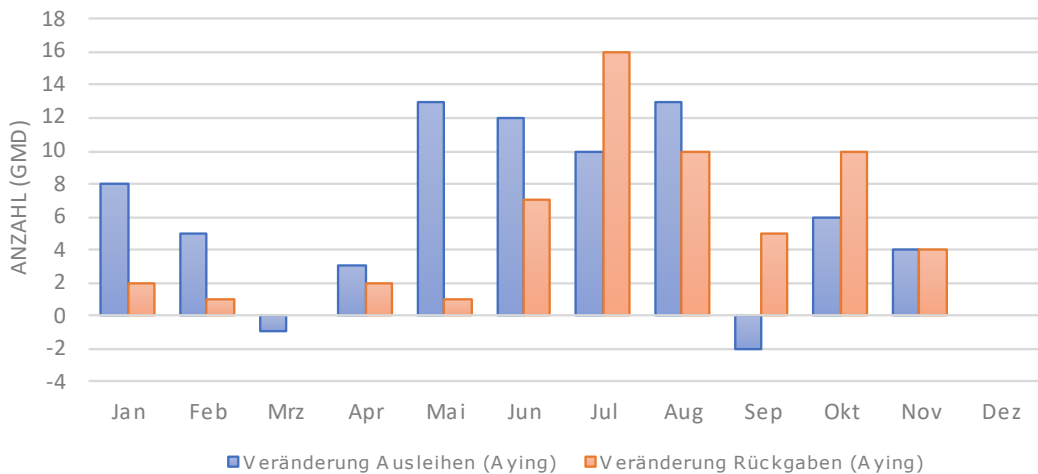


Anzahl Ausleihen & Rückgaben nach Monaten

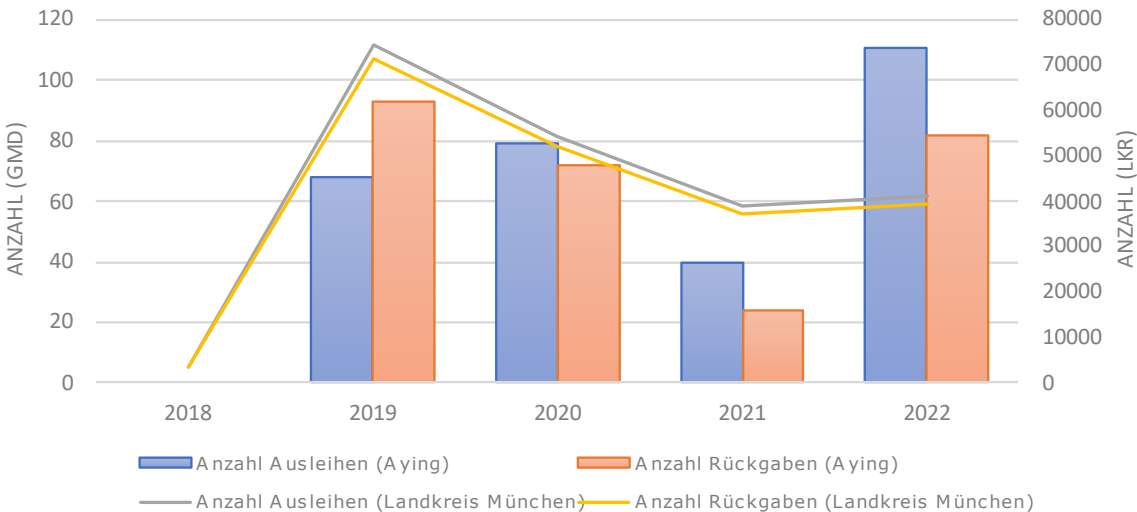


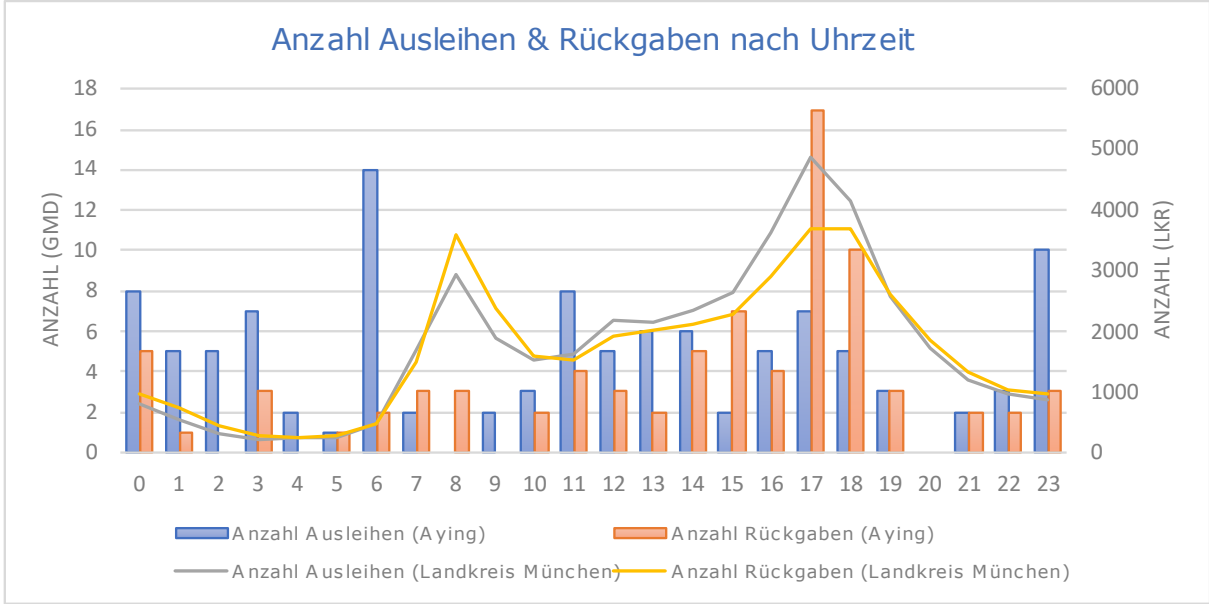
Mit nur einer MVG Radstation sind die Nutzungszahlen in Aying moderat. Insbesondere von und zur Nachbargemeinde Brunnthal bestehen Fahrtbeziehungen. Hier wird die Station am Bahnhof Dürnhaar als Anbindung zur S-Bahn genutzt. Entgegen dem landkreisweiten Trend, jedoch zusammen mit den Nutzungsmustern in Brunnthal, liegen in Aying die Nutzungszahlen von MVG Rad in 2022 über jenen von 2019.

Absolute Veränderung von Ausleihen & Rückgaben in 2022 ggü. Vorjahr

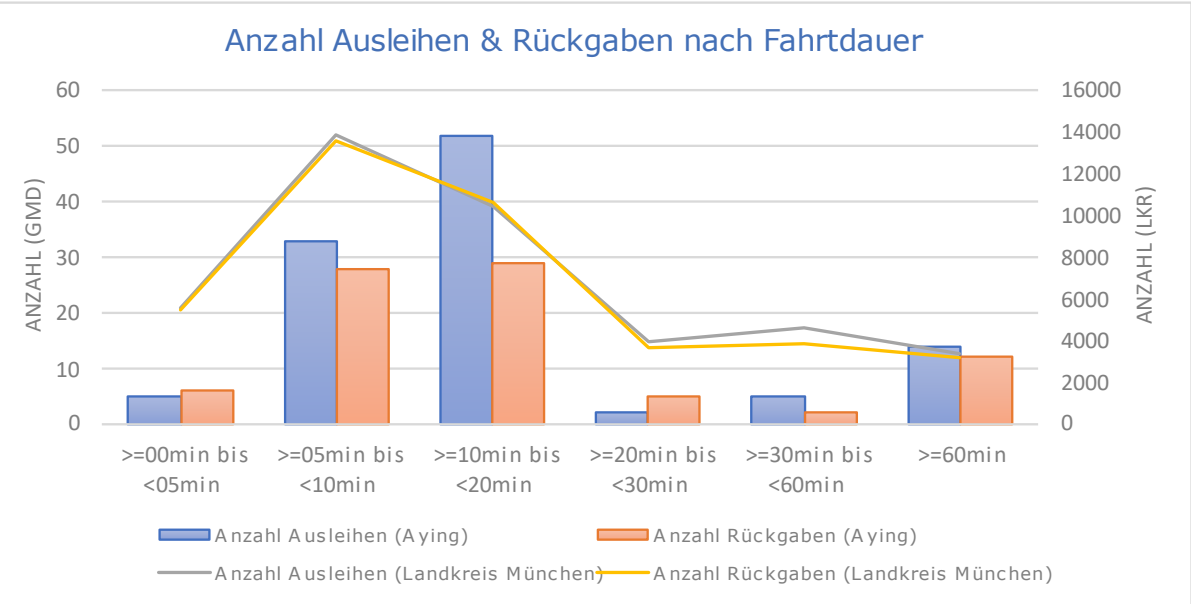
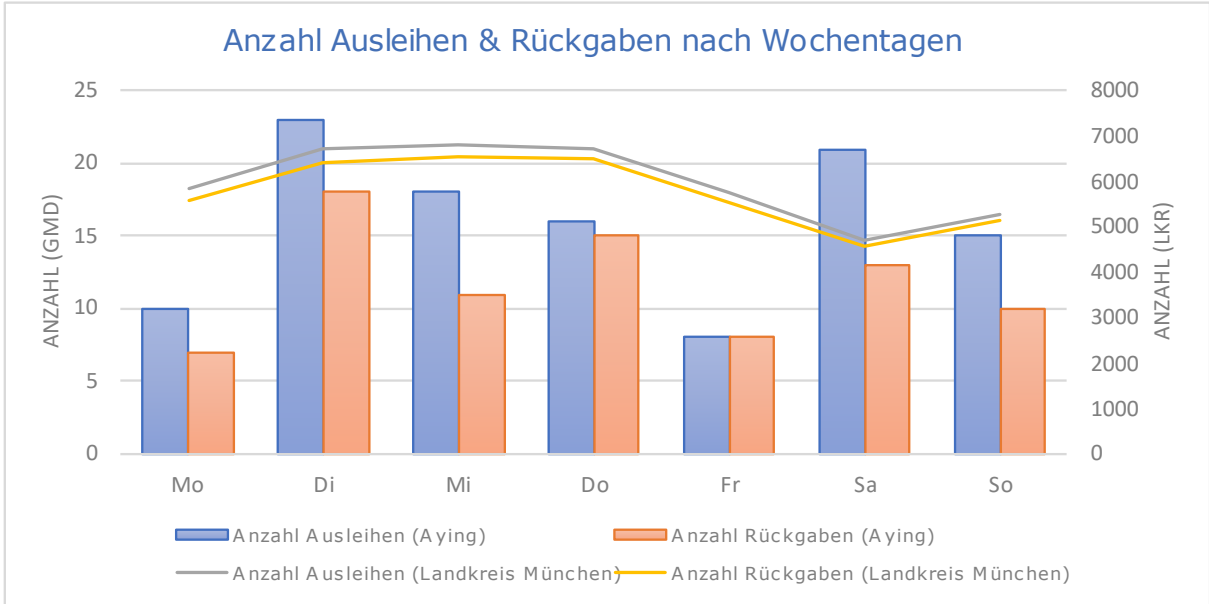


Anzahl Ausleihen & Rückgaben im Jahresverlauf

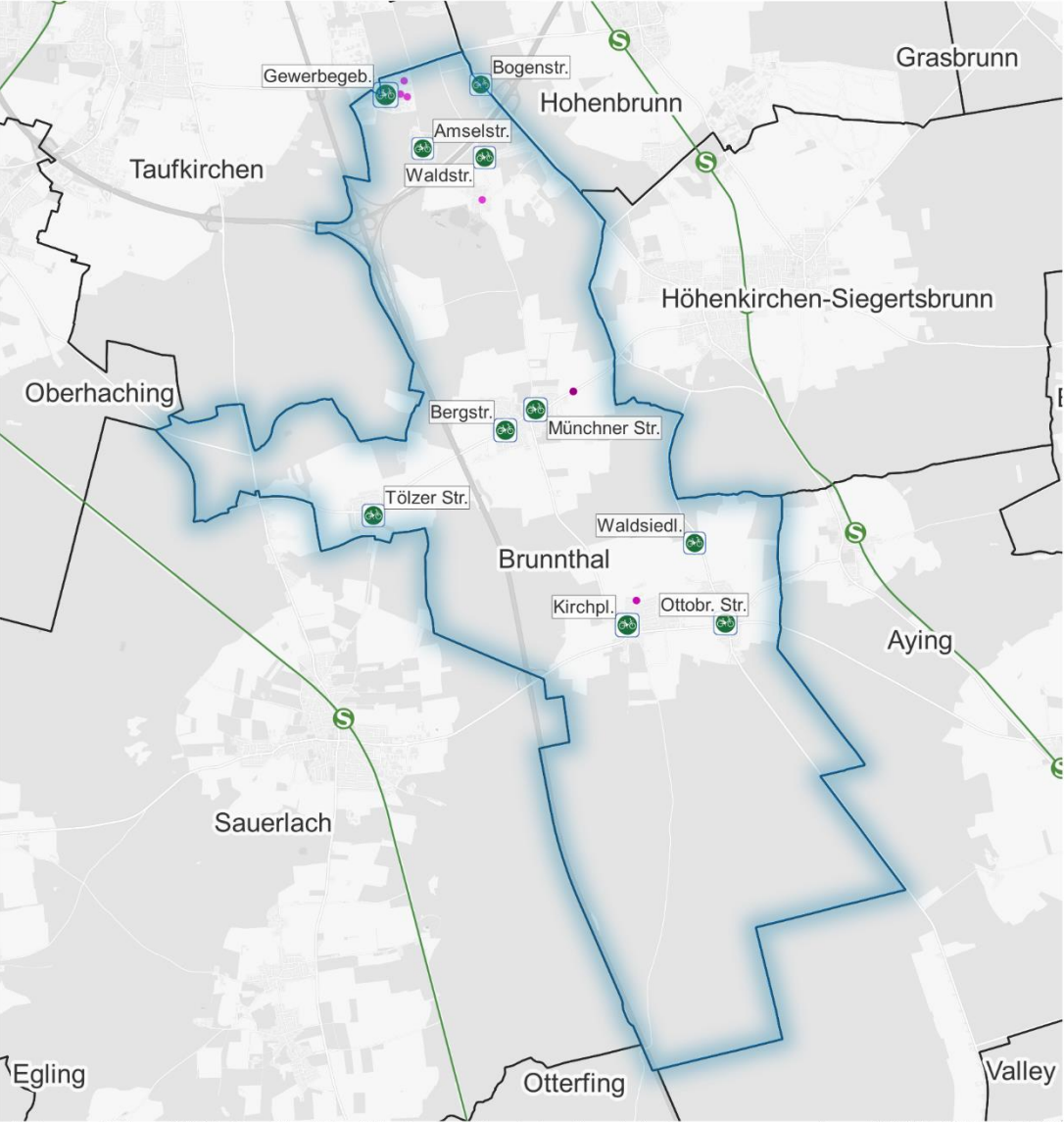




Dass insbesondere morgens und nachts Ausleihen stattfinden, lässt darauf schließen, dass insbesondere zu diesen Uhrzeiten Fahrten in Richtung Brunnthal stattfinden. Also sowohl Freizeitverkehr als auch Pendelverkehre von der S-Bahnstation Dürnhaar nach Brunnthal. Insbesondere die mutmaßlichen Pendler decken sich auch mit den Rückgaben, die vorwiegend nachmittags stattfinden. Über die Wochentage gesehen herrscht eine relativ ausgeglichene Nutzung vor.



MVG Rad Nutzung 2022 in Brunnthal



Anzahl Ausleihen gesamt: 378
davon an Stationen: 363 (96.03%)
davon frei: 15 (3.97%)

Anzahl Rückgaben gesamt: 501
davon an Stationen: 472 (94.21%)
davon frei: 29 (5.79%)

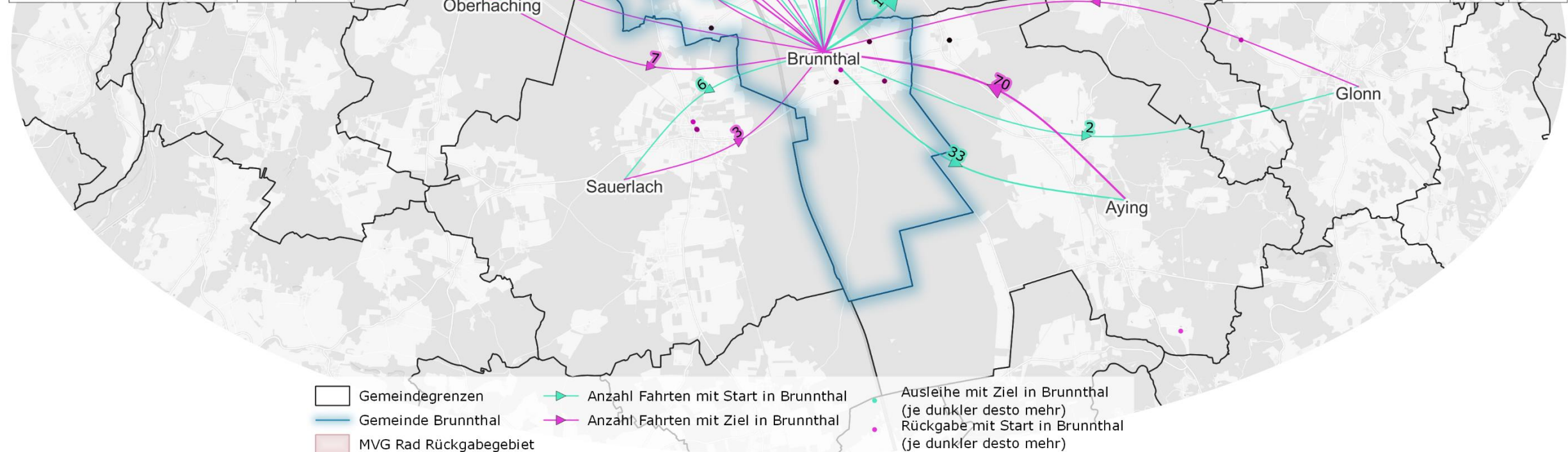
Es gibt 10 MVG Rad Stationen. Davon sind 0 im Laufe des Jahres 2022 in Betrieb gegangen.

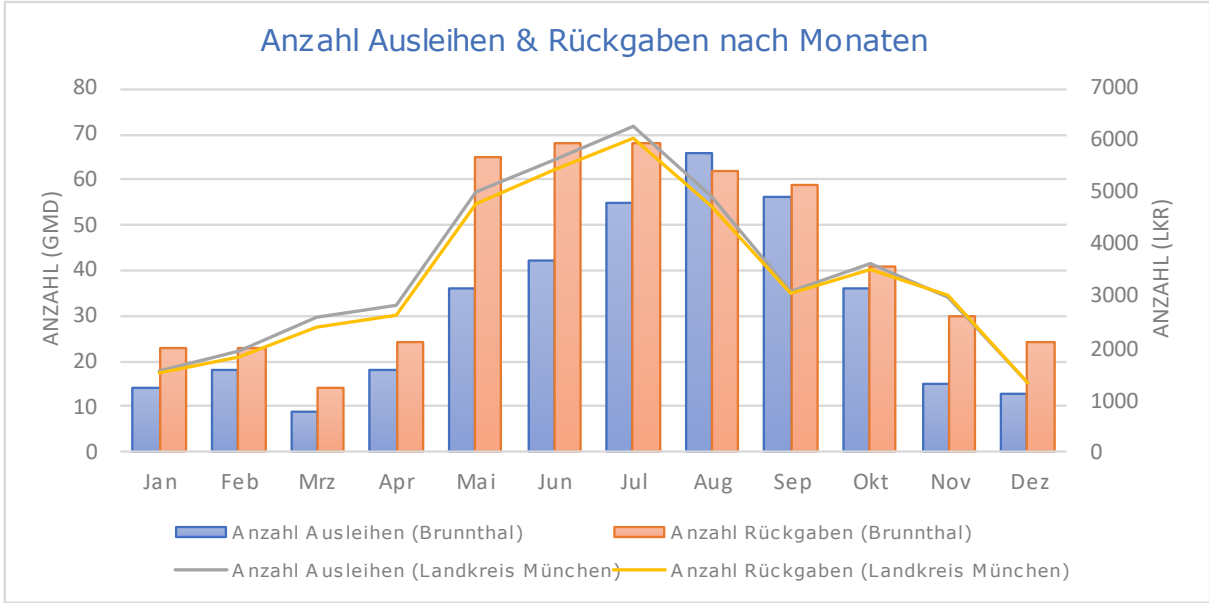
Station	Inbetriebn.	Ausleihen	Rückgaben	Summe
Gewerbegebiet (Brunnthal Nord)	23.04.2019	92	112	204
Kirchplatz (Hofolding)	23.04.2019	79	49	128
Münchner Straße (Brunnthal)	23.04.2019	49	74	123
Ottobrunner Straße (Faistenhaar)	23.04.2019	35	71	106
Bergstraße (Brunnthal)	23.04.2019	27	70	97
Tölzer Straße (Otterloh)	23.04.2019	33	32	65
Waldstraße (Neukirchstockach)	23.04.2019	20	23	43
Amselstraße (Gudrunsiedlung)	23.04.2019	8	17	25
Waldsiedlung (Faistenhaar)	23.04.2019	11	14	25
Bogenstraße (Waldbrunn)	23.04.2019	9	10	19

MVG Rad Fahrten von und nach Brunnthal

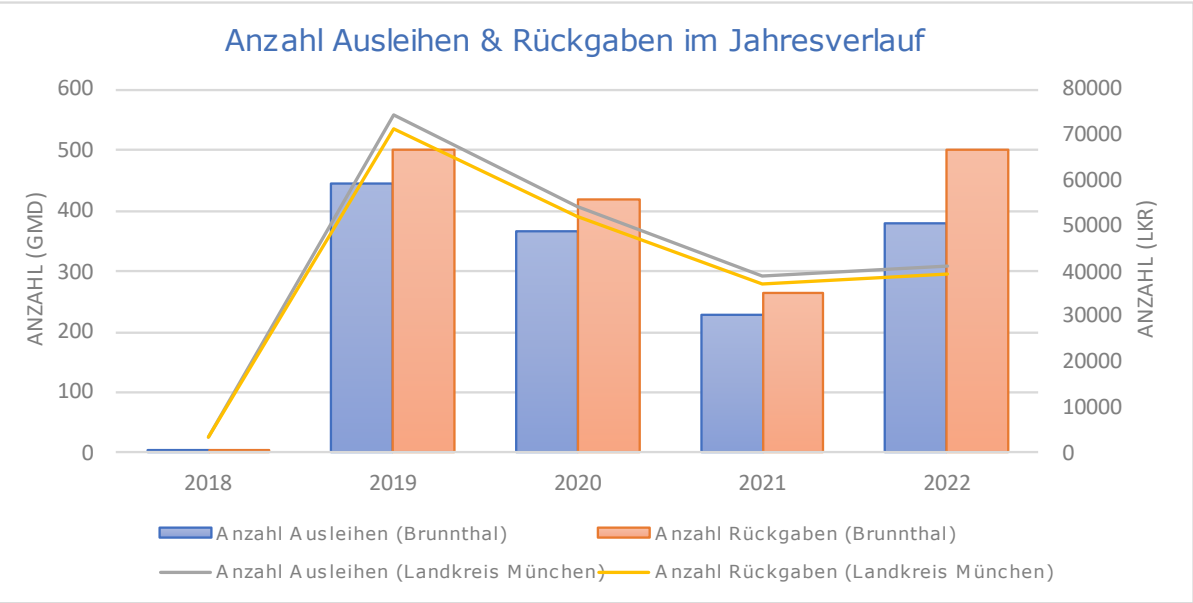
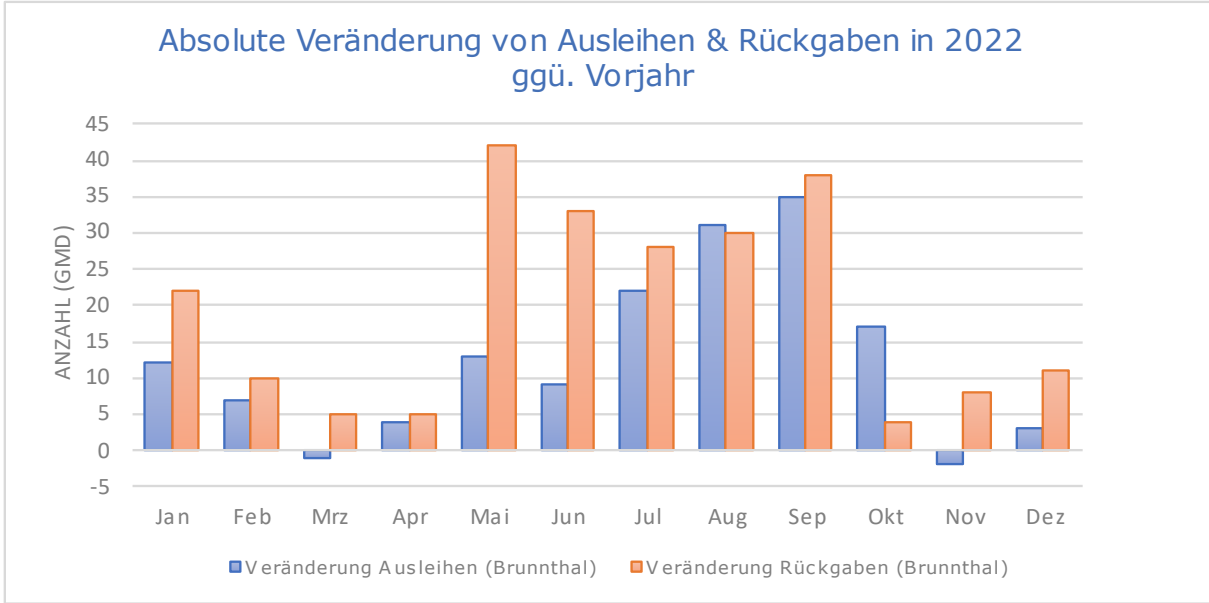
Von Brunnthal nach ...	N	%
Brunnthal	133	35,19
Höhenkirchen-Siegersbrunn	102	26,98
Hohenbrunn	34	8,99
Aying	33	8,73
München	22	5,82
Taufkirchen	18	4,76
Oberhaching	9	2,38
Sauerlach	6	1,59
Neubiberg	5	1,32
Ottobrunn	5	1,32
Unbekannt	4	1,06
Unterhaching	4	1,06
Glonn	2	0,53
Planegg	1	0,26

Von ... nach Brunnthal	N	%
Höhenkirchen-Siegersbrunn	163	32,53
Brunnthal	133	26,55
Aying	70	13,97
Hohenbrunn	40	7,98
München	27	5,39
Taufkirchen	19	3,79
Unterhaching	14	2,79
Neubiberg	13	2,59
Oberhaching	7	1,4
Ottobrunn	7	1,4
Sauerlach	3	0,6
Glonn	2	0,4
Grünwald	2	0,4
Haar	1	0,2

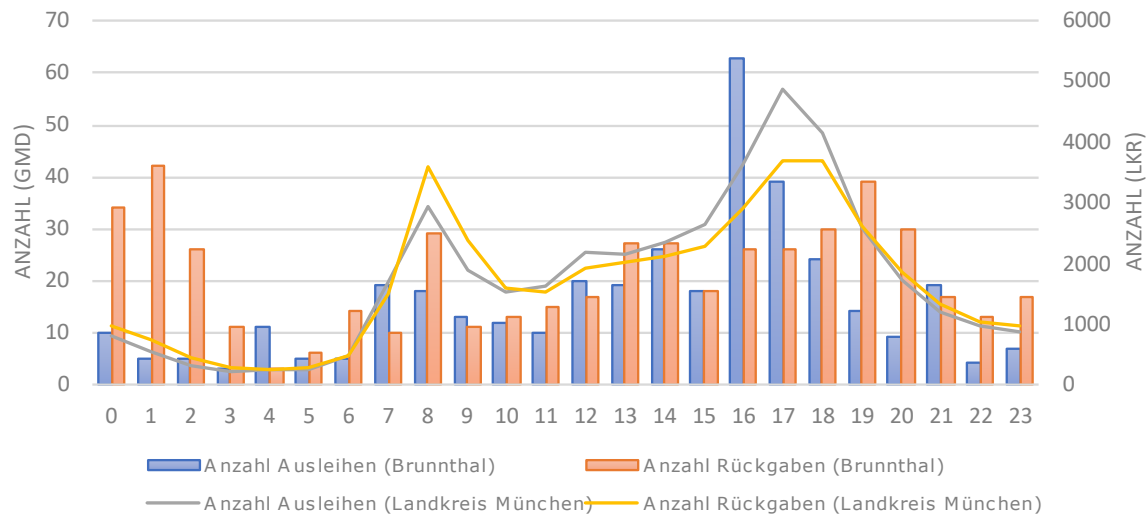




In Brunnthal liegen die Nutzungszahlen entgegen dem Landkreisdurchschnitt in 2022 über denen von 2019. Grund hierfür könnte die Eröffnung der Stationen im April 2019 sein, womit nicht das gesamte Jahr 2019 einfließen kann. Dennoch ist es beachtlich, dass die Zahlen beider Jahre nahezu identisch sind. Besonders bemerkenswert ist in Brunnthal, dass die Nutzungszahlen im September 2022 gegenüber 2021 nicht abgenommen haben, sondern deutlich darüber liegen. Systemweit ist im September 2022 ein deutlicher Einbruch der Nutzungszahlen gegenüber einem üblichen September zu beobachten, was insbesondere am kühlen und nassen Wetter lag. Offenbar sind die Nutzerinnen und Nutzer in Brunnthal deutlich wetterfester.

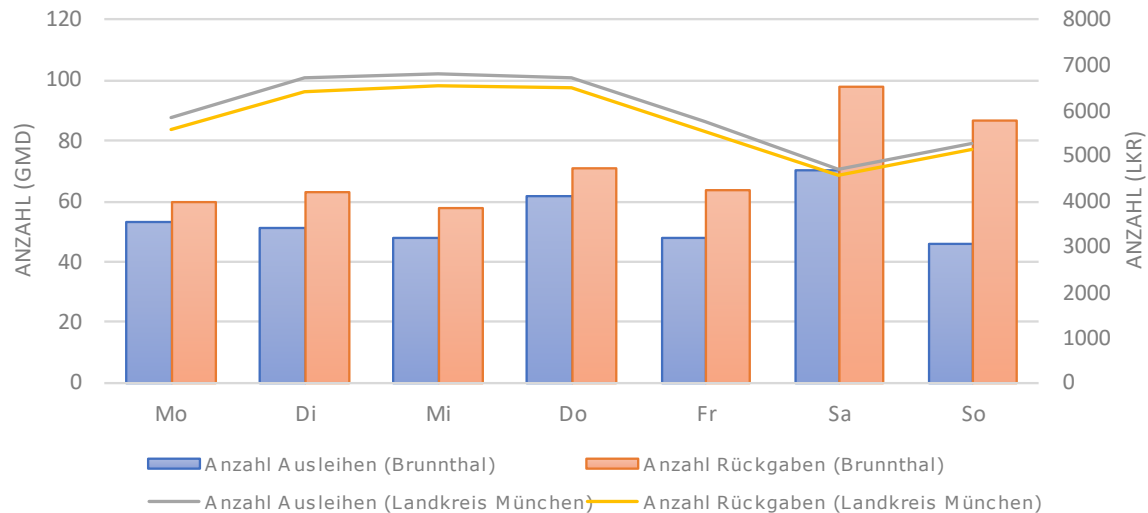


Anzahl Ausleihen & Rückgaben nach Uhrzeit

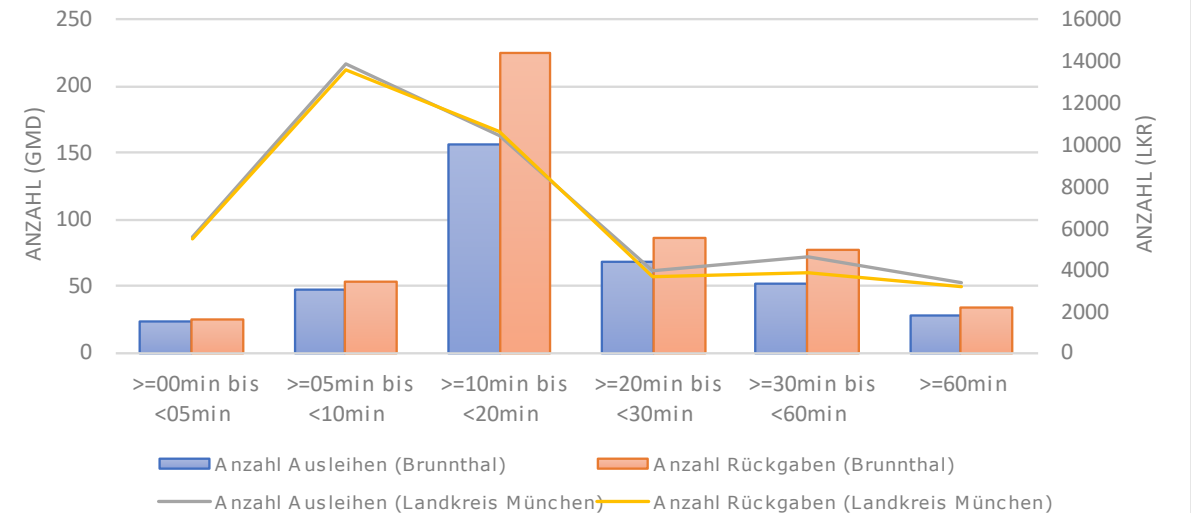


In Brunnthal überwiegen nachts deutlich die Rückgaben von MVG Rädern. Zusammen mit den Fahrtbeziehungen von und nach Aying und Höhenkirchen-Siegertsbrunn lässt dies auf eine einseitige nächtliche Fahrtbeziehung schließen. Es ist jedoch auch möglich, dass die dazugehörigen abendlichen und nachmittäglichen Ausleihen in den allgemeinen Zahlen untergehen. Entgegen den Nutzungsmustern im gesamten Landkreis liegt die Nutzung von MVG Rad an Wochenenden über denen unter der Woche.

Anzahl Ausleihen & Rückgaben nach Wochentagen



Anzahl Ausleihen & Rückgaben nach Fahrtdauer



MVG Rad Nutzung 2022 in Feldkirchen

- Radstation mit Summe Ausleihen & Rückgaben
-  2000

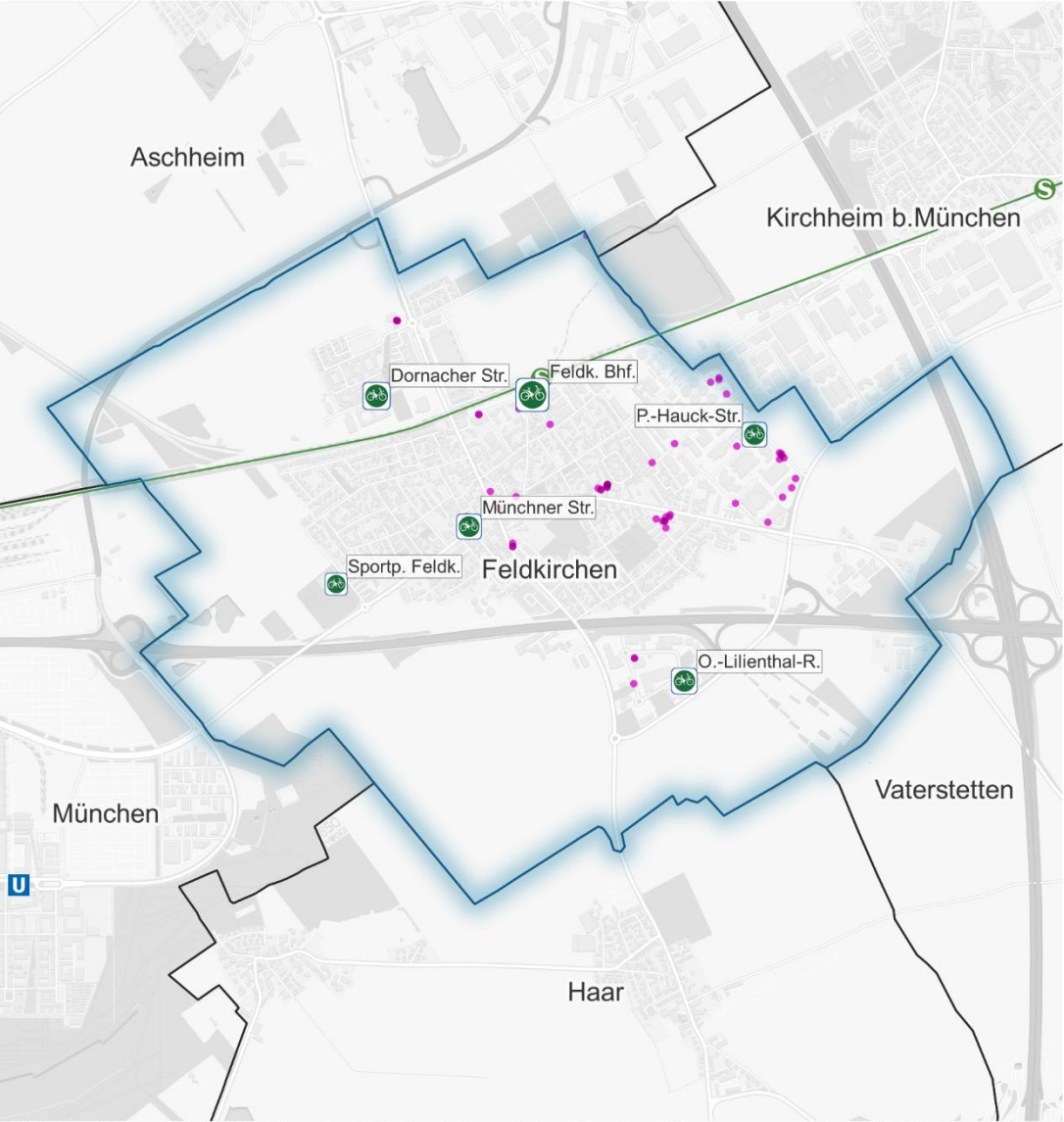
 1000

 100
-  Freie Rückgaben (je dunkler desto mehr)

 Gemeindegrenzen

 Gemeinde Feldkirchen

 MVG Rad Rückgabegebiet



Anzahl Ausleihen gesamt: 973
davon an Stationen: 916 (94.14%)
davon frei: 57 (5.86%)

Anzahl Rückgaben gesamt: 933
davon an Stationen: 855 (91.64%)
davon frei: 78 (8.36%)

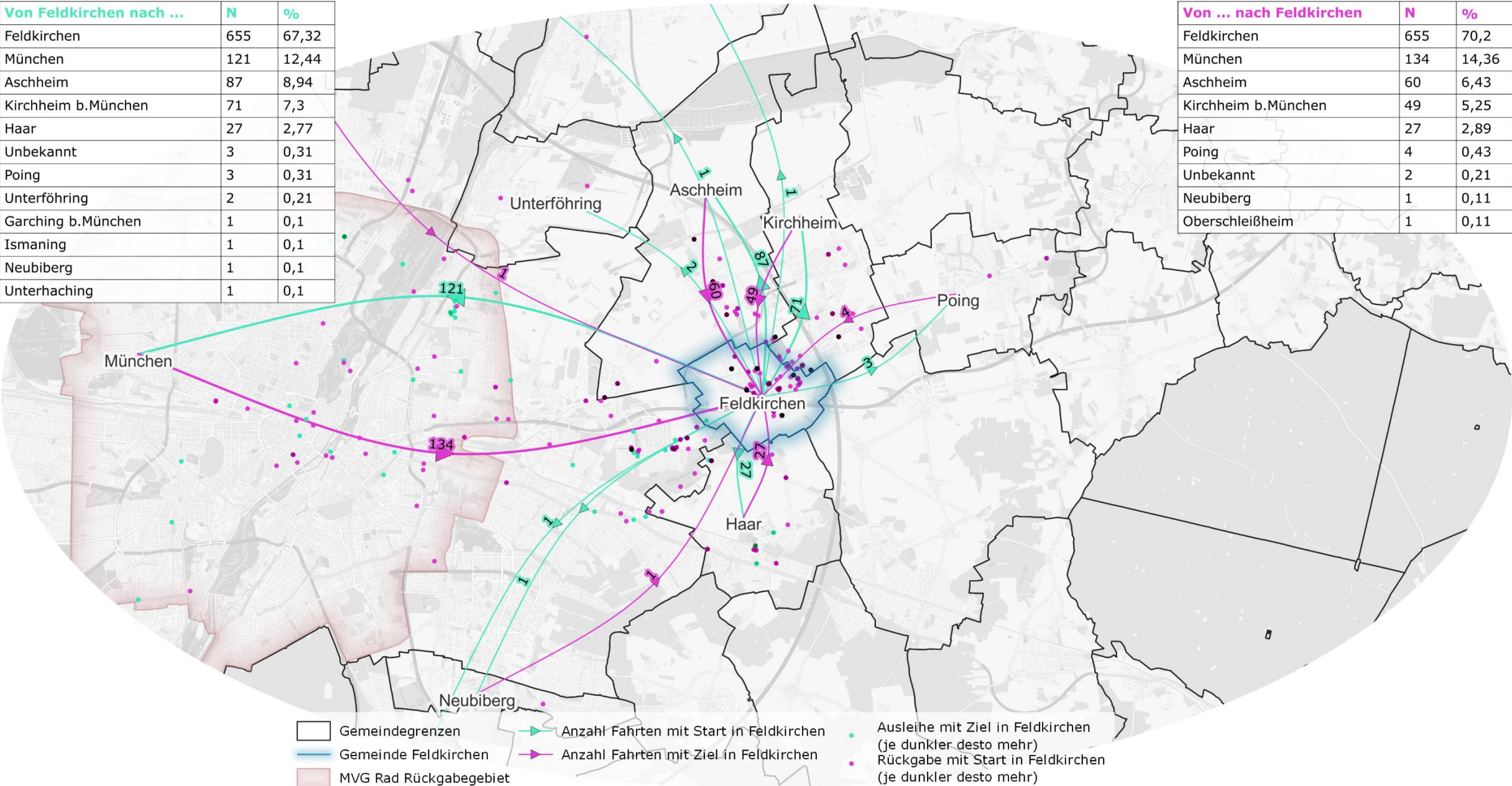
Es gibt 6 MVG Rad Stationen. Davon sind 0 im Laufe des Jahres 2022 in Betrieb gegangen.

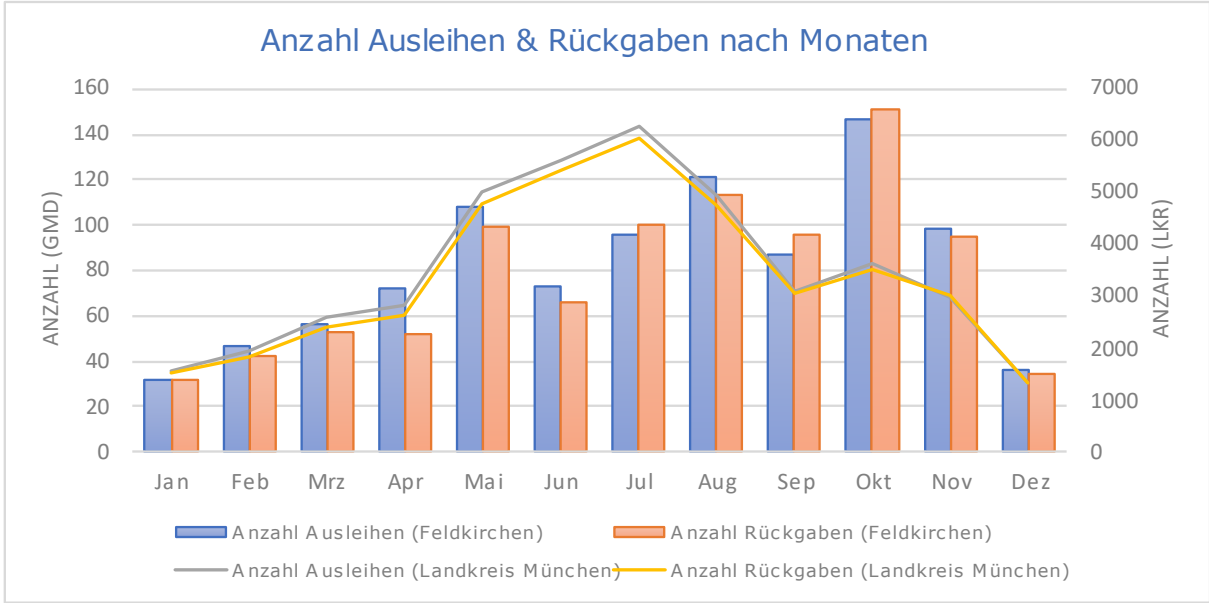
Station	Inbetriebn.	Ausleihen	Rückgaben	Summe
Bahnhof (Feldkirchen)	15.04.2019	384	305	689
Dornacher Straße/Mozartstraße (Feldkirchen)	10.12.2021	162	193	355
Gewerbegebiet Süd Otto-Lilienthal-Ring (Feldkirchen)	10.12.2021	131	127	258
Münchner Straße (Feldkirchen)	10.12.2021	114	106	220
Gewerbegebiet Ost Philipp-Hauck-Straße (Feldkirchen)	10.12.2021	99	106	205
Sportpark Feldkirchen (Feldkirchen)	10.12.2021	26	18	44

MVG Rad Fahrten von und nach Feldkirchen

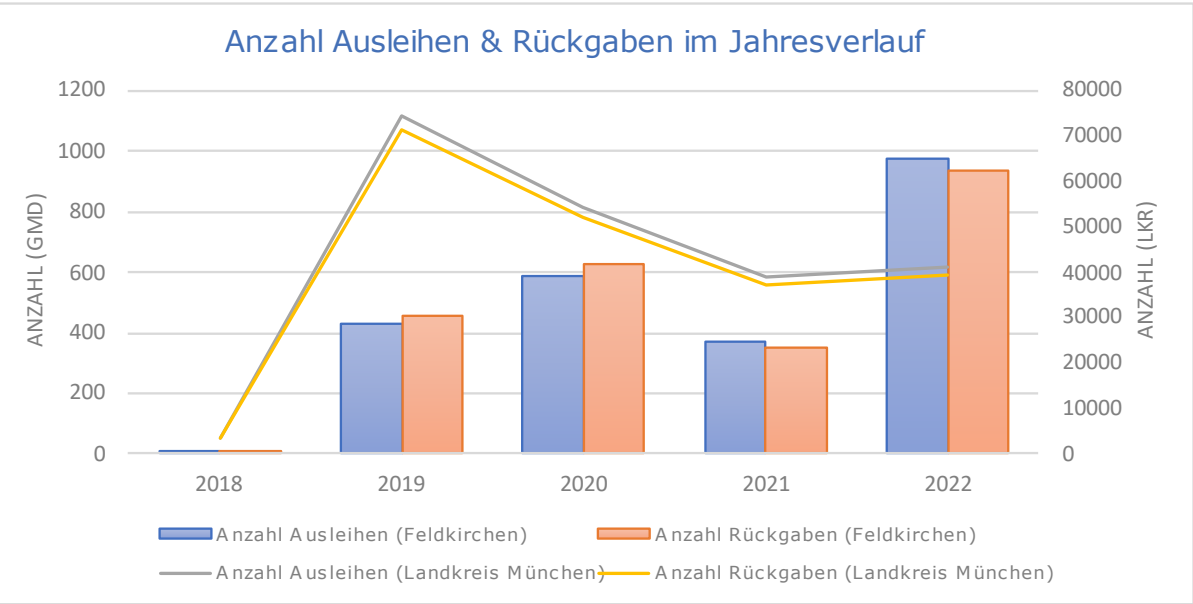
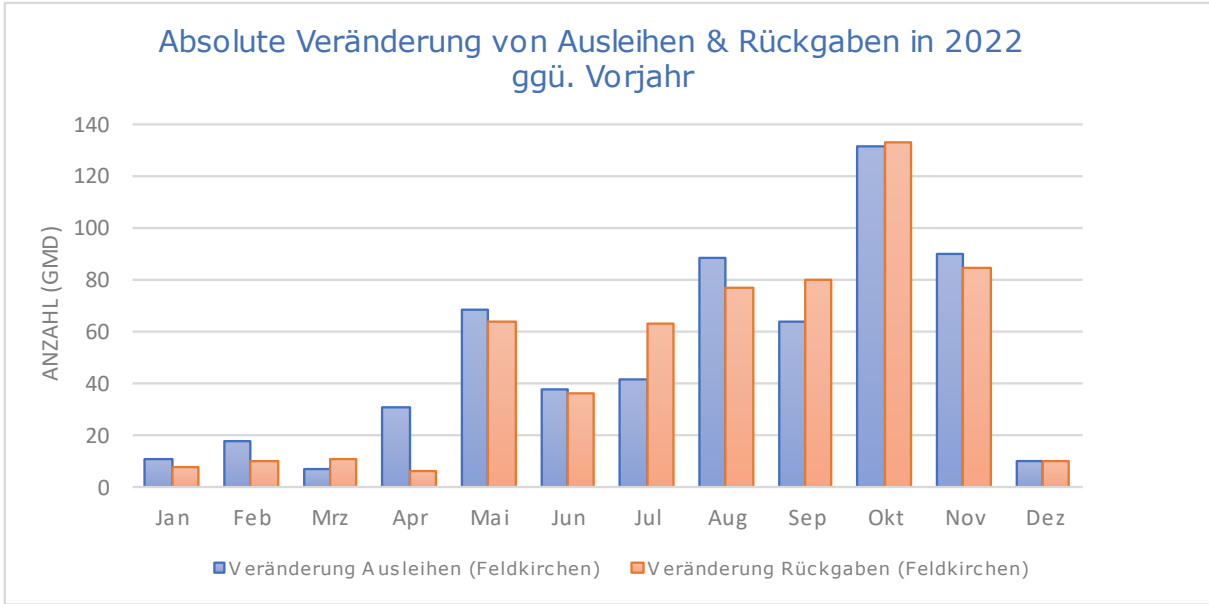
Von Feldkirchen nach ...	N	%
Feldkirchen	655	67,32
München	121	12,44
Aschheim	87	8,94
Kirchheim b.München	71	7,3
Haar	27	2,77
Unbekannt	3	0,31
Poing	3	0,31
Unterföhring	2	0,21
Garching b.München	1	0,1
Ismaning	1	0,1
Neubiberg	1	0,1
Unterhaching	1	0,1

Von ... nach Feldkirchen	N	%
Feldkirchen	655	70,2
München	134	14,36
Aschheim	60	6,43
Kirchheim b.München	49	5,25
Haar	27	2,89
Poing	4	0,43
Unbekannt	2	0,21
Neubiberg	1	0,11
Oberschleißheim	1	0,11

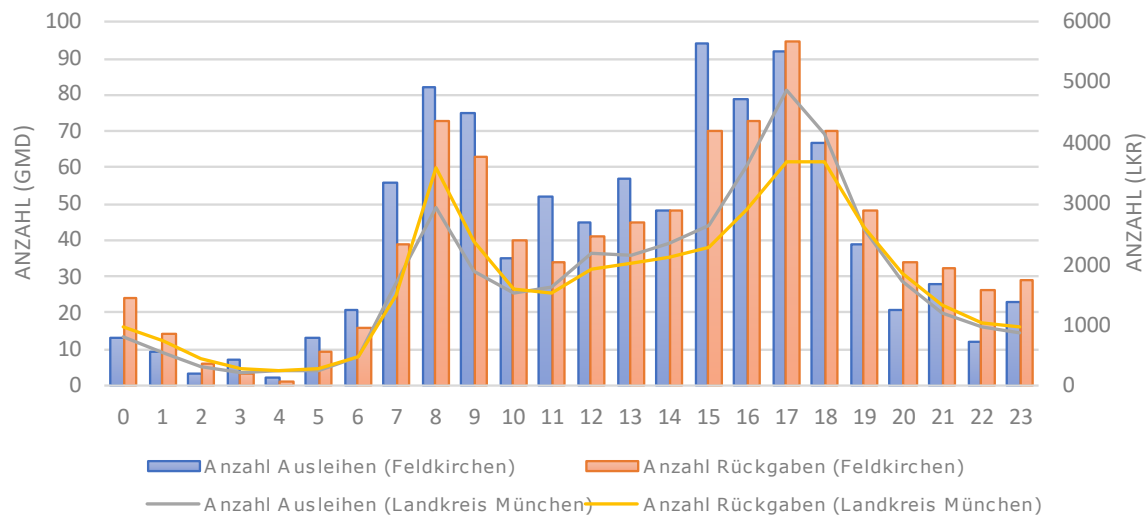




Die Nutzung von MVG Rad in Feldkirchen hat zwei Besonderheiten aufzuweisen: Zum einen liegt der nutzungsstärkste Monat im Oktober, also nicht wie sonst üblich in einem der Sommermonate und zum anderen hat die Nutzung im September 2022 gegenüber September 2021 deutlich zugenommen – und nicht wie systemweit zu beobachten abgenommen. Der September 2022 war ungewöhnlich nass und kühl. Dies liegt aber wohl weniger in der Wetterfestigkeit der Feldkirchener Radlerinnen und Radler, sondern vielmehr in der Eröffnung fünf neuer Stationen im Dezember 2021.

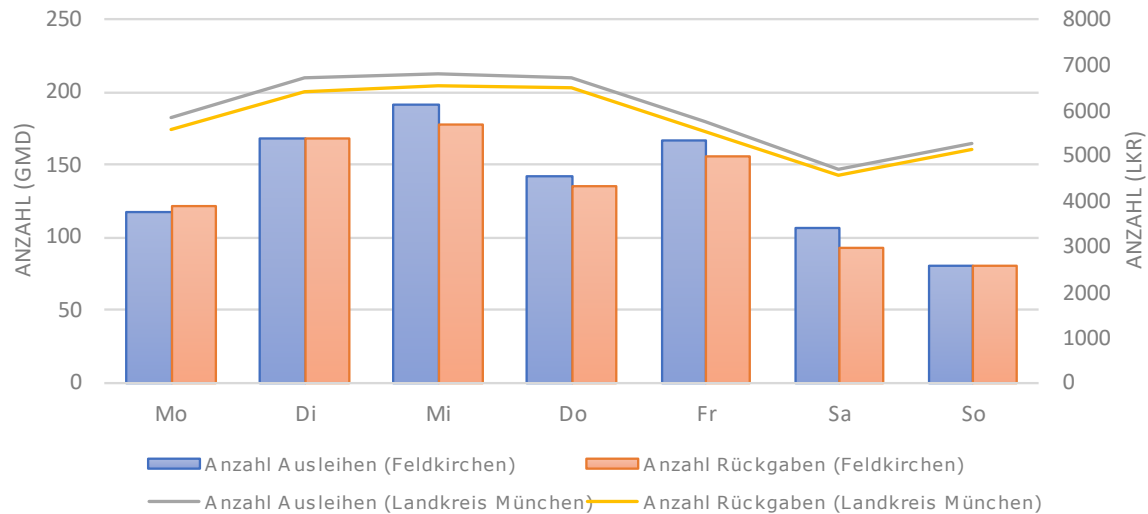


Anzahl Ausleihen & Rückgaben nach Uhrzeit

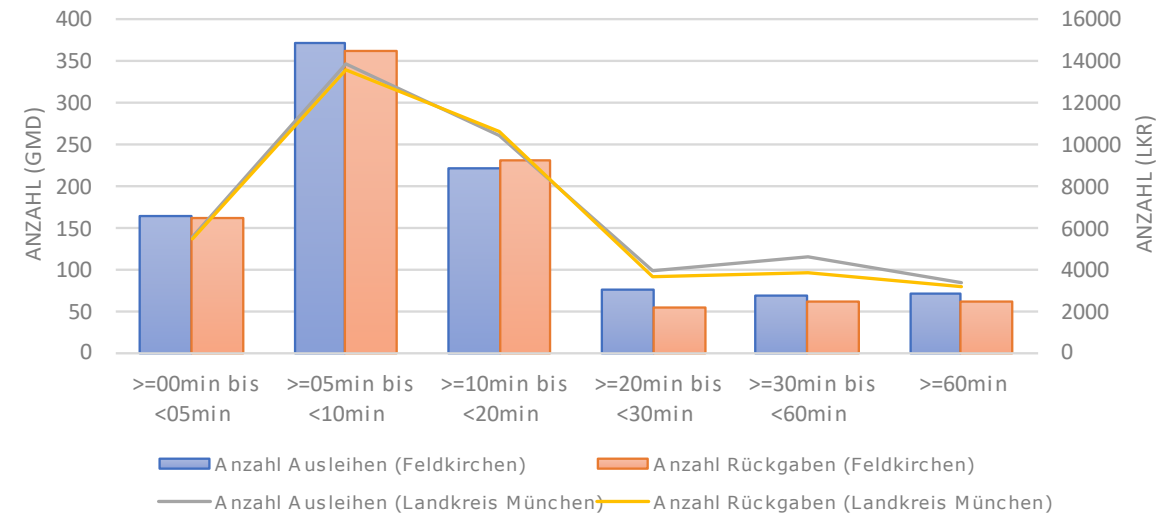


In Feldkirchen sind die typischen Nutzungsspitzen zur morgendlichen und nachmittäglichen Rushhour deutlich zu erkennen. Dies, sowie die Tatsache, dass die Nutzung an Wochenenden deutlich unter denen an Werktagen liegt, verbunden damit, dass die durchschnittliche Nutzungsdauer relativ kurz ist, lässt den Rückschluss zu, dass in Feldkirchen die „berufliche“ Nutzung von MVG Rad überwiegt.

Anzahl Ausleihen & Rückgaben nach Wochentagen



Anzahl Ausleihen & Rückgaben nach Fahrtdauer



MVG Rad Nutzung 2022 in Garching b.München

Radstation mit Summe Ausleihen & Rückgaben

 2000

 1000

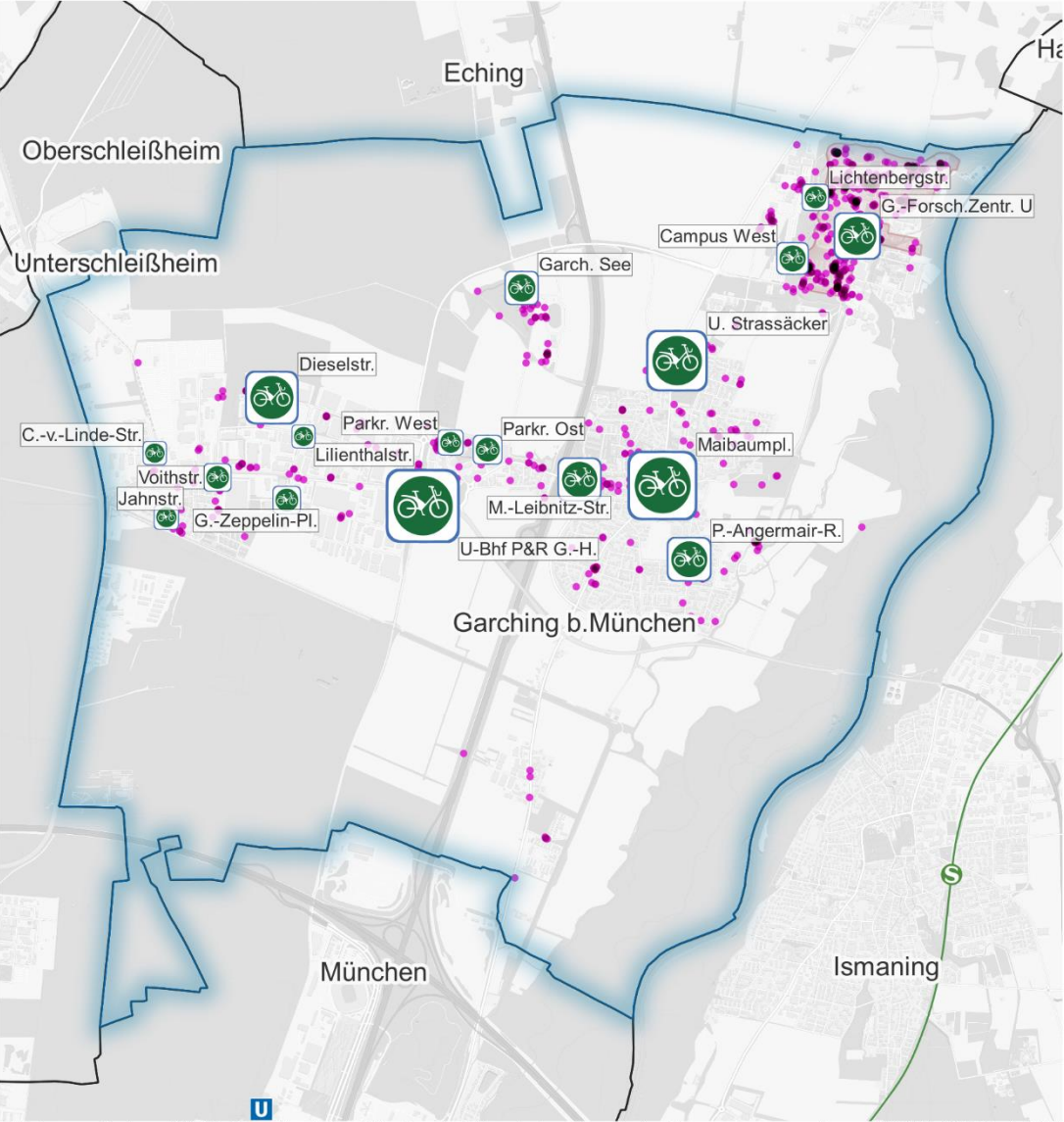
 100

 Freie Rückgaben (je dunkler desto mehr)

 Gemeindegrenzen

 Gemeinde Garching b.München

 MVG Rad Rückgabegebiet



Anzahl Ausleihen gesamt: 10186
davon an Stationen: 9104 (89.38%)
davon frei: 1082 (10.62%)

Anzahl Rückgaben gesamt: 10007
davon an Stationen: 8611 (86.05%)
davon frei: 1396 (13.95%)

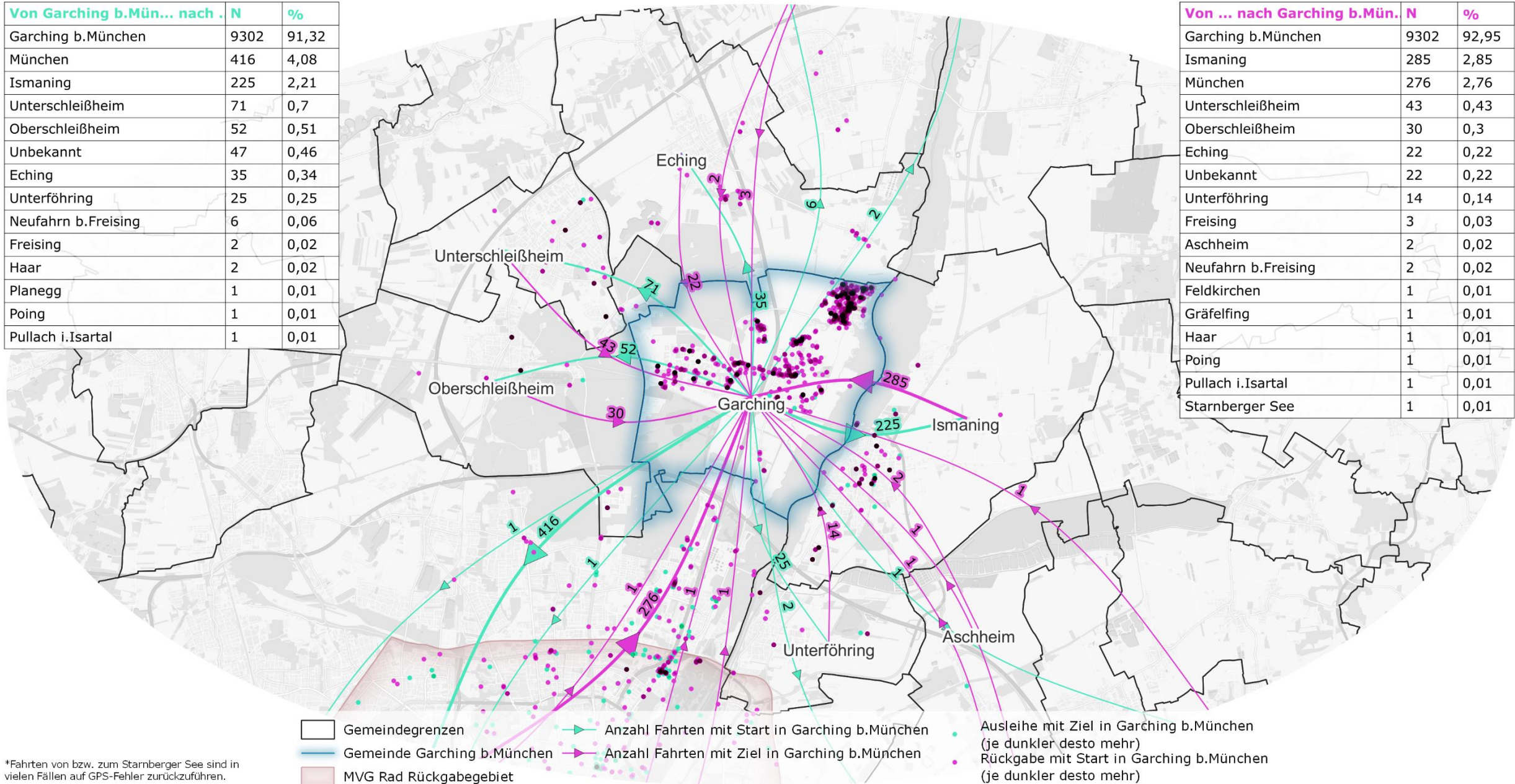
Es gibt 17 MVG Rad Stationen. Davon sind 0
im Laufe des Jahres 2022 in Betrieb
gegangen.

Station	Inbetriebn.	Ausleihen	Rückgaben	Summe
U-Bahnhof (P+R) (Garching-Hochbrück)	01.10.2018	1941	1556	3497
Maibaumplatz (Garching)	01.10.2018	1427	1324	2751
Untere Strassacker (Garching)	11.02.2019	1153	1121	2274
Dieselstraße (Garching-Hochbrück)	01.10.2018	850	971	1821
U-Bahnhof (Garching Forschungszentrum)	01.10.2018	817	637	1454
Professor-Angermair-Ring (Garching)	11.02.2019	658	651	1309
Maier-Leibnitz-Straße (Garching)	01.10.2018	633	631	1264
Garchinger See (Garching)	11.02.2019	342	352	694
Campus West (Garching Forschungszentrum)	11.02.2019	287	315	602
Parkring Ost (Garching)	01.10.2018	217	216	433
Graf-Zeppelin-Platz (Garching-Hochbrück)	11.02.2019	189	176	365
Voithstraße (Garching-Hochbrück)	01.10.2018	151	206	357
Lichtenbergstraße (Garching Forschungszentrum)	11.02.2019	136	152	288
Parkring West (Garching)	01.10.2018	112	109	221
Jahnstraße (Garching-Hochbrück)	11.02.2019	78	97	175
Carl-von-Linde-Straße (Garching-Hochbrück)	01.10.2018	58	54	112
Lilienthalstraße (Garching-Hochbrück)	01.10.2018	55	43	98

MVG Rad Fahrten von und nach Garching b.München

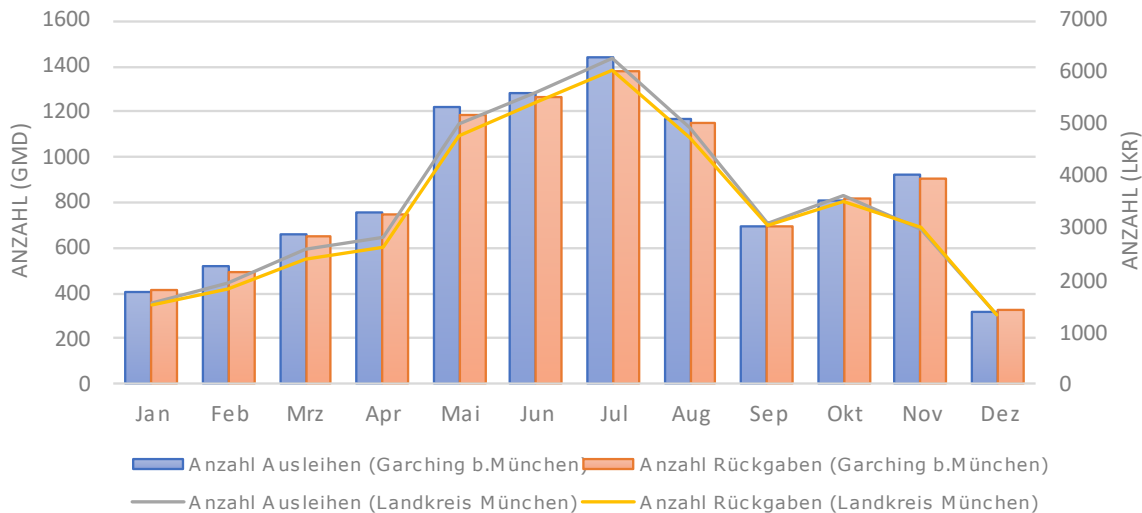
Von Garching b.Mün... nach .	N	%
Garching b.München	9302	91,32
München	416	4,08
Ismaning	225	2,21
Unterschleißheim	71	0,7
Oberschleißheim	52	0,51
Unbekannt	47	0,46
Eching	35	0,34
Unterföhring	25	0,25
Neufahrn b.Freising	6	0,06
Freising	2	0,02
Haar	2	0,02
Planegg	1	0,01
Poing	1	0,01
Pullach i.Isartal	1	0,01

Von ... nach Garching b.Mün.	N	%
Garching b.München	9302	92,95
Ismaning	285	2,85
München	276	2,76
Unterschleißheim	43	0,43
Oberschleißheim	30	0,3
Eching	22	0,22
Unbekannt	22	0,22
Unterföhring	14	0,14
Freising	3	0,03
Aschheim	2	0,02
Neufahrn b.Freising	2	0,02
Feldkirchen	1	0,01
Gräfelfing	1	0,01
Haar	1	0,01
Poing	1	0,01
Pullach i.Isartal	1	0,01
Starnberger See	1	0,01



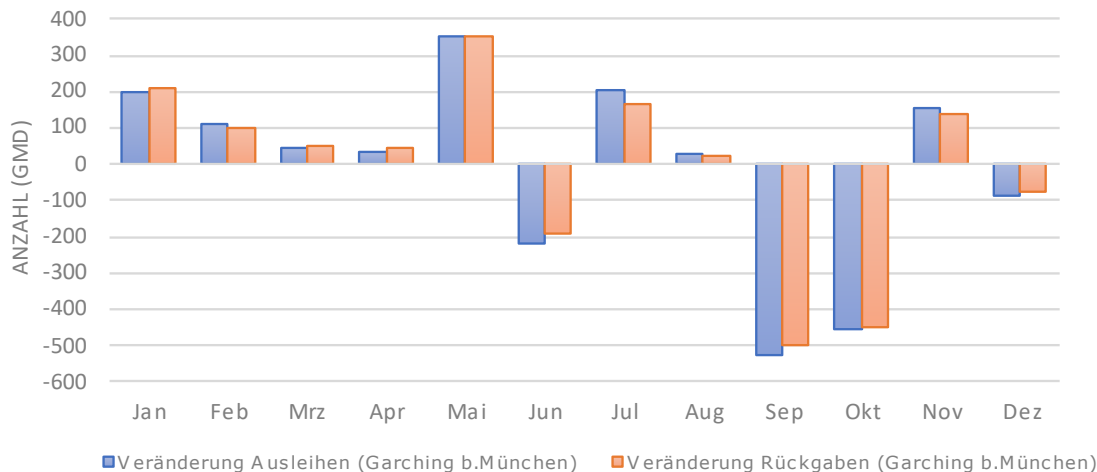
*Fahrten von bzw. zum Starnberger See sind in vielen Fällen auf GPS-Fehler zurückzuführen.

Anzahl Ausleihen & Rückgaben nach Monaten

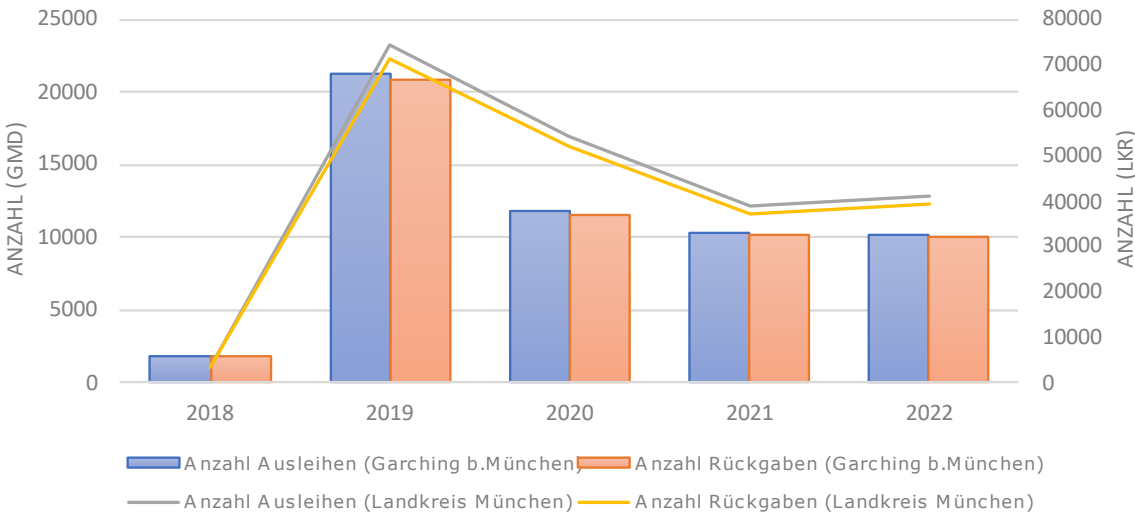


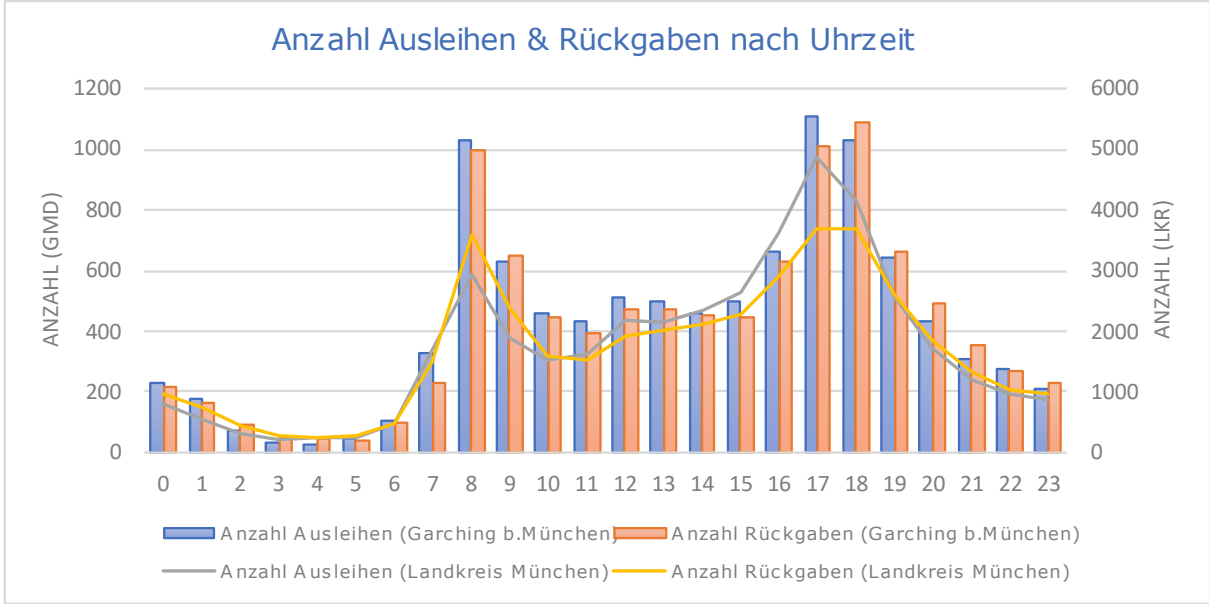
In Garching sind die Nutzungszahlen von MVG Rad in den letzten drei Jahren relativ konstant auf einem vergleichsweise hohen Niveau geblieben. Auch die monatliche Nutzungskurve ist eher unauffällig. Eine Besonderheit stellte 2022 der September dar: Aufgrund eines außergewöhnlich kühlen und verregneten Monats liegen hier die Nutzungszahlen systemweit unter den sonst für diesen Monat üblichen Zahlen. Ungewöhnlich ist hingegen der starke Nutzungsrückgang im Oktober. Im landkreisweiten Vergleich ist hier eher eine leichte Zunahme zu verzeichnen.

Absolute Veränderung von Ausleihen & Rückgaben in 2022 ggü. Vorjahr

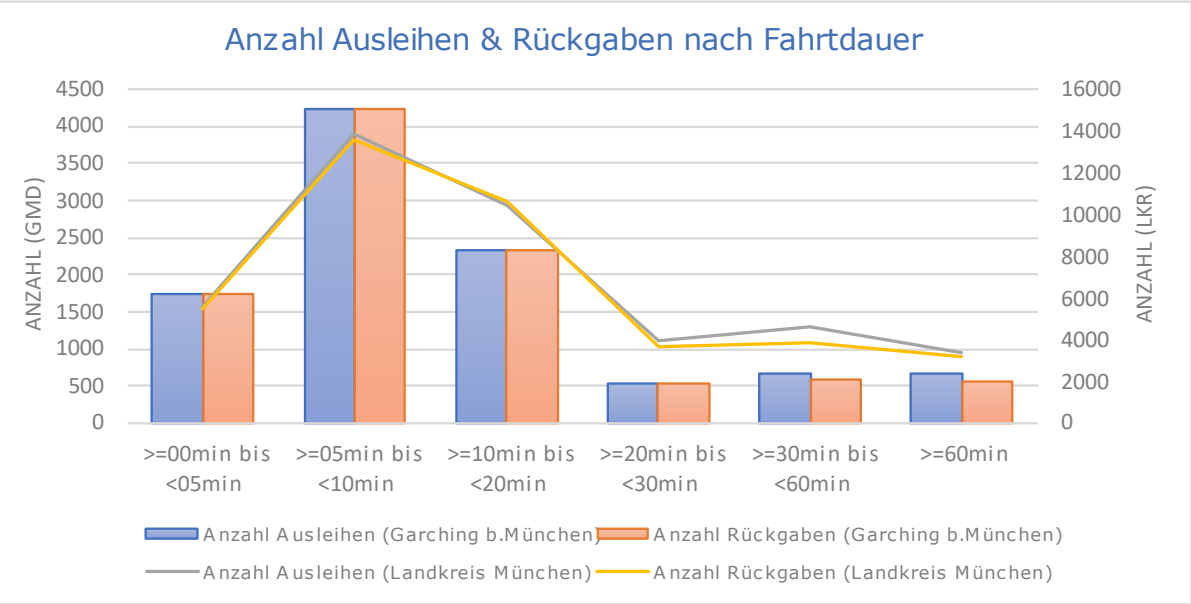
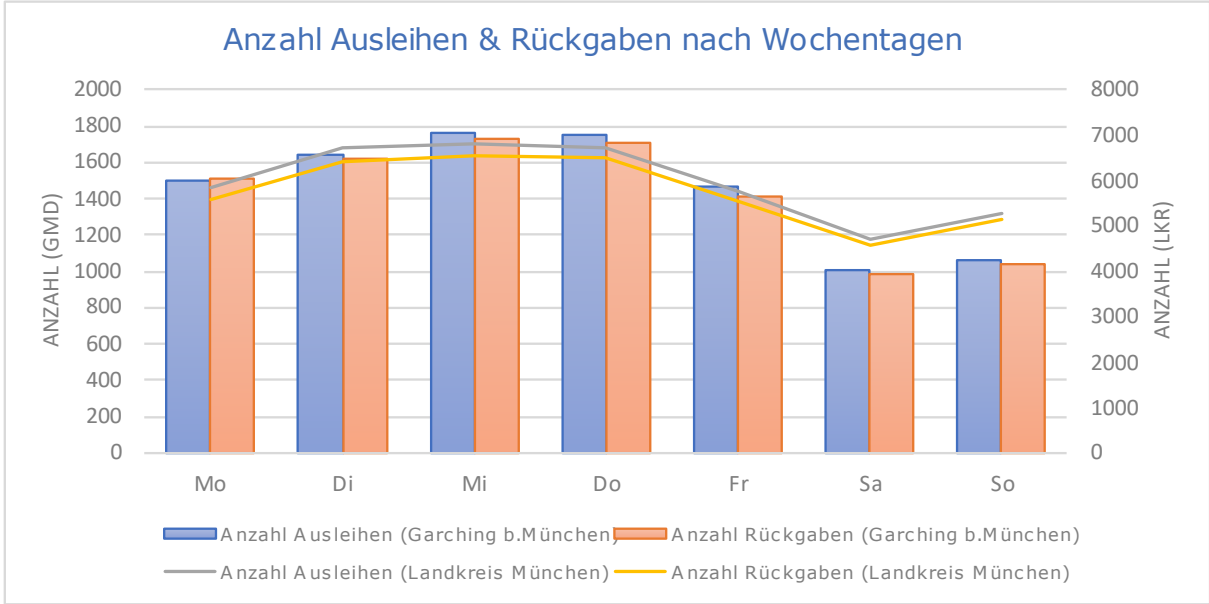


Anzahl Ausleihen & Rückgaben im Jahresverlauf

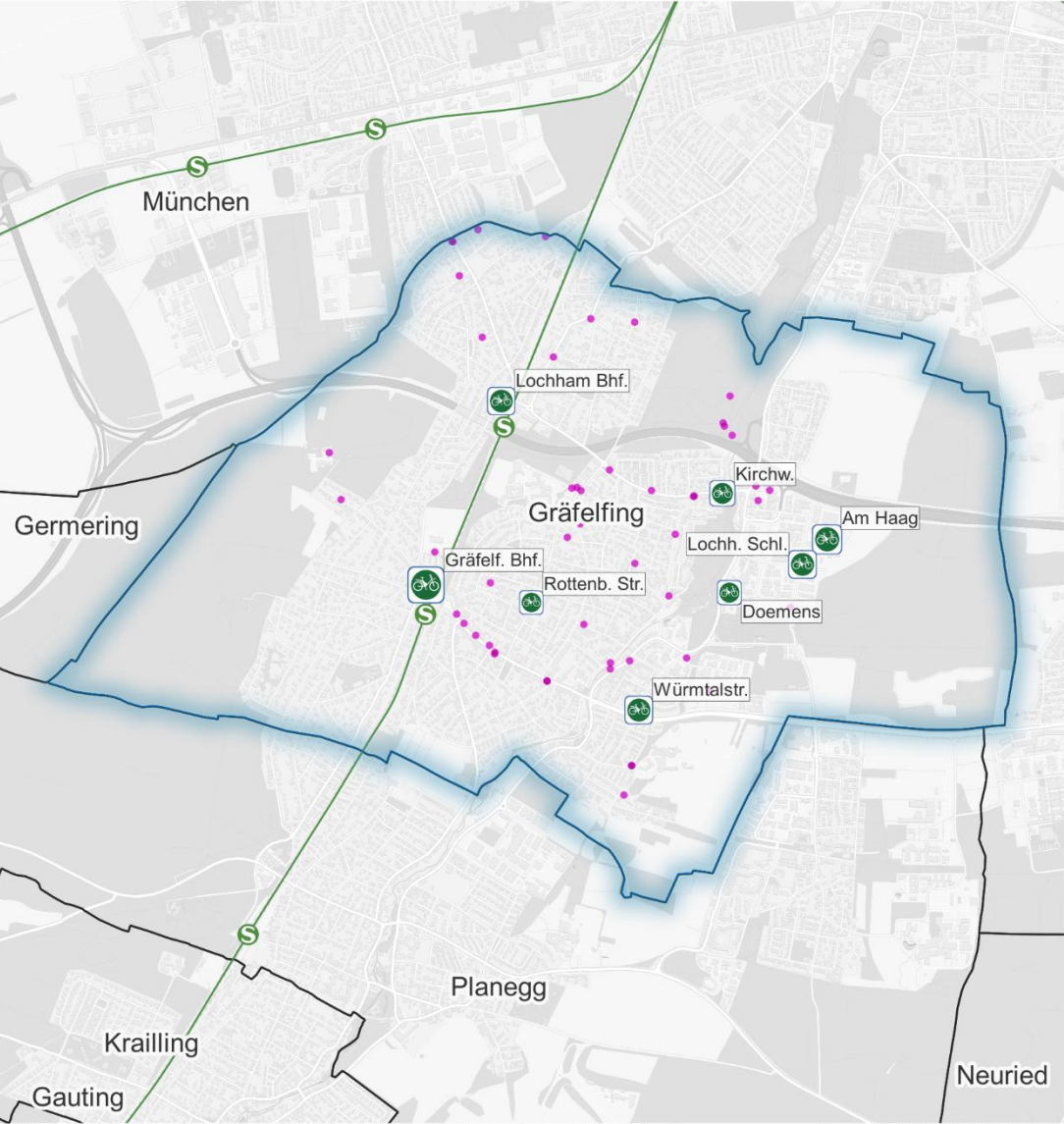
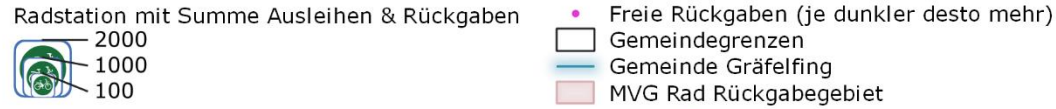




Die Nutzungsmuster in Garching deuten auf eine starke Nutzung zum Pendeln von und zur Arbeit bzw. zur Uni hin. So sind die typischen Spitzen zur morgendlichen und abendlichen Rushhour deutlich zu erkennen, die Fahrten sind mit 5 bis 20 Minuten eher kurz gehalten und die Nutzung unter der Woche stärker als an Wochenenden.



MVG Rad Nutzung 2022 in Gräfelfing



Anzahl Ausleihen gesamt: 1595
davon an Stationen: 1510 (94.67%)
davon frei: 85 (5.33%)

Anzahl Rückgaben gesamt: 1530
davon an Stationen: 1408 (92.03%)
davon frei: 122 (7.97%)

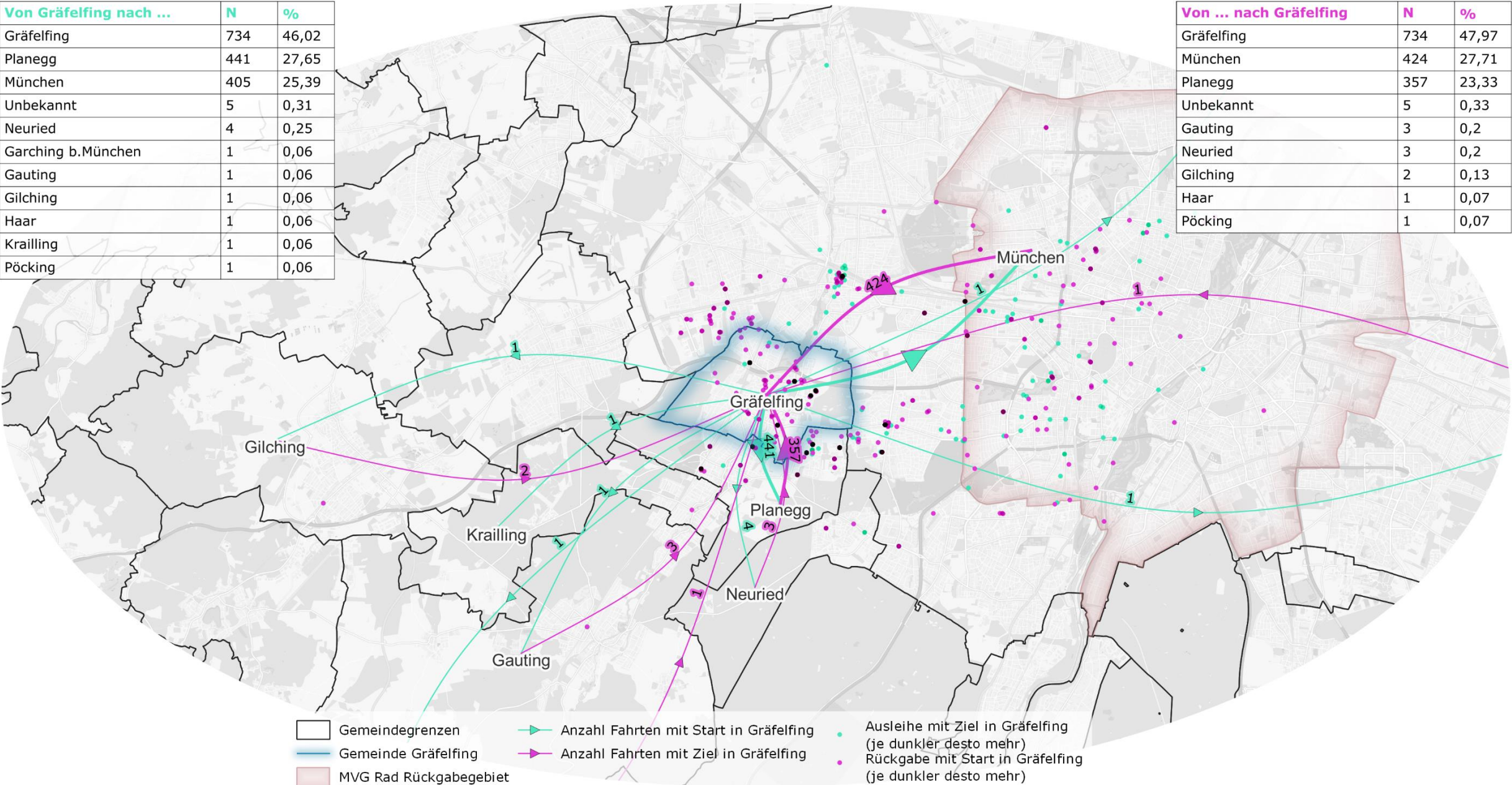
Es gibt 8 MVG Rad Stationen. Davon sind 0 im Laufe des Jahres 2022 in Betrieb gegangen.

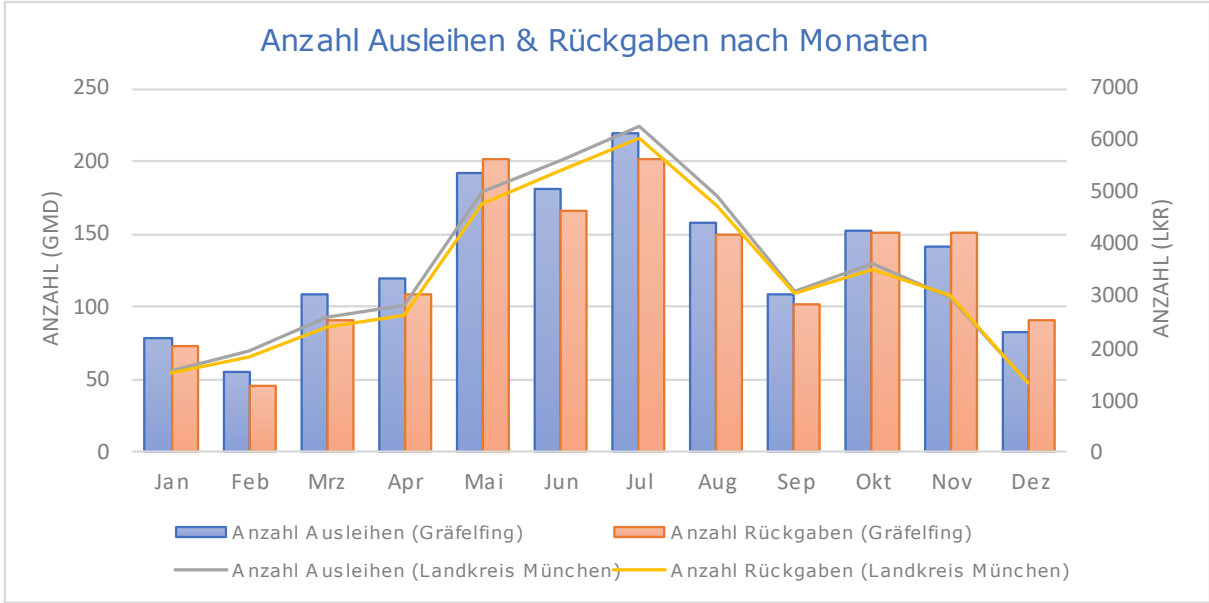
Station	Inbetriebn.	Ausleihen	Rückgaben	Summe
Bahnhof (Gräfelfing)	03.12.2018	461	401	862
Am Haag (Gräfelfing)	03.12.2018	222	237	459
Würmtalstraße (Gräfelfing)	03.12.2018	174	199	373
Lochhamer Schlag (Gräfelfing)	03.12.2018	216	151	367
Bahnhof Lochham (Gräfelfing)	03.12.2018	194	160	354
Kirchweg (Gräfelfing)	03.12.2018	113	114	227
Doemens (Gräfelfing)	24.11.2021	80	79	159
Rottenbucher Straße (Gräfelfing)	02.11.2019	50	67	117

MVG Rad Fahrten von und nach Gräfelfing

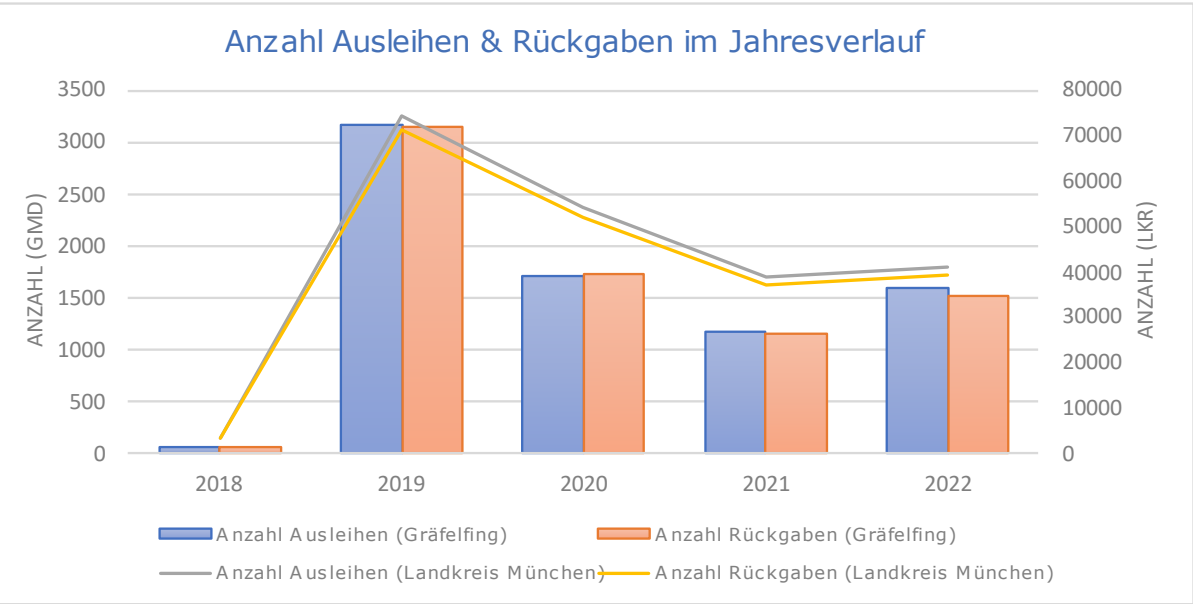
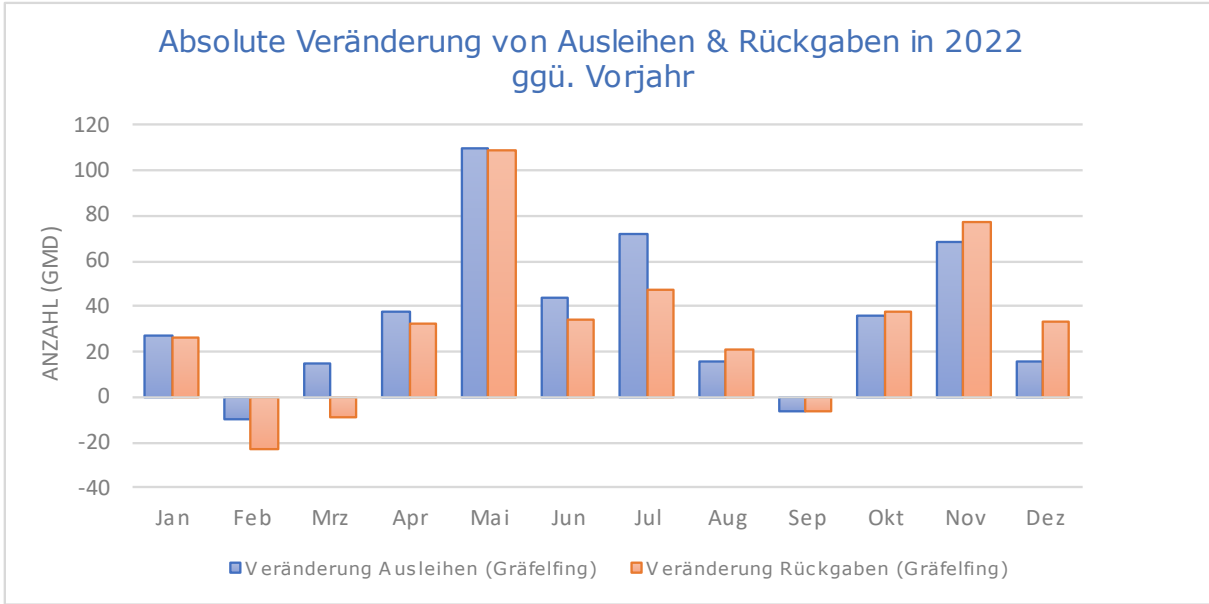
Von Gräfelfing nach ...	N	%
Gräfelfing	734	46,02
Planegg	441	27,65
München	405	25,39
Unbekannt	5	0,31
Neuried	4	0,25
Garching b.München	1	0,06
Gauting	1	0,06
Gilching	1	0,06
Haar	1	0,06
Krailling	1	0,06
Pöcking	1	0,06

Von ... nach Gräfelfing	N	%
Gräfelfing	734	47,97
München	424	27,71
Planegg	357	23,33
Unbekannt	5	0,33
Gauting	3	0,2
Neuried	3	0,2
Gilching	2	0,13
Haar	1	0,07
Pöcking	1	0,07

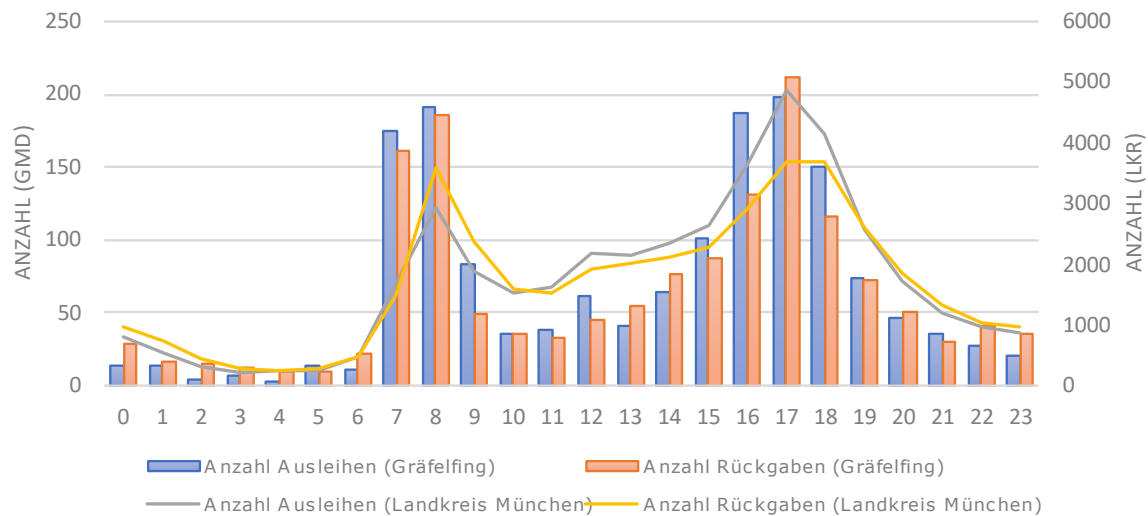




In Gräfelfing nimmt die Nutzung von MVG Rad in 2022 gegenüber 2021 wieder zu und erreicht fast das Niveau von 2020. Der systemweit zu beobachtende Einbruch an Nutzungszahlen im September 2022 gegenüber September 2021 fällt in Gräfelfing deutlich geringer aus. Grund für den Nutzungsrückgang ist ein ungewöhnlich nasser und kühler Spätsommermonat.

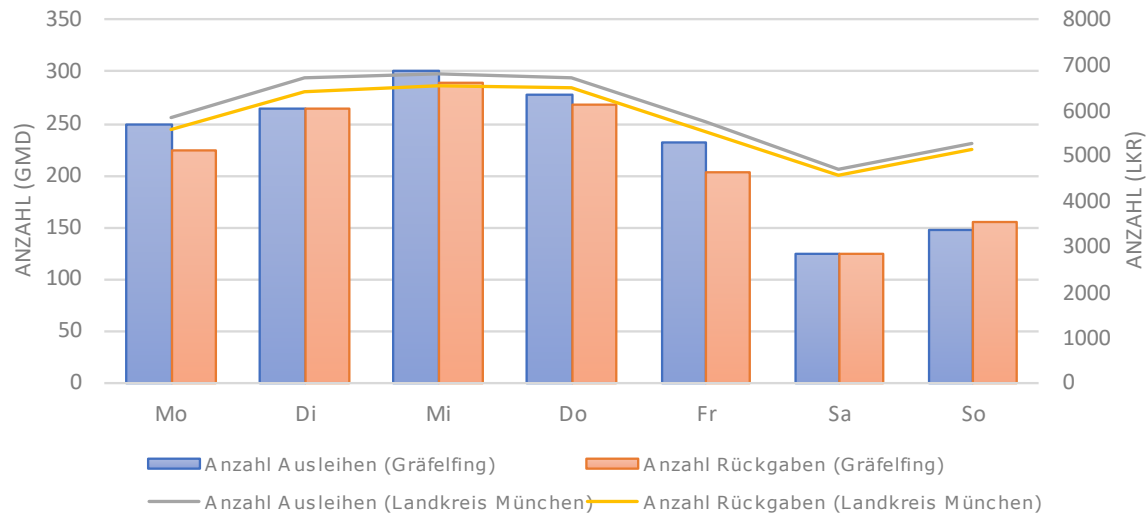


Anzahl Ausleihen & Rückgaben nach Uhrzeit

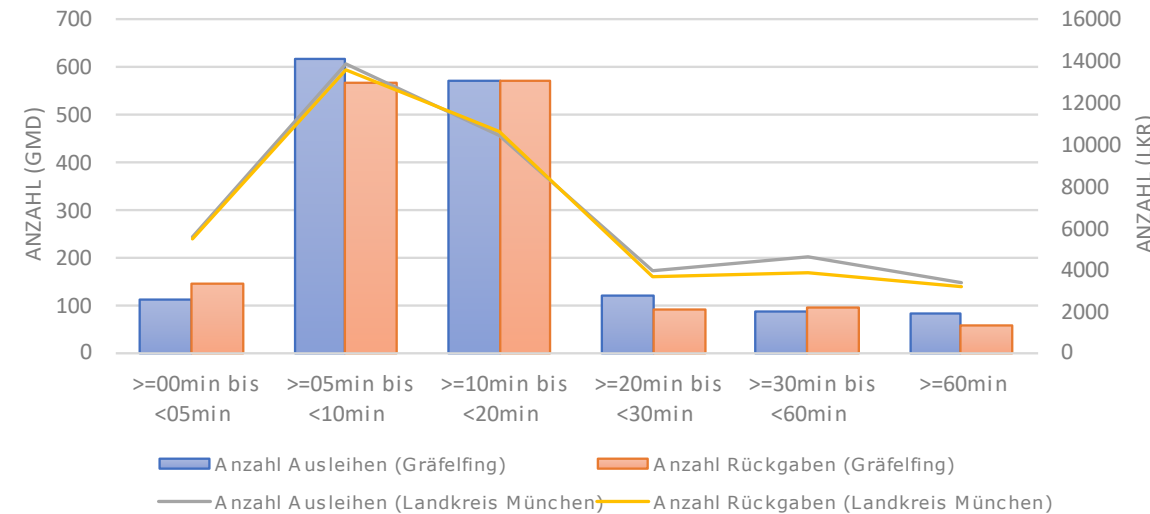


Die Nutzungsmuster in Gräfelfing deuten auf eine starke Nutzung zum Pendeln von und zur Arbeit hin. So sind die typischen Spitzen zur morgendlichen und abendlichen Rushhour deutlich zu erkennen, die Fahrten sind mit 5 bis 20 Minuten eher kurz und die Nutzung unter der Woche stärker als an Wochenenden.

Anzahl Ausleihen & Rückgaben nach Wochentagen



Anzahl Ausleihen & Rückgaben nach Fahrtdauer



MVG Rad Nutzung 2022 in Grünwald

Radstation mit Summe Ausleihen & Rückgaben



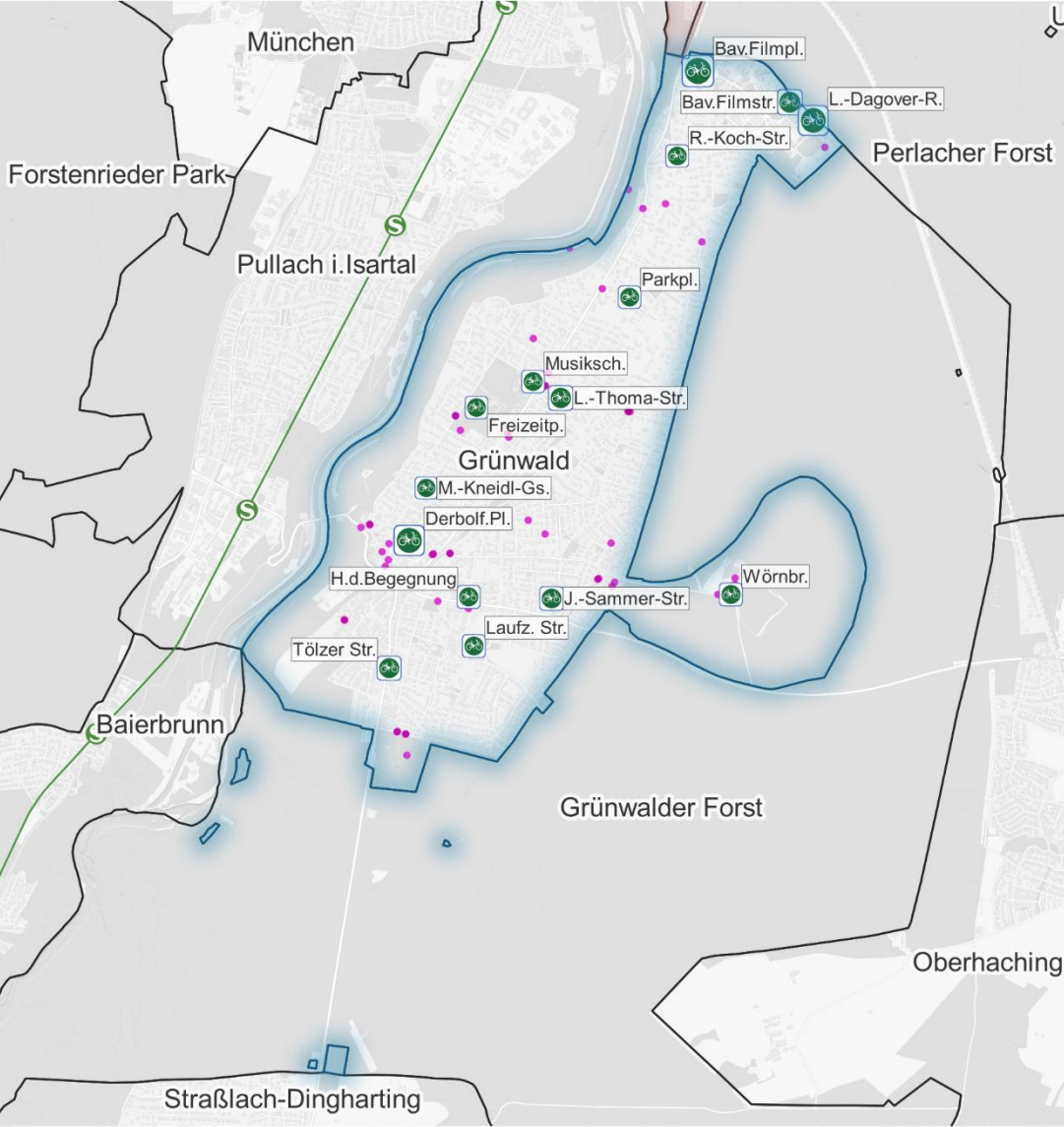
2000
1000
100

 Freie Rückgaben (je dunkler desto mehr)

 Gemeindegrenzen

 Gemeinde Grünwald

 MVG Rad Rückgabegebiet



Anzahl Ausleihen gesamt: 1680
davon an Stationen: 1585 (94.35%)
davon frei: 95 (5.65%)

Anzahl Rückgaben gesamt: 1372
davon an Stationen: 1231 (89.72%)
davon frei: 141 (10.28%)

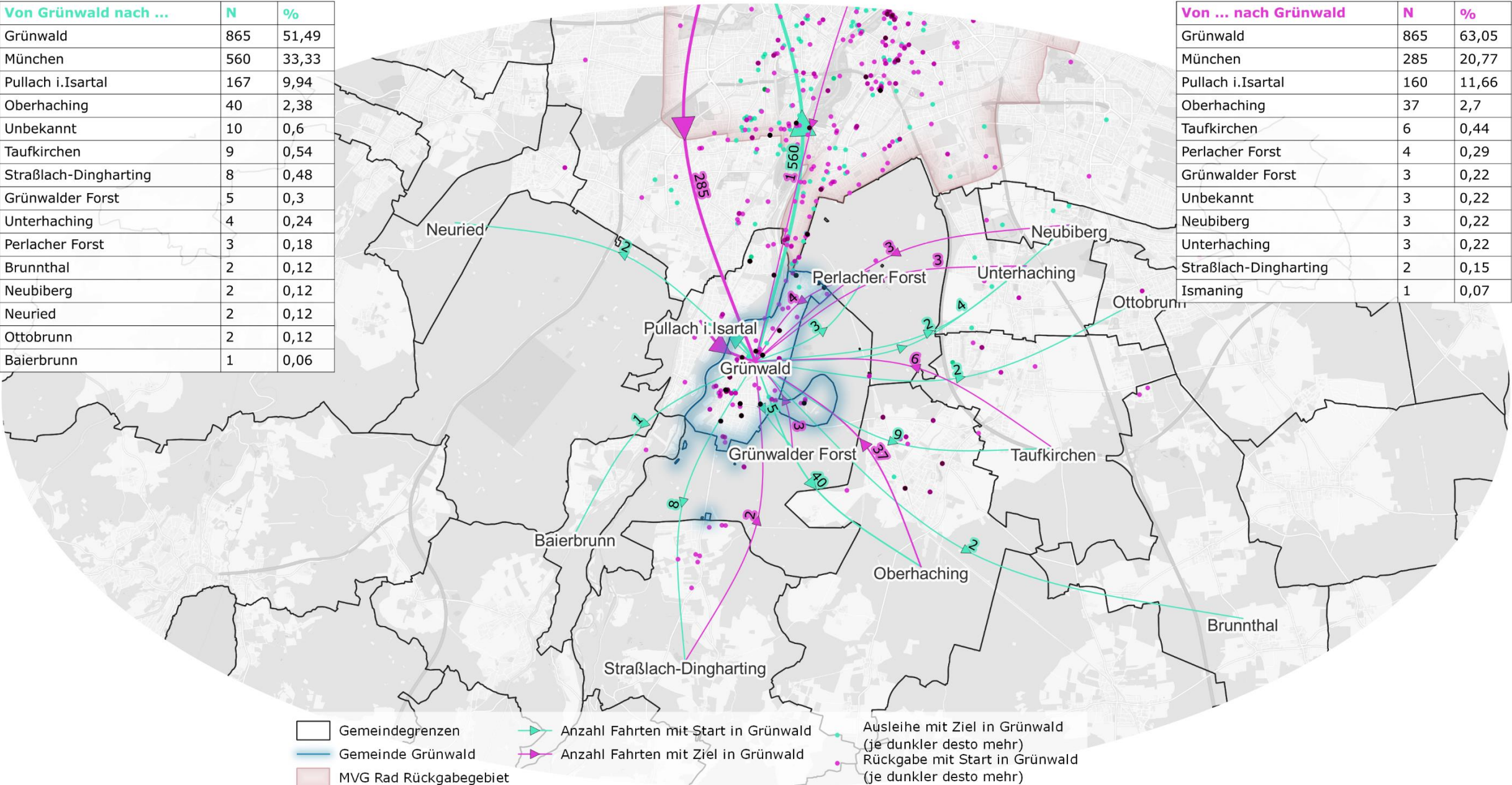
Es gibt 15 MVG Rad Stationen. Davon sind 0 im Laufe des Jahres 2022 in Betrieb gegangen.

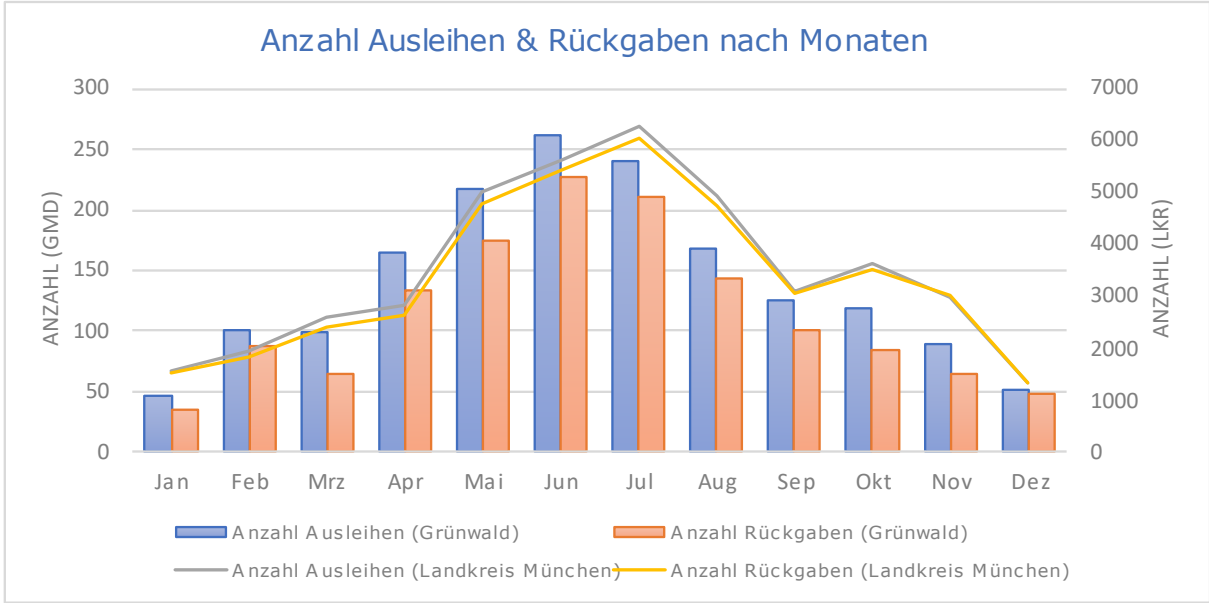
Station	Inbetriebn.	Ausleihen	Rückgaben	Summe
Bavariafilmplatz (Grünwald)	07.06.2019	327	260	587
Derbolfingerplatz (Grünwald)	30.07.2019	283	234	517
Lil-Dagover-Ring (Grünwald)	07.06.2019	260	224	484
Bavariafilmstraße (Grünwald)	07.06.2019	142	75	217
Ludwig-Thoma-Straße (Grünwald)	07.06.2019	104	75	179
Tölzer Straße (Grünwald)	07.06.2019	91	65	156
Josef-Sammer-Straße (Grünwald)	30.07.2019	72	64	136
Haus der Begegnung (Grünwald)	07.06.2019	50	40	90
Wörnbrunn (Grünwald)	07.06.2019	42	44	86
Laufzoner Straße (Grünwald)	07.06.2019	50	31	81
Musikschule (Grünwald)	07.06.2019	43	31	74
Robert-Koch-Straße (Grünwald)	07.06.2019	40	26	66
Freizeitpark (Grünwald)	07.06.2019	35	23	58
Parkplatz (Grünwald)	07.06.2019	28	27	55
Martin-Kneidl-Grundschule (Grünwald)	07.06.2019	18	12	30

MVG Rad Fahrten von und nach Grünwald

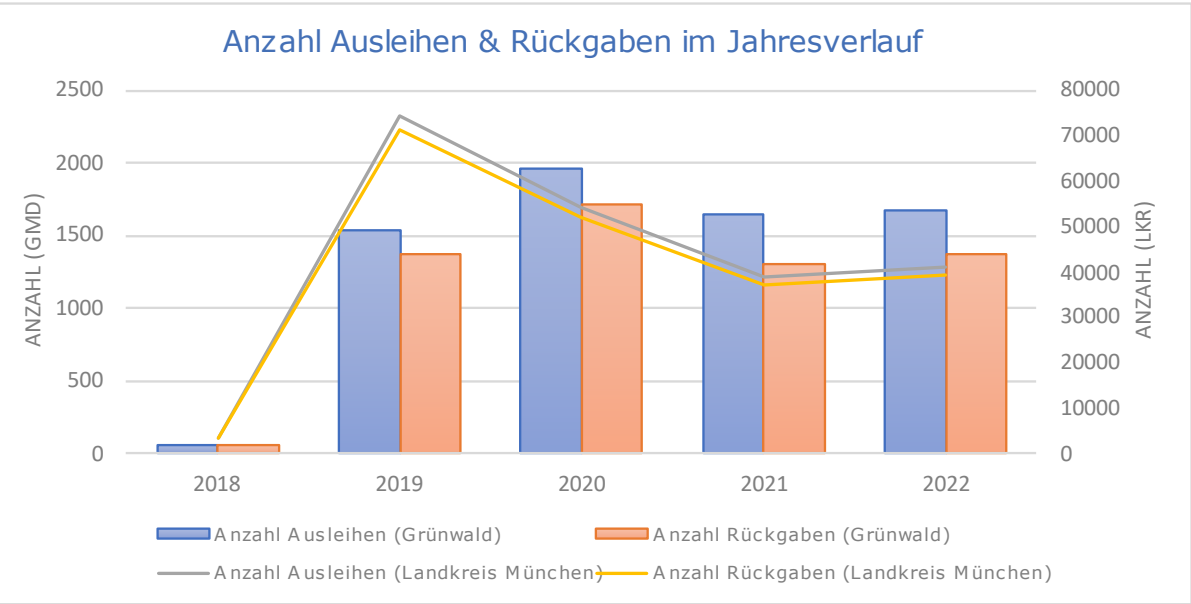
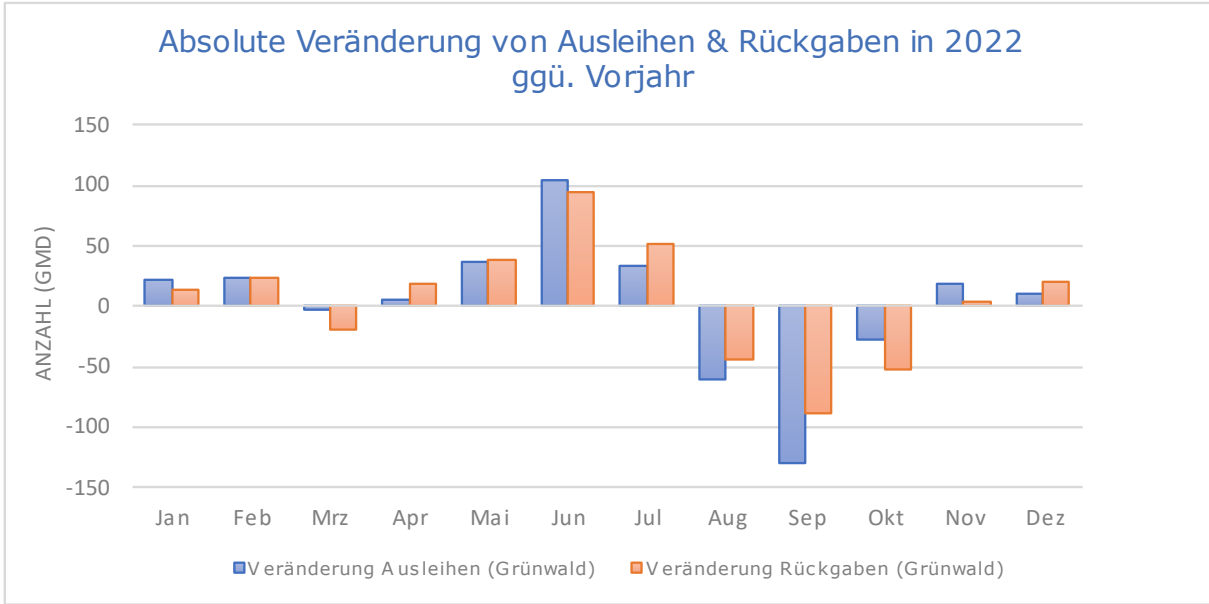
Von Grünwald nach ...	N	%
Grünwald	865	51,49
München	560	33,33
Pullach i.Isartal	167	9,94
Oberhaching	40	2,38
Unbekannt	10	0,6
Taufkirchen	9	0,54
Straßlach-Dingharting	8	0,48
Grünwalder Forst	5	0,3
Unterhaching	4	0,24
Perlacher Forst	3	0,18
Brunnthal	2	0,12
Neubiberg	2	0,12
Neuried	2	0,12
Ottobrunn	2	0,12
Baierbrunn	1	0,06

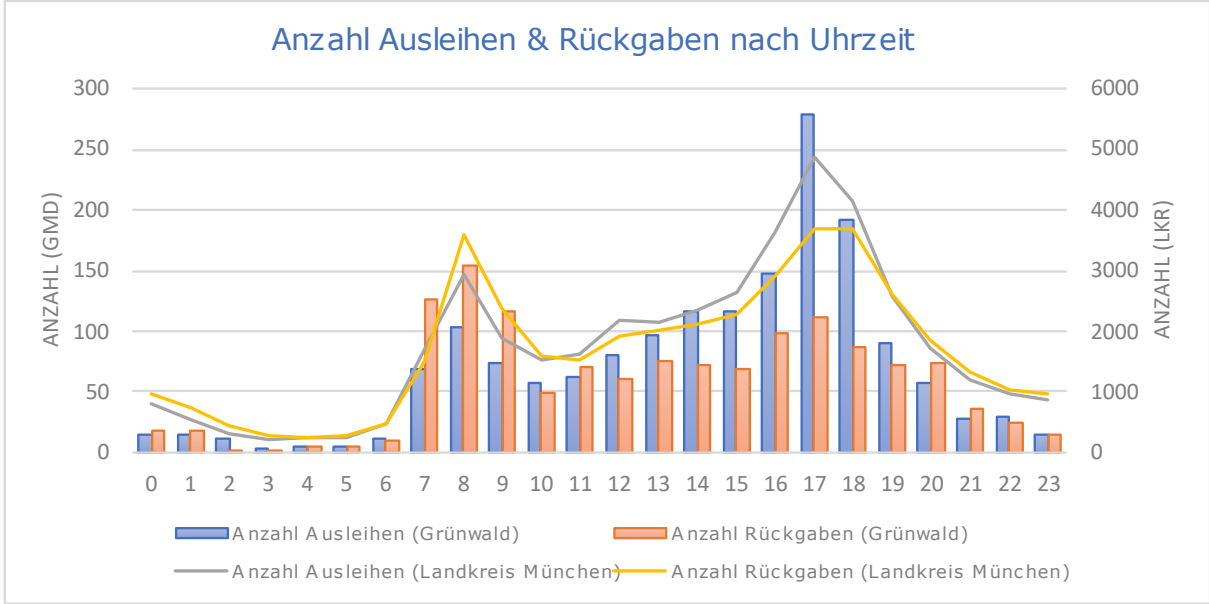
Von ... nach Grünwald	N	%
Grünwald	865	63,05
München	285	20,77
Pullach i.Isartal	160	11,66
Oberhaching	37	2,7
Taufkirchen	6	0,44
Perlacher Forst	4	0,29
Grünwalder Forst	3	0,22
Unbekannt	3	0,22
Neubiberg	3	0,22
Unterhaching	3	0,22
Straßlach-Dingharting	2	0,15
Ismaning	1	0,07



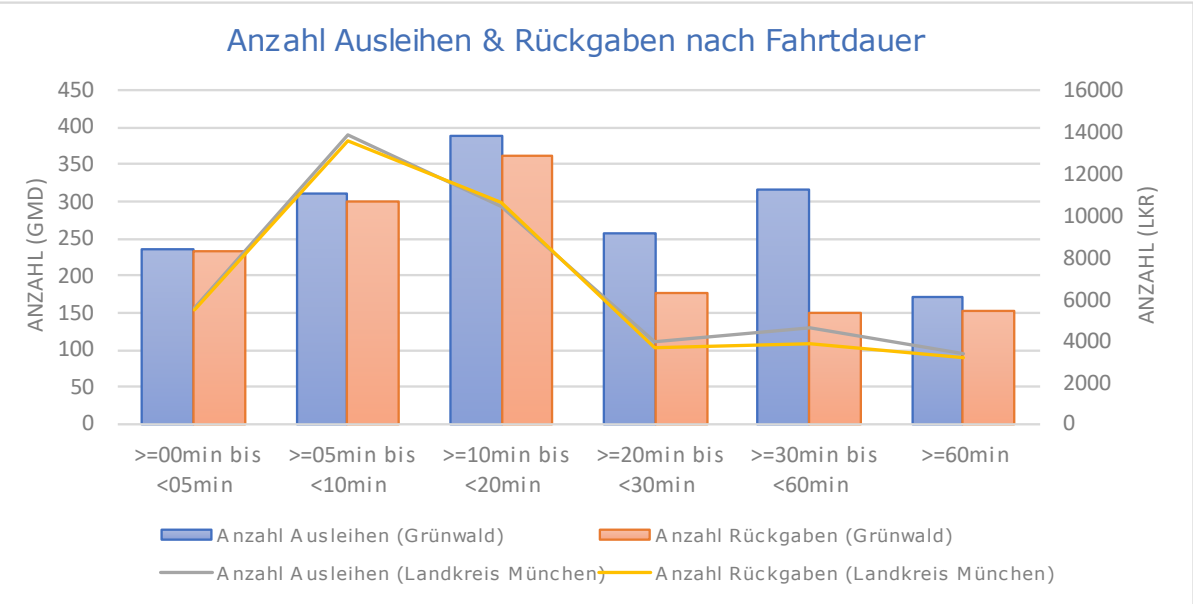
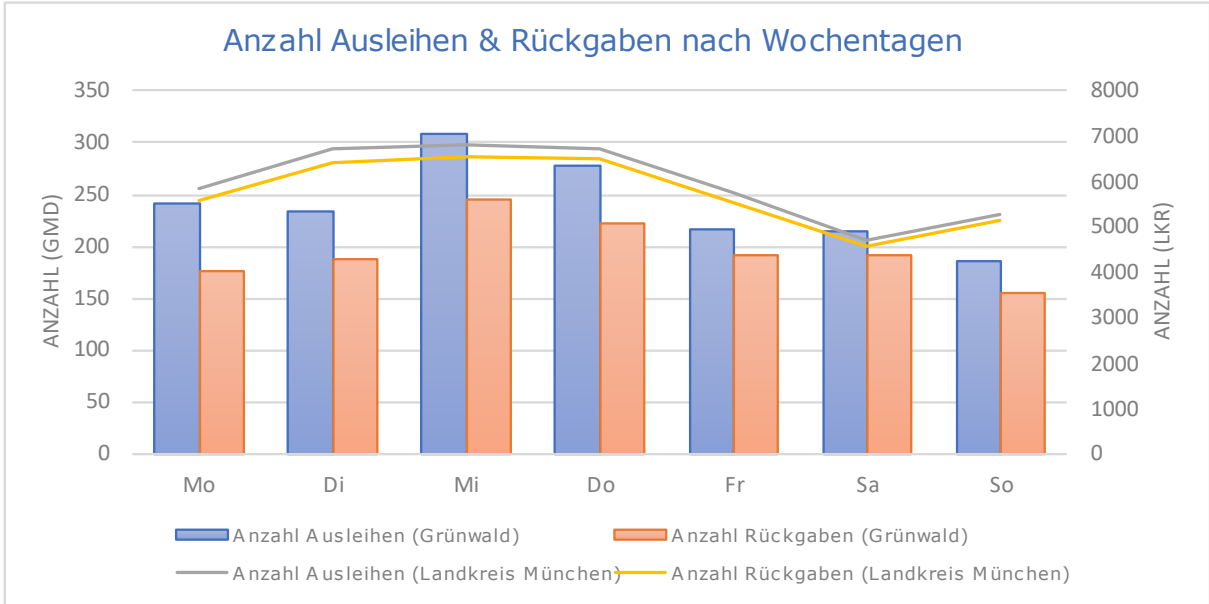


In Grünwald ist über die Monate gesehen die typische Nutzungskurve zu sehen: Zu den Sommermonaten hin nimmt die Nutzung kontinuierlich zu und zu den Wintermonaten hin wieder ab. Eine Besonderheit stellte 2022 der September dar: Aufgrund eines außergewöhnlich kühlen und verregneten Monats liegen hier die Nutzungszahlen systemweit unter den sonst für diesen Monat üblichen Zahlen.

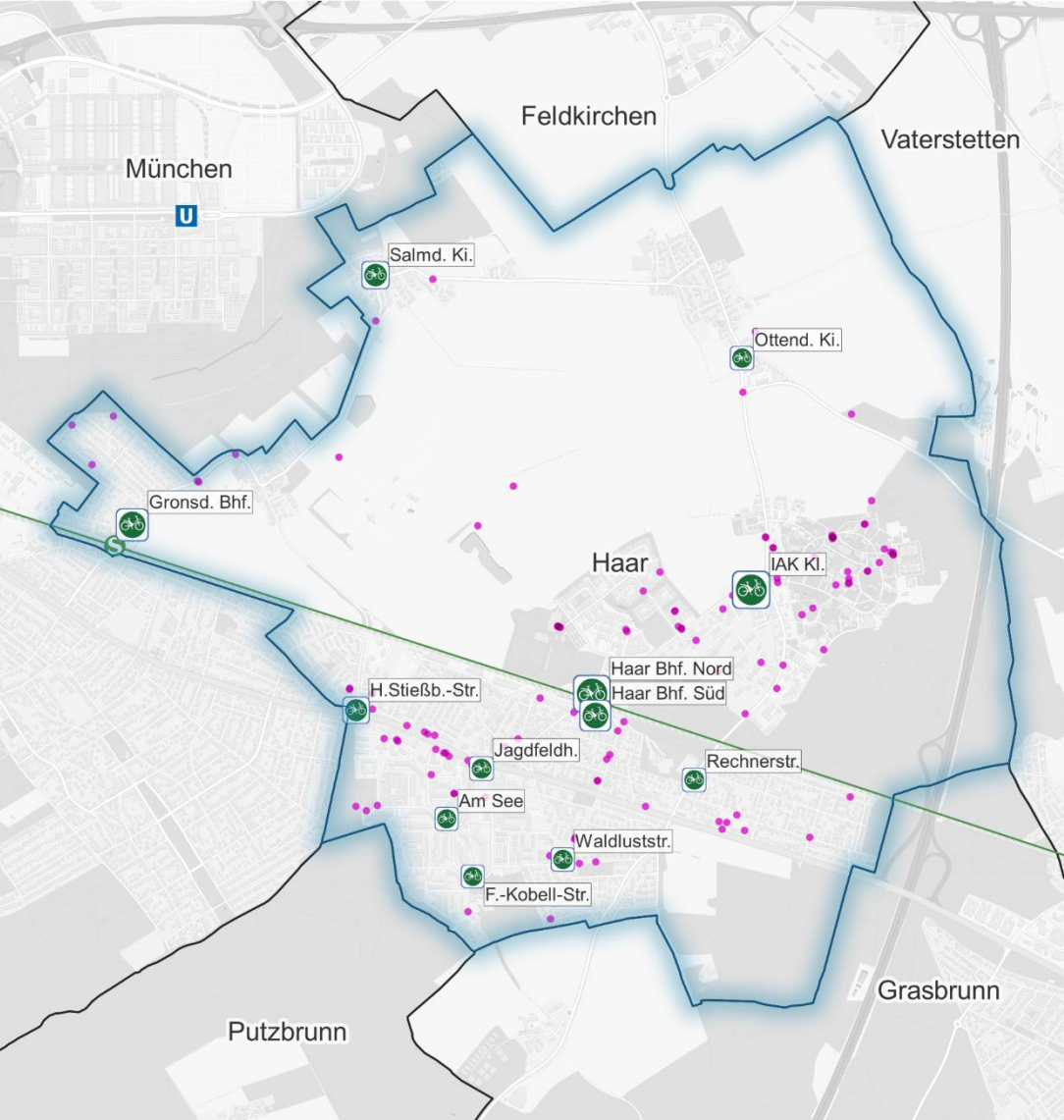
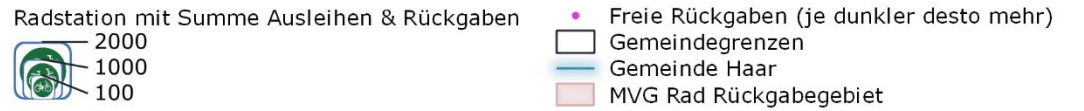




Auffällig ist in Grünwald die eher gleichmäßige Verteilung der Nutzungsdauern mit dem MVG Rad. Hier finden relativ häufig längere Fahrten von über 20 Minuten statt. Ebenfalls auffällig ist, dass in Grünwald insgesamt mehr Räder ausgeliehen als zurückgegeben werden. Dies bedeutet faktisch einen „Abfluss“ an Rädern, der vom Betriebsservice jedoch stets ausgeglichen wird.



MVG Rad Nutzung 2022 in Haar



Anzahl Ausleihen gesamt: 2375
davon an Stationen: 2249 (94.69%)
davon frei: 126 (5.31%)

Anzahl Rückgaben gesamt: 2269
davon an Stationen: 2098 (92.46%)
davon frei: 171 (7.54%)

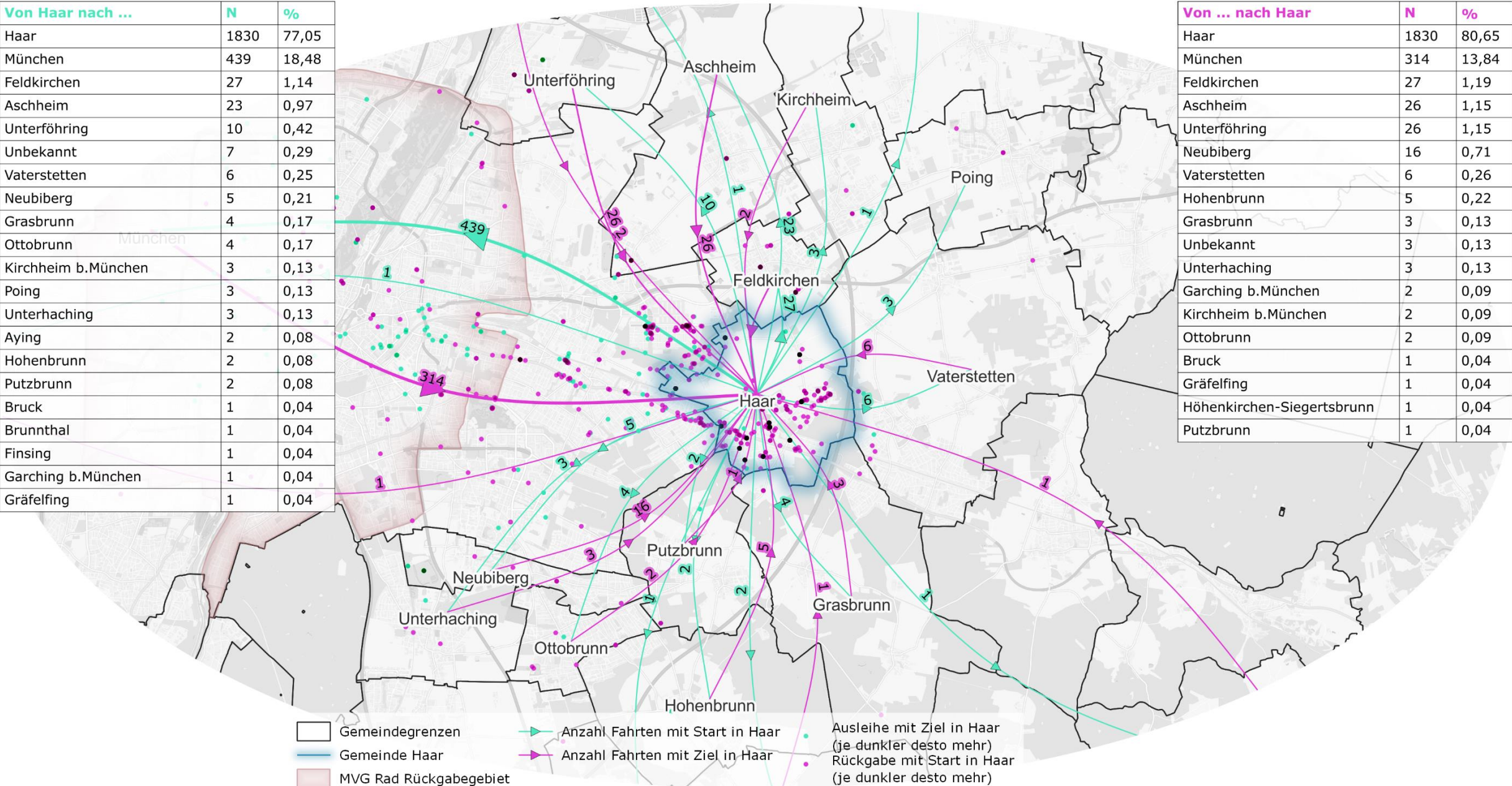
Es gibt 12 MVG Rad Stationen. Davon sind 0 im Laufe des Jahres 2022 in Betrieb gegangen.

Station	Inbetriebn.	Ausleihen	Rückgaben	Summe
IAK Klinikum (Haar)	15.04.2019	430	502	932
Bahnhof Nord (Haar)	15.04.2019	512	394	906
Bahnhof (Gronsdorf)	15.04.2019	329	295	624
Bahnhof Süd (Haar)	15.04.2019	317	248	565
Salmdorf Kirche (Salmdorf)	15.04.2019	195	141	336
Hans-Stießberger-Straße (Haar)	15.04.2019	146	154	300
Jagdfeldhochhaus (Haar)	15.04.2019	76	67	143
Rechnerstraße (Haar)	15.04.2019	49	80	129
Ottendichl Kirche (Ottendichl)	15.04.2019	52	67	119
Waldluststraße (Haar)	15.04.2019	53	63	116
Am See (Haar)	15.04.2019	45	50	95
Ferd.-Kobell-Straße (Haar)	15.04.2019	45	37	82

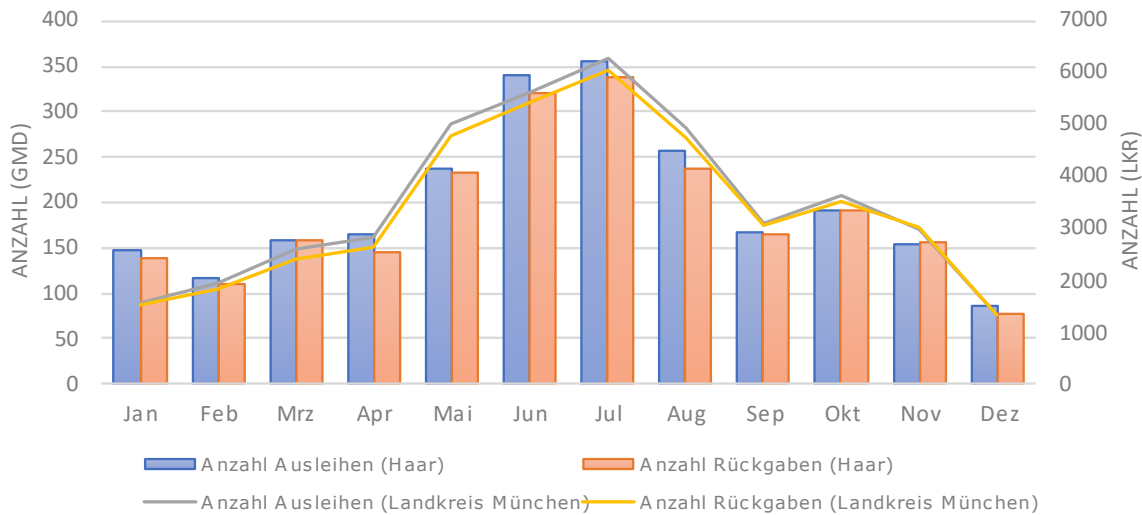
MVG Rad Fahrten von und nach Haar

Von Haar nach ...	N	%
Haar	1830	77,05
München	439	18,48
Feldkirchen	27	1,14
Aschheim	23	0,97
Unterföhring	10	0,42
Unbekannt	7	0,29
Vaterstetten	6	0,25
Neubiberg	5	0,21
Grasbrunn	4	0,17
Ottobrunn	4	0,17
Kirchheim b.München	3	0,13
Poing	3	0,13
Unterhaching	3	0,13
Aying	2	0,08
Hohenbrunn	2	0,08
Putzbrunn	2	0,08
Bruck	1	0,04
Brunnthal	1	0,04
Finsing	1	0,04
Garching b.München	1	0,04
Gräfelfing	1	0,04

Von ... nach Haar	N	%
Haar	1830	80,65
München	314	13,84
Feldkirchen	27	1,19
Aschheim	26	1,15
Unterföhring	26	1,15
Neubiberg	16	0,71
Vaterstetten	6	0,26
Hohenbrunn	5	0,22
Grasbrunn	3	0,13
Unbekannt	3	0,13
Unterhaching	3	0,13
Garching b.München	2	0,09
Kirchheim b.München	2	0,09
Ottobrunn	2	0,09
Bruck	1	0,04
Gräfelfing	1	0,04
Höhenkirchen-Siegertsbrunn	1	0,04
Putzbrunn	1	0,04

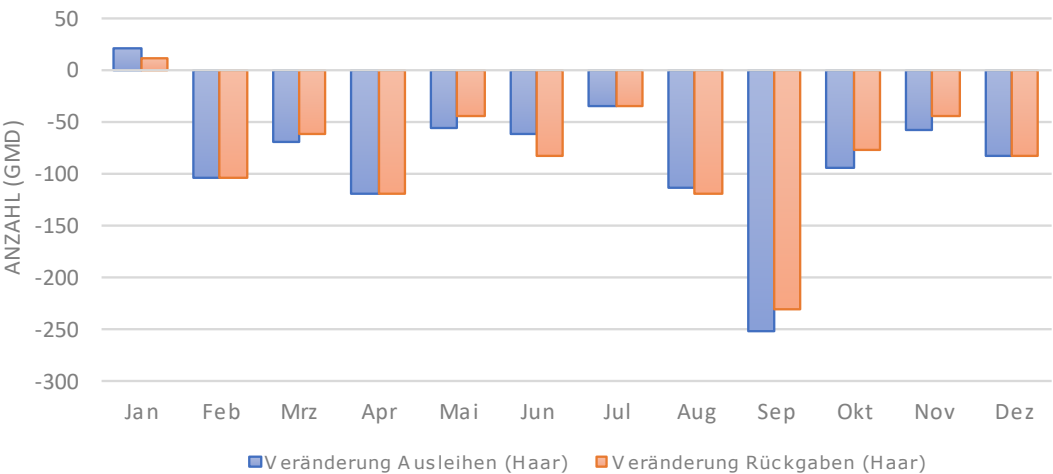


Anzahl Ausleihen & Rückgaben nach Monaten

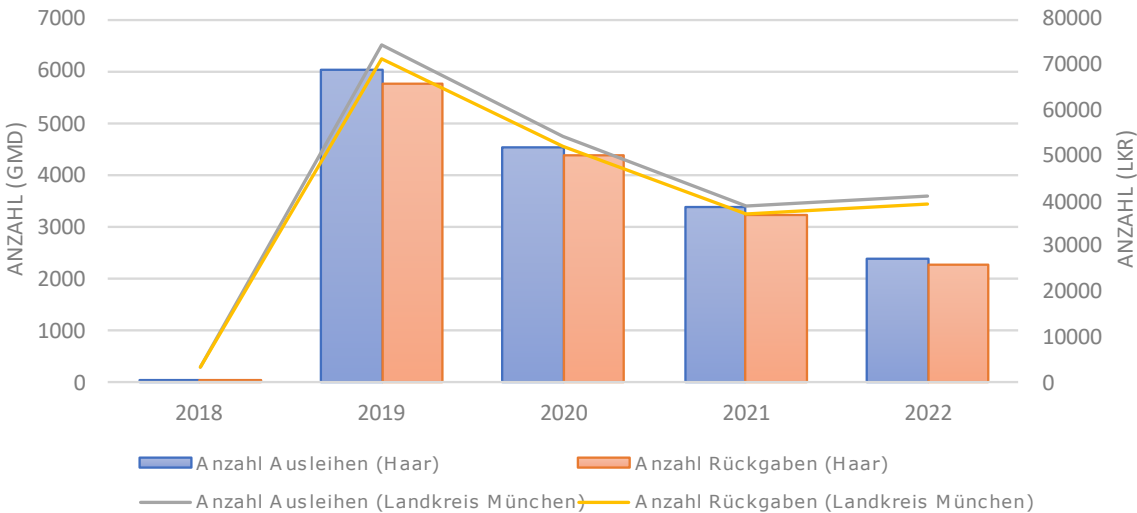


In Haar nimmt die Nutzung von MVG Rad entgegen dem systemweiten Trend weiterhin ab. Konkrete Gründe hierfür sind nicht bekannt. Eine Besonderheit stellte 2022 der September dar: Aufgrund eines außergewöhnlich kühlen und verregneten Monats liegen hier die Nutzungszahlen systemweit unter den sonst für diesen Monat üblichen Zahlen.

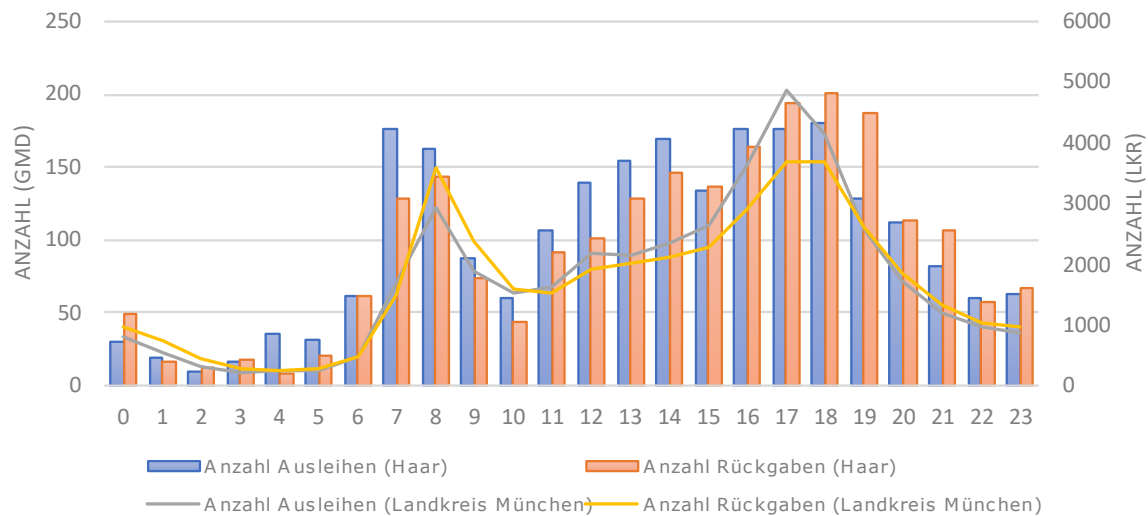
Absolute Veränderung von Ausleihen & Rückgaben in 2022 ggü. Vorjahr



Anzahl Ausleihen & Rückgaben im Jahresverlauf

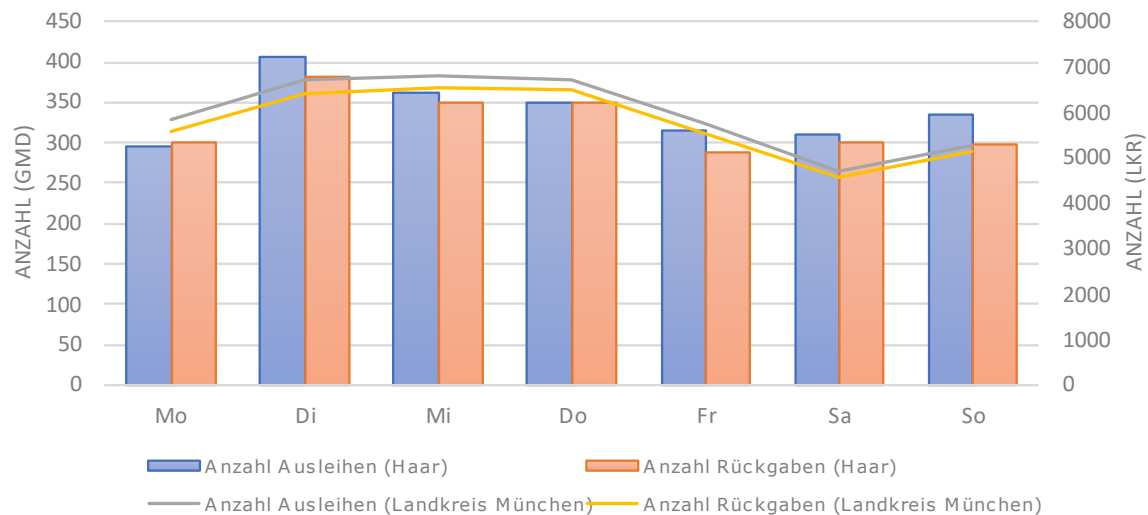


Anzahl Ausleihen & Rückgaben nach Uhrzeit

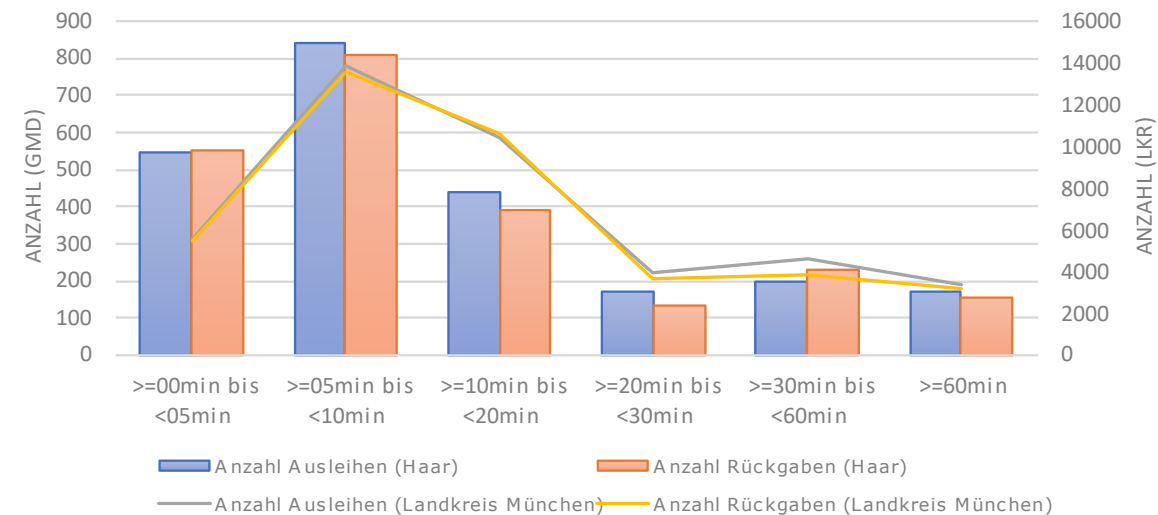


In Haar überwiegen die Auspendler leicht. Dies ist an den geringfügig höheren Ausleihzahlen zu den Morgenstunden und den leicht höheren Rückgabebezahlen am Nachmittag zu beobachten. Ansonsten herrschen in Haar eher kürzere Fahrten vor. Die Nutzung ist über die Woche gesehen sehr ausgeglichen.

Anzahl Ausleihen & Rückgaben nach Wochentagen



Anzahl Ausleihen & Rückgaben nach Fahrtdauer

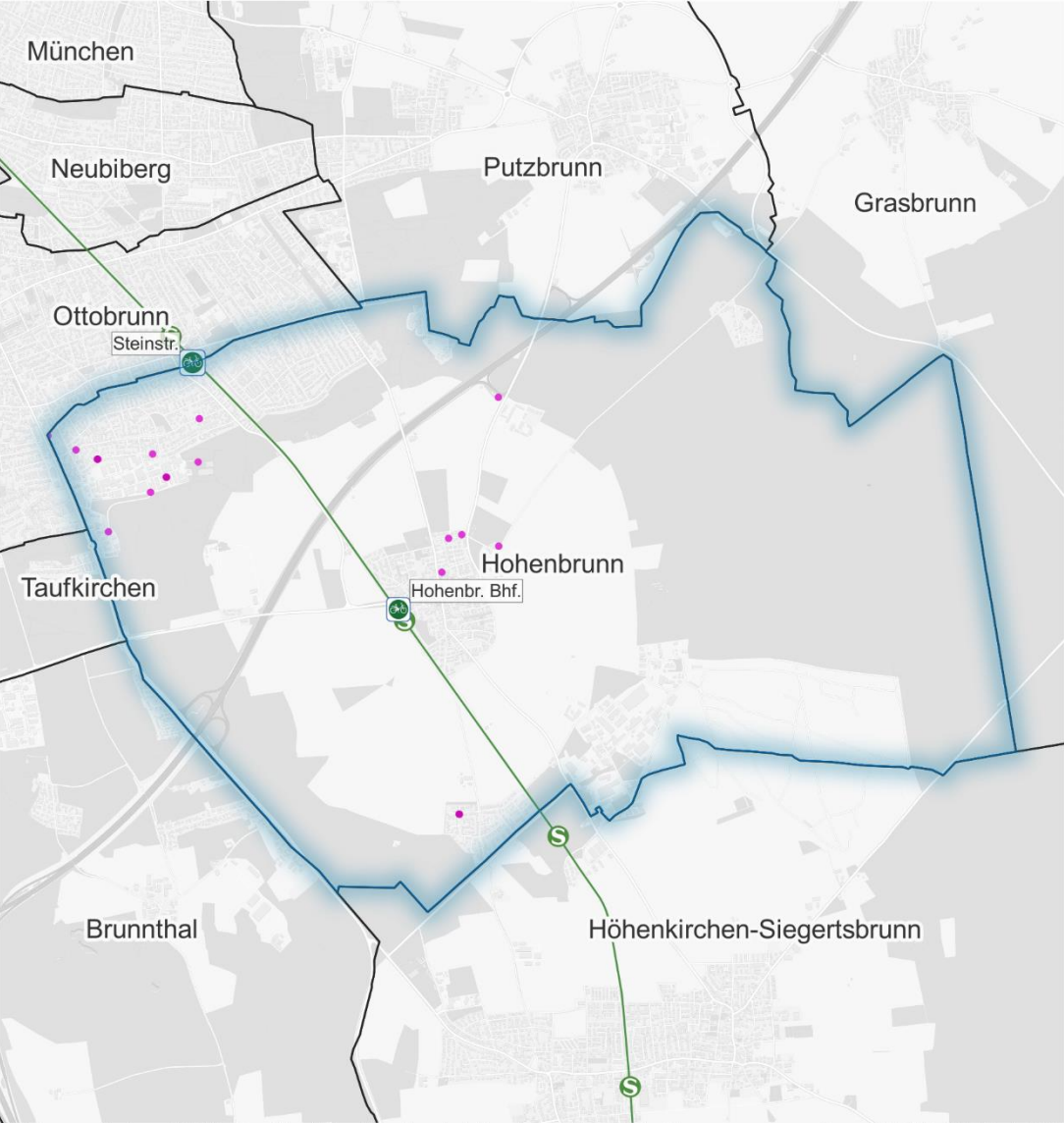


MVG Rad Nutzung 2022 in Hohenbrunn

Radstation mit Summe Ausleihen & Rückgaben

 2000
 1000
 100

 Freie Rückgaben (je dunkler desto mehr)
 Gemeindegrenzen
 Gemeinde Hohenbrunn
 MVG Rad Rückgabegebiet



Anzahl Ausleihen gesamt: 239
davon an Stationen: 216 (90.38%)
davon frei: 23 (9.62%)

Anzahl Rückgaben gesamt: 197
davon an Stationen: 161 (81.73%)
davon frei: 36 (18.27%)

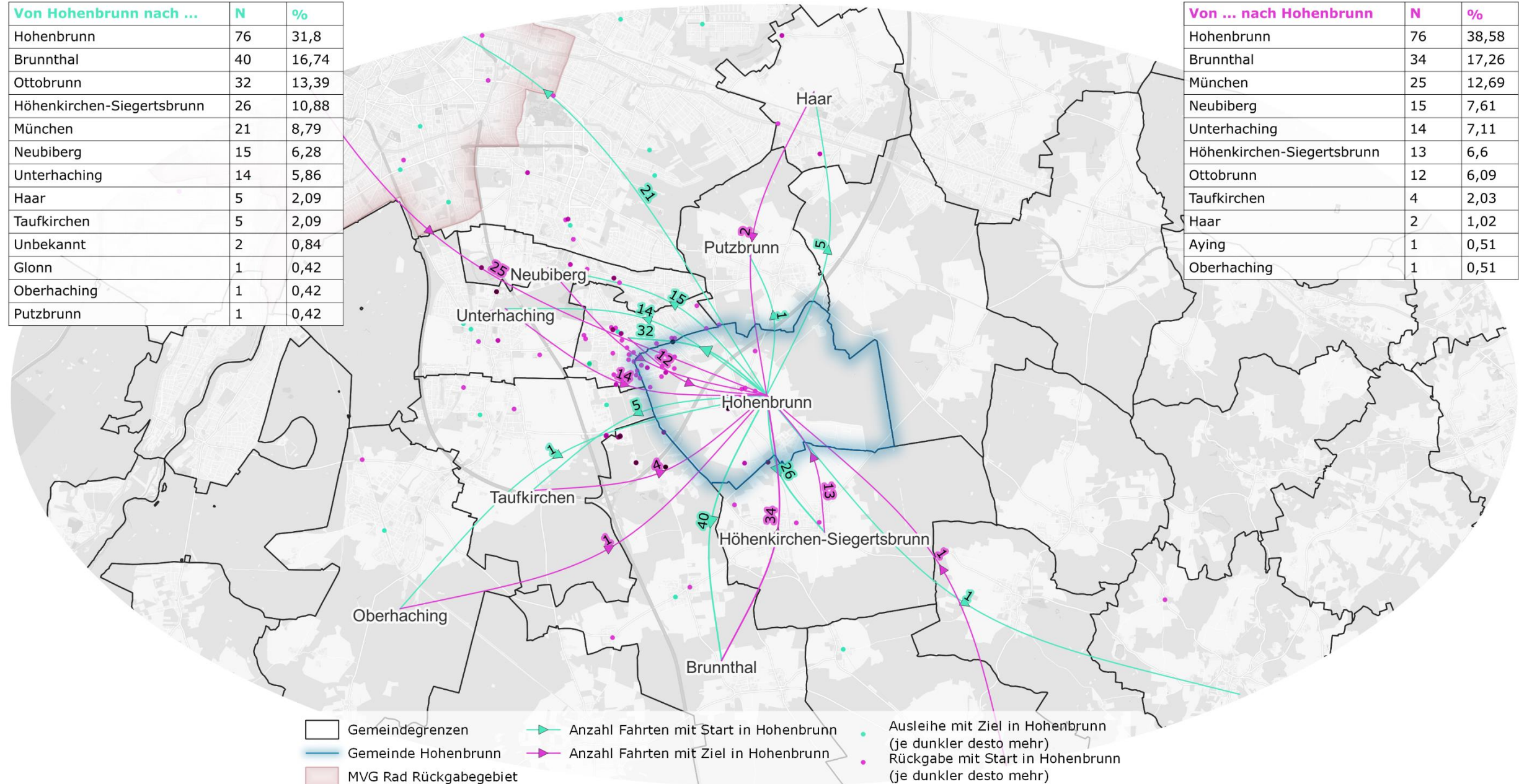
Es gibt 2 MVG Rad Stationen. Davon sind 0
im Laufe des Jahres 2022 in Betrieb
gegangen.

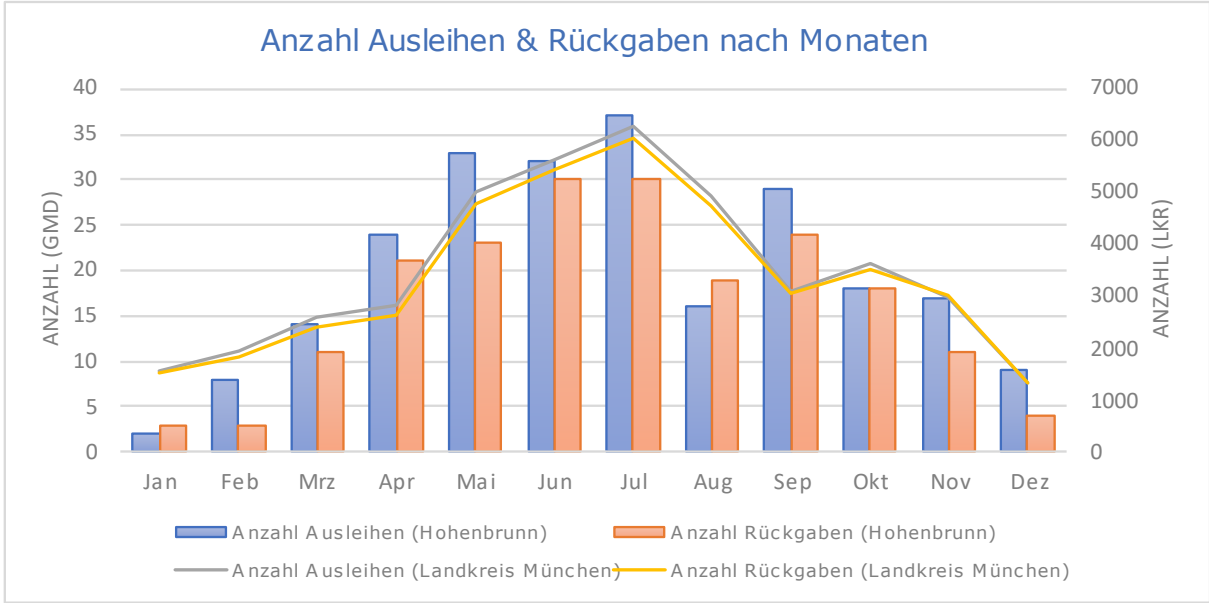
Station	Inbetriebn.	Ausleihen	Rückgaben	Summe
Steinstraße (Hohenbrunn)	08.12.2021	138	110	248
S-Bahnhof Hohenbrunn (Hohenbrunn)	08.12.2021	78	51	129

MVG Rad Fahrten von und nach Hohenbrunn

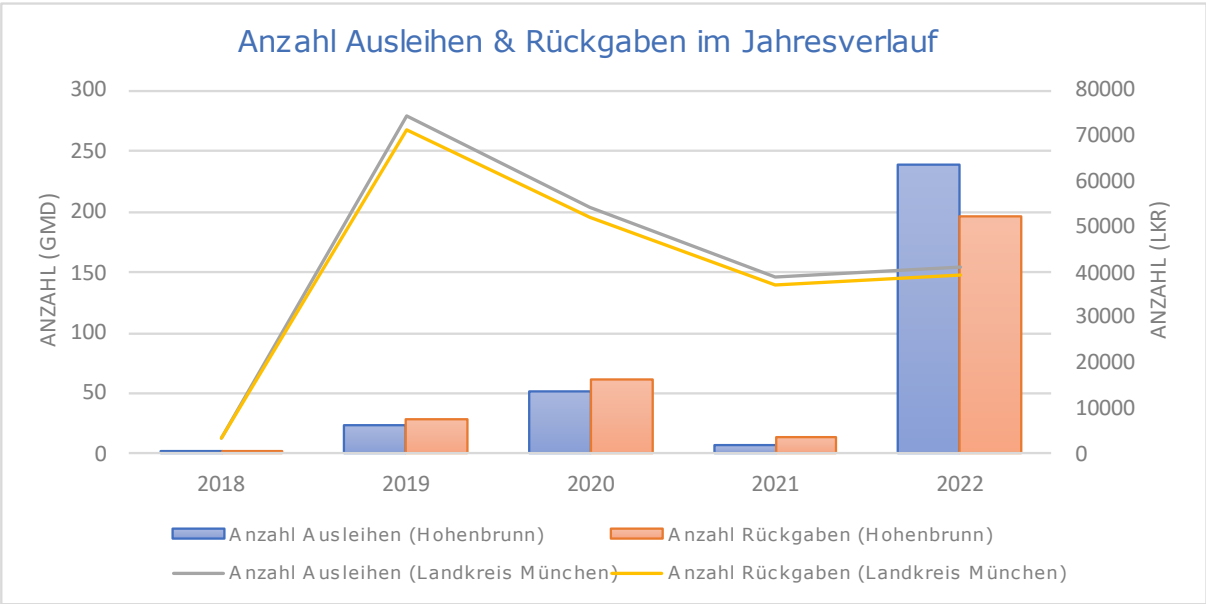
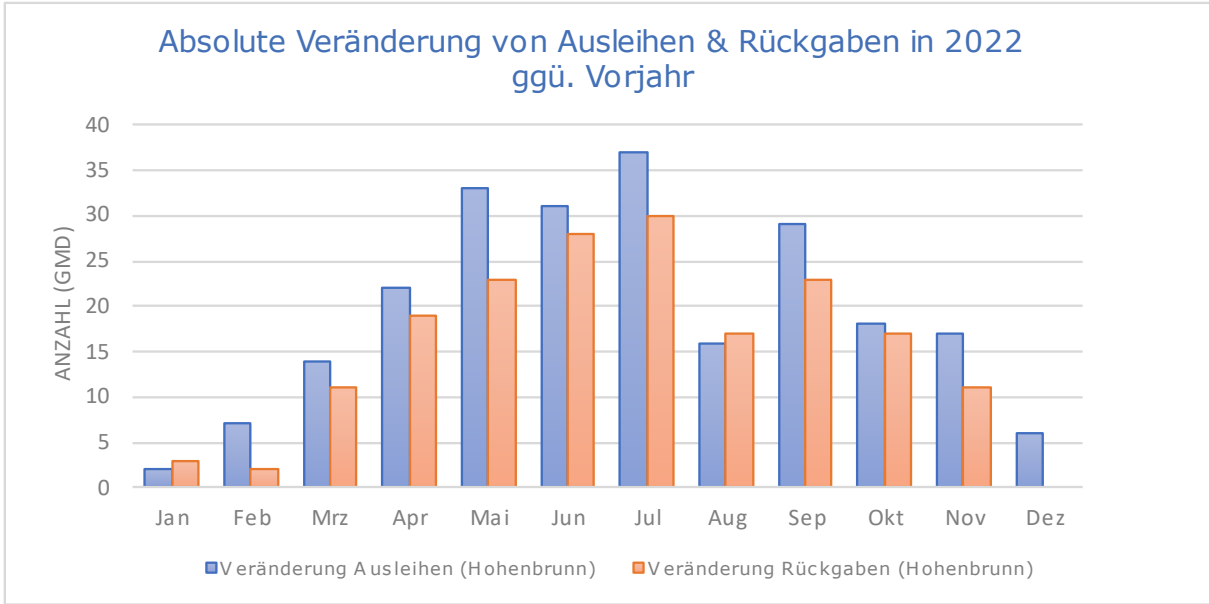
Von Hohenbrunn nach ...	N	%
Hohenbrunn	76	31,8
Brunnthal	40	16,74
Ottobrunn	32	13,39
Höhenkirchen-Siegertsbrunn	26	10,88
München	21	8,79
Neubiberg	15	6,28
Unterhaching	14	5,86
Haar	5	2,09
Taufkirchen	5	2,09
Unbekannt	2	0,84
Glonn	1	0,42
Oberhaching	1	0,42
Putzbrunn	1	0,42

Von ... nach Hohenbrunn	N	%
Hohenbrunn	76	38,58
Brunnthal	34	17,26
München	25	12,69
Neubiberg	15	7,61
Unterhaching	14	7,11
Höhenkirchen-Siegertsbrunn	13	6,6
Ottobrunn	12	6,09
Taufkirchen	4	2,03
Haar	2	1,02
Aying	1	0,51
Oberhaching	1	0,51

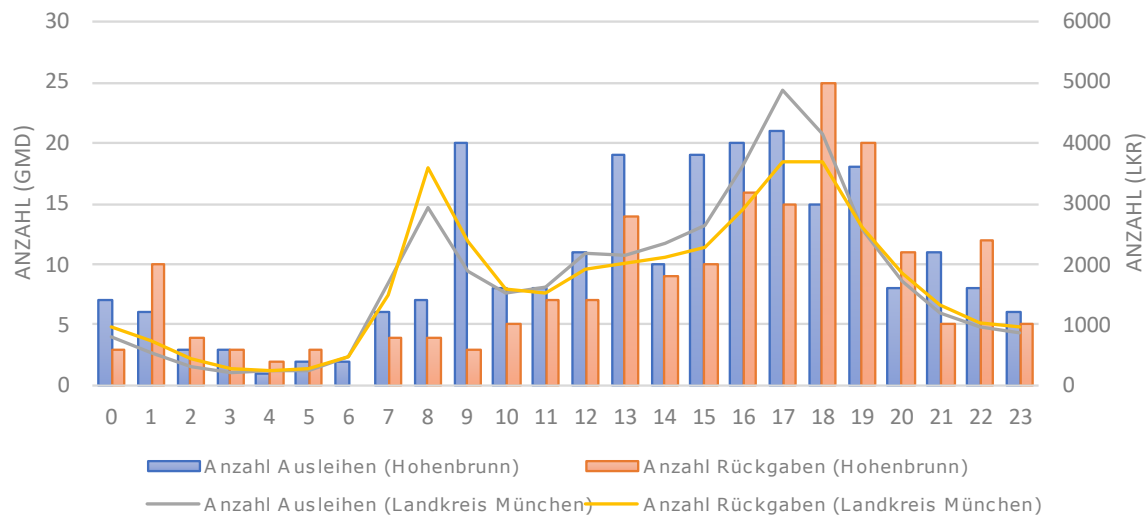




Nachdem die beiden Stationen in Hohenbrunn erst Ende 2021 in Betrieb gegangen sind, haben die Nutzungszuwächse nur eine bedingte Aussagekraft. Ansonsten ist über die Monate gesehen das typische Nutzungsmuster zu beobachten: Zu den Sommermonaten hin nehmen die Nutzungszahlen kontinuierlich zu und zu den Wintermonaten hin wieder ab. Auffällig ist in Hohenbrunn, dass die Nutzungszahlen im August unter denen von September liegen. Systemweit ist im September aufgrund des nassen und kühlen Wetters ein deutlicher Rückgang der Nutzungen zu beobachten.

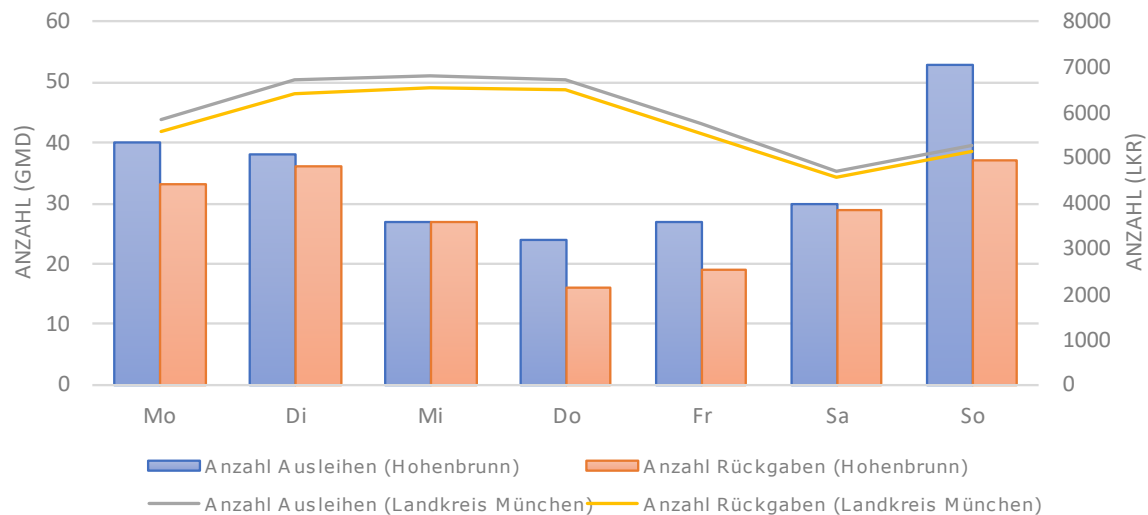


Anzahl Ausleihen & Rückgaben nach Uhrzeit

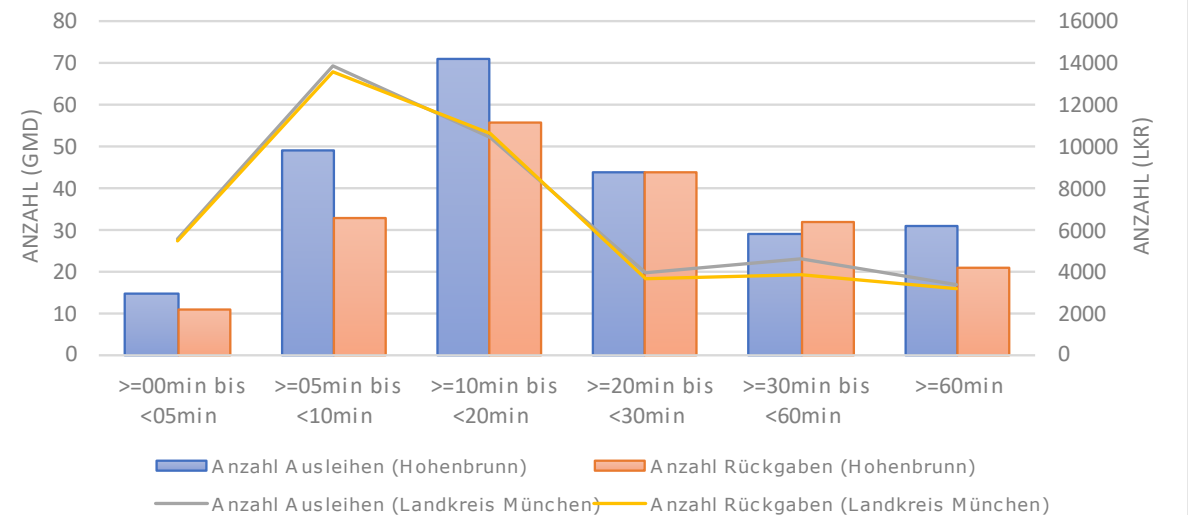


Auffällig ist in Hohenbrunn, dass fast durchweg die Ausleihzahlen über denen der Rückgaben liegen. Es herrscht also ein Auspendelverhalten und damit ein Abfluss von Rädern aus der Gemeinde vor. Der Abfluss an Rädern wird kontinuierlich vom Betriebsservice ausgeglichen.

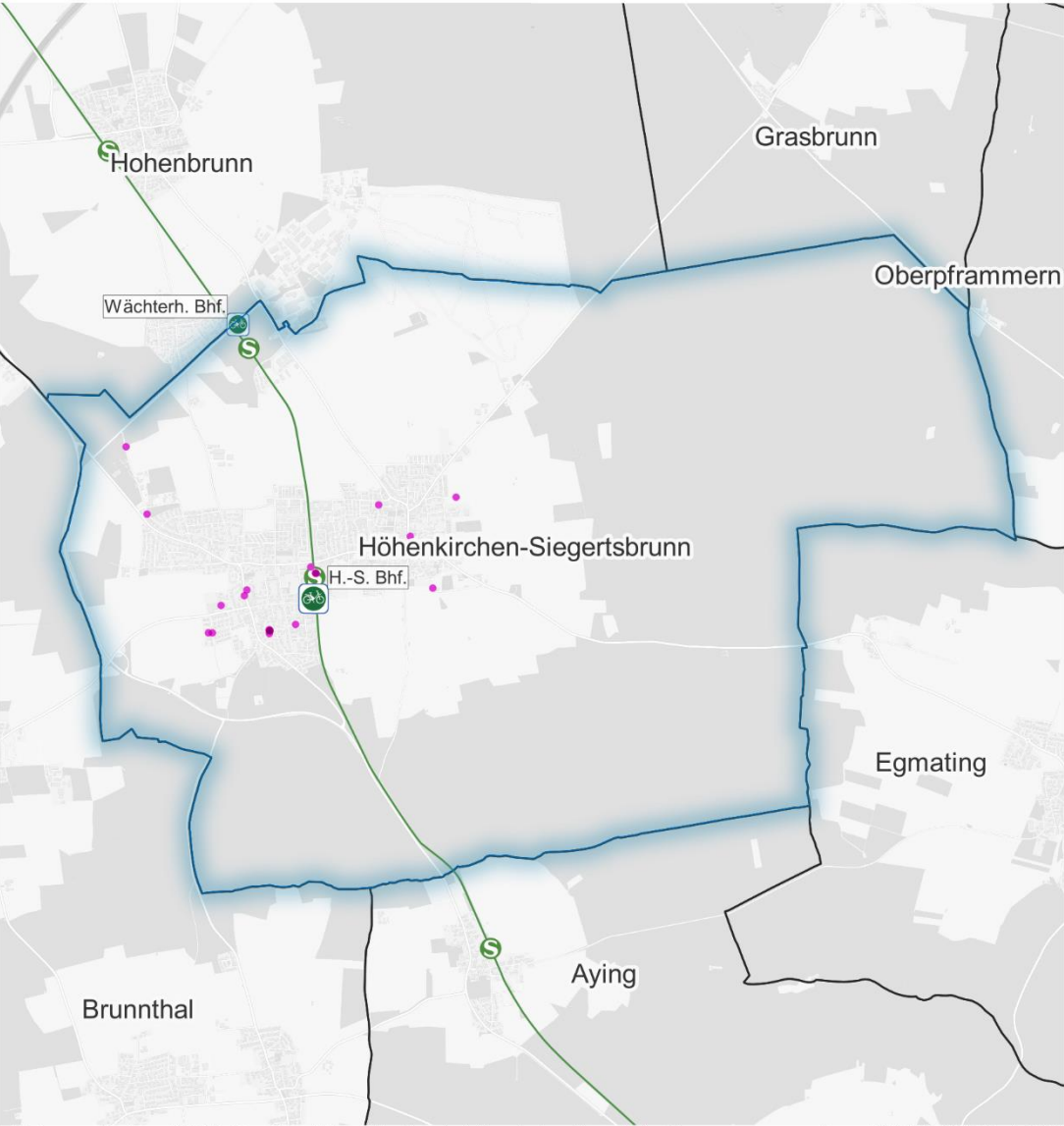
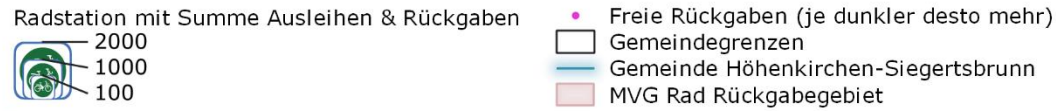
Anzahl Ausleihen & Rückgaben nach Wochentagen



Anzahl Ausleihen & Rückgaben nach Fahrtdauer



MVG Rad Nutzung 2022 in Höhenkirchen-Siegertsbrunn



Anzahl Ausleihen gesamt: 307
davon an Stationen: 287 (93.49%)
davon frei: 20 (6.51%)

Anzahl Rückgaben gesamt: 255
davon an Stationen: 224 (87.84%)
davon frei: 31 (12.16%)

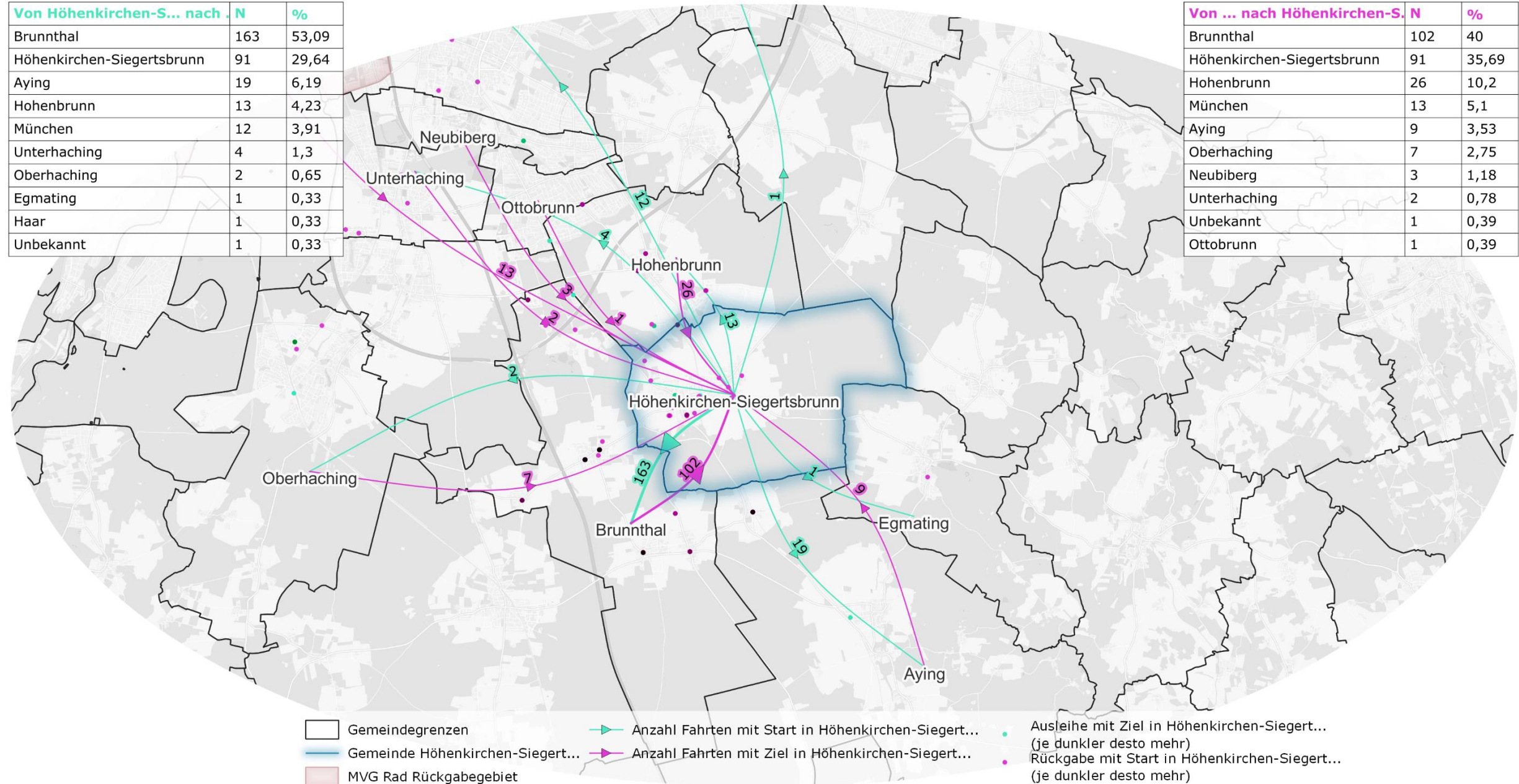
Es gibt 2 MVG Rad Stationen. Davon sind 0 im Laufe des Jahres 2022 in Betrieb gegangen.

Station	Inbetriebn.	Ausleihen	Rückgaben	Summe
Bahnhof (Höhenkirchen-Siegertsbrunn)	25.05.2019	259	205	464
S-Bahnhof Wächterhof (Hohenbrunn)	08.12.2021	28	19	47

MVG Rad Fahrten von und nach Höhenkirchen-Siegertsbrunn

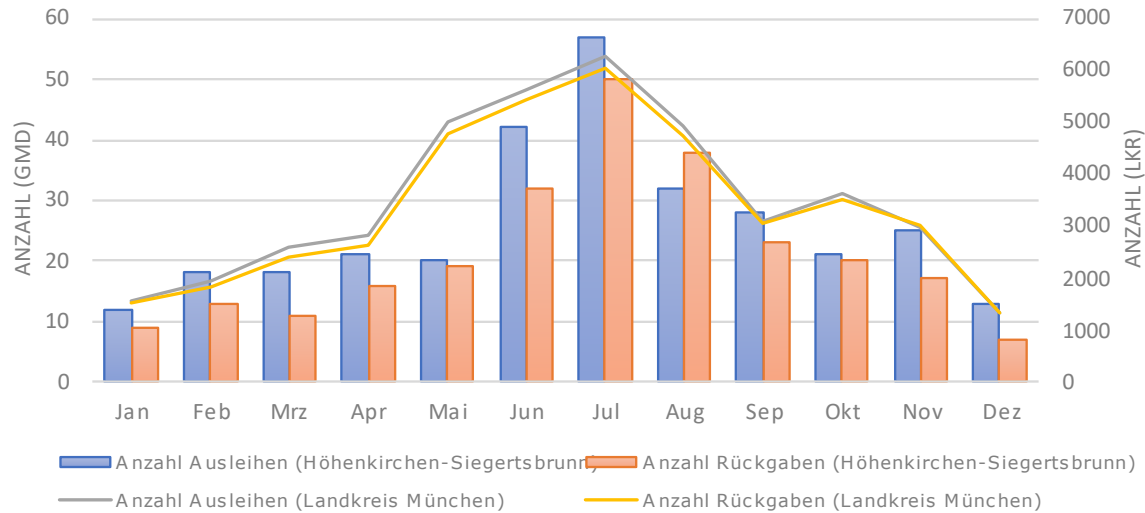
Von Höhenkirchen-S... nach	N	%
Brunnthal	163	53,09
Höhenkirchen-Siegertsbrunn	91	29,64
Aying	19	6,19
Hohenbrunn	13	4,23
München	12	3,91
Unterhaching	4	1,3
Oberhaching	2	0,65
Egming	1	0,33
Haar	1	0,33
Unbekannt	1	0,33

Von ... nach Höhenkirchen-S.	N	%
Brunnthal	102	40
Höhenkirchen-Siegertsbrunn	91	35,69
Hohenbrunn	26	10,2
München	13	5,1
Aying	9	3,53
Oberhaching	7	2,75
Neubiberg	3	1,18
Unterhaching	2	0,78
Unbekannt	1	0,39
Ottobrunn	1	0,39



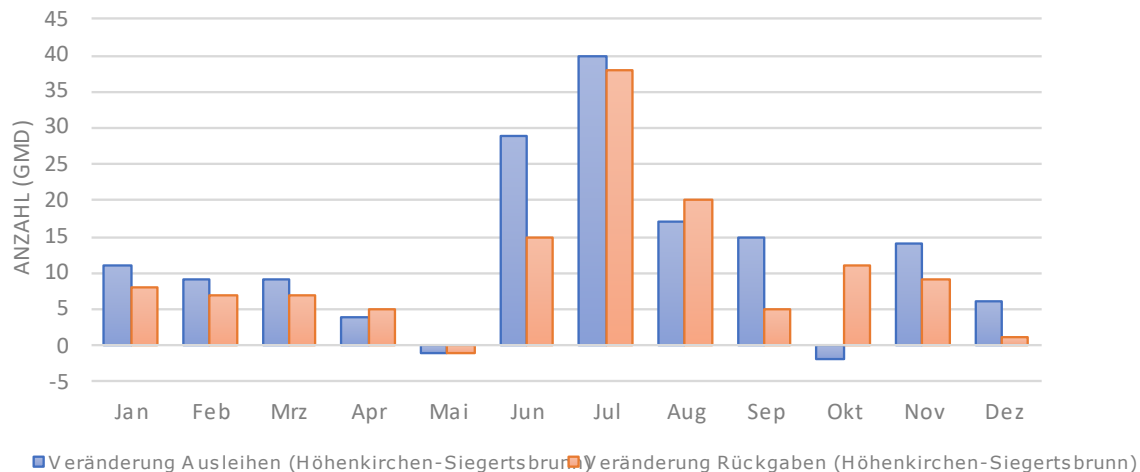
Statistiken zur Radnutzung in Höhenkirchen-Siegertsbrunn

Anzahl Ausleihen & Rückgaben nach Monaten

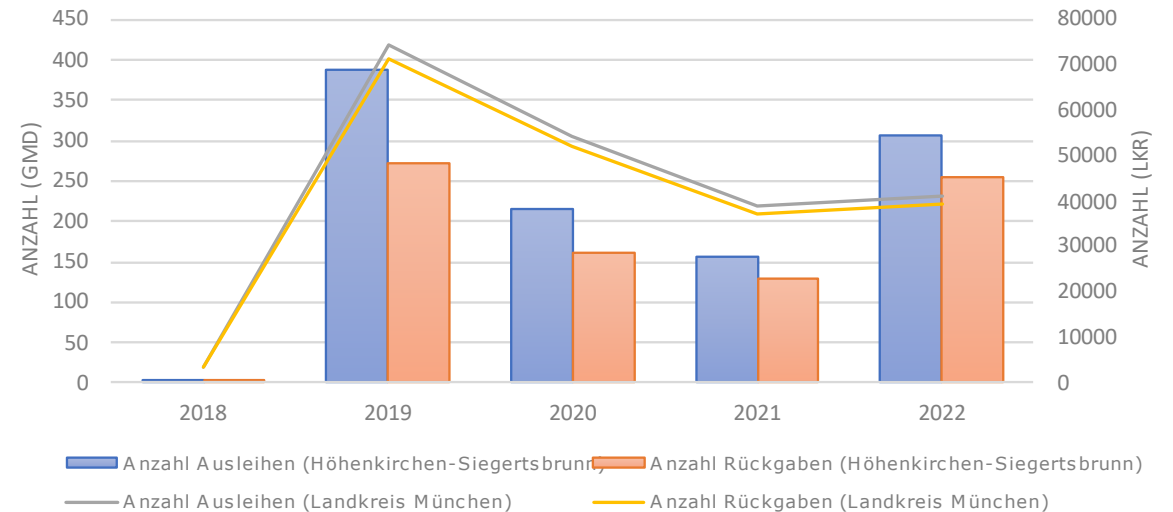


Die Nutzungszuwächse in Höhenkirchen-Siegertsbrunn können nicht allein auf die Ende 2021 neueröffnete Station am S-Bahnhof Wächterhof zurückgeführt werden. Die Nutzungszuwächse liegen deutlich über den Gesamtnutzungszahlen dieser Station. Deutlich wahrscheinlicher ist ein direkter Bezug zum Nutzungszuwachs in der Nachbargemeinde Brunnthal, da beide Gemeinden eine relativ starke Fahrtenbeziehung aufweisen.

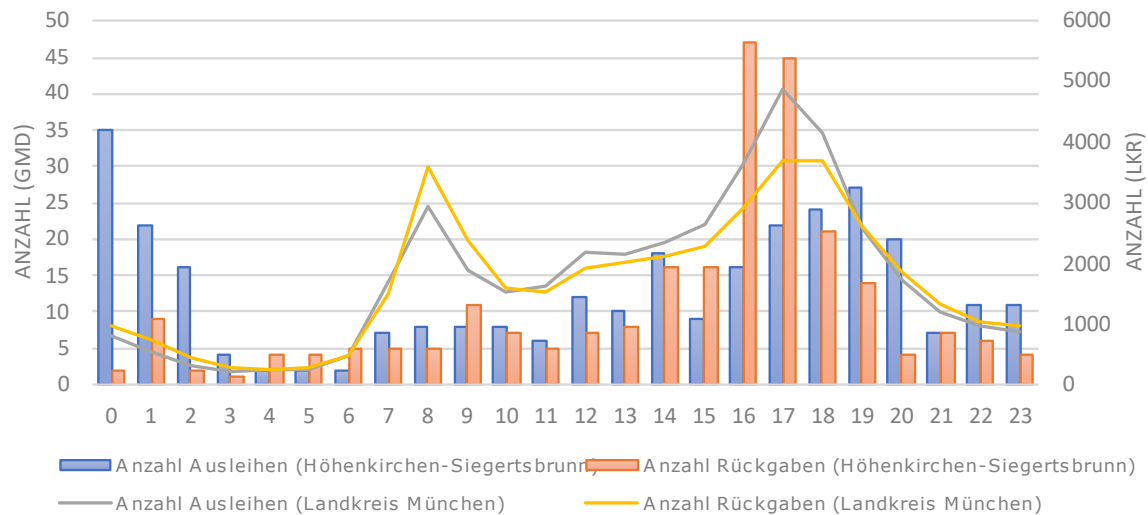
Absolute Veränderung von Ausleihen & Rückgaben in 2022 ggü. Vorjahr



Anzahl Ausleihen & Rückgaben im Jahresverlauf

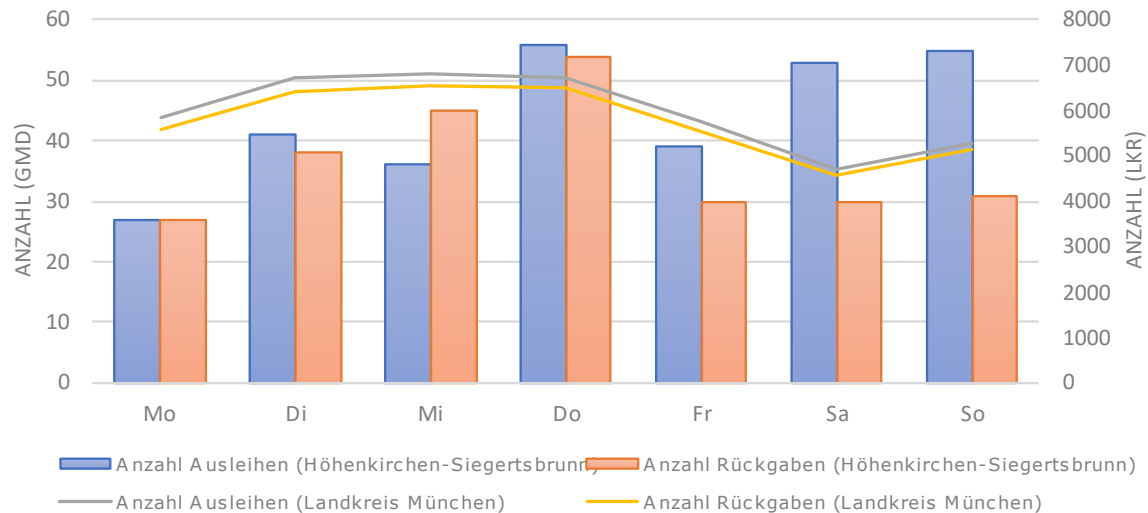


Anzahl Ausleihen & Rückgaben nach Uhrzeit

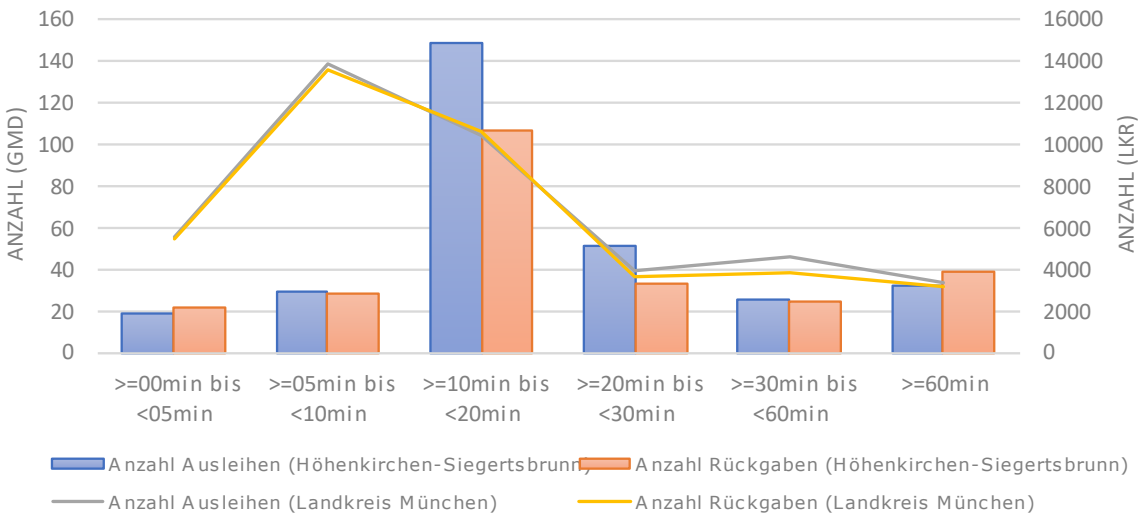


Anhand der Ausleih- und Rückgabezeiten lässt sich die These bestätigen, dass der Nutzungszuwachs in Höhenkirchen-Siegertsbrunn in direktem Zusammenhang mit dem Nutzungszuwachs in Brunnthal liegt. In der Nachbargemeinde finden nachts mehr Rückgaben statt und nachmittags mehr Ausleihen. Genau umgekehrt wie in Höhenkirchen-Siegertsbrunn.

Anzahl Ausleihen & Rückgaben nach Wochentagen



Anzahl Ausleihen & Rückgaben nach Fahrtdauer



MVG Rad Nutzung 2022 in Ismaning

Radstation mit Summe Ausleihen & Rückgaben

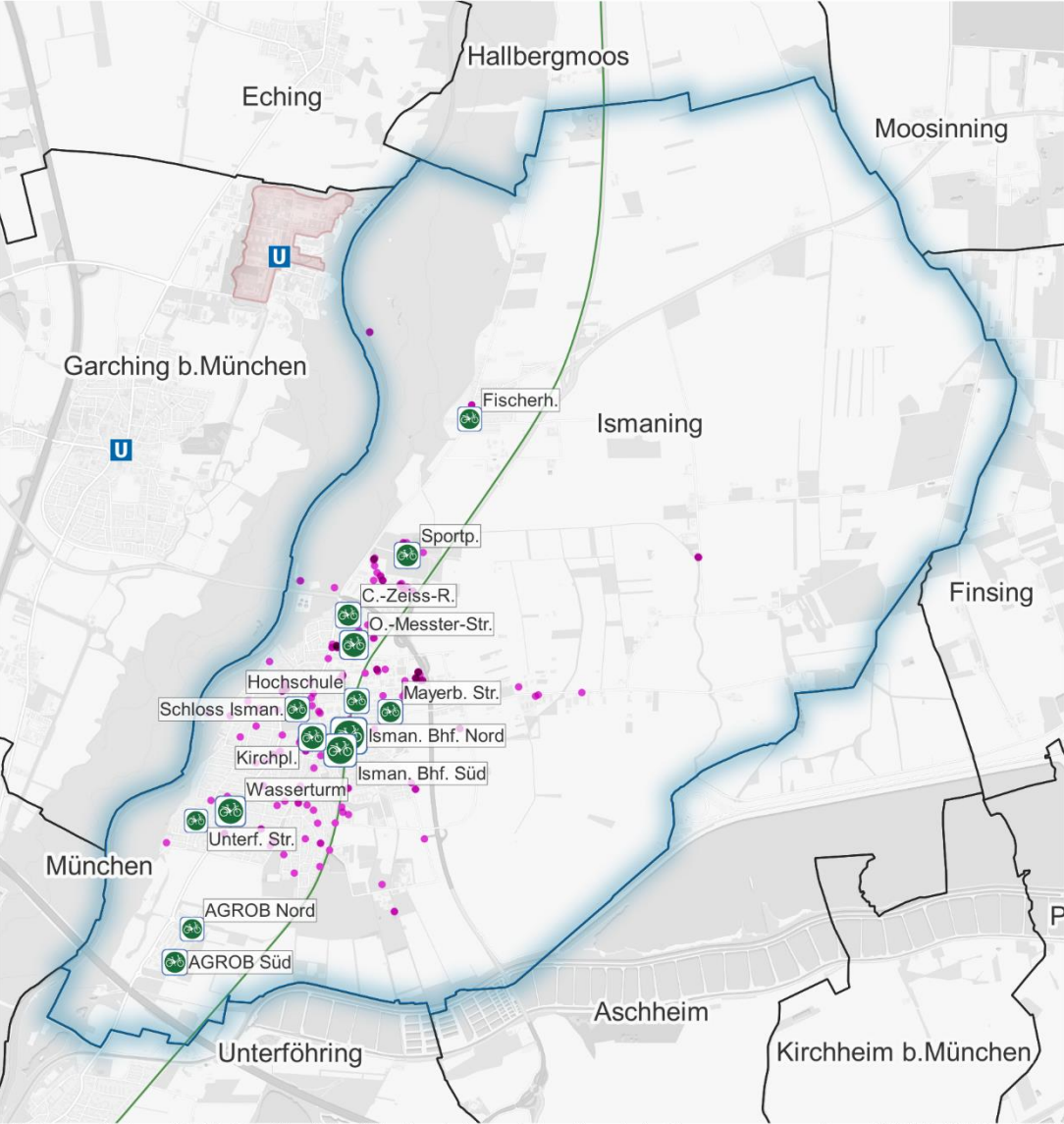
 2000
 1000
 100

 Freie Rückgaben (je dunkler desto mehr)

 Gemeindegrenzen

 Gemeinde Ismaning

 MVG Rad Rückgabegebiet



Anzahl Ausleihen gesamt: 2636
davon an Stationen: 2443 (92.68%)
davon frei: 193 (7.32%)

Anzahl Rückgaben gesamt: 2522
davon an Stationen: 2231 (88.46%)
davon frei: 291 (11.54%)

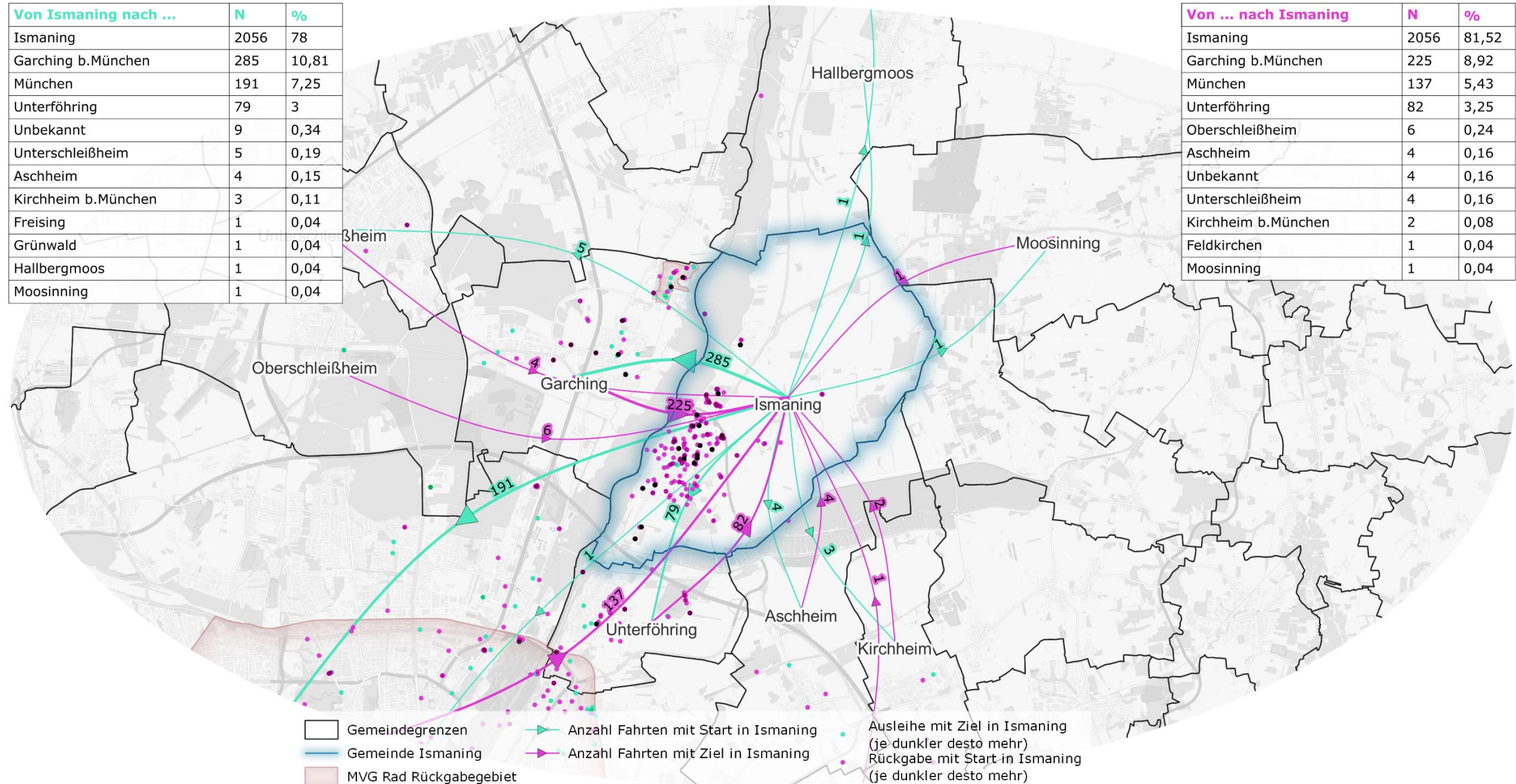
Es gibt 14 MVG Rad Stationen. Davon sind 0 im Laufe des Jahres 2022 in Betrieb gegangen.

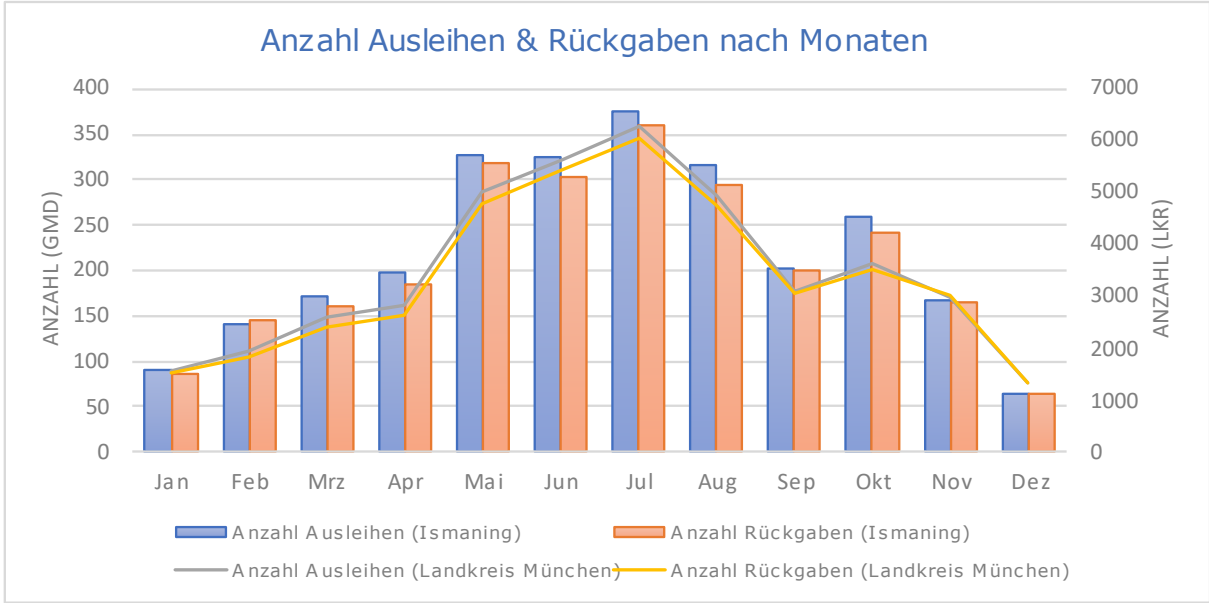
Station	Inbetriebn.	Ausleihen	Rückgaben	Summe
Bahnhof Nord (Ismaning)	03.12.2018	513	379	892
Bahnhof Süd (Ismaning)	03.12.2018	375	299	674
Wasserturm (Ismaning)	11.02.2019	250	276	526
Oskar-Messter-Straße (Ismaning)	11.02.2019	211	220	431
Kirchplatz (Ismaning)	03.12.2018	180	170	350
Sportpark (Ismaning)	11.02.2019	115	165	280
Carl-Zeiss-Ring (Ismaning)	11.02.2019	158	97	255
AGROB Süd (Ismaning)	11.02.2019	123	118	241
Hochschule (Ismaning)	11.02.2019	121	89	210
Mayerbacherstraße (Ismaning)	03.12.2018	97	105	202
Schloss (Ismaning)	03.12.2018	106	92	198
Fischerhäuser (Ismaning)	03.12.2018	58	103	161
AGROB Nord (Ismaning)	11.02.2019	86	62	148
Unterföhringer Straße (Ismaning)	11.02.2019	50	56	106

MVG Rad Fahrten von und nach Ismaning

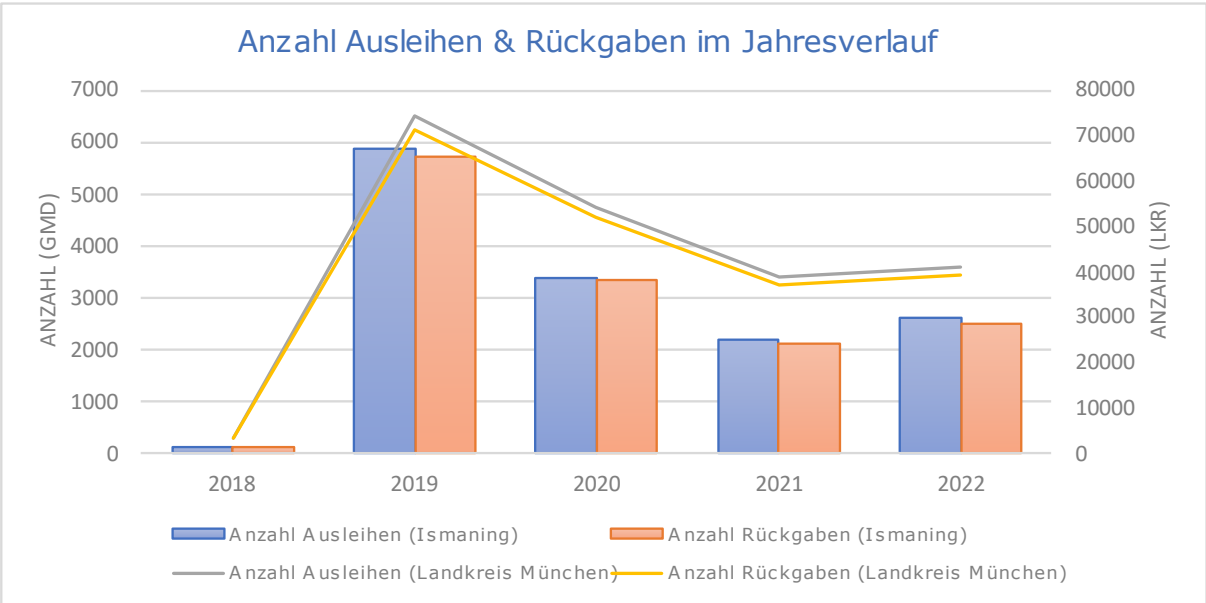
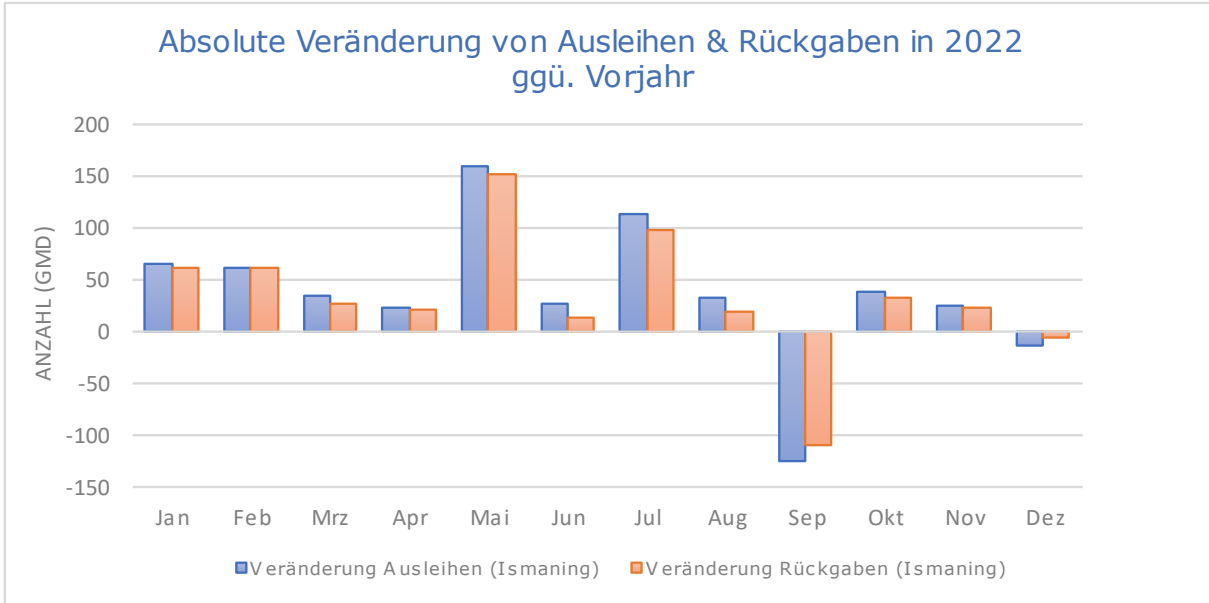
Von Ismaning nach ...	N	%
Ismaning	2056	78
Garching b.München	285	10,81
München	191	7,25
Unterföhring	79	3
Unbekannt	9	0,34
Unterschleißheim	5	0,19
Aschheim	4	0,15
Kirchheim b.München	3	0,11
Freising	1	0,04
Grünwald	1	0,04
Hallbergmoos	1	0,04
Moosinning	1	0,04

Von ... nach Ismaning	N	%
Ismaning	2056	81,52
Garching b.München	225	8,92
München	137	5,43
Unterföhring	82	3,25
Oberschleißheim	6	0,24
Aschheim	4	0,16
Unbekannt	4	0,16
Unterschleißheim	4	0,16
Kirchheim b.München	2	0,08
Feldkirchen	1	0,04
Moosinning	1	0,04

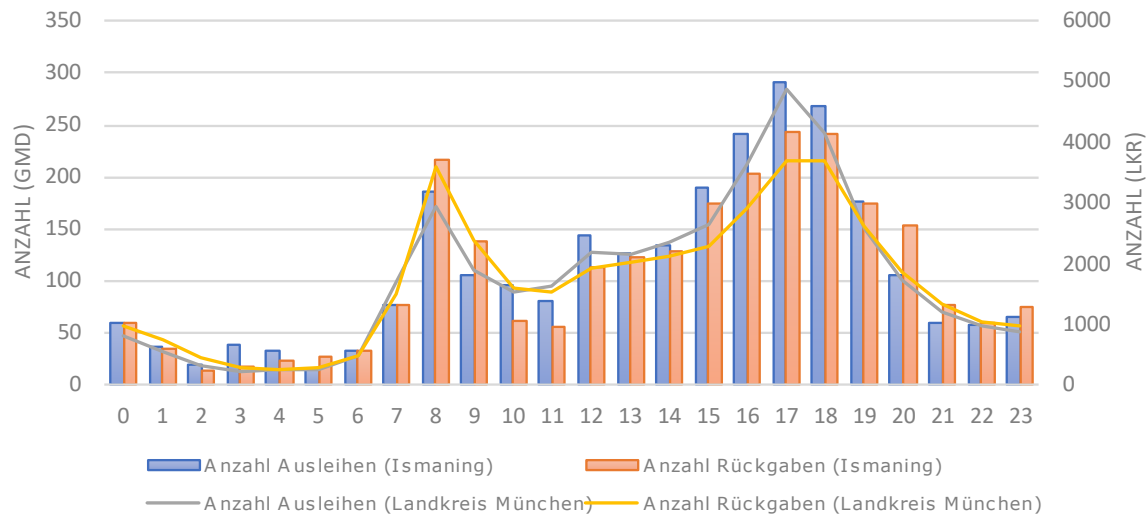




Die Entwicklung der Nutzungszahlen in Ismaning entspricht vollkommen dem Trend über den gesamten Landkreis hinweg: Die Nutzung nimmt gegenüber dem Vorjahr wieder leicht zu, die Nutzung ist während der Sommermonate am stärksten und im September 2022 ist ein deutlicher Rückgang gegenüber September 2021 zu verzeichnen. Dieser Rückgang ist in einem ungewöhnlich nassen und kühlen Spätsommermonat begründet.

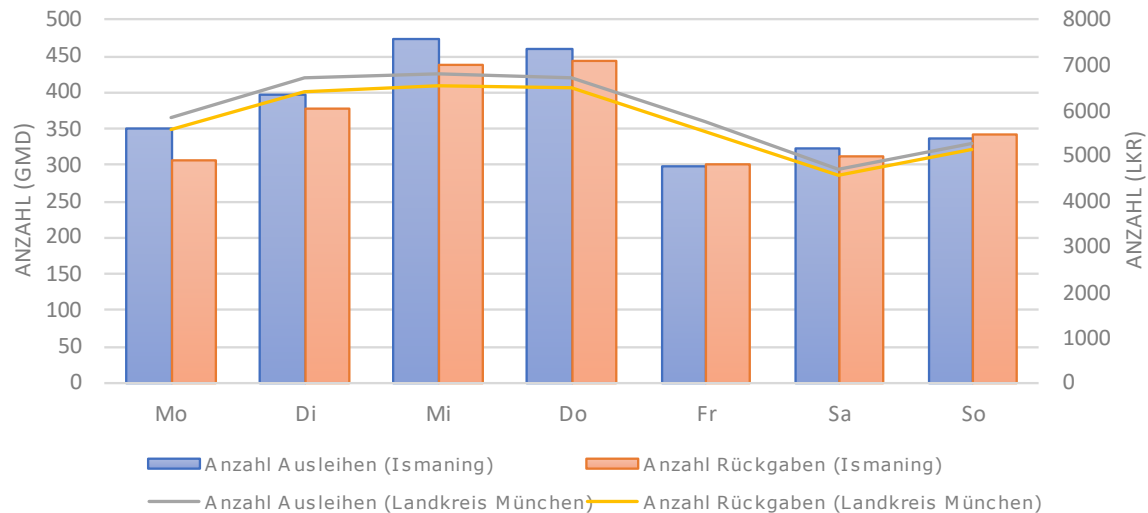


Anzahl Ausleihen & Rückgaben nach Uhrzeit

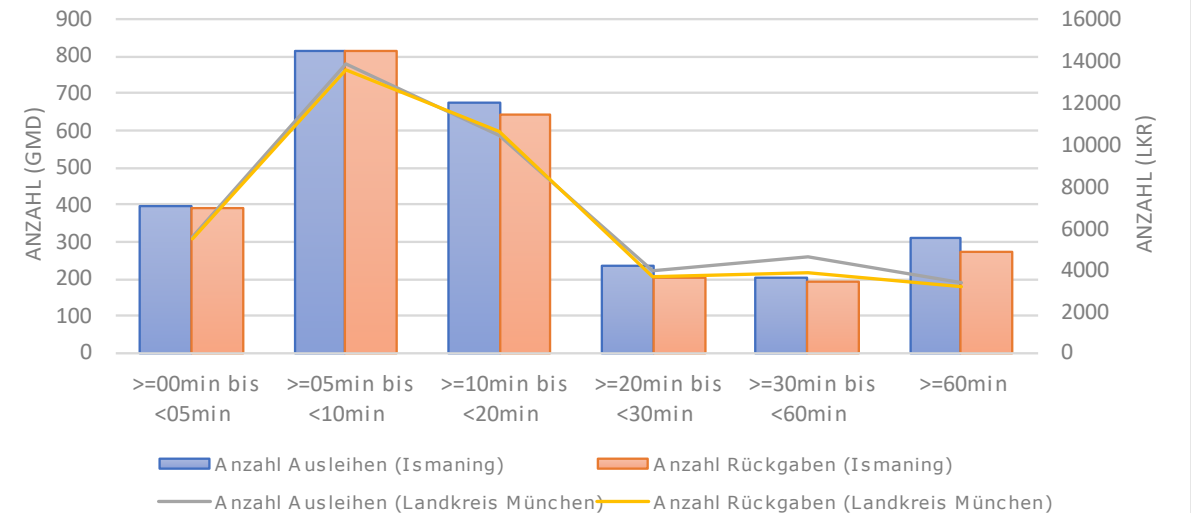


Auch hinsichtlich der Nutzungszeiten entspricht Ismaning voll und ganz dem Trend über den gesamten Landkreis hinweg. Hierzu gehören die Spitzen zu den morgendlichen und nachmittäglichen Rushhourzeiten sowie eine leicht höhere Nutzung mittwochs und donnerstags bei Fahrten von durchschnittlich unter 20 Minuten.

Anzahl Ausleihen & Rückgaben nach Wochentagen



Anzahl Ausleihen & Rückgaben nach Fahrtdauer



MVG Rad Nutzung 2022 in Kirchheim b.München

Radstation mit Summe Ausleihen & Rückgaben

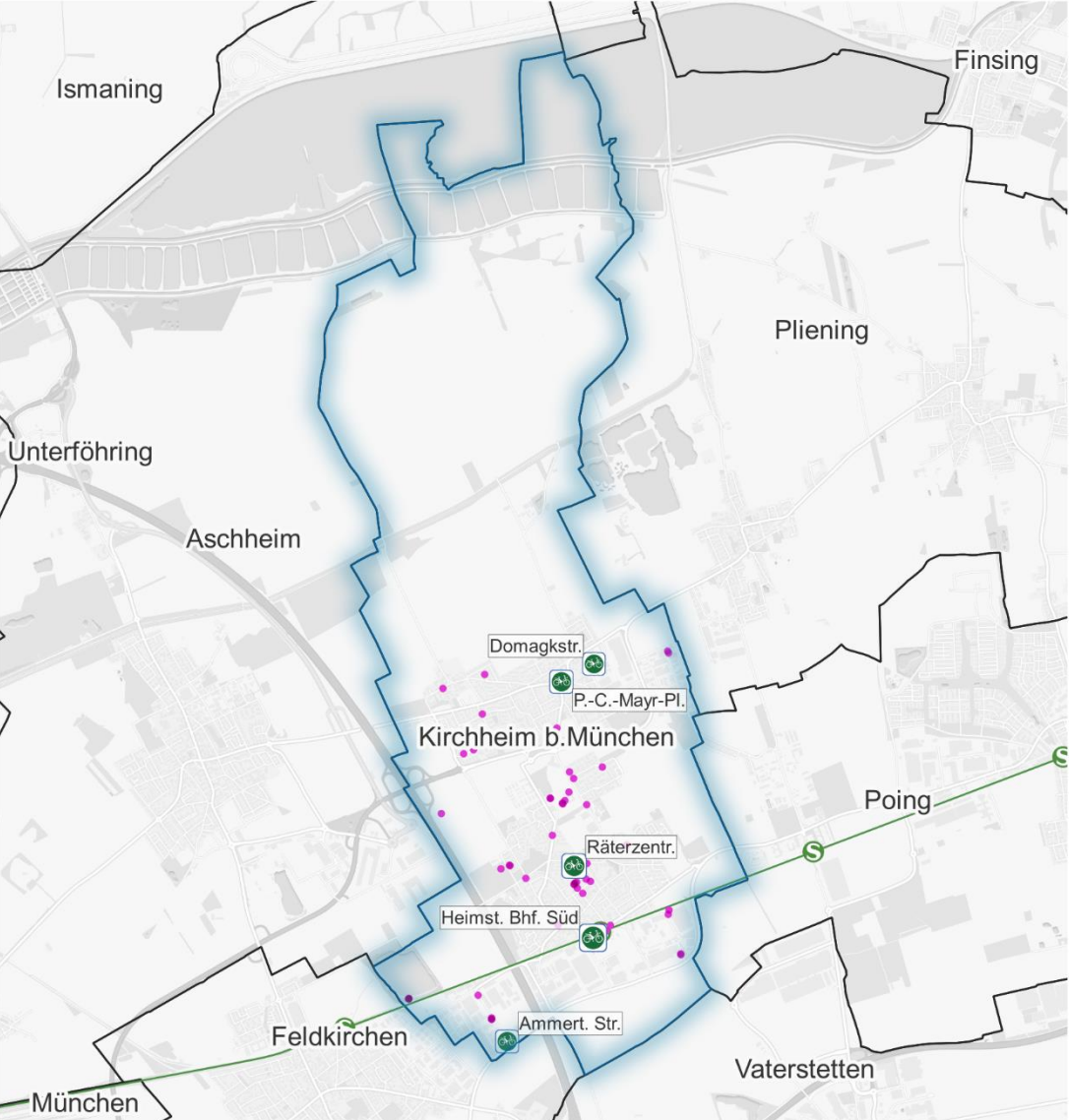
 2000
 1000
 100

 Freie Rückgaben (je dunkler desto mehr)

 Gemeindegrenzen

 Gemeinde Kirchheim b.München

 MVG Rad Rückgabegebiet



Anzahl Ausleihen gesamt: 442
davon an Stationen: 376 (85.07%)
davon frei: 66 (14.93%)

Anzahl Rückgaben gesamt: 482
davon an Stationen: 387 (80.29%)
davon frei: 95 (19.71%)

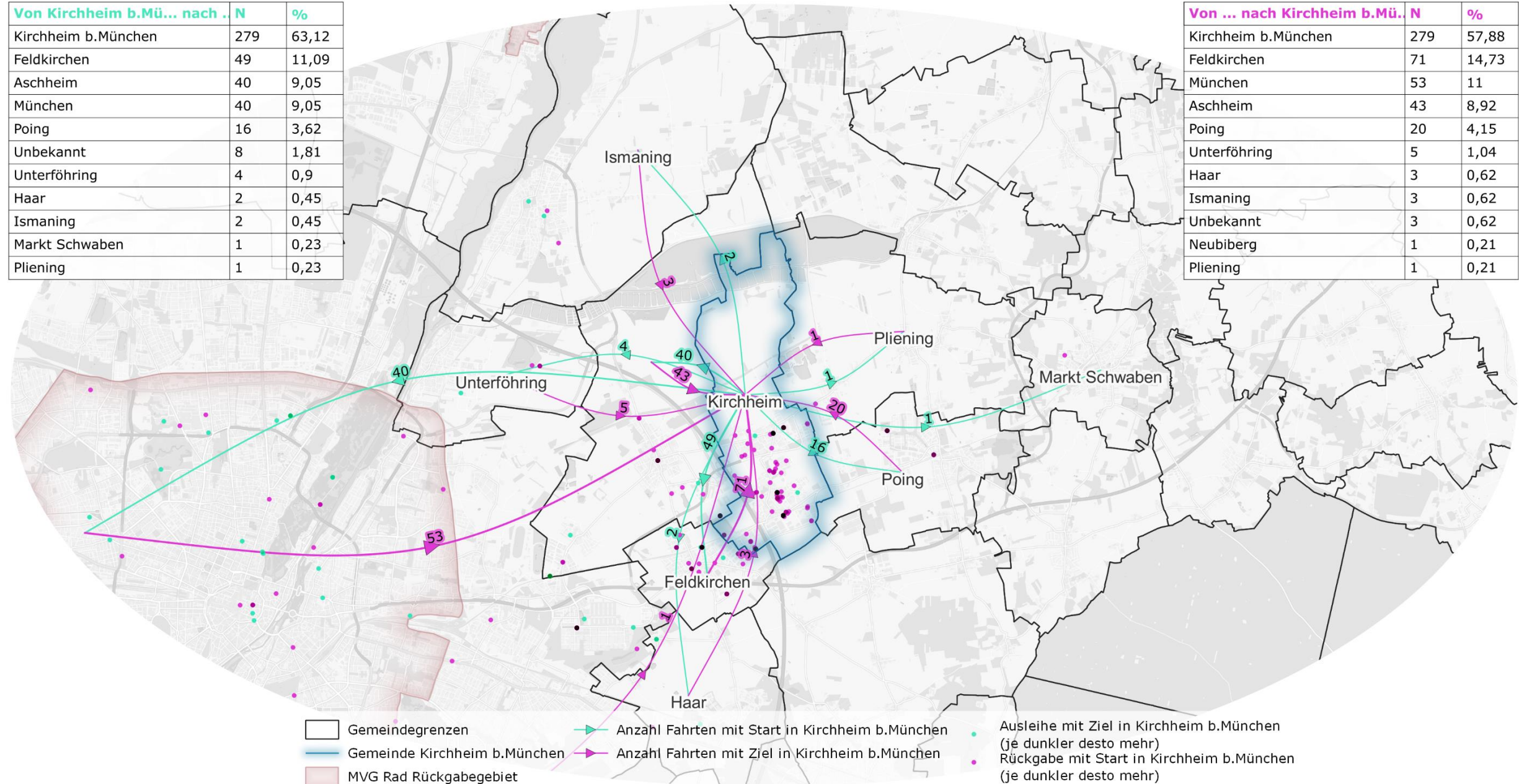
Es gibt 5 MVG Rad Stationen. Davon sind 0 im Laufe des Jahres 2022 in Betrieb gegangen.

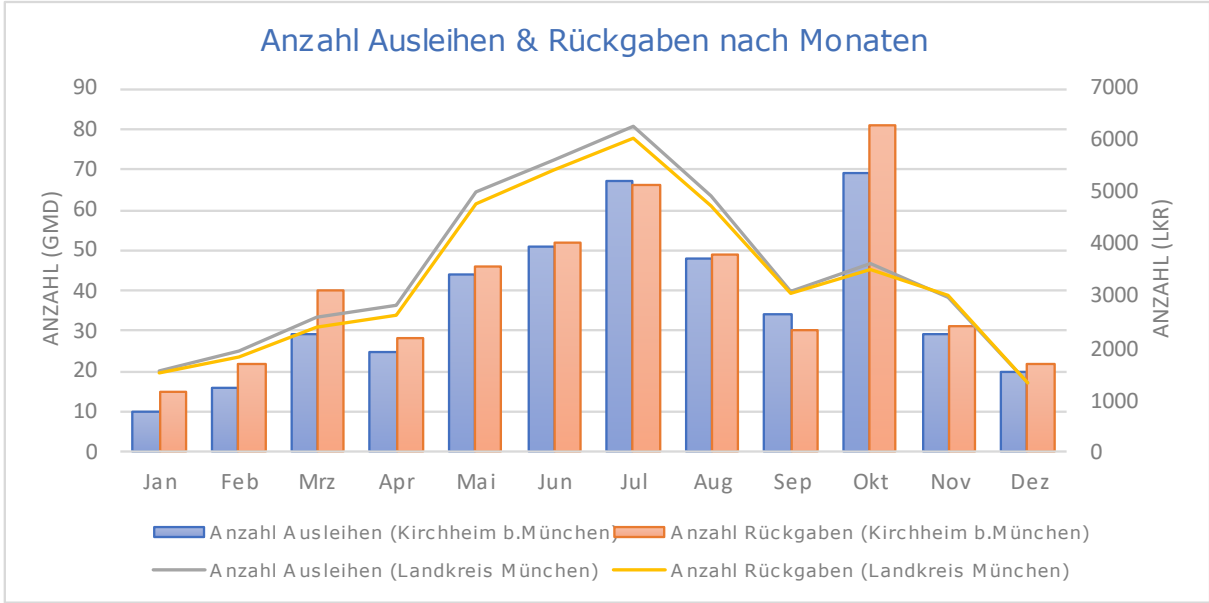
Station	Inbetriebn.	Ausleihen	Rückgaben	Summe
Bahnhof Süd (Heimstetten)	26.04.2019	188	149	337
Räterzentrum (Kirchheim)	19.11.2021	73	102	175
Pfarrer-Caspar-Mayr-Platz (Kirchheim)	19.11.2021	42	62	104
Ammerthalstraße (Heimstetten)	26.04.2019	41	48	89
Domagkstraße (Kirchheim)	26.04.2019	32	26	58

MVG Rad Fahrten von und nach Kirchheim b.München

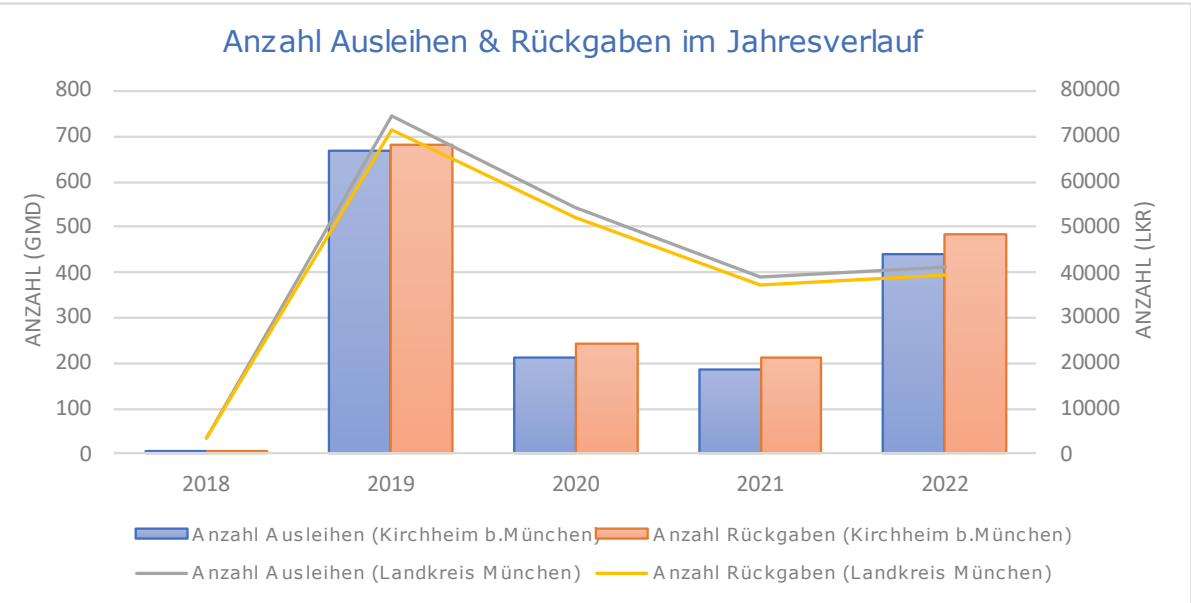
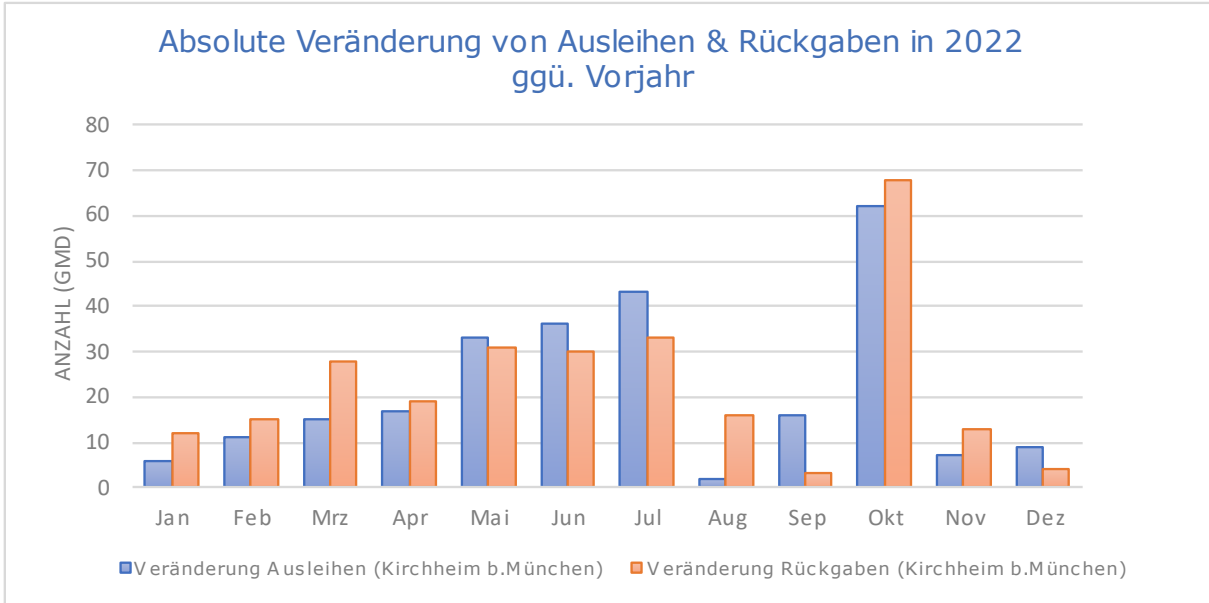
Von Kirchheim b.Mü... nach ..	N	%
Kirchheim b.München	279	63,12
Feldkirchen	49	11,09
Aschheim	40	9,05
München	40	9,05
Poing	16	3,62
Unbekannt	8	1,81
Unterföhring	4	0,9
Haar	2	0,45
Ismaning	2	0,45
Markt Schwaben	1	0,23
Pliening	1	0,23

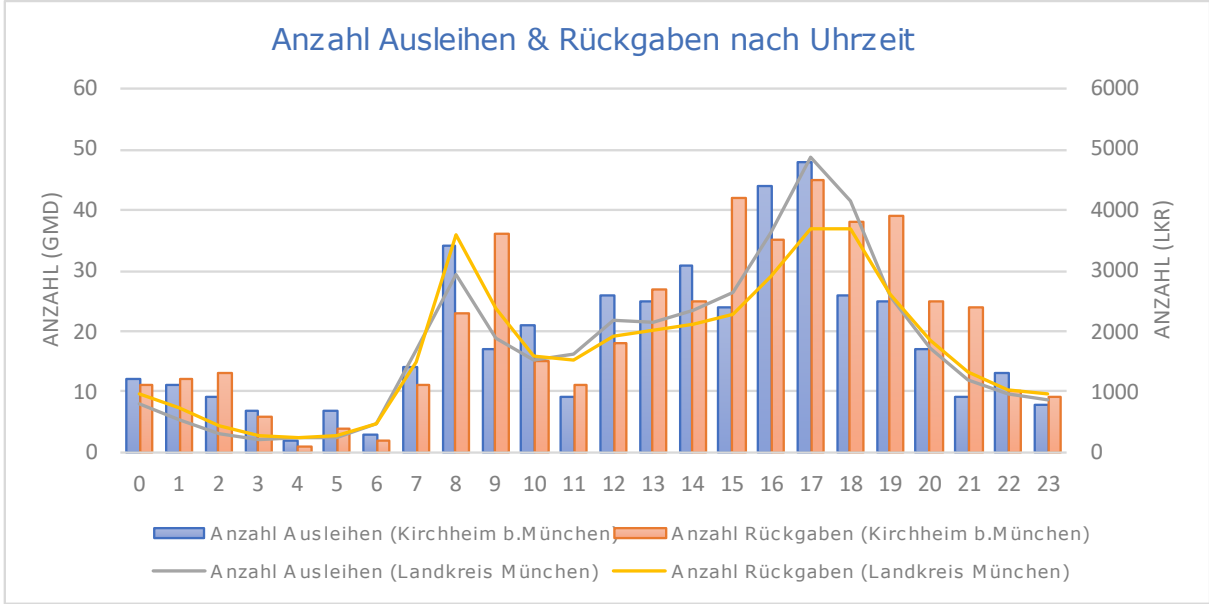
Von ... nach Kirchheim b.Mü..	N	%
Kirchheim b.München	279	57,88
Feldkirchen	71	14,73
München	53	11
Aschheim	43	8,92
Poing	20	4,15
Unterföhring	5	1,04
Haar	3	0,62
Ismaning	3	0,62
Unbekannt	3	0,62
Neubiberg	1	0,21
Pliening	1	0,21



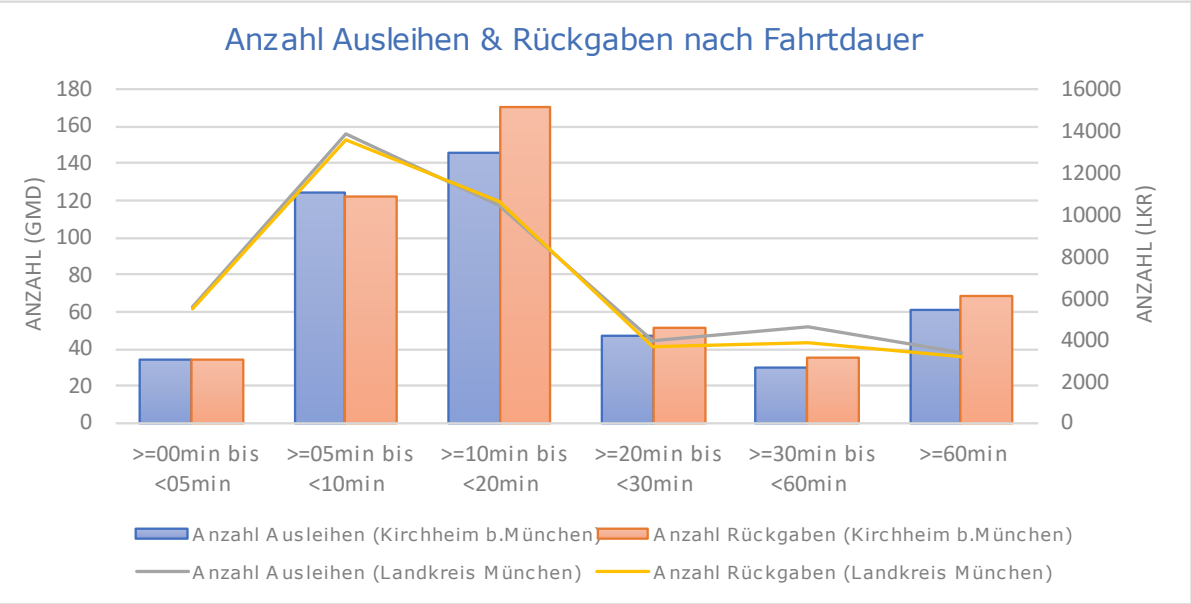
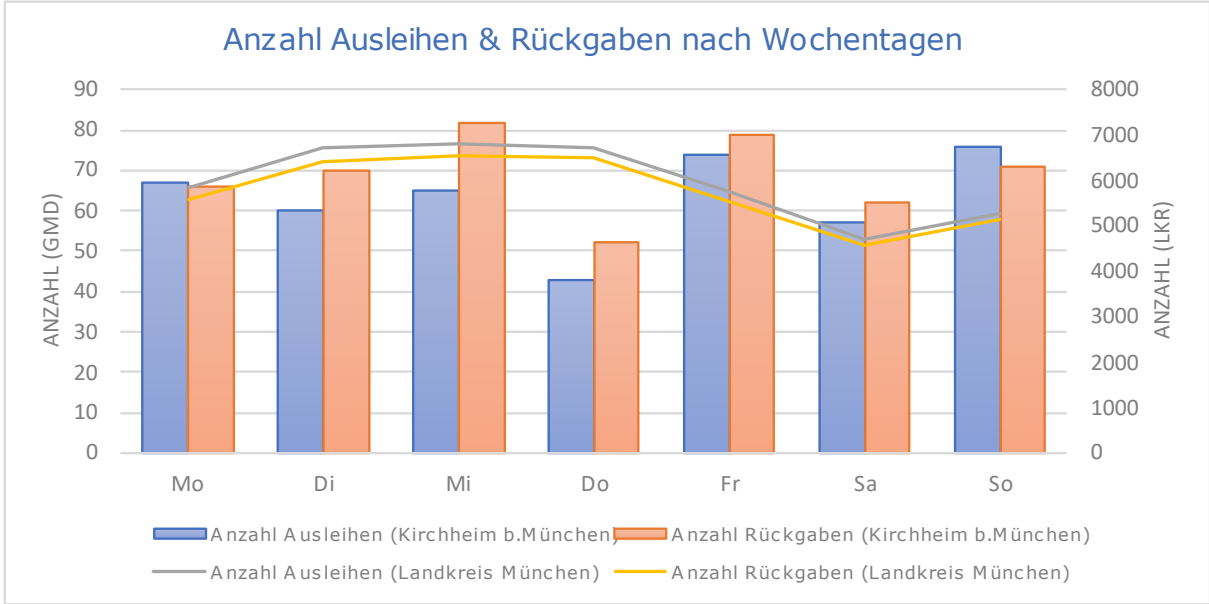


In Kirchheim b. München nimmt die Nutzung von MVG Rad gegenüber 2021 stärker zu als in vielen anderen Gemeinden im LK. Ein Grund für diese Steigerung dürfte in der Neueröffnung von zwei Stationen Ende 2021 liegen. Die für die Jahreszeit verhältnismäßig geringen Ausleihen im September sind in einer nassen und kühlen Wetterlage begründbar. Auffällig ist die deutlich gestiegene Nutzung im Oktober. Die Gründe hierfür sind nicht bekannt.





In Kirchheim b. München sind die Nutzungsspitzen zu den Rushhourzeiten geringer ausgeprägt als in anderen Gemeinden und die Nutzung zu den unterschiedlichen Wochentagen eher ausgeglichen. Dies lässt auf eine relativ ausgeglichene Nutzung zu verschiedenen Zwecken wie Pendeln und Freizeit schließen.

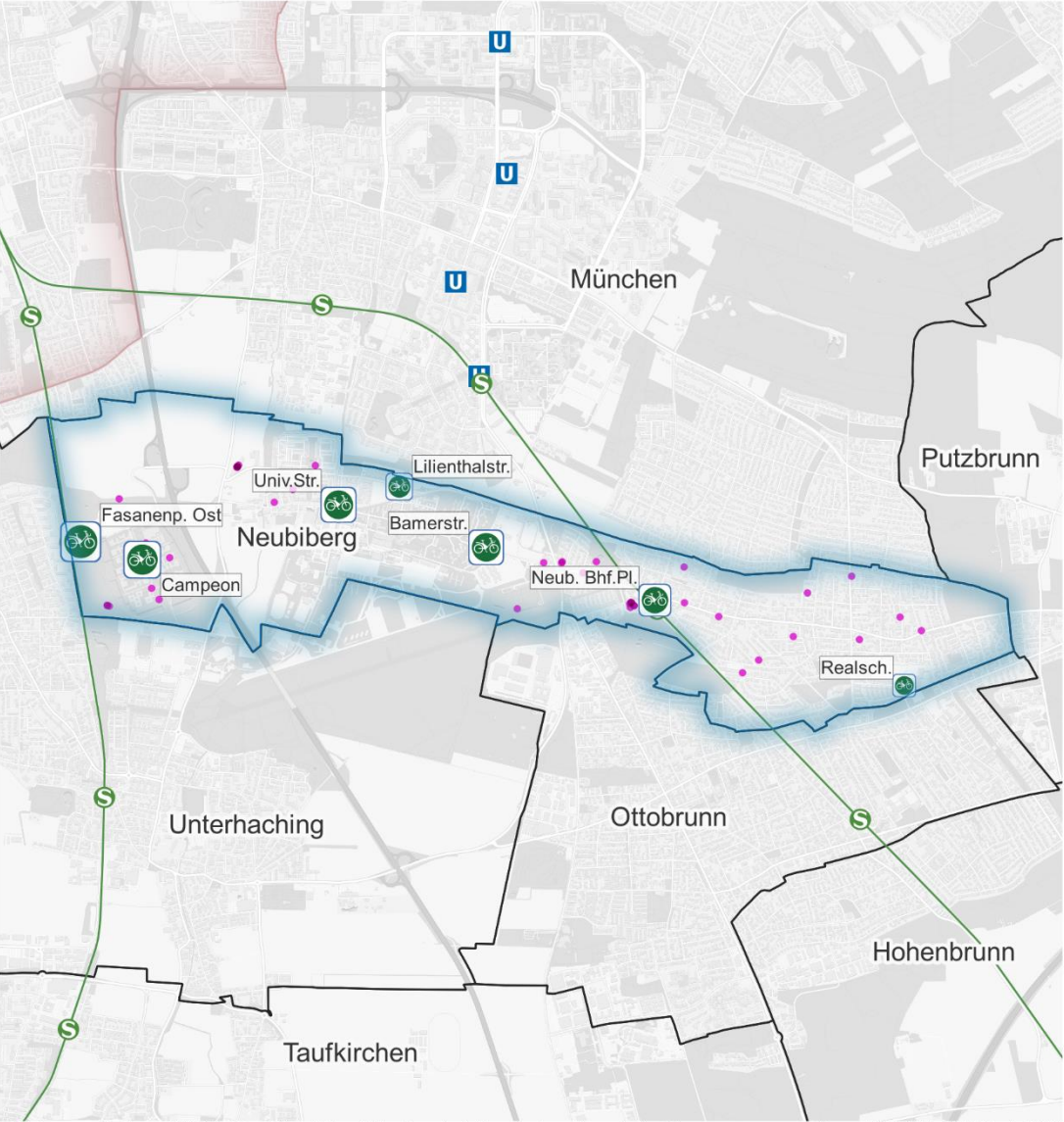


MVG Rad Nutzung 2022 in Neubiberg

Radstation mit Summe Ausleihen & Rückgaben

 2000
 1000
 100

 Freie Rückgaben (je dunkler desto mehr)
 Gemeindegrenzen
 Gemeinde Neubiberg
 MVG Rad Rückgabegebiet



Anzahl Ausleihen gesamt: 2451
davon an Stationen: 2363 (96.41%)
davon frei: 88 (3.59%)

Anzahl Rückgaben gesamt: 2338
davon an Stationen: 2227 (95.25%)
davon frei: 111 (4.75%)

Es gibt 7 MVG Rad Stationen. Davon sind 0 im Laufe des Jahres 2022 in Betrieb gegangen.

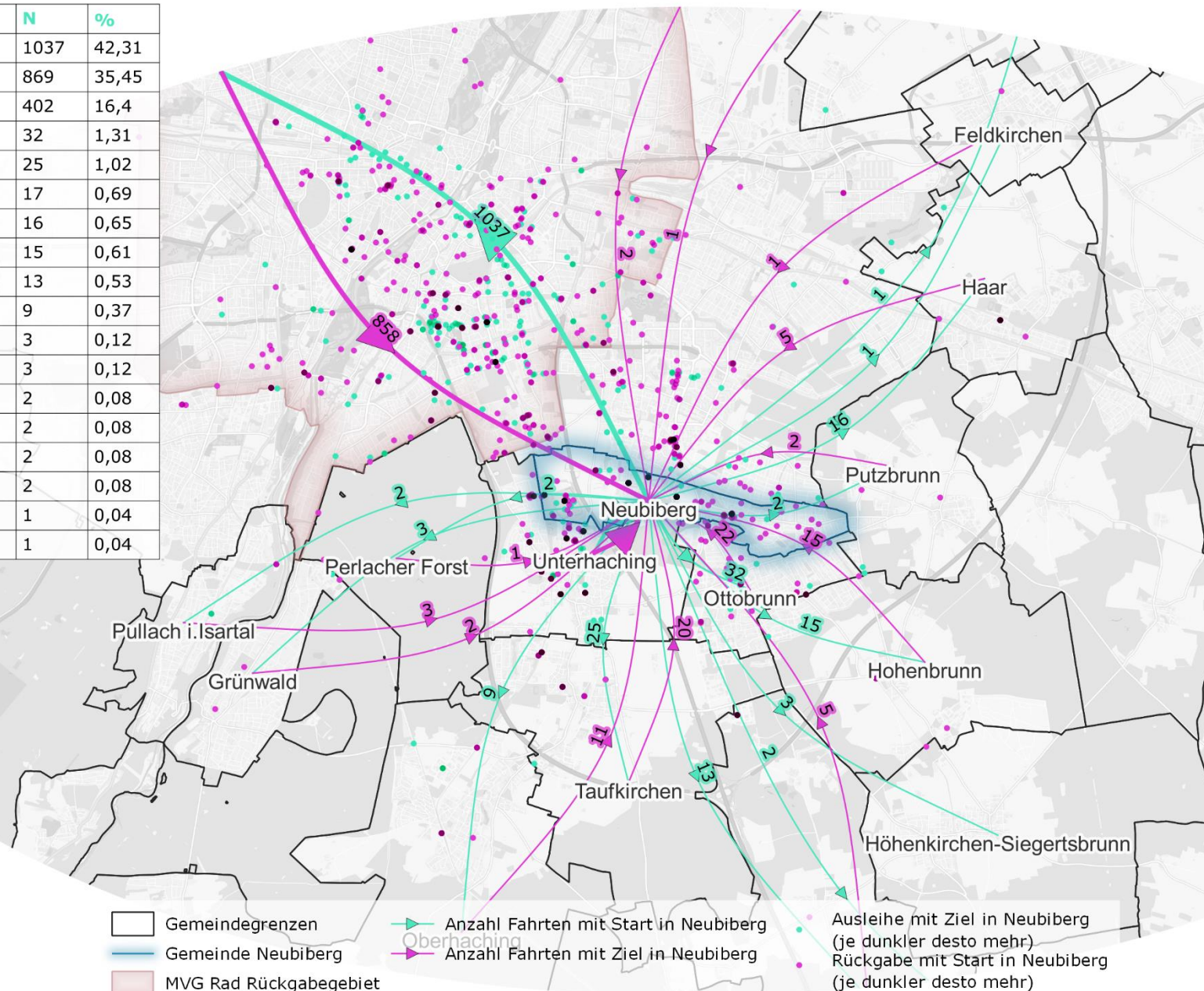
Station	Inbetriebn.	Ausleihen	Rückgaben	Summe
Fasanenpark Ost (Neubiberg)	08.04.2019	567	525	1092
Campeon (Neubiberg)	08.04.2019	502	408	910
Universitätsstraße (Neubiberg)	08.04.2019	378	423	801
Bamerstraße (Neubiberg)	08.04.2019	405	377	782
Bahnhofsplatz (Neubiberg)	08.04.2019	294	332	626
Lilienthalstraße (Neubiberg)	08.04.2019	184	125	309
Realschule (Neubiberg)	08.04.2019	33	37	70

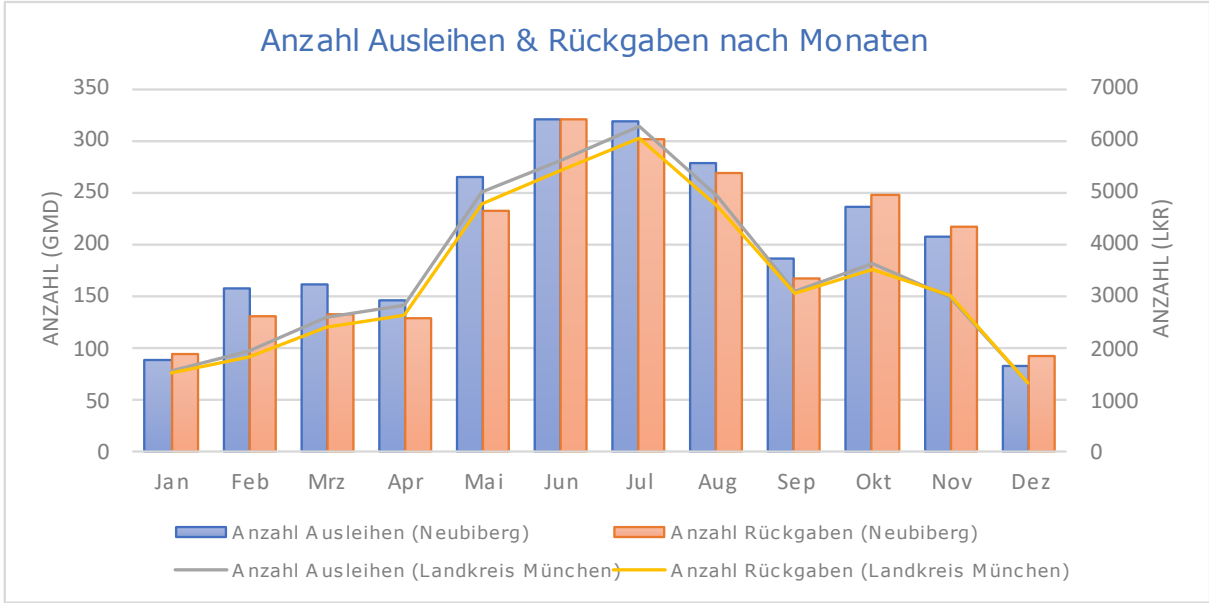


MVG Rad Fahrten von und nach Neubiberg

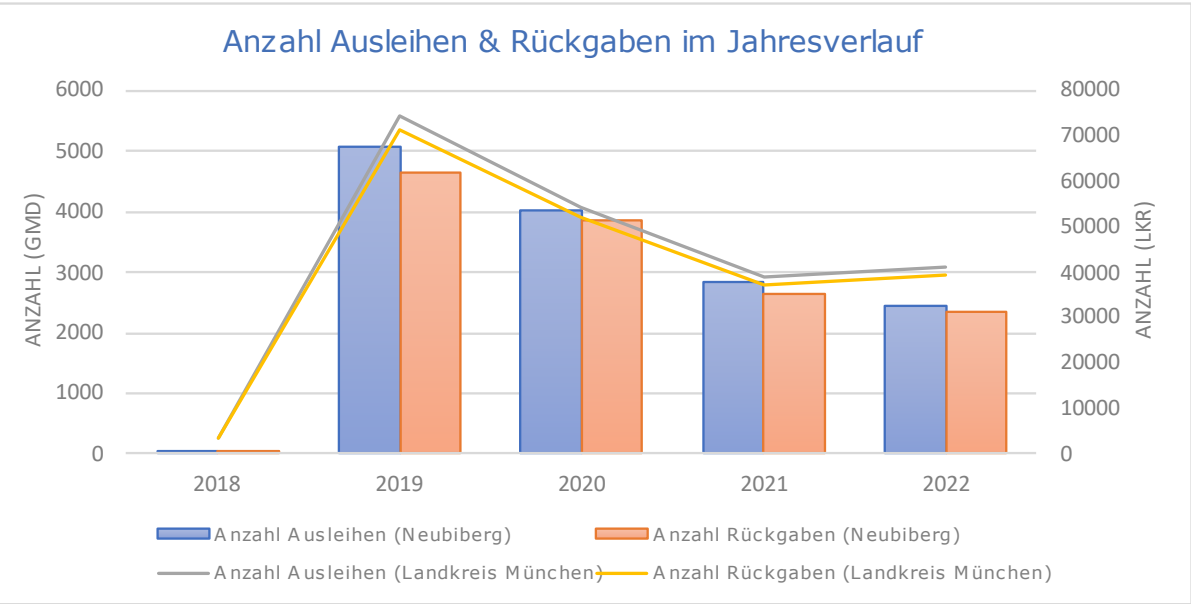
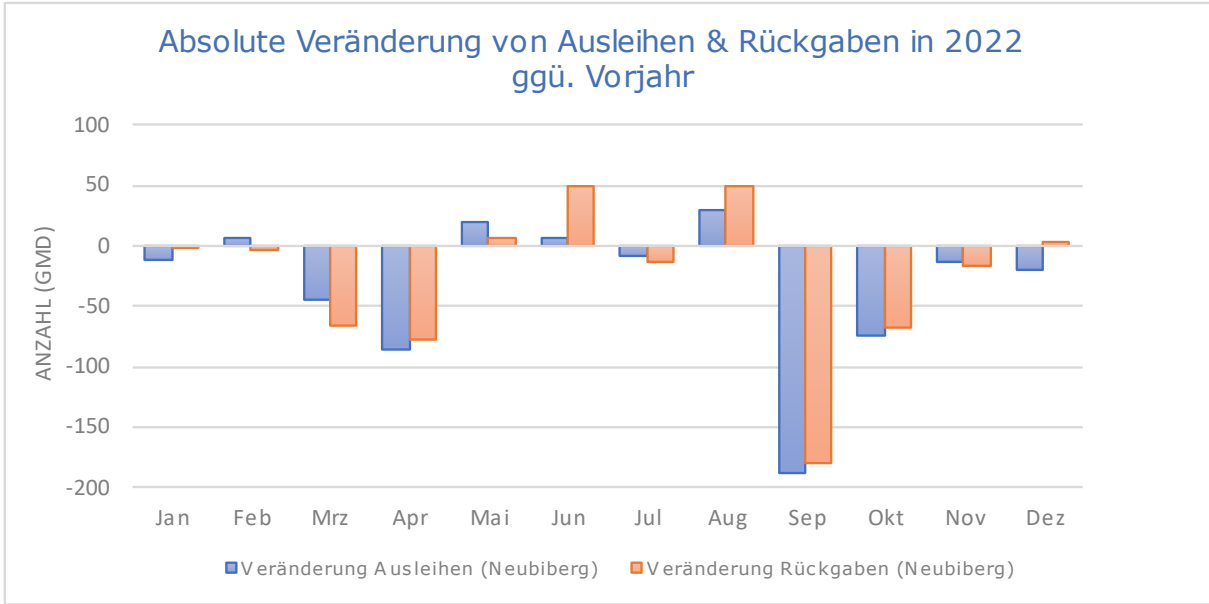
Von Neubiberg nach ...	N	%
München	1037	42,31
Neubiberg	869	35,45
Unterhaching	402	16,4
Ottobrunn	32	1,31
Taufkirchen	25	1,02
Unbekannt	17	0,69
Haar	16	0,65
Hohenbrunn	15	0,61
Brunnthal	13	0,53
Oberhaching	9	0,37
Grünwald	3	0,12
Höhenkirchen-Siegertsbrunn	3	0,12
Aying	2	0,08
Perlacher Forst	2	0,08
Pullach i.Isartal	2	0,08
Putzbrunn	2	0,08
Feldkirchen	1	0,04
Kirchheim b.München	1	0,04

Von ... nach Neubiberg	N	%
Neubiberg	869	37,17
München	858	36,7
Unterhaching	516	22,07
Ottobrunn	22	0,94
Taufkirchen	20	0,86
Hohenbrunn	15	0,64
Oberhaching	11	0,47
Brunnthal	5	0,21
Haar	5	0,21
Unbekannt	5	0,21
Pullach i.Isartal	3	0,13
Grünwald	2	0,09
Putzbrunn	2	0,09
Unterföhring	2	0,09
Aschheim	1	0,04
Feldkirchen	1	0,04
Perlacher Forst	1	0,04

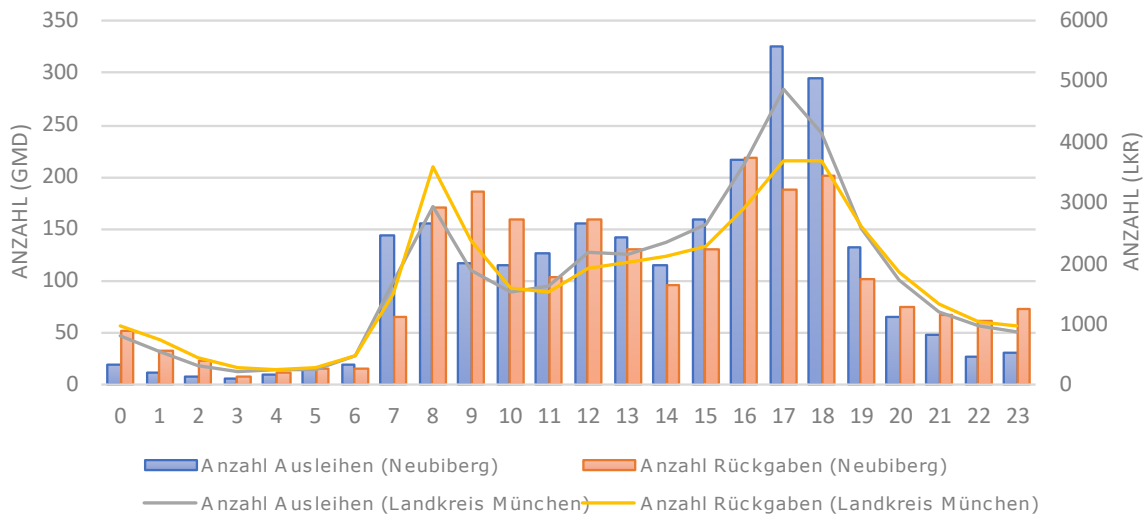




In Neubiberg ist die Nutzung von MVG Rad entgegen dem landkreisweiten Trend gegenüber 2021 leicht rückläufig. Der starke Rückgang im September kann durch eine für Fahrradfahrer „unattraktive“ Wetterlage begründet werden: Der Spätsommermonat war 2022 ungewöhnlich nass und kühl.

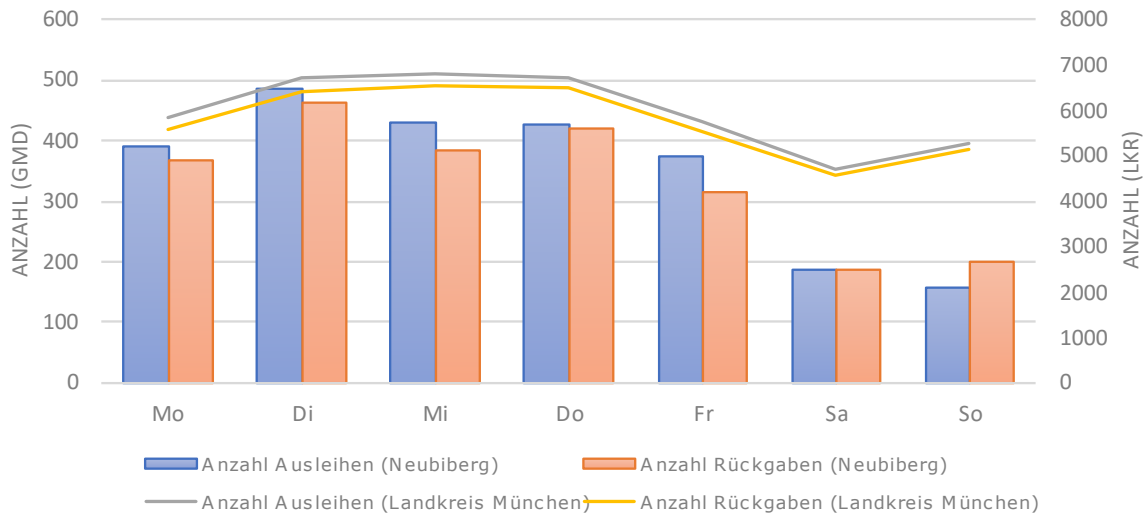


Anzahl Ausleihen & Rückgaben nach Uhrzeit

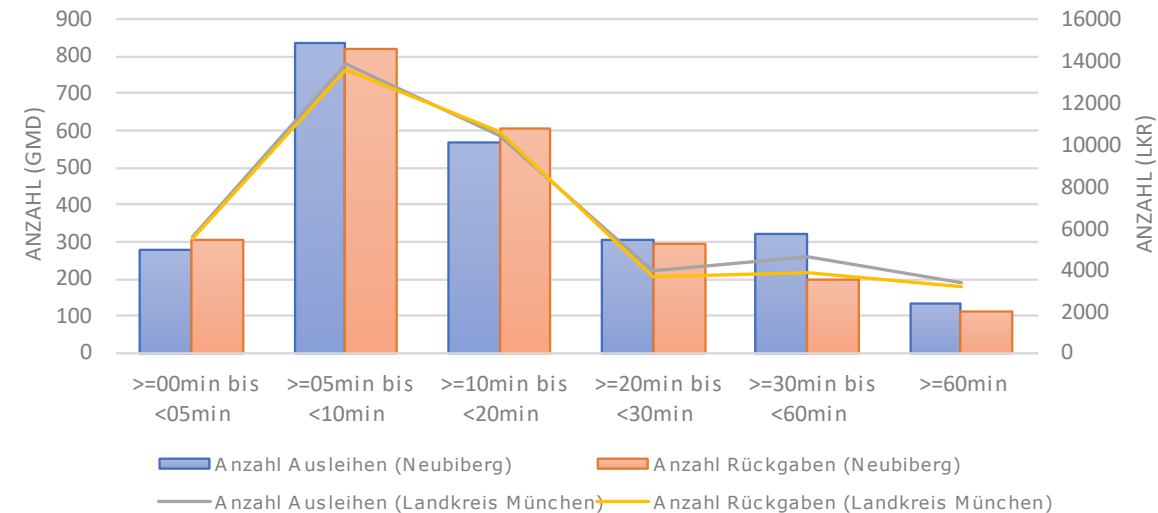


In Neubiberg dauern die meisten Fahrten zwischen 5 und 20 Minuten und werden an Werktagen getätigt. Dies spiegelt eine vorwiegende Nutzung zum Pendeln von und zur Arbeit wider.

Anzahl Ausleihen & Rückgaben nach Wochentagen



Anzahl Ausleihen & Rückgaben nach Fahrtdauer

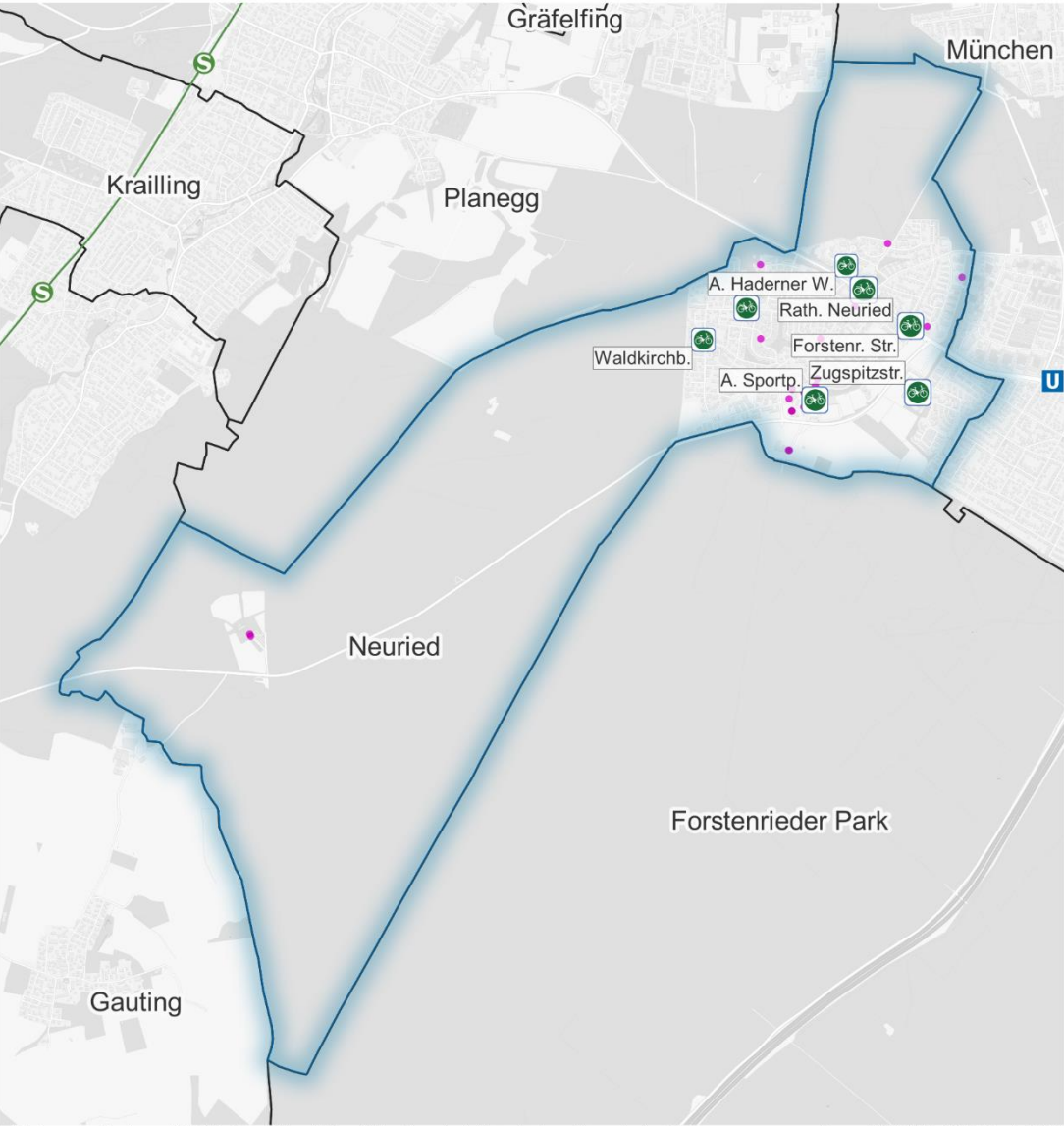


MVG Rad Nutzung 2022 in Neuried

Radstation mit Summe Ausleihen & Rückgaben

 2000
 1000
 100

 Freie Rückgaben (je dunkler desto mehr)
 Gemeindegrenzen
 Gemeinde Neuried
 MVG Rad Rückgabegebiet



Anzahl Ausleihen gesamt: 812
davon an Stationen: 754 (92.86%)
davon frei: 58 (7.14%)

Anzahl Rückgaben gesamt: 897
davon an Stationen: 818 (91.19%)
davon frei: 79 (8.81%)

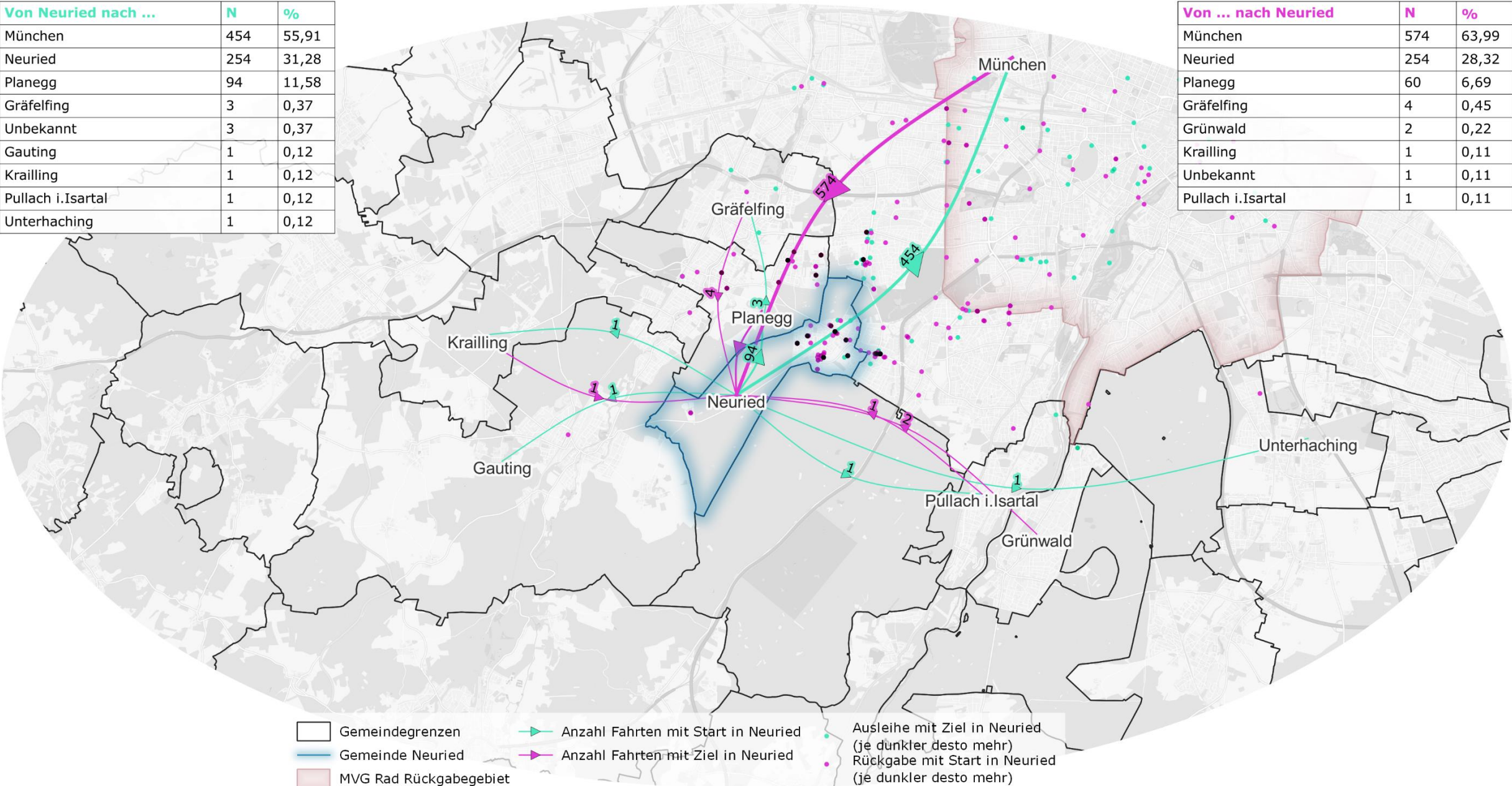
Es gibt 7 MVG Rad Stationen. Davon sind 0 im Laufe des Jahres 2022 in Betrieb gegangen.

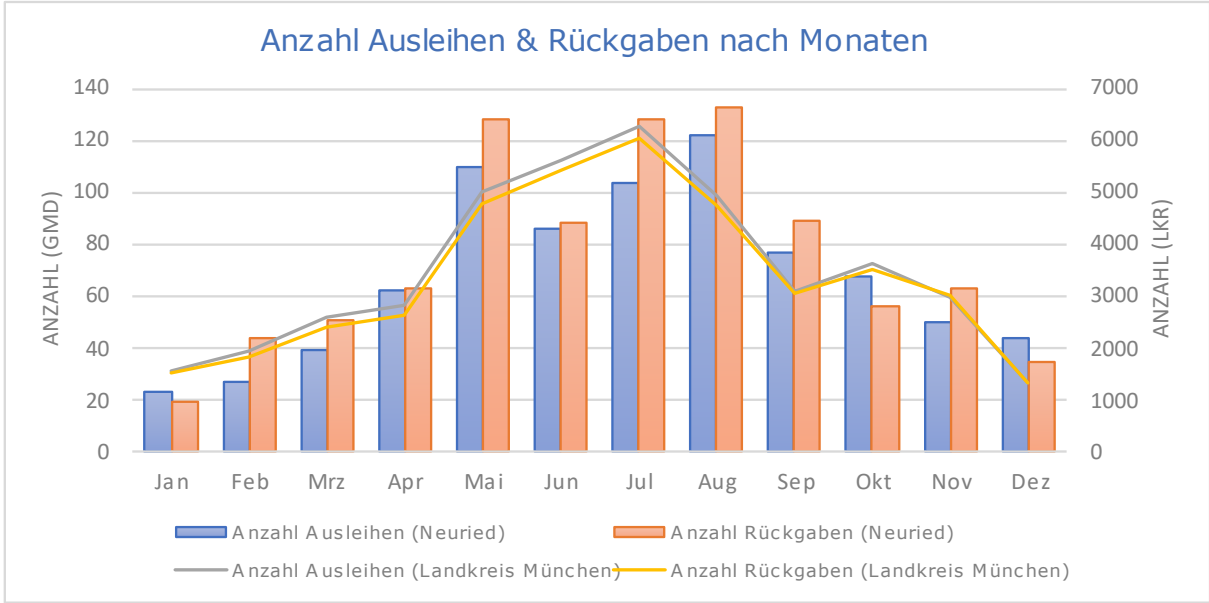
Station	Inbetriebn.	Ausleihen	Rückgaben	Summe
Rathaus (Neuried)	03.12.2018	171	161	332
Am Sportpark (Neuried)	03.12.2018	142	147	289
Zugspitzstraße (Neuried)	03.12.2018	160	125	285
Forstenrieder Straße (Neuried)	03.12.2018	141	133	274
Kraillinger Weg (Neuried)	03.12.2018	89	122	211
Waldkirchbogen (Neuried)	25.10.2019	6	106	112
Am Haderner Winkel (Neuried)	03.12.2018	45	24	69

MVG Rad Fahrten von und nach Neuried

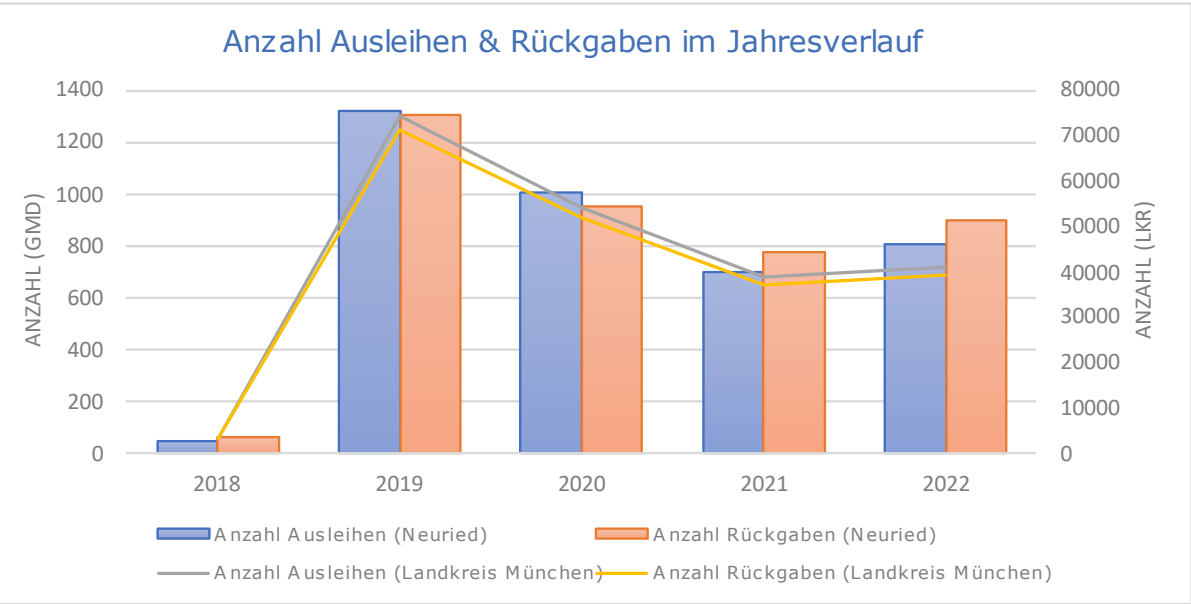
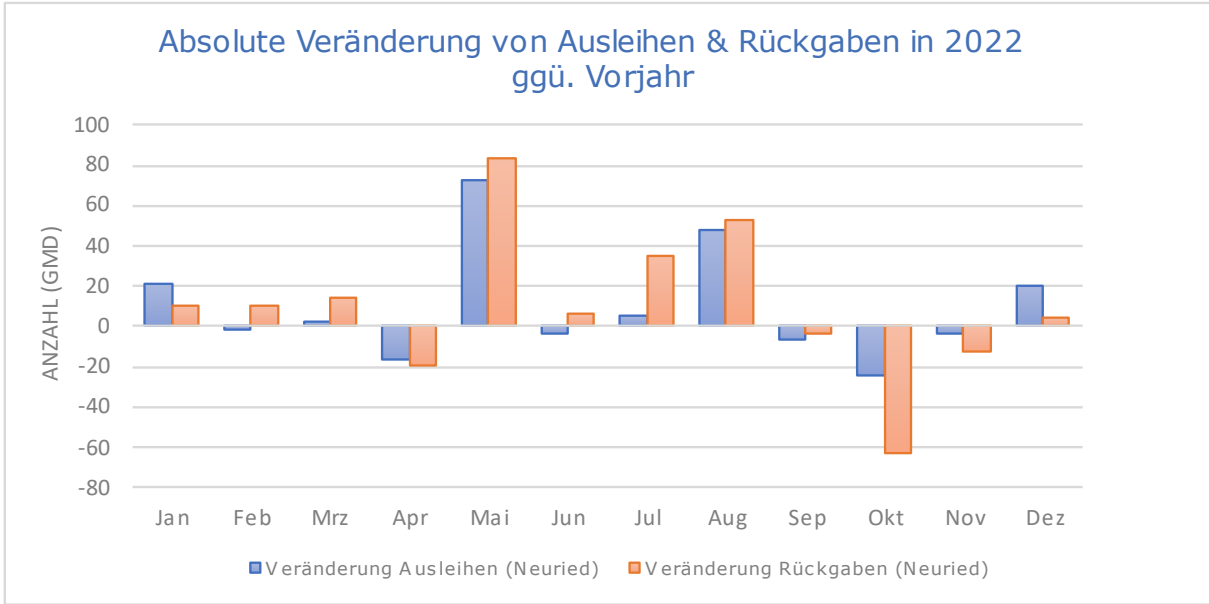
Von Neuried nach ...	N	%
München	454	55,91
Neuried	254	31,28
Planegg	94	11,58
Gräfelfing	3	0,37
Unbekannt	3	0,37
Gauting	1	0,12
Krailling	1	0,12
Pullach i.Isartal	1	0,12
Unterhaching	1	0,12

Von ... nach Neuried	N	%
München	574	63,99
Neuried	254	28,32
Planegg	60	6,69
Gräfelfing	4	0,45
Grünwald	2	0,22
Krailling	1	0,11
Unbekannt	1	0,11
Pullach i.Isartal	1	0,11

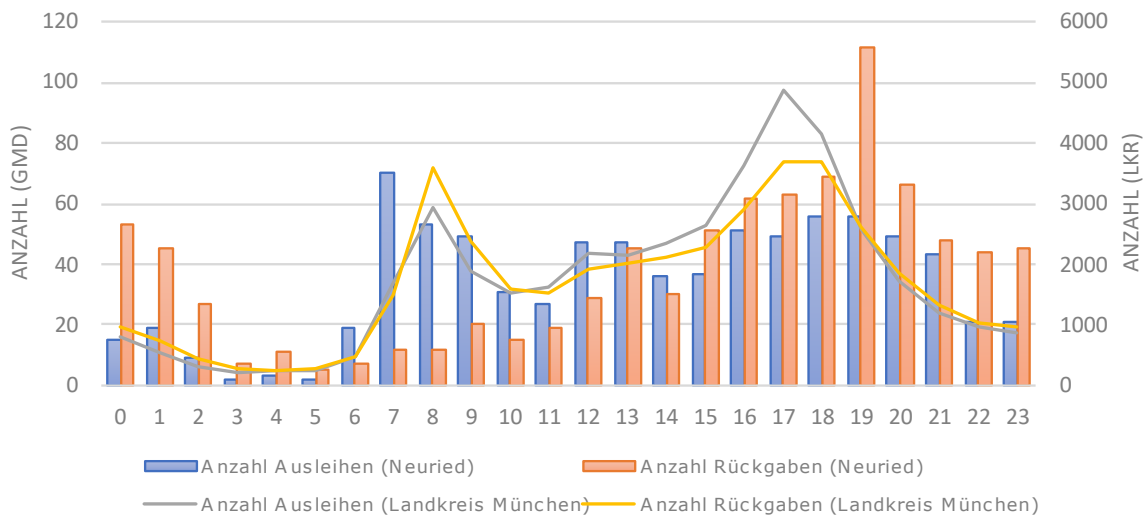




In Neuried nehmen die Ausleih- und Rückgabebezahlen gegenüber 2021 wieder leicht zu. Insbesondere im Mai und August ist eine deutliche Zunahme zu verzeichnen und im September entgegen dem systemweiten Trend nur eine leichte Abnahme. Grund für den systemweit nutzungsschwachen September ist ein relativ nasser und kühler Spätsommermonat.

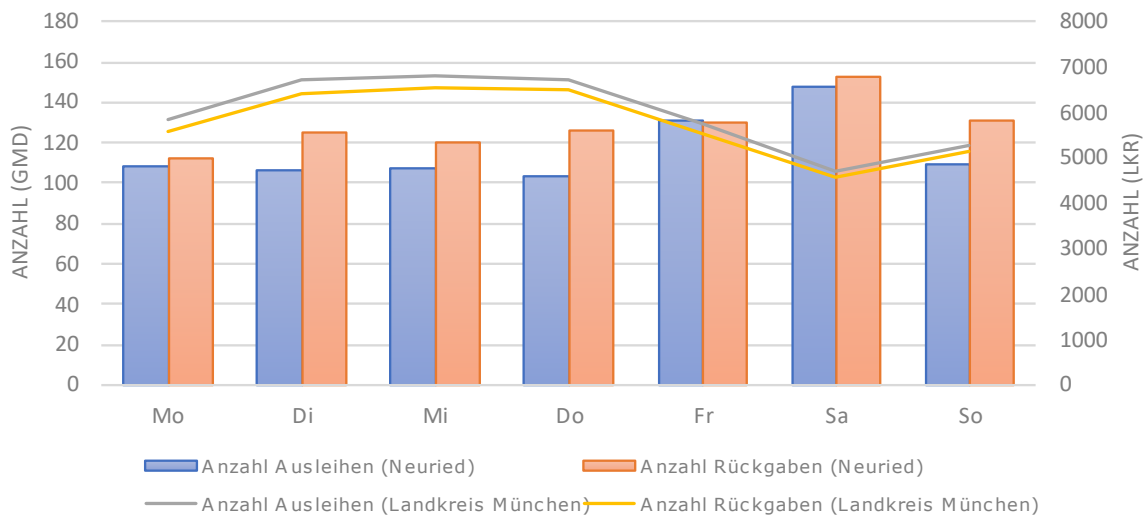


Anzahl Ausleihen & Rückgaben nach Uhrzeit

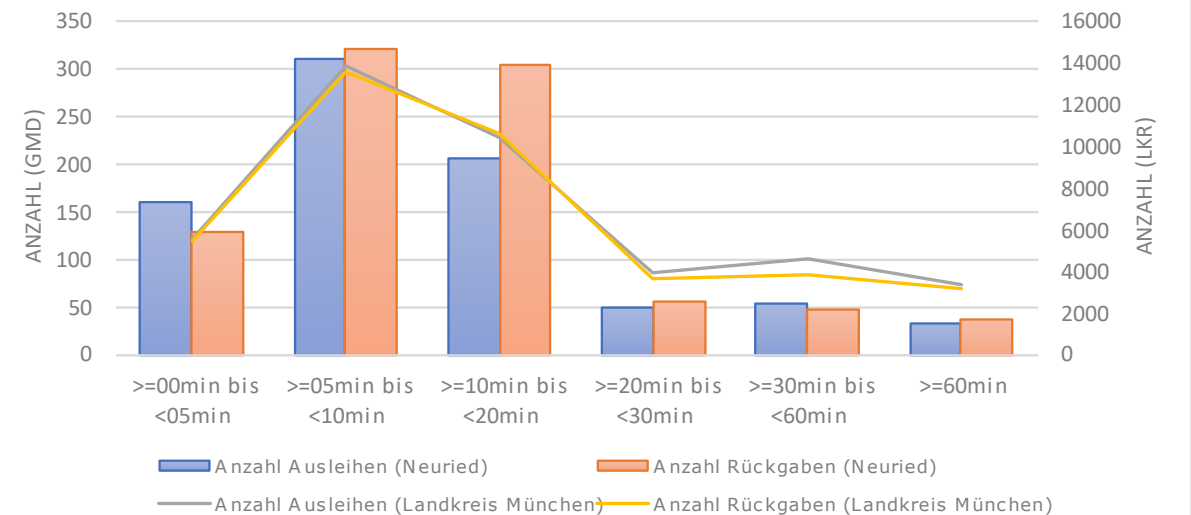


Neuried ist eine Auspendlergemeinde. Dies ist an den überwiegenden Ausleihen am Vormittag und den überwiegenden Rückgaben nachmittags und abends abzulesen. Es scheint jedoch auch eine deutliche Freizeitnutzung mit dem MVG Rad zu geben, was sich an den relativ hohen Nutzungszahlen an Wochenenden und nachts ablesen lässt.

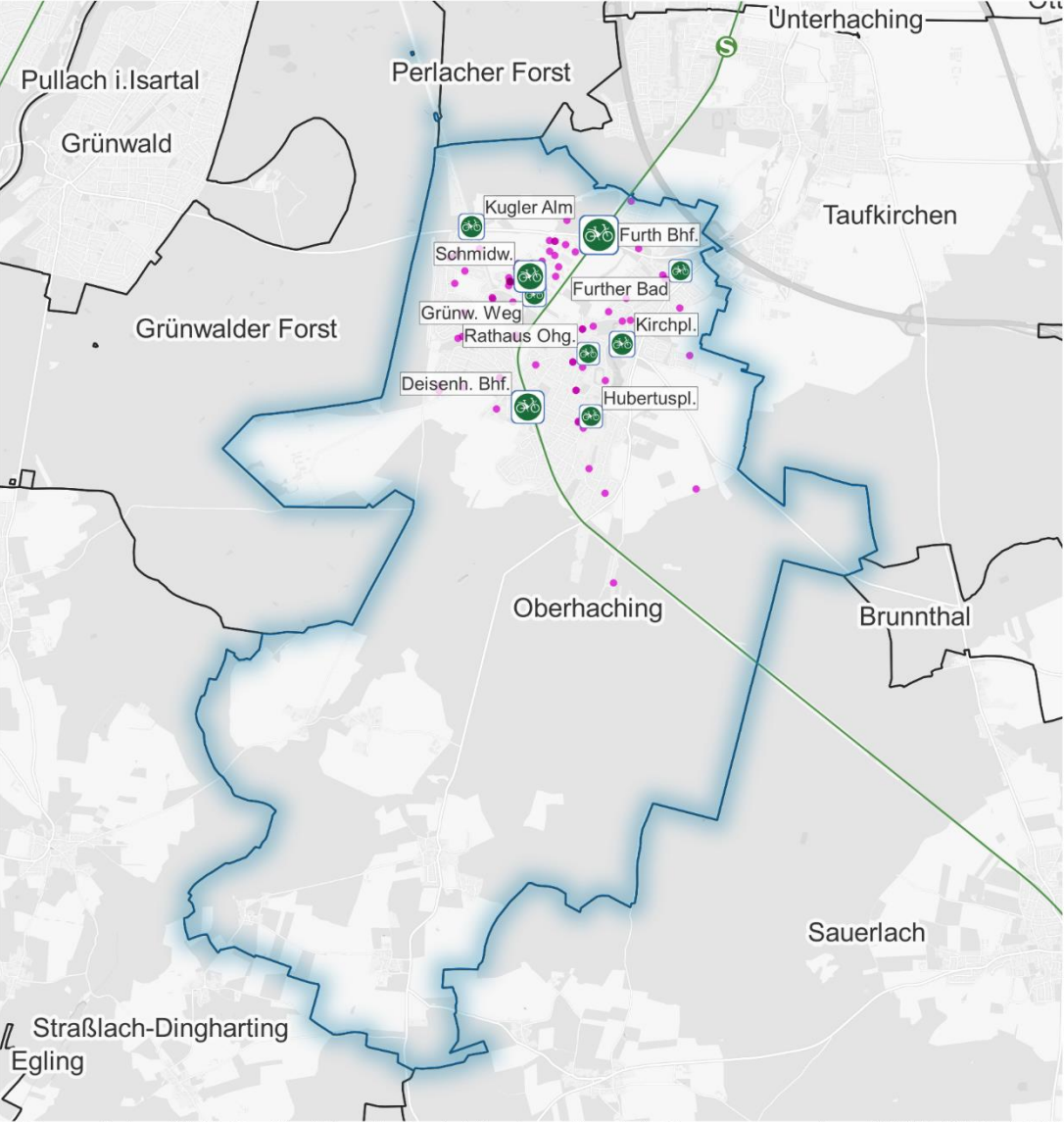
Anzahl Ausleihen & Rückgaben nach Wochentagen



Anzahl Ausleihen & Rückgaben nach Fahrtdauer



MVG Rad Nutzung 2022 in Oberhaching



Anzahl Ausleihen gesamt: 1786
davon an Stationen: 1677 (93.9%)
davon frei: 109 (6.1%)

Anzahl Rückgaben gesamt: 1681
davon an Stationen: 1534 (91.26%)
davon frei: 147 (8.74%)

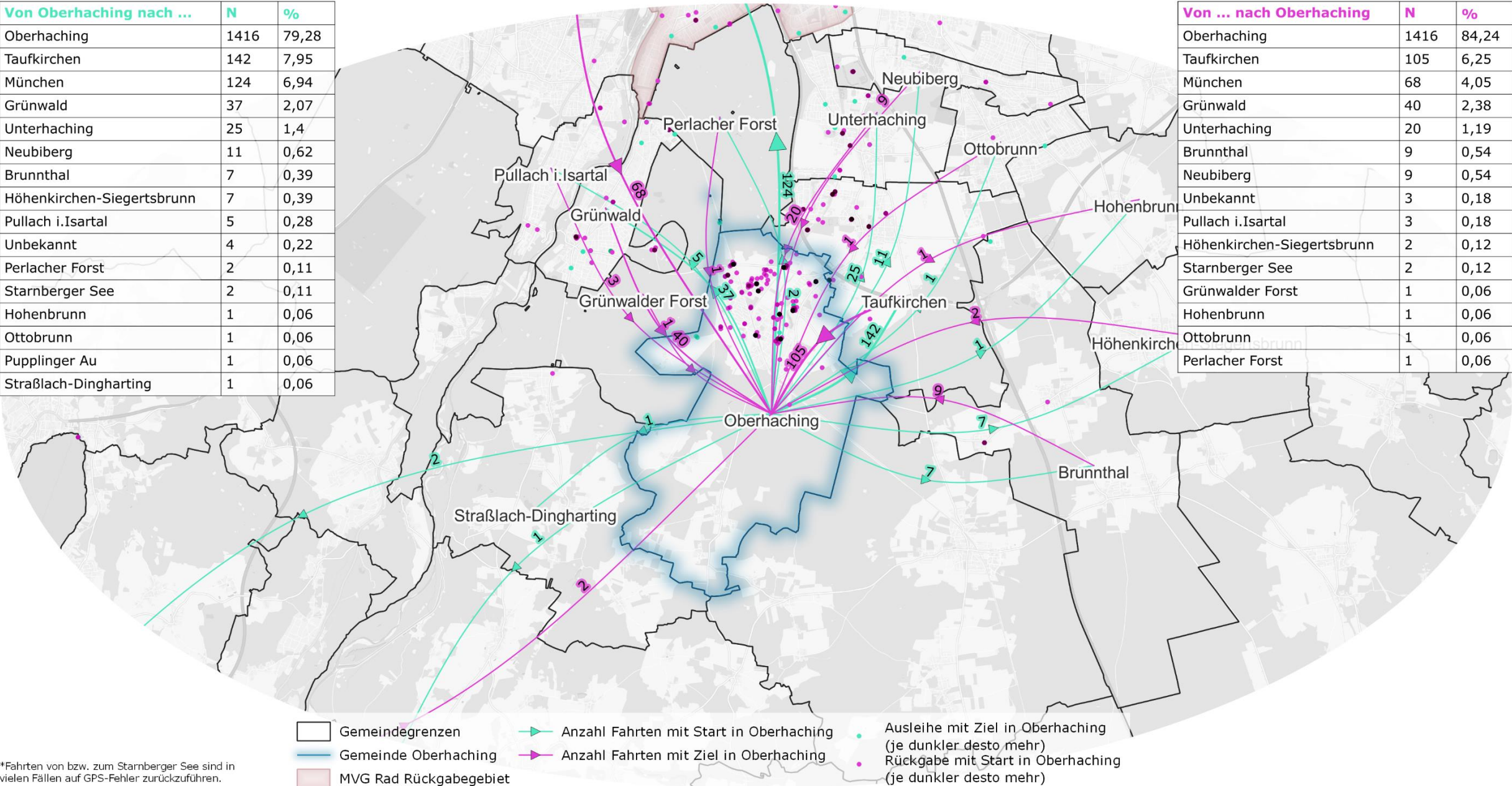
Es gibt 9 MVG Rad Stationen. Davon sind 0 im Laufe des Jahres 2022 in Betrieb gegangen.

Station	Inbetriebn.	Ausleihen	Rückgaben	Summe
Furth Bahnhof (Oberhaching)	18.03.2019	586	454	1040
Deisenhofen Bahnhof (Oberhaching)	18.03.2019	395	279	674
Schmidweg (Oberhaching)	18.03.2019	302	301	603
Kugler Alm (Oberhaching)	18.03.2019	130	126	256
Kirchplatz (Oberhaching)	18.03.2019	76	173	249
Grünwalder Weg / Bürklin (Oberhaching)	17.11.2021	63	73	136
Hubertusplatz (Oberhaching)	18.03.2019	53	47	100
Further Bad (Oberhaching)	18.03.2019	37	47	84
Rathaus (Oberhaching)	04.03.2019	35	34	69

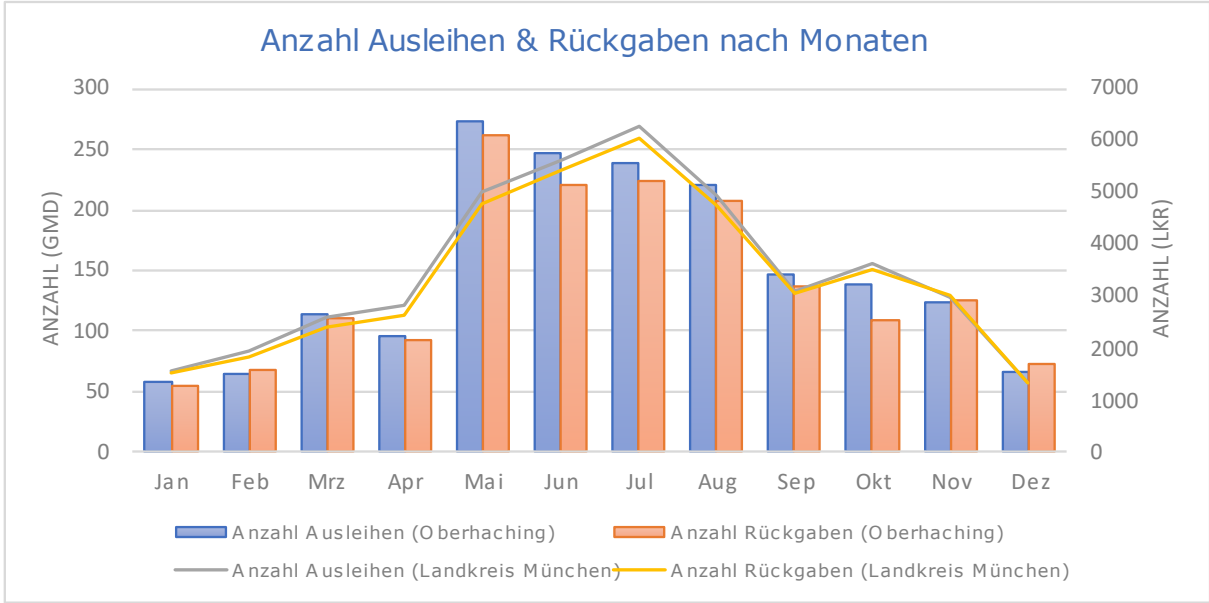
MVG Rad Fahrten von und nach Oberhaching

Von Oberhaching nach ...	N	%
Oberhaching	1416	79,28
Taufkirchen	142	7,95
München	124	6,94
Grünwald	37	2,07
Unterhaching	25	1,4
Neubiberg	11	0,62
Brunnthal	7	0,39
Höhenkirchen-Siegertsbrunn	7	0,39
Pullach i.Isartal	5	0,28
Unbekannt	4	0,22
Perlacher Forst	2	0,11
Starnberger See	2	0,11
Hohenbrunn	1	0,06
Ottobrunn	1	0,06
Pupplinger Au	1	0,06
Straßlach-Dingharting	1	0,06

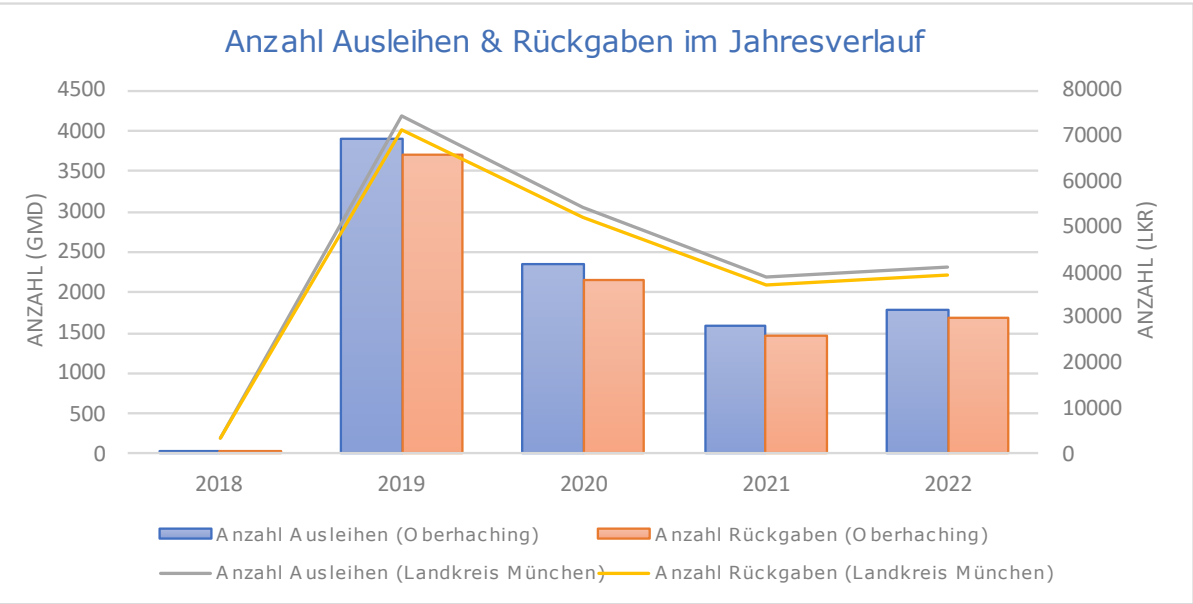
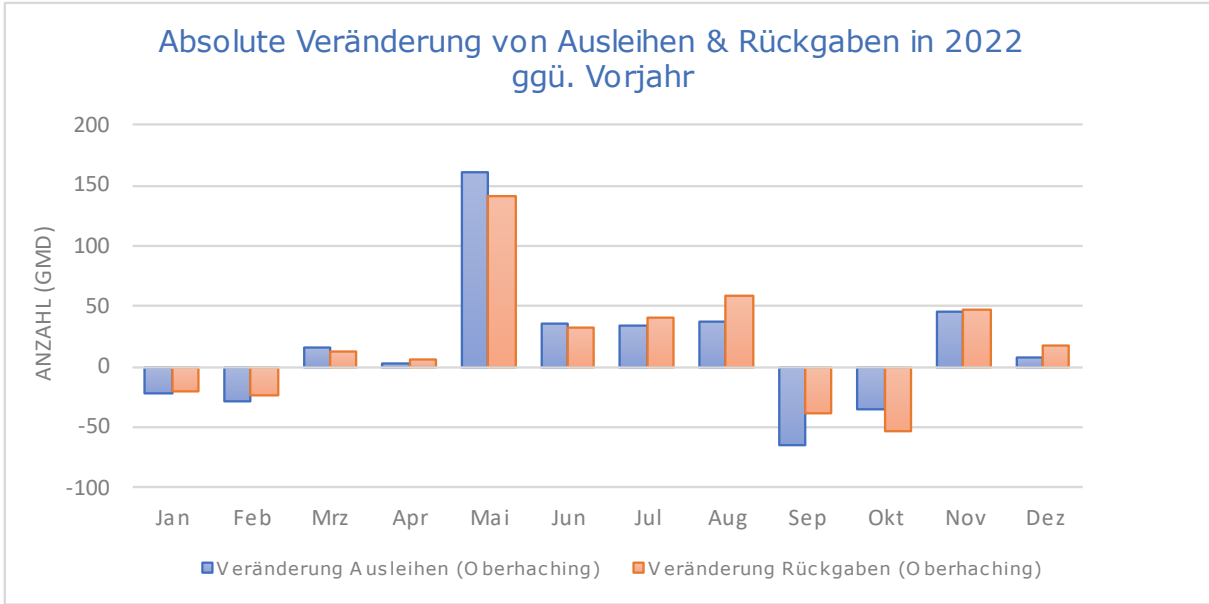
Von ... nach Oberhaching	N	%
Oberhaching	1416	84,24
Taufkirchen	105	6,25
München	68	4,05
Grünwald	40	2,38
Unterhaching	20	1,19
Brunnthal	9	0,54
Neubiberg	9	0,54
Unbekannt	3	0,18
Pullach i.Isartal	3	0,18
Höhenkirchen-Siegertsbrunn	2	0,12
Starnberger See	2	0,12
Grünwalder Forst	1	0,06
Hohenbrunn	1	0,06
Ottobrunn	1	0,06
Perlacher Forst	1	0,06

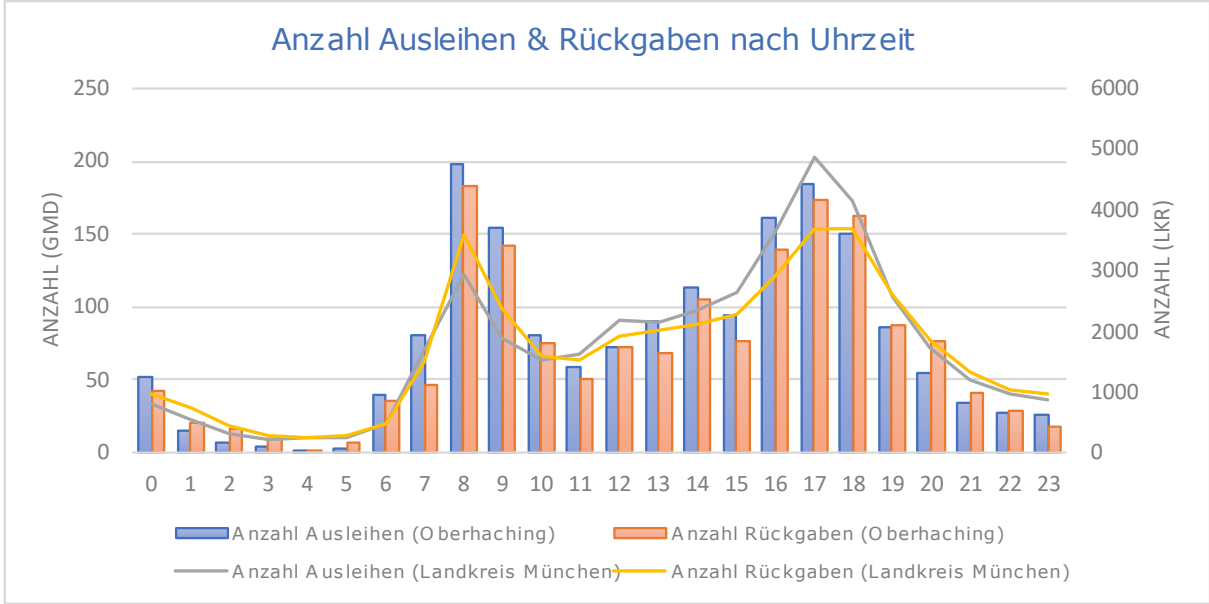


*Fahrten von bzw. zum Starnberger See sind in vielen Fällen auf GPS-Fehler zurückzuführen.

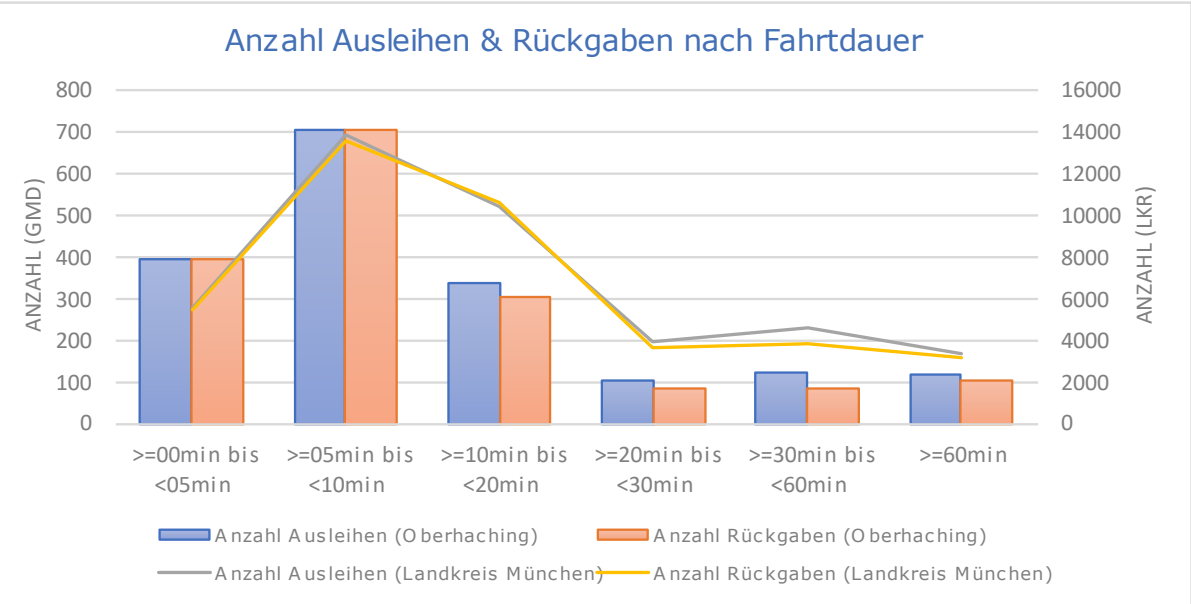
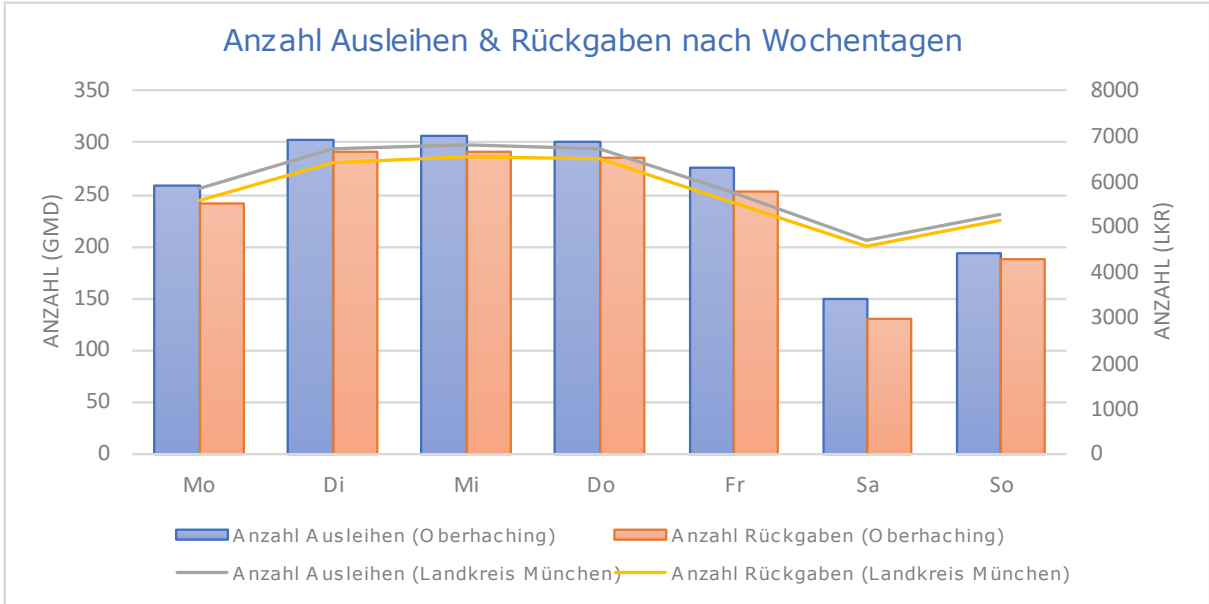


In Oberhaching hat die Nutzung von MVG Rad im Mai 2022 gegenüber dem Vorjahr überdurchschnittlich zugenommen und im September unterdurchschnittlich abgenommen. Aufgrund des verregneten und kühlen Spätsommermonats sind hier im landkreisweiten Durchschnitt gegenüber dem Vorjahr deutlich stärkere Rückgänge zu verzeichnen. Insgesamt ist die Nutzung in Oberhaching 2022 gegenüber 2021 wieder gestiegen.





In Oberhaching herrscht eine starke Pendelnutzung von und zur Arbeit vor. Dies lässt sich an den morgendlichen und abendlichen Nutzungs-Peaks zu den Rushhourzeiten ablesen. Hinzu kommt eine im Durchschnitt relativ kurze Nutzungsdauer sowie eine rückläufige Nutzung an Wochenenden.



MVG Rad Nutzung 2022 in Oberschleißheim

Radstation mit Summe Ausleihen & Rückgaben



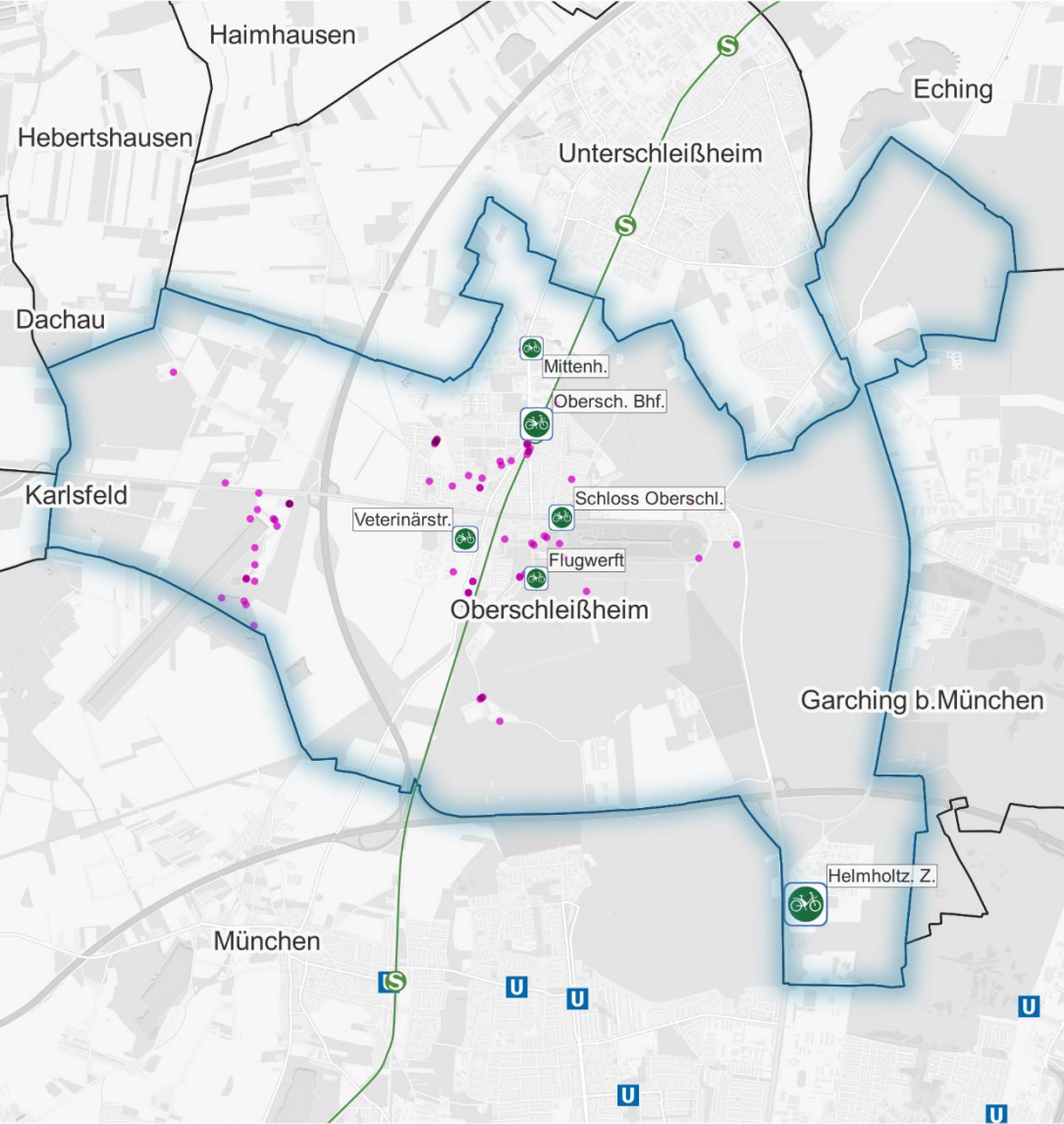
2000
1000
100

 Freie Rückgaben (je dunkler desto mehr)

 Gemeindegrenzen

 Gemeinde Oberschleißheim

 MVG Rad Rückgabegebiet



Anzahl Ausleihen gesamt: 1521
davon an Stationen: 1375 (90.4%)
davon frei: 146 (9.6%)

Anzahl Rückgaben gesamt: 1404
davon an Stationen: 1210 (86.18%)
davon frei: 194 (13.82%)

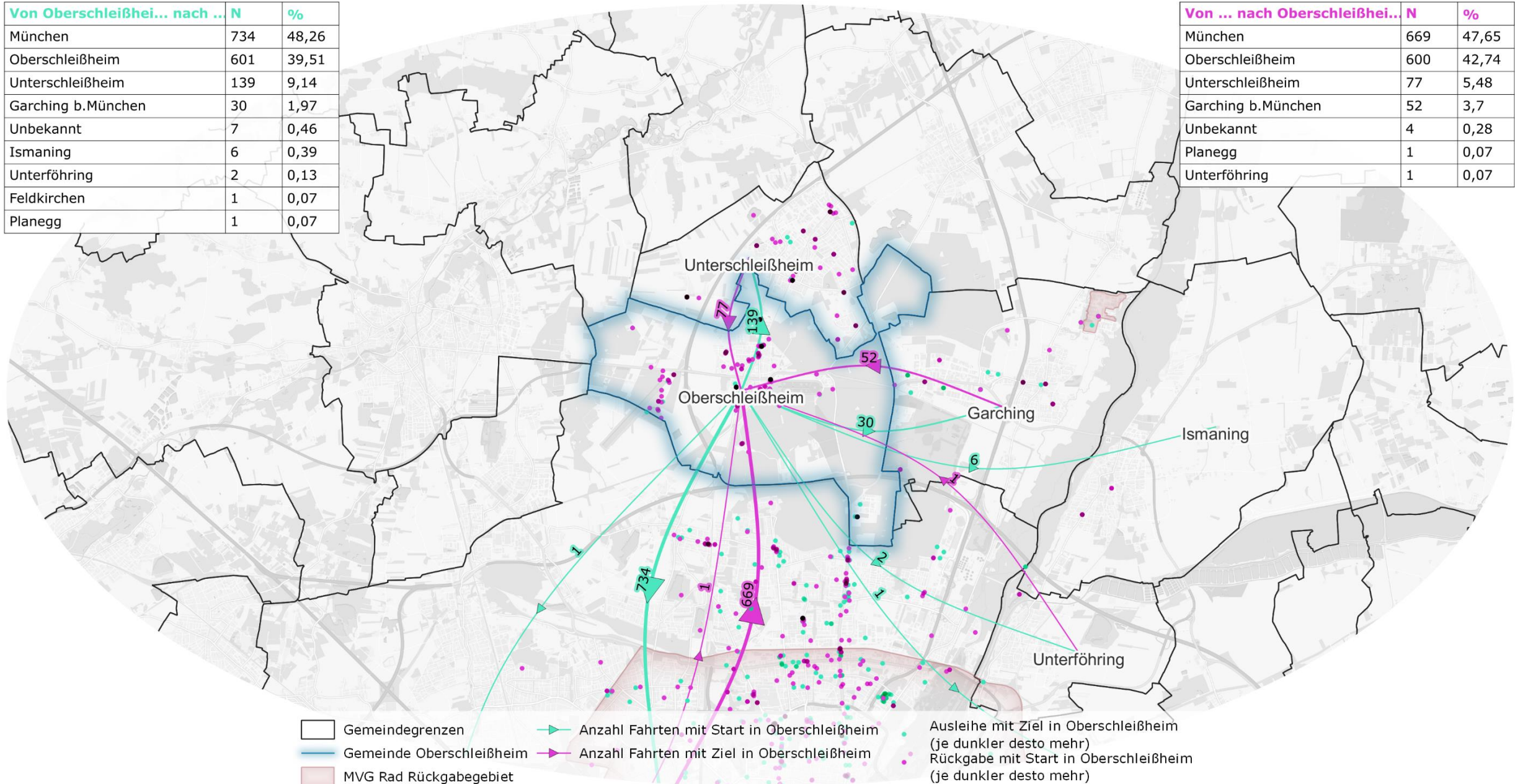
Es gibt 6 MVG Rad Stationen. Davon sind 0 im Laufe des Jahres 2022 in Betrieb gegangen.

Station	Inbetriebn.	Ausleihen	Rückgaben	Summe
Helmholtz Zentrum (Oberschleißheim)	24.07.2019	667	604	1271
Bahnhof (Oberschleißheim)	04.03.2019	347	288	635
Veterinärstraße (Oberschleißheim)	04.03.2019	128	114	242
Schloss (Oberschleißheim)	04.03.2019	121	108	229
Flugwerft (Oberschleißheim)	04.03.2019	60	55	115
Mittenheim (Oberschleißheim)	04.03.2019	52	41	93

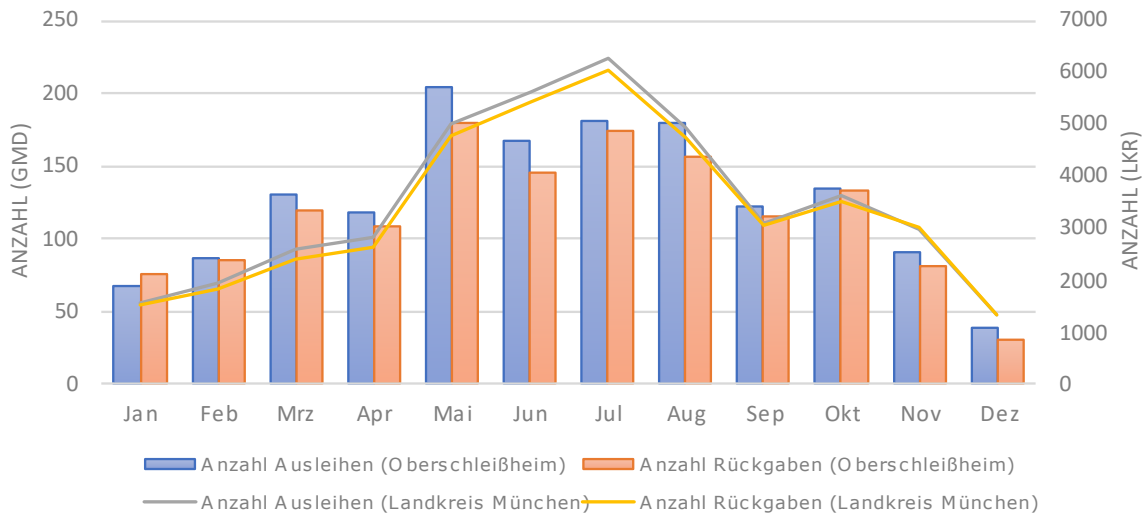
MVG Rad Fahrten von und nach Oberschleißheim

Von Oberschleißheim... nach ...	N	%
München	734	48,26
Oberschleißheim	601	39,51
Unterschleißheim	139	9,14
Garching b.München	30	1,97
Unbekannt	7	0,46
Ismaning	6	0,39
Unterföhring	2	0,13
Feldkirchen	1	0,07
Planegg	1	0,07

Von ... nach Oberschleißheim...	N	%
München	669	47,65
Oberschleißheim	600	42,74
Unterschleißheim	77	5,48
Garching b.München	52	3,7
Unbekannt	4	0,28
Planegg	1	0,07
Unterföhring	1	0,07

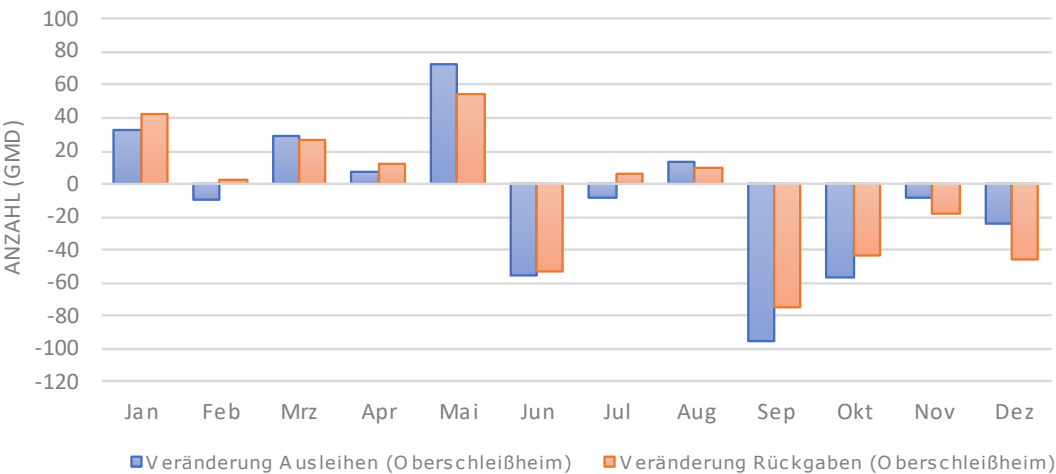


Anzahl Ausleihen & Rückgaben nach Monaten

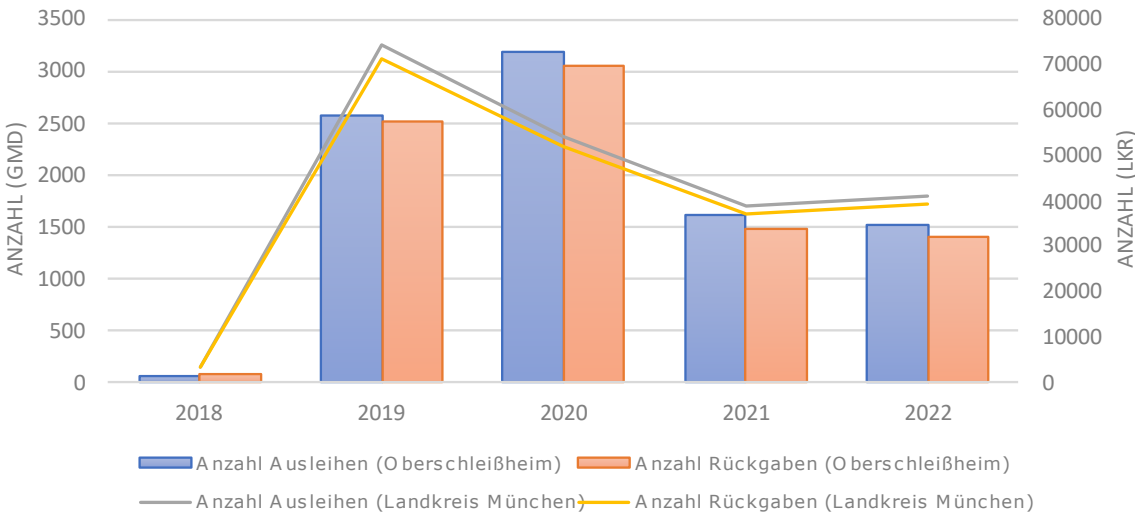


In Oberschleißheim liegt die Nutzung von MVG Rad 2022 in etwa auf dem Vorjahresniveau von 2021. Der starke Rückgang im September 2022 gegenüber 2021 ist in einer für Fahrradfahrende „unattraktiven“ Wetterlage mit viel Regen und relativ niedrigen Temperaturen begründet.

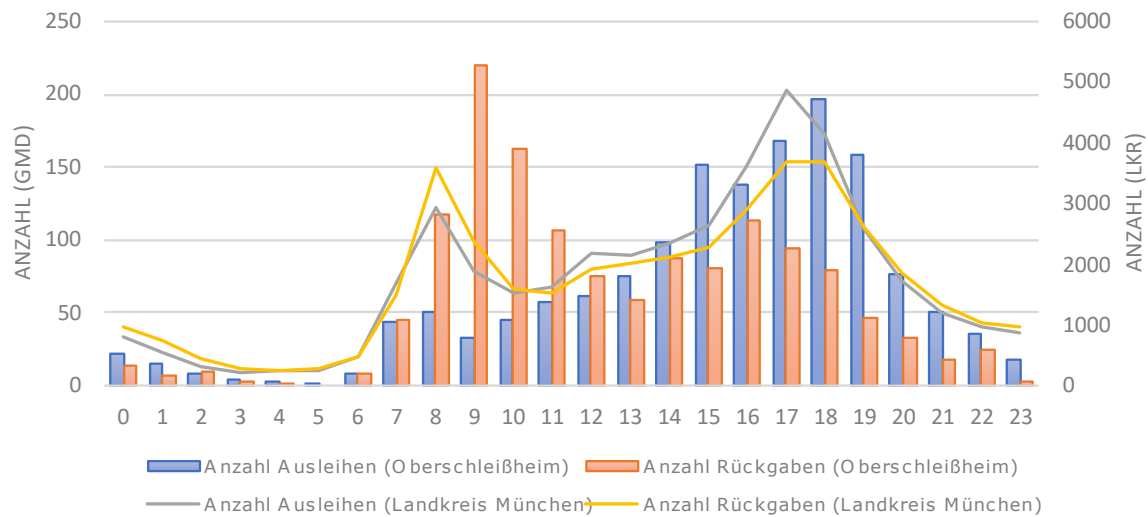
Absolute Veränderung von Ausleihen & Rückgaben in 2022 ggü. Vorjahr



Anzahl Ausleihen & Rückgaben im Jahresverlauf

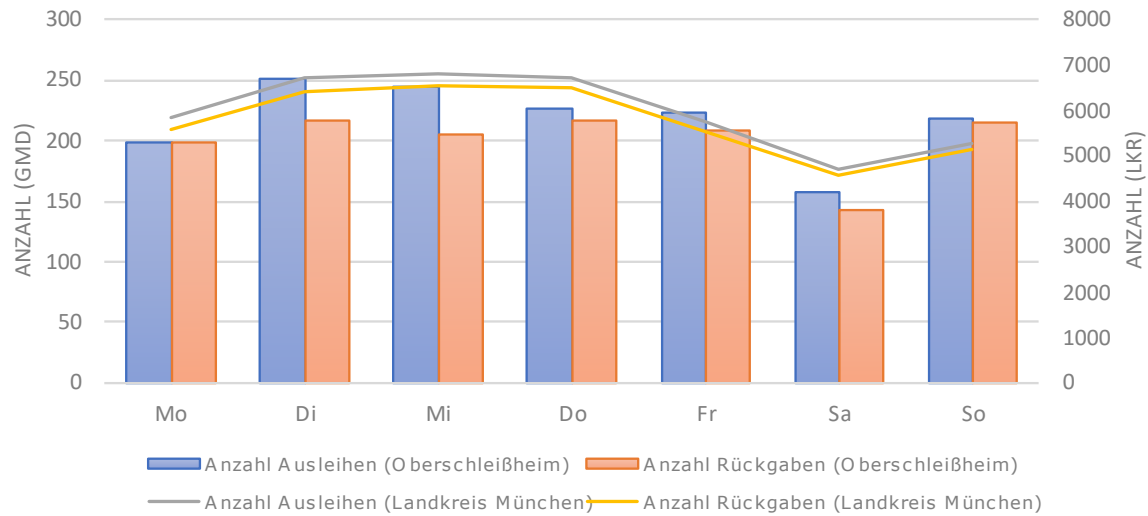


Anzahl Ausleihen & Rückgaben nach Uhrzeit

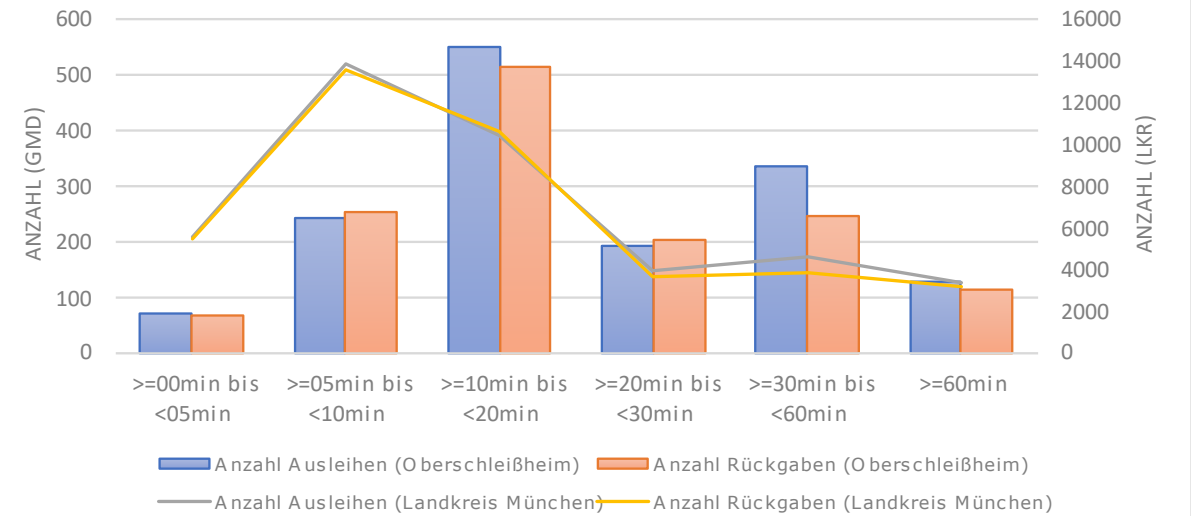


Oberschleißheim scheint eine starke Einpendelgemeinde zu sein. Ablesen lässt sich dies an den hohen Rückgabezeiten am Vormittag und den hohen Ausleihzahlen am Nachmittag. Die meisten Fahrten dauern zwischen 10 und 20 Minuten. Die Nutzung am Wochenende ist geringfügig niedriger als an Werktagen. Dies deutet darauf hin, dass MVG Rad sowohl zum Pendeln wie auch in der Freizeit genutzt wird.

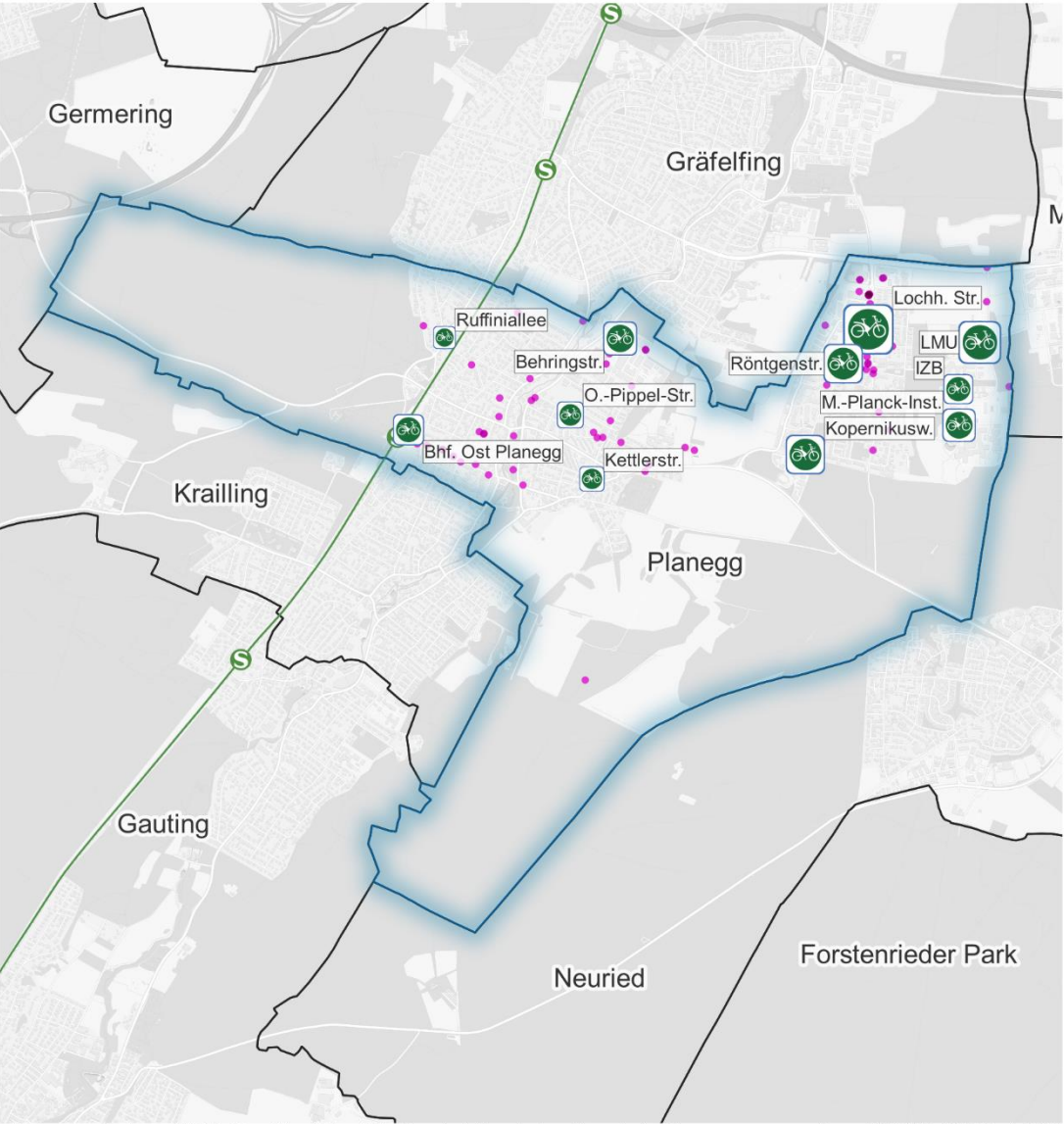
Anzahl Ausleihen & Rückgaben nach Wochentagen



Anzahl Ausleihen & Rückgaben nach Fahrtdauer



MVG Rad Nutzung 2022 in Planegg



Anzahl Ausleihen gesamt: 4052
davon an Stationen: 3919 (96.72%)
davon frei: 133 (3.28%)

Anzahl Rückgaben gesamt: 3920
davon an Stationen: 3745 (95.54%)
davon frei: 175 (4.46%)

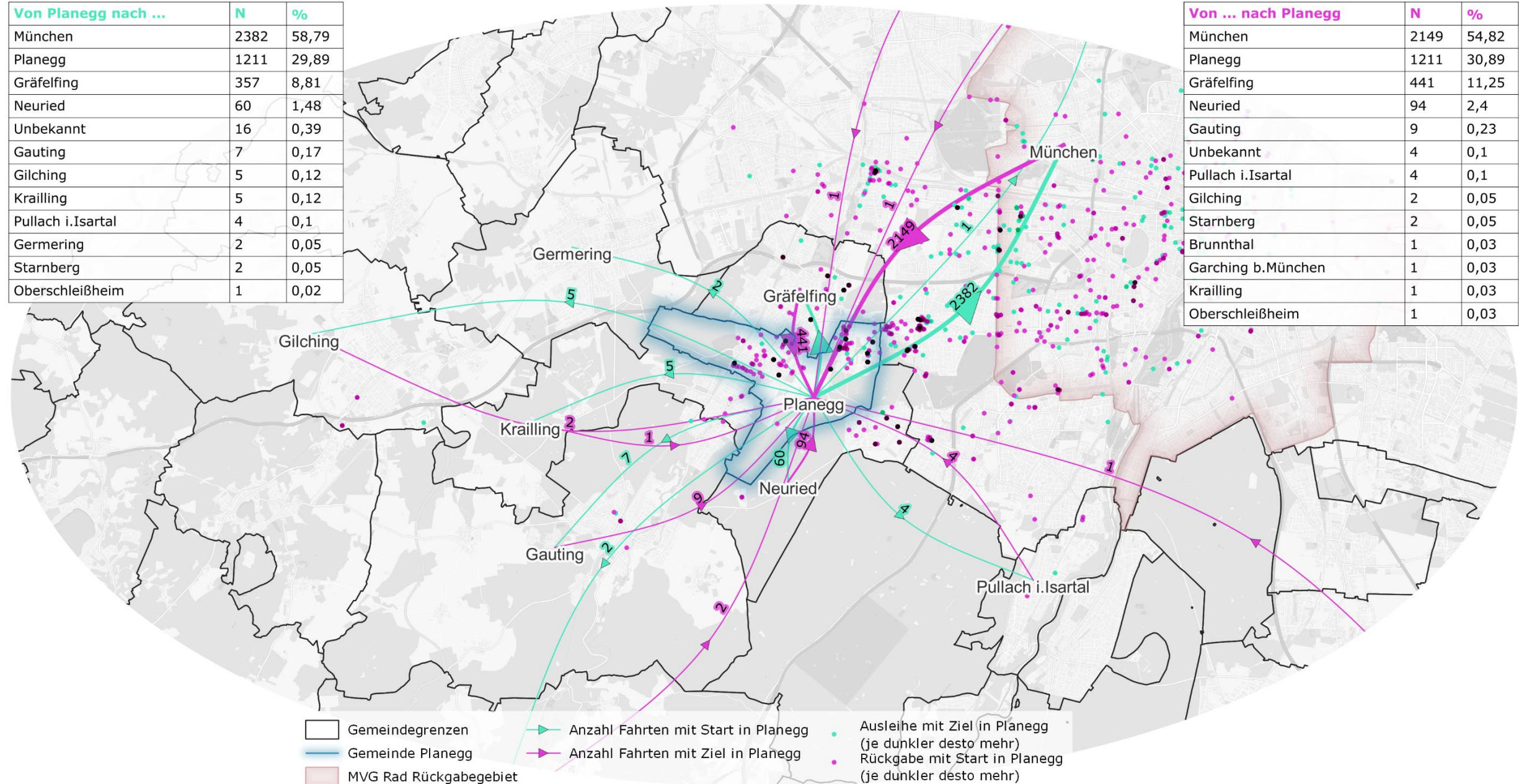
Es gibt 11 MVG Rad Stationen. Davon sind 0 im Laufe des Jahres 2022 in Betrieb gegangen.

Station	Inbetriebn.	Ausleihen	Rückgaben	Summe
Lochhamer Straße (Martinsried Nord)	21.05.2019	825	821	1646
LMU (Martinsried)	04.07.2019	674	530	1204
Röntgenstraße (Martinsried)	21.05.2019	510	500	1010
Kopernikusweg (Martinsried)	03.12.2018	481	519	1000
Behringstraße (Planegg)	21.05.2019	315	375	690
Max-Planck-Institute (Martinsried)	04.07.2019	350	301	651
Bahnhof Ost (Planegg)	03.12.2018	291	228	519
IZB (Martinsried)	21.05.2019	256	198	454
Otto-Pippel-Straße (Planegg)	21.05.2019	126	149	275
Kettelerstraße (Planegg)	21.05.2019	72	113	185
Ruffiniallee (Planegg)	21.05.2019	19	11	30

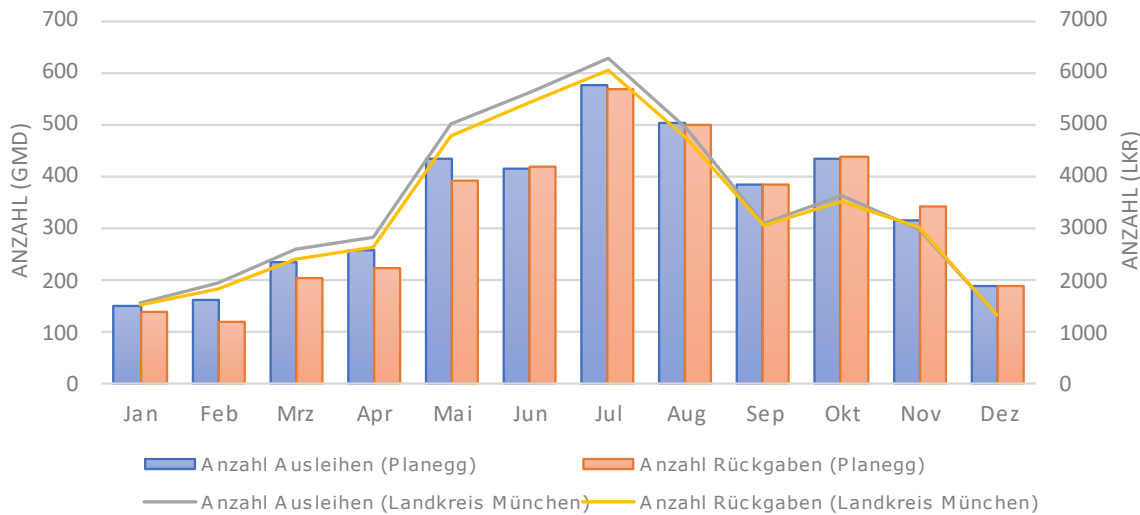
MVG Rad Fahrten von und nach Planegg

Von Planegg nach ...	N	%
München	2382	58,79
Planegg	1211	29,89
Gräfelfing	357	8,81
Neuried	60	1,48
Unbekannt	16	0,39
Gauting	7	0,17
Gilching	5	0,12
Krailling	5	0,12
Pullach i.Isartal	4	0,1
Germering	2	0,05
Starnberg	2	0,05
Oberschleißheim	1	0,02

Von ... nach Planegg	N	%
München	2149	54,82
Planegg	1211	30,89
Gräfelfing	441	11,25
Neuried	94	2,4
Gauting	9	0,23
Unbekannt	4	0,1
Pullach i.Isartal	4	0,1
Gilching	2	0,05
Starnberg	2	0,05
Brunnthal	1	0,03
Garching b.München	1	0,03
Krailling	1	0,03
Oberschleißheim	1	0,03

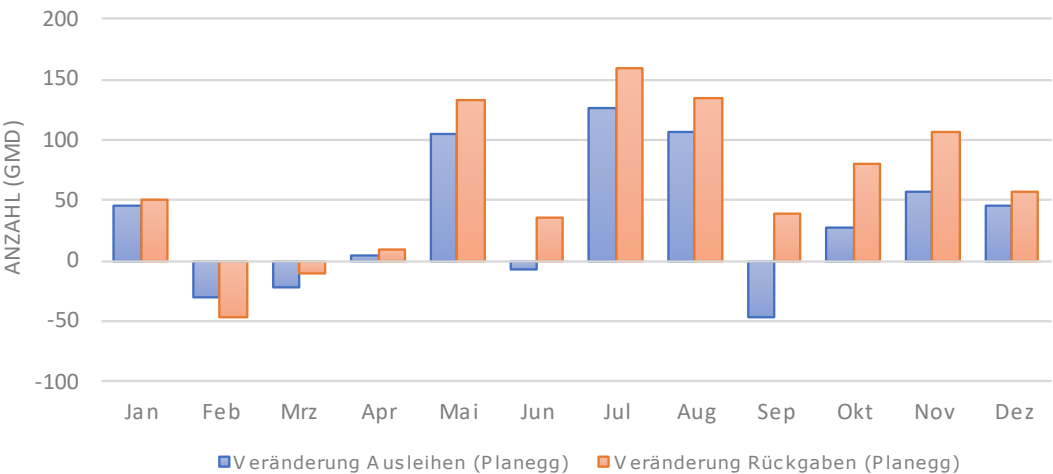


Anzahl Ausleihen & Rückgaben nach Monaten

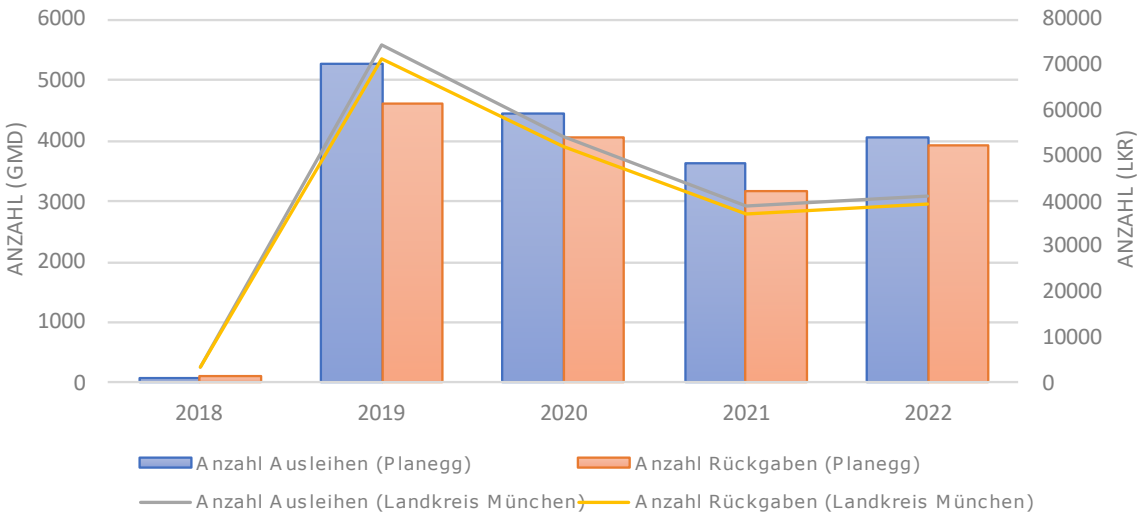


In Planegg nehmen die Ausleihen und Rückgaben 2022 gegenüber 2021 wieder leicht zu. Dies entspricht dem landkreisweiten Trend. Der landkreisweite Anteil liegt über das Jahr gesehen bei ca. 10% aller Ausleihen und Rückgaben.

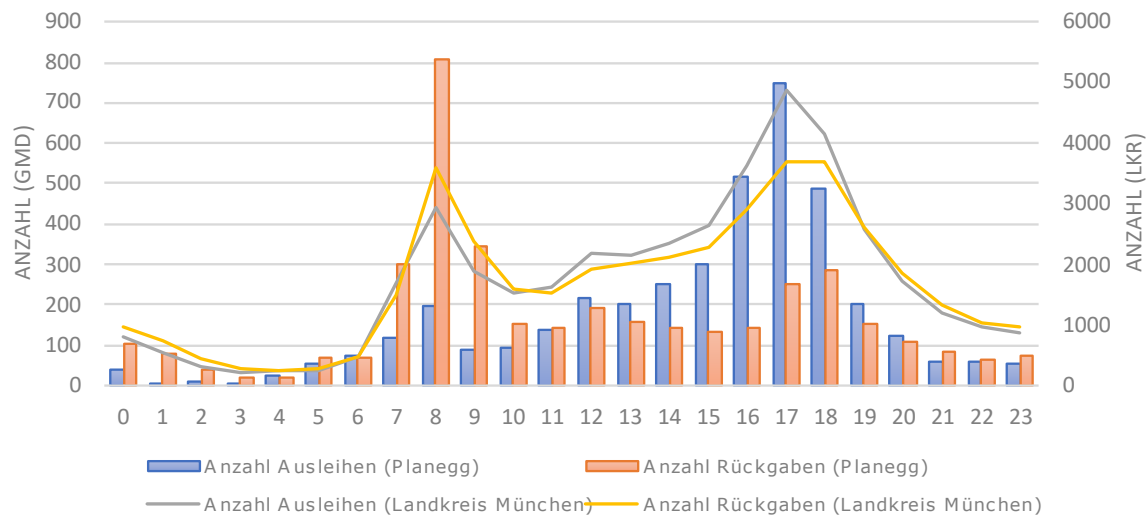
Absolute Veränderung von Ausleihen & Rückgaben in 2022 ggü. Vorjahr



Anzahl Ausleihen & Rückgaben im Jahresverlauf

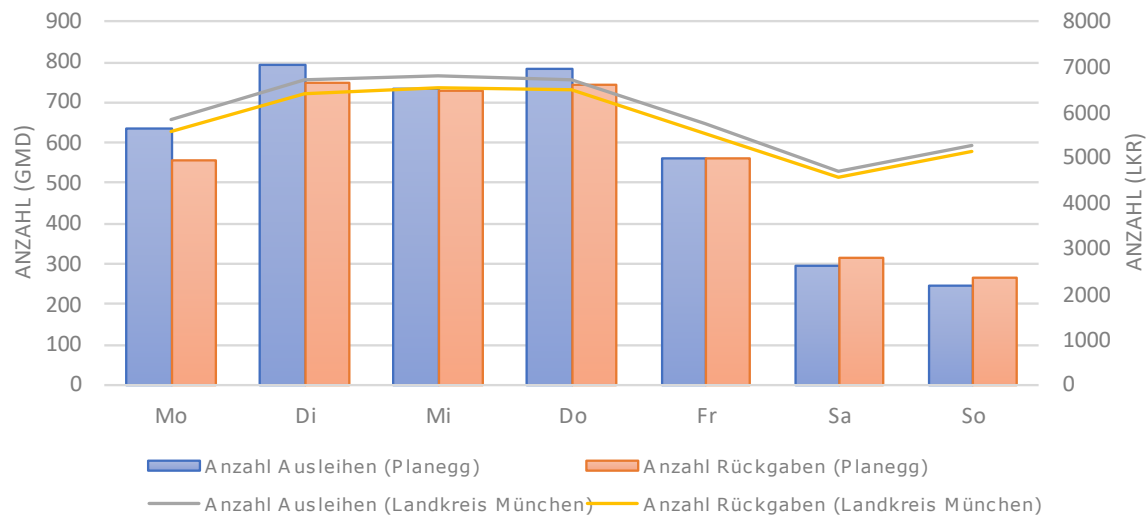


Anzahl Ausleihen & Rückgaben nach Uhrzeit

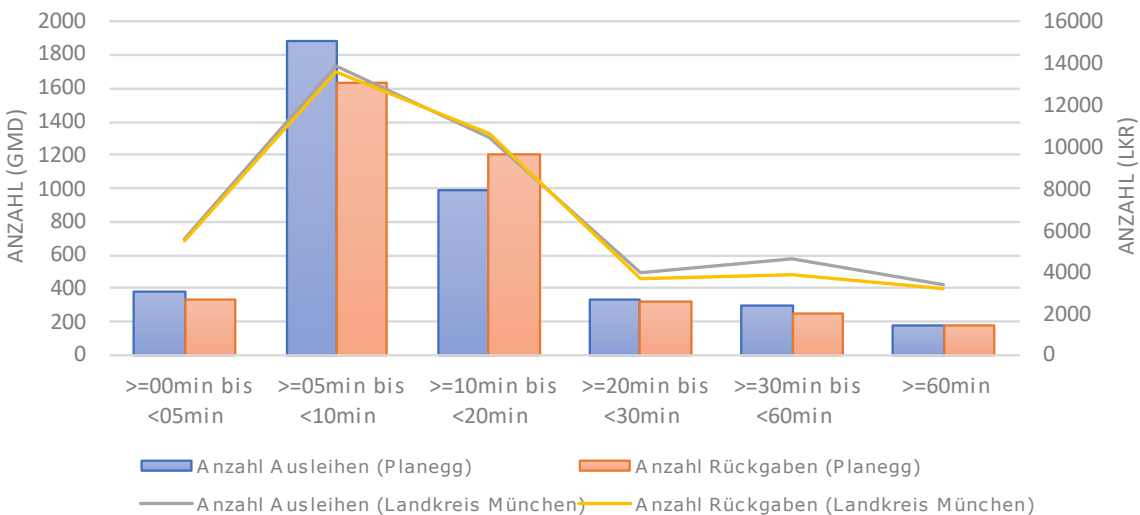


Planegg weist deutliche Indikatoren einer Einpendlergemeinde auf. So werden vormittags deutlich mehr Räder zurückgegeben als ausgeliehen und nachmittags umgekehrt. Dass das MVG Rad überwiegend für Pendelzwecke von und zur Arbeit genutzt wird, lässt sich an den deutlich höheren Nutzungszahlen an Werktagen sowie den eher kurzen Fahrten von 5 bis 20 Minuten ablesen.

Anzahl Ausleihen & Rückgaben nach Wochentagen

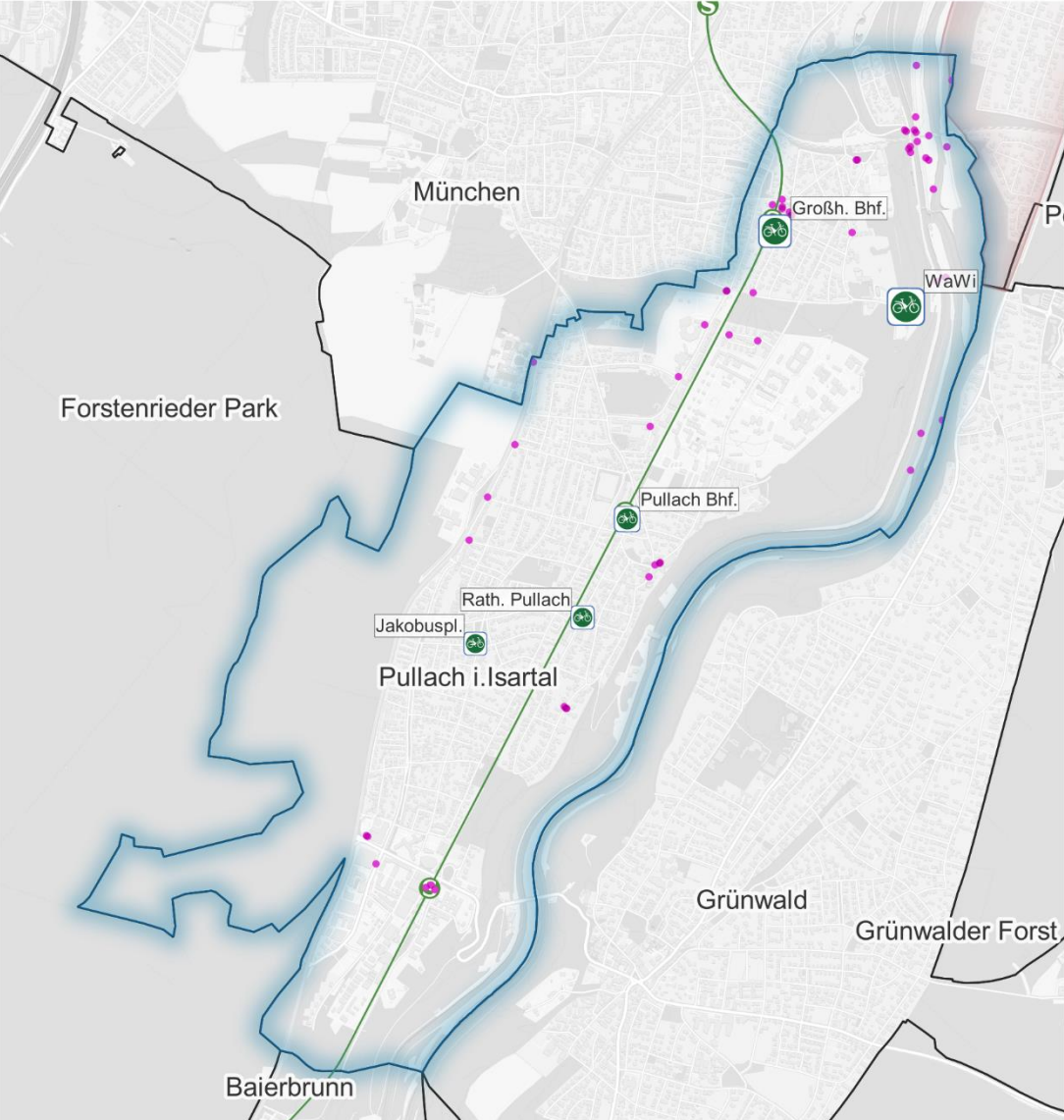


Anzahl Ausleihen & Rückgaben nach Fahrtdauer



MVG Rad Nutzung 2022 in Pullach i.Isartal

- Radstation mit Summe Ausleihen & Rückgaben
-  2000
 1000
 100
- Freie Rückgaben (je dunkler desto mehr)
-  Gemeindegrenzen
 Gemeinde Pullach i.Isartal
 MVG Rad Rückgabegebiet



Anzahl Ausleihen gesamt: 1283
davon an Stationen: 1090 (84.96%)
davon frei: 193 (15.04%)

Anzahl Rückgaben gesamt: 1125
davon an Stationen: 897 (79.73%)
davon frei: 228 (20.27%)

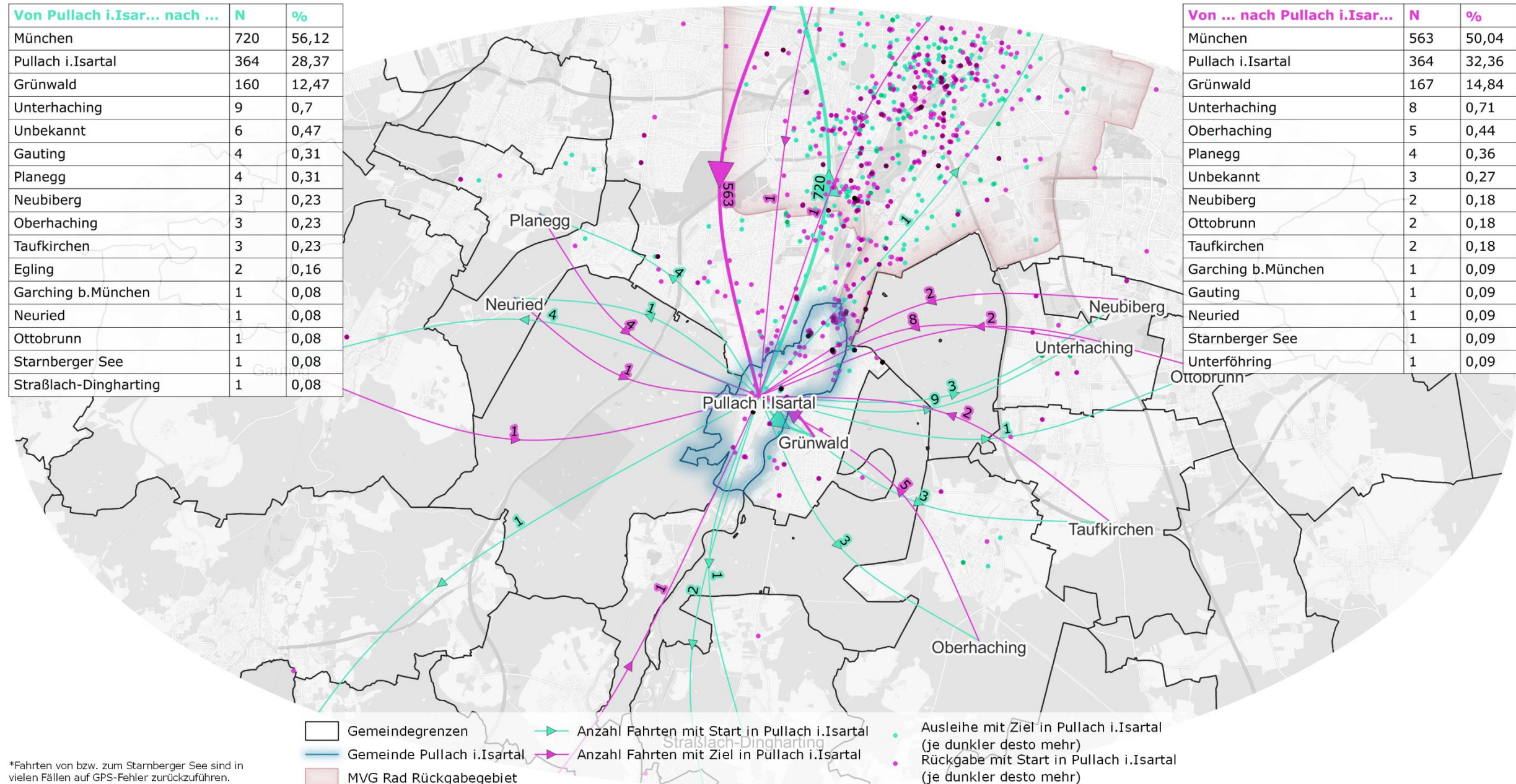
Es gibt 5 MVG Rad Stationen. Davon sind 0 im Laufe des Jahres 2022 in Betrieb gegangen.

Station	Inbetriebn.	Ausleihen	Rückgaben	Summe
Waldwirtschaft (Pullach im Isartal)	04.03.2019	500	419	919
Großhesselohe Bahnhof (Pullach im Isartal)	04.03.2019	346	302	648
Pullach Bahnhof (Pullach im Isartal)	04.03.2019	131	104	235
Rathaus (Pullach im Isartal)	04.03.2019	62	41	103
Jakobusplatz (Pullach im Isartal)	04.03.2019	51	31	82

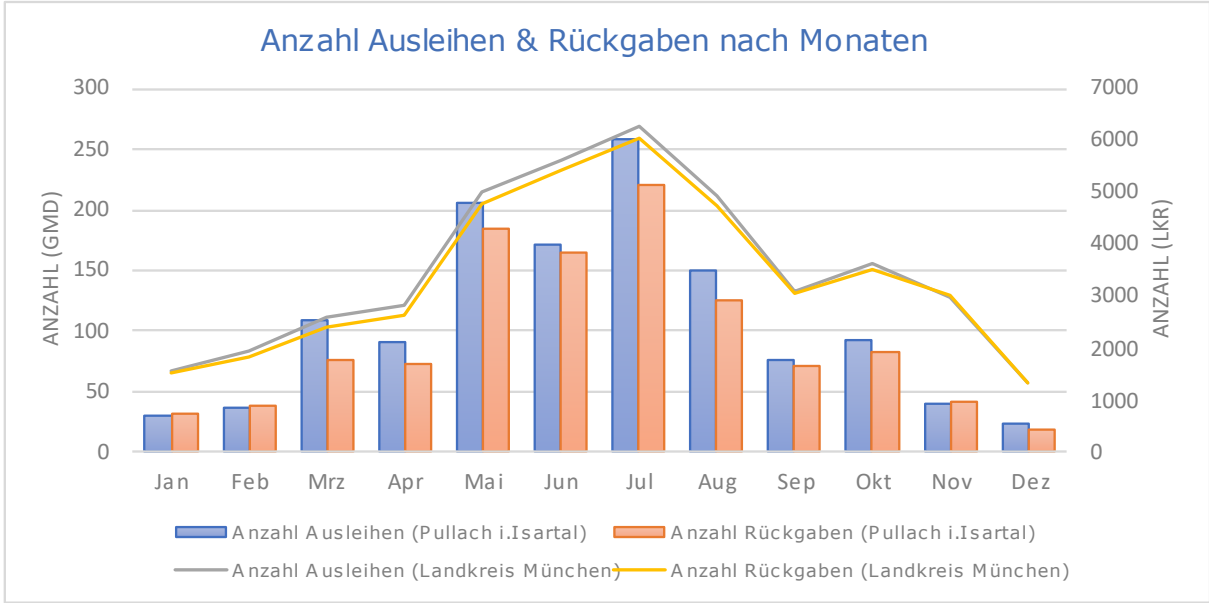
MVG Rad Fahrten von und nach Pullach i.Isartal

Von Pullach i.Isar... nach ...	N	%
München	720	56,12
Pullach i.Isartal	364	28,37
Grünwald	160	12,47
Unterhaching	9	0,7
Unbekannt	6	0,47
Gauting	4	0,31
Planegg	4	0,31
Neubiberg	3	0,23
Oberhaching	3	0,23
Taufkirchen	3	0,23
Egling	2	0,16
Garching b.München	1	0,08
Neuried	1	0,08
Ottobrunn	1	0,08
Starnberger See	1	0,08
Straßlach-Dingharting	1	0,08

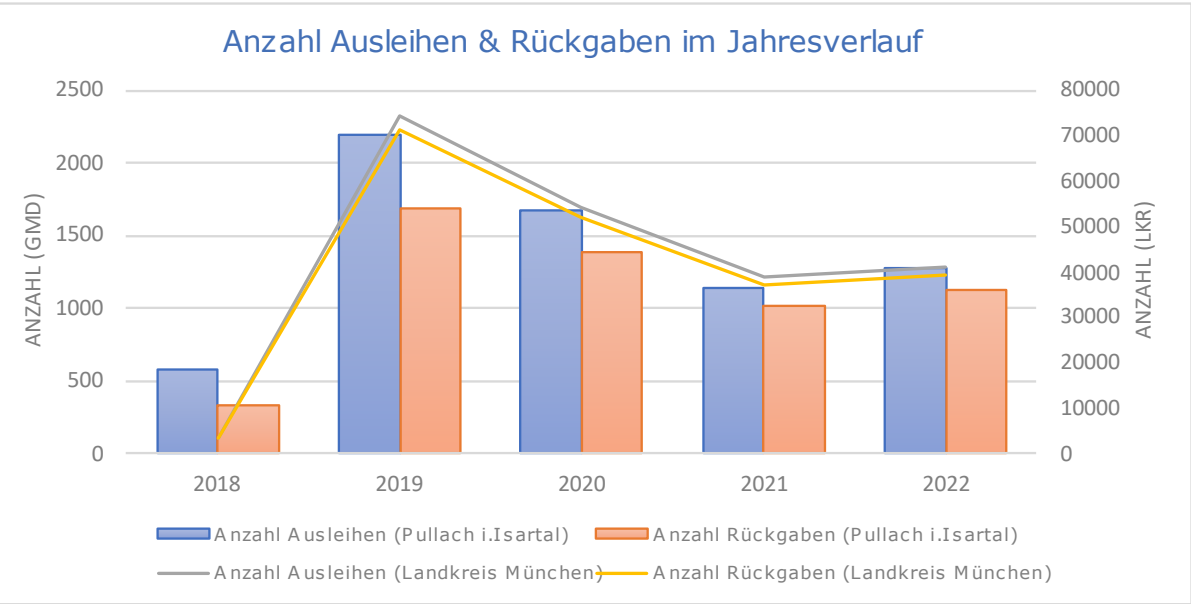
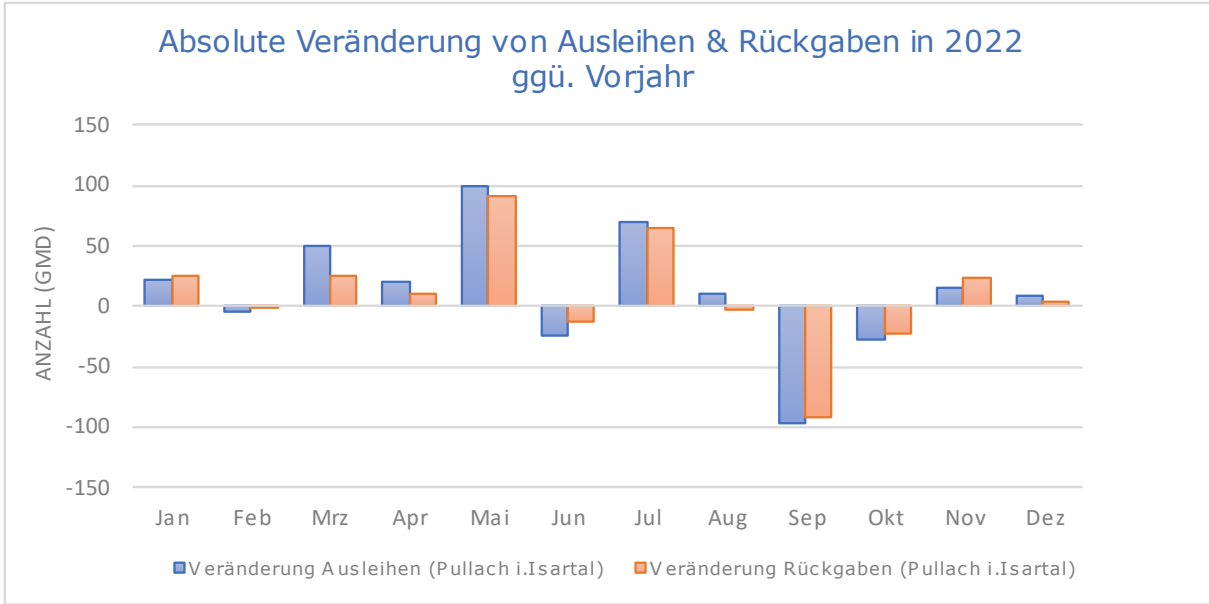
Von ... nach Pullach i.Isar...	N	%
München	563	50,04
Pullach i.Isartal	364	32,36
Grünwald	167	14,84
Unterhaching	8	0,71
Oberhaching	5	0,44
Planegg	4	0,36
Unbekannt	3	0,27
Neubiberg	2	0,18
Ottobrunn	2	0,18
Taufkirchen	2	0,18
Garching b.München	1	0,09
Gauting	1	0,09
Neuried	1	0,09
Starnberger See	1	0,09
Unterföhring	1	0,09



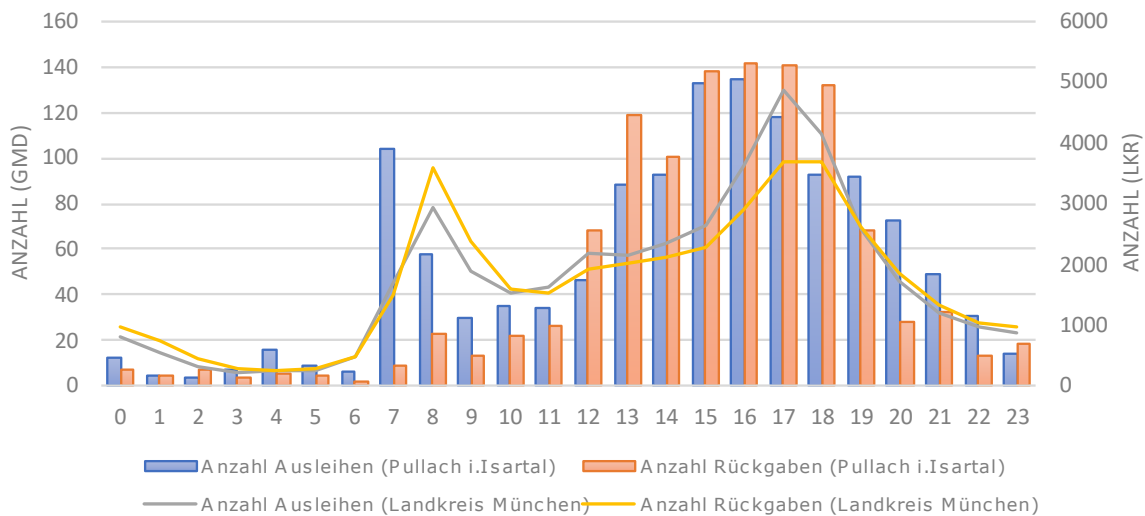
*Fahrten von bzw. zum Starnberger See sind in vielen Fällen auf GPS-Fehler zurückzuführen.



In Pullach nehmen die Nutzungszahlen 2022 gegenüber 2021 wieder leicht zu, was dem allgemeinen landkreisweiten Trend entspricht. Deutliche Rückgänge der Nutzungszahlen gab es nur im September. Dies ist in einem besonders nassen und kühlen Spätsommermonat begründet.

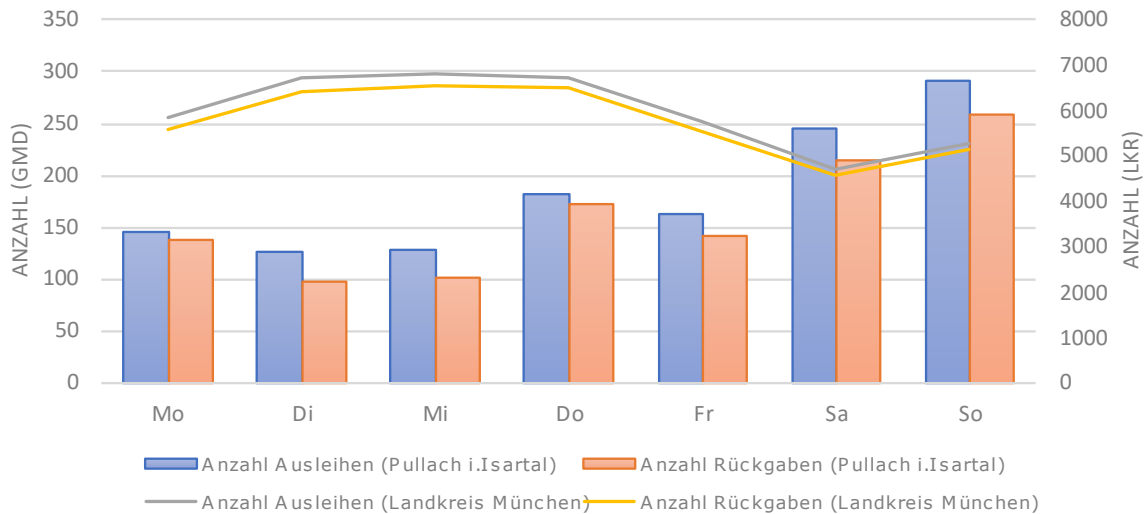


Anzahl Ausleihen & Rückgaben nach Uhrzeit

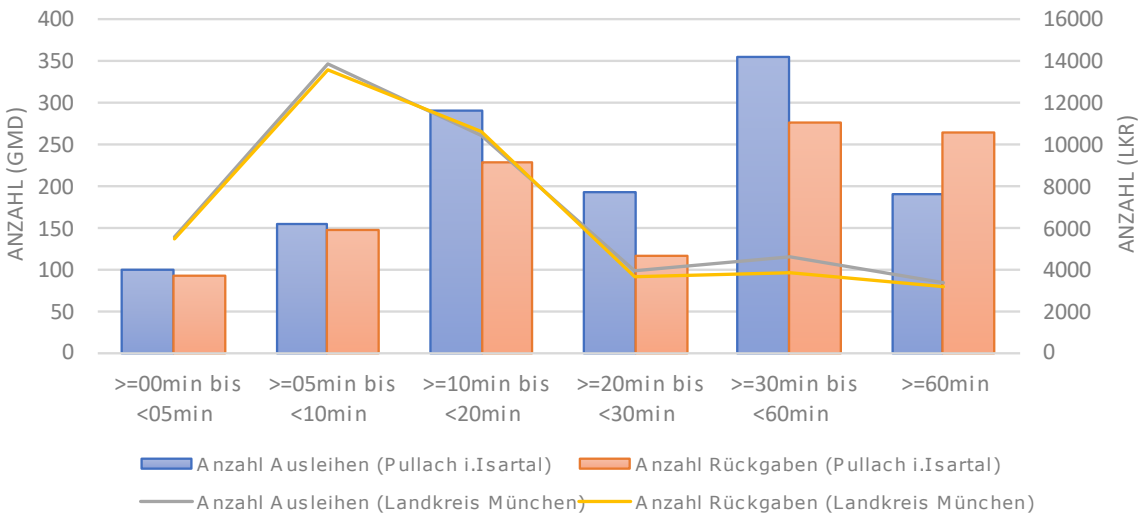


An Werktagen herrscht in Pullach eine starke Pendelnutzung von und zur Arbeit aus der Gemeinde hinaus vor. Dies ist in den starken Ausleihzahlen am Vormittag abzulesen, wo es jedoch kaum Rückgaben gibt. In Pullach gibt es neben der Pendelnutzung auch eine starke Freizeitnutzung. Dies ist in den allgemein hohen Nutzungszahlen mittags bis abends sowie insbesondere anhand der Nutzungszahlen am Wochenende abzulesen. Zudem dauern die Fahrten von und nach Pullach überdurchschnittlich lange, was auf längere Wegstrecken und damit eine Freizeitnutzung schließen lässt.

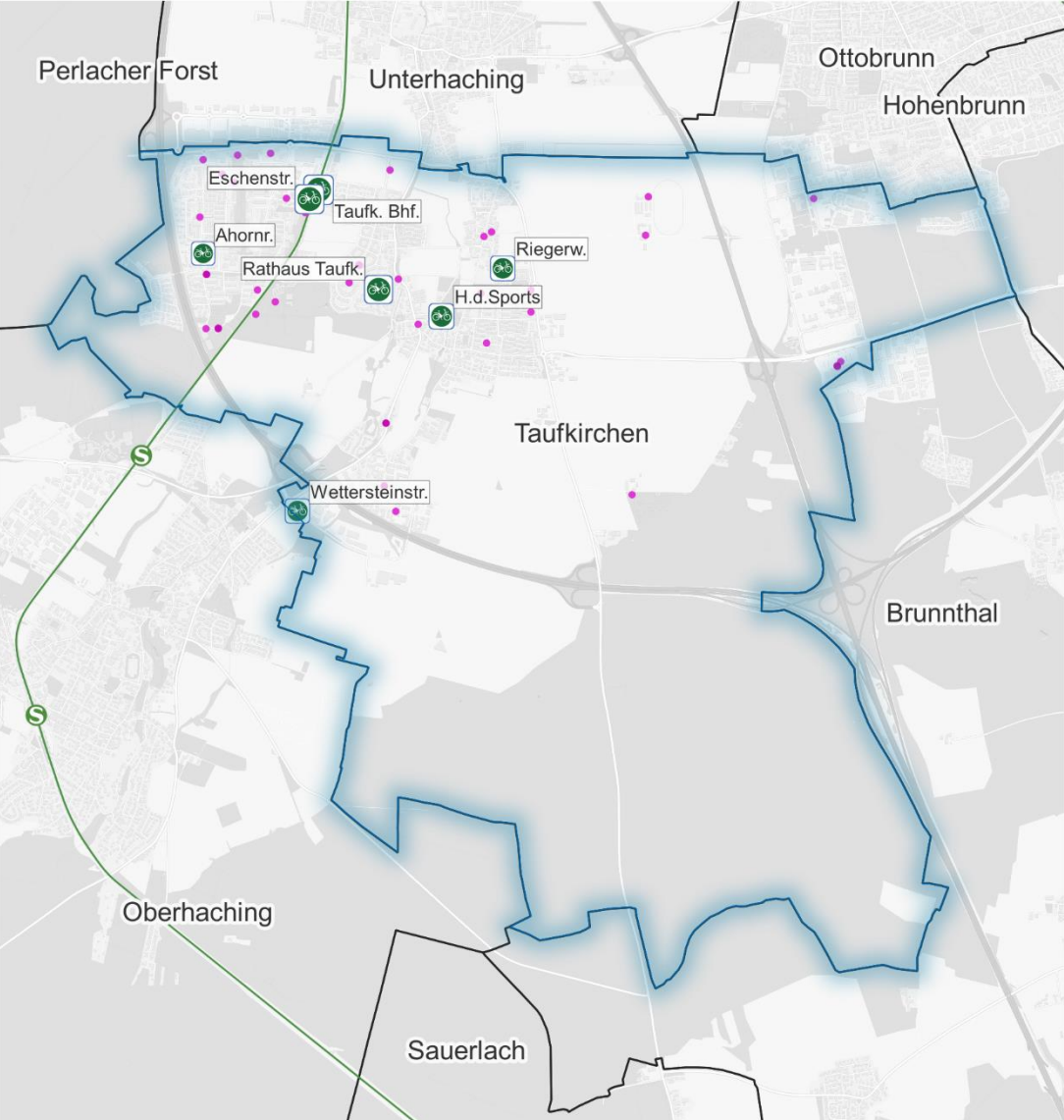
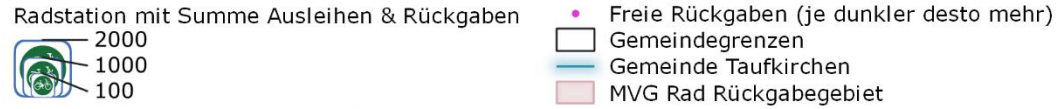
Anzahl Ausleihen & Rückgaben nach Wochentagen



Anzahl Ausleihen & Rückgaben nach Fahrtdauer



MVG Rad Nutzung 2022 in Taufkirchen



Anzahl Ausleihen gesamt: 1083
davon an Stationen: 1009 (93.17%)
davon frei: 74 (6.83%)

Anzahl Rückgaben gesamt: 1127
davon an Stationen: 1021 (90.59%)
davon frei: 106 (9.41%)

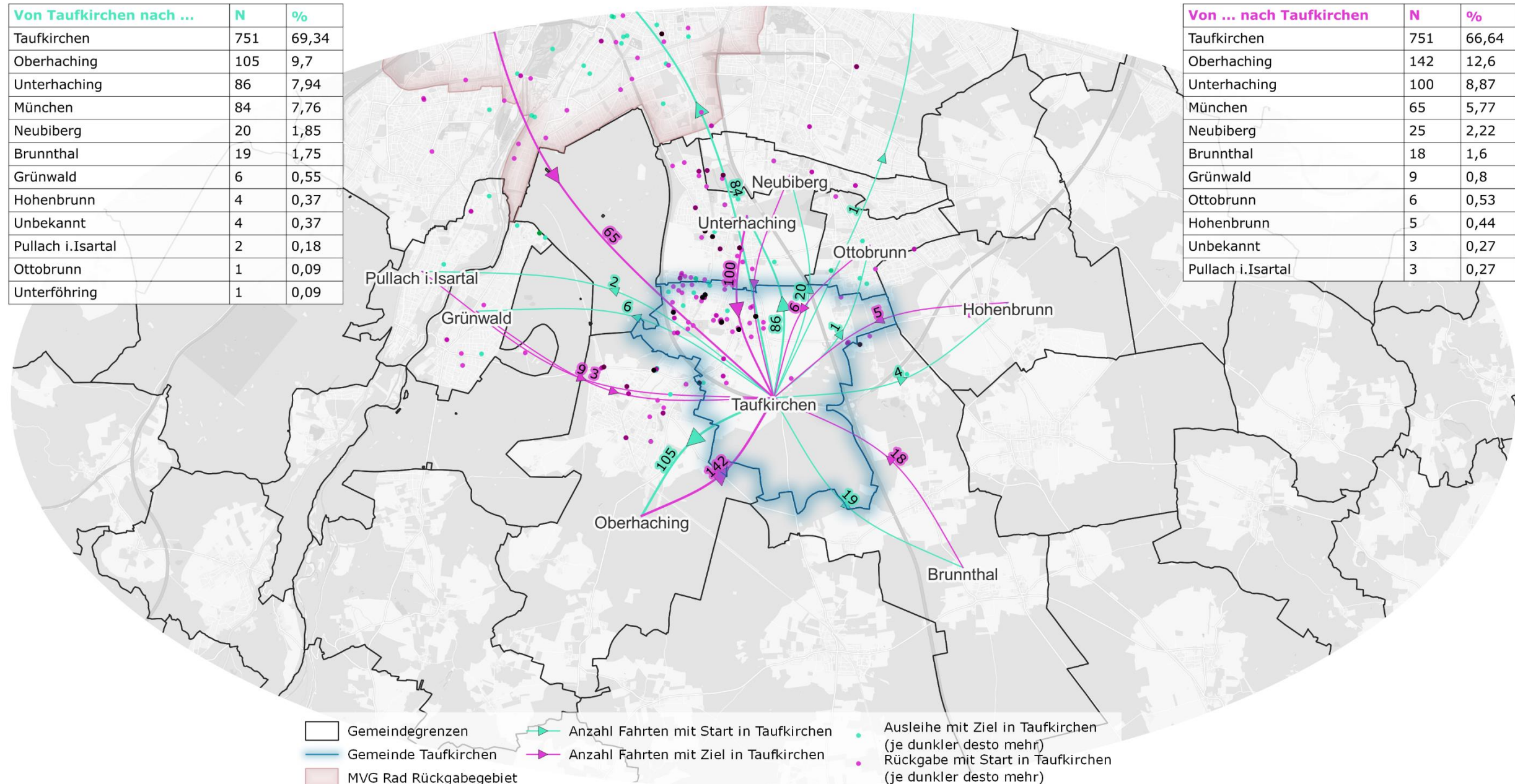
Es gibt 7 MVG Rad Stationen. Davon sind 0 im Laufe des Jahres 2022 in Betrieb gegangen.

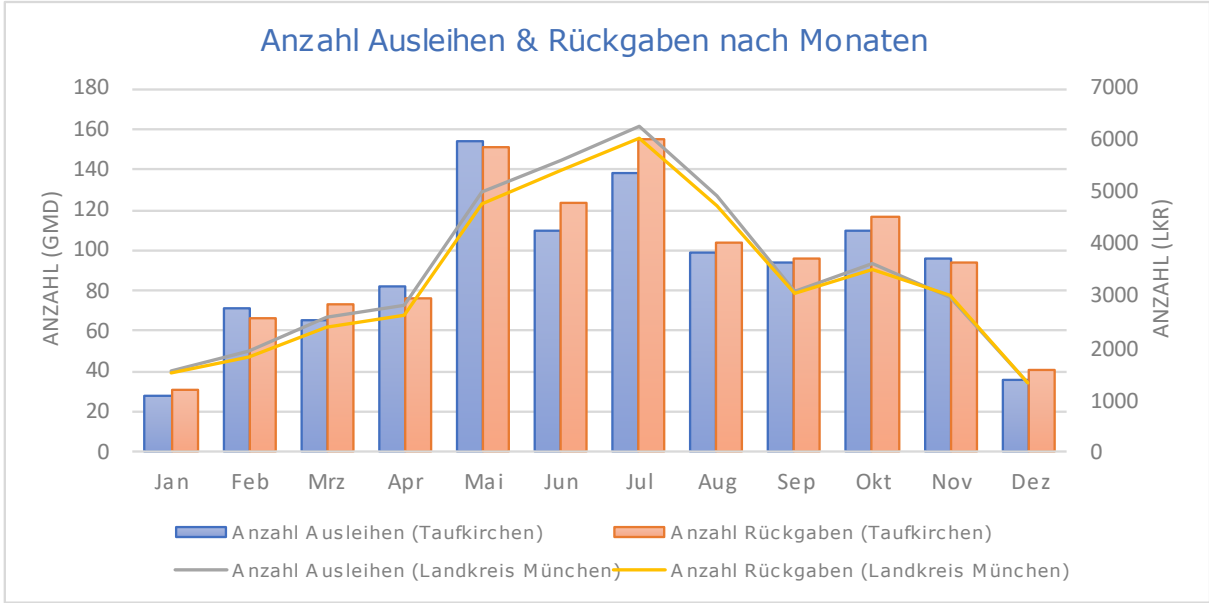
Station	Inbetriebn.	Ausleihen	Rückgaben	Summe
Bahnhof (Taufkirchen)	04.03.2019	260	216	476
Eschenstraße (Taufkirchen)	04.03.2019	293	149	442
Rathaus (Taufkirchen)	04.03.2019	135	262	397
Haus des Sports (Taufkirchen)	25.05.2019	87	135	222
Riegerweg (Taufkirchen)	25.05.2019	87	104	191
Wettersteinstraße (Taufkirchen)	18.11.2021	99	91	190
Ahornring (Taufkirchen)	04.03.2019	48	64	112

MVG Rad Fahrten von und nach Taufkirchen

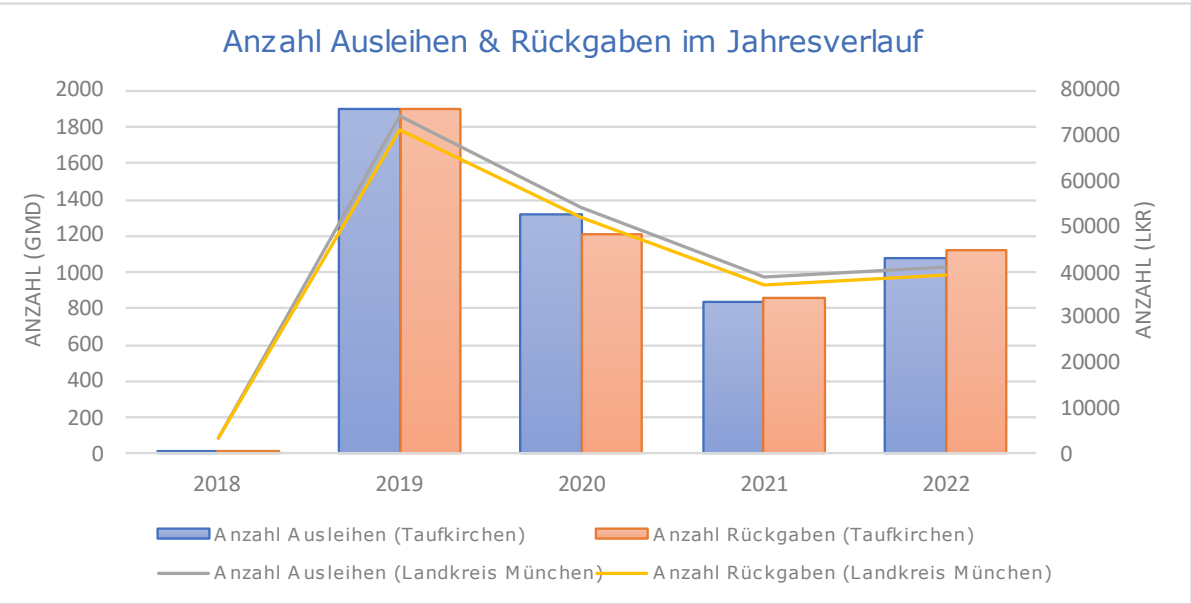
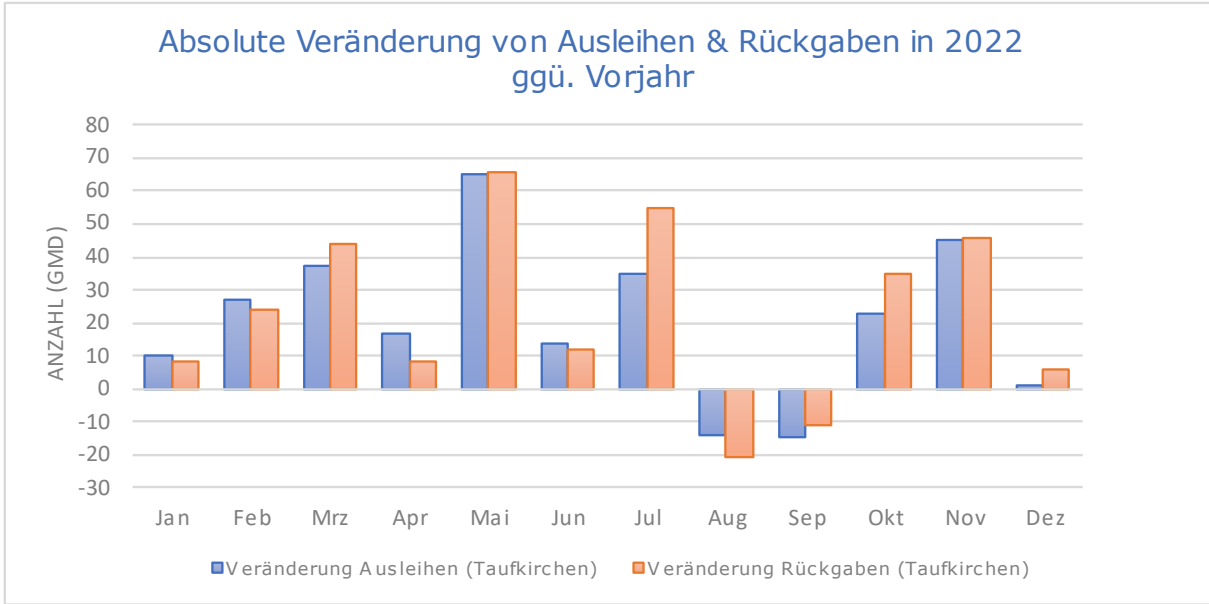
Von Taufkirchen nach ...	N	%
Taufkirchen	751	69,34
Oberhaching	105	9,7
Unterhaching	86	7,94
München	84	7,76
Neubiberg	20	1,85
Brunnthal	19	1,75
Grünwald	6	0,55
Hohenbrunn	4	0,37
Unbekannt	4	0,37
Pullach i.Isartal	2	0,18
Ottobrunn	1	0,09
Unterföhring	1	0,09

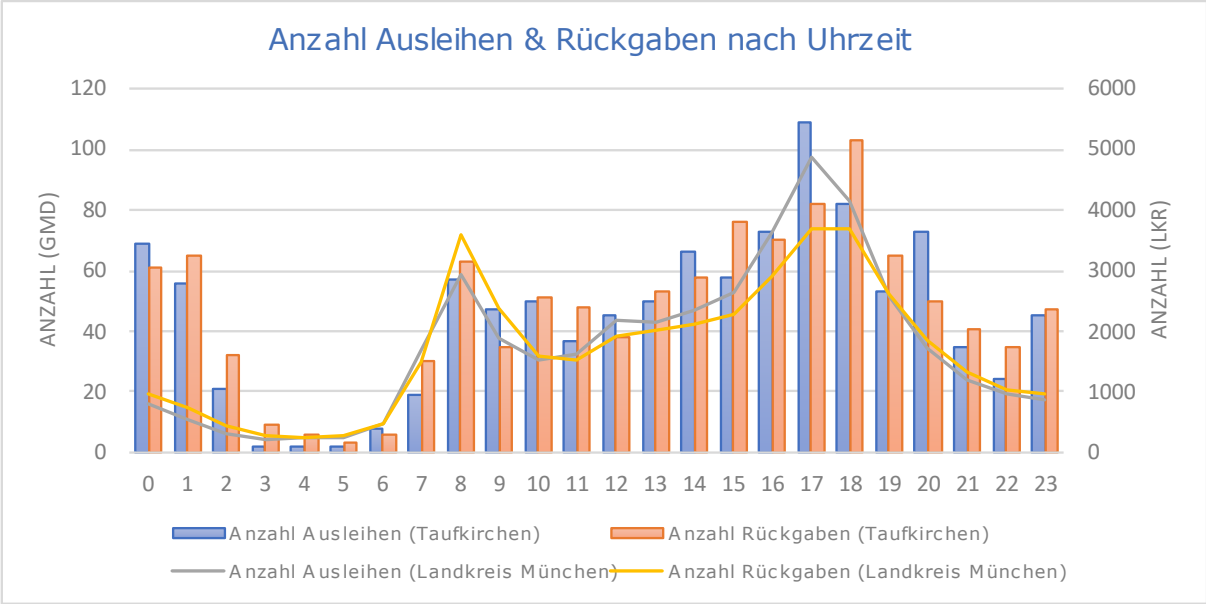
Von ... nach Taufkirchen	N	%
Taufkirchen	751	66,64
Oberhaching	142	12,6
Unterhaching	100	8,87
München	65	5,77
Neubiberg	25	2,22
Brunnthal	18	1,6
Grünwald	9	0,8
Ottobrunn	6	0,53
Hohenbrunn	5	0,44
Unbekannt	3	0,27
Pullach i.Isartal	3	0,27



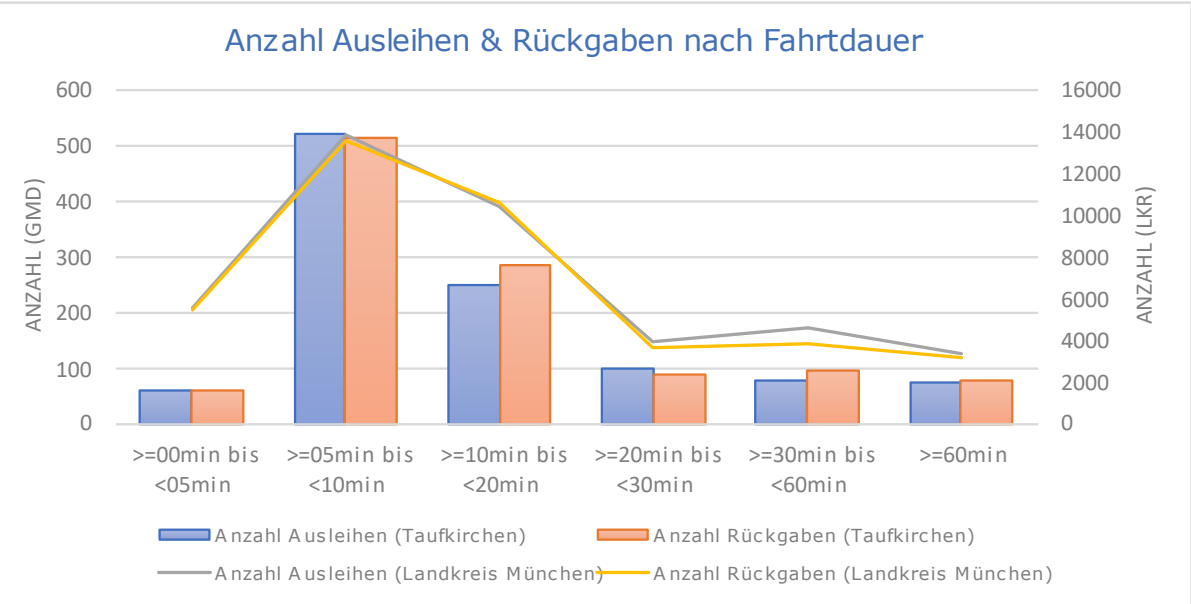
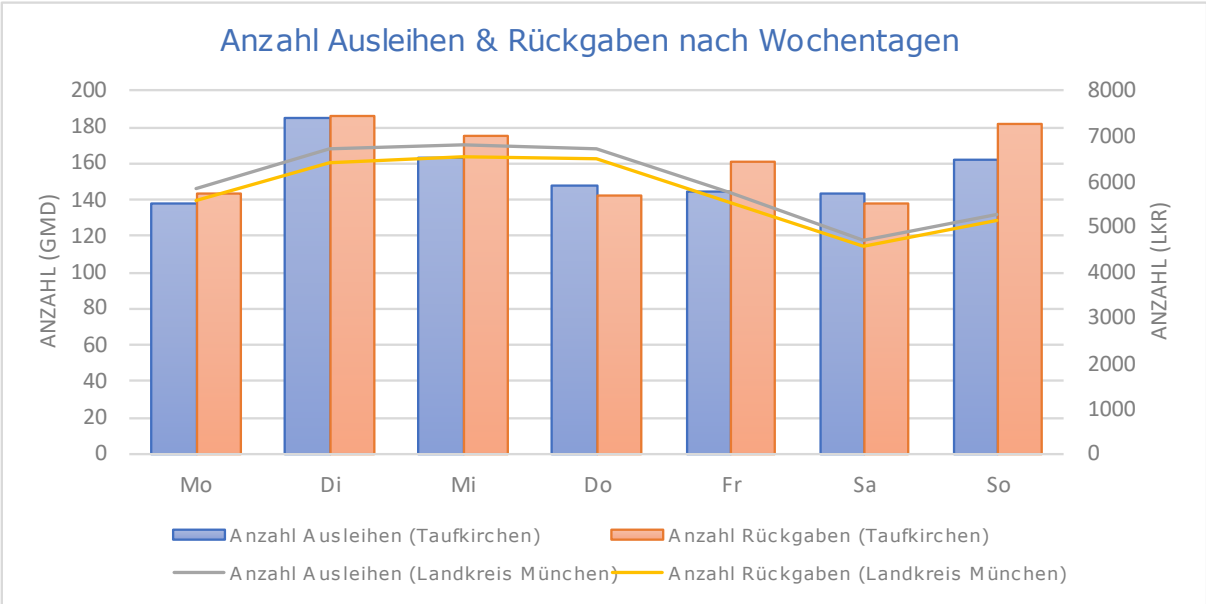


Die Nutzung von MVG Rad in Taufkirchen entspricht 2022 der typischen Nutzung im gesamten Landkreis München. Über die Monate gesehen ist die Nutzung jedoch etwas abgeflacht. Das bedeutet, dass hier über das Jahr gesehen eine etwas ausgewogenere Nutzung vorherrscht als im landkreisweiten Trend. Allgemein nehmen die Nutzungszahlen gegenüber 2021 wieder leicht zu.

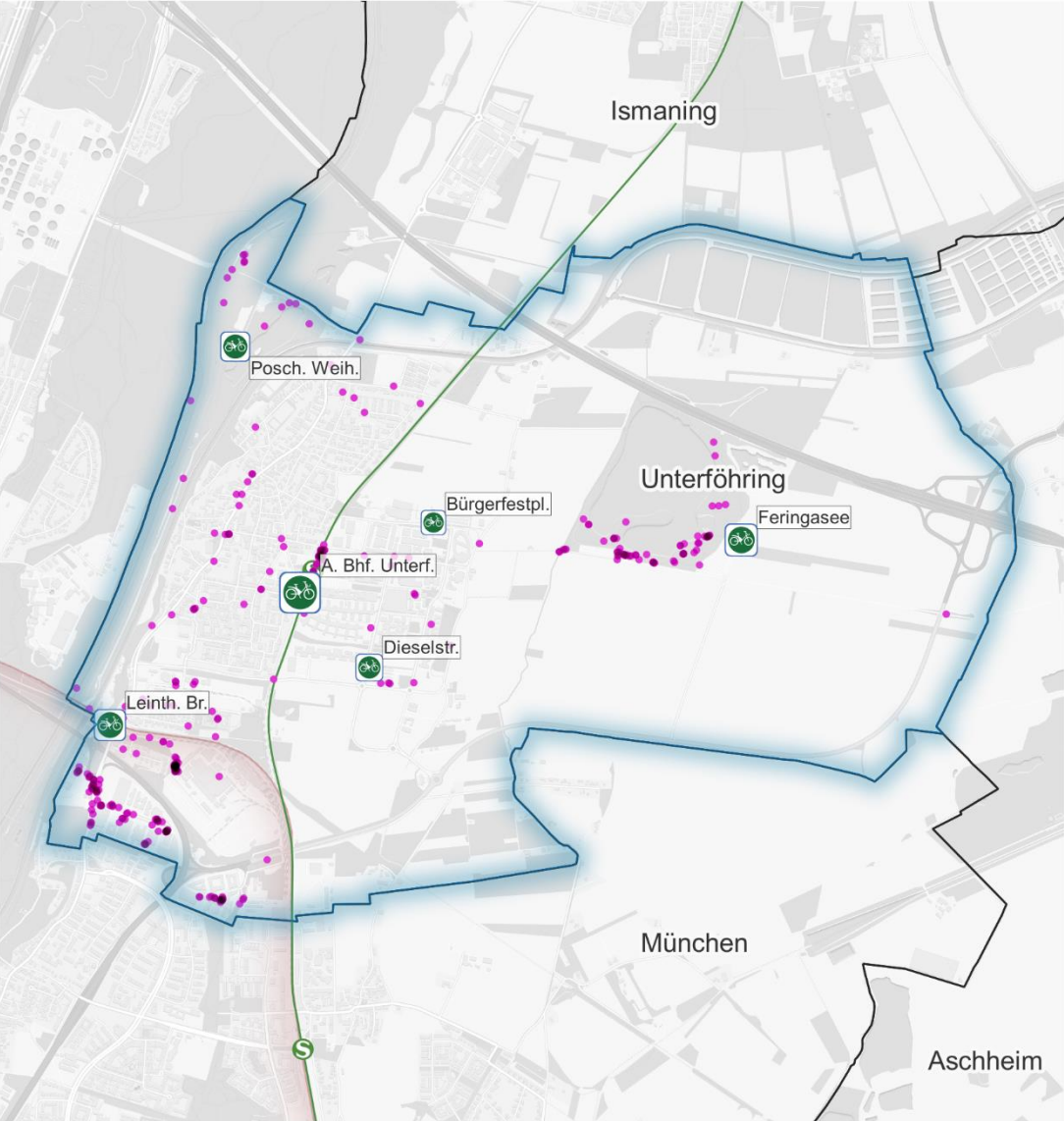
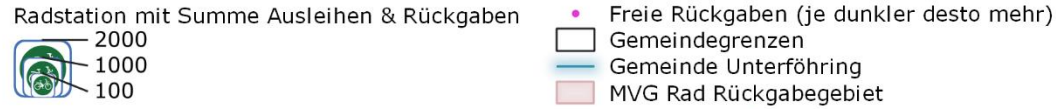




In Taufkirchen werden die MVG Räder auch nachts überdurchschnittlich stark genutzt, was auf eine hohe Freizeitaktivität schließen lässt. Zusammen mit der Betrachtung der Fahrtdauern und der Verteilung über die Wochentage scheint allgemein jedoch eine ausgewogene Nutzung zwischen Pendelfahrten von und zur Arbeit sowie der Freizeitnutzung vorzuherrschen.



MVG Rad Nutzung 2022 in Unterföhring



Anzahl Ausleihen gesamt: 2555
davon an Stationen: 1833 (71.74%)
davon frei: 722 (28.26%)

Anzahl Rückgaben gesamt: 2272
davon an Stationen: 1450 (63.82%)
davon frei: 822 (36.18%)

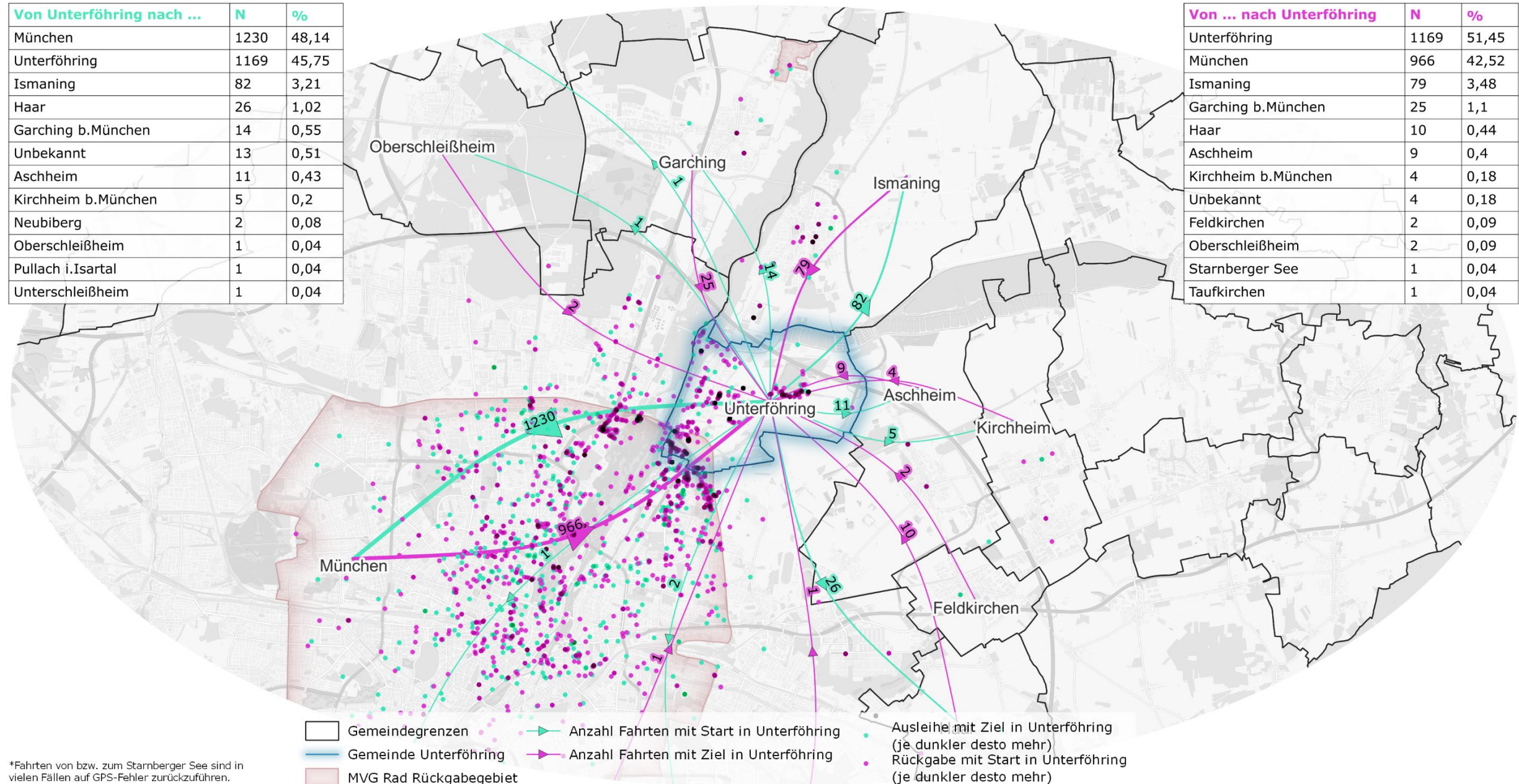
Es gibt 6 MVG Rad Stationen. Davon sind 0 im Laufe des Jahres 2022 in Betrieb gegangen.

Station	Inbetriebn.	Ausleihen	Rückgaben	Summe
Am Bahnhof (Unterföhring)	03.05.2019	655	475	1130
Feringasee (Unterföhring)	04.03.2019	306	324	630
Leinthaler Brücke (Unterföhring)	02.11.2019	315	257	572
Poschinger Weiher (Unterföhring)	04.03.2019	253	203	456
Dieselstraße (Unterföhring)	03.05.2019	187	132	319
Bürgerfestplatz (Unterföhring)	03.05.2019	117	59	176

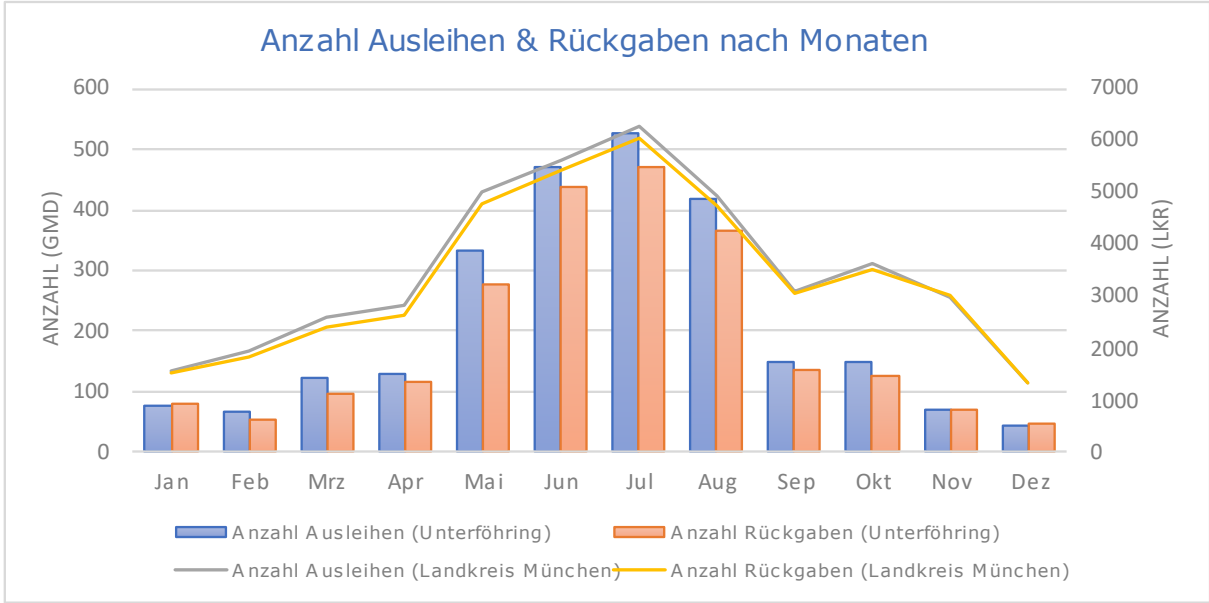
MVG Rad Fahrten von und nach Unterföhring

Von Unterföhring nach ...	N	%
München	1230	48,14
Unterföhring	1169	45,75
Ismaning	82	3,21
Haar	26	1,02
Garching b.München	14	0,55
Unbekannt	13	0,51
Aschheim	11	0,43
Kirchheim b.München	5	0,2
Neubiberg	2	0,08
Oberschleißheim	1	0,04
Pullach i.Isartal	1	0,04
Unterschleißheim	1	0,04

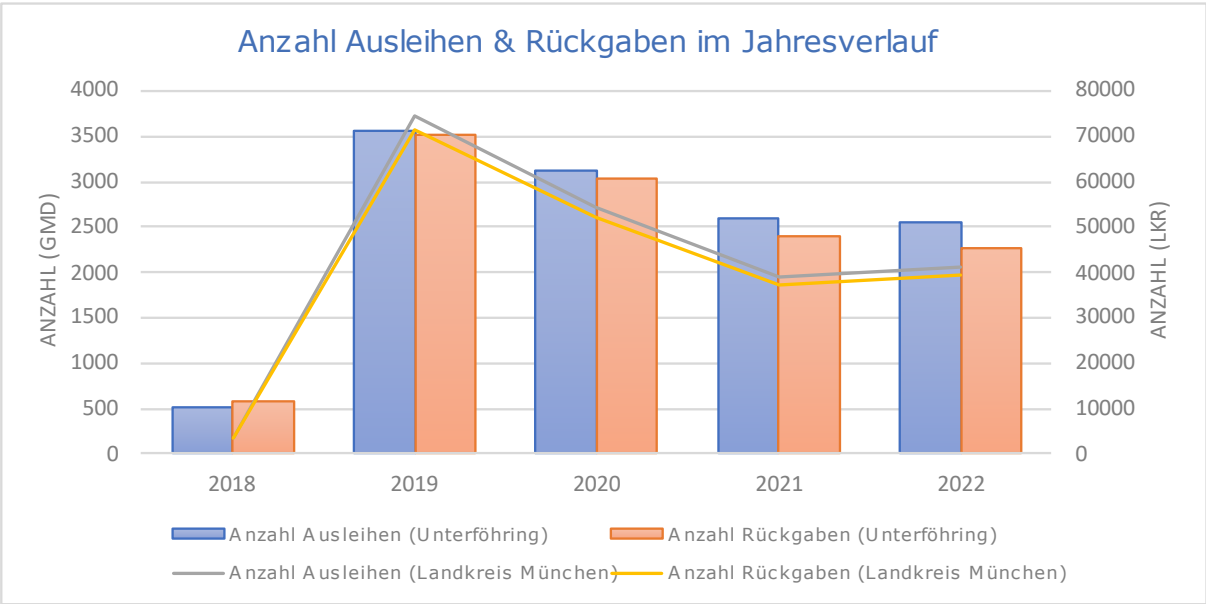
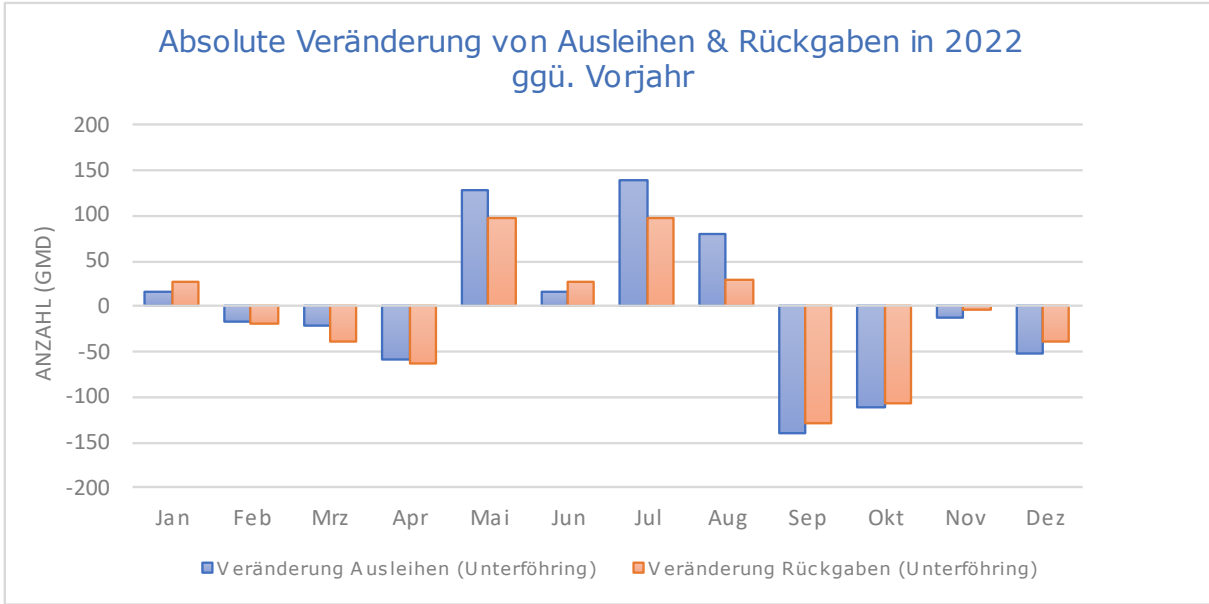
Von ... nach Unterföhring	N	%
Unterföhring	1169	51,45
München	966	42,52
Ismaning	79	3,48
Garching b.München	25	1,1
Haar	10	0,44
Aschheim	9	0,4
Kirchheim b.München	4	0,18
Unbekannt	4	0,18
Feldkirchen	2	0,09
Oberschleißheim	2	0,09
Starnberger See	1	0,04
Taufkirchen	1	0,04



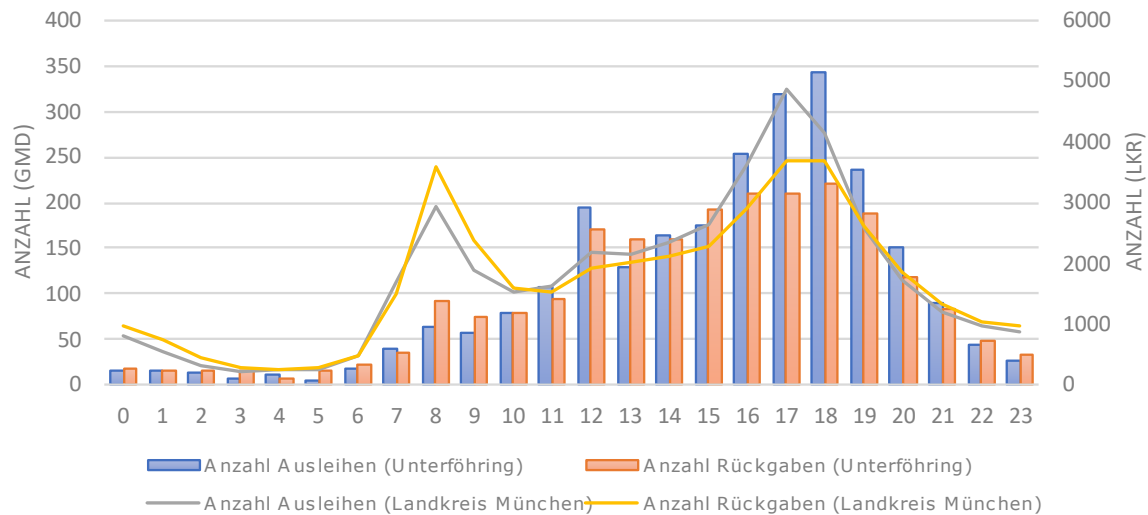
*Fahrten von bzw. zum Starnberger See sind in vielen Fällen auf GPS-Fehler zurückzuführen.



In Unterföhring ist die Nutzungskurve über die Monate gesehen sehr angespitzt. Während der Sommermonate herrscht gegenüber den anderen Jahreszeiten eine überproportionale Nutzung vor. Landkreisweit gesehen sind diese Monatskurven deutlich abgeflachter.

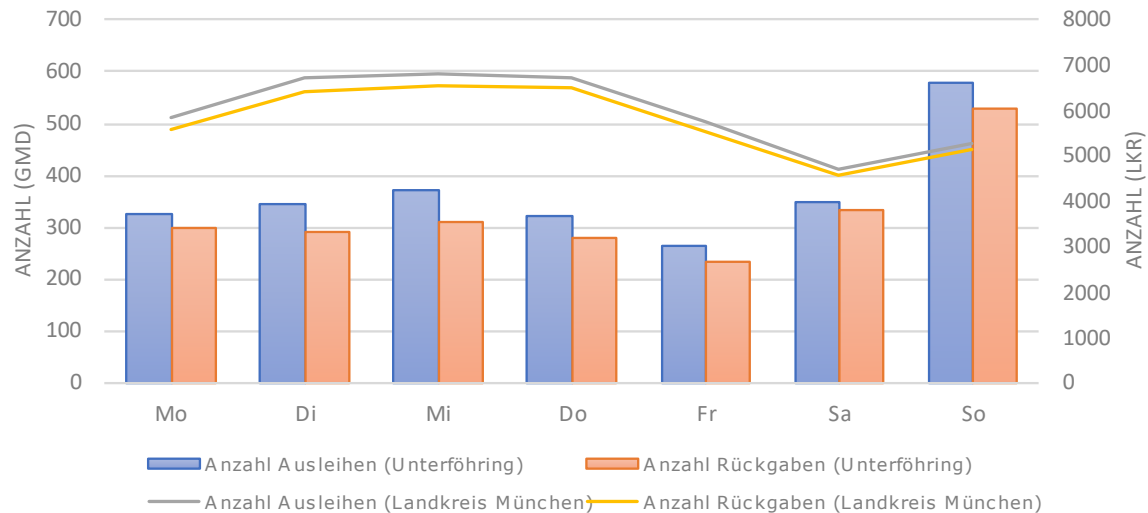


Anzahl Ausleihen & Rückgaben nach Uhrzeit

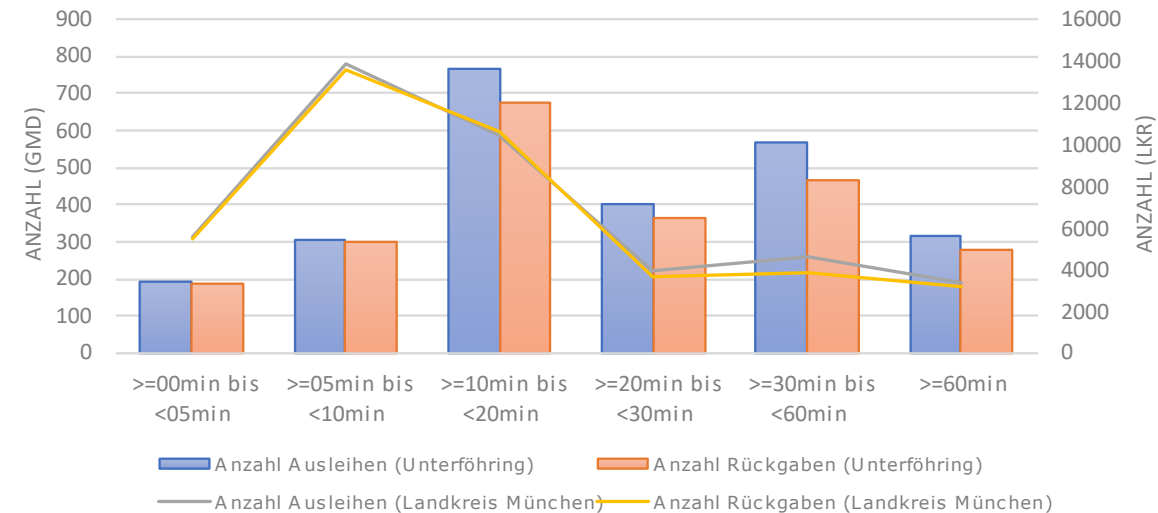


Auffällig ist in Unterföhring, dass durchweg ein Abfluss von Rädern in andere Gemeinden vorherrscht, da die Ausleihzahlen stets über den Rückgabezahlen liegen. Dieser Abfluss wird vom Betriebsservice kontinuierlich ausgeglichen. Anhand der Nutzung über die Wochentage und den Uhrzeiten lässt sich eine hohe Freizeitnutzung von MVG Rad ablesen. Dies erklärt auch die deutlich stärkere Nutzung während der Sommermonate.

Anzahl Ausleihen & Rückgaben nach Wochentagen



Anzahl Ausleihen & Rückgaben nach Fahrtdauer



MVG Rad Nutzung 2022 in Unterhaching

- Radstation mit Summe Ausleihen & Rückgaben
-  2000

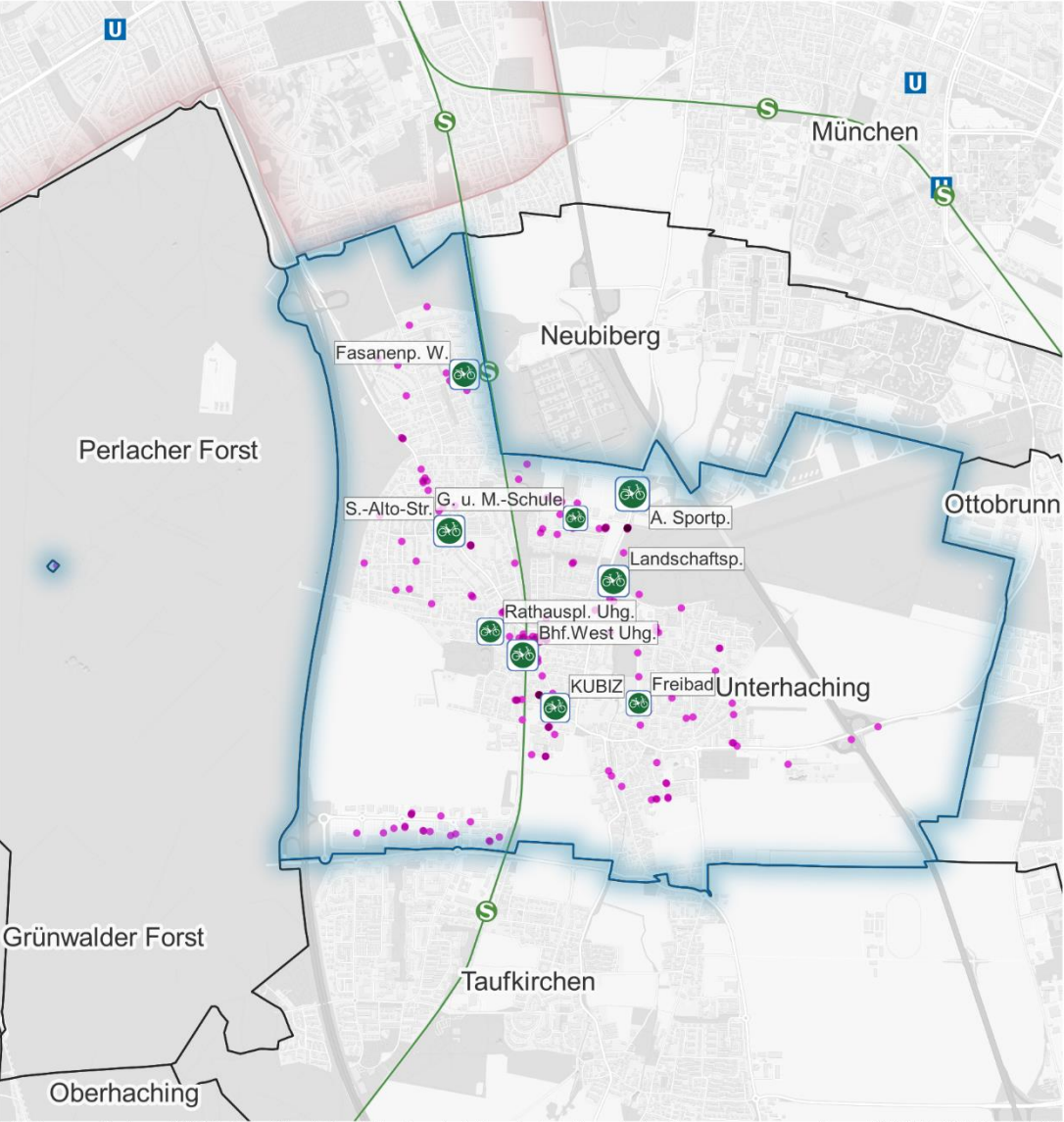
 1000

 100
-  Freie Rückgaben (je dunkler desto mehr)

 Gemeindegrenzen

 Gemeinde Unterhaching

 MVG Rad Rückgabegebiet



Anzahl Ausleihen gesamt: 2421
davon an Stationen: 2188 (90.38%)
davon frei: 233 (9.62%)

Anzahl Rückgaben gesamt: 2294
davon an Stationen: 1984 (86.49%)
davon frei: 310 (13.51%)

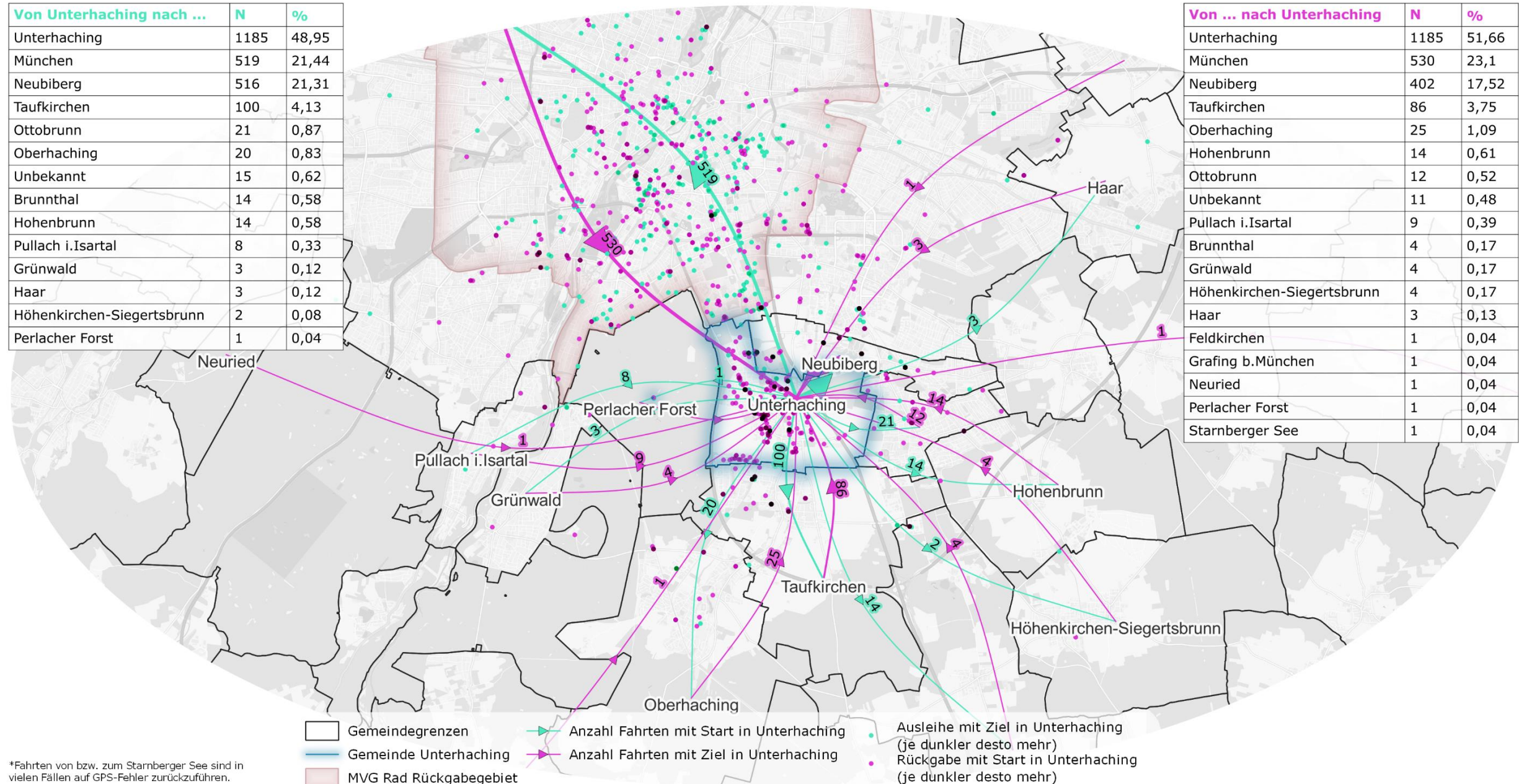
Es gibt 9 MVG Rad Stationen. Davon sind 0
im Laufe des Jahres 2022 in Betrieb
gegangen.

Station	Inbetriebn.	Ausleihen	Rückgaben	Summe
Am Sportpark (Unterhaching)	06.04.2019	404	350	754
Landschaftspark (Unterhaching)	06.04.2019	315	275	590
Sankt-Alto-Straße (Unterhaching)	06.04.2019	279	306	585
Bahnhof West (Unterhaching)	06.04.2019	320	250	570
Fasanenpark West (Unterhaching)	06.04.2019	276	229	505
KUBIZ (Unterhaching)	06.04.2019	245	207	452
Rathausplatz (Unterhaching)	06.04.2019	161	148	309
Freibad (Unterhaching)	06.04.2019	98	127	225
Grund- und Mittelschule (Unterhaching)	06.04.2019	90	92	182

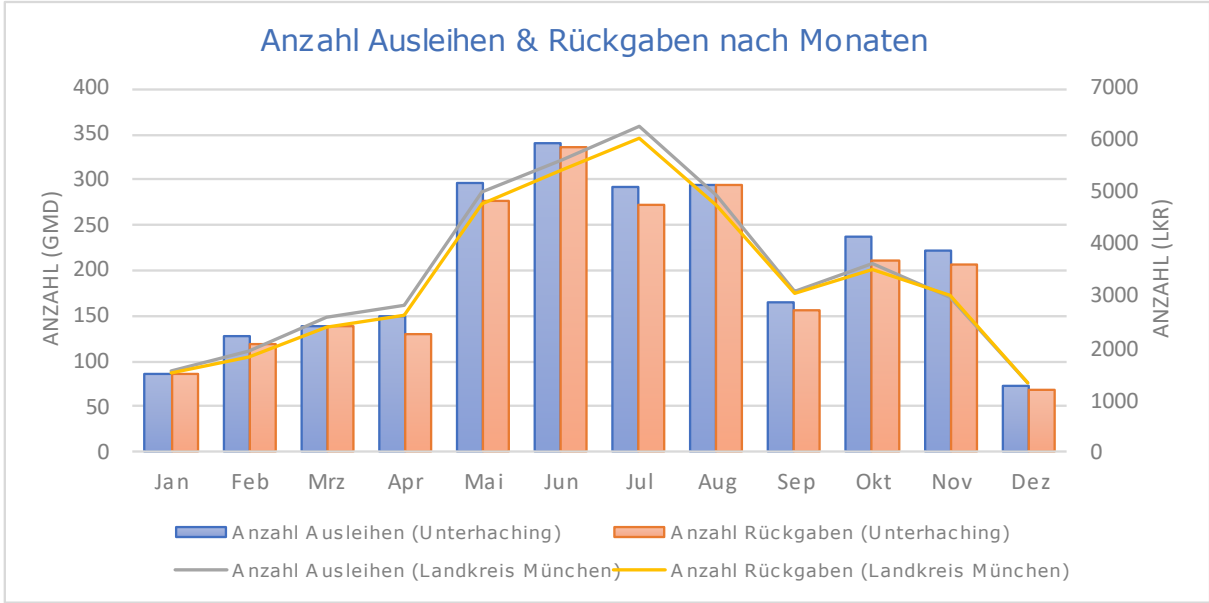
MVG Rad Fahrten von und nach Unterhaching

Von Unterhaching nach ...	N	%
Unterhaching	1185	48,95
München	519	21,44
Neubiberg	516	21,31
Taufkirchen	100	4,13
Ottobrunn	21	0,87
Oberhaching	20	0,83
Unbekannt	15	0,62
Brunnthal	14	0,58
Hohenbrunn	14	0,58
Pullach i. Isartal	8	0,33
Grünwald	3	0,12
Haar	3	0,12
Höhenkirchen-Siegersbrunn	2	0,08
Perlacher Forst	1	0,04

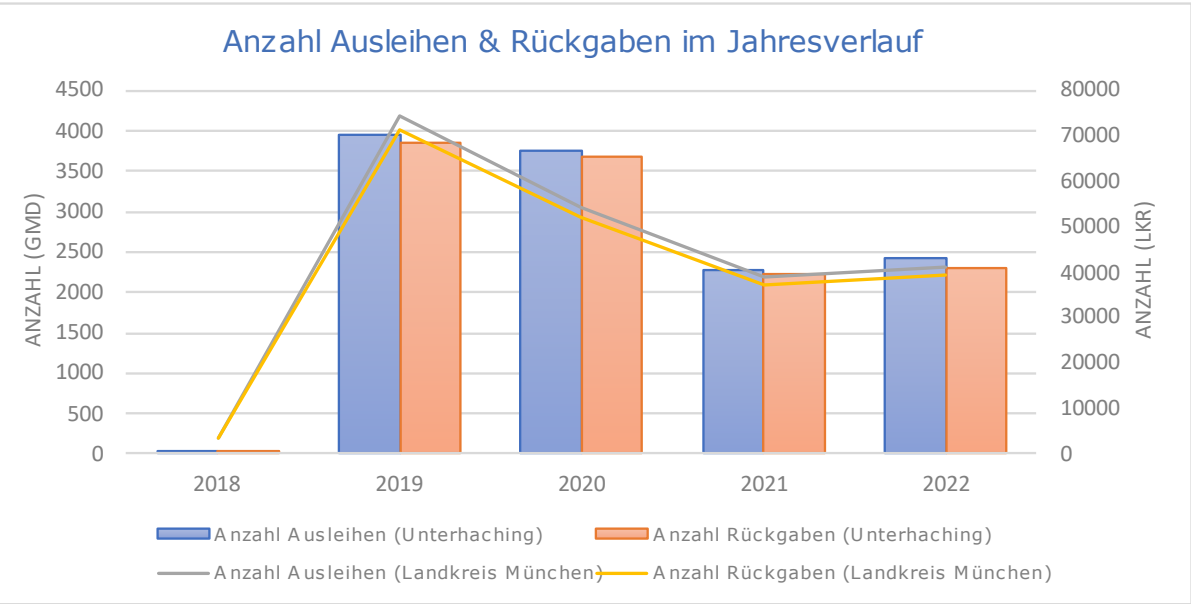
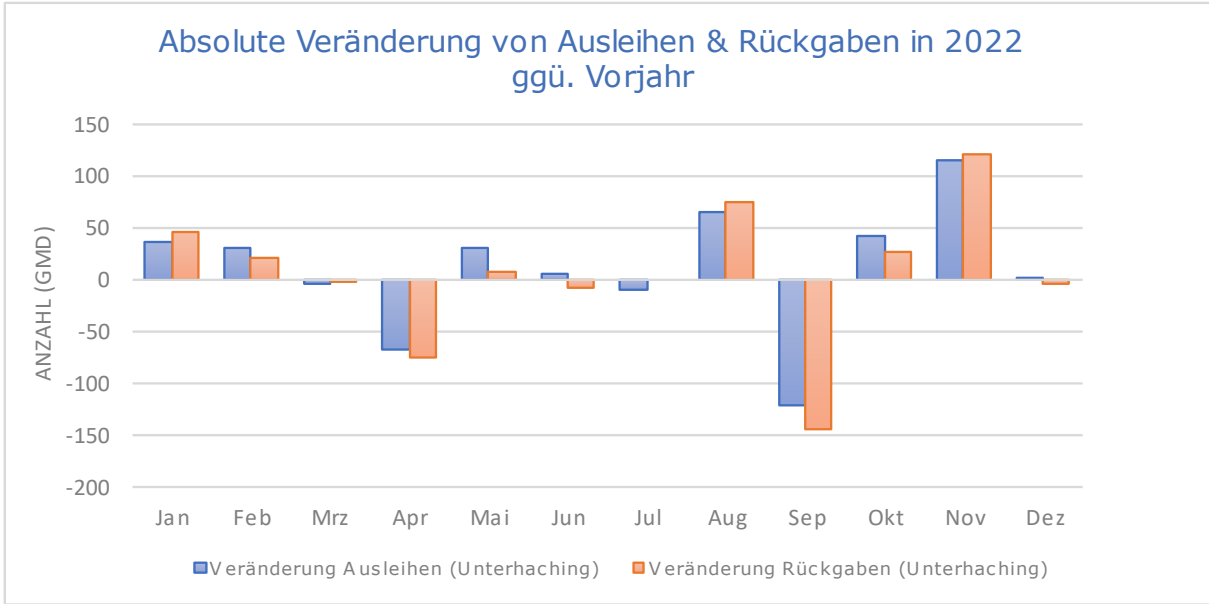
Von ... nach Unterhaching	N	%
Unterhaching	1185	51,66
München	530	23,1
Neubiberg	402	17,52
Taufkirchen	86	3,75
Oberhaching	25	1,09
Hohenbrunn	14	0,61
Ottobrunn	12	0,52
Unbekannt	11	0,48
Pullach i. Isartal	9	0,39
Brunnthal	4	0,17
Grünwald	4	0,17
Höhenkirchen-Siegersbrunn	4	0,17
Haar	3	0,13
Feldkirchen	1	0,04
Grafring b. München	1	0,04
Neuried	1	0,04
Perlacher Forst	1	0,04
Starnberger See	1	0,04

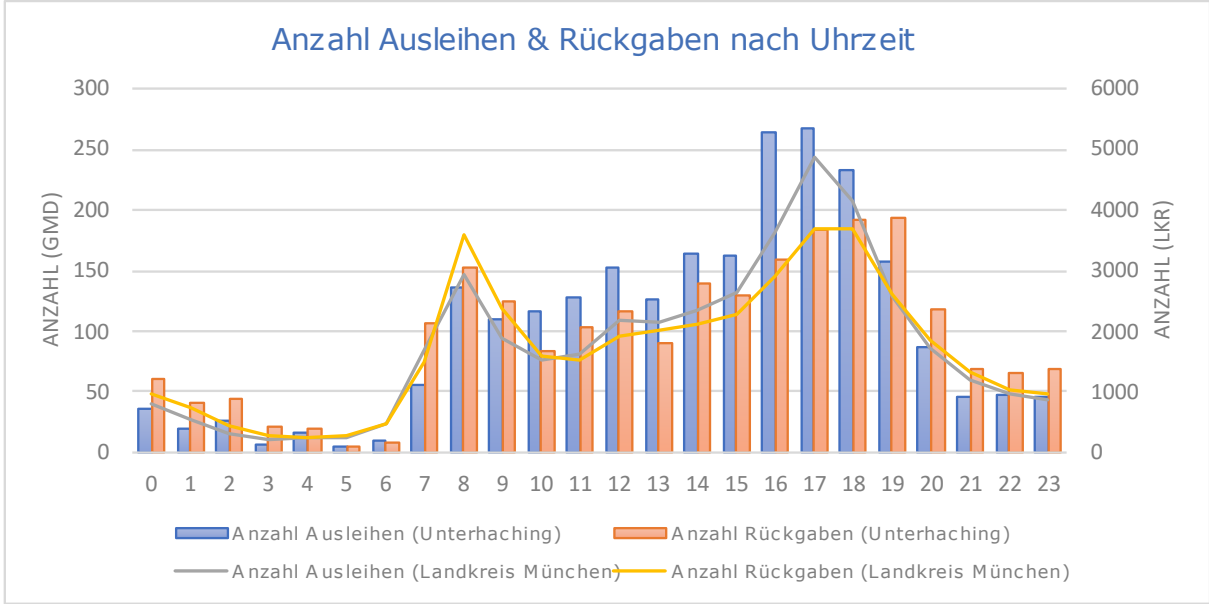


*Fahrten von bzw. zum Starnberger See sind in vielen Fällen auf GPS-Fehler zurückzuführen.

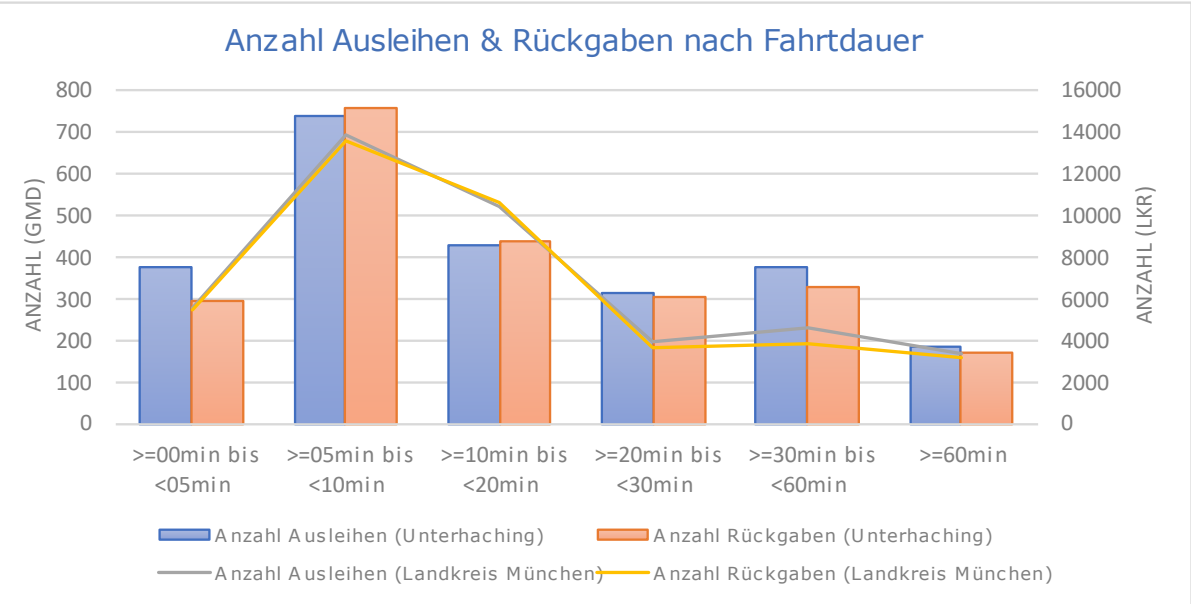
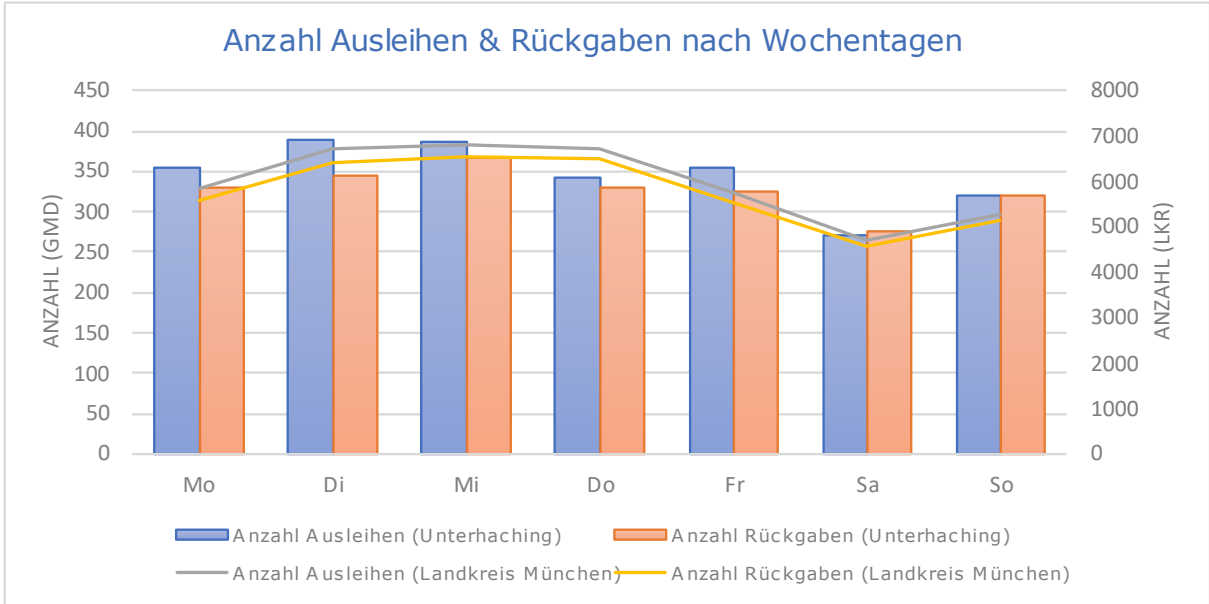


In Unterhaching nehmen die Nutzungszahlen 2022 gegenüber 2021 wieder leicht zu, was dem allgemeinen landkreisweiten Trend entspricht. Eine Besonderheit stellte 2022 der September dar: Aufgrund eines außergewöhnlich kühlen und verregneten Monats liegen hier die Nutzungszahlen systemweit unter den sonst für diesen Monat üblichen Zahlen.

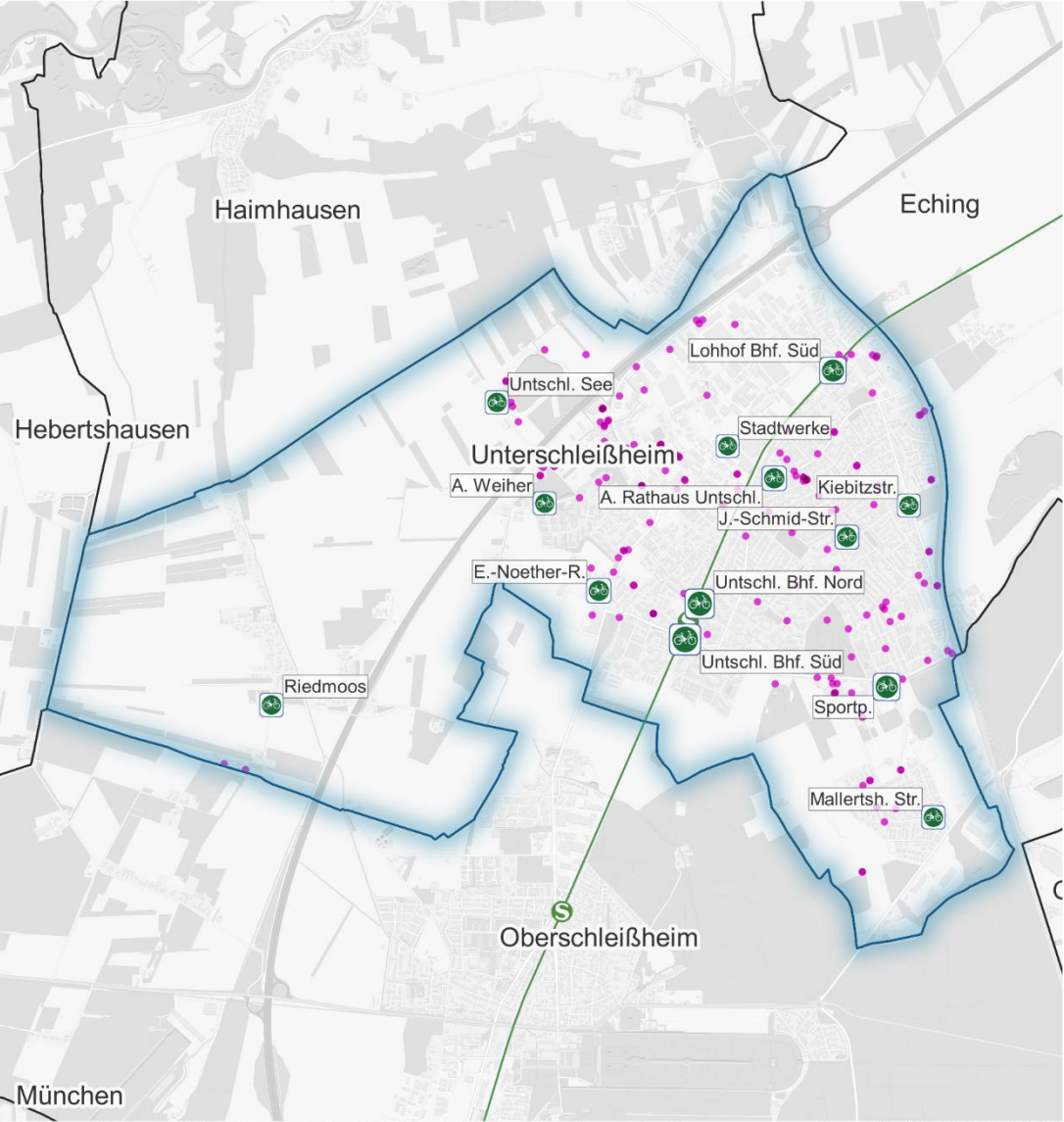




In Unterhaching scheint eine ausgewogene Nutzung zwischen Freizeit- und Pendelzwecken vorzuherrschen. Die Nutzungszahlen bleiben über die Wochentage hinweg relativ konstant. Auch die Verteilung der Fahrtauern ist in Unterhaching verhältnismäßig ausgewogen.



MVG Rad Nutzung 2022 in Unterschleißheim



Anzahl Ausleihen gesamt: 1547
davon an Stationen: 1414 (91.4%)
davon frei: 133 (8.6%)

Anzahl Rückgaben gesamt: 1617
davon an Stationen: 1399 (86.52%)
davon frei: 218 (13.48%)

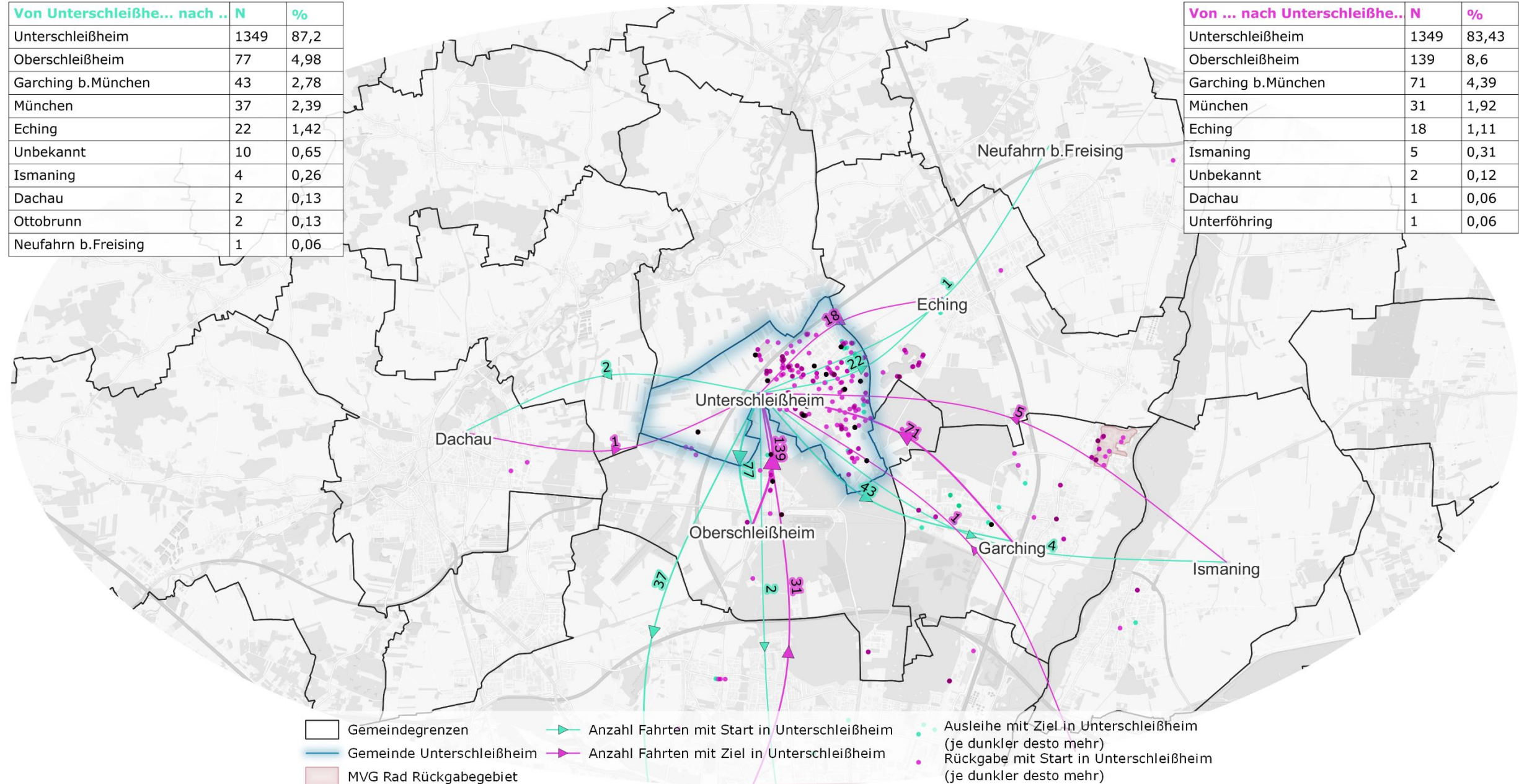
Es gibt 13 MVG Rad Stationen. Davon sind 0 im Laufe des Jahres 2022 in Betrieb gegangen.

Station	Inbetriebn.	Ausleihen	Rückgaben	Summe
Bahnhof Süd (Unterschleißheim)	10.12.2018	339	234	573
Bahnhof Nord (Unterschleißheim)	07.06.2019	238	230	468
Sportpark (Unterschleißheim)	07.06.2019	142	194	336
Bahnhof Süd (Lohhof)	07.06.2019	159	146	305
Emmy-Noether-Ring (Unterschleißheim)	07.06.2019	103	85	188
Altes Rathaus (Unterschleißheim)	07.06.2019	91	88	179
Johann-Schmid-Straße (Unterschleißheim)	07.06.2019	69	81	150
Riedmoos (Unterschleißheim)	07.06.2019	59	71	130
Unterschleißheimer See (Unterschleißheim)	10.12.2018	56	61	117
Mallertshofener Straße (Unterschleißheim)	10.12.2018	40	71	111
Am Weiher (Unterschleißheim)	10.12.2018	40	54	94
Kiebitzstraße (Unterschleißheim)	10.12.2018	41	47	88
Stadtwerke (Unterschleißheim)	10.12.2018	37	37	74

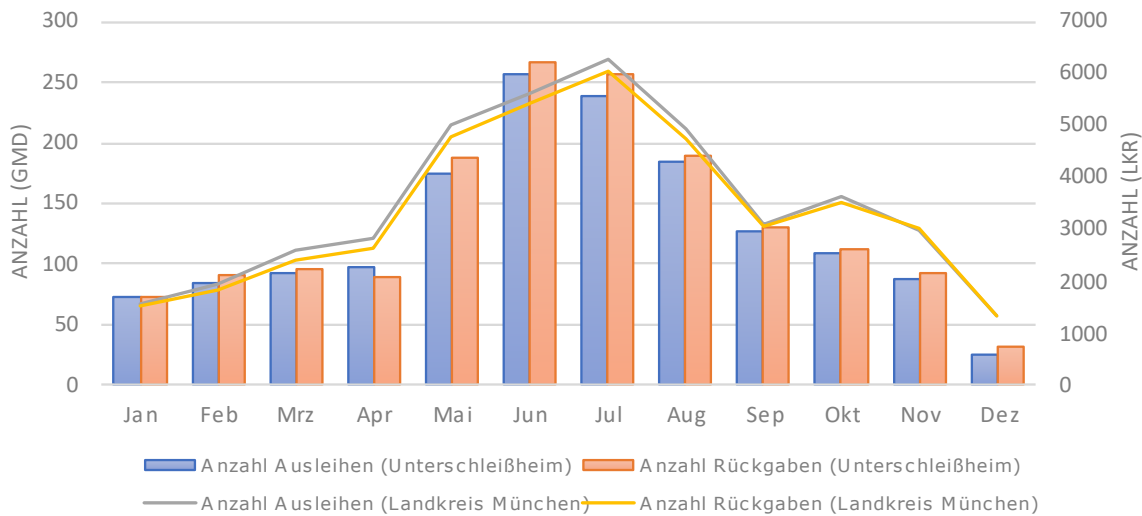
MVG Rad Fahrten von und nach Unterschleißheim

Von Unterschleißheim... nach ..	N	%
Unterschleißheim	1349	87,2
Oberschleißheim	77	4,98
Garching b.München	43	2,78
München	37	2,39
Eching	22	1,42
Unbekannt	10	0,65
Ismaning	4	0,26
Dachau	2	0,13
Ottobrunn	2	0,13
Neufahrn b.Freising	1	0,06

Von ... nach Unterschleißheim..	N	%
Unterschleißheim	1349	83,43
Oberschleißheim	139	8,6
Garching b.München	71	4,39
München	31	1,92
Eching	18	1,11
Ismaning	5	0,31
Unbekannt	2	0,12
Dachau	1	0,06
Unterföhring	1	0,06

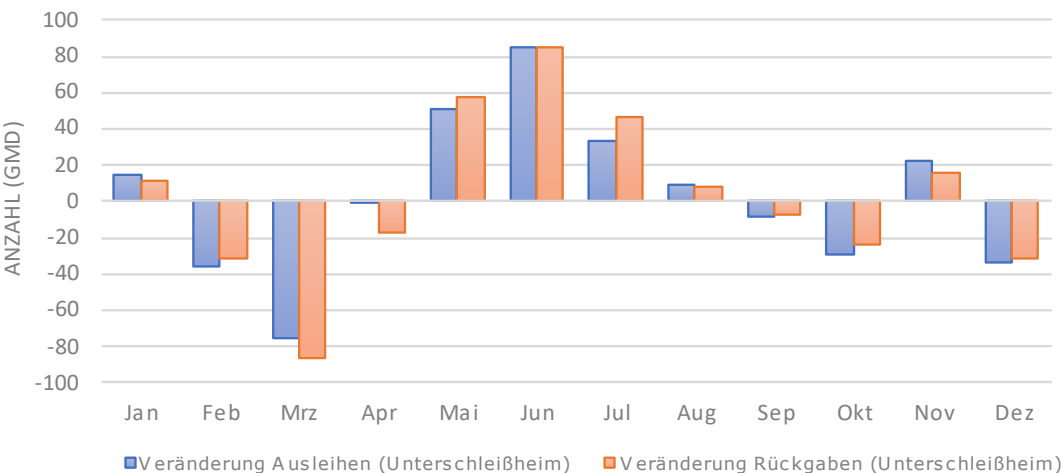


Anzahl Ausleihen & Rückgaben nach Monaten

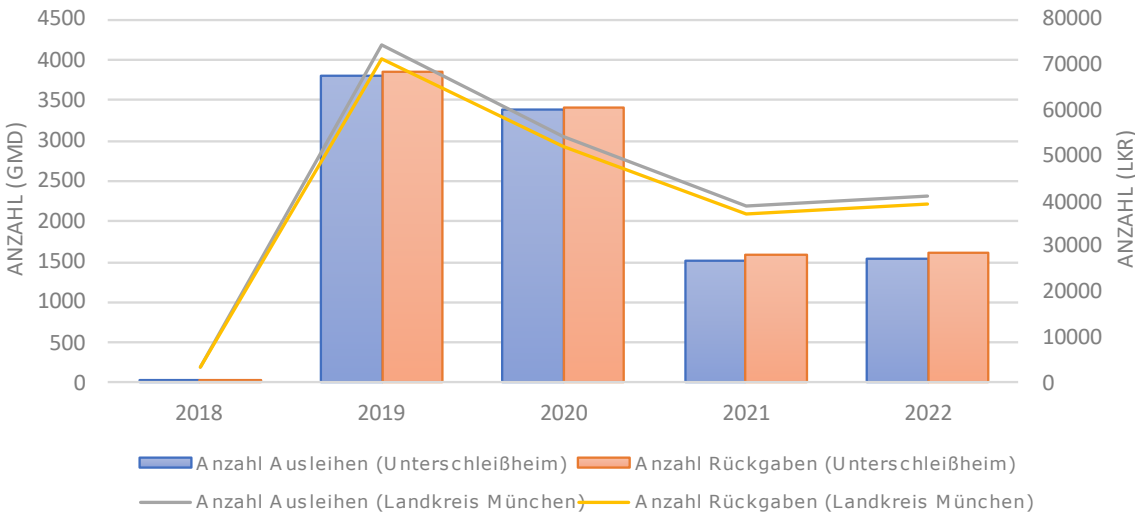


In Unterschleißheim sind die Ausleihen und Rückgaben 2022 gegenüber 2021 relativ konstant geblieben. Während der Sommermonate konnte ein Anstieg der Nutzung verzeichnet werden, wohingegen im Frühjahr und Herbst ein Rückgang zu verzeichnen ist.

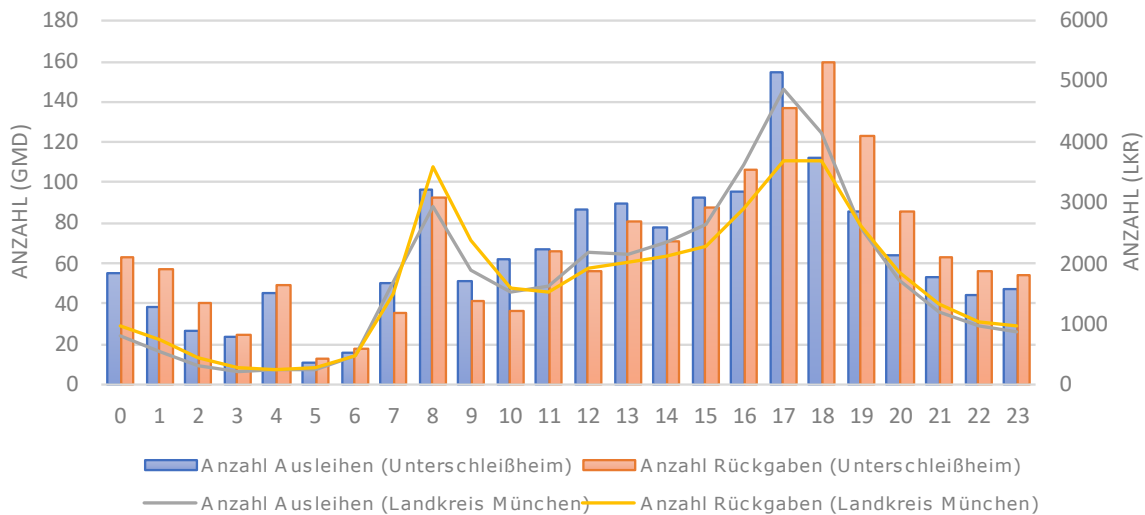
Absolute Veränderung von Ausleihen & Rückgaben in 2022 ggü. Vorjahr



Anzahl Ausleihen & Rückgaben im Jahresverlauf

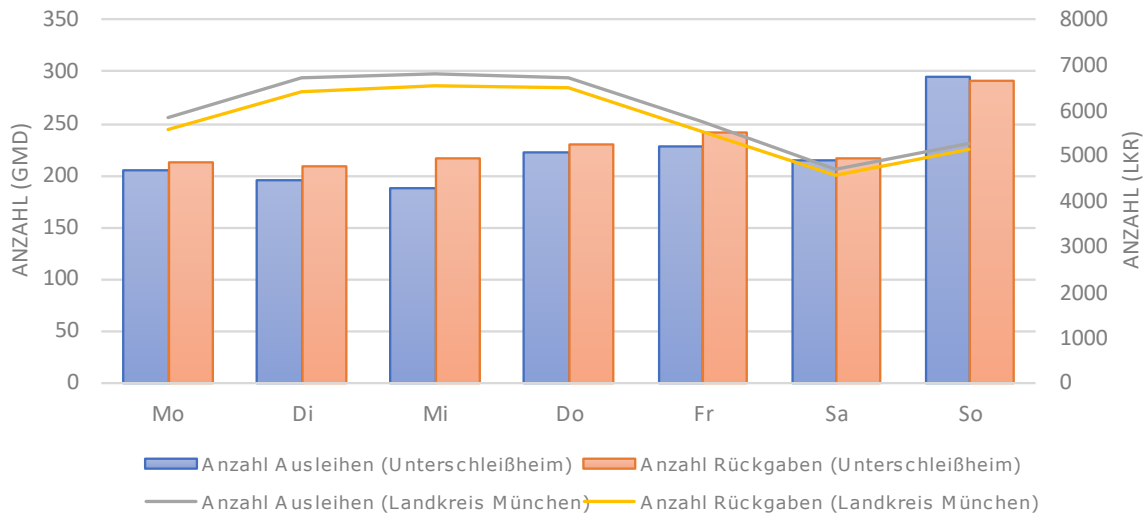


Anzahl Ausleihen & Rückgaben nach Uhrzeit

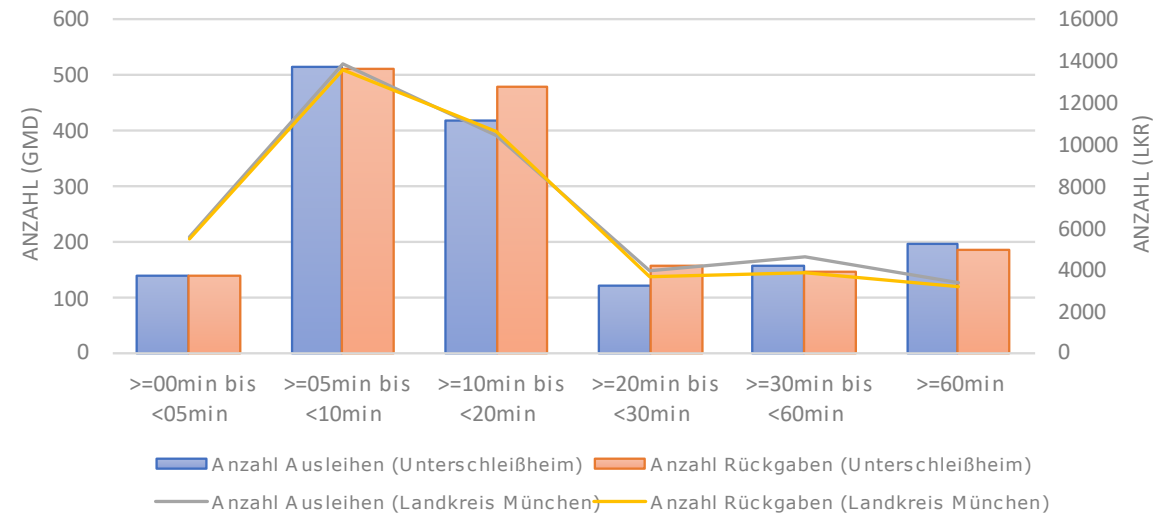


Die Nutzung über Uhrzeiten und insbesondere Wochentage hinweg ist in Unterschleißheim deutlich ausgeglichener als in anderen Gemeinden des Landkreises. Dies lässt auf eine ausgewogene Nutzung zu Pendel- und Freizeitzielen schließen.

Anzahl Ausleihen & Rückgaben nach Wochentagen



Anzahl Ausleihen & Rückgaben nach Fahrtdauer



**Abschluss der
Zweckvereinbarung
über die gemeinschaftliche Etablierung und Sicherstellung eines öffentlichen Bikesharing-
Systems
von Gebietskörperschaften im Gebiet des Münchner Verkehrsverbundes
durch die Stadt Garching b. München**

Die Stadt Garching b. München

hat in der Sitzung des Stadtrates

am 23.11.2023

den Beschluss gefasst, die Zweckvereinbarung über die gemeinschaftliche Etablierung und Sicherstellung eines öffentlichen Bikesharing-Systems von Gebietskörperschaften im Gebiet des Münchner Verkehrsverbundes mit den in den Anlagen 1 des Entwurfs der Zweckvereinbarung genannten Gebietskörperschaften sowie allen Landkreisen, die Gesellschafter der Münchner Verkehrs- und Tarifverbund GmbH (MVV) sind, abzuschließen.

Hiermit erklärt der Erste Bürgermeister der Stadt Garching b. München verbindlich gegenüber den in der Anlage 1 des Entwurfs genannten Gebietskörperschaften sowie allen Landkreisen, die Gesellschafter der Münchner Verkehrs- und Tarifverbund GmbH (MVV) sind, die Zweckvereinbarung abzuschließen. Diese Erklärung bleibt auch dann bestehen, wenn einzelne oder mehrere der in der Anlage 1 genannten Gebietskörperschaften oder der Landkreise, die Gesellschafter der Münchner Verkehrs- und Tarifverbund GmbH (MVV) sind, die Zweckvereinbarung nicht oder noch nicht abschließen.

Für die Stadt Garching b. München sollen im Rahmen der Fortschreibung der Anlage 1 der Zweckvereinbarung

80 mechanische Fahrräder und
Pedelects eingetragen werden.

Der Erste Bürgermeister bevollmächtigt darüber hinaus die Landeshauptstadt München, Erklärungen der in den Anlagen 1 und 2 der Zweckvereinbarung genannten Gebietskörperschaften sowie aller Landkreise, die Gesellschafter der Münchner Verkehrs- und Tarifverbund GmbH (MVV) sind, die diese in Bezug auf den Abschluss, die Änderung oder Beendigung der Zweckvereinbarung gegenüber der Stadt Garching b. München abgeben, mit Wirkung für und gegen die Stadt zu empfangen.

Der Erste Bürgermeister teilt zudem der Arbeitsgruppe und dem Lenkungskreis mit und bittet diese zu berücksichtigen, dass die Stadt Garching b. München insgesamt

20 Stationen

einrichten möchte, und zwar an folgenden Standorten:

Station-Nr.	Stationsname	Strasse	GPS Koordinate x	GPS Koordinate y
1	Maibaumplatz Garching	Römerhofweg	48,2495861	11,6531862
2	Professor-Angermair-Ring Garching	Mühlfeldweg	48,2451142	11,6556246
3	Untere Strassäcker Garching	Freisinger Landstraße	48,2571415	11,6545082
4	Maier-Leibnitz-Straße Garching	Schleißheimer Straße	48,249948	11,6456428
5	Garchinger See Garching	Am See	48,2615428	11,6403712
6	Parkring Ost Garching	Parkring	48,2517522	11,6372766
7	Parkring West Garching	Parkring	48,2521913	11,6339084
8	U-Bahnhof (P+R) Garching-Hochbrück	U-Bahnhof Garching- Hochbrück	48,2483515	11,6313749
9	Lilienthalstraße Garching-Hochbrück	Zeppelinstraße	48,2525547	11,6205207
10	Voithstraße Garching-Hochbrück	Voithstraße	48,2500724	11,6126959
11	Carl-von-Linde-Straße Garching-Hochbrück	Carl-von-Linde-Straße	48,2515469	11,6069867
12	Jahnstraße Garching-Hochbrück	Jahnstraße	48,2476655	11,6080397
13	Graf-Zeppelin-Platz Garching-Hochbrück	Schleißheimer Straße	48,2487	11,6189997
14	TUM Boltzmannstraße Garching Forschungszentrum	Boltzmannstraße	48,2646976	11,6709099
15	TUM Lichtenbergstraße Garching Forschungszentrum	Lichtenbergstraße	48,2670319	11,6671092
16	TUM Friedrich-Ludwig-Bauer- Straße Garching Forschungszentrum	Friedrich-Ludwig- Bauer-Straße	48,263333	11,6650245
17	Graf-Zeppelin-Platz Garching-Hochbrück	Schleißheimer Straße	48,2487	11,6189997

18	Baugebiet "Nördlich des Schleißheimer Kanals", Garching-Hochbrück			
19	Baugebiet "Kommunikationszone", Garching			
20	Forschungsgelände Garching Standort Siemens / SAP			

Garching b.München, 23.11.2023

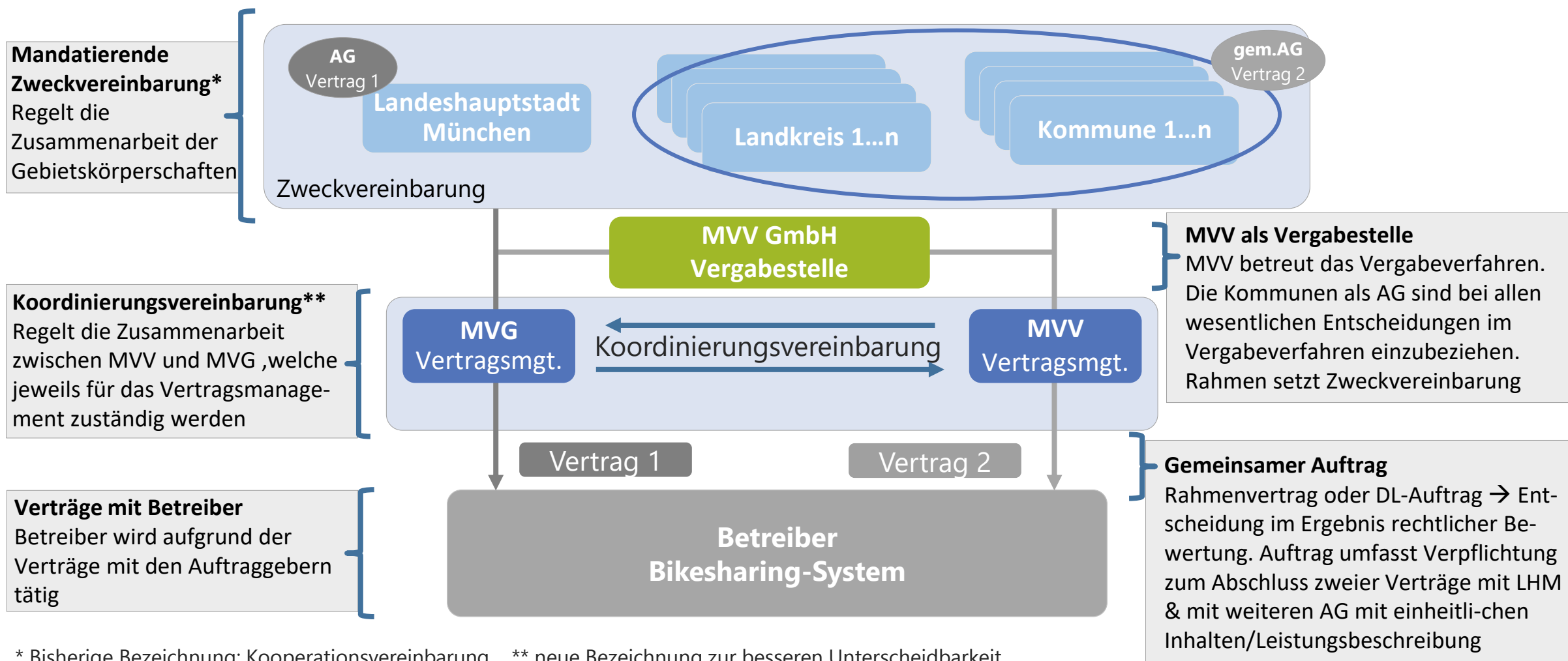
Dr. Dietmar Gruchmann

Erster Bürgermeister



VERTRAGLICHE ORGANISATION REGIONALES BIKESHARING

Übersicht über die vorgeschlagene Struktur der Vergabe



* Bisherige Bezeichnung: Kooperationsvereinbarung ** neue Bezeichnung zur besseren Unterscheidbarkeit

**Zweckvereinbarung
über
die gemeinschaftliche Etablierung und Sicherstellung eines
öffentlichen Bikesharing-Systems
von Gebietskörperschaften
im Gebiet des Münchner Verkehrs- und Tarifverbundes**

Präambel

Die Vertragsparteien wollen gemeinsam ein regionales öffentliches Bikesharing-System etablieren und den Betrieb sicherstellen. Das System soll es den Nutzenden ermöglichen, in einem möglichst großen Gebiet im Großraum München bzw. im Gebiet des Münchner Verkehrs- und Tarifverbundes (Verbundgebiet) und darüber hinaus zu einheitlichen Konditionen Fahrräder zu mieten und zu nutzen. Das Bikesharing-System soll andere Mobilitätssysteme des Umweltverbundes, insbesondere den öffentlichen Personennahverkehr, sinnvoll ergänzen. Das Gesamtsystem soll einen möglichst einheitlichen Standard haben. Auf ihrem eigenen Gebiet, insbesondere im Hinblick auf die Anzahl der Fahrräder und die Anzahl und Lage der Stationen, sollen die Vertragsparteien aber im Rahmen dieser Zweckvereinbarung möglichst viel eigenen Entscheidungsspielraum haben.

Die Vertragsparteien wollen das Bikesharing-System nicht selbst betreiben, sondern sich hierzu eines Dienstleisters bedienen. Die Ausschreibung für diesen externen Dienstleister soll die MVV als Vergabestelle für die Vertragsparteien übernehmen.

Die Münchner Verkehrsgesellschaft mbH (MVG) betreibt aktuell aufgrund einer Betrauung der Landeshauptstadt München (LHM) im Großraum München das öffentliche Bikesharing-System MVG Rad. Dieses System soll in das neue regionale System übergehen. Die MVG soll als bisherige Betreiberin des MVG Rad das Projekt fachlich unterstützen und Dienstleistungen im Bereich der Betriebskoordination für die LHM und optional für weitere Gebietskörperschaften übernehmen.

Die Vertragsparteien richten zur Projektorganisation und -steuerung eine Arbeitsgruppe und einen Lenkungskreis ein.

Das Bikesharing-System soll auf dem Gebiet der Basisgebietskörperschaften starten. Dies sind Gebietskörperschaften, die sich von Anfang an auf die Teilnahme am Bikesharing-System festlegen und sich für dessen Etablierung einsetzen. Später sollen auch die Optionsgebietskörperschaften aufgenommen werden. Das sind Gebietskörperschaften, die ihr Interesse bereits geäußert haben, aber zu diesem Zeitpunkt noch keine Ratsbeschlüsse fassen konnten. Die Aufnahme weiterer Gebietskörperschaften neben den Basis- und Optionsgemeinden kann von den Vertragsparteien im Rahmen einer Änderung dieser Zweckvereinbarung vereinbart werden.

Zu den vorgenannten Zwecken schließen die Vertragsparteien die folgende Zweckvereinbarung über die gemeinschaftliche Durchführung der mit dem Zweck der Etablierung und der Sicherstellung eines regionalen öffentlichen Bikesharing-Systems zusammenhängenden Aufgaben gemäß Art. 7 Abs. 3 des Gesetzes über die kommunale Zusammenarbeit (KommZG).

Inhaltsverzeichnis

1. Abschnitt : Grundlagen der wechselseitigen Vertragsbeziehungen

- § 1 Gegenstand der Zweckvereinbarung
- § 2 Begriffsbestimmungen
- § 3 Vertragsparteien
- § 4 Laufzeit
- § 5 Kündigung
- § 6 Änderungen
- § 7 Fortschreibung der Anlagen 1 und 2

2. Abschnitt : Zuständigkeit und Kosten

- § 8 Aufgabenverteilung
- § 9 Verteilung der Kosten

3. Abschnitt : Das Bikesharing-System

- § 10 Ausgestaltung des Bikesharing-Systems
- § 11 Inhaltliche Vorgaben an das Bikesharing-Systems
- § 12 Vorgaben an die Vertragsbeziehungen gegenüber dem Dienstleister

4. Abschnitt : Projektorganisation

- § 13 Lenungskreis
 - § 14 Arbeitsgruppe
-

5. Abschnitt : Vorbereitung von Vergabeverfahren

§ 15 Entscheidungsfindung bei der Vorbereitung von Vergabeverfahren

6. Abschnitt : Durchführung der Beschaffung des Bikeshaaring-Systems

§ 16 Entscheidungsfindung während des Vergabeverfahrens

7. Abschnitt : Nach Zuschlagserteilung

§ 17 Entscheidungsfindung nach Zuschlagserteilung

§ 18 Betriebskoordination

8. Abschnitt : Weitere Vorgaben zur Kooperation

§ 19 Weitere Vorgaben zur Kooperation

9. Abschnitt : MVG Rad, andere Zweckvereinbarungen

§ 20 MVG Rad, Andere Zweckvereinbarungen

10. Abschnitt : Schlussbestimmungen

§ 21 Anzeige bei der Aufsichtsbehörde

§ 22 Anwendbares Recht

§ 23 Schriftform

§ 24 Änderungen der zugrundeliegenden Verhältnisse, salvatorische Klausel

§ 25 Anlagenspiegel

1. Abschnitt: Grundlagen der wechselseitigen Vertragsbeziehungen

§ 1 Gegenstand der Zweckvereinbarung

Die Vertragsparteien vereinbaren, gemeinschaftlich ein regionales öffentliches Bikeshaaring-System zu etablieren und sicherzustellen. Gegenstand dieser Zweckvereinbarung sind hierzu

1. die Zuständigkeitsverteilung im Rahmen der gemeinschaftlichen Durchführung der Aufgabe der Etablierung und Sicherstellung eines regionalen öffentlichen Bikeshaaring-Systems;
 2. die Verteilung des Aufwandes bzw. der Kosten zwischen den Vertragsparteien;
-

3. die Modalitäten der gemeinsamen Entscheidungsfindung im Zusammenhang mit dem Bikesharing-System;
4. die Ausgestaltung des Bikesharing-Systems in den wesentlichen Grundzügen.

§ 2 Begriffsbestimmungen

Für die Zwecke dieser Zweckvereinbarung gelten die folgenden Begriffsbestimmungen:

1. Eine Basisgebietskörperschaft ist eine Gebietskörperschaft, die in Anlage 1 genannt ist.
2. Eine Optionsgebietskörperschaft ist eine Gebietskörperschaft, die in Anlage 2 genannt ist.
3. LHM ist die Landeshauptstadt München.
4. MVG ist die Münchner Verkehrsgesellschaft mbH.
5. MVV ist die Münchner Verkehrs- und Tarifverbund GmbH.
6. Ein Bikesharing-System ist die Gesamtheit der Sach- und Organisationsmittel, die erforderlich sind, um es den Nutzenden auf Grundlage einer Rahmenvereinbarung, die sie mit dem Betreiber des Bikesharing-Systems abschließen, zu ermöglichen, Fahrräder und/oder Pedelecs selbstständig zu mieten, zu reservieren, zu nutzen und zurückzugeben. Es ist öffentlich, wenn es einem unbestimmten Kreis und einer unbestimmten Zahl an Nutzenden diskriminierungsfrei zur Verfügung steht und vorbehaltlich der Notwendigkeit des Abschlusses eines Rahmenvertrages insbesondere nicht die Mitgliedschaft in einer bestimmten Organisation o. ä. erforderlich ist. Es bleibt öffentlich, wenn es über bestimmte nicht öffentliche Aspekte, zum Beispiel Vergünstigungen für bestimmte Personengruppen, verfügt.
7. Vergabestelle ist die Einheit, die ein Vergabeverfahren operativ im Namen und auf Rechnung des oder der Auftraggeber durchführt, unabhängig davon, ob sie Auftraggeberin wird oder nicht.
8. Fahrrad ist sowohl ein mechanisches Fahrrad als auch ein Pedelec.

§ 3 Vertragsparteien

- (1) Vertragsparteien sind alle Basisgebietskörperschaften, die rechtzeitig zum Stichtag in § 4 Abs. (1) Satz 2 die Zweckvereinbarung beschlossen und unterschrieben haben. Vertragspartei sind zudem alle Landkreise, die Gesellschafter der
-

MVV sind, und die rechtzeitig zum Stichtag in § 4 Abs. (1) Satz 2 die Zweckvereinbarung beschlossen und unterschrieben haben.

- (2) Die Vertragsparteien verpflichten sich wechselseitig, Basisgebietskörperschaften als Vertragspartei in diese Zweckvereinbarung aufzunehmen, wenn die jeweilige Basisgebietskörperschaft in ihren kommunalen Gremien bis spätestens 22.12.2023 einen entsprechenden Beschluss fasst; dies geschieht durch den Abschluss einer Änderungszweckvereinbarung zwischen allen Vertragsparteien und der aufzunehmenden Basisgebietskörperschaft, wobei alle Vertragsparteien dazu verpflichtet sind, die Aufnahme weiterer Basisgebietskörperschaften bereits im Voraus zu beschließen. Die Gebietskörperschaften, die so Vertragspartei werden, werden an den Kosten (vgl. § 9) rückwirkend auf den in § 4 Abs. (1) Satz 2 genannten Zeitpunkt beteiligt und können an der Entscheidungsfindung nach dieser Zweckvereinbarung erst ab dem Zeitpunkt ihres Vertragsbeitritts teilnehmen; ein Widerspruch gegen bereits nach § 15, § 16 oder § 17 gefällte Entscheidungen, ist ausgeschlossen. Basisgebietskörperschaften, die nicht spätestens zum in Satz 2 genannten Zeitpunkt die Zweckvereinbarung beschlossen und unterschrieben haben, werden zu Optionsgebietskörperschaften.
 - (3) Für den Beitritt weiterer Optionsgebietskörperschaften gilt Abs. (2) entsprechend mit der folgenden Maßgabe: Die Aufnahme weiterer Optionsgebietskörperschaften ist nur möglich zum 31.03.2025 und zum 31.03.2026. Sie werden nicht rückwirkend an den Kosten beteiligt. Die Verpflichtung zur Aufnahme weiterer Optionsgebietskörperschaften gilt nicht, wenn eine entsprechende Zubestellung von Leistungen (vgl. § 8 Abs. (3) Nr. 1 Satz 2) nicht mehr möglich oder zulässig ist. Die Vertragsparteien können nach dem in § 17 beschriebenen Verfahren entscheiden, von der Aufnahme bestimmter Optionsgebietskörperschaften abzusehen. Dies ist auch nach dem Beschluss des jeweiligen kommunalen Gremiums der Optionsgebietskörperschaft möglich.
 - (4) Für den Beitritt weiterer Landkreise, die Gesellschafter der MVV sind, gelten Abs. (2) und Abs. (3) entsprechend.
 - (5) Solange das Gebiet einer Vertragspartei nicht aufgrund einer zusammenhängenden Kette von Gebieten von Vertragsparteien mit dem Gebiet der Landeshauptstadt München verbunden ist, wobei eine Lücke von maximal 5 km die zusammenhängende Kette nicht abreißen lässt, erwachsen für sie weder Rechte noch Pflichten aus dieser Zweckvereinbarung. Wenn die nach Satz 1 beschriebene Kette einmal besteht, bleiben die Rechte und Pflichten der Vertragspartei auch dann bestehen, wenn die Kette später abreißen sollte. Satz 1 und Satz 2 gelten nicht für Vertragsparteien, die Landkreise und Gesellschafter der MVV sind, und die selbst nicht für Fahrräder nach § 8 Abs. (3) Nr. 1 zuständig sind.
-

§ 4 Laufzeit

- (1) Die Vereinbarung wird nur wirksam, wenn sie am 30.11.2023 von der Landeshauptstadt München sowie mindestens so vielen anderen Basisgebietskörperschaften, dass diese gemeinsam mindestens 50 % der Summe der in Anlage 1 genannten Fahrräder abzüglich der Fahrräder der LHM ausmachen, beschlossen und unterschrieben ist (Art. 13 Abs. (3) KommZG). Sie wird frühestens zum in Satz 1 genannten Stichtag wirksam.
- (2) Die Vereinbarung wird auf unbestimmte Zeit geschlossen.

§ 5 Kündigung

- (1) Die ordentliche Kündigung ist nur mit Wirkung zum Ende des auszuschreibenden Dienstleistungsauftrag für den Betrieb des Bikeshaaring-Systems möglich. Wenn eine Folgeausschreibung geplant wird, informiert der Lenkungskreis die Vertragsparteien über diese Absicht, wobei die Information möglichst spätestens ein Jahr vor geplantem Beginn des erneuten Vergabeverfahrens geschehen soll. Die Vertragsparteien können dann die Kündigung dieser Zweckvereinbarung mit Wirkung zum Ende des noch laufenden Dienstleistungsauftrags erklären. Tun sie das nicht bis spätestens sechs Monate vor geplantem Beginn des erneuten Vergabeverfahrens, können sie erneut die Kündigung nur noch mit Wirkung zum Ende des jetzt neu auszuschreibenden Dienstleistungsauftrags erklären. Die Frist der ordentlichen Kündigung beträgt sechs Monate.
- (2) Das Recht zur Kündigung aus wichtigem Grund (außerordentliche Kündigung) und das besondere Kündigungsrecht nach Art. 15 Abs. (2) KommZG bleiben unberührt.
- (3) Die Kündigung erfolgt schriftlich. Die Kündigung wird auch wirksam, wenn sie nur gegenüber der LHM ausgesprochen wird. Die LHM informiert in diesen Fällen die übrigen Vertragsparteien zeitnah.
- (4) Wenn eine Vertragspartei die Zweckvereinbarung kündigt und noch mindestens zwei Vertragsparteien übrig sind, bleibt sie zwischen den zu diesem Zeitpunkt noch beteiligten Vertragsparteien bestehen.

§ 6 Änderungen

Die LHM wird bevollmächtigt, für alle Vertragsparteien alle Willenserklärungen von Vertragsparteien, die auf eine Änderung dieser Zweckvereinbarung abzielen, mit Wirkung für und gegen die jeweilige Vertragspartei zu empfangen. Die LHM informiert die übrigen Vertragsparteien zeitnah, wenn eine Änderung zustande kommt.

§ 7 Fortschreibung der Anlagen 1 und 2

Die Anlagen 1 und 2 werden nach folgenden Maßgaben fortgeschrieben, ohne dass hierfür eine Änderung dieser Zweckvereinbarung erforderlich ist:

1. Wenn eine Basisgebietskörperschaft der Zweckvereinbarung beitrifft, wird die für sie in Anlage 1 genannte Anzahl an Fahrrädern entsprechend ihrer Beitrittserklärung angepasst.
2. Zum in § 4 Abs. (1) genannten Zeitpunkt wird die in Anlage 2 genannte Anzahl an Fahrrädern für alle Optionsgebietskörperschaften angepasst. Maßgeblich ist die Zahl der Fahrräder, die die Optionsgebietskörperschaften zu diesem Zeitpunkt durch eine Optionserklärung gegenüber der MVV angemeldet haben.
3. Wenn eine Optionsgebietskörperschaft der Zweckvereinbarung beitrifft, wird die für sie in Anlage 2 genannte Anzahl an Fahrrädern entsprechend ihrer Beitrittserklärung angepasst.
4. Die Anzahl der Fahrräder in den Anlagen kann in entsprechender Anwendung von § 15 angepasst werden, wenn dies aufgrund wirtschaftlicher oder rechtlicher Gründe aus Sicht des Lenkungskreises zweckmäßig ist.
5. Wenn eine Basisgebietskörperschaft zu einer Optionsgebietskörperschaft wird, weil sie nicht rechtzeitig zum in § 3 Abs. (2) Satz 1 genannten Zeitpunkt den Beschluss zum Beitritt fasst, wird sie nebst der Anzahl ihrer Fahrräder aus der Anlage 1 in die Anlage 2 umgetragen.

2. Abschnitt: Zuständigkeit und Kosten

§ 8 Aufgabenverteilung

- (1) Die Vertragsparteien führen die Aufgabe der Etablierung und Sicherstellung eines regionalen öffentlichen Bikeshaaring-Systems gemeinschaftlich durch.
 - (2) Eine Übertragung von Aufgaben im Sinne von Art. 7 Abs. (2) KommZG oder eine Übertragung von Befugnissen im Sinne von Art. 8 Abs. (1) KommZG findet nicht statt.
 - (3) Im Rahmen der gemeinschaftlichen Aufgabendurchführung sind die Vertragsparteien jeweils für die folgenden Bereiche zuständig:
 1. Die LHM sowie die Vertragsparteien, die Städte, Märkte oder Gemeinden sind etablieren das Bikeshaaring-System und stellen den Betrieb jeweils auf ihrem Gebiet sicher. Der Landkreis Fürstentfeldbruck beschafft im Rahmen
-

eines Förderprojektes Fahrräder, die dann zugunsten der Städte Fürstentfeldbruck, Germering, Olching und Puchheim sowie der Gemeinden Grafrath, Gröbenzell, Landsberied, Maisach, Mammendorf und Schöngesing zum Einsatz kommen sollen. Die Gemeinde Ismaning übernimmt die Aufgaben aus Satz 1 für die übrigen Mitglieder der NordAllianz (Eching, Garching, Hallbergmoos, Neufahrn, Oberschleißheim, Unterföhring und Unterschleißheim), soweit die in der Kooperationsvereinbarung (vgl. § 20 Abs. (2)) genannten Pedelects betroffen sind. Den Betrieb des Bikeshaaring-Systems sowie ggf. die Beschaffung von Fahrrädern vergeben die Vertragsparteien extern an einen gemeinsamen Dienstleister. Sie sind im Rahmen der sonstigen Vorgaben dieser Zweckvereinbarung (insb. den Vorgaben des 3. Abschnitts) frei darin, auf welche Weise sie die Stationen errichten, warten, instandsetzen, pflegen, reinigen etc. und inwieweit sie hierzu andere Vertragsparteien oder Dritte einbeziehen. Es steht den Vertragsparteien, die Landkreise sind, frei, ihre kreisangehörigen Gemeinden mit deren Zustimmung und unter Berücksichtigung der übrigen Vorgaben dieser Zweckvereinbarung und der Ausschreibungsunterlagen bei der Wahrnehmung der Aufgaben nach Satz 1 zu unterstützen, insbesondere indem sie ihnen oder dem externen Betreiber Fahrräder und/oder Infrastruktur zur Verfügung stellen. Satz 4 gilt entsprechend für die Gemeinde Ismaning gegenüber den übrigen Mitgliedern der NordAllianz (Eching, Garching, Hallbergmoos, Neufahrn, Oberschleißheim, Unterföhring und Unterschleißheim).

2. Die Vertragsparteien, die Gesellschafter der MVV sind, sind für die überörtliche Koordination des Bikeshaaring-Systems zuständig.
 3. Die Vertragsparteien, die Gesellschafter der MVV sind, führen Vergabeverfahren im Namen aller Vertragsparteien für die Beschaffung eines Dienstleisters für den Betrieb des Fahrradverleihsystems sowie für die Beschaffung von Fahrrädern für das Bikeshaaring-System durch. Sie sollen hierfür die MVV einsetzen.
 4. Die LHM stellt einen digitalen Vertriebskanal bereit. Sie soll hierfür die MVG und deren App MVGO einsetzen. Die Möglichkeit, einen Vertriebskanal auch von einem externen Betreiber zu beziehen, z. B. durch eine separate App, bleibt unberührt.
 5. Die Vertragsparteien, die Gesellschafter der MVV sind, stellen einen weiteren digitalen Vertriebskanal bereit. Sie sollen hierfür die MVV und deren MVV-App einsetzen. Die Möglichkeit, einen Vertriebskanal auch von einem externen Betreiber zu beziehen, z. B. durch eine separate App, bleibt unberührt.
 6. Die LHM übernimmt die Betriebskoordination (§ 18) auf ihrem eigenen Gebiet alleine. Sie soll sich hierzu der MVG bedienen. Die anderen
-

Vertragsparteien können mit der LHM und der MVG unter Berücksichtigung aller rechtlichen Anforderungen individuell verabreden, dass die MVG auch für diese die Betriebskoordination übernimmt. Im Übrigen übernehmen die Vertragsparteien, die Gesellschafter der MVV sind, die Betriebskoordination. Unbeschadet der Möglichkeit, sich der MVG zu bedienen, werden sie sich hierzu der MVV bedienen. MVV und MVG sollen sich nach Möglichkeit bei der Erfüllung ihrer Aufgaben eng abstimmen.

7. Im Bereich des Marketings gilt:
 - a. Grundlegende Vorgaben zum Marketing werden in entsprechender Anwendung des § 17 festgelegt.
 - b. Die LHM und die übrigen Gesellschafter der MVV bereiten Marketingmaßnahmen durch die Erstellung einer Marketing-Toolbox (Zusammenstellung verschiedener Print- und Online-Marketingmaterialien für eine einheitliche Kommunikation mit Cooperate Design) vor. Sie setzen hierfür die MVG bzw. die MVV ein.
 - c. Alle Vertragsparteien führen Marketingmaßnahmen im Rahmen der Festlegungen nach Buchst. a und unter Nutzung der Marketing-Toolbox gemäß Buchst. b durch.

§ 9 Verteilung der Kosten

- (1) Die Kosten werden wie folgt verteilt:
 1. Jede Vertragspartei trägt die Kosten für die Fahrräder und die Stationen, für die sie gemäß § 8 Abs. (3) Nr. 1 zuständig ist, jeweils selbst. Dazu zählen auch die Gelder, die an den Betreiber des Bikeshaaring-Systems gezahlt werden. Soweit der Landkreis Fürstentfeldbruck Fahrräder beschafft, übernimmt er nur die investiven Kosten für die Fahrräder; den Betrieb zahlt die jeweilige Vertragspartei, die zuständig ist. Soweit die Gemeinde Ismaning das Pedelec-Sharing übernimmt, trägt sie sowohl die investiven Kosten für die Pedelecs als auch die Betriebskosten; die Betriebskosten für weitere Pedelecs oder mechanische Fahrräder tragen die zuständigen Vertragsparteien. In den Fällen des § 8 Abs. (3) Nr. 1 Satz 6 bzw. Satz 7 trägt der jeweilige Landkreis bzw. die Gemeinde Ismaning die Kosten, soweit er/sie Unterstützungsleistungen leistet. Es steht den Vertragsparteien frei, eigene Refinanzierungsvereinbarungen untereinander oder mit Dritten mit Wirkung im Innenverhältnis zu vereinbaren, zum Beispiel Kostenzuschüsse eines Landkreises an eine Gemeinde.
 2. Vorbehaltlich anderweitiger Bestimmungen verbleiben Kosten, die aufgrund einer Beauftragung externer Beratungsunternehmen entstehen, bei
-

demjenigen, der den Auftrag erteilt. Dies gilt auch für Beratungsaufträge, die bereits vor Wirksamwerden dieser Zweckvereinbarung erteilt wurden. Wenn mehrere Vertragsparteien externe Beratungsunternehmen einvernehmlich beauftragen, werden die Kosten gemäß Abs. (2) zwischen ihnen aufgeteilt, soweit nicht etwas anderes vereinbart wird.

3. Für die Durchführung von Vergabeverfahren gemäß § 8 Abs. (3) Nr. 3 sollen den Vertragsparteien unbeschadet Nr. 2, 4 und 5 keine gesonderten Kosten entstehen, da diese innerhalb der normalen Geschäftstätigkeit der MVV abgewickelt werden sollen. Soweit Kosten anfallen, tragen sie diejenigen Vertragsparteien, die Gesellschafter der MVV sind im Verhältnis ihrer Beteiligung an der MVV; es steht ihnen frei, einen abweichenden Kostenverteilungsmaßstab im Verhältnis zu den übrigen Gesellschaftern der MVV zu vereinbaren.
 4. Jede Vertragspartei trägt die aus der Durchführung etwaiger Gerichts- oder Nachprüfungsverfahren bei ihr entstehenden Kosten oder Schäden vorbehaltlich der nachfolgenden Regelungen alleine. Berechtigte Ansprüche Dritter gegen mehrere Vertragsparteien werden gemäß Abs. (2) zwischen diesen aufgeteilt. Mehrere Vertragsparteien können gemeinsam eine externe Rechtsberatung einvernehmlich beauftragen und teilen dann die Kosten im Verhältnis gemäß Abs. (2) zwischen sich auf, soweit nicht etwas anderes vereinbart wird.
 5. Wenn eine Vertragspartei Kosten oder Schäden der anderen Vertragsparteien alleine verursacht, haftet sie alleine. Dies schließt mögliche Kosten eines Gerichts- oder Vergabenachprüfungsverfahrens einschließlich eines Beschwerdeverfahrens ein. Soweit eine schadensverursachende Handlung einer nach § 15, § 16 oder § 17 getroffenen Entscheidung entspricht, gilt Satz 1 nicht.
 6. Die Vertragsparteien außer der LHM vergüten der MVG nur solche Tätigkeiten im Bereich der Betriebskoordination, die die MVG für die jeweiligen Vertragsparteien durchführt. Für die Betriebskoordination, die die MVV durchführt, sollen den Vertragsparteien keine gesonderten Kosten entstehen, da dies innerhalb der normalen Geschäftstätigkeit der MVV abgewickelt werden soll. Soweit Kosten anfallen, tragen sie diejenigen Vertragsparteien, die Gesellschafter der MVV sind im Verhältnis ihrer Beteiligung an der MVV; es steht ihnen frei, einen abweichenden Kostenverteilungsmaßstab im Verhältnis zu den übrigen Gesellschaftern der MVV zu vereinbaren.
 7. Für die Vertriebskanäle gemäß § 8 Abs. (3) Nr. 4 und § 8 Abs. (3) Nr. 5 sollen den Vertragsparteien keine gesonderten Kosten entstehen, da insofern nur bestehende Apps verwendet werden. Soweit Kosten entstehen, trägt sie derjenige, bei dem sie anfallen. Es steht den Gesellschaftern von
-

MVV und MVG jeweils frei, anderweitige Finanzierungsregelungen im Verhältnis zu den Gesellschaften zu treffen.

8. Für die Kosten für die Vorbereitung von Marketingmaßnahmen (§ 8 Abs. (3) Nr. 7 Buchst. a) gilt Nr. 6 entsprechend.
 9. Die Kosten für die Durchführung von Marketingmaßnahmen trägt diejenige Vertragspartei, die sie durchführt.
 10. Im Übrigen tragen alle Vertragsparteien jeweils die Kosten, die sie unmittelbar verursacht haben, selbst.
 11. Alle weiteren Kosten tragen die Vertragsparteien gemeinsam im Verhältnis gemäß Abs. (2).
- (2) Sofern Kosten oder sonstige Forderungen zwischen mehreren Vertragsparteien aufzuteilen sind, werden diese Kosten im Verhältnis der Anzahl der Fahrräder, für die die Vertragsparteien gemäß § 8 Abs. (3) Nr. 1 zum Zeitpunkt der Entstehung der Kostentragungspflicht zuständig sind aufgeteilt, wobei folgendes gilt:
1. Maßgeblich ist die Anzahl der aufgrund eines nach dieser Zweckvereinbarung vergebenen oder im Rahmen einer bereits laufenden Ausschreibung zu vergebenen Auftrags vom Dienstleister für die jeweilige Vertragspartei einzusetzenden Fahrräder. Etwaige Optionen werden gezählt, soweit die durch die Option begünstigte Gebietskörperschaft bereits Vertragspartei dieser Zweckvereinbarung ist. Wenn für eine Vertragspartei die Anzahl der Fahrräder über die Vertragslaufzeit nach einem festen Plan variieren soll (z. B. wegen eines Hochlaufplans oder eines „Ausschleichens“ des Leistungsvolumens), zählt die höchstmögliche Zahl an Fahrrädern über die gesamte Vertragslaufzeit.
 2. Wenn noch kein Vergabeverfahren eingeleitet wurde, ist die Anzahl der Fahrräder gemäß Anlage 1 und Anlage 2 maßgeblich.
 3. Wenn ein nach dieser Zweckvereinbarung vergebenen Auftrag unwirksam wird und noch kein neues Vergabeverfahren eingeleitet wurde, ist die Anzahl der Fahrräder maßgeblich, die sich aufgrund des unwirksam gewordenen Auftrages nach Nr. 1 ergeben hätte, maßgeblich.

3. Abschnitt: Das Bikesharing-System

§ 10 Ausgestaltung des Bikesharing-Systems

Die Regelungen in diesem Abschnitt geben die wesentlichen Eckpunkte des Bikesharing-Systems sowie der Ausgestaltung der vertraglichen Beziehungen zum Dienstleister

wieder. Die weitere Ausgestaltung im Einzelnen erfolgt nach dem im 5. Abschnitt beschriebenen Verfahren, wobei die Vorgaben dieses Abschnitts zu beachten sind.

§ 11 Inhaltliche Vorgaben an das Bikesharing-Systems

- (1) Das Bikesharing-System soll ein einheitliches System im gesamten Gebiet aller Vertragsparteien sein. Die Nutzenden sollen einen einheitlichen Zugang, einheitliche Bedingungen und ein einheitliches Design vorfinden. Das System soll gemeindeübergreifend nutzbar sein, so dass die Nutzenden überall im zusammenhängenden Bediengebiet Fahrräder ausleihen und zurückgeben können. Es soll einheitliche Vorgaben an das Design und die Ausstattung von Stationen geben. Lokale Abweichungen bei der Ausgestaltung im Einzelnen sind in begrenztem Rahmen zulässig, soweit dies nicht die Einheitlichkeit des Gesamtsystems infrage stellt.
 - (2) Im Hinblick auf das Leistungsvolumen gilt:
 1. Das Leistungsvolumen entspricht mindestens der Summe der in Anlage 1 genannten Fahrräder der Basisgebietskörperschaften, die von Anfang an Vertragspartei sind. Die Vertragsparteien sollen zudem eine angemessene Zu- und Abbestellmöglichkeit erhalten.
 2. Zudem soll bei der Bestimmung des Leistungsvolumens die in Anlage 1 genannte Anzahl von Fahrrädern derjenigen Basisgebietskörperschaften, die erst nach Wirksamwerden der Zweckvereinbarung Vertragspartei werden, berücksichtigt werden. Diese Anzahl dient aber nur als grobe Orientierung, da die finale Anzahl der Fahrräder erst nach der jeweiligen Beschlussfassung in den kommunalen Gremien feststeht. Sie darf deshalb von den Vertragsparteien aus rechtlichen Gründen oder aus Gründen der Wirtschaftlichkeit oder Zweckmäßigkeit im Rahmen der Beschaffung angepasst werden. Soweit möglich soll über Satz 1 hinaus eine Zu- und Abbestellmöglichkeit in angemessenem Rahmen festgelegt werden. Soweit zu befürchten steht, dass die jeweiligen Gebietskörperschaften nicht rechtzeitig Vertragspartei der Zweckvereinbarung werden, gilt für ihre Fahrräder Nr. 3.
 3. Soweit möglich, soll eine Zubestellmöglichkeit im Umfang der Summe der in Anlage 2 genannten Fahrräder für die Optionsgebietskörperschaften bestehen. Diese Anzahl dient aber nur als grobe Orientierung, da die finale Anzahl der Fahrräder erst nach der jeweiligen Beschlussfassung in den kommunalen Gremien feststeht. Sie darf deshalb von den Vertragsparteien aus rechtlichen Gründen oder aus Gründen der Wirtschaftlichkeit oder Zweckmäßigkeit im Rahmen der Beschaffung angepasst werden.
-

Soweit möglich soll über Satz 1 hinaus eine Zu- und Abbestellmöglichkeit in angemessenem Rahmen festgelegt werden.

- (3) Soweit Fahrräder, die im Eigentum einer Vertragspartei stehen, im Rahmen des Bikesharing-Systems eingesetzt werden, muss auf diesen Fahrrädern ein Hinweis auf einen etwaigen Fördergeber angebracht werden und es darf keine Werbung auf den Fahrrädern angebracht werden, soweit etwaige Förderbedingungen dies erfordern und die entsprechende Vertragspartei dies dem Lenkungs-kreis vor der Entscheidung über die finalisierten Vergabeunterlagen mitgeteilt hat.

§ 12 Vorgaben an die Vertragsbeziehungen gegenüber dem Dienstleister

- (1) Alle Vertragsparteien werden gemeinsam Auftraggeber.
 - (2) Die Mitglieder des Lenkungs-kreises werden bevollmächtigt, gegenüber dem Dienstleister Erklärungen mit Wirkung für und gegen alle Vertragsparteien und im Namen aller Vertragsparteien abzugeben sowie zu empfangen, um die Entscheidungen, die nach den Vorgaben dieser Zweckvereinbarung (insbesondere § 15, § 16 und § 17) getroffen wurden, umzusetzen. Es wird widerruflich Einzelvertretungsmacht erteilt.
 - (3) Kosten müssen möglichst weitgehend einzelnen Vertragsparteien zuordenbar sein und möglichst direkt mit einzelnen Vertragsparteien abgerechnet werden.
 - (4) Die gesamtschuldnerische Haftung ist auszuschließen, soweit die Kosten einzelnen Vertragsparteien zuordenbar sind. Soweit eine gesamtschuldnerische Haftung besteht, gilt als Maßstab für den Ausgleich im Innenverhältnis das Verhältnis der zum Zeitpunkt der Entstehung des Anspruchs jeder Vertragspartei zuordn-baren Fahrräder im System.
 - (5) Es soll ein einheitlicher Vertrag zwischen allen Auftraggebern und dem Dienst-leister geschlossen werden.
 - (6) Der Dienstleister soll verpflichtet werden, mit den von den Vertragsparteien be-stimmten Institutionen im Rahmen der Betriebskoordination (insbesondere MVG und MVV) zusammenzuarbeiten.
-

4. Abschnitt: Projektorganisation

§ 13 Lenkungskreis

- (1) Aufgabe des Lenkungskreises ist es, fachliche Empfehlungen im Zusammenhang mit dem Bikesharing-System abzugeben und die gemeinsame Entscheidungsfindung im Vorfeld sowie während der Vergabeverfahren und einen gemeinsamen Vertragsvollzug sicherzustellen.
- (2) Der Lenkungskreis besteht aus:
 1. LHM;
 2. MVG;
 3. MVV;
 4. einem Vertreter der Landkreise, die Gesellschafter der MVV und Vertragspartei dieser Zweckvereinbarung sind (eine gemeinsame Vertretungsperson). Der Landrat des Landkreises Ebersberg darf im Namen der Landkreise sprechen. Eine einfache Mehrheit der Landkreise, die Gesellschafter der MVV und Vertragspartei dieser Zweckvereinbarung sind, kann durch Erklärung in Textform gegenüber der LHM bestimmen, dass neben oder anstelle des Landrates des Landkreises Ebersberg weitere oder andere Personen für sie sprechen dürfen.
- (3) Der Lenkungskreis fasst seine Empfehlungen in Textform ab. Bei Abstimmungen hat jedes Mitglied eine Stimme, unabhängig davon, wie viele natürliche Personen an den Beratungen des Lenkungskreises teilnehmen. Nicht binnen einer angemessenen Frist (regelmäßig zwei Wochen, soweit nicht in dieser Zweckvereinbarung oder im Empfehlungsvorschlag etwas anderes bestimmt ist) abgegebene Stimmen werden nicht gewertet. Umlaufverfahren o. ä., auch per E-Mail, sind zulässig. Gesetzliche Formvorschriften bleiben unberührt.

§ 14 Arbeitsgruppe

- (1) Aufgabe der Arbeitsgruppe ist die fachliche Beratung, insbesondere durch Zuarbeit gegenüber dem Lenkungskreis.
 - (2) Die Arbeitsgruppe besteht aus:
 1. LHM;
 2. MVG;
 3. MVV;
-

4. Landkreis München;
 5. Landkreis Fürstenfeldbruck;
 6. Landkreis Starnberg;
 7. NordAllianz, bestehend aus den Städten Garching bei München und Unterschleißheim sowie den Gemeinden Eching, Hallbergmoos, Ismaning, Neufahrn bei Freising, Oberschleißheim und Unterföhring a (eine gemeinsame Vertretungsperson).
- (3) Die Arbeitsgruppe fasst ihre Empfehlungen in Textform ab. Sie entscheidet über die Empfehlungen einstimmig, sofern nicht etwas anderes in der Zweckvereinbarung bestimmt ist. Bei Abstimmungen hat jedes Mitglied eine Stimme, unabhängig davon wie viele natürliche Personen an der Arbeitsgruppe teilnehmen. Nicht binnen einer angemessenen Frist (regelmäßig zwei Wochen, soweit nicht in dieser Zweckvereinbarung oder im Empfehlungsvorschlag etwas anderes bestimmt ist) abgegebene Stimmen werden nicht gewertet und hindern die Empfehlung nicht. Umlaufverfahren o. ä., auch per E-Mail, sind zulässig. Gesetzliche Formvorschriften bleiben unberührt.

5. Abschnitt: Vorbereitung von Vergabeverfahren

§ 15 Entscheidungsfindung bei der Vorbereitung von Vergabeverfahren

- (1) Im Vorfeld der Vergabebekanntmachung für Vergabeverfahren zur Beschaffung der Dienstleistung für das Bikesharing-System (vgl. § 8 Abs. (3) Nr. 1 Satz 2) werden Entscheidungen (insb. über die Vergabeunterlagen sowie die Verfahrensgestaltung und -einleitung) wie folgt gefällt:
1. Die Arbeitsgruppe erarbeitet Empfehlungen für den Lenkungskreis, insbesondere Entscheidungsvorschläge sowie Vorschläge für Vergabeunterlagen.
 2. Der Lenkungskreis gibt eigene Empfehlungen ab. Wenn die Arbeitsgruppe ihm gegenüber eine Empfehlung abgibt, muss der Lenkungskreis darüber entscheiden, ob er sich die Empfehlung zu eigen macht. Im Übrigen kann er frei eigene Empfehlungen entwickeln. Er entscheidet über seine Empfehlungen, einschließlich einer Empfehlung über die finalen Vergabeunterlagen, einstimmig.
 3. Der Lenkungskreis übermittelt seine Empfehlungen sowie die finalisierten Vergabeunterlagen an die Vergabestelle. Die Vergabestelle informiert alle Vertragsparteien über die anstehende Vergabe und setzte eine
-

angemessene Frist (regelmäßig eine Woche), innerhalb derer die Vertragsparteien den Vergabeunterlagen und sonstigen Empfehlungen zustimmen oder Widerspruch erheben können. Wenn eine Vertragspartei keinen rechtzeitigen Widerspruch in Textform gegenüber der Vergabestelle äußert, wird dies als Zustimmung gewertet.

4. Erhebt eine Vertragspartei Widerspruch, gilt folgendes:
 - a. Die widersprechende Vertragspartei wird nicht mehr Auftraggeberin des auszuschreibenden Auftrags. Die Beschaffung wird mit den übrigen Vertragsparteien fortgeführt. Die widersprechende Vertragspartei wird bei der Ausgestaltung der Vergabeunterlagen als Optionsgebietskörperschaft behandelt. Die Vergabestelle darf die Vergabeunterlagen eigenständig anpassen, wobei die Vorgaben gemäß § 15 Abs. (1) Nr. 3 Satz 2 und 3 und Nr. 4 gelten.
 - b. Die widersprechende Vertragspartei darf an Entscheidungen nach dieser Zweckvereinbarung bis zur Beendigung eines im Rahmen der Ausschreibung erteilten Auftrages, bis zur Aufhebung eines laufenden Vergabeverfahrens, bis zu einer Entscheidung zur Nichtdurchführung eines Vergabeverfahrens oder bis sie Auftraggeberin nach Buchst. c wird, nicht teilnehmen. Bei der Berechnung von Quoren gilt sie solange nicht als Vertragspartei.
 - c. Soweit die Vergabeunterlagen entsprechende Regelungen vorsehen, kann die widersprechende Vertragspartei nach Zuschlagserteilung durch Erklärung gegenüber der MVV verlangen, Auftraggeberin zu werden. Über die Erklärung setzt die MVV alle Vertragsparteien zeitnah in Kenntnis. Wenn die übrigen Vertragsparteien nach dem in § 17 beschriebenen Verfahren eine anderweitige Entscheidung treffen, gilt Satz 1 nicht. Dies ist auch nach der Erklärung gemäß Satz 1 möglich.
 - d. Bestehende Kostentragungspflichten bleiben unberührt.
 - e. Erhebt die LHM oder erheben so viele Vertragsparteien, dass sie gemeinsam mindestens 25 % der Fahrräder abzüglich der Fahrräder der LHM, ausmachen, Widerspruch, gilt abweichend vom Vorstehenden, dass die Empfehlung des Lenkungskreises abgelehnt ist.
 - (2) Wenn im Vorfeld der Vergabebekanntmachung insgesamt so viele Vertragsparteien Widerspruch erheben, dass sie gemeinsam mindestens 25 % der Fahrräder gemäß Anlage 1 ausmachen, kann jedes Mitglied des Lenkungskreises durch Mitteilung in Textform gegenüber der Vergabestelle bestimmen, dass die in Vorbereitung befindliche Beschaffung zu unterbleiben hat.
 - (3) Alle Vertragsparteien bevollmächtigen bereits mit Abschluss dieser Zweckvereinbarung alle zukünftigen Vergabestellen im Sinne dieser Zweckvereinbarung, Entscheidungen, die nach den vorstehenden Verfahren getroffen wurden, in
-

ihrem Namen umzusetzen und die Beschaffung entsprechend durchzuführen sowie Erklärungen mit Wirkung für und gegen die Vertragsparteien zu empfangen. Alle Vertragsparteien verpflichten sich allen anderen Vertragsparteien gegenüber, Entscheidungen, die nach dem vorstehenden Verfahren beschlossen wurden, umzusetzen bzw. deren Umsetzung durch die Vergabestelle zu dulden und zu unterstützen.

6. Abschnitt: Durchführung der Beschaffung des Bikesharing-Systems

§ 16 Entscheidungsfindung während des Vergabeverfahrens

- (1) Während des Vergabeverfahrens der Dienstleistung für das Bikesharing-System (vgl. § 8 Abs. (3) Nr. 1 Satz 2) werden Entscheidungen (insbesondere über Verfahrenshandlungen, Änderungen an den Vergabeunterlagen sowie sonstige Maßnahmen im Zusammenhang mit dem Vergabeverfahren) wie folgt gefällt:
 1. Die Arbeitsgruppe erarbeitet Empfehlungen für den Lenkungskreis.
 2. Der Lenkungskreis gibt eigene Empfehlungen ab. Wenn die Arbeitsgruppe ihm gegenüber eine Empfehlung abgibt, soll der Lenkungskreis darüber entscheiden, ob er sich die Empfehlung zu eigen macht, wenn nicht besondere Umstände wie z. B. Eilbedürftigkeit, dagegen sprechen. Im Übrigen kann er frei eigene Empfehlungen entwickeln. Er entscheidet über seine Empfehlungen mit einfacher Mehrheit der abgegebenen Stimmen, wobei ein Empfehlungsvorschlag als abgelehnt gilt, wenn die LHM nicht zustimmt. Er muss seine Empfehlungen so begründen, dass alle Vertragsparteien diese selbst inhaltlich prüfen können.
 3. Der Lenkungskreis übermittelt seine Empfehlungen an die Vergabestelle. Die Vergabestelle informiert alle Vertragsparteien über anstehende Maßnahmen und Verfahrenshandlungen und setzt eine angemessene Frist (regelmäßig zwei Werktage) innerhalb derer die Vertragsparteien den Maßnahmen und Handlungen zustimmen oder Widerspruch erheben können. Wenn eine Vertragspartei keinen rechtzeitigen Widerspruch in Textform gegenüber der Vergabestelle äußert, wird dies als Zustimmung gewertet. Alle Vertragsparteien sind verpflichtet, die von der Vergabestelle übermittelten Informationen selbst inhaltlich zu prüfen und das Ergebnis der Prüfung zu dokumentieren.
 4. Erhebt eine Vertragspartei Widerspruch, gilt folgendes:
 - a. Die widersprechende Vertragspartei wird nicht mehr Auftraggeberin des auszuschreibenden Auftrags. Die Beschaffung wird mit den

übrigen Vertragsparteien fortgeführt. Die widersprechende Vertragspartei wird bei der Ausgestaltung der Vergabeunterlagen als Optionsgebietskörperschaft behandelt. Die Vergabestelle darf die Vergabeunterlagen eigenständig anpassen, wobei die Vorgaben gemäß § 15 Abs. (1) Nr. 3 Satz 2 und 3 und Nr. 4 gelten.

- b. Die widersprechende Vertragspartei darf an Entscheidungen nach dieser Zweckvereinbarung bis zur Beendigung eines im Rahmen der Ausschreibung erteilten Auftrages, bis zur Aufhebung eines laufenden Vergabeverfahrens, bis zu einer Entscheidung zur Nichtdurchführung eines Vergabeverfahrens oder bis sie Auftraggeberin nach Buchst. c wird, nicht teilnehmen. Bei der Berechnung von Quoren gilt sie solange nicht als Vertragspartei.
 - c. Soweit die Vergabeunterlagen entsprechende Regelungen vorsehen, kann die widersprechende Vertragspartei nach Zuschlagserteilung durch Erklärung gegenüber der MVV verlangen, Auftraggeberin zu werden. Über die Erklärung setzt die MVV alle Vertragsparteien zeitnah in Kenntnis. Wenn die übrigen Vertragsparteien nach dem in § 17 beschriebenen Verfahren eine anderweitige Entscheidung treffen, gilt Satz 1 nicht. Dies ist auch nach der Erklärung gemäß Satz 1 möglich.
 - d. Bestehende Kostentragungspflichten bleiben unberührt.
- (2) Wenn während des Vergabeverfahrens insgesamt so viele Vertragsparteien Widerspruch erheben, dass sie gemeinsam mindestens 25 % der zum Zeitpunkt der Vergabebekanntmachung zu beschaffenden Fahrräder ausmachen, kann der Lenkungskreis beschließen, dass das Vergabeverfahren aufgehoben wird; es gilt Abs. (1).
- (3) Alle Vertragsparteien bevollmächtigen bereits mit Abschluss dieser Zweckvereinbarung alle zukünftigen Vergabestellen im Sinne dieser Zweckvereinbarung, Entscheidungen, die nach den vorstehenden Verfahren getroffen wurden, in ihrem Namen umzusetzen und die Beschaffung entsprechend durchzuführen sowie Erklärungen mit Wirkung für und gegen die Vertragsparteien zu empfangen. Alle Vertragsparteien verpflichten sich allen anderen Vertragsparteien gegenüber, Entscheidungen, die nach dem vorstehenden Verfahren getroffen wurden, umzusetzen bzw. deren Umsetzung durch die Vergabestelle zu dulden und zu unterstützen.
-

7. Abschnitt: Nach Zuschlagserteilung

§ 17 Entscheidungsfindung nach Zuschlagserteilung

- (1) Nach Zuschlagserteilung im Vergabeverfahren der Dienstleistung für das Bike-sharing-System (vgl. § 8 Abs. (3) Nr. 1 Satz 2) treffen alle Vertragsparteien solche Entscheidungen im Zusammenhang mit dem Bikesharing-System, die nur sie selbst betreffen, eigenständig.
 - (2) Soweit Entscheidungen im Zusammenhang mit dem Bikesharing-System betroffen sind, die mehrere oder alle Vertragsparteien betreffen (z. B. Vertragsänderungen, Anpassung von Tarifen, Servicequalitäten o. ä.), gilt:
 1. Die Arbeitsgruppe erarbeitet Empfehlungen für den Lenkungskreis.
 2. Der Lenkungskreis gibt eigene Empfehlungen ab. Wenn die Arbeitsgruppe ihm gegenüber eine Empfehlung abgibt, muss der Lenkungskreis darüber entscheiden, ob er sich die Empfehlung zu eigen macht. Im Übrigen kann er frei eigene Empfehlungen entwickeln. Er entscheidet über seine Empfehlungen mit einfacher Mehrheit der abgegebenen Stimmen, wobei ein Empfehlungsvorschlag als abgelehnt gilt, wenn die LHM nicht zustimmt.
 3. Der Lenkungskreis übermittelt seine Empfehlungen an die Vergabestelle (MVV). Die Vergabestelle informiert alle Vertragsparteien über anstehende Maßnahmen und setzt eine angemessene Frist (regelmäßig eine Woche) innerhalb derer die Vertragsparteien den Maßnahmen zustimmen oder Widerspruch erheben können. Wenn eine Vertragspartei keinen rechtzeitigen Widerspruch in Textform gegenüber der Vergabestelle äußert, wird dies als Zustimmung gewertet.
 4. Die Empfehlung ist angenommen, wenn nicht mindestens eine Vertragspartei rechtzeitig Widerspruch erhebt. Der Lenkungskreis kann im Falle eines Widerspruchs eine zweite (ggf. angepasste) Empfehlung abgeben. Anschließend wird gemäß Nr. 3 verfahren.
 5. Die zweite Empfehlung gilt als angenommen, wenn nicht so viele Vertragsparteien rechtzeitig Widerspruch erheben, dass sie gemeinsam mindestens 25 % der gegenwärtig im System befindlichen Fahrräder (abzüglich der Fahrräder der LHM) ausmachen.
 - (3) Alle Vertragsparteien bevollmächtigen bereits mit Abschluss dieser Zweckvereinbarung alle Mitglieder des Lenkungskreises sowie die zukünftigen Vergabestellen, Empfehlungen, die nach den vorstehenden Verfahren angenommen wurden, in ihrem Namen umzusetzen und Erklärungen mit Wirkung für und gegen die Vertragsparteien entgegenzunehmen. Alle Vertragsparteien verpflichten sich allen anderen Vertragsparteien gegenüber, Entscheidungen, die nach dem
-

vorstehenden Verfahren beschlossen wurden, umzusetzen bzw. deren Umsetzung durch die Vertragsparteien, die Vertretungspersonen in den Lenkungs-kreis entsenden, zu dulden und zu unterstützen.

§ 18 Betriebskoordination

- (1) Die Betriebskoordination umfasst folgende Aufgaben:
 1. Überwachung der Einhaltung der vertraglichen Verpflichtungen des Dienstleisters;
 2. Beschaffung und Betrieb eines Datendashboards zur Betriebssteuerung und Überwachung des Bikesharing-Systems unter Federführung MVV und Beteiligung MVG; das Dashboard steht den Vertragsparteien, der MVV und der MVG vollständig zur Verfügung;
 3. Aufbereitung und Bereitstellung sowie ggf. Erhebung von Daten mit Bezug zum Bikesharing-System für die Vertragsparteien zur Erfüllung ihrer jeweiligen Aufgaben, ggf. unter Nutzung von vom Dienstleister bereitgestellten Daten;
 4. Vertretung der Interessen der Vertragsparteien gegenüber dem Dienstleister; Abstimmungen mit dem Dienstleister zur Leistungserbringung und -verbesserung im Interesse der Vertragsparteien;
 5. Information und Hilfestellung für die Vertragsparteien; Unterstützung bei der Formulierung von Kommunikationsmaßnahmen;
 6. Beantwortung von Anfragen von Nutzenden und Bürger:innen.
- (2) Sonstige Aufgabenzuweisungen nach dieser Zweckvereinbarung bleiben unberührt.

8. Abschnitt: Weitere Vorgaben zur Kooperation

§ 19 Weitere Vorgaben zur Kooperation

- (1) Alle Vertragsparteien sind verpflichtet, gegenüber der LHM und ggf. gegenüber der Vergabestelle eine vertretungsberechtigte Ansprechperson zu benennen, die für Fragen und Entscheidungen im Hinblick auf diese Zweckvereinbarung zur Verfügung steht. Bei Verhinderung sind die Vertragsparteien verpflichtet, für eine Vertretung zu sorgen und die E-Mails, die an die Ansprechperson gesendet werden, weiterzuleiten.
-

- (1) Vergaberechtliche und kommunalrechtliche Mitwirkungsverbote in Vergabeverfahren müssen von den Vertragsparteien jeweils selbst geklärt und eingehalten werden. Die Vertragsparteien stellen insbesondere sicher, dass niemand an Entscheidungen in Vergabeverfahren mitwirkt, der gemäß § 6 VgV ausgeschlossen ist.
 - (2) Die Vertragsparteien vereinbaren Verschwiegenheit hinsichtlich aller Umstände und Informationen, von denen sie im Rahmen der Vorbereitung und Durchführung des Vergabeverfahrens Kenntnis erlangen, soweit sie nicht die jeweilige Vertragspartei selbst betreffen. Dies gilt nicht für gesetzliche Mitteilungspflichten oder Mitteilungspflichten gegenüber Aufsichtsgremien und -behörden sowie im Rahmen einer Beratung durch Rechtsanwält:innen, Steuerberater:innen oder Wirtschaftsprüfer:innen.
 - (3) Die Vertragsparteien stellen sicher, dass Informationen, die im Rahmen des Vergabeverfahrens anfallen, nur denjenigen Mitarbeitenden in dem Umfang zur Kenntnis gelangen, wie dies zur ordnungsgemäßen Bearbeitung erforderlich ist.
 - (4) Alle Vertragsparteien sind verpflichtet, ihrer vergaberechtlichen Obliegenheit nachzukommen und die wesentlichen Entscheidungen in Bezug auf die Vorbereitung und Durchführung von Vergabeverfahren selbst zu treffen. Dies beinhaltet eine eigene inhaltliche Prüfung, die von den Vertragsparteien eigenständig zu dokumentieren ist.
 - (5) Die Vertragsparteien sind verpflichtet, die Einhaltung etwaiger für sie geltender Förderbestimmungen zu prüfen und abzusichern sowie die Arbeitsgruppe und den Lenkungskreis über Anforderungen an die Ausgestaltung und Beschaffung des Bikesharing-Systems, die sich aufgrund der Förderbestimmungen ergeben, unverzüglich in Kenntnis zu setzen. Wenn eine Entscheidung nach dieser Zweckvereinbarung getroffen werden soll (vgl. § 15, § 16 und § 17), die nicht im Einklang mit den Förderbestimmungen steht, ist die betroffene Vertragspartei verpflichtet, ihr Widerspruchsrecht gemäß 5. Abschnitt § 15 Abs. (1) Nr. 3 Satz 2, § 16 Abs. (1) Nr. 3 Satz 2 und § 17 (2) Nr. 3 Satz 2 und Nr. 4 Satz 3 auszuüben. Bei einem Verstoß gegen die vorgenannten Verpflichtungen zur Prüfung und Absicherung der Einhaltung der Förderbestimmungen bzw. zur Ausübung des Widerspruchsrechtes, verzichtet die jeweilige Vertragspartei auf etwaige Forderungen gegenüber den übrigen Vertragsparteien im Zusammenhang mit einer etwaigen Verletzung von Förderbestimmungen.
-

9. Abschnitt: MVG Rad, andere Zweckvereinbarungen

§ 20 MVG Rad, Andere Zweckvereinbarungen

- (1) Soweit auf dem Gebiet einer Vertragspartei ein Angebot des MVG Rades besteht, darf dieses Angebot bis zu dem Zeitpunkt bestehen bleiben, in dem das Leistungsvolumen des im Rahmen eines nach dieser Zweckvereinbarung vergebenen Auftrags für einen Bikesharing-Betreiber (§ 8 Abs. (3) Nr. 1 Satz 2) in dem betreffenden Gebiet mindestens das Leistungsvolumen nach Anlage 1 bzw. Anlage 2 für das Gebiet erreicht hat. Die nach Satz 1 betroffenen Vertragsparteien können einvernehmlich (bzw. auf dem Gebiet der LHM einseitig die LHM) entscheiden, das Angebot schon vor dem in Satz 1 bestimmten Zeitpunkt zu reduzieren oder einzustellen. Bestehende Vereinbarungen das MVG Rad betreffend, die nur zwischen Vertragsparteien dieser Zweckvereinbarung getroffen wurden, bleiben bestehen, soweit sie das MVG Rad betreffen und dem Zweck dieser Zweckvereinbarung nicht zuwiderlaufen; im Übrigen gilt Abs. (4). Nach Einstellung eines Angebots des MVG Rades gemäß Satz 1 bzw. Satz 2 gilt für die betroffene Vertragspartei Abs. (5).
 - (2) Die „Kooperationsvereinbarung als kommunaler Zusammenschluss: Vereinbarung zwischen den Kommunen der NordAllianz zur Errichtung von Radinfrastruktur im Rahmen des Förderprogramms „Klimaschutz durch Radverkehr““ (Anlage 3; im Folgenden: Kooperationsvereinbarung) zwischen den Städten Garching bei München und Unterschleißheim sowie den Gemeinden Eching, Hallbergmoos, Ismaning, Neufahrn bei Freising, Oberschleißheim und Unterföhring vom 09.11.2022 gilt zwischen ihren Vertragsparteien mit der folgend Maßgabe fort, dass bei Widersprüchen die Regelungen der vorliegende Zweckvereinbarung den Regelungen der Kooperationsvereinbarung vorgehen; insbesondere gilt:
 1. Die Vorgaben zum Bikesharing-System oder zu den Vertragsbeziehungen zum Dienstleister in der Kooperationsvereinbarung sollen vom Lenkungs-kreis beachtet werden. Die Regelungen dieser Zweckvereinbarung, die Empfehlungen des Lenkungskreises sowie die nach den Vorgaben dieser Zweckvereinbarung getroffenen Entscheidungen gehen den Bestimmungen der Kooperationsvereinbarung jedoch vor.
 2. Soweit die Aufgabenverteilung der Kooperationsvereinbarung im Widerspruch zur Aufgabenverteilung dieser Zweckvereinbarung steht, geht diese Zweckvereinbarung vor. Die Vertragsparteien der Kooperationsvereinbarung können untereinander vereinbaren, dass die Regelung zur Aufgabenverteilung der Kooperationsvereinbarung im Innenverhältnis der Vertragsparteien der Kooperationsvereinbarung fortgelten.
-

3. Hinsichtlich der Kostenverteilung der Betriebskosten des Pedelecsharings und der Verwendung der Einnahmen aus dem Bikesharing-System sowie der Kostenverteilung für investive Maßnahmen mit Bezug zum Pedelecsharing gehen die Regelungen dieser Zweckvereinbarung den Regelungen der Kooperationsvereinbarung vor. Die Vertragsparteien der Kooperationsvereinbarung können untereinander vereinbaren, dass die Regelung zur Kostentragung der Kooperationsvereinbarung im Innenverhältnis der Vertragsparteien der Kooperationsvereinbarung fortgelten.
4. Den Vertragsparteien der Kooperationsvereinbarung steht es frei, die Kooperationsvereinbarung zu beenden oder zu ändern. Im Falle einer Änderung gehen die Regelungen dieser Zweckvereinbarung den geänderten Regelungen der Kooperationsvereinbarung vor.

Die Vertragsparteien der Kooperationsvereinbarung – nicht aber die sonstigen Vertragsparteien dieser Zweckvereinbarung – sind selbst verpflichtet, die Einhaltung etwaiger der Kooperationsvereinbarung zugrundeliegender Förderbestimmungen sicherzustellen. Wenn nicht alle Vertragsparteien der Kooperationsvereinbarung Vertragspartei dieser Zweckvereinbarung sind, gelten die oben genannten Bestimmungen nur im Verhältnis der Vertragsparteien dieser Zweckvereinbarung; für die Vertragsparteien dieser Zweckvereinbarung, die auch Vertragspartei der Kooperationsvereinbarung sind, gilt insofern Abs. (5).

- (3) Die Zweckvereinbarung zwischen dem Landkreis Fürstentfeldbruck und den Städten Fürstentfeldbruck, Germering, Olching und Puchheim sowie den Gemeinden Grafrath, Gröbenzell, Landsberied, Maisach, Mammendorf und Schöngesing (Anlage 4; im Folgenden: Zweckvereinbarung-FFB), bzw. etwaige Zweckvereinbarung die aufgrund einer geänderten Beschlusslage in den betreffenden Gremien anstelle der Zweckvereinbarung-FFB abgeschlossen werden, kann neben der vorliegenden Zweckvereinbarung mit der Maßgabe gelten, dass bei Widersprüchen die Regelungen der vorliegenden Zweckvereinbarung den Regelungen der Zweckvereinbarung-FFB vorgehen; insbesondere gilt:
 1. Die Vorgaben zum Bikesharing-System oder zu den Vertragsbeziehungen zum Dienstleister in der Zweckvereinbarung-FFB sollen vom Lenkungskreis beachtet werden. Die Regelungen dieser Zweckvereinbarung, die Empfehlungen des Lenkungskreises sowie die nach den Vorgaben dieser Zweckvereinbarung getroffenen Entscheidungen gehen den Bestimmungen der Zweckvereinbarung-FFB jedoch vor.
 2. Soweit die Aufgabenverteilung der Zweckvereinbarung-FFB im Widerspruch zur Aufgabenverteilung dieser Zweckvereinbarung steht, geht diese Zweckvereinbarung vor. Die Vertragsparteien der Zweckvereinbarung-FFB können untereinander vereinbaren, dass die Regelung zur Aufgabenverteilung der Zweckvereinbarung-FFB im Innenverhältnis der Vertragsparteien der Zweckvereinbarung-FFB fortgelten.
-

3. Hinsichtlich der Kostenverteilung und der Abrechnung mit Dienstleistern gehen die Regelungen dieser Zweckvereinbarung den Regelungen der Zweckvereinbarung-FFB vor. Die Vertragsparteien der Zweckvereinbarung-FFB können untereinander vereinbaren, dass die Regelung zur Kostentragung und/oder zur Abrechnung mit dem Dienstleister der Zweckvereinbarung-FFB im Innenverhältnis der Vertragsparteien der Zweckvereinbarung-FFB fortgelten.
4. Den Vertragsparteien der Zweckvereinbarung-FFB steht es frei, die Zweckvereinbarung-FFB zu beenden oder zu ändern. Im Falle einer Änderung gehen die Regelungen dieser Zweckvereinbarung den geänderten Regelungen der Zweckvereinbarung-FFB vor.

Die Vertragsparteien der Zweckvereinbarung-FFB – nicht aber die sonstigen Vertragsparteien dieser Zweckvereinbarung – sind selbst verpflichtet, die Einhaltung etwaiger der Zweckvereinbarung-FFB zugrundeliegender Förderbestimmungen sicherzustellen. Wenn nicht alle Vertragsparteien der Zweckvereinbarung-FFB Vertragspartei dieser Zweckvereinbarung sind, gelten die oben genannten Bestimmungen nur im Verhältnis der Vertragsparteien dieser Zweckvereinbarung; für die Vertragsparteien dieser Zweckvereinbarung, die auch Vertragspartei der Zweckvereinbarung-FFB sind, gilt insofern Abs. (5).

- (4) Im Fall von weiteren Zweckvereinbarungen, sonstigen Kooperationsformen nach dem KommZG oder anderen öffentlich-rechtlichen oder privatrechtlichen Vereinbarungen mit Bezug zum Bikesharing, an denen nur Vertragsparteien dieser Zweckvereinbarung beteiligt sind (sonstige Vereinbarungen), gehen die Bestimmungen dieser Zweckvereinbarung den Bestimmungen der sonstigen Vereinbarungen vor. Dies gilt nicht, soweit die Bestimmungen der sonstigen Vereinbarungen nicht den Betrieb von oder das Marketing für Bikesharing, sondern insbesondere Bikesharing-Stationen oder sonstige Bikesharing-Infrastruktur betreffen.
 - (5) Unbeschadet Abs. (1) und Abs. (2) sind die Vertragsparteien verpflichtet, bestehende Zweckvereinbarungen, die im Widerspruch zu dieser Zweckvereinbarung stehen oder ihren Zielen zuwiderlaufen, unverzüglich anzupassen oder zu beenden.
-

10. Abschnitt: Schlussbestimmungen

§ 21 Anzeige bei der Aufsichtsbehörde

- (1) Die Vereinbarung ist der Aufsichtsbehörde gemäß Art. 12 Abs. (1) KommZG anzuzeigen.
- (2) Die Änderung, Kündigung und Aufhebung der Vereinbarung ist der Aufsichtsbehörde gemäß Art. 14 Abs. (1) KommZG ebenfalls anzuzeigen. Die Vertragsparteien verpflichten sich, die Änderung, Kündigung oder Aufhebung der Vereinbarung der Aufsichtsbehörde anzuzeigen.

§ 22 Anwendbares Recht

Diese Vereinbarung unterliegt dem Recht der Bundesrepublik Deutschland.

§ 23 Schriftform

Mündliche Nebenvereinbarungen sind nicht getroffen. Jede Änderung oder Ergänzung, einschließlich dieser Bestimmung, bedarf der Schriftform.

§ 24 Änderungen der zugrundeliegenden Verhältnisse, salvatorische Klausel

- (1) Bei wesentlichen Änderungen der dieser Vereinbarung zugrunde liegenden Verhältnisse ist auf Antrag einer Vertragspartei über eine entsprechende Anpassung zu verhandeln.
 - (2) Sollten einzelne Bestimmungen dieser Vereinbarung unwirksam oder undurchführbar sein oder werden, so wird die Wirksamkeit der übrigen Bestimmungen des Vertrags hiervon nicht berührt. An die Stelle der unwirksamen oder undurchführbaren Bestimmung soll diejenige wirksame und durchführbare Regelung treten, deren Wirkungen der wirtschaftlichen Zielsetzung am nächsten kommen, die die Vertragspartner mit der unwirksamen bzw. undurchführbaren Bestimmung verfolgt haben. Gleiches gilt für den Fall, dass die Vertragspartner nachträglich feststellen, dass die Vereinbarung lückenhaft ist.
-

§ 25 Anlagenspiegel

Folgende Anlagen sind Bestandteil dieser Zweckvereinbarung:

- Anlage 1** Liste der Basisgebietskörperschaften und der Anzahl der gewünschten Fahrräder
 - Anlage 2** Liste der Optionsgebietskörperschaften und der Anzahl der gewünschten Fahrräder
 - Anlage 3** „Kooperationsvereinbarung als kommunaler Zusammenschluss: Vereinbarung zwischen den Kommunen der NordAllianz zur Errichtung von Radinfrastruktur im Rahmen des Förderprogramms „Klimaschutz durch Radverkehr““ (im Folgenden: Kooperationsvereinbarung) zwischen den Städten Garching bei München und Unterschleißheim sowie den Gemeinden Eching, Hallbergmoos, Ismaning, Neufahrn bei Freising, Oberschleißheim und Unterföhring vom 09.11.2022
 - Anlage 4** Entwurf der Zweckvereinbarung zwischen dem Landkreis Fürstenfeldbruck und den Städten Fürstenfeldbruck, Germering, Olching und Puchheim sowie den Gemeinden Grafrath, Gröbenzell, Landsberied, Maisach, Mammendorf und Schöngeising über das Verhältnis zwischen Landkreis und Kommunen beim Aufbau und Betrieb eines Netzes von Mobilitäts- und Radstationen sowie bei der Beantragung und Abrechnung von Fördermitteln im Rahmen dieses Vorhabens.
-

Anlage 1 Liste der Basisgebietskörperschaften und der Anzahl der gewünschten Fahrräder (gem. §3 II Zweckvereinbarung)

Letzte Anpassung: 25.09.2023 (Anlage wird gem.§7 der Zweckvereinbarung regelmäßig fortgeschrieben)

Gemeinde/ Stadt/Markt	Mechanische Räder	Pedelecs
Landeshauptstadt München	3200	2000
Geretsried	20	10
Wolfratshausen	0	10
Bad Tölz	36*	12*
Gauting	39*	13*
Gilching	20	6
Fürstenfeldbruck	70	0***
Germering	80	0***
Grafrath	3	0***
Gröbenzell	30	0***
Landsberied	10	0***
Maisach	45	0***
Mammendorf	25	0***
Olching	50	0***
Puchheim	76	0***
Schöngeising	6	0***
Dachau Stadt	0	120
Hebertshausen	10*	4*
Aschheim	28	26
Aying	14*	5*
Brunnthal	14*	5*
Feldkirchen	19*	7*
Garching	46*	16*
Gräfelfing	36*	12*
Grünwald	30*	10*
Haar	56*	19*
Hohenbrunn	23*	8*
Höhenkirchen-Siegersbrunn	28*	10*
Ismaning	46*	80*
Kirchheim-Heimstetten	35	0
Neubiberg	39*	13*
Neuried	22*	8*
Oberschleißheim	31*	10*
Oberhaching	36*	12*
Planegg	93	0
Pullach im Isartal	36	0
Taufkirchen	47*	16*
Unterföhring	38	45
Unterhaching	66*	22*
Unterschleißheim	0**	57
Hallbergmoos	0**	30*

Neufahrn	0**	30*
Eching	0**	30*
Holzkirchen	30*	10*
Weyarn	7*	3*
Valley	6*	2*
Otterfing	9*	3*

*Schätzwert beruhend auf der Grundsatzuntersuchung geteilte Mikromobilität

**Derzeit noch keine genauen Schätzwerte vorhanden

*** Ggf. Tausch eines noch durch die Gremien zu bestimmenden Anteils an mechanischen Rädern durch Pedelecs

Anlage 2: Liste der Optionsgebietskörperschaften und der Anzahl der gewünschten Fahrräder (gem. §3 III Zweckvereinbarung)

Letzte Anpassung: 25.09.2023 (Anlage wird gem.§7 der Zweckvereinbarung regelmäßig fortgeschrieben)

Gemeinde/ Stadt/Markt	Mechanische Räder	Pedelecs
Bad Tölz	36*	12*
Geretsried	0**	0**
Wolfratshausen	36*	12*
Bad Heilbrunn	7*	3*
Benediktbeuern	7*	2*
Bichl	4*	2*
Dietramszell	10*	4*
Egling	10*	4*
Eurasburg	8*	3*
Gaißach	6*	2*
Greiling	3*	1*
Icking	7*	3*
Kochel am See	7*	3*
Königsdorf	6*	2*
Lenggries	19*	6*
Münsing	8*	3*
Reichersbeuern	4*	2*
Sachsenkam	3*	0**
Schlehdorf	3*	0**
Wackersberg	7*	2*
Gauting	0**	0**
Gilching	18	6
Andechs	7*	2*
Feldafing	9*	3*
Herrsching am Ammersee	20*	7*
Inning am Ammersee	9*	3*
Pöcking	10*	4*
Seefeld	14*	5*
Stadt Starnberg	44*	15*
Tutzing	19*	6*
Weßling	11*	3*
Wörthsee	9*	3*
Fürstenfeldbruck	0**	0**
Germering	0**	0**
Grafrath	0**	0**
Gröbenzell	0**	0**
Maisach	0**	0**
Mammendorf	0**	0**
Olching	0**	0**
Puchheim	0**	0**
Schöngeising	0**	0**
Landsberied	0**	0**
Alling	6*	2*
Moorenweis	10*	0

Adelshofen	5*	0
Hattenhofen	5*	0
Althegnenberg	5*	0
Oberschweinbach	5*	0
Mittelstetten	5*	0
Jesenwang	5*	0
Kottgeisering	5*	0
Egenhofen	10*	1*
Dachau Stadt	0**	0**
Hebertshausen	0**	0**
Karlsfeld	41*	14*
Röhrmoos	12*	4*
Haimhausen	10*	4*
Vierkirchen	9*	3*
Weichs	7*	2*
Altomünster	15*	5*
Markt Indersdorf, M.	19*	7*
Schwabhausen	12*	4*
Bergkirchen	0	0
Sulzemoos	6*	2*
Odelzhausen	10*	3*
Pfaffenhofen a. d. Glonn	4*	2*
Erdweg	11*	4*
Hilgertshausen - Tandern	7*	2*
Ebersberg	22*	8*
Grafing	25*	9*
Vaterstetten	46*	15*
Anzing	8*	3*
Forstinning	8*	3*
Poing	30*	10*
Aschheim	0**	0**
Aying	0**	0**
Brunnthal	0**	0**
Feldkirchen	0**	0**
Garching b. München	0**	0**
Gräfelfing	0**	0**
Grünwald	0**	0**
Haar	0**	0**
Hohenbrunn	0**	0**
Höhenkirchen-Siegertsbrunn	0**	0**
Ismaning	0**	0**
Kirchheim-Heimstetten	0**	0**
Neubiberg	0**	0**
Neuried	0**	0**
Oberschleißheim	0**	0**
Planegg	0**	0**
Pullach im Isartal	0**	0**
Taufkirchen	0**	0**
Unterföhring	0**	0**
Unterhaching	0**	0**

Unterschleißheim	0**	0**
Baierbrunn	8*	3*
Grasbrunn	18*	6*
Sauerlach	22*	7*
Oberhaching	36*	12*
Putzbrunn	17*	6*
Erding	69*	22*
Neufahrn bei Freising	50*	0**
Eching	35*	0**
Allershausen	11*	4*
Attenkirchen	5*	2*
Au in der Hallertau	11*	4*
Fahrenzhausen	10*	3*
Freising	92*	31*
Gammelsdorf	3*	1*
Haag an der Amper	5*	2*
Hallbergmoos	21*	7*
Hohenkammer	5*	2*
Hörgertshausen	4*	1*
Kirchdorf an der Amper	6*	3*
Kranzberg	7*	3*
Langenbach	7*	3*
Marzling	6*	2*
Mauern	6*	2*
Moosburg an der Isar	35*	12*
Nandlstadt	10*	3*
Paunzhausen	37*	13*
Rudelzhausen	7*	2*
Wang	4*	2*
Wolfersdorf	5*	2*
Zolling	9*	3*
Holzkirchen	0**	0**
Otterfing	0**	0**
Valley	0**	0**
Weyarn	0**	0**
Bad Wiessee	0**	0**
Bayrischzell	0**	0**
Fischbachau	0**	0**
Gmund a. Tegernsee	0**	0**
Hausham	0**	0**
Irschenberg	0**	0**
Kreuth	0**	0**
Miesbach	0**	0**
Rottach-Egern	0**	0**
Schliersee	0**	0**
Tegernsee	0**	0**
Waakirchen	0**	0**
Warngau	0**	0**

*Schätzwert beruhend auf der Grundsatzuntersuchung geteilte Mikromobilität

**Derzeit noch keine genauen Schätzwerte vorhanden



Basisgebiete mit optionaler Erweiterung des Leistungsumfangs

**Kooperationsvereinbarung als kommunaler Zusammenschluss:
Vereinbarung zwischen den Kommunen der NordAllianz
zur Errichtung von Radinfrastruktur im Rahmen des Förderprogramms
“Klimaschutz durch Radverkehr” (Stand: 20.09.2022)**

Präambel

Die acht Kommunen der NordAllianz schließen gemeinsam die nachfolgende Kooperationsvereinbarung zur Errichtung von Radinfrastruktur im Rahmen des Förderprogramms “Klimaschutz durch Radverkehr”.

Ziel des interkommunalen Projekts ist die gemeinsame Verbesserung der Radinfrastruktur im Gebiet der NordAllianz. Mit der Errichtung der Radinfrastruktur wird von den Kooperationspartnern keine wirtschaftliche Zielsetzung verfolgt. Vielmehr sollen Anreize zum Umstieg der Pendler vom motorisierten Individualverkehr auf das Fahrrad geschaffen werden.

Die Federführung der Antragstellung und Abwicklung der Fördergelder mit dem Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit und Verbraucherschutz (BMUV) und dessen Projektträger (ZUG) liegt bei der Gemeinde Ismaning.

Die Geschäftsstelle der NordAllianz ist bei der Gemeinde Ismaning angesiedelt und koordiniert das Projekt gesamtheitlich, die Vergabestelle der Gemeinde unterstützt bei den nötigen Vergabeverfahren.

Folgende investive Maßnahmen werden im Rahmen des Projektes umgesetzt:

1. Anschaffung von Pedelec-Sharing-Bikes mit Tauschakkus an virtuellen Stationen (gesamte NordAllianz-Region)
2. Vervollständigung der Radwege-Beschilderung (gesamte NordAllianz-Region)
3. Radwegausbau (Asphaltierung) zwischen Garching-Dirnismaning und München (Ortsgebiet Garching)
4. Beleuchtung des Radwegs zwischen Hallbergmoos und Neufahrn-Mintraching (Ortsgebiet Hallbergmoos)
5. Radreparaturstationen (gesamte NordAllianz-Region)
6. Fahrradkarte für Pendler (gesamte NordAllianz-Region)

§ 1 Federführung der Gemeinde Ismaning

Als federführende Kommune übernimmt Ismaning die Förderantragstellung und Abwicklung des Förderprozesses:

1. **Abwicklung des Förderprozesses** inkl. Nachweispflichten gegenüber dem Fördermittelgeber (BMUV) und dessen beauftragten Projektträger (ZUG). Die Gemeinde Ismaning wird beim Fördermittelgeber als Zuwendungsempfängerin geführt, tritt als Auftraggeberin und Rechnungsempfängerin für geförderte Projektinhalte auf, legt dem Fördermittelgeber Verwendungsnachweise vor, ist insgesamt für die Berichterstattung zur Projektumsetzung gegenüber dem Fördermittelgeber verantwortlich, unternimmt stellvertretend für alle Partner Dienstreisen zum Zuwendungsgeber und nimmt an Status- und Vernetzungstreffen teil.
2. **Abwicklung der Vergabeverfahren:** Die Gemeinde Ismaning wickelt stellvertretend für die NordAllianz die Liefer- und Dienstleistungsaufträge zur Beschaffung und zum Betrieb der beantragten Radinfrastrukturmaßnahmen (siehe Präambel) ab. Darüber hinaus übernimmt Ismaning ggf. vergaberechtlich erforderliche Vergabeverfahren für Kommunikations- und Evaluations-/Monitoringarbeiten und betreut diese begleitenden Maßnahmen inhaltlich.
3. Die Gemeinde Ismaning wird im Außenverhältnis auf Einhaltung der vom Fördergeber geforderten Bestimmungen achten. Im Innenverhältnis sind alle acht Kommunen gemeinsam hierfür verantwortlich, bei den Projekten Nr. 3 und Nr. 4 der Präambel ist jeweils diejenige Kommune hierfür eigenverantwortlich auf deren Ortsgebiet das Projekt umgesetzt wird.

§ 2 Aufgaben und Pflichten der NordAllianz-Kommunen

Grundsätzliches Ziel des interkommunalen Projekts ist die Umsetzung der nachfolgend benannten Maßnahmen.

Die Kooperationsvereinbarung soll bestehen bleiben, auch wenn einzelne aufgeführte Maßnahmen in einer oder mehreren Kommunen nicht umgesetzt werden können.

Allgemeine Aufgaben und Pflichten

Die Kommunen Eching, Garching bei München, Neufahrn bei Freising, Hallbergmoos, Oberschleißheim, Unterföhring und Unterschleißheim nehmen folgende Aufgaben wahr:

1. **Jede Kommune benennt eine*n feste*n Ansprechpartner*in**, der oder die gegenüber der Gemeinde Ismaning für das Projekt verantwortlich ist und sich um

die Abwicklung innerhalb der eigenen Kommune kümmert. Auf Anfrage der Gemeinde Ismaning sind die Ansprechpartner*innen verpflichtet, Dokumentationen und Daten über den Umsetzungsstand an die Gemeinde Ismaning weiterzugeben, die diese Informationen wiederum an den Fördermittelgeber weiterleitet.

2. **Inhaltliche Unterstützung der Gemeinde Ismaning im Vergabeverfahren:** Die Kommunen sind zur Zusammenarbeit mit der Gemeinde Ismaning verpflichtet. Sie liefern der Gemeinde Ismaning alle für die Vergabeverfahren benötigten Inhalte und Informationen fristgerecht und vollständig zu: Die inhaltliche Zulieferung umfasst v.a. die für die Veröffentlichung/den Versand vorbereitete Leistungsbeschreibung gemäß Vergaberecht und die inhaltliche Beantwortung der Bieterfragen im Vergabeverfahren. Für Richtigkeit und Inhalt der Vergabeunterlagen übernehmen die Kommunen gegenüber der Gemeinde Ismaning und den Auftragnehmern die rechtliche Verantwortung.
3. **Jede Kommune sichert zu, die hier beantragten Maßnahmen auf dem eigenen Gemeindegebiet baulich fristgerecht umzusetzen**, so dass die Durchführungspflicht gegenüber dem Fördermittelgeber erfüllt ist. Die Kommunen prüfen eigenverantwortlich die Ausführung der Baumaßnahmen. Sollte eine Umsetzung nicht möglich sein, so muss dies umgehend der Gemeinde Ismaning angezeigt werden, die diese Information an den Fördergeber weitergibt.

Alle Gelder müssen beim Fördergeber innerhalb der Projektdauer von vier Jahren ab Zuwendungsbescheid abgerufen und die Maßnahmen innerhalb dieser Frist auch baulich umgesetzt werden. Die Kommunen sichern zudem zu, die installierte und geförderte Infrastruktur mindestens für die Dauer der im Fördermittelbescheid genannten Projektlaufzeit und darauffolgenden Zweckbindungsfrist öffentlich zugänglich bereitzustellen.

Aufgaben der Kommunen bzgl. der einzelnen Maßnahmen

1. Pedelecsharing mit Tauschakkus an virtuellen Stationen

Für das Pedelecsharing werden keine Tiefbauarbeiten benötigt. Die Stationen existieren lediglich virtuell und sind per GPS-Koordinaten (Geo-Fencing) begrenzt. Der beauftragte Dienstleister wird gemeinsam mit der NordAllianz-Geschäftsstelle einen Stationsplan erstellen. Die Kommunen sichern zu, falls benötigt, hierzu Informationen zu liefern und geeignete, öffentlich zugängliche und vom öffentlichen Raum gut erkennbaren Flächen im Gemeinde- bzw. Stadtgebiet für die

Abstellung der Räder zu benennen. Eventuell erforderliche Genehmigungen für die Abstellung der Räder sind von den einzelnen Kommunen jeweils beizubringen.

2. **Vervollständigung der Radwege-Beschilderung**

Jede Kommune sichert zu, die Anzahl und benötigte Beschriftung je Schild an die Gemeinde Ismaning zu melden, gemäß vorliegendem Beschilderungskonzept der NordAllianz, sodass die Schilder entsprechend beschafft werden können. Außerdem sichert jede Kommune zu, die beschafften Radwegeschilder bei der Gemeinde Ismaning abzuholen und anschließend die Schilder an den entsprechenden Stellen im Gemeinde-/Stadtgebiet, gemäß des bereits vorliegenden Beschilderungskonzept der NordAllianz, anzubringen.

3. **Radreparaturstationen**

Pro Kommune werden zwei Stationen von der Gemeinde Ismaning beschafft (insg. 16 Stationen). Jede Kommune sichert zu, die beschafften Radreparaturstationen bei der Gemeinde Ismaning abzuholen und anschließend die Stationen an je einer Stelle im Gemeinde-/Stadtgebiet zu installieren.

4. **Fahrradkarte für Pendler**

Jede Kommune sichert zu, die benötigten Informationen für die Radkarte an die Gemeinde Ismaning mitzuteilen. Benötigte Informationen sind alle relevanten Informationen für Radpendler, die in die Karte aufgenommen werden sollen, wie bspw.

- Informationen und Standorte von öffentlichen Rad-Abstellanlagen
- Informationen über vorhandene Radwege
- Standorte von Radreparaturstationen
- Standorte von Trinkbrunnen
- Standorte der Sharingbike-Stationen
- Standorte von E-Bike-Akku-Ladestationen (falls im Ortsgebiet vorhanden)

5. **Einzelvereinbarung Stadt Garching: Radwegausbau (Asphaltierung) zwischen Garching-Dirnismaning und München**

Planung: Die Stadt Garching übernimmt die gesamte Planung des Radweges und erstellt alle hierfür erforderlichen Unterlagen und Pläne.

Vergabeverfahren: Für die Durchführung der Vergabe stellt die Stadt Garching alle dafür benötigten Unterlagen der Gemeinde Ismaning vollständig und fristgerecht zur Verfügung und beantwortet Bieterfragen.

Flächeneigentum: Befindet sich die benötigte Fläche für den Radweg noch nicht

im Eigentum der Stadt Garching, so hat die Kommune mit den jeweiligen Eigentümern selbstständig zu verhandeln und rechtssichere Gestattungs- oder Kaufverträge abzuschließen. Die dafür anfallenden Kosten übernimmt die Stadt Garching.

Baumaßnahme: Nach der Vergabe übernimmt die Stadt Garching die gesamte Durchführung der Maßnahme. Die Bauleitung und -überwachung liegt bei der Stadt Garching bzw. bei dem im Vergabeverfahren beauftragten Auftragnehmer. Nach Fertigstellung der Baumaßnahme wird diese durch die Stadt Garching abgenommen.

Eigentum: Mit Beginn der Errichtung des Radweges übernimmt die Stadt Garching die Straßenbaulast und alle dem Baulastträger damit obliegenden Aufgaben und Befugnisse.

Unterhalt: Die Stadt Garching trägt die Baulast für den Radweg. Dies umfasst insbesondere den baulichen und betrieblichen Unterhalt. Darunter fallen Straßenunterhalt, Verkehrssicherungspflicht, Winterdienst und Reinigung. Alle verkehrsrechtlichen Anordnungen liegen bei der Stadt Garching, ebenso wie die Anbringung von entsprechender Beschilderung.

Haftung: Die Stadt Garching stellt die Gemeinde Ismaning während der Bauphase von Haftungsansprüchen Dritter aus Anlass der Durchführung der Baumaßnahmen einschließlich etwaiger Kosten der Rechtsverfolgung und Zinsen frei. Die Gemeinde Ismaning tritt alle Ansprüche gegenüber den Unternehmern, insbesondere solche aus Gewährleistung und Garantie, an die Stadt Garching ab.

6. **Einzelvereinbarung Gemeinde Hallbergmoos: Beleuchtung des Radwegs zwischen Hallbergmoos und Neufahrn-Mintraching**

Planung: Die Gemeinde Hallbergmoos übernimmt die gesamte Planung der Maßnahme und erstellt alle hierfür erforderlichen Unterlagen und Pläne.

Bau: Da die Gemeinde Hallbergmoos bereits einen Rahmenvertrag mit einem Dienstleister hat, der für den Bau von Beleuchtung zuständig ist, entfällt die Vergabe durch die Gemeinde Ismaning. Die Rechnung des Dienstleisters muss auf die Gemeinde Ismaning ausgestellt werden. Die Bauleitung und -überwachung liegt bei der Gemeinde Hallbergmoos. Nach Fertigstellung der Baumaßnahme wird diese durch die Gemeinde Hallbergmoos abgenommen.

Eigentum: Die Gemeinde Hallbergmoos übernimmt alle dem Eigentümer obliegenden Aufgaben und Befugnisse.

Unterhalt: Die Gemeinde Hallbergmoos trägt die Baulast für den Aufbau der Beleuchtung, dies umfasst insbesondere den baulichen und betrieblichen Unterhalt. Darunter fallen die Verkehrssicherungspflicht, Winterdienst und Reinigung. Alle verkehrsrechtlichen Anordnungen liegen bei der Gemeinde Hallbergmoos. Die Beleuchtung geht dauerhaft in die Bau- und Unterhaltungslast der Gemeinde Hallbergmoos über.

Haftung: Die Gemeinde Hallbergmoos stellt die Gemeinde Ismaning während der Bauphase von Haftungsansprüchen Dritter aus Anlass der Durchführung der Baumaßnahmen einschließlich etwaiger Kosten der Rechtsverfolgung und Zinsen frei. Die Gemeinde Ismaning tritt alle Ansprüche gegenüber den Unternehmern, insbesondere solche aus Gewährleistung und Garantie, an die Gemeinde Hallbergmoos ab.

§ 3 Kostenverteilung

Für die förderfähigen Maßnahmen beantragt die Gemeinde Ismaning stellvertretend für alle NordAllianz-Kommunen Fördermittel beim Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit und Verbraucherschutz (BMUV). Ismaning begleicht stellvertretend für alle Kommunen Rechnungen für förderfähige Posten gegenüber Lieferanten/Dienstleistern. Jede Kommune erstattet der Gemeinde Ismaning den für sie anfallenden Eigenbehalt. Der Eigenbehalt entspricht der Differenz zwischen den tatsächlichen anteiligen Kosten der Kommune, für die für sie beschafften, förderfähigen Elemente/bestellten Leistungen und der tatsächlich ausgezahlten Fördersumme. Alle NordAllianz-Kommunen stellen sicher, dass für die durch die Kommunen zu finanzierenden Elemente und Leistungen kein finanzielles Defizit bei der Gemeinde Ismaning verbleibt.

Die Gesamtsumme für die beantragten Maßnahmen beim Bundesumweltministerium beträgt € 1.055.134. Die Förderquote beträgt 75 %, demnach ergibt sich eine beantragte Fördersumme in Höhe von € 791.350. Der Eigenanteil für die NordAllianz-Kommunen beträgt 25 %, also € 263.783.

Aufteilung des Eigenanteils für die investiven Maßnahmen: Nach Vorliegen aller Schlussrechnungen wird von der Gemeinde Ismaning (Zuwendungsempfängerin) auf dieser Grundlage die Abrechnung mit den NordAllianz-Kommunen vorgenommen.

Alle Kommunen übernehmen den Eigenanteil zur Implementierung der Maßnahmen, der nach Abzug der Fördermittel übrigbleibt. Die Verteilung des Eigenanteils erfolgt gemäß der nachfolgenden Tabelle (Kostenverteilungsschlüssel):

	IS	GAR	ECH	HM	NF	OSH	USH	UF
Pedelecsharing	14%	16%	10%	10%	10%	6%	19%	15%
Radwege-Beschilderung	14%	16%	10%	10%	10%	6%	19%	15%
Radreparaturstationen	14%	16%	10%	10%	10%	6%	19%	15%
Fahrradkarte	14%	16%	10%	10%	10%	6%	19%	15%
Radwegausbau Garching	/	100%	/	/	/	/	/	/
Beleuchtung Radweg Hallbergmoos	/	/	/	100%	/	/	/	/

Die federführende Gemeinde Ismaning stellt die Mittel für die Maßnahmen ein und beantragt die Förderung. Der Restbetrag, der nach Abzug der Förderung letztlich übrigbleibt, muss von der jeweils betroffenen Kommune gemäß dem Verteilungsschlüssel gezahlt werden. Es darf kein Fehlbetrag für die Aufwände der anderen Kommunen bei der Gemeinde Ismaning verbleiben.

Kostenverteilung der Betriebskosten des Pedelecsharing:

Beim Pedelecsharing entstehen neben den geförderten, investiven Anschaffungskosten zusätzliche Betriebskosten für Wartung, Instandhaltung, Verteilung der Räder und Kundenmanagement. Die Kommunen gehen davon aus, dass die Pedelecs nicht kostendeckend betrieben werden können. Die Kommunen tragen daher zusätzlich das jährliche Betriebskostendefizit. Einnahmen aus dem Betrieb des Radsystems kommen direkt dem externen Betreiber des Systems zugute und dienen der Minderung des Betriebskostendefizits. Die Kostenverteilung der Betriebskosten des Pedelecsharing-Betreibers erfolgt ebenfalls entsprechend des Kostenschlüssels (vgl. Kostenaufstellung als Anhang 3).

Die Betriebskosten werden jährlich rückwirkend abgerechnet. Zu Beginn des nachfolgenden Kalenderjahres erfolgt die verbindliche Abrechnung durch die Gemeinde Ismaning nach Ermittlung des tatsächlichen Betriebskostendefizites.

§ 4 Eigentumsverhältnis

Bewegliche Infrastruktur: Die federführende Gemeinde Ismaning ist für die Abwicklung der Vergabe und des Zahlungsverkehrs verantwortlich und in Folge auch Eigentümer der erworbenen, beweglichen Infrastruktur. Diese Regelung betrifft insbesondere die Pedelecs.

Fest verbaubare Radinfrastruktur: Sobald die jeweiligen anderen Kommunen der NordAllianz den Eigenmittelanteil an die Gemeinde Ismaning überweisen, geht die beschaffte Infrastruktur direkt in das Eigentum der jeweiligen Kommune über. Die Kommunen sind dann auch für den Unterhalt und die Einhaltung der Zweckbindung verantwortlich.

§ 5 Haftung

Die Haftung der Gemeinde Ismaning wegen einer Verletzung einer Pflicht aus dieser Vereinbarung wird gegenüber den kreisangehörigen Kommunen auf Vorsatz oder grobe Fahrlässigkeit beschränkt.

§ 6 Inkrafttreten und Dauer

Die Bestimmungen dieser Vereinbarung treten mit Unterzeichnung der Unterschriftsberechtigten aller Vertragsparteien in Kraft.

Diese Vereinbarung endet, wenn der Zweck, die Errichtung von Radinfrastruktur im Rahmen des Förderprogramms "Klimaschutz durch Radverkehr", realisiert ist und alle Verwendungsnachweise im Rahmen der jeweiligen Zuwendungsbescheide erstellt, geprüft und schlussabgerechnet sind.

§ 7 Schlussbestimmungen

Vertragsänderungen oder -ergänzungen bedürfen zu ihrer Rechtswirksamkeit der Schriftform. Dies gilt auch für die Aufhebung des Schriftformerfordernisses. Nebenabreden bestehen nicht. Die Unwirksamkeit einzelner Bestimmungen berührt die Wirksamkeit der übrigen Regelungen dieses Vertrages nicht. Die Vertragspartner verpflichten sich, die unwirksame Bestimmung durch solche zu ersetzen, die dem Sinn und Zweck des ursprünglich Gewollten im rechtlich zulässigen Umfang möglichst nahekommt.

Sollten bei der Durchführung dieses Vertrages ergänzende Bestimmungen notwendig werden, verpflichten sich die Vertragspartner, Vereinbarungen in dem Sinne zu treffen, wie sie bei Abschluss des Vertrages getroffen worden wären.

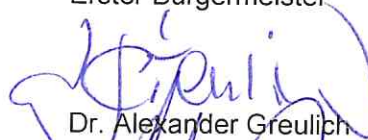
Als Gerichtsstand für Rechtsstreitigkeiten, die aus dieser Vereinbarung resultieren, wird – soweit zulässig – München vereinbart.

Eching, 09.11.2022



Sebastian Thaler
Erster Bürgermeister

Ismaning,



Dr. Alexander Greulich
Erster Bürgermeister

Garching,



Dr. Dietmar Gruchmann
Erster Bürgermeister

Hallbergmoos,



Josef Niedermair
Erster Bürgermeister

Neufahrn,



Franz Heilmeier
Erster Bürgermeister

Oberschleißheim,



Markus Böck
Erster Bürgermeister

Unterföhring, 09.11.2022



Andreas Kemmelmeier
Erster Bürgermeister

Unterschleißheim,



Christoph Böck
Erster Bürgermeister

Anhang 1: Übersicht der Aufgaben und Zuständigkeiten

		Federführende Gemeinde Ismaning	Alle Kommunen
Aufgaben in Vorbereitung			
1)	Beschaffung bzw. Bereitstellung benötigter Flächen (inkl. ggf. notwendiger Vertragsabschlüsse)		X
2)	Erarbeitung und Bereitstellung vollständiger Leistungsbeschreibungen und Vergabeunterlagen		X
3)	Förderantragsstellung für radverkehrsbezogene Infrastruktur, Öffentlichkeitsarbeit, Monitoringmaßnahmen und Dienstreisen	X	
4)	Vergabe von Liefer- und Dienstleistungsverträgen für radverkehrsbezogene Infrastruktur sowie für Öffentlichkeitsarbeit und Monitoringmaßnahmen	X	
Aufgaben zum Aufbau der Infrastruktur			
5)	Beauftragung von Lieferanten und Dienstleistern zum Stationsaufbau	X	
6)	Organisation von Eigenleistungen (Bauhofarbeiten)		X
7)	Begleichung von Rechnungen und Abruf von Fördermitteln für die Infrastruktur, Öffentlichkeitsarbeit und Monitoringmaßnahmen	X	
8)	Finanzierung der nach Abzug der Förderung verbleibenden Eigenmittel		X
9)	Abruf von Fördermitteln und Finanzierung von Eigenmitteln für Öffentlichkeitsarbeit, Monitoringmaßnahmen und Dienstreisen zum Fördergeber	X	
Aufgaben zum Betrieb			
10)	Abwicklung des Förderverfahrens mit dem Fördergeber (inkl. Dokumentation, Berichterstattung, Nachweispflicht)	X	
11)	Beauftragung und Zahlung des Dienstleisters zum Pedelecbetrieb		X
12)	Verkehrssicherung (betrifft Radweg, Beleuchtung, Reparaturstationen, Beschilderung)		X
13)	Öffentlichkeitsarbeit	X	X
14)	Monitoring	X	
15)	Unterstützung des bei den Nachweispflichten zur Förderung	X	X
16)	Einhaltung der Qualitätsstandards für Radinfrastruktur	X	X

Anhang 2: Nebenbestimmungen des Fördergebers

1. Die Kommunen unterstützen die Gemeinde Ismaning bei der Einhaltung der Nebenbestimmungen aus dem Zuwendungsbescheid (Förderkennzeichen 67KBR0132).
2. Änderungen an den Eigentumsverhältnissen der mit Hilfe der Zuwendung geförderten Investitionen sind innerhalb von fünf Jahren (bei Gebäuden zehn Jahren) ab Ende des Bewilligungszeitraums zustimmungspflichtig. Die Zustimmung kann nur durch den Fördergeber BMUV – vertreten durch ZUG (Projektträger) – erfolgen. Gleiches gilt für Nutzungsänderungen von mit der Förderung beschafften Investitionen.
3. Die Kommunen unterstützen die Gemeinde Ismaning auf Nachfrage bei der Erfüllung der Berichtspflicht an den Zuwendungsgeber.
4. Es ist bei allen Veröffentlichungen und Maßnahmen der Öffentlichkeitsarbeit - beispielsweise Publikationen, insbesondere Programmhefte, Broschüren, Webseiten, Briefköpfe sowie bei Plakatwänden, Transparenten und Ähnlichem – der Hinweis aufzunehmen bzw. gut sichtbar anzubringen: „Gefördert vom Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit und Verbraucherschutz aufgrund eines Beschlusses des Deutschen Bundestages“.
5. Bei Zuwendungsbaumaßnahmen ist auf Bauschildern der Hinweis aufzunehmen: „Hier entsteht gefördert durch die Bundesrepublik Deutschland.... Zuwendungsgeber: Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit und Verbraucherschutz aufgrund eines Beschlusses des Deutschen Bundestages“.
6. Auf Einladungskarten und Ähnlichem ist der Hinweis aufzunehmen: „Gefördert durch die Bundesrepublik Deutschland, Zuwendungsgeber: Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit und Verbraucherschutz aufgrund eines Beschlusses des Deutschen Bundestages“. Dabei ist jeweils auch das Logo des BMUV zu verwenden. Der Designguide des Zuwendungsgebers BMUV ist zu beachten. Es ist bei allen Veröffentlichungen und Maßnahmen der Öffentlichkeitsarbeit jeweils neben dem Logo des BMUV auch das Logo der Nationalen Klimaschutzinitiative zu verwenden.
7. Zusätzlich wird für die Erstellung von Drucksachen die Verwendung von Recycling-Papieren, zertifiziert nach RAL UZ14 (Blauer Engel) oder gleichwertig gewünscht. Das genutzte Recycling-Papier sollte hinsichtlich der Qualität der DIN EN 12281 oder gleichwertig entsprechen.
8. Die Kommunen sind dazu verpflichtet, darauf zu achten, dass der Hinweis auf die Förderung des BMUV am Standort des Vorhabens angebracht ist. Dabei sind die im Leitfaden „KLR Förderhinweise für investive Projekte“ enthaltenen Vorgaben zu beachten. Der Leitfaden sowie die Druckvorlagen für die Hinweisschilder werden unter <http://www.klimaschutz.de/schilder> bereitgestellt. Der Förderhinweis hat während eines Zeitraums von fünf Jahren (bei Gebäuden zehn Jahren) am Vorhabenstandort zu verbleiben. Fehlende oder nicht mehr lesbare Hinweise sind durch die Kommune zu ersetzen.
9. Die Kommunen verpflichten sich, die Gemeinde Ismaning bei der Presse- und Öffentlichkeitsarbeit zu unterstützen. Sie stellt dem auf Nachfrage Unterlagen oder Fotos zur Verfügung.

Anhang 3 zur Kooperationsvereinbarung zwischen den Kommunen der NordAllianz zur Errichtung von Radinfrastruktur; Schätzung der Betriebskosten für das Pedelec-Sharing

Die hier aufgeführte Kalkulation beruht auf einer Markterkundung inkl. Angebotseinholung der Verwaltung.

Kalkulierte Betriebskosten pro Jahr (für 300 Pedelecs):

Allgemeine Betriebskosten (einschließlich Service, Batteriewechsel, Umverteilung, Mechaniker). Entspricht 70 € pro Pedelec pro Monat	252.000 € netto
Einnahmen: (Konservative Schätzung: 0,8 Ausleihen pro Pedelec pro Tag für 20 Min. = 2,20 €)	-192.720 € netto
Gesamtes Betriebskostendefizit:	59.280 € netto

Zu tragendes Betriebskostendefizit pro Kommune pro Jahr:

Ismaning	14 %	8.300 €
Garching	16 %	9.485 €
Eching	10 %	5.928 €
Hallbergmoos	10 %	5.928 €
Neufahrn	10 %	5.928 €
Oberschleißheim	6 %	3.556 €
Unterföhring	15 %	8.892 €
Unterschleißheim	19 %	11.263 €
	100 %	59.280 €

02.05.2022

ANLAGE 4

1. Beschlossene Version von 2022

Der

Landkreis Fürstenfeldbruck

- vertreten durch den Landrat und nachfolgend als „Landkreis“ bezeichnet -

und

die

Städte Fürstenfeldbruck, Germering, Olching und Puchheim sowie die Gemeinden Grafrath, Gröbenzell, Landsberied, Maisach, Mammendorf und Schöngeising

- vertreten durch den jeweiligen Oberbürgermeister bzw. die Erste Bürgermeisterin / den Ersten Bürgermeister und nachfolgend jeweils als „Kommune“, zusammen als „Kommunen“ bezeichnet -

- nachfolgend gemeinsam als „Partner“ bezeichnet -

schließen gemäß Art. 2 Abs. 1 und Art. 7 ff. des Gesetzes über die kommunale Zusammenarbeit (KommZG) folgende

ZWECKVEREINBARUNG

Präambel

Die Partner beabsichtigen in den Kommunen den Aufbau eines Netzes von Mobilitäts- und Radstationen mit einheitlichem und in seinem Umfang lokal abgestuften Verkehrsangebot. Das vorgesehene Angebot umfasst insb. Car- und Bikesharing sowie Infrastruktureinrichtungen für den Individualradverkehr. Mit dem Aufbau eines solchen Stationsangebotes, das eng mit dem öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) vernetzt wird, stellen die Partner allen Menschen, die in den Kommunen leben, diese besuchen oder dort arbeiten, ein attraktives Alternativangebot zum motorisierten Individualverkehr bereit. So soll ein Beitrag zur verkehrlichen Entlastung und zum Klimaschutz geleistet werden.

Gemäß mobilitätswissenschaftlicher Erkenntnisse ist dabei in Bezug auf Zugang, Nutzung und Erscheinungsbild ein einheitliches System erforderlich, damit das vorgesehene Stationsangebot angenommen wird und so einen maßgeblichen verkehrlichen Mehrwert erzielt. Die flächendeckende Nutzbarkeit der Leih- bzw. Sharingangebote über kommunale Grenzen hinweg, deren möglichst unkomplizierte Beauskunftung, Buchung und Abrechnung, ein hoher Vernetzungsgrad mit dem bestehenden ÖPNV sowie die Wiedererkennbarkeit der Angebote im öffentlichen Raum sind dafür grundlegende Voraussetzungen.

Zur Umsetzung ihres gemeinsamen Vorhabens beantragen die Partner finanzielle Zuwendungen in Form von Fördermitteln.

Um die Einheitlichkeit des Systems sowie Fördermittelbeantragung und -abwicklung gewährleisten zu können, ist eine Koordination und Bündelung von Aufgaben über eine zentrale Stelle erforderlich. Im vorliegenden Fall werden über das Landratsamt Zuständigkeiten beim Landkreis als Gesellschafter im regionalen Nahverkehrsverbund MVV (Münchner Verkehrs- und Tarifverbund GmbH) konzentriert. Zum Teil werden diese dem Landkreis durch die Kommunen übertragen.

Um das Verhältnis zwischen Landkreis und Kommunen im Rahmen der genannten Zuständigkeiten vertraglich zu regeln, wird diese Zweckvereinbarung geschlossen. Die Vereinbarung wird durch eine Ergänzungsvereinbarung für jede einzelne Kommune konkretisiert.

§ 1 Gegenstand der Zweckvereinbarung

- (1) Diese Zweckvereinbarung regelt das Verhältnis zwischen Landkreis und Kommunen beim Aufbau und Betrieb eines Netzes von Mobilitäts- und Radstationen sowie bei der Beantragung und Abrechnung von Fördermitteln im Rahmen dieses Vorhabens.
- (2) Im Einzelnen betrifft die Zweckvereinbarung folgende im Rahmen des in § 1 Abs. 1 genannten Vorhabens anfallende Aufgabenbereiche:
 - a) Vergabeverfahren und Beschaffung,
 - b) Aufbau von Mobilitäts- bzw. Radstationsinfrastruktur,
 - c) Betrieb,
 - d) Kommunikation / Öffentlichkeitsarbeit,
 - e) Evaluation / Monitoring und
 - f) Abwicklung von Förderverfahren.
- (3) Des Weiteren wird die Zusammenarbeit in folgenden den Mobilitäts- und Radstationsaufbau und -betrieb betreffenden Bereichen geregelt:
 - a) Finanzierung,
 - b) Grundstücke,
 - c) Eigentum und
 - d) Qualitätsstandards.
- (4) Die genannte Mobilitäts- und Radstationsinfrastruktur wird modular abgestuft ausgeführt. An allen Mobilitäts- und Radstationen werden mindestens eingerichtet:
 - a) Stele,
 - b) Bikesharing-Fahrräder mit passenden Abstellmöglichkeiten und
 - c) Infrastruktur für den Individualradverkehr gemäß § 1 Abs. 5.
- (5) Die vorgesehene Infrastruktur für den Individualradverkehr kann je nach Kommune und Standort folgende Komponenten umfassen:
 - a) Radabstellanlagen entsprechend der Empfehlungen des ADFC und der Hinweise zum Fahrradparken der FGSV, z. T. mit Überdachung,
 - b) Abstellmöglichkeiten für Lastenräder inkl. Beschilderung / Markierung,
 - c) abschließbare Fahrradboxen,
 - d) Gepäckfächer / Spinde,
 - e) Luft- und Reparaturstationen,
 - f) E-Lademöglichkeiten.
- (6) Je nach Kommune und Standort können als Stationsangebote hinzukommen:
 - a) (E-)Carsharing inkl. Fahrzeug und Stellplatz (ggf. mit Ladestationen),
 - b) E-Lastenradsharingräder mit Abstellmöglichkeiten und Ladestationen,
 - c) Stellflächen für E-Scooter inkl. Beschilderung / Markierung.
- (7) Der Unterschied zwischen Mobilitäts- und Radstationen liegt darin, dass Mobilitätsstationen in unmittelbarer Nähe zu Haltestellen des ÖPNV liegen, Radstationen diese Verknüpfung jedoch nicht bieten.
- (8) Eine tabellarische Übersicht der Aufgaben und Zuständigkeiten des Landkreises und der Kommunen ist dieser Zweckvereinbarung beigelegt (Anhang 1).

- (9) Die Zusammenarbeit wird durch eine Ergänzungsvereinbarung für jede einzelne Kommune konkretisiert (gemäß Muster in Anhang 2).

§ 2 Aufgaben und Aufgabenübertragung

- (1) Der Landkreis vergibt Liefer- und Dienstleistungsaufträge zur Beschaffung von Mobilitäts- und Radstationsinfrastruktur sowie für Kommunikations- und Evaluations- / Monitoringarbeiten. Den Betrieb von Mobilitäts- und Radstationsinfrastruktur vergibt der Landkreis stellvertretend für die Kommunen.
- (2) Ebenso vergibt und beauftragt der Landkreis durch ihn zur Förderung durch das Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz (BMWK) angemeldete Lieferungen von, für den Stationsaufbau notwendigen Materialien und Tiefbau- / Montagearbeiten. Nicht zur Förderung angemeldete Tiefbau- und Montagearbeiten werden in der Regel durch die kommunalen Bauhöfe in Eigenregie durchgeführt. In letztgenanntem Fall vereinbaren der Landkreis und die jeweilige Kommune in einer Ergänzungsvereinbarung eine für die Partner praktikable Übernahmeabwicklung von über den Landkreis beschafften, geförderten Materialien mit dem kommunalen Bauhof.
- (3) Für Vergabe und Beschaffung von Materialien für den Tiefbau und den Stationsaufbau sowie für die Montage durch externe Dienstleister legen die Kommunen dem Landkreis für die Veröffentlichung / den Versand vorbereitete Leistungsbeschreibungen gemäß Vergaberecht vor.
- (4) Für die Richtigkeit der Angaben zu benötigten Materialien zum Stationsaufbau und für die Beauftragung externer Dienstleister sowie für den Inhalt diesbezüglicher Leistungsbeschreibungen übernehmen die Kommunen gegenüber dem Landkreis und den Auftragnehmern die rechtliche Verantwortung.
- (5) Die Kommunen führen erforderliche Entwurfs- und Ausführungsplanungen zum Stationsaufbau eigenverantwortlich durch. Die Kommunen begleiten, prüfen und koordinieren die Stationsaufbauarbeiten.
- (6) Eventuell erforderliche Genehmigungen für die Stationserrichtung sind durch die Kommunen beizubringen.
- (7) Der Landkreis vergibt und beauftragt Lieferanten von Stationsinfrastruktur sowie Dienstleister für die Stationsmontage und für Kommunikation / Evaluation. Die Kommunen beauftragen Betrieb und Wartung von Sharingangeboten. Für Reinigung, Winterdienst und Verkehrssicherung an Stationen und auf Flächen, auf denen diese sich befinden, sind die Kommunen verantwortlich.
- (8) Die zentrale Kommunikation / Öffentlichkeitsarbeit für das Mobilitäts- und Radstationsprojekt erfolgt über den Landkreis. Lokale Kommunikationsinhalte der Kommunen sind davon unbenommen. Der Landkreis stellt sicher, dass die Kommunen von ihnen finanzierte Infrastruktur durch das Aufbringen des eigenen amtlichen Wappens kenntlich machen können. Auf Stationsstelen werden Hinweise und Logos von den an der Finanzierung und Umsetzung des Projekts Beteiligten (Landkreis, jeweilige Kommune, Fördermittelgeber) ermöglicht.
- (9) Der Landkreis organisiert ein Evaluations- und Monitoringverfahren zur Auswertung der verkehrlichen Wirkungen der Mobilitäts- und Radstationsangebote. Hierzu strebt der Landkreis die Beschaffung anonymisierter Nutzungsdaten der Sharinganbieter an. Außerdem sieht er die Beauftragung geeigneter Dienstleister bzw. wissenschaftlicher Kooperationspartner für Erhebungen und Auswertungen vor. Die Kommunen unterstützen den Landkreis dabei mit den ihnen zur Verfügung stehenden Daten. Auswertungsergebnisse erhalten die Partner und der Fördermittelgeber.
- (10) Der Landkreis beantragt Fördermittel und ist Fördermittelempfänger für die Beschaffung und Installation von Stelen, Bikesharing-Fahrrädern mit passenden Abstellmöglichkeiten, Infrastruktur für den Individualradverkehr, E-Lastenradsharingrädern mit Abstellmöglichkeiten und Ladestationen sowie für Kommunikation / Öffentlichkeitsarbeit und Evaluation /

Monitoring. Hierzu bilden die Partner zusammen einen sogenannten Kommunalen Zusammenschluss, dem der Landkreis im Sinne des Fördermittelgebers vorsteht.

- (11) Für die in § 2 Abs. 10 genannten Elemente und Inhalte stellt der Landkreis einen Antrag auf Förderung im Rahmen des Förderaufrufes „Klimaschutz durch Radverkehr“ (Nationale Klimaschutzinitiative) des Bundesministeriums für Wirtschaft und Klimaschutz (BMWK).
- (12) Der Landkreis übernimmt rechtsverbindlich die Verantwortung für die Umsetzung der im Rahmen des Förderaufrufes „Klimaschutz durch Radverkehr“ geförderten Projektinhalte. Er wird beim Fördermittelgeber BMWK als Zuwendungsempfänger geführt, tritt als Auftraggeber und Rechnungsempfänger für geförderte Projektinhalte auf, legt dem Fördermittelgeber Verwendungsnachweise vor, ist insgesamt für die Berichterstattung zur Projektumsetzung gegenüber dem Fördermittelgeber verantwortlich, unternimmt stellvertretend für alle Partner Dienstreisen zum Zuwendungsgeber und nimmt an Status- sowie Vernetzungstreffen teil.
- (13) Der Landkreis wird auf die Einhaltung der Bestimmungen des Fördermittelgebers BMWK durch alle Partner achten. Im Gegenzug unterstützen die Kommunen den Landkreis mit ihnen zur Verfügung stehenden Daten und Dokumentationen sowie mit der fristgerechten Umsetzung von ihnen im Rahmen dieser Zweckvereinbarung zugewiesenen Aufgaben bei der Einhaltung der Bestimmungen des Fördermittelgebers.
- (14) Es gelten sämtliche Nebenbestimmungen des Fördermittelbescheides des BMWK.
- (15) Die Kommunen garantieren die Vollständigkeit und Richtigkeit von Leistungsbeschreibungen für Tiefbau- und Montagearbeiten, von Entwurfs- und Ausführungsplanungen, das rechtzeitige Beibringen eventuell erforderlicher Genehmigungen sowie die Bereitstellung notwendiger, in kommunaler Hand befindlicher Daten für Evaluations- und Monitoringaufgaben sowie für Nachweispflichten beim Fördermittelgeber. Werden geförderte Infrastrukturelemente und Tiefbaumaterialien durch kommunale Bauhöfe verbaut, garantieren die Kommunen die gemäß den Fördervorgaben ordnungsgemäße Dokumentation der Arbeiten für erforderliche Verwendungsnachweise. Bei Arbeiten durch beauftragte Dritte stellt die Kommune die zweck- und vorgabengemäße Durchführung der Arbeiten sicher.
- (16) Die Kommunen stellen die für die Stationseinrichtung benötigten Flächen mindestens für die Dauer der im Fördermittelbescheid genannten Projektlaufzeit und darauffolgenden Zweckbindungsfrist bereit. Die darauf installierte und geförderte Infrastruktur muss zu jeder Zeit für die Partner, für Dienstleister sowie Nutzerinnen und Nutzer frei zugänglich sein.
- (17) Des Weiteren halten die Kommunen die Vorgaben des Fördermittelgebers zur Platzierung von Hinweisen zur Förderung auf Materialien der Öffentlichkeitsarbeit, auf Bauschildern und auf geförderter Infrastruktur sowie weitere Vorgaben im Zusammenhang mit der Förderung ein. Der Landkreis stellt den Kommunen die notwendigen, sich aus dem Fördermittelbescheid diesbezüglich ergebenden Informationen zur Verfügung.

§ 3 Finanzierung

- (1) Die Finanzierung der gesamten Mobilitäts- bzw. Radstationsinfrastruktur gemäß § 1 sowie der zum Aufbau dieser erforderlichen Tiefbau- und Montagearbeiten inkl. der dazu notwendigen Materialien übernehmen die Kommunen.
- (2) Die je nach Kommune und Standort zu finanzierende Infrastruktur und zu deren Aufbau notwendige Arbeiten sind in den Ergänzungsvereinbarungen aufgeführt.
- (3) Arbeitskosten und Rechnungen für Entwurfs- und Ausführungsplanungen, Bauhofleistungen, Betrieb der beschafften Stationsangebote, Wartung, Reinigung und Winterdienst an den Stationen sowie eventuell anfallende Gebühren für Genehmigungen und Grunderwerb / Gestattung sind durch die Kommunen zu tragen.
- (4) Der Landkreis finanziert Kommunikationsinhalte und die Öffentlichkeitsarbeit für das Gesamtprojekt sowie Evaluation / Monitoring und notwendige Dienstreisen im Rahmen der Abwicklung des Förderverfahrens.

- (5) Für die förderfähigen Elemente (Stelen, Bikesharing-Fahrräder mit passenden Abstellmöglichkeiten, Infrastruktur für den Individualradverkehr und E-Lastenradsharing mit Ladestationen) der Mobilitäts- bzw. Radstationen und für den dazugehörigen Tiefbau sowie für Montagearbeiten durch Dritte beantragt der Landkreis Fördermittel beim Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz (BMWK). Der Landkreis begleicht Rechnungen für förderfähige Posten gegenüber Lieferanten / Dienstleistern. Hierfür beantragt er Fördermittel beim BMWK. Jede Kommune erstattet dem Landkreis den für sie anfallenden Eigenbehalt. Der Eigenbehalt entspricht der Differenz zwischen den tatsächlichen anteiligen Kosten der Kommune für die für sie beschafften förderfähigen Elemente / bestellten Leistungen und der tatsächlich ausgezahlten Fördersumme. Die Partner stellen sicher, dass für die durch die Kommunen zu finanzierenden Elemente und Leistungen kein finanzielles Defizit beim Landkreis verbleibt.
- (6) Für die durch den Landkreis finanzierten Leistungen (Kommunikation / Öffentlichkeitsarbeit, Evaluation / Monitoring und Dienstreisen) übernimmt der Landkreis den nach Abzug der Förderung tatsächlich anfallenden Restbetrag.
- (7) Die Partner gewährleisten vollumfängliche Kostentransparenz.

§ 4 Grundstücke

- (1) Die Kommunen stellen die für die Mobilitäts- und Radstationen erforderlichen Grundstücke an den durch die Partner gemäß Ergänzungsvereinbarungen vereinbarten Standorten bereit.
- (2) Befinden sich benötigte Flächen nicht im Eigentum der jeweiligen Kommune, so hat die Kommune mit den jeweiligen Eigentümern selbstständig zu verhandeln und rechtssichere Gestattungs- oder Kaufverträge abzuschließen, um den Stationsaufbau sowie die dauerhafte Bereitstellung der Stationsangebote, deren uneingeschränkte Zugänglichkeit für die Partner, Dienstleister und Nutzerinnen und Nutzer auf den Flächen zu gewährleisten. Anfallende Kosten übernehmen die Kommunen. Befinden sich Flächen, die durch die Partner vorab definiert wurden, im Eigentum des Landkreises, so stellt dieser den Kommunen die Flächen unentgeltlich zur Verfügung.
- (3) Die Kommunen übernehmen die Verkehrssicherungspflicht, Reinigung und Winterdienst und die damit verbundene Haftung für die Stationsflächen und die Flächen, auf denen sich die Stationen befinden.
- (4) Die Flächen für Mobilitäts- und Radstationen müssen zu jeder Zeit während des Aufbaus der Stationsinfrastruktur für die Partner und für durch sie beauftragte Dritte, während des Stationsbetriebs für die Partner, für durch sie beauftragte Dritte sowie für Bürgerinnen und Bürger uneingeschränkt zugänglich sein. Sollte ein vollständiger oder teilweiser Rückbau von Stationselementen erfolgen, der den Bedarf einzelner Grundstücke obsolet macht, so endet nach dem Rückbau auch die Bereitstellungspflicht. Ein solcher Rückbau kann frühestens nach Ende der im Fördermittelbescheid des BMWK genannten Zweckbindungsfrist erfolgen.
- (5) Änderungen an den Eigentumsverhältnissen der mithilfe der Zuwendung geförderten Investitionen nach Ende der Zweckbindungsfrist sind zustimmungspflichtig. Die Zustimmung kann nur durch den Fördermittelgeber erfolgen. Gleiches gilt für Nutzungsänderungen von mithilfe der Förderung beschafften Infrastruktureinrichtungen.
- (6) Die Kommunen übernehmen gegenüber dem Landkreis und Dritten die Verantwortung dafür, dass die für durch den Landkreis im Rahmen des Projekts ausgeschriebene Leistungen und beschaffte Infrastruktur benötigten Grundstücke gemäß § 4 Abs. 3 bis 5 zur Verfügung stehen.
- (7) Für Grundstücke von Dritten, auf denen vom BMWK geförderte Infrastruktur errichtet wird, sind Absichtserklärungen der Eigentümer für Gestattungsverträge durch die Kommunen vorzulegen. Gestattungs- oder Kaufverträge sind durch die Kommunen rechtskräftig abzuschließen und spätestens bis zum Ende des Jahres 2022 auf Verlangen dem Landkreis sowie dem Fördermittelgeber vorzulegen.

- (8) Werden außerhalb der Förderung des BMWK Stationen gemäß § 6 ausgebaut oder neu eingerichtet, so sind die Kommunen ebenso für die Bereitstellung der benötigten Flächen verantwortlich. Die Einhaltung der sich aus der Zweckbindungsfrist des BMWK ergebenden Mindestfrist für die Bereitstellung entfällt in diesen Fällen.

§ 5 Eigentum

- (1) Sämtliche Mobilitäts- und Radstationsinfrastrukturen sowie Tiefbaumaterialien verbleiben nach Beschaffung, über die gesamte Laufzeit dieser Zweckvereinbarung und darüber hinaus, im Eigentum der jeweiligen Kommune.
- (2) Für den Fall, dass bei einer Erweiterung des Stationsnetzes Infrastruktur durch Dritte finanziert wird, geht diese nach Aufbau ebenfalls in das Eigentum der jeweiligen Kommune über. In diesem Fall gelten die Bestimmungen gemäß § 6, deren Einhaltung die Kommune sicherstellt und einfordert. Weitere Bestimmungen für diesen Fall sind in einer gesonderten Vereinbarung vertraglich zwischen Kommune und Dritten zu regeln.

§ 6 Qualitätsstandards

- (1) Für eine für Nutzerinnen und Nutzer dauerhaft hindernisarme und unkomplizierte Zugänglichkeit von Stationsangeboten sowie zu deren flächendeckender Bereitstellung ist von den Partnern auf die Einhaltung von konsistenten Qualitätsstandards zu achten.
- (2) Gemäß den Qualitätsstandards dürfen die einheitlichen, durch den Landkreis beschafften Stelen für Mobilitäts- und Radstationen nur an den jeweils in den Ergänzungsvereinbarungen beschriebenen Standorten verwendet werden. Das Stelendesign sowie die in diesem Rahmen festgelegten Stations- und Angebotsnamen und -bezeichnungen sind innerhalb des gesamten Verbundraums des Münchner Verkehrs- und Tarifverbundes (MVV) abgestimmt.
- (3) Eine darüber hinausreichende Verwendung der Stelen sowie die Nutzung anderer verbundweit abgestimmter Gestaltungs- und Kommunikationsinhalte und von Auskunfts- und Buchungskanälen des MVV (z. B. im Rahmen der lokalen Erweiterung des Mobilitäts- und Radstationsnetzes) bedürfen stets der schriftlichen Anhörung und Zustimmung des Landkreises als Gesellschafter des MVV.
- (4) Stelen mit MVV-abgestimmtem Design dürfen nur an Stationen angebracht werden, die die folgenden Anforderungen erfüllen:
- a) Eine Mobilitätsstation umfasst die räumlich eng zusammenliegenden Standorte bzw. Haltestellen von mindestens zwei stationsbasierten Sharing-Angeboten oder von mindestens einem Verkehrsmittel des ÖPNV und einem stationsbasierten Sharing-Angebot. Sharing-Angebote umfassen in diesem Zusammenhang die durch Anbieter organisierte Bereitstellung von durch die Nutzerinnen und Nutzer selbstständig bedienbaren und auch kurzzeitig anmietbaren Verkehrsmitteln (z. B. Carsharing, Bikeshaaring, Lastenradsharing, E-Scootershaaring). Stationsbasiert bedeutet, dass die Fahrzeuge vor Ort einen reservierten Stellplatz (mit oder ohne Anlehn- oder Befestigungsvorrichtungen) haben, zu dem sie durch die Nutzerinnen und Nutzer oder durch die Anbieter gebracht werden. Es muss eine von Anbieterseite garantierte regelmäßige Bestückung des Standortes mit entsprechenden Fahrzeugen gewährleistet sein. Eine reservierte Stellfläche, bei der ein dauerhaftes Fehlen von Sharing-Fahrzeugen nicht ausgeschlossen werden kann, kann zwar Teil einer Mobilitätsstation sein. Sie entspricht dem Mindeststandard aber nicht, wenn sie zusammen mit nur einem anderen, die Mindestanforderungen erfüllenden Angebot besteht. Die bereitgestellten Sharing-Angebote müssen darüber hinaus jederzeit für Nutzerinnen und Nutzer zur Verfügung stehen. Eine regelmäßige, mindestens zeitweise Reservierung der Fahrzeuge durch einen der Partner oder durch Unternehmen, Vereine o. ä. und damit ein teilweiser Nutzungsausschluss der Öffentlichkeit ist bei Sharing-Angeboten im Sinne dieser Vereinbarung nicht zulässig.

Verkehrsmittel des ÖPNV umfassen Bedienformen im Sinne des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG).

- b) Eine Radstation umfasst ein stationsbasiertes Bikesharing-Angebot im Sinne der Sharing-Definition in § 6 Abs. 4 a) ohne räumlich enge Verknüpfung zu einem zusätzlichen Sharing-Angebot oder zum ÖPNV.
 - c) Die Erweiterung des Stationsnetzes durch andere Sharing-Stationen (z. B. Carsharing-Stationen, Lastenradstationen) ohne Vernetzung mit anderen Sharing-Angeboten oder dem ÖPNV ist möglich. Sollen solche Stationen in die gemeinsame Systematik (Corporate Design und Hintergrundsysteme des MVV für Auskunft und Buchung) aufgenommen werden, bedarf es der schriftlichen Zustimmung des Landkreises in seiner Funktion als Gesellschafter des MVV.
- (5) Alle an Mobilitäts- und Sharingstationen bereitgestellten Angebote sind, was Beauskunftung, Routing, Buchung und Ticketing angeht, möglichst tiefgehend in die entsprechenden Kanäle des MVV zu integrieren. Die Partner optimieren diesen Bereich stetig weiter.
- (6) Erfüllen einzelne Stationen die in § 6 Abs. 4 genannten Kriterien nicht, so ist an diesen die Installation und Verwendung der einheitlichen und verbundweit abgestimmten Stele nicht zulässig. Entfällt an einer Station, z. B. nach Ende der Zweckbindungsfrist der Förderung, ein Angebot, das die Mindestanforderung für die entsprechende Stationskategorie bedingt, so hat mit einer Frist von drei Monaten ein Rückbau der Stele zu erfolgen. Erfüllt die betreffende Station zwar nicht mehr die Mindestanforderungen der auf der Stele aufgeführten Stationskategorie, jedoch die Anforderungen eines anderen Stationstyps, so ist, nach Prüfung durch MVV und Landkreis eine Anpassung der Informationen auf der Stele (z. B. durch Umfolierung) möglich. Die Kosten für Rückbau oder Anpassung von Stelen trägt die jeweilige Kommune.

§ 7 Ergänzungsvereinbarungen

Diese Zweckvereinbarung wird für jede einzelne Kommune durch eine Ergänzungsvereinbarung gemäß Muster in Anlage 2 konkretisiert.

§ 8 Haftung

Die gegenseitige Haftung der Partner richtet sich nach den gesetzlichen Bestimmungen.

§ 9 Inkrafttreten und Kündigung

- (1) Die Bestimmungen dieser Vereinbarung treten mit Unterzeichnung durch die Partner in Kraft und gelten unbefristet, mindestens jedoch für die im Zuwendungsbescheid des Fördermittelgebers BMWK festgelegte Projektlaufzeit zuzüglich der dort aufgeführten Zweckbindungsfrist. Die Zweckvereinbarung steht unter dem Vorbehalt einer ggf. erforderlichen Genehmigung der zuständigen Rechtsaufsichtsbehörde.
- (2) Diese Vereinbarung kann durch Erklärung eines der Partner mit einer Frist von sechs Monaten zum Abschluss eines Kalenderjahres, frühestens jedoch nach Ende der im Zuwendungsbescheid des Fördermittelgebers BMWK festgelegten Zweckbindungsfrist, ordentlich gekündigt werden. Für die fortlaufende Bereitstellung und den Betrieb von im Rahmen der Zweckvereinbarung beschaffter Infrastruktur gelten weiterhin die Bestimmungen aus § 6 dieser Vereinbarung.
- (3) Erfolgt gemäß § 9 Abs. 2 eine Kündigung eines der Partner, so bleibt die Gültigkeit der Zweckvereinbarung für die übrigen, nicht kündigenden Partner davon unberührt.
- (4) Abweichend von § 9 Abs. 2 kann diese Vereinbarung bei Vorliegen eines wichtigen Grundes (z. B. letztverbindlicher Bescheid des BMWK mit vollständiger Versagung von Fördermitteln) gemäß Art. 14 Abs. 3 Satz 2 KommZG fristlos gekündigt werden. Etwaige sich aus der Kündigung ergebende Forderungen Dritter sind durch den kündigenden Partner zu erfüllen.

Dies betrifft ausdrücklich auch Forderungen Dritter gegenüber anderen, nicht kündigenden Partnern.

- (5) Die Kündigung der Zweckvereinbarung bedarf der Schriftform.

§ 10 Schlussbestimmungen

- (1) Dieser Vertrag sowie Anhang 1 werden in elffacher Ausfertigung erstellt. Je ein Original verbleibt bei jedem Partner. Die einzelnen Ergänzungsvereinbarungen werden in zweifacher Ausfertigung erstellt, wobei jeweils der Landkreis und die betroffene Kommune eine Ausfertigung erhalten.
- (2) Vertragsänderungen oder -ergänzungen bedürfen zu ihrer Rechtswirksamkeit der Schriftform. Dies gilt auch für die Aufhebung des Schriftformerfordernisses. Nebenabreden bestehen nicht.
- (3) Sollten einzelne Bestimmungen dieses Vertrages unwirksam sein oder werden, oder sollte der Vertrag Regelungslücken enthalten, so wird hierdurch die Wirksamkeit der übrigen Regelungen des Vertrages nicht berührt. Die Partner verpflichten sich dazu, unwirksame Bestimmungen, sofern diese nicht ersatzlos entfallen können, oder Regelungslücken durch solche Regelungen zu ersetzen, die dem Sinn und Zweck des ursprünglich Gewollten im rechtlich zulässigen Umfang möglichst nahekommen und sachgerecht sind.
- (4) Sollten bei der Durchführung dieses Vertrages ergänzende Bestimmungen notwendig werden, verpflichten sich die Partner, Vereinbarungen in dem Sinne zu treffen, wie sie bei Abschluss des Vertrages getroffen worden wären.
- (5) Diese Zweckvereinbarung unterliegt ausschließlich deutschem Recht. Als Gerichtsstand für Rechtsstreitigkeiten, die aus oder im Zusammenhang mit dieser Vereinbarung entstehen, wird Fürstenfeldbruck festgelegt.

Für den Landkreis Fürstenfeldbruck:

Ort, Datum

Thomas Karmasin, Landrat

Für die Stadt Fürstenfeldbruck:

Ort, Datum

Erich Raff, Oberbürgermeister

Für die Stadt Germering:

Ort, Datum

Andreas Haas, Oberbürgermeister

Für die Gemeinde Grafrath:

Ort, Datum

Markus Kennerknecht, Erster Bürgermeister

Für die Gemeinde Gröbenzell:

Ort, Datum

Martin Schäfer, Erster Bürgermeister

Für die Gemeinde Landsberied:

Ort, Datum

Andrea Schweitzer, Erste Bürgermeisterin

Für die Gemeinde Maisach:

Ort, Datum

Hans Seidl, Erster Bürgermeister

Für die Gemeinde Mammendorf:

Ort, Datum

Josef Heckl, Erster Bürgermeister

Für die Stadt Olching:

Ort, Datum

Andreas Magg, Erster Bürgermeister

Für die Stadt Puchheim:

Ort, Datum

Norbert Seidl, Erster Bürgermeister

Für die Gemeinde Schöngeising:

Ort, Datum

Thomas Totzauer, Erster Bürgermeister

2. Aktualisierte Version für Beschlüsse 2023

Der

Landkreis Fürstenfeldbruck

- vertreten durch den Landrat und nachfolgend als „Landkreis“ bezeichnet -

und

die

Städte Fürstenfeldbruck, Germering, Olching und Puchheim sowie die Gemeinden Grafrath, Gröbenzell, Landsberied, Maisach, Mammendorf und Schöngeising

- vertreten durch den jeweiligen Oberbürgermeister bzw. die Erste Bürgermeisterin / den Ersten Bürgermeister und nachfolgend jeweils als „Kommune“, zusammen als „Kommunen“ bezeichnet -

- nachfolgend gemeinsam als „Partner“ bezeichnet -

schließen gemäß Art. 2 Abs. 1 und Art. 7 ff. des Gesetzes über die kommunale Zusammenarbeit (KommZG) folgende

ZWECKVEREINBARUNG

über den Aufbau und Betrieb von Mobilitäts- / Radstationen im Landkreis Fürstenfeldbruck

Präambel

Die Partner beabsichtigen in den Kommunen den Aufbau eines Netzes von Mobilitäts- und Radstationen (auch als Mobilitäts- und Radpunkte bezeichnet) mit einheitlichem und in seinem Umfang lokal abgestuftem Verkehrsangebot. Das vorgesehene Angebot umfasst insb. Sharingangebote (z. B. Bike- und Carsharing) sowie Infrastruktureinrichtungen für den Individualradverkehr. Mit dem Aufbau eines solchen Stationsangebotes, das eng mit dem öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) vernetzt wird, stellen die Partner allen Menschen, die in den Kommunen leben, diese besuchen oder dort arbeiten, ein attraktives Alternativangebot zum motorisierten Individualverkehr bereit. So soll ein Beitrag zur verkehrlichen Entlastung und zum Klimaschutz geleistet werden.

Gemäß mobilitätswissenschaftlicher Erkenntnisse ist dabei in Bezug auf Zugang, Nutzung und Erscheinungsbild ein einheitliches System erforderlich, damit das vorgesehene Stationsangebot angenommen wird und so einen maßgeblichen verkehrlichen Mehrwert erzielt. Die flächendeckende Nutzbarkeit der Leih- bzw. Sharingangebote über kommunale Grenzen hinweg, deren möglichst unkomplizierte Beauskunftung, Buchung und Abrechnung, ein hoher Vernetzungsgrad mit dem bestehenden ÖPNV sowie die Wiedererkennbarkeit der Angebote im öffentlichen Raum sind dafür grundlegende Voraussetzungen.

Zur Umsetzung ihres gemeinsamen Vorhabens beantragen die Partner finanzielle Zuwendungen in Form von Fördermitteln.

Um die Einheitlichkeit des Systems sowie Fördermittelbeantragung und -abwicklung gewährleisten zu können, ist eine Koordination und Bündelung von Aufgaben über eine zentrale Stelle erforderlich. Im vorliegenden Fall werden über das Landratsamt Zuständigkeiten beim Landkreis

als Gesellschafter im regionalen Nahverkehrsverbund MVV (Münchner Verkehrs- und Tarifverbund GmbH) konzentriert. Zum Teil werden diese dem Landkreis durch die Kommunen übertragen.

Um das Verhältnis zwischen Landkreis und Kommunen im Rahmen der genannten Zuständigkeiten vertraglich zu regeln, wird diese Zweckvereinbarung geschlossen. Die Vereinbarung wird durch eine Ergänzungsvereinbarung für jede einzelne Kommune konkretisiert.

§ 1 Gegenstand der Zweckvereinbarung

- (10) Diese Zweckvereinbarung regelt das Verhältnis zwischen Landkreis und Kommunen beim Aufbau und Betrieb eines Netzes von Mobilitäts- und Radstationen sowie bei der Beantragung und Abrechnung von Fördermitteln im Rahmen dieses Vorhabens.
- (11) Im Einzelnen betrifft die Zweckvereinbarung folgende im Rahmen des in § 1 Abs. 1 genannten Vorhabens anfallende Aufgabenbereiche:
 - a) Vergabeverfahren und Beschaffung,
 - b) Aufbau von Mobilitäts- bzw. Radstationsinfrastruktur,
 - c) Betrieb,
 - d) Kommunikation / Öffentlichkeitsarbeit,
 - e) Evaluation / Monitoring und
 - f) Abwicklung von Förderverfahren.
- (12) Des Weiteren wird die Zusammenarbeit in folgenden, den Mobilitäts- und Radstationsaufbau und -betrieb betreffenden Bereichen geregelt:
 - a) Finanzierung,
 - b) Grundstücke,
 - c) Eigentum und
 - d) Qualitätsstandards.
- (13) Die genannte Mobilitäts- und Radstationsinfrastruktur wird modular abgestuft ausgeführt. An allen Mobilitäts- und Radstationen werden mindestens eingerichtet:
 - a) Stele,
 - b) Bikesharing-Fahrräder mit passenden Abstellmöglichkeiten
- (14) Je nach Kommune und Standort kann die in § 1 Abs. 4 genannte Ausstattung um eines / mehrere der folgenden Angebote ergänzt werden:
 - a) E-Lastenradsharingräder mit Abstellmöglichkeiten / Ladestationen,
 - b) Radabstellanlagen entsprechend der Empfehlungen des ADFC und der Hinweise zum Fahrradparken der FGSV, z. T. mit Überdachung,
 - c) Abstellmöglichkeiten für Lastenräder inkl. Beschilderung / Markierung,
 - d) abschließbare Fahrradboxen,
 - e) Gepäckfächer / Spinde,
 - f) Luft- und Reparaturstationen,
 - g) E-Lademöglichkeiten.
- (15) Je nach Kommune und Standort können die genannten Infrastrukturelemente räumlich-verkehrlich verknüpft werden mit:
 - a) (E-)Carsharing inkl. Fahrzeug und Stellplatz (ggf. mit Ladestationen),
 - b) Stellflächen für E-Scooter inkl. Beschilderung / Markierung.
- (16) Der Unterschied zwischen Mobilitäts- und Radstationen liegt darin, dass Mobilitätsstationen in unmittelbarer Nähe zu Haltestellen des ÖPNV liegen, Radstationen diese Verknüpfung jedoch nicht bieten.
- (17) Eine tabellarische Übersicht der Aufgaben und Zuständigkeiten des Landkreises und der Kommunen ist dieser Zweckvereinbarung beigelegt (Anhang 1).
- (18) Die Zusammenarbeit wird durch eine Ergänzungsvereinbarung für jede einzelne Kommune konkretisiert.

§ 2 Aufgaben und Aufgabenübertragung

- (18) Der Landkreis vergibt Liefer- und Dienstleistungsaufträge zur Beschaffung von Mobilitäts- und Radstationsinfrastruktur sowie für Kommunikations- und Evaluations- / Monitoringarbeiten. Den Betrieb eines E-Lastenradsharingsystems vergibt der Landkreis stellvertretend für die gemäß der jeweiligen Ergänzungsvereinbarung betroffene Kommune. Für die Beschaffung von Bikesharing-Fahrrädern und den Betrieb dieser Fahrräder in einem verbundweiten Bikesharingsystem bedienen sich die Partner des Münchner Verkehrs- und Tarifverbundes (MVV) als Vergabestelle.
- (19) Ebenso vergibt und beauftragt der Landkreis durch ihn zur Förderung durch das Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz (BMWK) angemeldete Lieferungen von, für den Stationsaufbau notwendigen Materialien und Tiefbau- / Montagearbeiten. Nicht zur Förderung angemeldete Tiefbau- und Montagearbeiten werden in der Regel durch die kommunalen Bauhöfe in Eigenregie durchgeführt. In letztgenanntem Fall vereinbaren der Landkreis und die jeweilige Kommune eine für die Partner praktikable Übernahmeabwicklung von über den Landkreis beschafften, geförderten Materialien mit dem kommunalen Bauhof.
- (20) Für Vergabe und Beschaffung von Materialien für den Tiefbau und den Stationsaufbau sowie für die Montage durch externe Dienstleister legen die Kommunen dem Landkreis für die Veröffentlichung / den Versand vorbereitete Leistungsbeschreibungen gemäß Vergaberecht vor.
- (21) Für die Richtigkeit der Angaben zu benötigten Materialien zum Stationsaufbau und für die Beauftragung externer Dienstleister sowie für den Inhalt diesbezüglicher Leistungsbeschreibungen übernehmen die Kommunen gegenüber dem Landkreis und den Auftragnehmern die rechtliche Verantwortung.
- (22) Die Kommunen führen erforderliche Entwurfs- und Ausführungsplanungen zum Stationsaufbau eigenverantwortlich durch. Die Kommunen begleiten, prüfen und koordinieren die Stationsaufbauarbeiten.
- (23) Eventuell erforderliche Genehmigungen für die Stationserrichtung sind durch die Kommunen beizubringen.
- (24) Der Landkreis vergibt und beauftragt Lieferanten von Stationsinfrastruktur sowie Dienstleister für die Stationsmontage und für Kommunikation / Evaluation. Verträge über Betrieb und Wartung von Sharingangeboten kommen zwischen Kommunen und Auftragnehmern zustande. Für Reinigung, Winterdienst und Verkehrssicherung an Stationen und auf Flächen, auf denen diese sich befinden, sind die Kommunen verantwortlich.
- (25) Die zentrale Kommunikation / Öffentlichkeitsarbeit für das Mobilitäts- und Radstationsprojekt erfolgt über den Landkreis. Lokale Kommunikationsinhalte der Kommunen sind davon unbenommen. Der Landkreis stellt sicher, dass die Kommunen von ihnen finanzierte Infrastruktur durch das Aufbringen des eigenen amtlichen Wappens kenntlich machen können. Auf durch das BMWK geförderten Stationselementen werden Hinweise und Logos von den an der Finanzierung und Umsetzung des Projekts Beteiligten (Landkreis, jeweilige Kommune, Fördermittelgeber) ermöglicht.
- (26) Der Landkreis organisiert ein Evaluations- und Monitoringverfahren zur Auswertung der verkehrlichen Wirkungen der Mobilitäts- und Radstationsangebote. Hierzu strebt der Landkreis die Beschaffung anonymisierter Nutzungsdaten der Sharinganbieter an. Außerdem sieht er die Beauftragung geeigneter Dienstleister bzw. wissenschaftlicher Kooperationspartner für Erhebungen und Auswertungen vor. Die Kommunen unterstützen den Landkreis dabei mit den ihnen zur Verfügung stehenden Daten. Auswertungsergebnisse erhalten die Partner und der Fördermittelgeber.
- (27) Der Landkreis beantragt Fördermittel und ist Fördermittelempfänger für die Beschaffung und Installation von Stelen, Bikesharing-Fahrrädern mit passenden Abstellmöglichkeiten, Infrastruktur für den Individualradverkehr, E-Lastenradsharingsrädern mit Abstellmöglichkeiten und Ladestationen sowie für vorbereitende Bauarbeiten, Kommunikation /

Öffentlichkeitsarbeit und Evaluation / Monitoring. Hierzu bilden die Partner zusammen einen sogenannten Kommunalen Zusammenschluss, dem der Landkreis im Sinne des Fördermittelgebers vorsteht.

- (28) Für die in § 2 Abs. 10 genannten Elemente und Inhalte stellt der Landkreis einen Antrag auf Förderung im Rahmen des Förderaufrufes „Klimaschutz durch Radverkehr“ (Nationale Klimaschutzinitiative) des Bundesministeriums für Wirtschaft und Klimaschutz (BMWK).
- (29) Der Landkreis übernimmt rechtsverbindlich die Verantwortung für die Umsetzung der im Rahmen des Förderaufrufes „Klimaschutz durch Radverkehr“ geförderten Projektinhalte. Er wird beim Fördermittelgeber BMWK als Zuwendungsempfänger geführt, tritt als Auftraggeber und Rechnungsempfänger für geförderte Projektinhalte auf, legt dem Fördermittelgeber Verwendungsnachweise vor, ist insgesamt für die Berichterstattung zur Projektumsetzung gegenüber dem Fördermittelgeber verantwortlich, unternimmt stellvertretend für alle Partner Dienstreisen zum Zuwendungsgeber und nimmt an Status- sowie Vernetzungstreffen teil.
- (30) Der Landkreis wird auf die Einhaltung der Bestimmungen des Fördermittelgebers BMWK durch alle Partner achten. Im Gegenzug unterstützen die Kommunen den Landkreis mit ihnen zur Verfügung stehenden Daten und Dokumentationen sowie mit der fristgerechten Umsetzung von ihnen im Rahmen dieser Zweckvereinbarung zugewiesenen Aufgaben bei der Einhaltung der Bestimmungen des Fördermittelgebers.
- (31) Es gelten sämtliche Nebenbestimmungen des Fördermittelbescheides des BMWK.
- (32) Die Kommunen garantieren die Vollständigkeit und Richtigkeit von Leistungsbeschreibungen für Tiefbau- und Montagearbeiten, von Entwurfs- und Ausführungsplanungen, das rechtzeitige Beibringen eventuell erforderlicher Genehmigungen sowie die Bereitstellung notwendiger, in kommunaler Hand befindlicher Daten für Evaluations- und Monitoringaufgaben sowie für Nachweispflichten beim Fördermittelgeber. Werden geförderte Infrastrukturelemente und Tiefbaumaterialien durch kommunale Bauhöfe verbaut, garantieren die Kommunen die gemäß den Fördervorgaben ordnungsgemäße Dokumentation der Arbeiten für erforderliche Verwendungsnachweise. Bei Arbeiten durch beauftragte Dritte stellt die Kommune die zweck- und vorgabengemäße Durchführung der Arbeiten sicher.
- (33) Die Kommunen stellen die für die Stationseinrichtung benötigten Flächen mindestens bis zum Ende der im Fördermittelbescheid genannten Zweckbindungsfrist bereit. Die darauf installierte und geförderte Infrastruktur muss zu jeder Zeit für die Partner, für Dienstleister sowie Nutzerinnen und Nutzer frei zugänglich sein.
- (34) Des Weiteren halten die Kommunen die Vorgaben des Fördermittelgebers zur Platzierung von Hinweisen zur Förderung auf Materialien der Öffentlichkeitsarbeit, auf Bauschildern und auf geförderter Infrastruktur sowie weitere Vorgaben im Zusammenhang mit der Förderung ein. Der Landkreis stellt den Kommunen die notwendigen, sich aus dem Fördermittelbescheid diesbezüglich ergebenden Informationen zur Verfügung.

§ 3 Finanzierung

- (8) Die Finanzierung der gesamten Mobilitäts- bzw. Radstationsinfrastruktur gemäß § 1 sowie der zum Aufbau dieser erforderlichen Tiefbau- und Montagearbeiten inkl. der dazu notwendigen Materialien übernehmen die Kommunen.
- (9) Näheres zu der je nach Kommune und Standort zu finanzierenden Infrastruktur und zu deren Aufbau ist den Ergänzungsvereinbarungen zu entnehmen.
- (10) Arbeitskosten und Rechnungen für Entwurfs- und Ausführungsplanungen, Bauhofleistungen, Betrieb der beschafften Stationsangebote, Wartung, Reinigung und Winterdienst an den Stationen sowie eventuell anfallende Gebühren für Genehmigungen und Grunderwerb / Gestattung sind durch die Kommunen zu tragen.

- (11) Der Landkreis finanziert Kommunikationsinhalte und die Öffentlichkeitsarbeit für das Gesamtprojekt sowie Evaluation / Monitoring und notwendige Dienstreisen im Rahmen der Abwicklung des Förderverfahrens.
- (12) Für die förderfähigen Elemente (Stelen, Bikeshaing-Fahrräder mit passenden Abstellmöglichkeiten, Infrastruktur für den Individualradverkehr und E-Lastenradsharing mit Ladestationen) der Mobilitäts- bzw. Radstationen und für den dazugehörigen Tiefbau sowie für Montagearbeiten durch Dritte beantragt der Landkreis Fördermittel beim Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz (BMWK). Der Landkreis begleicht Rechnungen für förderfähige Posten gegenüber Lieferanten / Dienstleistern. Hierfür beantragt er Fördermittel beim BMWK. Jede Kommune erstattet dem Landkreis den für sie anfallenden Eigenbehalt. Der Eigenbehalt entspricht der Differenz zwischen den tatsächlichen anteiligen Kosten der Kommune für die für sie beschafften förderfähigen Elemente / bestellten Leistungen und der tatsächlich ausgezahlten Fördersumme. Die Partner stellen sicher, dass für die durch die Kommunen zu finanzierenden Elemente und Leistungen kein finanzielles Defizit beim Landkreis verbleibt.
- (13) Für die durch den Landkreis finanzierten Leistungen (Kommunikation / Öffentlichkeitsarbeit, Evaluation / Monitoring und Dienstreisen) übernimmt der Landkreis den nach Abzug der Förderung tatsächlich anfallenden Restbetrag.
- (14) Die Partner gewährleisten vollumfängliche Kostentransparenz.

§ 4 Grundstücke

- (9) Die Kommunen stellen die für die Mobilitäts- und Radstationen erforderlichen Grundstücke an den durch die Partner vereinbarten Standorten bereit.
- (10) Befinden sich benötigte Flächen nicht im Eigentum der jeweiligen Kommune, so hat die Kommune mit den jeweiligen Eigentümern selbstständig zu verhandeln und rechtssichere Gestaltungs- oder Kaufverträge abzuschließen, um den Stationsaufbau sowie die dauerhafte Bereitstellung der Stationsangebote, deren uneingeschränkte Zugänglichkeit für die Partner, Dienstleister und Nutzerinnen und Nutzer auf den Flächen zu gewährleisten. Anfallende Kosten übernehmen die Kommunen. Befinden sich Flächen, die durch die Partner vorab definiert wurden, im Eigentum des Landkreises, so stellt dieser den Kommunen die Flächen unentgeltlich zur Verfügung.
- (11) Die Kommunen übernehmen die Verkehrssicherungspflicht, Reinigung und Winterdienst und die damit verbundene Haftung für die Stationsflächen und die Flächen, auf denen sich die Stationen befinden.
- (12) Die Flächen für Mobilitäts- und Radstationen müssen zu jeder Zeit während des Aufbaus der Stationsinfrastruktur für die Partner und für durch sie beauftragte Dritte, während des Stationsbetriebs für die Partner, für durch sie beauftragte Dritte sowie für Bürgerinnen und Bürger uneingeschränkt zugänglich sein. Sollte ein vollständiger oder teilweiser Rückbau von Stationselementen erfolgen, der den Bedarf einzelner Grundstücke obsolet macht, so endet nach dem Rückbau auch die Bereitstellungspflicht. Ein solcher Rückbau kann frühestens nach Ende der im Fördermittelbescheid des BMWK genannten Zweckbindungsfrist erfolgen.
- (13) Änderungen an den Eigentumsverhältnissen der mithilfe der Zuwendung geförderten Investitionen nach Ende der Zweckbindungsfrist sind zustimmungspflichtig. Die Zustimmung kann nur durch den Fördermittelgeber erfolgen. Gleiches gilt für Nutzungsänderungen von mithilfe der Förderung beschafften Infrastruktureinrichtungen.
- (14) Die Kommunen übernehmen gegenüber dem Landkreis und Dritten die Verantwortung dafür, dass die für im Rahmen des Projekts ausgeschriebene Leistungen und beschaffte Infrastruktur benötigten Grundstücke gemäß § 4 Abs. 3 bis 5 zur Verfügung stehen.
- (15) Für Grundstücke von Dritten, auf denen vom BMWK geförderte Infrastruktur errichtet wird, sind Absichtserklärungen der Eigentümer für Gestattungsverträge durch die Kommunen vorzulegen. Gestattungs- oder Kaufverträge sind durch die Kommunen rechtskräftig abzuschließen und auf Verlangen dem Landkreis sowie dem Fördermittelgeber vorzulegen.

- (16) Werden außerhalb der Förderung des BMWK Stationen gemäß § 6 ausgebaut oder neu eingerichtet, so sind die Kommunen ebenso für die Bereitstellung der benötigten Flächen verantwortlich. Die Einhaltung der sich aus der Zweckbindungsfrist des BMWK ergebenden Mindestfrist für die Bereitstellung entfällt in diesen Fällen.

§ 5 Eigentum

- (3) Sämtliche Mobilitäts- und Radstationsinfrastrukturen sowie Tiefbaumaterialien verbleiben nach Beschaffung, über die gesamte Laufzeit dieser Zweckvereinbarung und darüber hinaus, im Eigentum der jeweiligen Kommune. Es sind die Nebenbestimmungen des Förderbescheides zu beachten.
- (4) Für den Fall, dass bei einer Erweiterung des Stationsnetzes Infrastruktur durch Dritte finanziert wird, geht diese nach Aufbau ebenfalls in das Eigentum der jeweiligen Kommune über. In diesem Fall gelten die Bestimmungen gemäß § 6, deren Einhaltung die Kommune sicherstellt und einfordert. Weitere Bestimmungen für diesen Fall sind in einer gesonderten Vereinbarung vertraglich zwischen Kommune und Dritten zu regeln.

§ 6 Qualitätsstandards

- (7) Für eine für Nutzerinnen und Nutzer dauerhaft hindernisarme und unkomplizierte Zugänglichkeit von Stationsangeboten sowie zu deren flächendeckender Bereitstellung ist von den Partnern auf die Einhaltung von konsistenten Qualitätsstandards zu achten.
- (8) Gemäß den Qualitätsstandards dürfen die einheitlichen, durch den Landkreis beschafften Stelen für Mobilitäts- und Radstationen nur an den jeweils in den Anhängen der Ergänzungsvereinbarungen beschriebenen Standorten verwendet werden. Das Stelendesign sowie die in diesem Rahmen festgelegten Stations- und Angebotsnamen und -bezeichnungen sind innerhalb des gesamten Verbundraums des Münchner Verkehrs- und Tarifverbundes (MVV) abgestimmt.
- (9) Eine darüber hinausreichende Verwendung der Stelen sowie die Nutzung anderer verbundweit abgestimmter Gestaltungs- und Kommunikationsinhalte und von Auskunfts- und Buchungskanälen des MVV (z. B. im Rahmen der lokalen Erweiterung des Mobilitäts- und Radstationsnetzes) bedürfen stets der schriftlichen Anhörung und Zustimmung des Landkreises als Gesellschafter des MVV.
- (10) Stelen mit MVV-abgestimmtem Design dürfen nur an Stationen angebracht werden, die die folgenden Anforderungen erfüllen:
- a) Eine Mobilitätsstation umfasst die räumlich eng zusammenliegenden Standorte bzw. Haltestellen von mindestens zwei stationsbasierten Sharing-Angeboten oder von mindestens einem Verkehrsmittel des ÖPNV und einem stationsbasierten Sharing-Angebot. Sharing-Angebote umfassen in diesem Zusammenhang die durch Anbieter organisierte Bereitstellung von durch die Nutzerinnen und Nutzer selbstständig bedienbaren und auch kurzzeitig anmietbaren Verkehrsmitteln (z. B. Carsharing, Bikesharing, Lastenradsharing, E-Scootersharing). Stationsbasiert bedeutet, dass die Fahrzeuge vor Ort einen reservierten Stellplatz (mit oder ohne Anlehn- oder Befestigungsvorrichtungen) haben, zu dem sie durch die Nutzerinnen und Nutzer oder durch die Anbieter gebracht werden. Es muss eine von Anbieterseite garantierte regelmäßige Bestückung des Standortes mit entsprechenden Fahrzeugen gewährleistet sein. Eine reservierte Stellfläche, bei der ein dauerhaftes Fehlen von Sharing-Fahrzeugen nicht ausgeschlossen werden kann, kann zwar Teil einer Mobilitätsstation sein. Sie entspricht dem Mindeststandard aber nicht, wenn sie zusammen mit nur einem anderen, die Mindestanforderungen erfüllenden Angebot besteht. Die bereitgestellten Sharing-Angebote müssen darüber hinaus jederzeit für Nutzerinnen und Nutzer zur Verfügung stehen. Eine regelmäßige, mindestens zeitweise Reservierung der Fahrzeuge durch einen der Partner oder durch Unternehmen, Vereine o. ä. und damit ein teilweiser Nutzungsausschluss der

Öffentlichkeit ist bei Sharing-Angeboten im Sinne dieser Vereinbarung nicht zulässig. Verkehrsmittel des ÖPNV umfassen Bedienformen im Sinne des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG).

- b) Eine Radstation umfasst ein stationsbasiertes Bikesharing-Angebot im Sinne der Sharing-Definition in § 6 Abs. 4 a) ohne räumlich enge Verknüpfung zu einem zusätzlichen Sharing-Angebot oder zum ÖPNV.
 - c) Die Erweiterung des Stationsnetzes durch andere Sharing-Stationen (z. B. Carsharing-Stationen, Lastenradstationen) ohne Vernetzung mit anderen Sharing-Angeboten oder dem ÖPNV ist möglich. Sollen solche Stationen in die gemeinsame Systematik (Corporate Design und Hintergrundsysteme des MVV für Auskunft und Buchung) aufgenommen werden, bedarf es der schriftlichen Zustimmung des Landkreises in seiner Funktion als Gesellschafter des MVV.
- (11) Alle an Mobilitäts- und Sharingstationen bereitgestellten Angebote sind, was Beauskunftung, Routing, Buchung und Ticketing angeht, möglichst tiefgehend in die entsprechenden Kanäle des MVV zu integrieren. Die Partner optimieren diesen Bereich stetig weiter.
- (12) Erfüllen einzelne Stationen die in § 6 Abs. 4 genannten Kriterien nicht, so ist an diesen die Installation und Verwendung der einheitlichen und verbundweit abgestimmten Stele nicht zulässig. Entfällt an einer Station, z. B. nach Ende der Zweckbindungsfrist der Förderung, ein Angebot, das die Mindestanforderung für die entsprechende Stationskategorie bedingt, so hat mit einer Frist von drei Monaten ein Rückbau der Stele zu erfolgen. Erfüllt die betreffende Station zwar nicht mehr die Mindestanforderungen der auf der Stele aufgeführten Stationskategorie, jedoch die Anforderungen eines anderen Stationstyps, so ist, nach Prüfung durch MVV und Landkreis eine Anpassung der Informationen auf der Stele (z. B. durch Umfolierung) möglich. Die Kosten für Rückbau oder Anpassung von Stelen trägt die jeweilige Kommune.

§ 7 Ergänzungsvereinbarungen

Diese Zweckvereinbarung wird für jede einzelne Kommune durch eine Ergänzungsvereinbarung konkretisiert.

§ 8 Haftung

Die gegenseitige Haftung der Partner richtet sich nach den gesetzlichen Bestimmungen.

§ 9 Inkrafttreten und Kündigung

- (6) Die Bestimmungen dieser Vereinbarung treten mit Unterzeichnung durch die Partner in Kraft und gelten unbefristet, mindestens jedoch bis zum im Zuwendungsbescheid des Fördermittelgebers BMWK festgelegten Ende der Zweckbindungsfrist. Die Zweckvereinbarung steht unter dem Vorbehalt einer ggf. erforderlichen Genehmigung der zuständigen Rechtsaufsichtsbehörde.
- (7) Diese Vereinbarung kann durch Erklärung eines der Partner mit einer Frist von sechs Monaten zum Abschluss eines Kalenderjahres, frühestens jedoch nach Ende der im Zuwendungsbescheid des Fördermittelgebers BMWK festgelegten Zweckbindungsfrist, ordentlich gekündigt werden. Für die fortlaufende Bereitstellung und den Betrieb von im Rahmen der Zweckvereinbarung beschaffter Infrastruktur gelten weiterhin die Bestimmungen aus § 6 dieser Vereinbarung.
- (8) Erfolgt gemäß § 9 Abs. 2 eine Kündigung eines der Partner, so bleibt die Gültigkeit der Zweckvereinbarung für die übrigen, nicht kündigenden Partner davon unberührt.
- (9) Abweichend von § 9 Abs. 2 kann diese Vereinbarung bei Vorliegen eines wichtigen Grundes (z. B. letztverbindlicher Bescheid des BMWK mit vollständiger Versagung von Fördermitteln) gemäß Art. 14 Abs. 3 Satz 2 KommZG fristlos gekündigt werden. Etwaige sich aus der Kündigung ergebende Forderungen Dritter sind durch den kündigenden Partner zu erfüllen.

Dies betrifft ausdrücklich auch Forderungen Dritter gegenüber anderen, nicht kündigenden Partnern.

- (10) Die Kündigung der Zweckvereinbarung bedarf der Schriftform.

§ 10 Schlussbestimmungen

- (6) Dieser Vertrag sowie Anhang 1 werden in elffacher Ausfertigung erstellt. Je ein Original verbleibt bei jedem Partner. Die einzelnen Ergänzungsvereinbarungen werden in zweifacher Ausfertigung erstellt, wobei jeweils der Landkreis und die betroffene Kommune eine Ausfertigung erhalten.
- (7) Vertragsänderungen oder -ergänzungen bedürfen zu ihrer Rechtswirksamkeit der Schriftform. Dies gilt auch für die Aufhebung des Schriftformerfordernisses. Nebenabreden bestehen nicht.
- (8) Sollten einzelne Bestimmungen dieses Vertrages unwirksam sein oder werden, oder sollte der Vertrag Regelungslücken enthalten, so wird hierdurch die Wirksamkeit der übrigen Regelungen des Vertrages nicht berührt. Die Partner verpflichten sich dazu, unwirksame Bestimmungen, sofern diese nicht ersatzlos entfallen können, oder Regelungslücken durch solche Regelungen zu ersetzen, die dem Sinn und Zweck des ursprünglich Gewollten im rechtlich zulässigen Umfang möglichst nahekommen und sachgerecht sind.
- (9) Sollten bei der Durchführung dieses Vertrages ergänzende Bestimmungen notwendig werden, verpflichten sich die Partner, Vereinbarungen in dem Sinne zu treffen, wie sie bei Abschluss des Vertrages getroffen worden wären.
- (10) Diese Zweckvereinbarung unterliegt ausschließlich deutschem Recht. Als Gerichtsstand für Rechtsstreitigkeiten, die aus oder im Zusammenhang mit dieser Vereinbarung entstehen, wird Fürstenfeldbruck festgelegt.

Unterschriften

Für den Landkreis Fürstenfeldbruck:

Ort, Datum

Thomas Karmasin, Landrat

Für die Stadt Fürstenfeldbruck:

Ort, Datum

Christian Götz, Oberbürgermeister

Für die Stadt Germering:

Ort, Datum

Andreas Haas, Oberbürgermeister

Für die Gemeinde Grafrath:

Ort, Datum

Markus Kennerknecht, Erster Bürgermeister

Für die Gemeinde Gröbenzell:

Ort, Datum

Martin Schäfer, Erster Bürgermeister

Für die Gemeinde Landsberied:

Ort, Datum

Andrea Schweitzer, Erste Bürgermeisterin

Für die Gemeinde Maisach:

Ort, Datum

Hans Seidl, Erster Bürgermeister

Für die Gemeinde Mammendorf:

Ort, Datum

Josef Heckl, Erster Bürgermeister

Für die Stadt Olching:

Ort, Datum

Andreas Magg, Erster Bürgermeister

Für die Stadt Puchheim:

Ort, Datum

Norbert Seidl, Erster Bürgermeister

Für die Gemeinde Schöngesing:

Ort, Datum

Thomas Totzauer, Erster Bürgermeister