

Memorandum of Understanding
zwischen
der Bayerische Motorenwerke Aktiengesellschaft (BMW AG)
und der Freien und Hansestadt Hamburg (FHH),
im folgenden „Partner“ über eine
Strategische Partnerschaft im Bereich „Urbane Mobilität“

§ 1 Präambel

(1) BMW AG

Die BMW Group hat bereits im Jahr 2007 die strategischen Voraussetzungen geschaffen, um den Wandel vom führenden Hersteller von Premium-Automobilen hin zum führenden Anbieter von Premium-Fahrzeugen und -Mobilitätsdienstleistungen zu vollziehen. Die BMW Group fokussiert dabei ganz besonders auf die steigenden Herausforderungen von Städten – deren Wachstum und die damit einhergehenden Probleme in Bezug auf Emissionen und den Druck auf den ruhenden und fließenden Verkehr. Die BMW Group ist der Überzeugung, dass nur durch eine abgestimmte und enge Zusammenarbeit zwischen Städten sowie allen lokal engagierten Mobilitätsanbietern eine wirkliche Steigerung der Effizienz im Verkehrssektor möglich ist. Aus diesem Grund hat die BMW Group ein Kompetenzzentrum Urbane Mobilität gegründet, das neben weiteren Städten in Deutschland und Europa in Hamburg aktiv ist und den Wandel dort mit vorantreiben möchte.

Die BMW Group verfolgt den Ansatz, durch eine Verbesserung des Angebots die Änderung des Mobilitätsverhaltens hin zu emissionsfreien Technologien und auch zu gänzlich neuen Mobilitätskonzepten (On-demand-Mobility) zu ermöglichen. Die Motivation für den Wandel ist ein besseres Angebot, nicht Verzicht. Die BMW Group will entscheidend daran mitwirken, Teil der Lösung zu einer nachhaltigen und skalierbaren urbanen Mobilität zu sein.

(2) FREIE UND HANSESTADT HAMBURG

Strategische Ausrichtung der Stadt Hamburg:

Die Freie und Hansestadt Hamburg ist eine wachsende Metropole und bedeutende nordeuropäische Verkehrsdrehscheibe. Als ehemalige europäische Umwelthauptstadt ist Hamburg dabei dem Prinzip der Nachhaltigkeit besonders verpflichtet und arbeitet – im Sinne der Stadtentwicklungsstrategie bis 2030 mit dem Titel „Grüne, gerechte, wachsende Stadt am Wasser“ – kontinuierlich an einer Verbesserung der sozialen, ökonomischen und Umweltbedingungen der Bürgerinnen und Bürger der Stadt.

Hamburg wird bald nahezu zwei Millionen Einwohner haben. Deshalb hat die Stadt das größte Wohnungsbauprogramm seit 20 Jahren aufgelegt. Das positive Bevölkerungs- und Wirtschaftswachstum schlägt sich auch in jährlich steigenden Fahrgastzahlen im ÖPNV nieder. Da Mobilität für alle Menschen als Grundlage für Wohlstand und Teilhabe gilt, ist das Ziel einer gleichzeitig gerechten und nachhaltigen Verkehrspolitik der Ausbau des ÖPNV.

Gerade auch vor dem Hintergrund des digitalen Wandels und der daraus möglich werdenden Vernetzung verschiedener Verkehrsträger, ist der ÖPNV mit seinen Bussen und Bahnen als Rückgrat der Mobilität zu sehen. Bereits heute verknüpft Hamburg über die zentrale Mobilitätsplattform switchh den ÖPNV derzeit mit den Partnern car2go, DriveNow, cambio und StadtRad. Diese Plattform wird in 2017 zur städtischen Plattform für Mobilität in Hamburg weiterentwickelt, die alle öffentlich zugänglichen Mobilitätsangebote mit dem Ziel einer einfachen, übergreifenden Nutzung zu einem ganzheitlichen, umfassenden Service zusammenführt. Als Teil der Infrastruktur der Digitalen Stadt ist die Plattform dabei neutral, diskriminierungsfrei und unabhängig.

Die konsequente Förderung von Elektrofahrzeugen über den einfachen Zugang zu dieser Technologie über E-Carsharing-Angebote kann die schnelle Marktdurchdringung von Elektrofahrzeugen beschleunigen. Die hierdurch erreichbare Reduktion der Emissionen der Fahrzeugflotte zielt direkt auf die Verbesserung der Luftqualität und wird die Standortattraktivität Hamburgs gleichermaßen für Bürgerinnen und Bürger sowie Wirtschaftsunternehmen verbessern. Mit dem im Jahr 2014 verabschiedeten Masterplan konkretisierte der Senat den bedarfsgerechten Ausbau der Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge und die Förderung der Elektromobilität in Hamburg. Um den Systemwechsel noch konsequenter voranzutreiben, wird in der nächsten Förderstufe ein proaktives Ausbauprogramm für Ladeinfrastruktur den zentralen Baustein für den Betrieb einer der größten elektrifizierten Carsharingflotten schaffen. Die Bereitstellung integrierter E-Carsharing-Angebote, verknüpft mit dem klassischen ÖPNV, schafft einen urbanen

Personenverkehr der Zukunft mit mehr Flexibilität und Belastbarkeit auch in Hauptverkehrszeiten sowie eine klima- und umweltverträgliche und somit langfristig nachhaltige Alternative zum privaten PKW, die als Ergänzung zum ÖPNV zu sehen ist. Durch emissions- und geräuscharme Antriebssysteme wird die Stadt leiser und ihre Luft sauberer. Gleichzeitig kann der Personenverkehr durch den Einsatz intelligenter Verkehrssysteme effizienter gestaltet und vorhandene städtische Flächen besser genutzt werden.

Mit den Maßnahmen zur konsequenten Förderung von emissionsarmen bzw. -freien Mobilitätsoptionen neben dem Ausbau des klassischen ÖPNV, verfolgt die Stadt das wichtige Ziel, schnellstmöglich die Stickstoffdioxidbelastung unter den seit 2010 gültigen Jahresmittelgrenzwert in Hamburg zu senken. Hierzu müssen auch die Stauzeiten und der Parkdruck dauerhaft reduziert werden.

In diesem Sinne wollen BMW und die Freie und Hansestadt Hamburg im Rahmen einer **Strategischen Partnerschaft** die nachhaltige urbane Mobilität der Zukunft gemeinsam gestalten. Über den Austausch von Erfahrungen hinaus soll die gemeinsame Durchführung konkreter umsetzungsorientierter Projekte zum **Ausbau der Elektromobilität** vorangetrieben werden.

§ 2 Gemeinsame Kooperationsfelder/ Ziele, Umsetzung der Zusammenarbeit

In den vergangenen zweieinhalb Jahren haben die Partner erfolgreich bei der Integration von Elektromobilität in Hamburger Unternehmens- und Verwaltungsflotten kooperiert. Hierbei wurden im gemeinsamen Projekt „*ePowered Fleets*“ mit Fördermitteln des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit (BMUB) insgesamt 500 Elektro- und Plug-In-Hybrid-Fahrzeuge durch die konzerneigene *Alphabet Fuhrparkmanagement GmbH* beschafft und bei Dienststellen der FHH und der Metropolregion sowie in Unternehmen aller Branchen und Größen eingesetzt. Dabei kamen rund 340 E-Fahrzeuge und Plug-In-Hybride der Marke BMW in diesem Projekt zum Einsatz.

Auch im Bereich der elektrischen Infrastruktur können die Partner auf erfolgreiche gemeinsame Projekte aufbauen: im Rahmen der Industriekooperation „*Battery 2nd life*“ im Hamburger Hafen hat BMW in Abstimmung mit der FHH und gemeinsam mit weiteren Partnern einen Stromspeicher, bestehend aus 2.600 Batteriemodulen aus über 100 Elektrofahrzeugen, errichtet. Dieser Speicher liefert Strom zur Netzstabilisierung und leistet durch die intelligente Steuerung von ehemaligen Fahrzeugbatterien einen wichtigen Beitrag zur nachhaltigen Energieversorgung am Standort Hamburg.

(1) Elektro-Carsharing: Start für eine breit angelegte Zero-Emission-Strategie

Seit November 2013 betreibt die DriveNow GmbH & Co. KG (DriveNow), ein Joint Venture der BMW AG mit der Sixt SE, in Hamburg ein stationsungebundenes Carsharing-Angebot, bei dem seit Mitte 2015 auch 70 Elektrofahrzeuge eingesetzt werden. Die Akzeptanz für die Elektrofahrzeuge bei den mittlerweile rund 90.000 Kunden ist hoch, das Angebot soll daher ausgeweitet werden.

Ein auf mehrere hundert Fahrzeuge ausgerichtetes elektrisches Carsharing-Angebot erfordert allerdings Rahmenbedingungen, die eine weitgehende und wirtschaftlich darstellbare Elektrifizierung der Hamburger DriveNow Flotte erlauben. Die Partner streben dies an, weil nur so ein Einklang zwischen einem wirtschaftlich erfolgreichen Mobilitätsangebot und den sich aus Klimaschutzerfordernissen und verbindlichen Anforderungen an die Luftreinhaltung ergebenden Handlungsnotwendigkeiten erreichen lässt. Die Basis dafür bildet eine flächendeckende öffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur in Verknüpfung mit umfassender Ladeinfrastrukturausstattung an switchh Punkten. Dabei wird ein verzahntes Betriebsmodell für elektrifiziertes Carsharing über die switchh Plattform angestrebt.

Erfahrungen aus dem Betrieb von E-Carsharing-Flotten in Deutschland und Europa zeigen, dass mit zunehmender Flächendeckung von öffentlich zugänglicher Ladeinfrastruktur der Anteil der durch den Kunden vorgenommenen Ladevorgänge steigt und somit weniger Servicefahrten im Rahmen eines Carsharing-Angebots notwendig werden. Das Laden an öffentlich zugänglicher Ladeinfrastruktur durch den Nutzer stellt einen zentralen Hebel für die Wirtschaftlichkeit des Betriebs einer E-Carsharing-Flotte dar. Gleichzeitig führt ein Ausbau der Ladeinfrastruktur dazu, dass auch für die Besitzer privater Elektrofahrzeuge mehr Ladeinfrastruktur zur Verfügung steht, der Ausbau der Elektromobilität insgesamt unterstützt wird und zum Erreichen der Umweltziele der FHH beiträgt.

Deshalb beabsichtigt die FHH, in ihrem Stadtgebiet schrittweise bis 2019 insgesamt 1.150 Ladepunkte zur Verfügung stellen zu lassen, davon:

1. 600 öffentlich zugängliche Ladepunkte bis Oktober 2017 (auf Grundlage des Masterplans Ladeinfrastruktur)
2. 400 weitere öffentlich zugängliche Ladepunkte bis Ende 2018 sowie
3. 150 Ladepunkte auf switchh-Flächen zwischen 2017 und 2019.

Dabei sollen innerhalb des ausgewiesenen Gebiets (s. Anlage) bis Ende 2019 mindestens 900 Ladepunkte zur Verfügung stehen.

Die Parkflächen vor den Ladesäulen werden dabei durch eine entsprechende Beschilderung ausschließlich für nach dem Elektromobilitätsgesetz (EmoG) gekennzeichnete E-Fahrzeuge

reserviert und im Rahmen der Verkehrsüberwachung gegen unbefugten Gebrauch geschützt. Während der ausgewiesenen Bewirtschaftungszeit können E-Fahrzeuge an den Ladepunkten gebührenfrei bis zu zwei Stunden parken. Außerhalb der Bewirtschaftungszeit (in der Regel zwischen 20.00 und 9.00 Uhr sowie an Sonn- und Feiertagen) ist das Parken dort zeitlich unbegrenzt möglich. Darüber hinaus sind in Hamburg E-Fahrzeuge bereits heute im gesamten bewirtschafteten öffentlichen Parkraum privilegiert und zunächst bis 2020 im Rahmen der Höchstparkdauer von den Parkgebühren befreit.

Nach Inkrafttreten des Carsharinggesetzes (CsgG) sollen durch eine Änderung der Parkgebührenordnung alle gemäß EMOG angetriebenen Carsharing-Fahrzeuge im Sinne des CsgG zudem von der Höchstparkdauer im verbleibenden bewirtschafteten öffentlichen Parkraum (d.h. außerhalb der Parkflächen vor Ladesäulen) befreit werden. Für alle übrigen Carsharing-Fahrzeuge im Sinne des CsgG soll die Möglichkeit der Entrichtung einer jährlichen pauschalen Parkgebühr je Fahrzeug eingeführt werden. Diese Regelungen werden erstmalig zum 01. Januar 2020 überprüft.

Zur weiteren Unterstützung von Elektromobilität im Allgemeinen und E-Carsharing-Angeboten im Besonderen setzt die FHH zudem auf folgende Punkte:

4. Die FHH strebt eine schrittweise Privilegierung aller Elektrofahrzeuge auf Parkplätzen im öffentlichen Raum auch außerhalb der Ladeinfrastruktur an. Diese Privilegierung ist für die Fahrer von Elektrofahrzeugen insofern attraktiv, indem die Wahrscheinlichkeit, auch in Gebieten mit hohem Parkdruck einen Parkplatz zu finden, deutlich steigt. Dadurch wird also die Anschaffung eines Plug-In-Hybridfahrzeugs oder eines reinen Elektrofahrzeugs im Vergleich zu einem Verbrenner attraktiver.
5. Die FHH wird bis zu 100 (50 % in 2018) dezentrale switchh Punkte (200 Stellplätze) in den durch hohen Parkdruck stark belasteten Innenstadtquartieren errichten. Diese werden sukzessive ebenfalls elektrifiziert. Sie erleichtern zunächst die Nutzung von Sharing-Systemen insbesondere in verkehrlich stark belasteten Quartieren und erhöhen die Effizienz der Nutzung von Parkraum durch den höheren Wechsel der Carsharing-Fahrzeuge im Vergleich zum privaten Pkw. Mit der Elektrifizierung dieser neuen switchh Punkte werden die Lademöglichkeiten für E-Carsharingfahrzeuge zusätzlich weiter ausgebaut. Erste Schritte dorthin wurden in dem Pilotprojekt Firstmover.Hamburg bereits gemacht.

Die BMW AG sieht vor:

- Die BMW AG beabsichtigt, DriveNow durch die Bereitstellung von Fahrzeugen in die Lage zu versetzen, im Jahr 2019 bis zu 550 elektrifizierte Fahrzeuge in Hamburg einzusetzen und somit die gesamte, heute im Einsatz befindliche Flotte, elektrifiziert zu haben. Das Ziel ist, im Jahr 2017 bis zu 200 rein elektrische Fahrzeuge einzusetzen, im Jahr 2018 bis zu 250 rein elektrische und bis zu 100 elektrifizierte Fahrzeuge, und im Jahr 2019 bis zu 400 rein elektrische sowie bis zu 150 elektrifizierte Fahrzeuge einzusetzen. In Abhängigkeit der Kundennachfrage kann DriveNow darüber hinaus eine Flotte aus hocheffizienten Fahrzeugen mit Ottomotor betreiben. In diesem Fall beabsichtigt die BMW AG, den Anteil der elektrifizierten Fahrzeuge an der Gesamtflotte auf mindestens 50 % zu halten.
- Die Geschwindigkeit der nach vorstehendem Absatz geplanten Elektrifizierung der DriveNow Flotte findet in Abstimmung zwischen der BMW AG mit der FHH statt. Sie richtet sich maßgeblich nach dem Aufbau weiterer Ladeinfrastruktur im öffentlich zugänglichen Raum, der Privilegierung von öffentlichen Parkflächen für Elektrofahrzeuge nach EmoG sowie für Carsharing-Fahrzeuge nach CsgG, wie unter § 2, Absatz (1), Punkt 1-5 beschrieben.
- Die Auslastung der Ladeinfrastruktur sowie der gesamten DriveNow Flotte unterliegt einem zunächst monatlichen, unter den Partnern abzustimmenden Monitoring, womit die Optimierung der Hochlaufphase sichergestellt ist. Vor diesem Hintergrund werden die Partner bis Mitte 2017 ein Konzept abstimmen, dessen operative Umsetzung nach gemeinsamer Beschlussfassung im weiteren Verlauf des Jahres 2017 mit dem Ziel einer Vollendung im Jahr 2019 begonnen werden soll.
- Das Carsharing-Angebot von DriveNow soll weiter in die städtische Plattform für Mobilität switchh integriert werden, um so einen ganzheitlichen, umfassenden, emissionsarmen Mobilitätsservice in Hamburg zu realisieren. Die weitere Ausgestaltung und Umsetzung ist mit DriveNow direkt abzuklären.

(2) Zusammenarbeit in weiteren Projekten

Des Weiteren beabsichtigen beide Partner, die Integration von multimodalen elektromobilen Angeboten einschließlich elektrischer Sharingsysteme im Sinne der Entwicklung eines nachhaltigen klima- und anwohnerfreundlichen Verkehrssystems, u.a. im Rahmen folgender, teilweise bereits initiiertes Projekte, voranbringen, deren Einzelheiten in gesonderten Verträgen zu regeln wären:

➤ **Forschungsverbund „City2Share“**

Ziel des Projekts ist eine vielfältige Förderung der Elektromobilität und gleichzeitig die Erprobung lokaler Maßnahmen zur Förderung einer stadtverträglichen Mobilität und Verbesserung der Aufenthaltsqualität in den innerstädtischen Quartieren. Die zehn Partner aus öffentlicher Hand, Wirtschaft und Wissenschaft werden dafür, beginnend in 2017, in Wohnquartieren in Hamburg und München intelligente und intermodale Services mit elektromobilem Car- und Bikesharing und öffentlichem Nahverkehr einsetzen, neue e-Mobilitätsstationen aufbauen und ein elektrifiziertes Lieferverkehrssystem auf Basis von e-Lastenrädern entwickelt und erprobt.

➤ **Pilotprojekt „firstmover.hamburg“**

In den städtebaulich hochverdichteten Hamburger Pilot-Quartieren Eimsbüttel und Ottensen können sich Anwohner*innen an der Entwicklung neuer integrierter Mobilitätsangebote auf Basis von Carsharing im Quartier beteiligen, um zur Verkehrsreduzierung sowie Verbesserung der Luft- und Lebensqualität beizutragen. Ziel ist es, basierend auf der Nachfrage der Anwohner*innen in den beiden Quartieren ein verbessertes Mobilitätsangebot zu schaffen. Dieses neue Angebot soll es den Menschen in den Quartieren ermöglichen, ihren privaten Pkw abzuschaffen und ihre individuellen Mobilitätsbedürfnisse, beispielsweise durch Sharing-Angebote, ohne Verzicht zu decken.

Das Pilotprojekt wird durch eine universitäre Einrichtung hinsichtlich Wirkung, Akzeptanz und Skalierbarkeit evaluiert werden, um dann ggf. auf weitere Quartiere ausgedehnt zu werden.

➤ **Erfolgreiche Kooperation bei der Elektrifizierung von Unternehmens- und Behördenfuhrparks weiterführen**

Anschlussprojekte an das gemeinsame Projekt „ePowered Fleets“ sind mit entsprechenden Inhalten bereits zwischen der BMW AG bzw. deren Tochterunternehmen Alphabet

Fuhrparkmanagement GmbH (Alphabet) und der FHH in Vorplanung. Die Partner streben darüber hinaus an, auch außerhalb von Bundesförderprojekten eine Nutzung von BMW i Fahrzeugen in Hamburger Unternehmensflotten zu erleichtern. Hierzu wird die BMW AG zeitnah konkretisieren, ob und mit welchen Inhalten der Initiative „*Hamburg macht e-mobil*“ beigetreten und hierdurch die Fahrzeugbeschaffung für Mitgliedsunternehmen von *Handelskammer Hamburg* und *Handwerkskammer Hamburg* künftig attraktiver gestaltet werden kann.

➤ **Integrierte Mobilitätskonzepte für neue Wohnquartiere**

Die FHH plant neue Wohnquartiere und hat bereits bei der Ausschreibung und Planung Wert auf einen Wandel hin zu neuen Mobilitätskonzepten gelegt. Dies gilt beispielsweise für die Hafencity, das Quartier Mitte-Altona oder auch das Holsten-Quartier.

Die BMW Group hat großes Interesse daran, bei der Planung und Umsetzung von integrierten Mobilitätskonzepten eng verzahnt zu kooperieren, um Mobilitätsangebote autoärmer und trotzdem ohne Verzicht für die neuen Bewohner zu entwickeln. Die Notwendigkeit für eine offene Ausschreibung für einzelne Leistungen bleibt davon unberührt.

➤ **Automatisiertes und vernetztes Fahren – ITS**

Intelligente und vernetzte Verkehrssysteme zusammen mit automatisiertem Fahren werden mittelfristig Effizienzsteigerungen im Verkehr ermöglichen und somit ebenfalls die Ziele die FHH unmittelbar unterstützen. Gerade die technischen Herausforderungen bei der Car2X-Vernetzung hin zum vollautomatisierten Fahren müssen in den kommenden Jahren in gemeinsamer und Industrie übergreifender Kooperation gelöst werden. Die FHH beabsichtigt aus diesem Grund, ein anwenderoffenes digitales Testfeld einzurichten und ein erprobungsfreundliches Umfeld zu schaffen, um gemeinsam mit der BMW Group sowie weiteren Industrieunternehmen die neuen Technologien im echten Betrieb zu erproben. In diesem Zusammenhang unterstützt die BMW Group die Bewerbungen der Freien und Hansestadt Hamburg um die Ausrichtung des ITS-Weltkongresses und des UITP Global Public Transport Summit im Jahr 2021.

§ 3 Rolle und Aufgaben der Parteien

Die Partner werden vertrauensvoll zusammenarbeiten. Zu diesem Zweck benennen sie jeweils einen Gesamtverantwortlichen, der die Zusammenarbeit der Partner koordiniert und als Ansprechpartner für alle Fragen rund um den Projektfortschritt dient. Die Partner werden zudem ein Projektteam mit Verantwortlichen für die jeweiligen Teilbereiche bilden, welches in regelmäßigen Abständen tagt. Die Partner werden im Rahmen der weiteren Zusammenarbeit einen Projektplan erstellen. Dieser enthält konkrete Aufgaben und Meilensteine auf Gesamtprojektbasis und Einzelprojektbasis zur Umsetzung der unter §2 genannten Zielsetzungen, Vorhaben und Projekte. Der Projektplan ist rechtlich jedoch unverbindlich, soweit die Partner nichts anderes schriftlich vereinbaren. Jegliche Ansprüche aufgrund der Nichteinhaltung des Projektplans werden ausgeschlossen.

§ 4 Rechtsnatur dieses Memorandums, Inkrafttreten und Beendigung

(1) Dieses Memorandum fasst die derzeitige Vorstellung der Parteien über die weiteren Schritte zusammen. Die Parteien werden durch dieses Memorandum nicht zum Abschluss von Verträgen verpflichtet.

(2) Mit Ausnahme von §§ 4 bis 6 sind die Bestimmungen dieses Memorandums für keine Partei verbindlich und begründen für keine Partei Rechte oder Pflichten.

(3) Die Parteien handeln bei der Umsetzung dieses Memorandums auf eigenes Risiko und eigene Kosten. Keine Partei kann von der anderen auf dieser Grundlage ein Entgelt oder Erstattung von Aufwendungen verlangen.

(4) Durch dieses Memorandum ist für keine der Parteien die Zusammenarbeit mit anderen Partnern mit gleichen oder ähnlichen Zielen ausgeschlossen.

(5) Dieses Memorandum begründet für keine der Parteien ein Vertrauen auf zukünftige Vertragsabschlüsse, Einnahmen, Verkaufschancen, Gewinne oder ähnlichem aus diesem Memorandum oder im Zusammenhang mit dem Gegenstand dieses Memorandums. Jede Partei ist berechtigt, jederzeit die weiteren Gespräche über die hier in Aussicht genommene Zusammenarbeit ohne Angabe von Gründen zu beenden.

§ 5 Vertrauliche Informationen

(1) Die Parteien vereinbaren, alle im Rahmen der Zusammenarbeit ausgetauschten Informationen auch über die Beendigung der Zusammenarbeit hinaus vertraulich zu behandeln, soweit es ihnen die für sie geltende Rechtsordnung erlaubt. Die Vertraulichkeitsverpflichtung gilt nicht, sofern Informationen von Dritten ohne Verstoß gegen Vertraulichkeitsverpflichtungen erlangt werden, ohne Verstoß gegen Vertraulichkeitsverpflichtungen in die Öffentlichkeit gelangen oder aufgrund gesetzlicher oder behördlicher Anordnungen offengelegt werden müssen. Die BMW AG ist allerdings berechtigt, vertrauliche Informationen an mit ihr verbundene Unternehmen i.S.v. § 15 AktG und insbesondere DriveNow sowie die Sixt SE weiterzugeben. Die Freie und Hansestadt Hamburg ist berechtigt, vertrauliche Informationen im Rahmen von Anfragen nach dem Hamburgischen Transparenzgesetz weiterzugeben, vorausgesetzt, dass die Betriebs- und Geschäftsgeheimnisse der BMW AG gewahrt werden.

(2) Die Parteien dürfen die aus den Initiativen gewonnenen Erkenntnisse auch über die Beendigung der Zusammenarbeit hinaus nutzen (z.B. für Ausschreibungen) und diese an Dritte weitergeben, soweit dem nicht Geheimhaltungsinteressen – insbesondere Betriebs- und Geschäftsgeheimnisse – entgegenstehen. Im Zweifel ist die Zustimmung der jeweils anderen Partei einzuholen, die jedoch nicht unbillig verweigert werden darf. Darüber hinaus ist eine Weitergabe an Dritte außer in den Fällen des § 4 Abs. 1 ausgeschlossen.

(3) Wenn bei der Umsetzung der einzelnen Projekte nähere Regelungen zur Nutzungsberechtigung und Geheimhaltung erforderlich werden sollten, werden diese in gesonderten Vereinbarungen zwischen den jeweiligen Partnern getroffen. Bei der Umsetzung der Pilotprojekte können gesonderte Vereinbarungen zur Vertraulichkeit und zu den Nutzungsrechten auch dann erforderlich werden, wenn an diesem Memorandum nicht beteiligte Rechtsträger in die Planung und Umsetzung einbezogen werden.

Bei Beendigung der Zusammenarbeit sind überlassene Unterlagen und Materialien zurück zu gewähren.

§ 6 Allgemeine Bestimmungen

(1) Pressearbeit sowie Marketing- und Werbemaßnahmen im Zusammenhang mit diesem Memorandum bedürfen einer vorherigen gegenseitigen schriftlichen Zustimmung der Parteien vor Weitergabe oder Veröffentlichung. Keine Partei soll dabei von ihren normalen Marketing-Bemühungen im Zusammenhang mit ihren Standardprodukten und -dienstleistungen ausgeschlossen werden. Beide Parteien vereinbaren, sich im Vorfeld öffentlichkeitswirksamer Kommunikation gegenseitig zu informieren und die Kommunikationsinhalte abzustimmen.

(2) Dieses Memorandum und sämtliche hiermit in Zusammenhang stehenden Handlungen unterliegen dem deutschen Recht. Vereinbarter Gerichtsstand ist nach Wahl der klagenden Partei Hamburg oder München.

Hamburg, den 10. Mai 2017

Anlage 1

