

Telefon: 233-39960  
Telefax: 233-989-39960

**Kreisverwaltungsreferat**  
Hauptabteilung III  
Straßenverkehr  
Verkehrsmanagement  
Strategische Konzepte und  
Grundsatzangelegenheiten  
KVR-III/11

### **CarSharing in München**

- **Evaluationsergebnisse des Pilotversuchs und Empfehlungen (EVA-CS)**
- **Förderung von CarSharing und Elektro-CarSharing in München**

### **Elektromobilität 1: Car-Sharing und Elektrofahrzeugen mit einem Modellprojekt zum Durchbruch verhelfen**

Antrag Nr. 14-20 / A 00940 von Herrn Stadtrat Manuel Pretzl, Herrn Stadtrat Georg Schlagbauer, Frau Stadträtin Dr. Evelyne Menges, Herrn Stadtrat Michael Kuffer, Herrn Stadtrat Sebastian Schall, Herrn Stadtrat Dr. Reinhold Babor und Herrn Stadtrat Dr. Hans Theiss vom 23.04.2015

### **E-Mobilität: Handlungsfeld 1 – CarSharing**

Antrag Nr. 14-20 / A 00988 der Stadtratsfraktion BÜNDNIS 90 / Die GRÜNEN / RL vom 30.04.2015

### **Carsharing I**

#### **Abbau rechtlicher Hinderungsgründe für die Ausweisung von Carsharing-Stellplätzen zu Gunsten aller Carsharing-Anbieter**

Antrag Nr. 14-20 / A 00306 der ÖDP vom 10.10.2014

### **Carsharing IV**

#### **Einheitliches Leitsystem für Carsharing**

Antrag Nr. 14-20 / A 00309 der ÖDP vom 10.10.2014

### **Carsharing V**

#### **Bekanntheitsgrad von Carsharing erhöhen – Öffentlichkeitsarbeit zu Carsharing in München verstärken**

Antrag Nr. 14-20 / A 00310 der ÖDP vom 10.10.2014

### **Anlagen**

- Stadtratsanträge
- Endbericht Evaluation CarSharing (EVA-CS)
- Stellungnahmen der beteiligten Referate

### **Beschluss des Kreisverwaltungs Ausschusses vom 15.12.2015 (VB)**

Öffentliche Sitzung

Inhaltsverzeichnis	Seite
<b>I. Vortrag des Referenten</b>	<b>3</b>
1. CarSharing in München - aktueller Sachstand	3
1.1 Stadtratsauftrag und Stadtratsanträge	3
1.2 Der CarSharing-Markt in München	4
2. Ergebnisse und Empfehlungen des Projektes EVA-CS	5
2.1 Auswirkungen auf den Pkw-Besitz	5
2.2 Weitere Ergebnisse	8
2.2.1 Auswirkungen auf die Fahrleistung	8
2.2.2 Auswirkungen auf die Nutzung des Öffentlichen Verkehrs	9
2.2.3 Auswirkungen auf die Belastung mit Mobilitätskosten	10
2.2.4 CarSharing-Zielgruppen	11
2.2.5 Wohnorte der CarSharing-Kunden	11
2.2.6 Auswirkungen auf das klassische CarSharing	11
2.2.7 Räumliche Verteilung von Ausleihe, Rückgabe und Fahrten	12
2.2.8 Zeitliche Verteilung der CarSharing-Nutzung	13
2.3 Grenzen der Untersuchung	14
2.4 Schlussfolgerungen für die weitere Förderung von CarSharing	14
3. Elektromobilität und CarSharing	18
3.1 Nutzen von Elektro-CarSharing	18
3.2 Empfehlung für die Förderung des Elektro-CarSharings	20
4. Rechtliche Rahmenbedingungen für die Förderung von CarSharing und Elektro-CarSharing	21
5. Nutzen und Kosten	22
6. Einnahmen und Stadtratsziel	23
7. Weiteres Vorgehen	24
8. Behandlung der Stadtratsanträge	25
9. Stellungnahmen der beteiligten Referate und Bezirksausschüsse	25
<b>II. Antrag des Referenten</b>	<b>27</b>
<b>III. Beschluss</b>	<b>29</b>

## **I. Vortrag des Referenten**

### **1. CarSharing in München - aktueller Sachstand**

#### **1.1 Stadtratsauftrag und Stadtratsanträge**

Mit Beschluss vom 16.03.2011 beauftragte die Vollversammlung des Stadtrats das Kreisverwaltungsreferat, ein Pilotprojekt zur Erprobung der neuen flexiblen (stationsungebundenen) CarSharing-Angebote durchzuführen und zu evaluieren. Das Pilotprojekt musste mehrfach an die sich ändernden Bedingungen des CarSharing-Marktes angepasst werden, was eine Verlängerung bis zum 31.03.2016 erforderlich machte.

Als vollflexibel werden die Angebote der Firmen DriveNow und car2go bezeichnet, die in Lizenzgebieten im Grunde wie Besucher parken dürfen und One-Way-Fahrten zulassen. Als teilflexibel werden die Angebote der Firmen Citeecar und Flinkster bezeichnet, die in Lizenzgebieten im Grunde wie Anwohner parken dürfen und die keine One-Way-Fahrten zulassen. Deren Fahrzeuge müssen in dem Lizenzgebiet abgestellt werden, in dem sie ausgeliehen wurden und für das ihre Ausnahmegenehmigung gilt.

Im Rahmen dieses Beschlusses wird der Stadtrat über die Ergebnisse der Evaluation informiert. Die Fachdienststelle hat in Abstimmung mit dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung, weiteren Dienststellen sowie den CarSharing-Unternehmen aus den Ergebnissen Schlussfolgerungen gezogen und stellt diese dem Stadtrat vor.

Der Beschluss ist eine erste Grundlage für ein vom Referat für Stadtplanung und Bauordnung in Zusammenarbeit mit dem Kreisverwaltungsreferat zu erstellendes Gesamtkonzept für die bedarfsgerechte Förderung des CarSharings in Einklang mit übergeordneten verkehrsplanerischen Zielstellungen und die Integration in das Münchner Verkehrsangebot. Bestandteil der Beschlussvorlage wird darüber hinaus ein Evaluierungskonzept sein, auf dessen Grundlage die verkehrlichen Auswirkungen kontinuierlich mit den Zielsetzungen und Rahmenbedingungen der Verkehrsplanung abgeglichen und die Maßnahmen entsprechend angepasst werden sollen. CarSharing in Kombination mit einer verstärkten Elektromobilität ist ein wichtiger Baustein der Verkehrsentwicklungsplanung. Die Erkenntnisse aktueller und künftiger Entwicklungen werden direkt in den Prozess der Verkehrsentwicklungsplanung einfließen.

Eine Beschlussfassung zu diesem Zeitpunkt ist auch deswegen erforderlich, weil die CarSharing-Anbieter frühzeitig Rechtssicherheit für den weiteren Betrieb ihrer Unternehmen ab dem 01.04.2016 benötigen.

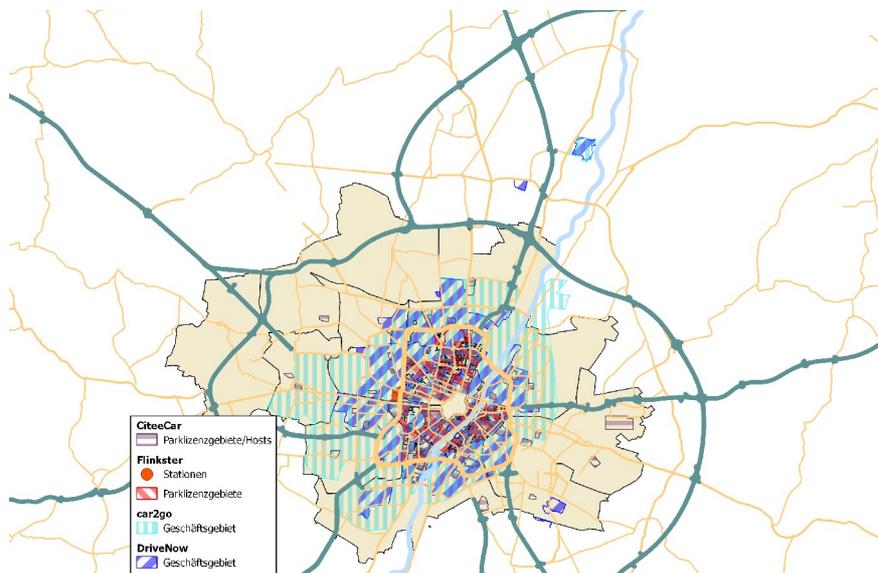
Darüber hinaus wurden fünf Anträge aus der Mitte des Stadtrats zum Thema CarSharing und Elektromobilität gestellt, die dem Kreisverwaltungsreferat federführend zur Bearbeitung übertragen wurden.

## 1.2 Der CarSharing-Markt in München

Zum Zeitpunkt der Erhebung 2013 waren 862 CarSharing-Fahrzeuge mit Ausnahmegenehmigungen ausgestattet. Die Münchner Anbieter verzeichneten 73.376 Kunden. Allerdings ist die absolute Kundenzahl etwas geringer, da viele Personen bei mehreren Anbietern gleichzeitig Kunden sind.

Anbieter	Markteintritt	Fahrzeuge	Kunden
DriveNow	2011	300	46.916
car2go	2013	300	15.759
Flinkster	2009	118	8.500
Zebromobil	2011	Betrieb eingestellt	
CiteeCar	2013	144	2.201
Gesamt		862	73.376 (inkl. Mehrfachkunden)

Dargestellt sind nur die Anbieter „neuer“ voll- oder teilflexibler Modelle. Die bereits gut untersuchten klassischen Anbieter, wie z.B. STATTAUTO München, sind ein wichtiger Baustein für den CarSharing-Markt als Ganzes, waren aber nicht Gegenstand der Untersuchung. Mittlerweile haben sich die Kundenzahlen stark weiterentwickelt. Insbesondere DriveNow konnte seine Kundenzahlen mehr als verdoppeln. Auch die anderen Anbieter konnten ihre Kundenzahlen um 20 – 80 % steigern. Von Flinkster liegen keine aktualisierten Angaben vor. Bei der Entwicklung eines künftigen CarSharing-Förderkonzeptes für München sind selbstverständlich alle Anbieter sowie aktuelle Marktentwicklungen zu berücksichtigen. Die Geschäftsgebiete überschneiden sich, umfassen aber im Wesentlichen die hoch verdichteten Bereiche mit Schwerpunkt innerhalb des Mittleren Rings mit den Parklizenzengebieten. Dargestellt ist auch hier die Situation zum Zeitpunkt der Untersuchung. Auch die Geschäftsgebietsgrenzen werden immer wieder den Markterfordernissen angepasst.



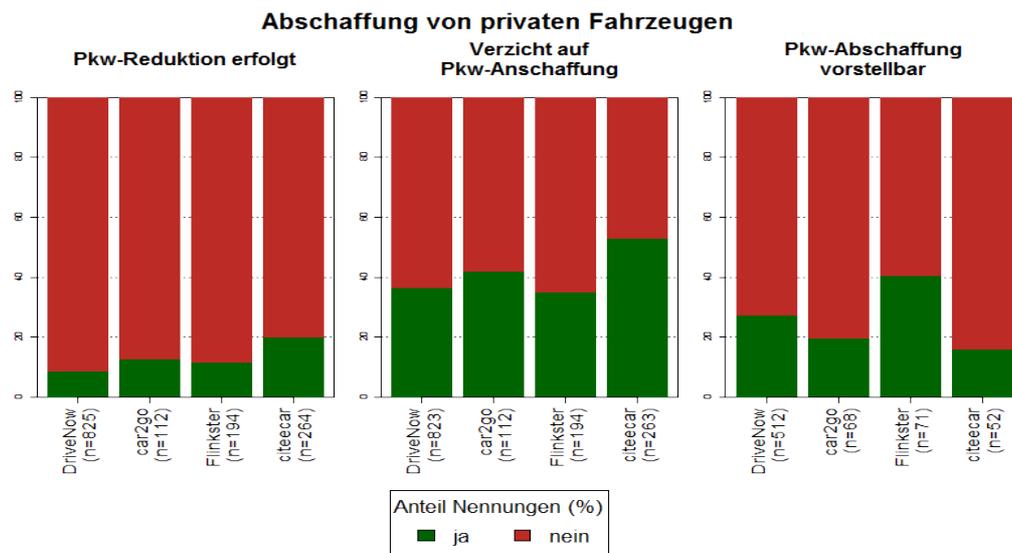
## 2. Ergebnisse und Empfehlungen des Projektes EVA-CS (Evaluation CarSharing)

### 2.1 Auswirkungen auf den Pkw-Besitz

Eine zentrale Untersuchungsfrage lautete: *Können die gewährten Ausnahmegenehmigungen für das Parken in Parklizenzgebieten durch den Nachweis des öffentlichen Interesses rechtlich gerechtfertigt werden?*

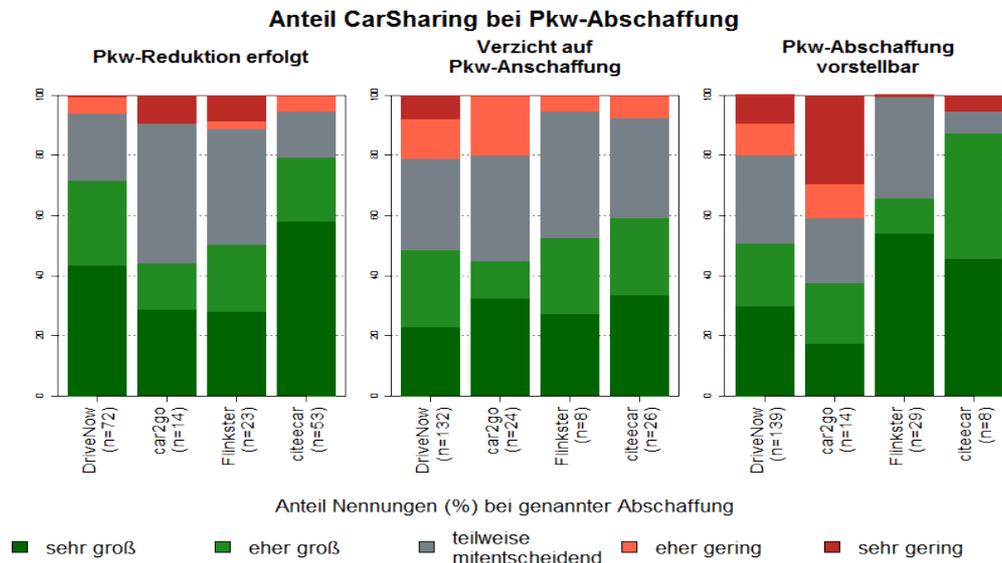
Dazu lautete die Untersuchungsfrage konkretisiert: *Schaffen die im Parklizenzgebiet wohnenden Kunden der CS-Unternehmen mehr private Fahrzeuge ab und machen damit mehr Stellplätze frei, als die Unternehmen zum Abstellen ihrer CS-Fahrzeuge im Lizenzgebiet benötigen?*

Die nachfolgende Abbildung zeigt (grüne Balkenabschnitte), dass je nach Anbieter 10 – 20 % aller befragten Kunden angaben, „wegen der Nutzung von CarSharing einen oder mehrere Pkw in ihrem Haushalt abgeschafft“ zu haben („Pkw-Reduktion erfolgt“).



20 – 50 % gaben an, auf die Anschaffung eines Pkw verzichtet zu haben („Verzicht auf Pkw-Anschaffung“). 20 – 40 % können sich vorstellen, einen Pkw im kommenden Jahr abzuschaffen („Pkw-Abschaffung vorstellbar“). Die letzte Kategorie wird in den weiteren Überlegungen jedoch nicht weiter berücksichtigt, weil sie zwar erfreulich, aber weniger „hart“ und belastbar in ihrer Aussagekraft als die ersten beiden Kategorien ist.

Neben dem neuen CarSharing-Angebot könnte es noch andere Gründe für die Abschaffung des eigenen Pkws geben, die neben dem neuen CarSharing-Angebot noch eine wichtige Rolle gespielt haben könnten. Um herauszubekommen, wie hoch der Anteil des CarSharings an der Entscheidung des Pkw-Abschaffung war, wurde dies in einer zweiten Frage explizit abgefragt.



Rund zwei Drittel der Kunden geben an, dass CarSharing an der Entscheidung, den eigenen Pkw abzuschaffen einen sehr großen oder eher großen Anteil hat. Die Angaben dieser Kunden werden in den folgenden Potenzialabschätzungen heran gezogen.

Auf der Grundlage dieser Ergebnisse haben die Gutachter eine Abschätzung durchgeführt, wie viele Privatfahrzeuge durch CarSharing ersetzt werden können. Je nach Annahme führt dies zu unterschiedlichen Ergebnissen. Deshalb wurden vier Szenarien angenommen, die sich aus der Beantwortung der Fragen zur Pkw-Abschaffung bzw. des Verzichts ergaben. Für jedes Szenario wurde berechnet, wie viele Privat-Pkw durch ein CarSharing-Fahrzeug ersetzt werden (Ersatzquote). Als Basis wurde die zum Zeitpunkt der Untersuchung vorhandene Anzahl der CarSharing-Fahrzeuge (862) genommen. Entsprechend ergibt sich eine „rechnerische“ Ersatzquote.

Szenario/Berechnungsgrundlage	Durch CarSharing-Fahrzeuge ersetzte Privat-Pkw	Ersatzquote
Pkw abgeschafft; CarSharing „sehr großer Anteil“	1552	1:1,8
<b>Pkw abgeschafft; CarSharing „sehr großer Anteil“ und „eher großer Anteil“</b>	<b>2687</b>	<b>1:3,1</b>
Pkw abgeschafft und Verzicht; CarSharing „sehr großer Anteil“	2831	1:3,3
Pkw abgeschafft und Verzicht; CarSharing „sehr großer Anteil“ und „eher großer Anteil“	5323	1:6,2

Fett dargestellt ist das Szenario, das die Gutachter für das wahrscheinlichste halten und das als Grundlage für weitere konzeptionelle Überlegungen heran gezogen werden sollte. Betont wird jedoch, dass damit eine eher vorsichtige und konservative Variante gewählt wurde, um

bei unvermeidbaren Unschärfen in der Untersuchung auf jeden Fall „auf der sicheren Seite“ zu sein. So werden mit diesem Szenario beispielsweise die Effekte, die durch den Verzicht auf die Anschaffung eines Pkw erzielt wurden, nicht berücksichtigt.

Das Kreisverwaltungsreferat geht auf Grundlage dieser Ergebnisse als „Faustformel“ davon aus, dass über alle untersuchten vier Unternehmen hinweg ein CarSharing-Fahrzeug im Durchschnitt drei Privat-PKW ersetzt.

Auf dieser Grundlage lässt sich abschätzen, in welcher Größenordnung zusätzliche Stellplatzkapazitäten, insbesondere in den Parklizenzgebieten gewonnen werden können. Ausgehend von den zum Untersuchungszeitraum vorhandenen CarSharing-Fahrzeugen (862) werden stadtweit ca. 2.600 Pkw ersetzt. Umgerechnet auf die Parklizenzgebiete durch Berücksichtigung der Wohnorte der Nutzer ergibt sich in der Summe für alle Parklizenzgebiete eine reduzierte Nachfrage an Parkplätzen von ca. 1.500.

Die Gutachter fassen die Ergebnisse wie folgt zusammen (Gutachten S. 21):

*„Aus den Angaben der befragten CarSharing-Kunden lässt sich plausibel ableiten, dass **CarSharing mit sehr hoher Wahrscheinlichkeit eine reduzierende Wirkung auf den Pkw-Besitz hat.** Selbst bei dem CarSharing skeptisch gegenüberstehenden „niedrigen Szenario“ ergibt sich eine positive Wirkung. Die Bandbreite der Ersatzquoten liegt bei den voll-flexiblen Anbietern zwischen 2,0 und 3,6. Werden nur die teil-flexiblen Anbieter betrachtet, ergibt sich eine Spannbreite von 1,3 bis 2,0. Für das Gesamtsystem CarSharing liegt die Spannbreite in München zum Erhebungszeitpunkt bei einer Ersatzquote von mindestens 1,8 bis 3,1.*

**Daraus abgeleitet kann in der Gesamtbilanz von rechnerisch ca. 1.500 frei gewordenen Stellplätzen ausgegangen werden.**

*Eine eindeutige Bestimmung der Werte der Veränderung des Pkw-Besitzes wäre methodisch nur über ein Längsschnitt-Panel möglich. Dazu müsste eine ausreichend große Gruppe von CarSharing-Nutzern (mind. 1.000 Personen) über einen Zeitraum von mehreren Jahren beobachtet werden. Eine solche Vorgehensweise wird aus unserer Sicht empfohlen. ....*

*Um zu gewährleisten, dass diese für 2013/2014 erhobenen Zahlen auch zukünftig Gültigkeit besitzen, muss die Landeshauptstadt München die Weiterführung ihres Parkraummanagements sicherstellen. **Zur Senkung des Parkdrucks und des privaten Fahrzeugbestandes wird empfohlen***

- **CarSharing-Anbietern die Erweiterung ihres Angebotes zu ermöglichen und diese Angebotsentwicklung möglichst zu unterstützen sowie**
- **flankierend durch eine Reduktion der privaten Fahrzeugstellflächen sicherzustellen, dass die sogenannten „Ersatzquoten“ auch erreicht werden.**

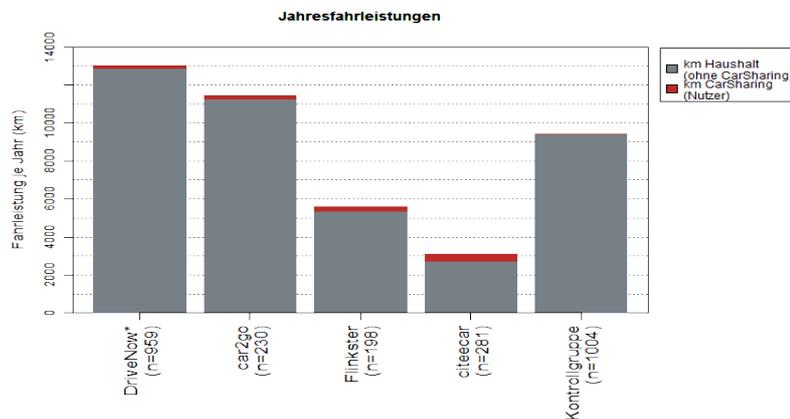
*Aus unserer Sicht sind die ermittelten Werte (1,8 bis 3,1) gut geeignet, das anzustrebende Verhältnis zu verdeutlichen: Für jeweils etwa drei entfallende private Kfz-Stellplätze kann ein weiteres CarSharing-Fahrzeug bereitgestellt werden.“*

Der ausführliche Bericht der Gutachter ist diesem Beschluss als Anlage beigefügt.

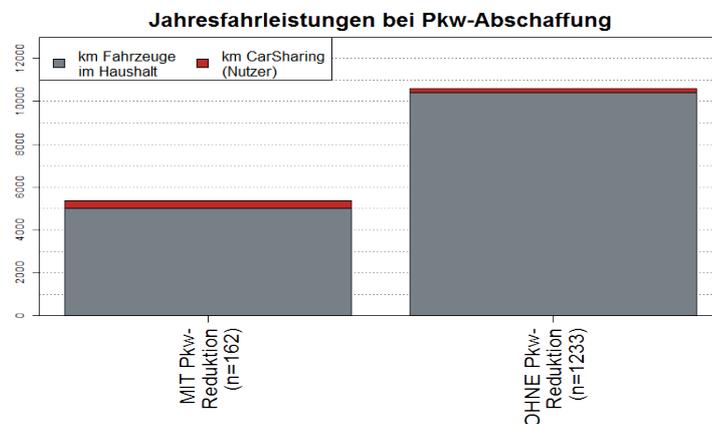
## 2.2 Weitere Ergebnisse

### 2.2.1 Auswirkungen auf die Fahrleistung

Ein weitere wichtige Frage war, ob durch das CarSharing insgesamt die Fahrleistung der Kunden (durch das eigene Fahrzeug und CarSharing-Nutzung) zunimmt oder sinkt. Dabei ist zunächst die Ausgangslage zu betrachten. Haushalte von DriveNow- und Car2Go-Kundinnen und -Kunden sind Pkw-affiner und haben von vornherein eine relativ hohe Pkw-Fahrleistung im Vergleich zum Durchschnitt einer vergleichbaren Kontrollgruppe von Münchnerinnen und Münchnern, die keine CarSharing-Kunden sind. Kunden von Flinkster und Citeecar fahren von Haus aus auch mit ihrem Privat-Pkw weniger, was erfahrungsgemäß an einer von vorneherein geringeren Pkw-Affinität liegt.



Allen Kundengruppen gemeinsam ist, dass durch das CarSharing zwar zusätzlich Fahrleistung erzeugt wird. Im Vergleich zur normalen Haushaltsfahrleistung ist sie jedoch nahezu vernachlässigbar. Dieser leicht negative Effekt auf die Fahrleistung wird durch eine gewaltige Fahrleistungsreduzierung mehr als aufgewogen, die bei den CarSharing-Haushalten entsteht, wenn sie tatsächlich ihr Fahrzeug abschaffen.



Haushalte, die angaben, ihren Pkw wegen CarSharing abgeschafft zu haben bzw. auf eine

Anschaffung verzichtet zu haben, fahren aufgrund eines grundsätzlich geänderten Mobilitätsverhaltens im Jahr durchschnittlich halb so viele oder 5.000 – 6.000 km weniger, als Haushalte, die keine Pkw-Reduktion berichten.

Dieser Befund korrespondiert mit Ergebnissen der größten deutschen Mobilitätserhebung „System repräsentativer Verkehrsverhaltensbefragungen (SrV)“, die seit 1972 im Abstand von 5 Jahren u.a. das unterschiedliche Mobilitätsverhalten von Haushalten mit und ohne Pkw-Besitz untersucht hat (Umfang 2013: 100.000 Haushalte in deutschen Städten).

Die Tabelle zeigt die größenordnungsmäßige Bilanz:

	Jährliche Fahrleistung der Haushalte in km				
	Ausgangslage	Erhöhung durch CarSharing	Reduktion durch Fz-Abschaffung	Gesamt-reduktion absolut (km)	Gesamt-reduktion in %
Summe	829.352.609 km	11.247.728 km	52.478.681 km	- 41.230.952 km	- 5,0 %

Das Kreisverwaltungsreferat geht auf Grundlage dieser Ergebnisse als Faustformel davon aus, dass über alle untersuchten vier Unternehmen hinweg durch die untersuchten CarSharing-Angebote die Fahrleistung der privaten Haushalte um etwa 5 % reduziert wird.

Zu beachten ist allerdings, dass die Fahrleistungen nicht nur im Münchner Stadtgebiet eingespart werden, sondern ganz erheblich auch außerhalb der Stadtgrenzen, z.B. durch ein verändertes Verkehrsmittelwahlverhalten auf Urlaubsreisen und im Freizeitverkehr.

### 2.2.2 Auswirkungen auf die Nutzung des Öffentlichen Verkehrs

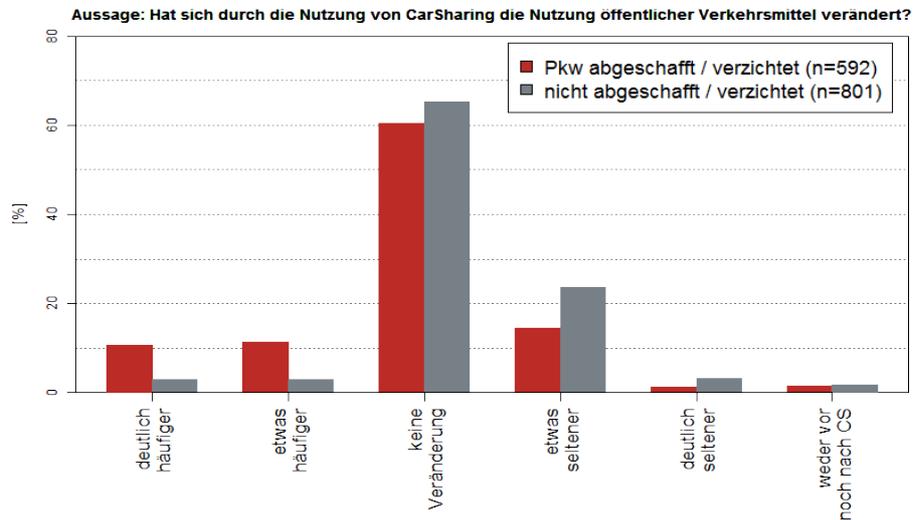
Von Interesse ist die Auswirkung der untersuchten CarSharing-Angebote auf den Öffentlichen Verkehr. Hier wurde gefragt, ob bzw. wie sich die Nutzung der Öffentlichen Verkehrsmittel durch das CarSharing verändert hat.

Diese Frage kann im Rahmen dieser Untersuchung nicht abschließend beantwortet werden.

Zwar berichten tendenziell die Haushalte, die wegen CarSharing ihren Pkw-Besitz reduziert haben, dass sie den ÖPNV nun häufiger nutzen, während die übrigen tendenziell das Gegenteil angeben. Diese beiden Gruppen wiegen sich jedoch in etwa auf, so dass schon deshalb kein eindeutiger Trend erkennbar ist.

Zudem sind die beiden genannten Gruppen so klein, dass sie statistisch nicht repräsentativ sind. Die weitaus meisten sagten nämlich, dass es im Grunde keine Auswirkungen auf ihre ÖPNV-Nutzung gäbe.

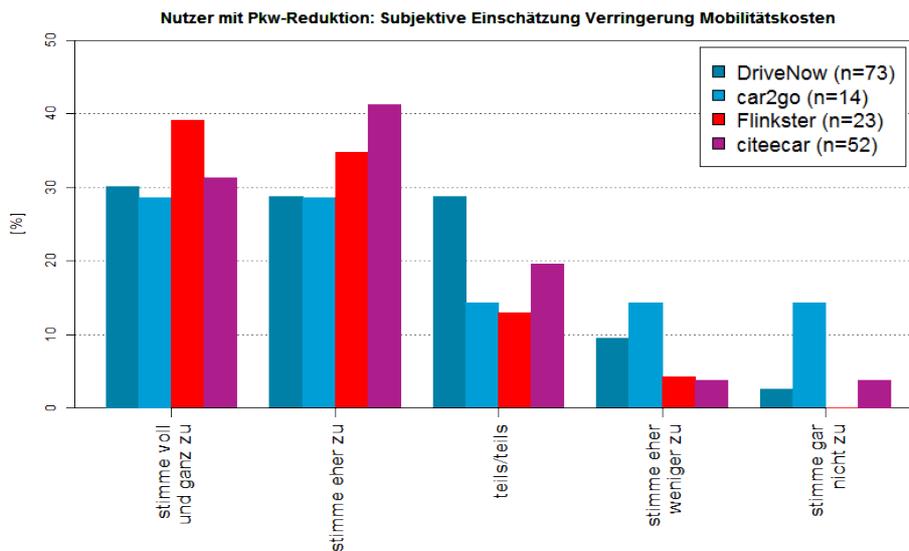
Für die Beantwortung dieser Frage wäre eine Langzeituntersuchung mit größerem statistischem Umfang und vertieften Auswertungsmöglichkeiten nötig.



Die gemessenen feinen Unterschiede sind zu klein und deswegen nicht repräsentativ, als dass sie eine belastbare Aussage ermöglichen würden. Hier sollte ggfs. im Rahmen einer vertieften Untersuchung zusammen mit MVV und MVG nachgefasst werden.

### 2.2.3 Auswirkung auf die Kostenbelastung der Haushalte für Mobilität

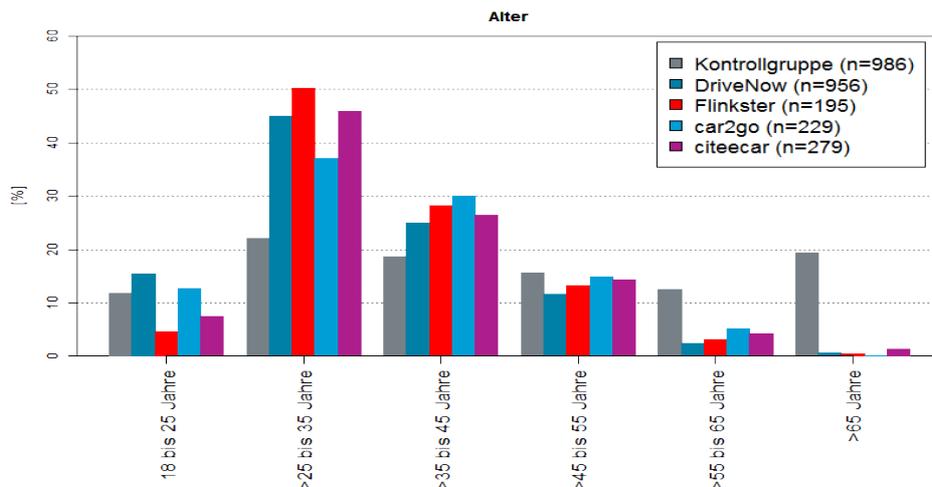
Wenig überraschend, aber dennoch bedeutsam, sind die Auswirkungen von CarSharing auf die wirtschaftliche Belastung der Haushalte mit Kosten für ihre Mobilität.



Gut 30 % der Haushalte, die ihren Pkw abgeschafft haben, stimmen der Aussage, dass sich ihre Mobilitätskosten insgesamt verringert haben, zu.

## 2.2.4 CarSharing-Zielgruppen

Interessant für die Zukunft ist die Frage, welche Zielgruppen das CarSharing anspricht. Die Abbildung der Altersverteilung zeigt deutlich, dass insbesondere die Altersgruppe der 25- bis 45-Jährigen im Vergleich zum Anteil an der Gesamtbevölkerung überrepräsentiert ist.



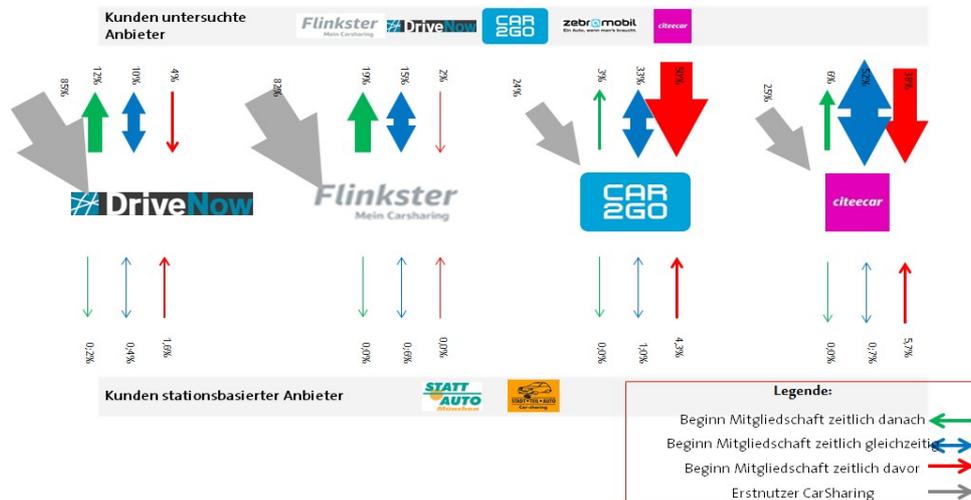
Zudem sind Männer deutlich stärker vertreten als Frauen (75 % der befragten CS-Kunden im Vergleich zu 48 % in der Gesamtbevölkerung). Die Haushalte der CS-Nutzer sind etwas größer als im Münchner Durchschnitt, die Bildung sowie die Berufstätigkeit und entsprechend die Einkommen sind höher.

## 2.2.5 Wohnorte der CarSharing-Kunden

Die befragten CarSharing-Kunden wohnen zu etwas mehr als 50 % innerhalb des Mittleren Rings. Bei denen, die ihren Pkw-Besitz reduziert haben – und damit wesentlich zur positiven Wirkung der untersuchten CarSharing-Angebote beitragen – liegt die Quote bei 75 %. Dies ist dadurch zu erklären, dass dort das Angebot vor der Haustür deutlich besser ist, als außerhalb des Mittleren Rings am Rande oder gar außerhalb der Geschäftsgebiete.

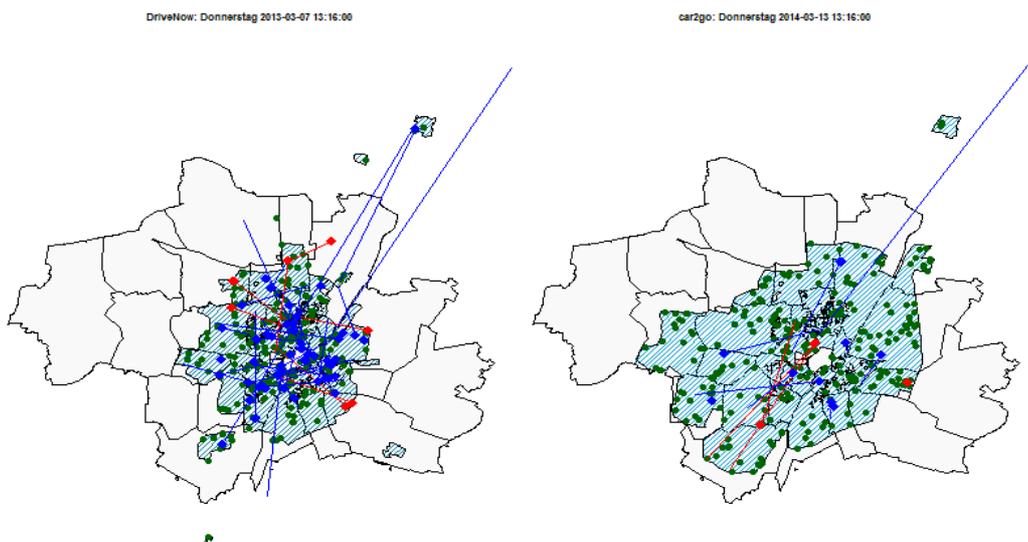
## 2.2.6 Auswirkungen auf das klassische CarSharing

Untersucht wurde in diesem Zusammenhang auch die Frage, ob die neuen Angebote zu Lasten der klassischen CarSharing-Angebote, wie z.B. STATTAUTO München, gehen. Dies ist klar zu verneinen. Das Gegenteil ist der Fall. Sie erschließen neuen Kundengruppen, die vom traditionellen, ökologisch orientierten Milieu bislang nicht erreicht werden. Unten stehende Abbildung verdeutlicht die Historie der Kundengewinnung. Die grauen Pfeile stellen Kunden dar, die zuvor bei keinem anderen CarSharing-Anbieter Mitglied waren. Die übrigen Pfeile stellen Kunden dar, die zuvor schon bei einem anderen Anbieter Mitglied waren, zeitgleich mehrere Mitgliedschaften abschlossen oder sich später noch weiteren Anbietern anschlossen. Die Anzahl von Kunden, die zuvor schon bei STATTAUTO Kunde waren und sich dann noch bei den neuen flexiblen Anbietern angemeldet haben, ist verschwindend gering.

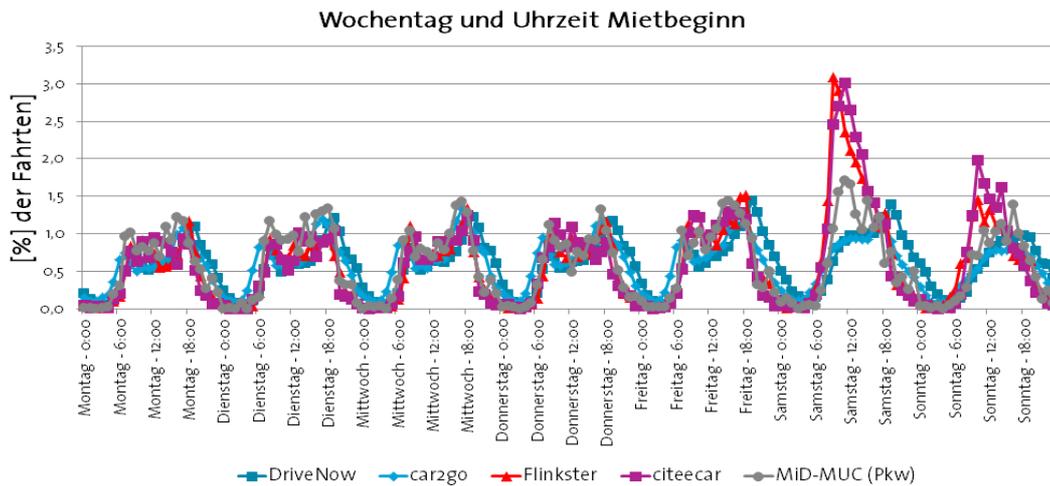


## 2.2.7 Räumliche Verteilung von Ausleihe, Rückgabe und Fahrten

Wo werden die CarSharing-Fahrzeuge bevorzugt ausgeliehen und wo werden sie zurückgegeben? Hierzu wurden rund 400.000 Fahrten aus den Buchungsdatenbanken der Betreiber ausgewertet. Am anschaulichsten ist die Darstellung in einem kleinen Film, der die Ausleihen einer repräsentativen Woche der beiden großen Anbieter DriveNow und car2go auf 15 Minuten komprimiert. Er wird auf Wunsch gerne vorgeführt. An dieser Stelle verdeutlicht ein Screenshot des Films, dass die Ausleihen halbwegs gleich verteilt in den Geschäftsgebieten erfolgen, die Rückgaben jedoch etwas massiert in den Abendstunden in den attraktiven Zielgebieten für den Freizeitverkehr, wie z.B. Schwabing. Dabei sticht die Bedeutung des Flughafens als Quelle und Ziel heraus.

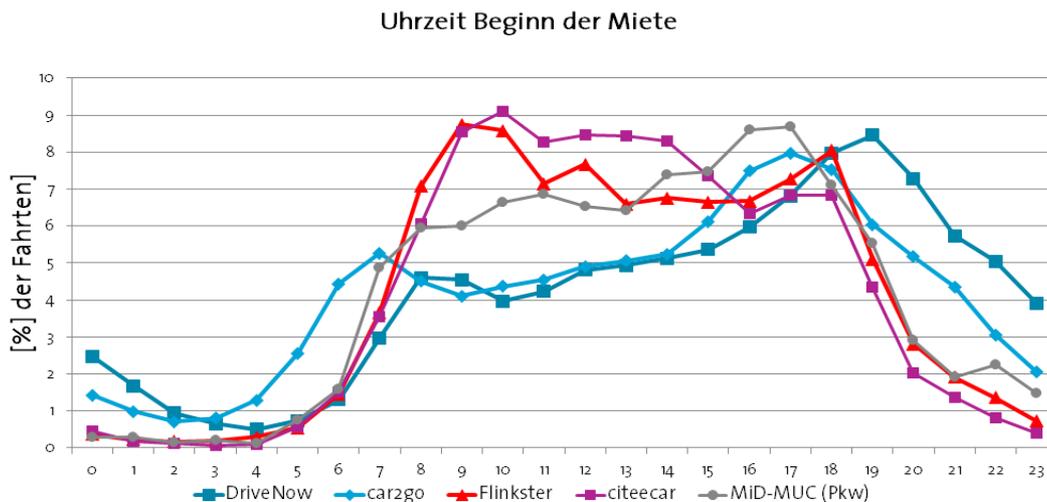


## 2.2.8 Zeitliche Verteilung der CarSharing-Nutzung



Die zeitliche Verteilung folgt in erstaunlich stabiler Weise an gewöhnlichen Werktagen den normalen Pkw-Nutzungsmustern.

An Wochenende fallen die nicht-one-way-fähigen Anbieter CiteeCar und Flinkster auf, da sie eher für längere Fahrten im Einkaufsverkehr oder im Freizeitverkehr eingesetzt werden, als die Fahrzeuge von DriveNow und car2Go.



Im Tagesverlauf ist die Ganglinie bei den vollflexiblen Anbietern etwas flacher, da diese im Vergleich zum durchschnittlichen Pkw-Verkehr etwas häufiger auch in den Nachtstunden genutzt werden.

## 2.3 Grenzen der Untersuchung

Wie jede wissenschaftliche Untersuchung hat auch EVA-CS ihre Grenzen:

- EVA-CS untersuchte die Verhältnisse zu einem einzigen Zeitpunkt. Manche der CarSharing Anbieter waren zu diesem Zeitpunkt schon länger aktiv, bei manchen war der Markteintritt erst kurz davor erfolgt. Nicht gemessen werden konnten daher etwa folgende Langzeiteffekte:
  - CS-Kunden, die ihren privaten Fahrzeugbesitz reduzierten, könnten nach einiger Zeit ggf. doch wieder Fahrzeuge anschaffen (Anstieg des Einkommens, Kinder in der Familie, Vorteile des Kfz-Verkehrs erkannt, ...).
  - CS-Kunden, die nach einigen Jahren Vertrauen zu den CarSharing Angeboten gewonnen haben, verzichten erst dann auf ihre Fahrzeuge. Vorher hatten sie diese noch „aus Vorsorgegründen“ behalten.
- Die Untersuchung hat keine eigenen quantitativen Fahrzeuganzahlen gemessen, sondern nur die erklärten Aussagen der Befragten ausgewertet. Unzutreffende strategische Antworten bzw. Verzerrungen sind, wie üblich bei solchen Ansätzen, nicht ausgeschlossen.
- Der Fakt, dass Vielnutzer in der Befragung überrepräsentiert sind, wurde durch eine entsprechende Gewichtung ausgeglichen.

Bei allen quantitativen Abschätzungen wurden sicherheitshalber konservative und vorsichtige Abgrenzungen gewählt und diese in den Ergebnissen nach unten abgerundet.

Zur Bestimmung der längerfristigen und dynamischen Auswirkungen der Angebote ist eine breit angelegte Langzeituntersuchung (Panel) einer relativ großen Anzahl immer der selben Kunden über etwa fünf Jahre notwendig.

## 2.4 Schlussfolgerungen für die weitere Förderung von CarSharing in München

Folgende Eckpunkte sollten nach den Empfehlungen der Gutachter Teil einer künftigen CarSharing-Förderstrategie sein:

- Ziel sollte es sein, Angebote und Anreize zur Abschaffung des privaten Pkw bzw. zum Verzicht auf die Anschaffung eines privaten Pkws zu entwickeln.
- Die Bedingung dafür ist eine hohe Angebotsqualität, d.h. eine gute Zugänglichkeit (mehr Fahrzeuge) und leichte Abstellmöglichkeiten (leichter als mit dem privaten Pkw).
- Damit die durch CarSharing reduzierte Stellplatznachfrage nicht die Ursache für neuen Pkw-Besitz und -Verkehr bedeutet, sollte geprüft werden, ob und in welcher Form eine Kompensation bzw. Anreize möglich sind, z.B. durch Mobilitätsstationen, CarSharing-Stellplätze, Fahrradabstellplätze.
- Strategisch sind auch die CarSharing-Nutzer, die ihren Pkw (zunächst) nicht abgeschafft haben, wichtig. Denn sie gehören zu einer neuen Zielgruppe außerhalb der klassisch umweltbewussten Szene. Hier besteht die Aussicht, dass ein bestimmter

Teil mittel- bis langfristig auf den eigenen Pkw verzichten wird.

### Flottengrößen

Die bislang geltende Begrenzung der Zahl der Ausnahmegenehmigungen zum Parken in Parklizenzgebieten und damit der Flottengrößen der CarSharing-Unternehmen wird aufgehoben. Je mehr CarSharing-Fahrzeuge in der Stadt eingesetzt werden, desto besser ist das Angebot, weil die Wahrscheinlichkeit schnell und unkompliziert ein Fahrzeug finden und nutzen zu können, steigt. Dadurch wird der Anreiz, seinen privaten Pkw abzuschaufen bzw. auf die Anschaffung eines zusätzlichen privaten Pkws zu verzichten, vergrößert.

### Sicherung der Wirkung

In dem vom Referat für Stadtplanung und Bauordnung zeitnah zu entwickelnden Konzept für die Förderung des CarSharings sollte u.a. geregelt sein, wie die durch das CarSharing gewonnenen öffentlichen Stellplätze so verwendet werden können, dass sie nicht als Anreiz für die Anschaffung neuer privater Pkw dienen.

### Parkregelungen

Die alten und neuen vorgeschlagenen Regelungen sind in der Tabelle dargestellt:

Alte Regelungen	Neu vorgeschlagene Regelungen
Fahrzeuge <b>vollflexibler Anbieter</b> , wie derzeit DriveNow und car2go, durften bisher ausschließlich wie folgt abgestellt werden: <ul style="list-style-type: none"> <li>• auf Mischparkplätzen „wie Besucher“</li> </ul>	Zusätzlich dürfen sie künftig auf folgenden Plätzen abgestellt werden: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Kurzzeitparkplätze</li> <li>• Kombinierte Misch-/ Bewohnerparkplätze auch nach 18.00 Uhr</li> <li>• im Sondergebiet Hauptbahnhof</li> </ul>

Damit wird das Abstellen von CarSharing-Fahrzeugen dieses Betreibermodells deutlich erleichtert. Das nutzbare Angebot in den Parklizenzgebieten steigt damit von bislang 60% auf 75%.

Das Abstellen in reinen Bewohnerparkbereichen und in der Altstadt bleibt weiterhin untersagt, weil sonst erheblicher Zielverkehr in diesen sensiblen und gleichermaßen attraktiven Gebieten befürchtet wird. Das Gleiche gilt für die Altstadt. Sie bleibt weiterhin ausgenommen.

Die Bereiche mit reinem Bewohnerparken werden in München vorrangig in Straßen angeordnet, in denen die Wohnnutzung klar im Vordergrund steht. Diese sensiblen Bereiche sollen vor übermäßigen Quell- / Zielverkehr und Parksuchverkehr entlastet werden. Aus diesem Grund wird in München das reine Bewohnerparken auch grundsätzlich mittels einer Zonenbeschilderung für abgeschlossene Straßenabschnitte angeordnet. Neben einer Reduzierung des Beschilderungsaufwands wird damit gleichzeitig ein verkehrsberuhigender Effekt erzielt, da Parkern ohne Berechtigung bereits bei der Zufahrt signalisiert wird, dass sie hier keinen Stellplatz finden werden. Die Ergebnisse der räumlichen Verteilung der Ausleihe der Fahrzeuge, wie unter Kapitel 2.2.7 dargestellt, widersprechen dieser Zielstellung, v.a. im Hinblick auf die Häufung im Freizeitverkehr in den Abendstunden. Bei der Anordnung des Bewohnerparkens wird - bei allem Bedarf - zudem darauf geachtet, dass durch die

Bewirtschaftung für Parkende ohne gültige Parklizenz keine unzumutbar weiten Fußwege entstehen.

Alte Regelungen	Neu vorgeschlagene Regelungen
<p><b>Teilflexible Anbieter</b>, wie derzeit Flinkster und CiteeCar, durften bisher wie folgt abgestellt werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>auf allen Bewohnerstellplätzen „wie Anwohner“ begrenzt jeweils auf ein Teillizenzgebiet</li> </ul>	<p>Zusätzlich dürfen sie künftig auf folgenden Plätzen abgestellt werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>in den Sondergebieten Hauptbahnhof und Altstadt</li> </ul>

Damit wird das Abstellen für Fahrzeuge dieses Betreibermodells noch einmal etwas erleichtert. Dass sie im Gegensatz zu den Fahrzeugen vollflexibler Betreiber auch in den sensiblen reinen Anwohnerbereichen und der Altstadt stehen dürfen, liegt darin begründet, dass damit keine One-Way-Fahrten möglich sind und somit kein zusätzlicher Zielverkehr zu befürchten ist.

### Gebühren

Auf der Grundlage der Ergebnisse der Evaluation wird ein öffentliches Interesse als gegeben angesehen. Ein kompletter Parkgebührenerlass wird mit Blick auf die wirtschaftliche Tätigkeit der CarSharing-Unternehmen jedoch als unangemessen angesehen.

Bislang wurden die Parkgebühren für die **vollflexiblen Anbieter** auf der Annahme basierend berechnet, dass ein CarSharing-Fahrzeug den ganzen Tag auf einem Besucherparkplatz steht und hierfür rabattiert 6 Euro entrichten muss, was bei 300 Werktagen 1.800 Euro pro CarSharing-Fahrzeug und Jahr ergibt. Zudem war die Anzahl der Fahrzeuge, die gleichzeitig in Parklizenzgebieten parken, auf 300 beschränkt. Entsprechend mussten die Gebühren nur für die ersten 300 Fahrzeuge einer Flotte entrichtet werden.

Im Zuge des ablaufenden Pilotprojekts wurde ein Parkraummonitor entwickelt, mit dem die Menge der in Lizenzgebieten parkenden Fahrzeuge überwacht werden konnte. Dabei wurde festgestellt, dass maximal die Hälfte einer Fahrzeugflotte gleichzeitig im Lizenzgebiet parkt.

Aufgrund dieser Erkenntnis wird vorgeschlagen, die bisherigen Gebührenmodelle von der Systematik her beizubehalten, die Gebührensätze aber zu halbieren und sie dafür grundsätzlich für alle Fahrzeuge einer Flotte zu erheben. Dies bedeutet für vollflexible Anbieter eine Parkgebühr von 900 Euro pro Fahrzeug und Jahr.

**Teilflexible Anbieter** wurden bislang wie gewerbliche Unternehmen behandelt, die entsprechend 240 Euro pro Jahr und Fahrzeug entrichten mussten. Aufgrund der im Rahmen der Evaluation ermittelten positiven Wirkung und des damit festgestellten besonderen öffentlichen Interesses wird vorgeschlagen, die künftige Parkgebühr auf 120 Euro pro Fahrzeug und Jahr zu halbieren.

Die zusätzliche Verwaltungsgebühr von 30 Euro pro Fahrzeug und Jahr wird in jedem Fall beibehalten.

Elektrofahrzeuge sind von jeglichen Parkgebühren, nicht jedoch von der Verwaltungsgebühr, befreit.

### **Kommunikation**

Die LH München unterstützt im Rahmen ihres Programms „München – Gscheid Mobil“ mittels Information, Beratung und Motivation die Bürgerinnen und Bürger, die neuen Angebote auch verstärkt zu nutzen.

Auch wenn viele bereits von CarSharing oder einzelnen Angeboten gehört haben, so besteht ein wesentliches Nutzungshindernis darin, dass nur wenige genau wissen, was es gibt, wie es funktioniert und welche neuen Möglichkeiten der persönlichen Mobilitätsgestaltung sich durch die neuen Angebote ergeben. Dabei erschwert es die Dynamik des neuen Marktes und seiner Vielfalt an Anbietern, Medien (Apps) und Nutzungsbedingungen mit den andauernden Änderungen, den Überblick zu behalten und den eigenen Nutzen zu erkennen.

Der LH München kommt bei der Kommunikation eine besondere Rolle zu, denn es geht darum, den Bürgerinnen und Bürgern die Vielfalt aller Angebote mit der Glaubwürdigkeit der Stadt nahezubringen. Die Kommunikation sollte nicht allein den einzelnen Anbietern überlassen werden, die naturgemäß in erster Linie ihr eigenes Produkt im Auge haben.

### **Langfristbeobachtung (Paneluntersuchung)**

Die weitere Entwicklung des CarSharings und Elektro-CarSharings sowie die verkehrlichen Langzeitwirkungen werden im Rahmen einer Panelstudie untersucht. Die CarSharing-Betreiber werden vertraglich dazu verpflichtet, die Untersuchung kooperativ zu unterstützen.

Die im Rahmen der abgeschlossenen Evaluation gewonnenen Erkenntnisse beziehen sich nur auf einen einzigen, noch dazu sehr frühen Zeitpunkt des CarSharings und seiner Nutzung. Wenn sich das Angebot nun etabliert und in seiner Qualität deutlich verbessert, ist es denkbar, dass sich die Wirkung deutlich weiter ins Positive oder aber auch ins Negative entwickelt. So könnten CS-Kunden, die ihren privaten Fahrzeugbesitz bislang reduzierten, durch das dauerhafte CarSharing erst auf den Geschmack automobiler Mobilität kommen und nach einiger Zeit aufgrund geänderter Möglichkeiten (z.B. Einkommenszuwachs) ggf. doch wieder Fahrzeuge anschaffen. Oder aber CS-Kunden, die bislang ihr Fahrzeug nicht abgeschafft haben, tun dies mit den Jahren, weil sie mit längerem Zeitablauf und bei besserer Qualität Vertrauen zu den CarSharing Angeboten gewonnen haben.

Diese Effekte kann man zuverlässig nur messen, wenn die gleichen Kunden im Rahmen eines Panels über einen längeren Zeitraum, üblicherweise 5 Jahre, regelmäßig beobachtet werden.

Die Paneluntersuchung muss durch die Analyse der Entwicklung der entsprechenden Strukturdaten, der Nutzung der CS-Fahrzeuge und weiterer Daten ergänzt werden.

### **3. Elektromobilität und CarSharing**

#### **3.1 Nutzen von Elektro-CarSharing**

In der Regel entsteht ein besonderer Nutzen, wenn zwei Innovationen miteinander verknüpft werden. So ist das auch bei den Themen Elektromobilität und CarSharing:

- **Umweltnutzen:** Durch die Kombination der öffentlichen Raum schaffenden Wirkung des CarSharings mit der emissionsreduzierenden Wirkung elektrisch angetriebener Fahrzeuge entsteht ein doppelter und besonders hoher Nutzen für die Stadt.
- **Wirtschaftlicher Nutzen:** CarSharing-Fahrzeuge eignen sich in besonderer Weise für den Einsatz elektrischer Antriebe, denn sie werden 4-5 mal intensiver genutzt als Privatfahrzeuge und lasten daher die Ladeinfrastruktur viel besser aus.
- **Strategischer Nutzen:** Ein erheblicher Anreiz für den Erwerb eines Elektrofahrzeugs ist das Fahrgefühl, das sich beim Testen eines E-Fahrzeugs einstellt. CarSharing-Fahrzeuge werden im Vergleich zu Privatfahrzeugen von vielen Personen genutzt und eignen sich daher hervorragend als Testfahrzeuge für Personen, die mit dem Gedanken spielen, sich ein Elektromobil als Privatfahrzeug anzuschaffen. Auch wenn mit Blick auf den Platzbedarf aus städtischer Sicht urbane Mobilität ohne eigenes Auto auch gegenüber urbaner Mobilität mit einem Elektromobil zu bevorzugen ist, so ist es immer noch besser, private Automobilität mit Elektrofahrzeugen zu leben als mit konventionellen Verbrennern.
- **Betrieblicher und wissenschaftlicher Nutzen:** Noch immer bestehen erhebliche Fragen, was den Betrieb und die Wirkung von Elektromobilität und CarSharing angeht. Die Umstellung einer Flotte von CarSharing-Fahrzeugen auf Elektromobilität bietet die Möglichkeit operative Fragen, technische Fragen und planerische Fragen zu testen und Erfahrungen für die weitere Verbreitung von Elektromobilität zu gewinnen.

Diese Einschätzungen decken sich mit den ersten Erfahrungen mit der Integration des ersten E-CarSharing-Angebots in die Mobilitätsstation an der Münchner Freiheit.

Sie wird im Auftrag der Landeshauptstadt München von der Münchner Verkehrsgesellschaft (MVG) betrieben, die zudem die städtische Park & Ride GmbH mit der Überwachung beauftragt hat.

Die MVG hat Verträge mit den CarSharing-Anbietern DriveNow, car2go und CiteeCar abgeschlossen und beschickt zudem als Anbieter des MVG-Leihradsystems auch selbst mit einem neuen innovativen Dienst die Station.



Abb.: Münchens erste Mobilitätsstation an der Münchener Freiheit

Dort wurden erstmals in Deutschland ein Elektro-CarSharing-Angebot von DriveNow zusammen mit allen weiteren in München existierenden CarSharing-Angeboten (außer Flinkster), dem neuen MVG-Leihrad-System, dem Öffentlichen Verkehr und dem Taxiverkehr gebündelt und den Bürgerinnen und Bürgern als Ergänzung oder Alternative zum Besitz und zur Nutzung des Privat-Pkws angeboten.

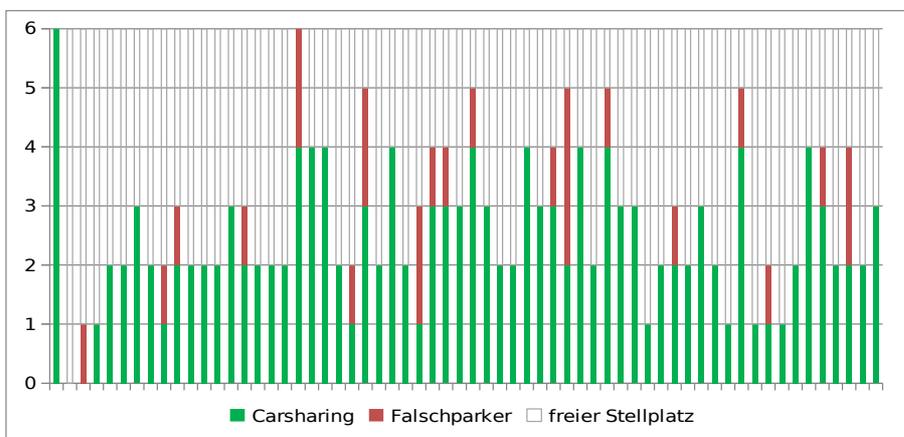


Abb.: Eröffnung der ersten Ladesäule für E-CarSharing-Fahrzeuge an der Mobilitätsstation Münchener Freiheit anlässlich der Eurocities-Jahrestagung 2014 mit Oberbürgermeister Reiter

Für eine Bewertung der verkehrlichen Wirkung der Mobilitätsstation ist es noch zu früh, zumal sie erst mit dem Start des MVG-Leihradsystems im Oktober dieses Jahres voll in Betrieb ging. Eine Befragung der CarSharing-Anbieter ergab jedoch eine hohe Zufriedenheit. Interessant ist

in diesem Zusammenhang die Aussage, dass die E-CarSharing-Fahrzeuge häufiger gebucht werden, als die vergleichbaren normalen Fahrzeuge des gleichen Anbieters. Zudem sind die Rückmeldungen auch der Kunden sehr positiv.

Erfreulich ist, dass die missbräuchliche Nutzung der Mobilitätsstation weit unter den Befürchtungen liegt. Die mit der Überwachung betraute Park und Ride GmbH kontrolliert stichprobenartig in den ersten 12 Wochen nach Eröffnung werktäglich 1-mal, danach 3-mal pro Woche, ob die Carsharing-Stellplätze der Mobilitätsstation durch Falschparker belegt sind.



Die Auswertung zeigt die tagesscharfe Belegung der 6 CarSharing-Stellplätze in der ersten Phase des Betriebs. Die weißen Balkenbereiche zeigen, dass die Station gut genutzt wird, denn sie bedeuten, dass die CarSharing-Fahrzeuge ausgeliehen und in Benutzung sind. Die grünen Balkenbereiche zeigen, dass die Stellplätze weit überwiegend ihrer Bestimmung gemäß vom CarSharing-Fahrzeugen belegt werden. Nur die roten Balken zeigen eine minimale missbräuchliche Nutzung durch privates Parken. Dies liegt auch daran, dass Mobilitätsstationen, ihre Beschilderung und Markierung für die Verkehrsteilnehmer neu sind. Die Park und Ride GmbH hat hierfür in Abstimmung mit MVG und Kreisverwaltungsreferat ein Konzept entwickelt, wie die missbräuchliche Nutzung schrittweise v.a. durch eine klare Beschilderung und eine gute Kommunikation eingedämmt werden kann.

Bislang musste in keinem Fall abgeschleppt oder sanktioniert werden.

### 3.2 Empfehlungen für die Förderung des Elektro-CarSharings

Das zu erarbeitende Konzept zur Förderung des CarSharings und das Integrierte Handlungsprogramm zur Förderung der Elektromobilität (IHFEM) stehen in einem zeitlichen und inhaltlichen Zusammenhang. Es liegt nahe, die Möglichkeiten des IHFEM für die Förderung insbesondere des Elektro-CarSharings zu nutzen. Das Kreisverwaltungsreferat hat das Thema Elektro-CarSharing bereits in die Erarbeitung des IHFEM eingebracht.

- So sollen sich auch CarSharing-Anbieter Anschaffungskosten ihrer gewerblich genutzten Fahrzeuge fördern lassen können.

- Es werden 100 Ladesäulen mit 200 Ladepunkten errichtet. Aufgrund der besonderen Sinnhaftigkeit des Einsatzes von Elektrofahrzeugen im CarSharing wird sich das Kreisverwaltungsreferat in der neuen AG Parken und Laden dafür einsetzen, dass das CarSharing in Bezug auf Anzahl, Standorte und Nutzungsrechte angemessen berücksichtigt wird.
- Im Neubaugebiet Domagkpark wird eine E-Sharing-Station errichtet, die den Bewohnern von Anfang an die Vorteile des E-CarSharings, aber auch der anderen Sharingangebote nahebringen soll.
- Im Rahmen der Beschlussfassung des „Integrierten Handlungsprogramms zur Förderung der Elektromobilität in München (IHFEM 2015)“ durch die Vollversammlung des Stadtrates wurde die Stadtverwaltung beauftragt, eine so genannte E-Allianz zur Förderung der Elektromobilität in München zu gründen. Damit wird München über eine hervorragende Plattform verfügen, auf der das weitere Vorgehen im Bereich E-CarSharing abgestimmt werden kann.

Über die Förderung im Rahmen des IHFEM hinaus schlägt das Kreisverwaltungsreferat vor, dass auch E-CarSharing-Fahrzeuge von jeglichen Parkgebühren befreit werden (vgl. Punkt 2.4).

#### **4. Rechtliche Rahmenbedingungen für die Förderung von CarSharing und Elektro-CarSharing**

Mit dem kürzlich in Kraft getretenen Gesetz zur Bevorrechtigung der Verwendung elektrisch betriebener Fahrzeuge (Elektromobilitätsgesetz: EmoG) ermöglicht der Gesetzgeber den Kommunen die Privilegierung von Elektro-Fahrzeugen u.a. durch die Einrichtung von Sonderparkflächen und bei Parkgebühren. Allerdings kann aus dem Gesetz zunächst keine weitere Privilegierung von Elektro-CarSharing-Fahrzeugen vor normalen privaten oder gewerblich betriebenen Elektrofahrzeugen abgeleitet werden. Hierfür – und auch für die Privilegierung von CarSharing-Fahrzeugen mit konventionellem Antrieb - könnte möglicherweise das vom Bundesverkehrsministerium bereits angekündigte CarSharing-Gesetz genutzt werden.

Leider ist trotz intensiven Austauschs mit den zuständigen Ministerien und Fachverbänden weder der genaue Inhalt noch der Zeitpunkt des Inkrafttretens des CarSharing-Gesetzes absehbar. Daher muss das flexible Parken mit Hilfe von Ausnahmegenehmigungen reversibel geregelt werden. Als Rechtsgrundlage für das reservierte Parken (z.B. im Rahmen von Mobilitätsstationen) werden ebenfalls reversible und zeitlich in einem Pilotprojekt befristete Sondernutzungsgenehmigungen ausgestellt.

Bislang gab es weder rechtliche Auseinandersetzungen noch ein Problem mit missbräuchlicher Nutzung.

## 5. Nutzen und Kosten

Der erhebliche verkehrliche Nutzen und die darüber hinaus reichenden Vorteile für den öffentlichen Raum und die LH München als Ganzes wurden bereits unter den Punkten 2.1 und 3.1 dargelegt.

Die Durchführung des im Rahmen dieses Beschlusses vorgeschlagenen „Regelbetriebs“ ab 01.04.2016 ist jedoch auch mit Folgekosten verbunden. Dabei kann die Finanzierung nur für den Bereich der Ladeinfrastruktur für Elektro-CarSharing-Fahrzeuge aus den Mitteln des IHFEM bestritten werden. Kosten entstehen darüber hinaus für folgende Aufgaben:

- Ausschreibung, Vergabe und Betreuung der Untersuchung zur Feststellung der verkehrlichen Langzeitwirkungen (Panelstudie)
- Verwaltungsmäßige Abwicklung der Prüfung, Erteilung und Kontrolle von Ausnahmegenehmigungen für das Parken von CS-Fahrzeugen in Lizenzgebieten
- Ausschreibung, Vergabe und Betreuung eines Kommunikationskonzepts zur Förderung des Elektro-CarSharings und des CarSharings in München
- Umfangreiche Koordinationsaufgaben mit den zahlreichen Stellen der Stadtverwaltung, den Mobilitätsdienstleistern, der Wissenschaft und den Interessensverbänden.
- Mögliche Ausgaben für Planung, Bau und Betrieb von Infrastruktur, wie z.B. Mobilitätsstationen

Die anfallenden Verwaltungstätigkeiten im Kreisverwaltungsreferat können mit dem im Rahmen des IHFEM geschaffenen Personal bewältigt werden. Für die planerisch-konzeptionellen und wissenschaftlichen Tätigkeiten sind Personal- und Sachmittel erforderlich.

Das weitere Vorgehen mit den einzelnen Bausteinen (Konzept, Kommunikation und begleitende Evaluation/ Qualitätssicherung) ist im Rahmen eines Gesamtkonzepts zum CarSharing in München gemeinsam vom Referat für Stadtplanung und Bauordnung (Federführung) und dem Kreisverwaltungsreferat zu entwickeln und zeitnah dem Stadtrat vorzulegen. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung schlägt zudem vor, dabei auch ein Konzept zur Finanzierung dieser Maßnahmen aus den Einnahmen der Parklizenzengebühren, die von den CarSharing-Anbietern entrichtet werden, dem Stadtrat zur Entscheidung vorzulegen.

## 6. Einnahmen und Stadtratsziel

Durch das angepasste Gebührenmodell werden in Abhängigkeit der Größe der Fahrzeugflotten Einnahmen in Höhe von derzeit geschätzt rund 1 Mio. Euro/Jahr erzielt.

Die Tabelle verdeutlicht die Berechnungsgrundlage für 2016 und 2017. Ausgegangen wird dabei von etwa 1000 konventionellen Fahrzeugen vollflexibler Anbieter (derzeit DriveNow und car2go) und etwa 200 Fahrzeugen von teilflexiblen Anbietern (derzeit Citeecar und Flinkster).

Zu beachten ist, dass bis 31.3.2016 noch die gegenwärtige „alte“ Regelung gilt, die besagt, dass Gebühren für vollflexible Anbieter bis maximal 300 Fz pro Anbieter zu entrichten sind, auch wenn die Gesamtflotte bereits je etwa 500 Fahrzeuge umfasst. Der Grund dieser Festlegung lag in der vom Kreisverwaltungsreferat kontrollierten Tatsache, dass nie mehr als die Hälfte eine Fahrzeugflotte gleichzeitig Stellplätze in Lizenzgebieten in Anspruch nimmt, sondern außerhalb parkt oder unterwegs ist.

Ab 1.4.2016 gilt dann im Falle der Beschlussfassung die neue Regelung, die für vollflexible Anbieter eine vereinfachte Kalkulation mit 900 Euro generell für jedes Fahrzeug zulässt.

Gebührenmodelle	2016 (bis 31.3.)	2016 (ab 1.4.)	2016 (gesamt)	2017 (gesamt)
Vollflexibel (1000 Fz)	2 Anbieter je 300 Fahrzeuge (1.800 € / Fz) = 270.000,00 €	675.000,00 € (900 €/Fz)	945.000,00 €	900.000,00 €
Teilflexibel (200 Fz)	12.000,00 € (240 € / Fz)	18.000,00 € (120 €/Fz)	30.000,00 €	24.000,00 €
Bearbeitungsgebühr (1.200 Fz)	9.000 € (30 € / Fz)	27.000 € (30 € / Fz)	36.000,00 €	36.000,00 €
<b>Gesamt</b>	471.000,00 €	720.000,00 €	<b>1.011.000,00 €</b>	<b>960.000,00 €</b>

Es wird derzeit davon ausgegangen, dass sich die Fahrzeugflotte in den kommenden Jahren eher weiter vergrößert und damit auch die Einnahmen tendenziell entsprechend eher weiter zunehmen.

Die Maßnahme ist dem Produkt Verkehrsüberwachung (Produktnummer 5538000) des Kreisverwaltungsreferates zuzuordnen. Durch die Fortführung des CarSharing-Gebührenmodells nach dem 31.03.2016 erhöhen sich die Verwaltungsgebühren in 2016 um bis zu 720.000 €. Ab dem Haushaltsjahr 2017 erhöhen sich die Verwaltungsgebühren abhängig von der Anzahl der angemeldeten Fahrzeuge dauerhaft um bis zu 960.000 €.

Die Umsetzung der vorliegenden Beschlussvorlage unterstützt maßgeblich das aktuelle Stadtratsziel 2015, Nr. 08 des Kreisverwaltungsreferates: „Der Verkehr ist stadt- und umweltverträglich sowie intelligent gesteuert.“

## 7. Weiteres Vorgehen

Am 31.03.2016 endet der bisherige fünfjährige Pilotversuch.

Ab dem 01.04.2016 treten vorbehaltlich einer positiven Beschlussfassung die neuen Regelungen gemäß den unter 2.4 vorgetragenen Empfehlungen in Kraft. Nach einem Zeitraum von fünf Jahren wird dem Stadtrat über die Erfahrungen berichtet. Bis dahin sollen auch die Langzeitwirkungen der neuen CarSharing-Angebote sowie der sich ständig verändernden Betreibermodelle im Rahmen einer Paneluntersuchung evaluiert werden.

Dieser Beschluss dient zunächst der Information des Stadtrats über die Ergebnisse der Evaluation des ersten Pilotversuchs, der Schaffung von Rechtssicherheit für die CarSharing-Unternehmen ab dem 01.04.2016 sowie dem Abstecken der grundsätzlichen Vorgehensweise bei der weiteren Förderung des CarSharings in München.

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird gebeten, zeitnah auf der Grundlage der vorliegenden Ergebnisse und im Benehmen mit dem Kreisverwaltungsreferat ein Konzept für die Förderung des CarSharings zu entwickeln. In diesem Zusammenhang sollte u.a. untersucht werden, ob und in welcher Form die Empfehlungen der Gutachter berücksichtigt und umgesetzt werden können. Das betrifft insbesondere den Hinweis, dass *„in der Gesamtbilanz von rechnerisch ca. 1.500 frei gewordenen Stellplätzen ausgegangen werden kann“* und die Empfehlung, *„flankierend durch eine Reduktion der privaten Fahrzeugstellflächen sicherzustellen, dass die sogenannten „Ersatzquoten“ auch erreicht werden.“* Dies könnte durch die Integration in das Parkraummanagement, in multimodale Angebote, wie z.B. Mobilitätsstationen, in die Aktivitäten des IHFEM, in die verschiedenen laufenden bzw. beantragten Forschungs- und Förderprojekte sowie im Zusammenhang mit aktuellen und kommenden städtebaulichen Maßnahmen erfolgen. Dabei sollte darauf geachtet werden, dass ein entsprechendes CarSharing-Konzept im Dialog mit den Bezirksausschüssen und den Bürgern schrittweise, detailliert, differenziert und mit Augenmaß geplant und umgesetzt wird. In einem ersten Schritt bietet sich hierfür das im Rahmen der Inzell-Initiative bereits konzipierte Forschungs- und Pilotprojekt „city2share“ an.

## **8. Behandlung der Stadtratsanträge**

Die Anträge

Nr. 14-20 / A 00940 „Elektromobilität 1: CarSharing und Elektrofahrzeugen mit einem Modellprojekt zum Durchbruch verhelfen“ von Herrn Stadtrat Manuel Pretzl, Herrn Stadtrat Georg Schlagbauer, Frau Stadträtin Dr. Evelyne Menges, Herrn Stadtrat Michael Kuffer, Herrn Stadtrat Sebastian Schall, Herrn Stadtrat Dr. Reinhold Babor und Herrn Stadtrat Dr. Hans Theiss vom 23.04.2015

Nr. 14-20 / A 00988 „Elektromobilität: Handlungsfeld 1 – CarSharing“ der Stadtratsfraktion BÜNDNIS 90 / Die GRÜNEN / ROSA LISTE vom 30.04.2015

Nr. 14-20 / A 00306, 14-20 / A 00309 und 14-20 / A 00310 Carsharing I, IV und V: Förderung des Carsharings zur Flächengewinnung im Straßenraum

- Abbau rechtlicher Hinderungsgründe für die Ausweisung von Carsharing-Stellplätzen
- Einheitliches Leitsystem für Carsharing
- Bekanntheitsgrad von Carsharing erhöhen – Öffentlichkeitsarbeit zu Carsharing in München verstärken.

Der ÖDP vom 10.10.2014

werden im Rahmen des Konzepts zur Förderung des CarSharings und des E-CarSharings unter der Federführung des Referats für Stadtplanung und Bauordnung behandelt und sind somit aufgegriffen.

## **9. Stellungnahmen beteiligter Referate und Bezirksausschüsse**

Das Referat für Gesundheit und Umwelt hat im Rahmen seiner Zuständigkeit für das Thema Elektromobilität Stellung genommen und dabei die Vorlage nachdrücklich unterstützt. Kleinere formale Änderungswünsche wurden vollumfänglich übernommen.

Auch das Referat für Stadtplanung und Bauordnung hat Stellung genommen. Die Änderungswünsche wurden dabei weitgehend übernommen. Die Stellungnahmen sind der Beschlussvorlage als Anlage beigefügt.

Nicht übernommen wurde die Streichung des zweiten und dritten Absatzes auf S. 7 sowie eines kleinen Absatzes auf S. 9 (Mitte), in welchen es heißt:

„Das Kreisverwaltungsreferat geht auf Grundlage dieser Ergebnisse als „Faustformel“ davon aus, dass über alle untersuchten vier Unternehmen hinweg ein CarSharing-Fahrzeug im Durchschnitt drei Privat-PKW ersetzt.

Auf dieser Grundlage lässt sich abschätzen, in welcher Größenordnung zusätzliche Stellplatzkapazitäten, insbesondere in den Parklizenzengebieten gewonnen werden können. Ausgehend von den zum Untersuchungszeitraum vorhandenen CarSharing-Fahrzeugen (862) werden stadtweit ca. 2.600 Pkw ersetzt. Umgerechnet auf die Parklizenzengebiete durch Berücksichtigung der Wohnorte der Nutzer ergibt sich in der Summe für alle Parklizenzengebiete eine reduzierte Nachfrage an Parkplätzen von ca. 1.500.

(...) Das Kreisverwaltungsreferat geht auf Grundlage dieser Ergebnisse als Faustformel davon aus, dass über alle untersuchten vier Unternehmen hinweg durch die untersuchten CarSharing-Angebote die Fahrleistung der privaten Haushalte um etwa 5 % reduziert wird.“

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung begründet seinen Änderungswunsch jedoch nicht mit Zweifeln an den Ergebnissen oder der Seriösität der Studie. Es führt lediglich aus, dass es aus seiner Sicht noch weiterer Untersuchungen bedarf.

Diesem Anliegen trägt das Kreisverwaltungsreferat u.a. dadurch Rechnung, dass unter Punkt 4 des Antrags des Referenten eine weitere Untersuchung über die Langzeitwirkungen unter Federführung des Referats für Stadtplanung und Bauordnung beantragt wird.

Die Stellungnahme der Kämmerei sowie der betroffenen Bezirksausschüsse lagen zum Zeitpunkt der Drucklegung noch nicht vor und werden in Form einer Tischvorlage dem Stadtrat zur Kenntnis gegeben.

Der Korreferent des Kreisverwaltungsreferates, Herr Stadtrat Dr. Alexander Dietrich, und der Verwaltungsbeirat der Hauptabteilung Straßenverkehr, Herr Stadtrat Richard Progl, haben von der Beschlussvorlage Kenntnis genommen.

## II. Antrag des Referenten

1. Die Ergebnisse der Evaluation des CarSharing-Pilotversuchs werden zur Kenntnis genommen. Der Pilotversuch zur Ermittlung der verkehrlichen Wirkungen der neuen flexiblen CarSharing-Angebote ist damit abgeschlossen.
2. Ab dem 01.04.2016 gelten die folgenden unter Punkt 2.4 empfohlenen neuen Rahmenbedingungen für die Betreiber:
  - Die bislang geltende Begrenzung der Zahl der Ausnahmegenehmigungen zum Parken in Parklizenzgebieten und damit der Flottengrößen der CarSharing-Unternehmen wird aufgehoben.
  - Fahrzeuge vollflexibler Anbieter (wie derzeit DriveNow und car2go) dürfen künftig zusätzlich zur bisherigen Regelung auf Kurzzeitparkplätzen, kombinierten Misch-/ Bewohnerparkplätzen nach 18.00 Uhr und im Sondergebiet Hauptbahnhof abgestellt werden. Die Gebühr für die Ausstellung einer fahrzeugbezogenen Ausnahmegenehmigung beträgt 900 Euro pro Jahr zuzüglich einer Verwaltungsgebühr von 30 Euro.
  - Fahrzeuge teilflexibler Anbieter (wie derzeit Citeecar und Flinkster) dürfen künftig zusätzlich zur bisherigen Regelung im Sondergebiet Hauptbahnhof und im Sondergebiet Altstadt abgestellt werden. Die Gebühr für die Ausstellung einer fahrzeugbezogenen Ausnahmegenehmigung beträgt 120 Euro pro Jahr zuzüglich einer Verwaltungsgebühr von 30 Euro.
  - Elektrofahrzeuge sind von jeglichen Parkgebühren, nicht jedoch von der Verwaltungsgebühr, befreit.
3. Das Kreisverwaltungsreferat wird beauftragt, die Erhöhung der Einnahmen durch die Fortführung des Gebührenmodells wie unter Punkt 6 dargestellt, für das Jahr 2016 im Nachtragshaushalt und für die Folgejahre im Rahmen der jeweiligen Haushaltsplanstellungsverfahren anzumelden. Die Produkterlöse für das Produkt Verkehrsüberwachung (Produktnummer 5538000) erhöhen sich abhängig von der Größe der Fahrzeugflotten durch die Fortführung zahlungswirksam um bis zu 960.000 €.
4. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird gebeten, in enger Abstimmung mit dem Kreisverwaltungsreferat nach einem Zeitraum von fünf Jahren dem Stadtrat über die Erfahrungen zu berichten. Bis dahin sollen auch die Langzeitwirkungen der neuen CarSharing-Angebote sowie der sich ständig verändernden Betreibermodelle im Rahmen einer Paneluntersuchung evaluiert werden.
5. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird gebeten, gemeinsam mit dem Kreisverwaltungsreferat, dem Baureferat, dem Referat für Gesundheit und Umwelt, dem Referat für Arbeit und Wirtschaft und der Münchner Verkehrsgesellschaft ein Gesamtkonzept zur bedarfsgerechten Förderung des CarSharing und zu dessen Integration in die vorhandenen verkehrsplanerischen Konzepte und in laufende Projekte zu erstellen und die dafür nötigen Ressourcen in einem gesonderten Beschluss zu beantragen.

6. Das Kreisverwaltungsreferat wird beauftragt, im Benehmen mit dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung ein Kommunikationskonzept zur Förderung des CarSharing in München zu entwickeln. Die fachlichen Rahmenbedingungen sowie die dafür notwendigen Ressourcen sollen dem Stadtrat im Rahmen des Gesamtkonzeptes des Referats für Stadtplanung und Bauordnung vorgelegt werden.
7. Die Anträge Nr. 14-20 / A 00940, 14-20 / A 00988, 14-20 / A 00306, 14-20 / A 00309 sowie 14-20 / A 00310 sind damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
8. Der Beschluss unterliegt nicht der Beschlussvollzugskontrolle.

**III. Beschluss**

nach Antrag

Stadtrat der Landeshauptstadt München

Der/Die Vorsitzende

Der Referent

Ober-/Bürgermeister/in

Dr. Blume-Beyerle  
Berufsmäßiger Stadtrat

**IV. Abdruck von I - II.**

über den stenographischen Sitzungsdienst  
an das Direktorium - Dokumentationsstelle  
an das Revisionsamt  
an die Stadtkämmerei  
mit der Bitte um Kenntnisnahme.

**V. Wv. bei Kreisverwaltungsreferat - GL 12**

Zu V.:

1. Die Übereinstimmung vorstehenden Abdrucks mit der beglaubigten Zweitschrift wird bestätigt.
2. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung
3. An das Referat für Gesundheit und Umwelt
4. An das Baureferat
5. An das Referat für Arbeit und Wirtschaft
6. an die Stadtwerke München GmbH
7. an die P+R GmbH
8. an die Bezirksausschüsse 1 bis 25  
zur Kenntnis.
9. Mit Vorgang zurück zum Kreisverwaltungsreferat HA III/11  
zur weiteren Veranlassung.

Am . . . . .  
Kreisverwaltungsreferat - GL 12