

Datum: 13.11.2015
Telefon: 0 233-24165
Telefax: 0 233-989 24165
Herr Dunkel
plan.ha1-31@muenchen.de

Referat für Stadtplanung und Bauordnung

PLAN-HAI-31

CarSharing in München

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

Mitzeichnung des Beschlussentwurfs vom 26.10.2015

I. an das Kreisverwaltungsreferat

Der der Abteilung Verkehrsplanung vorab per E-Mail am 26.10.2015 zugeleitete Beschlussentwurf „CarSharing in München“ (ENTWURF – 26.10.2015) wird von Seiten des Referats für Stadtplanung und Bauordnung nur unter Übernahme der nachfolgenden Änderungen sowie Beachtung bzw. Behandlung der Anmerkungen mitgezeichnet. Wir weisen darauf hin, dass der Beschlussentwurf mit dem Zuleitungsschreiben im Original nicht im Referat für Stadtplanung und Bauordnung angekommen ist.

Die notwendigen Änderungen und Anmerkungen sind im Einzelnen:

Zu Kapitel 1.1. Stadtratsauftrag und Stadtratsanträge

Bitte im 3. Absatz wie folgt ändern:

„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 vorläufige 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.**“

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

Kapitel 2.1

Seite 7, der 2. Absatz

„Das Kreisverwaltungsreferat und das Referat für Stadtplanung und Bauordnung

[...] im Durchschnitt drei Privat-PKW ersetzt.“

und der 3. Absatz:

„Auf dieser Grundlage lässt sich abschätzen, in welcher [...] eine reduzierte Nachfrage an Parkplätzen von ca. 1500.“

sind zu streichen.

Begründung:

Die Inhalte dieser Absätze decken sich mit dem auf Seite 7 folgenden Text, in dem die Zusammenfassung der Ergebnisse durch den Gutachter dargestellt wird. Die Einschätzung der Referate und die Ergebnisse des Gutachtens sollten hier nicht vermischt werden. Für das durch das Referat für Stadtplanung und Bauordnung zu erstellende Gesamtkonzept zum CarSharing in München müssen zusätzlich zur Bewertung der Ergebnisse dieser Studie noch weitere Faktoren und Zahlen, die Ergebnisse weiterer Studien und Erhebungen und vor allem auch lokale Gegebenheiten bzw. die strukturelle Entwicklung (beispielsweise Zuwachs an Einwohnern und Veränderung der Einkommensstruktur mit Auswirkungen auf den Gesamtbestand an Kfz im Stadtgebiet) mit einbezogen werden.

Hintergrundinformation:

Bei den genannten abgeschafften 1500 Kfz ist nicht nachgewiesen, ob diese im öffentlichen Straßenraum geparkt waren.

Wesentliche Zahlen dazu sind Daten zum Parkraumangebot in den Parklizenzgebieten und zur Entwicklung der gemeldeten Kfz mit Halter privat in den Parklizenzgebieten:

Das Parkraumangebot setzt sich in den Parklizenzgebieten (ohne die Gebiete Altstadt und Hauptbahnhof) wie folgt zusammen:

- insgesamt rund 76.000 Stellplätze in den 62 Parklizenzgebieten im öffentlichen Straßenraum,
- auf Privatgrund befinden sich mindestens 140.000 Stellplätze (aufgrund z.T. veralteter Daten evtl. auch schon deutlich mehr) in diesen 62 Gebieten, davon rund 85.000 Stellplätze für die Bewohnerinnen und Bewohner

Das Verhältnis von ausgegebenen Parklizenzen für Bewohnerinnen und Bewohner zum vorhandenen Parkraumangebot im öffentlichen Straßenraum liegt eigentlich immer über 1.

Die gemeldeten Kfz mit Halter Privat in den Parklizenzgebieten haben sich in den letzten Jahren wie folgt entwickelt:

LHM Lizenzgebiete

ohne Altstadt und Hbf	Kfz Halter privat	Einwohner	Kfz je Einwohner
2007	117.317	379.631	0,309
2008	117.320	383.221	0,306
2009	121.349	379.975	0,319
2010	119.827	383.687	0,312
2011	120.928	389.857	0,310
2012	121.789	398.245	0,306
2013	126.409	403.757	0,313

Dabei konnte auch festgestellt werden, dass auch in den Parklizenzengebieten, die trotz Parkraumbewirtschaftung immer noch eine angespannte Parkraumsituation aufweisen, die Anzahl der gemeldeten Kfz mit Halter privat gestiegen ist. Ein knappes Angebot sorgt damit nicht unbedingt für einen Rückgang der gemeldeten Kfz.

Kapitel 2.2.1 Auswirkungen auf die Fahrleistung

Hier gilt das gleiche wie zu Punkt 2.1 beschrieben für die letzten beiden Absätze des Kapitels. Einleitungen wie „Das Kreisverwaltungsreferat und das Referat für Stadtplanung und Bauordnung gehen auf Grundlage dieser Ergebnisse als Faustformel davon aus, dass...“ sind daher durch „**Das Gutachten kommt zu dem Ergebnis, dass**“ zu ersetzen.

Kapitel 2.3 Grenzen der Untersuchung

Bei den Einschränkungen/Grenzen ist **zu ergänzen, dass im Rahmen der Studie nicht abgefragt wurde, ob durch die Befragten seit der Nutzung der CarSharing-Angebote ein Fahrzeug angeschafft wurde bzw. ob die Anschaffung geplant ist.**

Begründung:

Im Rahmen bisheriger Ergebnisse weiterer Untersuchungen zum flexiblen CarSharing (Zwischenergebnisse 2014 des Öko-Instituts in der Studie „Share“ und Ergebnisse in Wimobil, wonach die Anschaffung eines eigenen Kfz von 18% der Nutzerinnen und Nutzer von CarSharing ohne Kfz-Besitz geplant war) konnte dieser Effekt bereits festgestellt werden.

Kapitel 2.4 Schlussfolgerungen

Der Absatz Sicherung der Wirkung ist zu streichen.

Begründung:

Der „Nicht“-Anreiz für die Anschaffung neuer privater Pkw ist selbstverständlich inhaltlich im CarSharing-Konzeptbeschluss enthalten, allerdings sind dabei viele weitere Fragestellungen zu behandeln, so dass die Heraushebung dieses Einzelaspekts an dieser Stelle nicht sinnvoll ist.

Zudem kann nicht davon gesprochen werden, dass 1500 Stellplätze im öffentlichen Raum frei werden. Sie können höchstens ein Potential darstellen. So hat im Zeitraum von 2011 (Start flexibles CarSharing in München) bis 2013 die Anzahl der gemeldeten Kfz mit Halter privat allein in den Parklizenzengebieten um deutlich mehr als 1500 zugenommen.

Ansonsten gelten hier alle Zahlen und Inhalte unserer Stellungnahme per E-Mail vom 04.08.2015 zum Beschlussentwurf vom Juli 2015.

Absatz Parkregelungen

Bei der Beschreibung des Angebots für vollflexible Anbieter ist der Satz

„Insgesamt ist dann das Parken auf etwa 60% aller bewirtschafteten Stellplätze möglich.“
zu ersetzen durch

„Damit steigt das nutzbare Angebot in den Parklizenzgebieten von bislang 60% auf 75% aller dort bewirtschafteten Stellplätze.“

Zur Begründung der Nicht-Freigabe des Bewohnerparkens für vollflexible Anbieter ist zudem **Folgendes zu ergänzen:**

„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.“

Absatz Langfristuntersuchung (Paneluntersuchung)

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

5. Nutzen

Kosten entstehen auch bei der Umsetzung von Maßnahmen (z.B. Bau von Mobilitätsstationen), dies ist als weiterer Punkt zu ergänzen.

Der letzte Satz des vorletzten Absatzes - „ Sie werden im Rahmen von gesonderten Beschlüssen zum Kommunikationskonzept (Kreisverwaltungsreferat) und zum Förderkonzept CarCharing (PLAN) kalkuliert, erläutert und beantragt.“ - **ist wie folgt zu ersetzen:**

„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. Darin soll auch ein Konzept zur Finanzierung dieser Maßnahmen aus den Einnahmen der Parklizenzgebühren, die von den CarSharing-Anbietern entrichtet werden, dem Stadtrat zur Entscheidung vorgelegt werden.“

Hier regen wir an, die obigen Aussagen in das Kapitel 6. Weiteres Vorgehen zu verschieben.

Es ist an geeigneter Stelle zu ergänzen:

„Der Beschlussentwurf ist mit dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung abgestimmt.“

II. Anträge

Beim **Antragspunkt 2** ist ein Spiegelstrich zu **ergänzen**:

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

Der **Antragspunkt 3** ist wie folgt zu **ändern**:

„3. 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 [...] evaluiert werden.“

Begründung:

Die Evaluation und Begleitung der Umsetzung ist ein wesentlicher Faktor des Gesamtkonzepts zum CarSharing in München und demnach sollte die Federführung dafür auch beim Referat für Stadtplanung und Bauordnung liegen.

Beim **Antragspunkt 4** ist zu **ergänzen/ersetzen**:

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird gebeten [...] ein **Gesamtkonzept** zur **bedarfsgerechten** Förderung des CarSharing und dessen Integration [...] zu erstellen und die dafür nötigen Ressourcen in einem gesonderten Beschluss zu beantragen.

Der **Antragspunkt 5** ist zu **ändern**:

Das Kreisverwaltungsreferat wird beauftragt, im Benehmen mit dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung ein Kommunikationskonzept zur Förderung des CarSharing im München entwickeln. Die fachlichen Rahmenbedingungen sowie die dafür notwendigen Ressourcen sollen dem Stadtrat **im Rahmen des Gesamtkonzeptes des Referats für Stadtplanung und Bauordnung (siehe Ziffer 4)** vorgelegt werden.

Begründung:

Das Kommunikationskonzept ist ein wichtiger Bestandteil des Gesamtkonzeptes und daher „im Paket“ dem Stadtrat vorzustellen.

gez.

Horst Mentz

Abteilungsleiter Verkehrsplanung