

Telefon: 0 233-39960  
Telefax: 0 233-989 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**

### **Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 04808**

#### **Anlagen**

- Stellungnahme des Referats für Arbeit und Wirtschaft
- Kenntnisnahme der Stadtkämmerei
- Stellungnahmen der Bezirksausschüsse 1 – 6, 8 – 12, 17 und 18

#### **Ergänzung zum**

**Beschluss des Kreisverwaltungsausschusses vom 15.12.2015 (VB)**

Öffentliche Sitzung

## **I. Ergänzung zum Vortrag des Referenten**

Mit dieser Ergänzung werden die Stellungnahmen zum Beschlussentwurf, die nach Drucklegung der Beschlussvorlage eingingen, dem Stadtrat zur Kenntnis gegeben und gewürdigt:

Die Stellungnahmen des Referats für Stadtplanung und Bauordnung sowie des Referats für Gesundheit und Umwelt gingen vor Drucklegung ein und konnten entsprechend berücksichtigt werden.

Die Stellungnahmen des Referats für Arbeit und Wirtschaft und der Kämmerei sind dieser Tischvorlage beigelegt.

### **Stellungnahme des Referats für Arbeit und Wirtschaft**

Das Referat für Arbeit und Wirtschaft ist nach Kenntnisstand des Kreisverwaltungsreferats in seiner Funktion als Betreuungsreferat der Arbeitsförderungsinitiativen mit dem Thema CarSharing befasst. Dies trifft insbesondere auf den Verein Stattauto zu, der nicht nur der größte Anbieter des klassischen stationsgebundenen CarSharings in München ist, sondern auch einen sozialen Auftrag hat. Stattauto war jedoch nicht Gegenstand der vorliegenden Untersuchung. Gegenstand waren die neuen stationsungebundenen Angebote. Insofern wurde das Referat für Arbeit und Wirtschaft nicht um Abgabe einer Stellungnahme gebeten. Das Kreisverwaltungsreferat nimmt die Stellungnahme dennoch gerne in diese Tischvorlage und die Beschlussfassung auf.

Inhaltlich hält das Kreisverwaltungsreferat die vorgeschlagene Gebührenregelung für schlüssig. Für die genannten Unternehmen sinkt damit nach jetzigem Stand die Gebührenbelastung leicht. Gleichzeitig werden aber mit der Umlegung auf alle Fahrzeuge die künftigen Flottengrößen, die wachsen oder auch schrumpfen können, abgebildet. Auch mit Blick auf die noch ausstehende Untersuchung der Langzeiteffekte hält das Kreisverwaltungsreferat die vorgeschlagenen Regelung für ausgewogen.

### **Stellungnahme der Bezirksausschüsse**

Folgende 12 Bezirksausschüsse sind gemäß Betroffenheit um Stellungnahme gebeten worden: 1 - 6, 8 – 10, 12, 17 und 18. Zudem hat der BA 11 eine Stellungnahme abgegeben.

<b>BA</b>	<b>Stellungnahme</b>
1	Ablehnung (mehrheitlich)
2	Zustimmung („sehr positiv“) mit Einschränkung (s.u.)
3	Zustimmung (einstimmig) mit Einschränkung (s.u.)
4	Ablehnung (mehrheitlich)
5	Unterstützung E-CarSharing; Wunsch nach weiterhin Beschränkung der Flotten
6	Zustimmung mit Anregungen
8	Zustimmung (einstimmig)
9	Zustimmung (einstimmig)
10	Zustimmung (einstimmig) mit Anregung
11	Zustimmung (mehrheitlich)
12	Zustimmung (mehrheitlich)
17	Zustimmung (einstimmig)
18	Zustimmung (einstimmig) mit Anregungen

Zustimmung: 10  
Ablehnung: 2  
Indifferent: 1

In der Gesamtschau stimmt eine weit überwiegende Mehrzahl der Bezirksausschüsse der Vorlage zu. Einige Bezirksausschüsse verknüpfen ihre Zustimmung mit Anregungen oder Bedingungen, die darauf abzielen, freiwerdende Stellplätze erneut den Anwohnern zur Verfügung zu stellen. Durch das Zurverfügungstellen frei werdender Stellplätze würde laut Aussage der Gutachter der positive Effekt des CarSharings zunichte gemacht, weil dadurch ein neuer Anreiz für den privaten Pkw-Besitz gesetzt würde. Im Übrigen verweist das Kreisverwaltungsreferat darauf, dass die Prüfung, wo und wie viele Stellplätze für CarSharing, Bike-Sharing, Mobilitätsstationen, Fahrradständer oder andere Nutzungen geschaffen werden können, im Rahmen des Gesamtkonzepts des Referats für Stadtplanung und Bauordnung erfolgen soll und dabei Rücksicht auf die lokal spezifischen Belange genommen wird.

Die beiden ablehnenden Stellungnahmen der BAs 1 (Altstadt) und 4 (Schwabing-West) gehen darauf zurück, dass die Aussage der Gutachter, dass durch ein CarSharing-Fahrzeug im Schnitt drei Privat-Pkw ersetzt werden und damit in der Gesamtbilanz Stellplätze „frei gemacht“ werden, kein Glauben geschenkt wird. Das Kreisverwaltungsreferat hält das Gutachten in breiter Übereinstimmung mit der Fachwelt für methodisch seriös und sieht keinen Grund, an den Zahlen und Schlussfolgerungen zu zweifeln.

Der BA 2 sieht die Erlaubnis für CarSharing-Fahrzeuge zum Abstellen auf Kurzzeitparkplätzen kritisch, führt dazu aber keine Gründe an. Nachdem CarSharing-Fahrzeuge in der Regel – zumal an attraktiven Orten – nicht lange stehen, weil sie nach kurzer Zeit wieder ausgeliehen werden, sieht das Kreisverwaltungsreferat diesen Punkt als unkritisch an.

Der BA 4 schlägt (ebenso wie der BA 5) vor, die Fahrzeugflottengröße auf 1.200 Fz. zu begrenzen. Hierzu sieht das Kreisverwaltungsreferat keinen Grund, da eine größere Fahrzeugflotte auch eine größere Entlastung für die Anwohner durch die eingesparten Privat-Pkw bedeutet. Zudem wird vom BA 4 angeführt, dass Schlussfolgerungen für ein Gebiet erst gezogen werden können, wenn Zahlen auch stadtbezirksscharf vorliegen. Das Kreisverwaltungsreferat regt an, dies im Rahmen der unter Punkt 4 des Referentenantrags beantragten Langzeituntersuchung nachzuliefern. Mit Verweis auf die Nachverdichtung wird seitens des BA 4 vermutet, dass künftige Bewohner nicht auf ihr Auto verzichten würden und entsprechend Stellplätze benötigt würden. Zu diesem Punkt verweist das Kreisverwaltungsreferat darauf, dass innerhalb des Mittleren Rings rund 50% der Haushalte keinen Privat-Pkw besitzen. Für diese Haushalte wird mit dem CarSharing eine automobiler Option geschaffen. Dies unterstützt in Verbindung mit dem guten ÖPNV- und Fahrradangebot die weitere Unabhängigkeit vom Privat-Pkw. Für die anderen Haushalte wird ein Anreiz geschaffen, ihren eigenen Pkw abzuschaffen. Durch das CarSharing wird die Chance, einen Parkplatz für seinen Privat-Pkw zu finden, grundsätzlich nicht geschmälert. Weiter schlägt der BA 4 vor, das Parken auch auf kombinierten Misch-Bewohnerparkplätzen ab 18.00 Uhr nur aufgrund der „wirtschaftlichen Interessen der CarSharing-Lobby“ nicht zuzulassen. Das Kreisverwaltungsreferat sieht die wirtschaftlichen Interessen der Anbieter. Allerdings ist ihr unternehmerisches Handeln laut Gutachten auch im öffentlichen Interesse, weil es den Pkw-Besitz und die Fahrleistung der CarSharing-Kunden insgesamt reduziert. Insofern hält das Kreisverwaltungsreferat die vorgeschlagenen Regelungen für gut begründet. Abschließend möchte der BA verhindern, dass das Gebiet um den Hauptbahnhof Geschäftsbereich der CarSharing-Anbieter wird. Das Kreisverwaltungsreferat hält gerade den Hauptbahnhof als Verknüpfungspunkt mit dem ÖPNV für wichtig, um die Qualität des Gesamtangebots an Alternativen für private Pkw-Mobilität zu steigern und eine intermodale Wegekette zu ermöglichen. Dem Ziel eines autofreien Bahnhofsvorplatzes steht die Erweiterung der Geschäftsbereiche nicht entgegen. Wo keine Privat-Pkw erlaubt sind, sind auch keine CarSharing-Fahrzeuge erlaubt. Mit der Vorlage wird nach Ansicht des Kreisverwaltungsreferats entgegen der Meinung des BA 4 nicht der Autoverkehr gestärkt. Vielmehr wird der Umweltverbund um eine bedarfsorientierte automobiler Komponente erweitert, die in der Gesamtbilanz privaten Pkw-Besitz reduziert, Flächen spart, öffentlichen Straßenraum zurückgewinnt und die Pkw-Fahrleistung reduziert.

Der BA 6 möchte die durch CarSharing gewonnenen Stellplätze den Anwohnern zur Verfügung stellen. Durch das Zurverfügungstellen frei werdender Stellplätze würde laut Aussage der Gutachter der positiven Effekt des CarSharing jedoch zunichte gemacht (s. vorhergehende

Ausführungen). Zudem möchte er eine bevorzugte Behandlung „ökologischer Angebote“, wie z.B. Stattauto. Das Kreisverwaltungsreferat hält einen Vergleich oder ein gegeneinander Auspielen der verschiedenen Angebote für nicht zielführend. Alle werden benötigt. Zum einen ist es nicht seriös darzustellen, welches Angebot genau welche Wirkung hat, weil viele Kunden mehrere Angebote nutzen. Es kommt auf ein möglichst breites und vielfältiges CarSharing-Angebot an, wenn es darum geht, Anreize für die Reduktion des privaten PKW-Besitzes zu setzen. Zum anderen ist eine relativ geringe ökologische Wirkung bei einer vergleichsweise hohen Kundenzahl absolut gesehen größer als eine hohe ökologische Wirkung im Einzelfall bei vergleichsweise überschaubaren Kundenzahlen. Nicht zuletzt ist bei autoaffinen Kundenschichten „mehr zu holen“, als bei von vornherein ökologisch orientierten Kunden, die gar kein Auto haben, das sie abschaffen können. Selbstverständlich sollten auf den freiwerdenden Stellplätzen auch reservierte Stellplätze für Anbieter wie Stattauto eingerichtet werden, wie es z.B. bei der Mobilitätsstation an der Münchner Freiheit bereits der Fall ist.

Der Wunsch des BA 10, das CarSharing-Angebot auf das ganze Gebiet des Stadtbezirks auszudehnen, wird vom Kreisverwaltungsreferat gerne an die Anbieter weitergegeben. Diese legen ihre Geschäftsbereiche unter den Rahmenbedingungen des Parkraummanagements eigenständig fest. Der BA 18 regt an, sämtliche Angebote in einem Flyer darzustellen. Diese Anregung greift das Kreisverwaltungsreferat gerne auf.