

STATTAUTO Informationen 3 / 2001

STATTAUTO München - CarSharing, Kapuzinerstraße 39a, 80469 München

Tel. 089 / 20 20 57- 0 - Fax 089 / 20 13 045 - Rufbereitschaft 0171 / 22 44 3 55 -

Buchungszentrale Tel. 089 / 725 13 16

Email: info@stattauto-muenchen.de - Internet: www.stattauto-muenchen.de

München, 30. Oktober 2001

Inhalt:

1. Der Fahrzeugbestand im Jahresverlauf
2. Die Stationsentwicklung im Jahr 2001
3. Stationen auf P+R Anlagen im Stadtgebiet?
4. Stationen im öffentlichen Verkehrsraum - z.B. Parkbuchten?
5. Anwohnerparklizenzen für CarSharing
6. Die Euro - Preisliste ab 01. Januar 2002
7. Rufbereitschaft STATTAUTO München
8. Deutsche Bahn und CarSharing
9. Sonstiges

Liebe STATTAUTO-Teilnehmer/innen,

Der Versand dieser Ausgabe der STATTAUTO Informationen war ursprünglich bereits für September geplant. Die Fertigstellung hat sich aus verschiedenen Gründen etwas verzögert. Dafür ist diese Ausgabe etwas umfangreicher, denn zu berichten gibt es genug. Hier zunächst - wie üblich - die Daten zum aktuellen Entwicklungsstand von STATTAUTO im Vergleich zu den Vorjahren:

	Okt. 2001	Okt. 2000	Okt. 1998	Okt. 1996
Teilnehmer	3.200	2.580	1.640	1.180
Autos	135	115	61	53
Stationen	49	43	31	22

Der positive Entwicklungstrend hält an. Im Vergleich zu 1998 haben sich die Teilnehmerzahlen und auch die Anzahl der Autos verdoppelt. Der Betrieb läuft rund und das ist gut so.

Eine wichtige Information gleich zu Beginn. Wir müssen bei uns in der STATTAUTO Geschäftsstelle aus technischen Gründen eine Nebenstellenanlage für die Telefonleitungen einrichten. Deshalb ändert sich auch die Hauptnummer unserer Geschäftsstelle:

STATTAUTO Geschäftsstelle

(Zusätzliche) **Neue Telefonnummer:**

089 - 20 20 57 - 0

Nach Angaben der Telekom bleibt die alte Telefonnummer (20 13 123) erhalten. Diese wird aber nach außen immer weniger kommuniziert und durch die neue ersetzt.

1. Der Fahrzeugbestand im Jahresverlauf

Die Anzahl der Autos schwankt bekanntlich im Jahresverlauf erheblich - mit steigender Teilnehmerzahl auf höherem Niveau. Seit Ende März erheben wir neben den Bestandsdaten auch regelmäßig Daten über die tatsächliche Nutzung der Fahrzeuge an den verschiedenen Wochentagen zu einer bestimmten Uhrzeit. Die entsprechenden Durchschnittswerte haben wir für das Jahr 2001 in einer Tabelle zusammengefaßt und geben sie nachfolgend bekannt (Seite 2):

Jahr 2001 - Monate	Anzahl der Autos	Genutzt am Mittwoch (zu einer bestimmten Uhrzeit unterwegs) morgens bzw. abends	Genutzt am Wochenende (zu einer bestimmten Uhrzeit unterwegs) samstags bzw. sonntags
Januar	115	Zahlen noch nicht ermittelt	Zahlen noch nicht ermittelt
Februar	110	Zahlen noch nicht ermittelt	Zahlen noch nicht ermittelt
März	113	35 bzw. 45	Zahlen noch nicht ermittelt
April (Osterferien)	135	60 bzw. 70	120 bzw. 100
Mai	128	55 bzw. 75	120 bzw. 100
Juni (Pfingstferien)	147	85 bzw. 105	110 bzw. 120
Juli	136	50 bzw. 70	115 bzw. 105
Ende August (Ferien)	172	100 bzw. 120	160 bzw. 140
September	145	55 bzw. 70	120 bzw. 120
Oktober	135	40 bzw. 50	100 bzw. 95
November	135	Zukunft	Zukunft
Dezember	150	Zukunft	Zukunft

Erläuterungen zum Fahrzeugbestand:

Wir steuern den Fahrzeugbestand in erster Linie über den gezielten An- und Verkauf der eigenen Fahrzeuge. In Zeiten der Schulferien wird die Maßnahme ergänzt durch Anmietung von Fahrzeugen der Firma Opel Häusler - eine Kooperation, die bereits seit 1997 besteht. Ende August 2001 lag die Zahl der angemieteten Fahrzeuge bei 32 (19% von insgesamt 172). Diese Fahrzeuge werden nicht in der Fahrzeugliste aufgeführt. Im August 2002 dürfte die Gesamtzahl der Fahrzeuge erstmals 200 überschreiten.

Erläuterungen zur Fahrzeugnutzung:

Die Nutzung der Fahrzeuge ist generell während der Woche (Montag bis Freitag) erheblich geringer als am Wochenende. Das zeigt die Spalte "genutzt am Mittwoch". Die vergleichsweise intensivere Nutzung während der Schulferienzeiten oder in den Sommermonaten besagt lediglich, daß mehrere Fahrzeuge für mehrtägige /wöchige Urlaubsfahrten gebucht sind. Deshalb wurde der Fuhrpark auch aufgestockt.

Die durchschnittliche Nutzung an Wochenenden ist doppelt so hoch wie an einem Werktag, wobei fast regelmäßig samstags Spitzenwerte erzielt werden. Demgegenüber stehen am Sonntag wieder mehr Fahrzeuge zur Verfügung und spontane Fahrtentscheidungen für ein paar Stunden oder einen Tag können leichter realisiert werden.

Die Tabelle gibt eine Orientierungshilfe für Buchungswünsche, die sich im Stunden- oder Tagesbereich bewegen (82% aller Fahrten / 30% aller gebuchten Stunden). Weniger Aufschluß bietet sie bei Fragen zur Buchungswahrscheinlichkeit von Fahrtwünschen mit einer Dauer von 2 Tagen oder mehr - insbesondere wenn sie ein oder mehrere Wochenenden umfassen. Es kann durchaus geschehen, daß Sie am Freitagabend kein Fahrzeug, das Ihnen zusagt, für das komplette Wochenende mehr bekommen. Dagegen stehen ab Sonntag früh wieder 30 Autos ungenutzt an den Stationen. **Fazit:**

Bei mehrtägigen Fahrten empfiehlt sich immer die **rechtzeitige Reservierung** - auch wenn Sie sich nicht sicher sind, ob Sie das Auto tatsächlich brauchen werden (bei ausreichendem zeitlichen Vorlauf ggf. die Unterstützung der Geschäftsstelle - Günther Weinrich - anfordern). **Unsere Stornoregelung ist bekanntlich sehr "nutzerfreundlich"**. Nur wenn Sie das Auto tatsächlich nicht benötigen, dann nicht vergessen: rechtzeitig innerhalb der geltenden Fristen stornieren.

2. Die Stationsentwicklung in 2001

Während die Anzahl der Teilnehmer/innen und der Autos kontinuierlich steigen, ist die Entwicklung des Stationsnetzes hinter unseren Erwartungen zurückgeblieben, obwohl wir in diesem Jahr verstärkte Anstrengungen zur Akquise neuer Stationen unternommen haben. Über dieses Thema wollen wir Sie in den folgenden Kapiteln schwerpunktmäßig informieren.

Anfang des Jahres 2001 zählten wir 42 Stationen. **Unerfreulich war**, daß wir seither 2 Stationen schließen mußten - und zwar nach 5 Jahren die Station GE (Giesing Entenbachstraße) wegen Abrißarbeiten und Neubauvorhaben und nach 8 Jahren die Station NL (Neuhausen Landshuter Allee) ebenfalls wegen Neubauvorhaben. Für die Station NR (Neuhausen Rupprechtstraße), an der bekanntlich die reservierten Stellplätze im Parkhaus nach 1 1/2 Jahren gekündigt wurden, ist noch keine zufriedenstellende Alternative gefunden (derzeit 2 Autos mit "freiem Parken - Nähe Tresor").

Erfreulich waren die Eröffnung von 4 Stationen in den Außenbezirken oder im Umland von München: GZ - Gröbenzell, SB - Solln Buchauer Straße, DH - Dachau Heilig-Geist-Kirche, DM - in Dorfen (2. Station, 2. Auto für Dorfen). In diesen Gegenden Stationen zu eröffnen, ist in der Regel relativ unproblematisch, da kaum Parkraumprobleme bestehen.

Erwähnenswert ist ebenfalls die Abwendung der drohenden Schließung der **Station L - Lehel**. Danke an die Kirchengemeinde und den Bezirksausschuß.

Als **positiv** zu bewerten ist auch die Reaktivierung der **Station HH** (Haidhausen Hochstraße - Mahag). Diese Station wurde im Dezember 1998 eröffnet mit dem Ziel, den erhöhten Fahrzeugbedarf von CarSharing Teilnehmern am Wochenende über Fahrzeuge der Vermietabteilung von Mahag (EUROMOBIL) abzudecken. Das Projekt verlief 2 Jahre lang erfolgreich, wurde aber im Herbst 2000 von Mahag aus innerorganisatorischen Gründen vorläufig auf Eis gelegt. Wir konnten die Station im Frühjahr 2001 neu beleben - mit eigenen Fahrzeugen der Marken VW. Zunächst waren es nur 2 Autos, inzwischen konnten wir auf 3 Autos aufstocken. Weitere Fortschritte sind im Innenraum der Stadt München zu verzeichnen:

- **Station WS** (Westend - Schwanthalerstraße mit 3 Autos) und die **Station BA** (Bogenhausen - Arabella Park mit inzwischen 4 Autos). Beide Stationen befinden sich in sogenannten öffentlichen Tiefgaragen.
- Seit April läuft die **Station SJ** (Schwabing - Johann-Fichte-Straße) in Kooperation mit WOGENO (3 Autos) und in Kürze geht die **Station GM** in Betrieb (Giesing - Martin-Luther-Straße in Kooperation mit dem Verband der islamischen Kulturzentren e.V.). Platz ist für 4 Fahrzeuge.

Auffällig an den erfolgreichen Stationseröffnungen im Innenraum der Stadt, den wir zu unserem Kerngebiet zählen, ist folgendes: **Alle 5 Stationen (inkl. Station HH) befinden sich in Tiefgaragenanlagen**. In den Anfangsjahren (1992 bis 1996) vertraten wir noch die Position: "Stationen in Tiefgaragen sind abzulehnen wegen erhöhter Schwierigkeiten beim Zugang für den ungeübten Nutzer." Diese Linie wurde in den Folgejahren Schritt für Schritt aufgeweicht. Inzwischen haben wir bereits 11 Stationen in Tiefgaragen und die Fakten aus dem Jahr 2001 zeigen: wir haben in München-Stadt keine andere Wahl, wenn wir das Stationsnetz weiter verdichten wollen. Außerdem müssen wir unsere Bedenken gegen Stationen in Tiefgaragen korrigieren. Sie verursachen keine erhöhten Zugangsprobleme im Vergleich zu Stationen auf freien Parkflächen.

Die vorher skizzierten Erfolge können aber nicht darüber hinweg täuschen, daß viele - insbesondere sehr zeitintensive - Bemühungen bisher erfolglos geblieben sind. Nicht gelungen sind z.B. folgende Planungen:

Station auf dem Parkplatz hinter dem Haus der Kunst (Privatparkplatz): Noch im Mai dachten wir, wir könnten alle organisatorischen und technischen Probleme relativ zügig lösen. Ab Juli tat sich aber ein Hauptproblem auf: wer ist überhaupt zuständig für die Genehmigung von Stellplätzen für STATTAUTO München? Diese Frage wird nach schriftlicher Anfrage durch uns (Datum: 05.10.2001) zur Zeit hausintern geklärt. Wir hoffen weiterhin auf eine positive Entscheidung.

Stationen auf kommunalem Privatgrund (Behördenparkplätze etc.): Dieses Thema haben wir im Jahresverlauf erneut aufgegriffen - u.a. auch im Rahmen des vom Stadtrat beschlossenen Projektes "Monaco" - ein Bündnis für Ökologie, in dem die politischen Parteien, Umweltverbände, Betriebe und die Stadtverwaltung vertreten sind. Unser Anliegen war u.a. folgende Frage zu klären: "Wie können die verwaltungsinternen Abläufe und Entscheidungsprozesse optimiert werden, damit wir gemäß Stadtratsbeschluß von 1997 eventuell doch noch Stellplätze von der Kommune bekommen". Das vorläufige Ergebnis: An eine stadtinterne Koordination für diesen Bedarf ist nicht zu denken. Die kommunalen Abteilungen / Referate sind autark in ihren Entscheidungen und die internen Entscheidungswege sind kompliziert. Wir bleiben also auf den Zufall angewiesen - **oder haben Sie noch Möglichkeiten, uns zu unterstützen?**

Ohne Erfolg waren auch unsere Bemühungen um reservierte Stellplätze im öffentlichen Verkehrsraum und Stationen an P+R Anlagen in München. Über beide Themen berichten wir im folgenden.

3. Stationen auf P+R Anlagen im Stadtgebiet?

Das Thema "Stationen auf P+R - Anlagen im Münchner Stadtgebiet" wird bereits seit langem diskutiert - spätestens seit Veröffentlichung der Studie "MVV und CarSharing" im Jahre 1996. Darin ist auf Seite 21 zu lesen: **"Durch Errichtung weiterer CarSharing Stationen auf Flächen der P+R - Anlagen kann eine deutliche Verbesserung der "Schnittstellen" zwischen ÖPNV und MIV (das ist: motorisierter Individualverkehr) erreicht werden."** Und schließlich heißt es noch: **"Der MVV sieht es daher als verfolgenswert an, vor allem im Bereich geringerer ÖPNV-Bedienungsdichte - z.B. außerhalb des "Mittleren Ringes" - P+R - Anlagen für CarSharing zu öffnen.** Zum damaligen Zeitpunkt hatten wir noch kaum entsprechenden Bedarf. Heute - 5 Jahre später, nach einer Verdreifachung der Nutzerzahlen - ist die Umsetzung dieser Empfehlung dringend geboten.

Die Position des MVV hat zwar ein bedeutendes politisches Gewicht, hat aber lediglich den Charakter einer Empfehlung und diese Empfehlung wurde in der Folgezeit mehrfach unterstützt vom Stadtrat der Stadt München, von den zuständigen Fachreferaten und den politischen Parteien. Die Umsetzung ist allerdings auch abhängig von der Zustimmung des Freistaates Bayern, denn der Bau der meisten P+R - Anlagen wurde gefördert aus Mitteln des Freistaates Bayern. Bisher hieß es immer, daß der Freistaat aus förderrechtlichen Gründen keine Möglichkeit sehe, einer Nutzung der P+R Anlagen durch STATTAUTO zuzustimmen.

In diesem Jahr haben wir das Thema erneut aufgegriffen und zu diesem Zweck eine umfangreiche Stellungnahme verfaßt, in der der Zusammenhang zwischen CarSharing und ÖPNV noch einmal dargestellt und mit neuen Daten erhärtet wird. Die Verwaltung des Freistaates Bayern hatte vor kurzem unser Anliegen aber erneut zurückgewiesen. Dabei wurden keine formaljuristischen Gründe angeführt sondern die verkehrspolitische Bewertung, **daß CarSharing nicht zu einer Verringerung des Individualverkehrs führe, sondern die Straßen belaste.** Diese Meinung ist für uns natürlich wenig nachvollziehbar. Wir werden das Thema weiterverfolgen und hoffen, daß diese Position in absehbarer Zeit korrigiert werden kann. Wir rechnen dabei mit der Unterstützung durch den MVV und die Stadtverwaltung der Stadt München.

4. Stellplätze im öffentlichen Verkehrsraum - z.B. Parkbuchten?

Auch diese Diskussion ist nicht neu. Der Branchenverband der CarSharing Organisationen bcs / ecs kümmert sich um dieses Thema seit mindestens 10 Jahren - leider bisher ohne durchschlagenden Erfolg. Klar ist derzeit nur, daß Reservierungen im öffentlichen Verkehrsraum nur möglich sind, wenn es entsprechende Regelungen in der Straßenverkehrsordnung gäbe. Das ist aber nicht der Fall und der Gesetzgeber (Bund und Länder) zeigt kein Interesse an einer entsprechenden Gesetzesänderung. Auch Modellversuche - als quasi-Vorstufe, für einen begrenzten Zeitraum - wären denkbar, aber bisher gab es keine Genehmigungen für entsprechende Vorhaben.

Auch wir in München hatten bereits 1996/1997 einen Modellversuch in Kooperation mit der Taxigenossenschaft geplant: **kombinierte Taxi - CarSharing - Stationen** an vorhandenen Taxisständen. Sogar der Stadtrat hatte diesen Plan mitgetragen. Leider erfolgte die Ablehnung durch Beschluß des zuständigen Innenministeriums des Freistaates Bayern (August 1997).

Im November letzten Jahres hatten wir einen erneuten Versuch gestartet - im Rahmen des **Mobinet - Modellversuchs zum großräumigen Bewohnerparken im Lehel und in Schwabing**, denn auch für diesen Modellversuch gibt es Ausnahmegenehmigungen von der Straßenverkehrsordnung. Ausgangspunkt war eine Anwohnerversammlung im Lehel (November 2000). Damals befürwortete die Anwohnerversammlung die Errichtung einer STATTAUTO-Station auf öffentlichem Verkehrsgrund (z.B. Parkbuchten, Taxisstände etc.) im Rahmen des Mobinet-Modellversuches. Die Empfehlung wurde anschließend unterstützt durch den Bezirksausschuß Altstadt-Lehel (u.a. mit den Stimmen der CSU-Vertreter/innen), durch den Bezirksausschuß Schwabing und durch den Stadtrat der Landeshauptstadt München (März 2001).

Diese Frage war aber ebenfalls zu entscheiden vom Innenministerium des Freistaates Bayern - zuständig für Ausnahmeregelungen von der StVO. Die Anfrage an das Ministerium wurde im Februar 2001 gestellt. Eine offizielle Antwort liegt seit kurzem vor - mit negativem Ergebnis. Die Begründung

lautet sinngemäß: Laut Straßenverkehrsordnung ist es nicht zulässig, entsprechende "Privilegien" zu gewähren und entsprechende Gesetzesänderungen zeichnen sich nicht ab. Im übrigen wird verwiesen auf die Entscheidung des Innenministeriums vom August 1997. Diese Position entspricht auch der Haltung der rot - grünen Bundesregierung, wie wir anlässlich von Gesprächen im Bundesverkehrsministerium (Januar 2001) erfahren konnten, trotz Vergabe des **"Blauen Engels"** an STATAUTO München. Zur Erinnerung: Die Entwicklung des Blauen Engels für CarSharing Organisationen wurde von der Umweltministerkonferenz (Bund / Länder) im Jahr 1997 beschlossen u.a. um die Genehmigung von reservierten Stellplätzen auf öffentlichem Grund zu ermöglichen.

Ein findiger Jurist hat uns einmal erklärt, daß das gesamte Rechtssystem im Verkehrsbereich auf die Förderung der **"Leichtigkeit und Flüssigkeit des Straßenverkehrs"** ausgerichtet ist. Jeder soll möglichst schnell mit dem Auto jeden beliebigen Ort erreichen können. Hätte der Umweltschutz den Rang eines grundgesetzlich geforderten Auftrags an die Politik (dieses ist nicht der Fall), dann stünden die Chancen auf Durchsetzung von verkehrsmindernden Maßnahmen im Interesse von Anwohnern etc. (u.a. pro CarSharing) günstiger.

Abschließend ist noch zu berichten, daß ein STATAUTO Teilnehmer auf der Bürgerversammlung des Stadtbezirk 2 (Isarvorstadt) im Sommer 2001 einen Antrag auf Reservierung von 3 Stellplätzen vor unserem Büro in der Geyerstraße gestellt hat. Er hat für seinen Antrag eine deutliche Zustimmung durch die anwesenden Bürger erhalten. Das Kreisverwaltungsreferat mußte diesen Antrag - wie zu erwarten war - aus vorher genannten Gründen zurückweisen, aber der Vorgang findet aus anderen Gründen Beachtung: CarSharing wird vom Bürger nicht als Bedrohung oder Konkurrent im Kampf um den Autostellplatz auf der Straße gesehen, sondern er weiß, daß die CarSharing Idee vernünftig und der Verbesserung der Lebensqualität im Stadtviertel dienlich ist. Damit wurden die positiven Einschätzungen der Bürger im Lehel und in Schwabing bestätigt (siehe oben). Diese Erfahrungen sollten auch Politik und Verwaltung ermutigen.

5. Anwohnerparklizenzen für CarSharing Fahrzeuge

Einen kleinen Fortschritt zum Thema "CarSharing und öffentlicher Verkehrsraum" gibt es aber: Das Innenministerium hat vor ein paar Wochen Anwohnerparklizenzen für CarSharing Fahrzeuge in den Mobinet-Modellversuchsgebieten (Lehel und Schwabing) befürwortet. Begründung: Diese Regelung wird auch in die gesetzliche Neuregelung des "Bewohnerparkens" aufgenommen. In der Praxis bedeutet das: CarSharing Teilnehmer mit Wohnsitz im Modellgebiet können - wie jeder andere Anwohner ebenfalls - gegen eine Jahresgebühr von 60 DM beim KVR eine Parklizenz erhalten. Die Fahrzeuge müssen von außen deutlich als Fahrzeuge der Organisation erkennbar sein (Aufschrift, Aufkleber am Fahrzeug).

6. Die Euro - Preisliste ab 01. Januar 2002

Ab 01.01.2002 müssen wir alle Preise und Gebühren in Euro ausweisen. Beließen wir alles nur bei der Umrechnung nach dem gesetzlichen Umrechnungskurs von 1 Euro = 1,95583 DM, dann würden nur äußerst krumme Beträge entstehen, die sich niemand mehr merken kann. Deshalb mußten wir die komplette Preisliste neu fassen. Die ab 01.01.2002 gültige Preisliste liegt diesen STATAUTO Informationen bei. Zum besseren Verständnis hier einige Erläuterungen:

Gebühren der Teilnahme, Kaution

Die Kaution bei Neuverträgen beträgt künftig z.B. bei Standverträgen für Einzelteilnehmer 500 Euro. Bei allen vor dem 01.01.2002 abgeschlossenen Verträgen wird die entsprechende Kautionssumme auf 511,29 Euro (entspricht 1.000 DM) umgerechnet. In diesem Sinne verfahren wir bei allen anderen Kautionsbeträgen.

Die Aufnahmegebühren bei Verträgen mit MVV-Abo sinken von 50 DM (= 25,56 Euro) auf 25 Euro. Bei den Standardverträgen halbieren wir darüber hinaus die Aufnahmegebühr auf 50 Euro, so daß der Unterschied zu den Verträgen mit MVV-Abo deutlich verringert wird.

Bei den Monatsgebühren haben wir uns statt 6 Euro für 7 Euro entschieden, so daß es hier zu einer leichten Preiserhöhung kommt - nach der Entscheidung für eine kontinuierliche Absenkung der Monatsgebühren für "ältere" Teilnehmer in den vergangenen Jahren.

Gebühren der Fahrzeugnutzung

Bei den oberen Preiskategorien C bis F (Tarifklassen 3 bis 9) hatten wir bereits jetzt eine recht einfache Struktur, die man sich leicht merken kann:

Stundentarif	=	Kilometertarif mal 10
Tagestarif	=	Stundentarif mal 10
Wochentarif	=	Tagestarif mal 6

Diese Logik ist mit der Euro-Umstellung nun bei allen Tarifkategorien zu finden - also auch bei den unteren. So ergibt sich folgendes Bild:

	Km-Tarif	Stunde	Tag	Woche
Tarifkategorie A (Mini)	0,16 Euro	1,60 Euro	16,00 Euro	96,00 Euro
Tarifkategorie B (Klein)	0,19 Euro	1,90 Euro	19,00 Euro	114,00 Euro
Tarifkategorie C (Mittel)	0,22 Euro	2,20 Euro	22,00 Euro	132,00 Euro
Tarifkategorie D (Bus)	0,26 Euro	2,60 Euro	26,00 Euro	156,00 Euro
Tarifkategorie E	0,30 Euro	3,00 Euro	30,00 Euro	180,00 Euro
Tarifkategorie F	0,34 Euro	3,40 Euro	34,00 Euro	204,00 Euro

Bei einer Neuberechnung aller Fahrten des vergangenen Jahres zu diesen neuen Tarifen kamen wir zum Ergebnis, daß sich insgesamt bei den Nutzungsgebühren keine Veränderungen zur Preisliste vom 01.07.2001 ergeben - nur gewisse Verschiebungen: die Tarifkategorie E (Großer Transporter) wird geringfügig teurer, die Miniklasse wird dagegen billiger (leichte Anhebung des Zeittarifs bei Absenkung des Kilometertarifs).

Andere Gebühren und Kosten

Hier gehen manche Gebühren nach oben - die meisten aber nach unten so z.B. die Selbstbeteiligungen bei Schäden. Eine Gebührenerhöhung verdient besondere Beachtung: Die sogenannte Verspätungsgebühr erhöht sich von 20,00 DM auf 15,00 Euro (= 29,34 DM). Damit wird diese Gebühr zum ersten Mal seit April 1992 angehoben. Bei anderen CarSharing Organisationen bewegen sich diese Gebühren inzwischen auf einem Niveau von 40 DM bis 60 DM.

Neue Gebühr - Technikerstunde

Eine Gebühr haben wir neu eingeführt: die Technikerstunde (25 Euro) für zusätzlichen Arbeitsaufwand, der STATTAUTO dadurch entsteht, daß ein/e Teilnehmer/in eine nachhaltige Störung im Ablauf des CarSharing - Systems zu verantworten hat. Entsprechende Kosten konnten wir auch bisher schon in Rechnung stellen. Mit der Einführung dieser Gebühr wird alles nur noch transparenter. An folgende Fälle haben wir beispielsweise gedacht:

- Radio, Standlicht oder Innenbeleuchtung wird nach Fahrtende nicht abgeschaltet - Batterie entleert sich - Fahrzeug springt bei der nächsten Nutzung nicht mehr an. STATTAUTO muß die Störung unverzüglich beheben.
- Fahrzeugschlüssel wird nach Fahrtende nicht im Tresor deponiert, sondern in den Briefkasten geworfen. STATTAUTO muß nach Bekanntwerden der Tatsache unverzüglich das Problem lösen.
- Teilnehmer stellt das Auto an der falschen Station ab. ODER: Teilnehmer versperrt den Fahrzeugschlüssel im Kofferraum des Fahrzeugs und kann die Fahrt nicht fortsetzen - und vieles mehr.

7. Rufbereitschaft STATTAUTO München

Die Rufbereitschaft ist ein Instrument der "Pannenhilfe" für STATTAUTO Teilnehmer/innen außerhalb der Geschäftszeiten der Geschäftsstelle in schwierigen Notfällen. Dazu zählen wir z.B.:

- Auto nicht da - im Tresor fehlt der Autoschlüssel ebenfalls und auch der Buchungszentrale liegen keine Informationen vor.
- Elektronischer Tresor geht nicht auf (am Beginn oder Ende der Fahrt) - Sie sind sich sicher, daß Sie die richtige STATTAUTO - Karte haben oder ggf. die richtige PIN eingegeben haben.
- Unfall oder technischer Defekt des Fahrzeugs - Weiterfahrt oder anschließende Nutzung ist gefährdet bzw. nicht möglich.

Mehr als 50% der Anrufe haben aber mehr einen Beratungs- oder Informationscharakter. Gelegentlich erreichen uns sogar Interessentenanrufe, die bei uns sofort ein Auto anmieten wollen (Samstag nachmittag). Weitaus häufiger kommen aber Anrufe von Teilnehmern/innen wie:

- Stehe vor dem Tresor und habe meine PIN vergessen (Sonntag früh um 6:30 Uhr), oder die Teilnehmernummer eingegeben bzw. die Kartenummer, die auf der Karte steht (Seit wann steht eine PIN auf der Karte?).
- Sitze im Auto (Fiat Scudo / Citroen Berlingo) und finde das Bordbuch nicht! - Bordbuch liegt in der Regel auf der Ablage über der Frontscheibe, da das Handschuhfach zu klein ist (Hinweisschilder sind beim Handschuhfach angebracht, **werden aber nicht gelesen**). - Antwort (Sonntag früh 7:40 Uhr): "Bitte bewegen Sie Ihre Augen um ca. 45 Grad nach oben - dort sehen Sie eine Ablagefläche - nun führen Sie die Hand " etc.. Übrigens: Ein Bordbuch ist bei STATTAUTO noch nie verschwunden.

Eine Bitte der Rufbereitschaft: Bitte machen Sie sich vor der Fahrt mit den Stationsgegebenheiten oder der Zugangstechnik vertraut. Bitte schauen Sie in den Tresor (ggf. Hinweise), **lesen Sie die Hinweise im Fahrzeug** bzw. nutzen Sie die Bedienungsanleitungen zum Fahrzeug (z.B. wie wird der Rückwärtsgang eingelegt, Lösen der Handbremse beim Fiat Scudo etc.). Kleine Schäden (Kratzer etc.) - wenn nicht in Schadenliste vermerkt - bei Fahrbeginn im Büro melden (ggf. Anrufbeantworter).

8. Die Deutsche Bahn und CarSharing

Wenn Sie die Presse aufmerksam verfolgt haben, dann wird Ihnen nicht entgangen sein, daß die Deutsche Bahn am 28. Juni 2001 in München eine Pressekonferenz abgehalten hat. Hauptthema war **"Die Bahn übernimmt Call-a-bike"**. Der Neustart von Call-a-bike wurde für den Herbst angekündigt. Am 20.10. war es dann so weit: Die Call-bikes sind wieder im Stadtbild vertreten.

Weniger Beachtung in der Lokalpresse fand ein zweites - für uns wichtigeres - Thema: **"Die Bahn will ins CarSharing-Geschäft einsteigen"**. Ende des Jahres 2001 sollen an den Stammsitzen der DB-AG in Berlin und Frankfurt die Pilotprojekte starten und im kommenden Jahr soll das Konzept auch auf andere Ballungsgebiete ausgedehnt werden - u.a. München. Inzwischen stehen die wichtigsten Grundzüge des Konzeptes fest. Das Produkt "DB Carsharing der Bahn" ist ein Exklusivangebot für BahnCard - Inhaber. Das System ist vergleichbar mit üblichen CarSharing - Angeboten, auch wenn eine Kautions / Einlage für die Teilnehmer nicht vorgesehen ist. Es soll die neuste carsharing-spezifische Technologie zum Einsatz kommen (Bordcomputer, automatisierte Fahrtenabrechnung), es wird ein eigenes Tarifsysteem eingeführt etc..

Weiterhin gehört es zum Konzept der Bahn, für die Umsetzung des Konzepts die ortsansässigen CarSharing Organisationen als Kooperationspartner zu gewinnen. "Wir wollen die örtlichen CarSharer nicht platt machen!" - hieß es in der Presse. Was heißt das für STATTAUTO München? Erwächst hier eine zusätzliche Konkurrenz oder ein Partner? Dazu ist zum jetzigen Zeitpunkt folgendes zu sagen:

- Wir sind bereits seit einiger Zeit mit der DB im Gespräch und hatten auch bisher schon die Möglichkeit, uns kritisch-konstruktiv mit dem Konzept auseinanderzusetzen.
- Wir prüfen, ob bzw. unter welchen Bedingungen es möglich ist, das Produkt der DB neben der eigenen Dienstleistung (inkl. eigenem Tarifsysteem etc.) in den Betrieb zu integrieren.
- Die Entscheidung haben nicht nur die Bahn und die STATTAUTO Geschäftsleitung zu treffen, sondern STATTAUTO München hat sich hier zusätzlich mit seinem Trägerverein und seinen Entscheidungsorganen abzustimmen.

Also: wir können noch nicht viel konkretes sagen - aber klar ist, daß wir uns in den kommenden Wochen sehr intensiv um dieses Thema kümmern werden und daß wir darüber in den nächsten oder übernächsten STATTAUTO Informationen ausführlich berichten.

9. Sonstiges

- **Veränderungen bei den neuen elektronischen Tresoren:** Die neuen elektronischen Tresore werden verbessert. Sie erhalten zusätzlich einen Drehgriff zum Öffnen der Tresore - wie bei der ersten Tresorgeneration. Die ersten hängen bereits - siehe die Stationen SZ, SH, TX, GL und GM.
- **3. Stellplatz an Station SJ:** Der 3. Stellplatz in der Tiefgarage "Johann-Fichte-Str. 12" ist ein sogenannter Duplex-Garagenplatz (obere Etage). Er befindet sich gegenüber den anderen beiden reservierten Plätzen. Den Duplex-Platz dann benutzen, wenn die anderen 2 belegt sind. Haben Sie damit Probleme (was wir nicht vermuten) - bitte das Auto auf der Straße parken mit Hinweiszettel im Tresor.
- **Station SF - Karte für Parkplatzschranke:** Die Karte zum Öffnen der Parkplatzschranke an der Station SF (Münchener Freiheit) befindet sich im Bordbuch. Bei Ein- und Ausfahrt sehen Sie vor der Schranke links einen Pfosten mit Antennenfeld für die Karte und Notrufanlage. Karte an das Antennenfeld halten (wie bei unseren Tresoren) - Schranke öffnet sich - **niemals einen Parkausweis ziehen** (das kostet zusätzlich Geld). Sollte die Schranke sich wider Erwarten nicht öffnen, dann den roten Knopf mit Telefonsymbol (unterhalb des Antennenfeldes) bedienen. Es meldet sich die Zentrale des Bewachungsdienstes und wird Ihnen weiterhelfen. **Dieser Parkplatz ist video-überwacht. Bei Ein- und Ausfahrt bitte lächeln.**
- **Fundsachen:** Dinge, die Sie nach Fahrtende im Fahrzeug vergessen, bleiben normalerweise dort liegen. In Ausnahmefällen sammeln wir sie bei der Fahrzeugprüfung ein - insbesondere wenn es sich um vermutlich wertvollere Sachen handelt - und lagern sie bei uns im Büro: Für folgende Sachen hat sich seit Monaten niemand gemeldet:

Handy:	Motorola Talkabout - T-D1 Nr. 0175 0 6582211
Fotoapparat:	Samsung - Slim - Zoom 290W
Armbanduhr:	Ascot Serie 0300
Video Cassette	Fuji M321 SP 30M Betacam SP

- **Und schließlich: Radio Lora** hat uns gebeten, die neuen Sendezeiten im Rahmen der STATTAUTO Informationen bekanntzugeben (siehe Fahrzeugliste). **"Wohnen ohne Auto"** informiert über neuste Aktivitäten. Die **Telekom** bietet günstige Handy-Tarife und andere Produkte für STATTAUTO Teilnehmer an. Sollten Sie von diesem Angebot Gebrauch machen, können wir ggf. unsere steigenden Telekommunikationskosten senken. Ansprechpartner siehe beiliegendes Infoblatt.

Mit freundlichen Grüßen

Jürgen Tesch, Günther Weinrich, Winfried Mohr

für das STATTAUTO Team

Anlagen:

- aktuelle Autoliste (2 DIN-A-4 Blätter - blau)
- Euro Preisliste ab 01. Januar 2002 (1 DIN-A-4 Blatt - gelb)
- Stationsübersicht - alphabetisch (1 DIN-A-5 Blatt - Handbuch)
- Stationsübersicht - geographisch (1 DIN-A-5 Blatt - Handbuch)
- Stationsbeschreibungen für MR, SB, DM, GM, GS, HB (6 DIN-A-5 Blätter - Handbuch)
- Information der Gruppe WOA (Wohnen ohne Auto) (1 DIN-A-4 Blatt)
- Angebot der Telekom für STATTAUTO Teilnehmer (1 DIN-A-4 Blatt)