

Inhalt:

1. Kraftstoffpreise: Unsere letzte Preiserhöhung gab es zum 01. April 2004
2. Sonderparkrechte im öffentlichen Verkehrsraum für CarSharing ?
3. Neues von den Stationen
4. Sonstiges – Thema: Fahrzeugverschmutzung

Sehr geehrte STATTAUTO - Teilnehmer/innen,

gegen Ende des Jahres nehmen wir kurz Abstand vom Tagesgeschehen, fragen uns, was gibt es Berichtenswertes für unsere CarSharing-Teilnehmer und versuchen das Wichtigste in den STATTAUTO – Informationen 2 / 2007 umzusetzen. Hier zunächst die Daten zum aktuellen Entwicklungsstand von STATTAUTO München:

	November 2004	November 2005	November 2006	November 2007
Teilnehmer/-innen	4.800	5.300	5.750	6.350
Autos	183	183	212	230
Stationen	63	66	69	70

Wahrscheinlich werden wir in 2007 die höchste Anzahl von Neuverträgen registrieren. Der Fuhrpark wurde erheblich erweitert - parallel dazu (in ähnlichem Umfang) stieg die Anzahl der gebuchten Stunden, der gefahrenen Kilometer und der Fahrten. Die Arbeit, die wir zu leisten haben, mehrt sich. Die gestiegene Nachfrage hält uns auf Trab und lässt keine Langeweile aufkommen.

1. Unsere letzte Preiserhöhung gab es zum 01. April 2004

Wann gibt es die nächste Preiserhöhung ? Diese Frage wird uns nicht nur von Alt-Teilnehmern gestellt, sondern auch von Personen, die erst vor kurzem einen Vertrag abgeschlossen haben bzw. demnächst an einem Vertragsabschluss interessiert sind. Die meisten sind erstaunt, dass wir die Preise seit 01. April 2004 stabil halten konnten, obwohl auch wir z.T. erhebliche Kostensteigerungen zu verkraften hatten. Dafür gibt es mehrere Gründe – zwei maßgebliche sollen kurz ausgeführt werden:

- Wir haben offensichtlich recht effizient gewirtschaftet. Die zentralen Kosten (Nicht-Auto-Kosten: wie Verwaltung, Personal etc.) haben sich kaum verändert - trotz gestiegener Autoanzahl.
- Die Auslastung der Fahrzeugflotte hat sich gegenüber 2004 wieder deutlich verbessert.

All diese Vorteile scheinen allmählich aufgebraucht zu sein, denn die autobezogenen Kosten sind überproportional gestiegen und das nicht nur bei den Treibstoffkosten:

- Für einen Liter „Super Bleifrei“ sind die Preise (Durchschnittswerte lt. ADAC) z.B. von 1,13 € in 2004 auf 1,28 € in 2006 gestiegen (plus 13%). In 2007 wird sich der Jahresdurchschnittspreis auf 1,33 € (plus 18% zu 2004) einpendeln. Der Preis lag noch bis Mitte August 2007 auf Vorjahresniveau. Doch im Gegensatz zum Vorjahr, als der Preis bis zum November 2006 wieder auf 1,20 € sank, bleibt er auf höchstem Niveau. Er schwankt derzeit zwischen **1,36 und 1,41 € (plus 25% zu 2004)** und es wird gemunkelt, dass er noch zulegt.

- Deutlich gestiegene Kfz-Versicherungskosten waren der Hauptanlass für die Preiserhöhung zum 01.04.2004 (vgl. auch STATTAUTO Informationen 1 / 2004). Inzwischen hat unsere Kfz-Versicherung noch einmal nachgelegt, da die Schadensquote 2006 nicht so günstig für uns war: **Erhöhung der Preise um 23% seit Juli 2007** und diese Erhöhung wird im Jahr 2008 voll wirksam.
- In den letzten Jahren haben wir unser Stationsangebot im Stadtgebiet stetig erweitert. Dazu mussten wir in größerem Umfang (als bisher) Parkflächen anmieten (freie Flächen oder Tiefgaragenplätze) und das kostet Geld - insbesondere in München: **Ausgabensteigerung von 55%** zwischen 2004 und 2007 bei den Parkplatzmieten. Der größte Anteil der Mehrkosten entfällt auf 10 zusätzliche, mietkostenpflichtige Stationen in zentraler Lage.

Wann kommt also die nächste Preiserhöhung ? Nun - wir denken, dass sie (nach 4 Jahren) ab April 2008 kommen wird. Wir brauchen höhere Erlöse, um nach wie vor kostendeckend arbeiten zu können, und sollte etwas übrig bleiben, intensivieren wir unsere berufspädagogische Arbeit – wie bisher. Doch zunächst wollen wir das zu Ende gehende Geschäftsjahr genauer analysieren. Und wenn wir erhöhen, dann wollen wir auch unser einfaches Tarifkonzept beibehalten: Eine Erhöhung nur der kilometerabhängigen Tarifkomponente kommt nicht in Frage, wenn, dann steigt auch der Zeittarif parallel – also aus (Beispiel der Preisklasse 2):

0,20 € (km-Preis) – 2,00 € / 20,00 € / 100,00 € (Zeitpreise) wird
 0,21 € (km-Preis) – 2,10 € / 21,00 € / 105,00 € (Zeitpreise). Die Erhöhung würde also linear um
 0,01 € (km-Preis) – 0,10 € / 1,00 € / 5,00 € (Zeitpreise) in jeder Preisklasse erfolgen.

Die Preiserhöhung läge bei ca. 5% im Durchschnitt. Wir glauben, dass diese Erhöhung für unsere Teilnehmer akzeptabel ist. Sie läge sogar noch unterhalb der allgemeinen Teuerungsrate, denn laut Statistischem Bundesamt sind die allgemeinen Lebenshaltungskosten zwischen 2004 und 2007 um 6% gestiegen und werden bis Ende 2008 wohl noch auf 9% steigen.

2. Sonderparkrechte im öffentlichen Verkehrsraum für CarSharing ? Blasse Träume oder nahe Realität ?

Seit über 15 Jahren (seit 1992) beteiligen wir uns aktiv an der verkehrspolitischen Debatte um Sonderparkrechte für CarSharing-Fahrzeuge im öffentlichen Verkehrsraum. Ähnlich wie bei Taxistellplätzen soll es auf öffentlichem Verkehrsgrund Parkflächen bzw. Parkbuchten geben, die ausschließlich für CarSharing-Fahrzeuge reserviert sind mit absolutem Halteverbot für andere Verkehrsteilnehmer – insbesondere in Stadtvierteln, die durch großräumiges Parkraummanagement im Interesse der Anwohner und der Umwelt verkehrsberuhigt sind. CarSharing verstärkt bekanntlich diesen Effekt! Und warum haben wir in München nicht schon längst solche Stationen? Wir haben es versucht, aber „nur“ auf lokaler Ebene mussten wir bisher scheitern.

Den ersten vielversprechenden Versuch gab es bereits vor 10 Jahren. Beflügelt durch die MVV-Studie zum CarSharing aus dem Jahre 1996 (Dr. Krietemeyer - siehe bei uns im Internet) hatte auch der Münchner Stadtrat im **Jahr 1997** einen umfangreichen Beschluss zur Unterstützung des CarSharing gefasst. Der wohl interessanteste Punkt: **Modellversuch für kombinierte TAXI-CarSharing-Stationen am Goetheplatz, Elisabethplatz und Giesinger Bahnhof**. Auf dieses Konzept (inkl. Stellplätze) hatten wir uns mit der TAXI Genossenschaft verständigt. Doch daraus wurde nichts. Das KVR befragte die Regierung von Oberbayern und diese untersagte das Projekt mit der Begründung, dass die Straßenverkehrsordnung keine Privilegierung für CarSharing-Fahrzeuge zulasse. Wir meinten damals, dass bei großzügiger Auslegung der StVO dieses schon möglich sei. Aber da wollte niemand mitziehen mit dem Hauptargument: Ist es nicht eindeutig gesetzlich geregelt, dann könnten andere Interessengruppen möglicherweise klagen und für sich ähnliche Rechte fordern.

Somit kam nur der „normale“ Weg der Gesetzgebung in Betracht. Danach kann es Sonderparkrechte für CarSharing nur dann geben, wenn der Bundestag in Abstimmung mit den Ländern (Bund-Länder-Kommission und Bundesrat) die StVO entsprechend ändert. Aber Bund und Länder waren damals nur begrenzt interessiert. Weitere Vorstöße der Stadt München – wie ein Schreiben des Wirtschaftsreferenten Dr. Wiczorek im Auftrage des Stadtrates (1999) – bleiben wirkungslos, ebenso die Behandlung des Themas in diversen Bezirksausschüssen oder auf Bürgerversammlungen in den Folgejahren. Aber dadurch blieb das Thema auf der Tagesordnung. Nicht zu vergessen ist in diesem Zusammenhang die Wiederholungsstudie des MVV aus dem Jahr 2003 (Dr. Krietemeyer - siehe auf unserer Homepage), die in den Folgejahren große Beachtung erfuhr und auch bundespolitische Bedeutung erlangte.

Erst im Jahr 2005 kommt etwas Bewegung ins Land. Der Bundesverband CarSharing (bcs) veranstaltete in Kooperation mit dem Land Bremen und dem VDV (Verband Deutscher Verkehrsunternehmen) einen Parlamentarischen Abend für die verkehrspolitisch interessierten Berliner Bundestagsabgeordneten. Die Veranstaltung war sehr gut besucht, alle wichtigen Parteien waren vertreten, STATTAUTO München und der MVV (Dr. Krietemeyer) haben ebenfalls teilgenommen und die Veranstaltung lieferte den Anlass für positive Beschlüsse bzw. Entschließungen des Verkehrsausschusses des Bundestages – in der letzten Ausschusssitzung während der rot-grünen Regierungszeit 1998 bis 2005 (vgl. Homepage des bcs – Bundesverband CarSharing). Quasi „auf den letzten Drücker“ hatte sich „Rot-Grün“ an das Thema „CarSharing“ erinnert. Sieben Jahre hatten sie es vergessen – völlig ungeklärt ist, warum ??

Mit der großen Koalition - dachten wir - würde das Thema von der politischen Bundesebene verschwinden. Aber es sollte anders kommen: Im Frühjahr 2007 veröffentlicht der Bundesverkehrsminister einen Referentenentwurf zur **Änderung der Straßenverkehrsgesetze (StVG)** mit dem Ziel, Sonderparkrechte für CarSharing einzuführen. Damit eröffnet der Minister zunächst eine Befragung der Verbände, der Länder und der Ministerien und alle tun sich schwer. Erfreulich ist, dass die **LH-München** eine eindeutig positive Stellungnahme abgibt – ebenso der **Deutsche Städtetag** unter Vorsitz des Münchner OB Christian Ude. Inzwischen wurde aber bekannt, dass das Bundeswirtschaftsministerium unter dem CSU-Minister Michael Glos nicht mitzieht und das gesamte Gesetzgebungsverfahren in Frage gestellt ist. Jetzt muss wohl Angela Merkel ein Machtwort sprechen !!?? Wir sind gespannt, wie es weitergeht.

Nicht unerwähnt soll bleiben, dass das Land Berlin im Jahr 2006 in zwei Stadtvierteln Modellversuche für 21 CarSharing-Stationen im öffentlichen Verkehrsraum gestartet hat. Die Erfahrungen waren wohl positiv und das Konzept soll weiter ausgebaut werden. Rechtsgrundlage ist das Berliner Straßengesetz (Ländergesetz) und dieses ermöglicht im Lande Berlin eine Teilentwidmung von öffentlichen Straßenflächen. Vergleichbare Regelungen soll es auch in anderen Ländergesetzen (z.B. Nordrhein-Westfalen oder Hamburg) geben. In Bayern fehlen diese gesetzlichen Möglichkeiten, sagen die Experten! Für den interessierten Laien ist das alles nicht mehr nachvollziehbar! Gilt nun Bundesrecht oder Landesrecht, Straßenrecht oder Baurecht? Vielleicht gibt es unter den STATTAUTO Teilnehmern findige Juristen, die uns aufklären könnten?

3. Neues von den Stationen

Auch in München 10 neue Stationen im öffentlichen Verkehrsraum (es müssen ja nicht gleich 21 sein – wie in Berlin) – das wäre eine tolle Botschaft! Aber wir müssen bescheidener sein! So gibt es – wie immer – nur wenig Bewegung im Stationsnetz. Hier zunächst die **Stations-Zugänge**:

<p>Station MG Maxvorstadt Gaiglstraße Gaiglstr. 10 seit November 2007</p>	<p>Kurzbeschreibung: 1 reservierter Stellplatz im Hof des Anwesens Zugang rechts vom Haus Fahrzeug mit Bordcomputer (BC)</p>
<p>Station SW Schwabing West Elisabeth-Kohn-Str. 29 (Tiefgarage) seit November 2007</p>	<p>Kurzbeschreibung: 3 reservierte Stellplätze in der Tiefgarage mit elektronischem Tresor neben der Einfahrt</p>

Und nun die **Stations-Abgänge** – zum Teil sind sie schon bekannt:

- **Station HP – Haidhausen Preysingplatz (St. Johannes):** Diese Station hatte nur solange eine reelle Chance, wie es aktive STATTAUTO Teilnehmer unter den Bewohnern des Wohnhauses Preysingplatz 1 gab. Die Zeiten sind vorerst vorbei. Der insbesondere bei evangelischen Pfarrern übliche Stellenwechsel nach ca. 10 Jahren führte auch hier zu mehr Eigenbedarf bei den Hinterhofgaragen. Auch wenn es für uns schmerzlich ist, inmitten von Haidhausen eine Station aufzugeben, sind wir vor allem zu Dank verpflichtet, dass wir überhaupt am Preysingplatz präsent sein durften. Zum Glück bietet die Station AR (Rablstr.) mit inzwischen 8 Stellplätzen (!!!) eine gute Alternative. Übrigens: Die Kontakte zur Kirchengemeinde St. Johannes sind traditionell sehr eng. So wurde beispielsweise der Trägerverein von STATTAUTO – der Verein „Spectrum – Arbeit Beruf Soziales e.V.“ – am 17. Dezember 1985 in einem Nebenraum der Kirche gegründet.

- **Station KP – Wilramstr. (Fa. Fröhlich):** Die Spenglerei Fröhlich hat ihren Firmensitz nach Weßling verlegt. Damit fällt das Grundstück an die Landeshauptstadt München zurück, die Gebäude werden verschwinden und der angrenzende Park wird erweitert. Auch an Meister Fröhlich ein Dankeschön für die Kooperation der vergangenen 10 Jahre und viel Erfolg am neuen Standort.
- **Station SK – Kathi-Kobus-Str. (Hotel Vitalis):** Diverse Umbaumaßnahmen wurden dort durchgeführt u.a. mit dem Ergebnis, dass ein einfacher Zugang zur Tiefgarage für einen ungeübten CarSharing-Nutzer nicht mehr gewährleistet ist. Die Menge an zu definierenden Ausnahmeregelungen wäre selbst für die gutwilligsten Nutzer nicht zumutbar.
- **Station K - Kaiserplatz (St. Ursula):** Den Verlust dieser Station ab 01.01.2008 hatten wir schon bekannt gemacht. Wir hatten keine Chance, St. Ursula noch einmal zum Umdenken zu bewegen. Der Verlust trifft uns sehr hart, denn die Gegend um den „Kaiserplatz“ in Schwabing zählt bestimmt zu den Kernregionen des CarSharings in München. Wir konnten die Station K bereits im März 1993 eröffnen (die 6. STATTAUTO Station), als der damalig verantwortliche Pfarrer meinte, diese Idee sei gut und man müsse jungen Menschen bei der Realisierung der Idee eine Chance geben. Nun, die Chance haben wir in den vergangenen 14 ½ Jahren gut genutzt – trotzdem fehlt uns die Station jetzt sehr und wir haben (noch) keinen Ersatz. In jedem Fall müssen wir uns auch hier herzlich für die uneigennützig Unterstützung bedanken, die wir in der Vergangenheit durch St. Ursula erfahren haben – Danke sehr und vielleicht ergibt sich zu einem späteren Zeitpunkt die Gelegenheit für eine erneute Kooperation.

4. Sonstiges – Thema: Fahrzeugverschmutzung

Zurück zu den „Niederungen“ des CarSharing-Alltags! Stellen Sie sich vor, Sie buchen ein Auto und zu Fahrtbeginn müssen Sie feststellen, das Auto ist total verschmutzt – besonders von Innen:

Fußspuren auf den Rücksitzen, Flaschen unter den Sitzen, Sitze und Armaturen mit Schokolade verschmiert und von Krümeln übersät, jede Menge Lehm und Blätter im Fußraum – außerdem stinkt das Fahrzeug nach Zigarettenrauch und viele Hundehaare scheinen quasi auf den Sitz-Polstern zu kleben.

Haben Sie das schon erlebt? Einige von Ihnen werden jetzt sagen, noch nie! Andere sagen: 4 Jahre lang habe ich das nicht erleben müssen, aber neulich habe ich umgebucht, weil das Auto mir zu dreckig war – es war zwar nicht so schlimm wie oben beschrieben, aber immerhin, das konnte ich nicht brauchen.

Und meine Kollegen in der Geschäftsstelle meinen: Nun, allzu oft passiert es nicht (Umbuchung wegen nicht zumutbarer Verschmutzung), aber gelegentlich schon und eindeutige Fälle, wie oben beschrieben, sind auch leicht aufzuklären. In der Regel ist der Vornutzer verantwortlich! Schwieriger wird es erst dann, wenn die Verschmutzung grenzwertig ist, d.h.: Diverse Vornutzer mit eher hohen Toleranzschwellen stufen den Fall als nicht dramatisch ein und erst dem 6. oder 7. Nutzer platzt der Kragen und er informiert STATTAUTO.

Wir werden uns im neuen Jahr schwerpunktmäßig mit diesem Thema befassen. Wir wollen dabei unsere bisherigen Verfahren überdenken und ggf. neu ausrichten. Dazu brauchen wir Ihre / Eure Unterstützung: Bitte schauen Sie künftig genauer hin und melden Sie die Problemfälle, damit wir schneller handeln können. In diesem Zusammenhang ein „Danke schön“ an diejenigen, die uns auch bisher schon mit Fällen über E-Mail inkl. Foto-Anhängen versorgt haben. Das ist auch gutes Schulungsmaterial für unsere Mitarbeiter. Wir werden über unseren internen Diskussionsprozess berichten.

Soweit für heute – wir wünschen Ihnen geruhsame Feiertage, Gesundheit und ein gutes Neues Jahr

Mit freundlichen Grüßen

Stellvertretend für das gesamte STATTAUTO Team

Jürgen Tesch (Geschäftsführung), Winfried Mohr (Fuhrparkleitung) und Olaf Rau (Verwaltungsleitung)