

Stuttgart, 10.11.2023

## **Haushalt 2024/2025**

### **Unterlage für die 1. Lesung des Verwaltungsausschusses zur nichtöffentlichen Behandlung am 13.11.2023**

#### **Nachhaltig Mobil umsetzen – vergessene Maßnahmen wieder aufgreifen**

#### **Beantwortung / Stellungnahme**

#### **Zu 2. Investitionsmittel zur Einrichtung von E-Ladesäulen an Carsharing-Stellplätzen**

Seit 2017 stellt die Stadtverwaltung jedes Jahr neue öffentliche Stellplätze für das stationsbasierte Carsharing bereit. Die Stadtverwaltung arbeitet kontinuierlich daran, das Carsharing-Angebot im öffentlichen Raum in allen Stuttgarter Stadtbezirken entsprechend der Gemeinderatsbeschlüsse zu erweitern, vgl. GRDrs. 939/2019. Aktuell stellt die Landeshauptstadt ca. 150 Carsharing-Stellplätze im öffentlichen Raum bereit. Zehn davon sind exklusiv für Elektro-Fahrzeuge und mit einer eigenen Ladesäule ausgestattet.

Für die Vergabe und Einrichtung von Carsharing-Stationen wurden standardisierte Modelle entwickelt. Besonders komplex ist die Gestaltung und Umsetzung des Modells für Elektro-Carsharing-Stellplätze. In diesem Modell gibt es drei Akteure: Die Landeshauptstadt Stuttgart (Tiefbauamt) als Eigentümerin der Parkflächen, das Carsharing-Unternehmen und den Betreiber der Ladeinfrastruktur. Zwischen der Landeshauptstadt und dem Carsharing-Unternehmen muss ein Sondernutzungsvertrag für die Nutzung der Parkfläche abgeschlossen werden. Zwischen der Landeshauptstadt und dem Ladesäulenbetreiber muss ein Gestattungsvertrag für die Einrichtung der Ladeinfrastruktur abgeschlossen werden, und zwischen Carsharing-Unternehmen und Ladesäulenbetreiber muss ein privatrechtlicher Vertrag abgeschlossen werden. Das Carsharing-Unternehmen übernimmt in diesem Modell die Kosten für die Ladeinfrastruktur und kann (dafür) den Ladesäulenbetreiber selbst wählen. Daher werden in diesem Modell auch keine städtischen Haushaltsmittel für die Ladeinfrastruktur benötigt.

Die Standortsuche für Carsharing-Stellplätze im öffentlichen Raum (insbesondere für Elektrofahrzeuge) ist aufgrund bestehender städtebaulicher, vertragsrechtlicher und technischer Ansprüche in jedem Einzelfall eine Herausforderung für die involvierten Ämter (Tiefbauamt, Amt für öffentliche Ordnung, Amt für Stadtplanung und Wohnen sowie für das Grundsatzreferat Klimaschutz, Mobilität und Wohnen). Im Fokus stehen dabei immer die Verstärkung von bestehenden Mobilitätspunkten, die kontinuierliche Verbesserung des Angebots in allen Stadtteilen und Quartieren und die Vermeidung möglicher Konflikte mit anderen Nutzungen und Mobilitätsarten. Für E-Carsharing-Standorte wird der Prozess

noch einmal komplexer, da die technische Machbarkeit die Standortwahl weiter einschränkt, vgl. auch Aufbau von Ladesäulen im öffentlichen Raum (GRDrs. 1050/2018).

Die Nachrüstung bestehender Carsharing-Stellplätze mit Ladeinfrastruktur ist nur langfristig möglich, da diese vertraglich über mehrere Jahre zu gleichbleibenden Konditionen vergeben wurden. Auch aus technischer Sicht wird die Nachrüstung von bestehenden Standorten mit einer Ladesäule oft wegen Leitungskonflikten, fehlender Nähe zu einem Niederspannungskabel oder Platzmangel kaum möglich sein.

Die Landeshauptstadt Stuttgart strebt dennoch an, dass Carsharing-Angebote nach und nach elektrifiziert werden. Aus diesem Grund werden bereits Stationen für elektrisches Carsharing ausgeschrieben, wo dies technisch und städtebaulich möglich ist. Der Flaschenhals wird jedoch weiterhin die Suche nach geeigneten Standorten bleiben. Ggf. können dazu Synergieeffekte bei der Standortsuche nach neuen öffentlichen Ladesäulenstandorten genutzt werden. Dies soll bei der Planung der kommenden Ausbaustufe der AC-Ladeinfrastruktur berücksichtigt werden. Insbesondere ist der weitere Ausbau von E-Carsharing-Standorten aber davon abhängig, dass ein Konzept für Mobilitätspunkte fertiggestellt wird. In diesem Rahmen sollen künftige E-Carsharing-Standorte langfristig in ein Mobilitätssystem eingebettet werden.

Elektrisches Carsharing bleibt für die Carsharing-Unternehmen dennoch eine wirtschaftliche Herausforderung. Der Aufwand für die Einrichtung von Ladeinfrastruktur und die Anschaffungskosten von Elektrofahrzeugen ist nach wie vor deutlich kostenintensiver als der Betrieb mit Fahrzeugen mit konventionellen Antrieben. Nach Angaben des größten Carsharing-Anbieters in Stuttgart, Stadtmobil, wird die Einführung von Elektrofahrzeugen in seiner Flotte vor allem aus wirtschaftlichen Gründen derzeit nicht angestrebt.

Grundsätzlich denkbar ist, dass in Abstimmung mit den Carsharing-Unternehmen im Ziel jährlich zehn E-Carsharing-Stellplätze neu ausgewiesen und finanziell gefördert werden könnten. Bei einer Förderung von bspw. 5.000 € pro Stellplatz wären 50.000 € pro Haushaltsjahr notwendig. In welcher Form die Fördermittel an die Betreiber weitergegeben werden können, müsste allerdings noch ausgearbeitet werden.

Die Stadtverwaltung geht davon aus, dass im Hinblick auf die Ziele des Klimamobilitätsplans und der angestrebten Klimaneutralität in 2035 sowohl das schnell wachsende konventionelle Carsharing ausgeweitet werden muss als auch neue E-Carsharing-Stellplätze erschlossen werden müssen, um emissionsarmes stationsbasiertes Carsharing zu ermöglichen. Um die wachsende Nachfrage nach Carsharing-Angeboten nicht auszubremsen, erscheint diese zweiseitige Strategie geboten.

Soll die Zahl der elektrisch erschlossenen Standorte erhöht werden, müsste auch der Fördertopf entsprechend aufgestockt werden. Eine Umsetzung von mehr als 10 Standorten pro Jahr erscheint aktuell allerdings unrealistisch.

### **Vorliegende Anfragen/Anträge:**

1027/2023 Nr. 2 Bündnis 90/DIE GRÜNEN

**Erledigte Anfragen/Anträge:**

Dr. Frank Nopper

Anlagen

<Anlagen>