

Stuttgart, 19.03.2012

**Innovative Entwicklung einer nachhaltigen Mobilität,
Aufbau einer Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge**

Beschlußvorlage

Vorlage an	zur	Sitzungsart	Sitzungstermin
Ausschuss für Umwelt und Technik	Vorberatung	öffentlich	27.03.2012
Verwaltungsausschuss	Vorberatung	öffentlich	28.03.2012
Gemeinderat	Beschlussfassung	öffentlich	29.03.2012

Beschlußantrag:

1. Im Interesse einer gezielten Förderung von Elektrofahrzeugen soll versuchsweise das Parken von vollelektrischen Fahrzeugen zunächst für die Zeit vom 1. Oktober 2012 bis 31. Dezember 2014 auf städtisch bewirtschafteten Parkplätzen in Stuttgart kostenfrei gestattet werden.

2. Aufbauend auf bereits vorhandenen 38 Ladestandorten sollen bis Ende 2012 weitere 150 Ladestandorte und bis Ende 2013 insgesamt 250 Ladestandorte für Elektrofahrzeuge zur Verfügung stehen. Die Verwaltung wird beauftragt, die notwendigen Maßnahmen für den schrittweisen Aufbau dieser Ladeinfrastruktur zu treffen. Es ist beabsichtigt, mit der EnBW als Betreiber dieser Ladeinfrastruktur eine Vereinbarung zu treffen.

Zur Finanzierung der Unterstützung beim Aufbau der Ladeinfrastruktur durch die Stadt im Gesamtbetrag von höchstens 500.000 EUR, abzüglich möglicher Zuschüsse, werden im THH 660, Tiefbauamt, Projektnummer 7.666911 – Parkierungseinrichtungen, Kontengruppe 7873 – Auszahlungen für sonstige Baumaßnahmen, überplanmäßige Auszahlungen wie folgt zugelassen:

- Haushaltsjahr 2012	350.000 Euro
- Haushaltsjahr 2013	150.000 Euro

Die Deckung erfolgt aus den im THH 200, Stadtkämmerei, Projektnummer 7.202100 veranschlagten Mitteln der Infrastrukturpauschale (vgl. Begründung).

Begründung:

Mit **GRDRs 143/2012** hat der Gemeinderat von der Absicht der Daimler AG, in Stuttgart das System e-car2go mit zunächst 300 vollelektrischen Automobilen zu etablieren zustimmend Kenntnis genommen. Ebenso von der Absicht der EnBW und der SSB, gemeinsam mit der Landeshauptstadt dieses Projekt nach Kräften zu unterstützen. In diesem Zusammenhang wurden wir auch beauftragt, zur Umsetzung der vorgeschlagenen Maßnahmen entsprechende Förderanträge beim Bund, dem Land Baden-Württemberg und der Region Stuttgart einzureichen.

Die Verbreitung vollelektrischer Fahrzeuge ist wichtig, um auf unserem Weg zu einer stark emissionsreduzierten Mobilität gut voranzukommen, also zu weniger CO₂- und NO_X-Emissionen sowie weniger Feinstaub in Stuttgart. Dies ist auch eine Forderung des **Verkehrsentwicklungskonzepts VEK**, unseres städtischen Gesamtkonzepts zur Mobilität. Insoweit wird auf die in GRDRs 143/2012 vorgeschlagenen Maßnahmen zur Unterstützung des Ausbaus vollelektrischer Mobilität im Folgenden Bezug genommen. Wir sollten mit vielen aufeinander abgestimmten Maßnahmen dafür sorgen, dass in Stuttgart möglichst viele solcher Fahrzeuge genutzt werden.

Elektro-Autos werden künftig ein wesentliches Element nachhaltiger Mobilität sein. Ich hoffe, dass es der Industrie schnell gelingt, alltagstaugliche, zuverlässige Fahrzeuge zu wettbewerbsfähigen Preisen herzustellen. Wir können als Großstadt hier nur gewinnen. Deshalb auch unsere gemeinsame Bewerbung mit vielen Partnern zum **Schaufenster-Projekt des Bundes** sowie zu weiteren Förderprogrammen des Landes und des Verbands Region Stuttgart.

Elektrisch angetriebene Autos sind derzeit noch erheblich teurer als vergleichbare „Verbrenner“. Wenn wir dieses Thema nachdrücklich entwickeln wollen, müssen wir auch finanzielle Anreize für den **privaten Nutzer** anbieten. Dazu habe ich, zunächst für die Dauer von stark zwei Jahren (1. Oktober 2012 bis 31. Dezember 2014), versuchsweise das gebührenfreie Parken auf städtisch bewirtschafteten Parkplätzen vorgeschlagen.

In der Tatsache, dass ab Oktober diesen Jahres 300 – und später regionsweit 500 – vollelektrische Fahrzeuge die Alltagstauglichkeit und Robustheit von Elektro-Mobilität nachweisen, sehe ich einen weiteren Anreiz für potenzielle private Nutzer. Auch gehe ich davon aus, dass dies für **alle Carsharing-Anbieter** ein Ansporn ist, ihr Angebot wenigstens teilweise auf vollelektrische Fahrzeuge umzustellen.

Ich bin dem Gemeinderat daher dankbar, dass er diesem Flottenversuch der Daimler AG grundsätzlich zugestimmt hat.

1. Aufbau einer Ladeinfrastruktur in Stuttgart

Im Interesse einer nachhaltigen Verbesserung des „elektromobilen“ Angebots in Stuttgart ist ein flächendeckendes **Ladeinfrastruktturnetz** erforderlich. Es ist dabei sachgerecht, dass sich die Landeshauptstadt beim Aufbau dieser

Infrastruktur engagiert, die für *alle* künftigen und aktuellen Nutzer von Elektrofahrzeugen, privaten wie kommerziellen, zur Verfügung stehen soll. Dabei werden wir die Standortwahl gemeinsam mit den Bezirken steuern (s.u. Ziffer 3).

Eine solche flächendeckende Ladeinfrastruktur ist für einen sinnvollen Aufbau von Elektro-Mobilität unabdingbar. Umgekehrt wäre es problematisch, wenn diese Infrastruktur nicht ausgelastet wäre. Ihre öffentliche Akzeptanz wäre von Anfang an schwierig. Die Nutzung durch Carsharing-Anbieter sichert die Auslastung der Infrastruktur.

Dieses Netz soll schrittweise errichtet werden. Derzeit gibt es in Stuttgart 38 Ladestandorte. Bis Ende 2012 sollen weitere 150 Ladestandorte mit in der Regel zwei Stromanschlüssen, bis Ende 2013 dann 250 Ladestandorte zur Verfügung stehen. Bis zum Jahr 2020 gehen wir von 450 Standorten im Stadtgebiet aus.

Die zu diesen Ladepunkten gehörenden Stellplätze werden beschildert. Die Nutzung dieser Stellplätze ist ausschließlich Elektrofahrzeugen gestattet.

Die Landeshauptstadt beabsichtigt, mit der **EnBW als künftiger Betreiberin dieser Ladeinfrastruktur** eine Vereinbarung abzuschließen. Der Aufbau der Infrastruktur sowie die Beschilderung und Markierung der Stellplätze sollen durch die Stadtverwaltung planerisch und finanziell bis zu einem Gesamtbetrag von **höchstens 500.000 Euro** unterstützt werden.

Die EnBW hat die notwendige Vorerfahrung mit Elektromobilität, das Know-how für die Einrichtung und vor allem auch den Betrieb einer Ladeinfrastruktur sowie die Absicht, sich bei der Weiterentwicklung von Elektromobilität zu engagieren. So hat sie bereits E-Mobilitätslösungen mit Partnern in Forschungsprojekten wie MeRegioMobil und der „Modellregion Stuttgart“ aufgebaut:

In einem groß angelegten Feldtest mit 500 elektrisch betriebenen Rollern und ebenso vielen privaten Testpiloten wurde erprobt, wie alltägliche Elektromobilität in der Modellregion Stuttgart funktionieren kann. Die Testteilnehmer bekamen E-Bikes gestellt und konnten sie frei nutzen. Aufgeladen wurden sie an Ladestationen im gesamten Stadtgebiet. Seit der Jungfernfahrt am 4. Juli 2010 wurden so 975.000 Kilometer zurückgelegt, fast 155.000 Einzelfahrten erfasst, die E-Bikes 53.062 Stunden genutzt und 37.524 kWh Stromenergie geladen.

Jeder Elektrofahrzeug-Nutzer soll an jeder Ladesäule Strom laden können, egal, von wem die Ladesäule betrieben wird oder wem sie gehört. Da es in Deutschland mehrere Betreiber von Ladeinfrastruktur gibt, müssen die verschiedenen Ladeinfrastrukturen miteinander kommunizieren können. Daneben müssen Modelle zwischen den einzelnen Betreibern entwickelt werden, die die dahinter liegenden Prozesse definieren und die gegenseitige Abrechnung von Ladevorgängen sicherstellen. Wichtig in diesem Zusammenhang ist, dass sich der entsprechende Nutzer identifizieren kann. Dies kann über eine RFID-Karte geschehen, über Smartphones oder über das Fahrzeug direkt. Zur direkten Identifizierung über das Fahrzeug fehlt allerdings derzeit noch ein allgemeingültiger Standard. Dieser ist derzeit in Erarbeitung und soll 2013 fertiggestellt sein. Fahrzeuge, die diesem Standard entsprechen,

werden jedoch nicht vor 2017 in größerer Stückzahl erwartet.

Die Ladesäulen verfügen über Stecker-Typ 2 nach IEC 62196. Optional besteht die Möglichkeit, die Ladesäule zusätzlich mit Schuko-Stecker auszustatten. Der in Deutschland entwickelte Typ 2 bietet das größte Leistungsspektrum und die größte Flexibilität. Die Steckvorrichtungen können sowohl auf der Fahrzeug-, als auch auf der Infrastrukturseite eingesetzt werden. Der Ladestecker vom Typ 2 beherrscht zudem alle relevanten Leistungsklassen weltweit: von der 1-phasigen Wechselspannung im privaten Haushalt bis zum leistungsstarken 3-phasigen Anschluss mit 63 A. Der Typ 2 ist auch für den künftigen Aufbau von Gleichspannungsladesäulen bis zu 30 kW vorbereitet.

Die öffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur wird mit **regenerativem Strom** versorgt. Der über die Säulen beziehbare Ökostrom ist nach Auskunft der EnBW mit dem TÜV Nord Siegel zertifiziert und 100 % aus regenerativen Energien erzeugt.

Das **Design** wird entsprechend den bisher bereits angewandten gestalterischen Maßstäben und ähnlich dem bereits freigegebenen Design für die Call a Bike-Stationen sein. Falls zusätzlich die Verwendung als Werbefläche geplant würde, müsste eine separate Freigabe erfolgen. Für den Fall, dass weitere Partner sich an Planung, Aufbau und Betrieb der Ladeinfrastruktur beteiligen sollten, würde das Design entsprechend angepasst.

Die Ladestationen sind kein Bestandteil des Stromverteilnetzes der EnBW Regional AG. Die Investitionen sowie der Betrieb der Ladestationen werden von der EnBW Vertriebs GmbH durchgeführt und finanziert. Während die Netze reguliert sind, befinden sich die Ladestationen im Wettbewerbsumfeld. Von daher kann die Stadtverwaltung zumindest nach dem Energiewirtschaftsgesetzes (EnWG) nicht sicherstellen, dass die Ladestationen beim **Auslaufen des Konzessionsvertrages** Ende 2013 auf den Neukonzessionär übergehen.

2. Einbindung der Stadtwerke Stuttgart

Mit Schreiben vom 16. März 2012 hat Herr Dr. Dirk Mausbeck, Vorstand der EnBW, verbindlich bestätigt, dass die EnBW grundsätzlich bereit ist, mit den Stadtwerken Stuttgart bezüglich der Ladeinfrastruktur für e-car2go zu kooperieren. Die unterschiedlichen Konstellationen, die hier bei der konkreten Ausgestaltung der Kooperation denkbar sind, müssen zwischen den Partnern noch besprochen werden.

Aufgrund der innovativen und noch nicht in allen Facetten erprobten Technologie sowie der damit auch weiterhin verbundenen Entwicklungsschritte soll dieses Thema unabhängig vom künftigen Kooperationsmodell so gestaltet werden, dass die EnBW hier die unternehmerische Verantwortung behält. In jedem Fall würde die Kooperation aber eine je nach Konstellation noch zu definierende prozentuale Beteiligung der Stadtwerke an den Projektkosten bedeuten.

Fragen zu vertraglichen Vereinbarungen und Laufzeit des Projekts werden unter den Projektbeteiligten car2go, Land Baden-Württemberg, Landeshauptstadt Stuttgart, EnBW und der SSB derzeit noch verhandelt.

Unabhängig davon soll die modellhafte Gebührenbefreiung für vollelektrische Fahrzeuge (s.u. Ziffer 6 b) auf Ende 2014 begrenzt werden.

Die EnBW arbeitet bereits heute intensiv an Partnerkonzepten, u.a. in Kooperationen mit anderen Stadtwerken. Daneben hat sie auch gemeinsam mit rund 100 kommunalen Partnern im Projekt „Wir machen Ba-Wü emobil“ das Nutzungsverhalten bei E-Mobilität untersucht.

EnBW entwickelt nun dieses Know-how in den marktnahen Forschungsprojekten CROME und iZEUS weiter. Diese Projekte bauen auf den Erfahrungen der bisherigen Projekte auf, nutzen die gewonnenen Erkenntnisse und bringen diese auf eine neue Entwicklungsstufe. Bei den Projekten CROME und iZEUS steht der Partnerschaftsgedanke im Vordergrund. Gemeinsam mit Partnerstadtwerken möchte die EnBW Elektromobilität in Baden-Württemberg weiter entwickeln.

Die EnBW ist darüber hinaus Mitglied des Konsortiums für eine bundesweite Roaming-Plattform und treibt somit aktiv das Thema „offene Ladeinfrastruktur“ deutschlandweit voran. Sie sieht in Ladestationen kein Monopol, sondern setzt Standards, damit jeder einzelne Nutzer von E-Mobilität Zugang zur Ladeinfrastruktur erhält.

3. Kriterien für die Integration der Ladeinfrastruktur in den Stadtraum

Für die Gestaltung von Ladeinfrastruktur bieten sich derzeit prinzipiell zwei Methoden an:

- der **Aufbau neuer Infrastruktur** oder
- die Integration der Ladefunktion in eine **bereits bestehende Infrastruktur** (z.B. Parkscheinautomaten oder Call a Bike-Stationen).

Mittelfristig könnte auch **Induktionsladung** hinzukommen, die derzeit allerdings noch nicht alltagstauglich ist.

Grundsätzlich gilt für die konkrete Standortsuche, dass notwendige Rahmenbedingungen, die für die Stadt unverzichtbar sind, insbesondere die Stadtbildverträglichkeit, ergänzt werden durch technisch-verkehrliche Anforderungen an öffentlich zugängliche Ladestandorte in Stuttgart. Städtebauliche Gestaltungsprinzipien sind insoweit ebenso zu beachten wie die Sicherstellung der Funktionalität der Standorte.

Vorgesehen ist deshalb auch eine **enge Zusammenarbeit mit den Bezirksbeiräten**, wie dies schon in unserem Projekt „Call a Bike“ erfolgreich funktioniert hat. Diese Abstimmung mit den Bezirken soll nach den aktuellen Planungen im Zeitraum April/Mai 2012 gemeinsam mit den einschlägig befassen Ämtern der Stadtverwaltung erfolgen.

car2go kann bei der Kriterienwahl für die Standortsuche auf seine bisherigen

Erfahrungen in anderen Städten zurückgreifen: Generell funktioniert car2go nach dem „Free-Floating-Konzept“, d.h. ein Fahrzeug kann überall abgestellt werden, nicht zwingend an einer Ladesäule. Es ist aber grundsätzlich festzustellen, dass nach

den bisherigen Erfahrungen von car2go das Ladeverhalten der Kunden durch eine hohe Anzahl an Ladesäulen deutlich begünstigt wird. Mit anderen Worten: Die Attraktivität und gute Erreichbarkeit des Standorts einer Ladesäule ist auch wichtig dafür, dass die Kunden das Fahrzeug an einer Ladesäule abstellen.

Außerdem wurde deutlich, dass die Ladesäulen möglichst einfach zu bedienen und einheitlich sein sollten. car2go fand beispielsweise in Amsterdam eine bereits bestehende Ladeinfrastruktur mit unterschiedlichsten Ladesäulen von mehreren Energieanbietern vor. Dabei zeigte sich, dass vor allem eine heterogene Ladesäulenteknik zu Problemen bei der Handhabung durch den Nutzer führen kann und das Ladeverhalten negativ beeinflusst.

Zusätzlich muss gewährleistet sein, dass die Ladesäule und die IT-Systeme der Ladeinfrastruktur stets funktionsfähig sind und der Betreiber im Falle einer Störung der Ladesäule in der Lage ist, umgehend Abhilfe zu schaffen.

Auf der Grundlage dieser Erfahrungen ist für uns bei der Standortwahl im Einzelnen zu beachten:

- **Akzeptanz:**
Wir gehen zunächst davon aus, dass die Ladung von Elektrofahrzeugen primär auf einem privaten Stellplatz erfolgt. Auch der halböffentliche Raum, Parkhäuser, Stellplätze von Firmen, Parkplätze von Supermarkt-Filialen etc. bieten sich als unproblematische Standorte für den Aufbau einer Ladeinfrastruktur an. Hinzu kommt bereits vorhandene Ladeinfrastruktur, etwa an unseren Call a Bike-Stationen. Kombilösungen mit Parkscheinautomaten sind eine weitere Option, die wir derzeit prüfen.
- **Intermodale Integration, ÖPNV-Anbindung** (s.u. Ziffer 4):
Ein idealer Standort zeichnet sich durch eine gute Anbindung an den öffentlichen Personennahverkehr und andere Mobilitätsangebote aus, da so eine intermodale Vernetzung der Verkehrsträger erfolgen kann. Dies ist insbesondere im Bereich der Pendlerstandorte ein wichtiger Faktor, der zu einer nachhaltigen Mobilitätsgestaltung führen kann.
- **Elektromobile Grundversorgung für *alle* Nutzer:**
Die gesamte Ladeinfrastruktur im öffentlich zugänglichen Raum ist als sogenanntes „Basisnetz“ vorgesehen und soll allen Nutzern eines Elektro-Fahrzeugs zur Verfügung stehen. Die private wie die kommerzielle Nutzung von Elektrofahrzeugen benötigt eine bedarfsorientierte und weitgehend flächendeckende Ladeinfrastruktur. So sollte der Weg zum nächsten Ladestandort nicht weiter als 500 Meter sein.
- **Bedarfsorientierter Auf- und Ausbau:**
Die Infrastruktur muss unterschiedliche Wohnlagen ebenso wie Arbeits- und Freizeitstandorte berücksichtigen. Entscheidend sind auch weitere Standortmerkmale wie eine hohe Fußgängerfrequenz, Parkdruck sowie grundsätzlich Schnittstellen mit anderen Nutzungen neben der für uns zentralen ÖPNV-Vernetzung.

Die Ausweisung von Standorten wird an das bestehende Mobilitätsbedürfnis angepasst, um einer Über- oder Unterdimensionierung der Anzahl der Standorte vorzubeugen. Neue Standorte sollen immer erst im Bedarfsfall ins Auge gefasst werden, damit die Implementierung einer Ladeinfrastruktur nachfrage- und bedarfsorientiert umgesetzt werden kann. Dies soll durch eine vorausschauende Standortanalyse nach städtebaulichen Gesichtspunkten sowie ein kontinuierliches Monitoring der Nachfrage erfolgen.

- **Technische Rahmenbedingungen:**
In die Standortwahl muss eine Analyse bestehender Stromnetzinfrastrukturen einfließen. Im Falle einer nicht ausreichend vorhandenen Infrastruktur an einem Standort muss im Einzelfall untersucht werden, ob ein Ausbau an der entsprechenden Stelle sinnvoll ist. Bei der Planung von Ladestationen – insbesondere an frequentierten Standorten – muss auch untersucht werden, ob vorhandene Netzkapazitäten ausreichen oder aufgerüstet werden können.

4. Intermodale Vernetzung

Durch die enge Einbindung des car2go-Systems in eine geplante **intermodale Plattform** verspreche ich mir eine Verbesserung einer kundenfreundlichen nachhaltigen Mobilität in Stuttgart. Die Bürgerinnen und Bürger von Stuttgart werden künftig noch einfacher und bequemer in der Stadt mobil sein können. Wir sind derzeit in der Konzeption und werden das Thema noch im April diesen Jahres im Gemeinderat zur Diskussion stellen.

Bei dieser „**Stuttgart Service Card**“ (Arbeitstitel) geht es zunächst um eine optimale Verknüpfung aller verfügbaren Mobilitätsmodi. Zu einem späteren Zeitpunkt sollen dann noch weitere Servicefunktionen hinzukommen. Unter der Federführung von SSB, VVS und Landeshauptstadt arbeiten an diesem Ziel verschiedene Partner, wie die Daimler AG mit car2go, die EnBW, die Deutsche Bahn, die BW-Bank, die City-Initiative Stuttgart, Stuttgart Marketing und die Bosch GmbH.

car2go wird so Teil eines intermodalen Gesamtangebots und aufs Engste mit dem ÖPNV, aber auch z.B. mit dem Fahrradverleihsystem Call a Bike verknüpft. Auf der Grundlage der derzeit entstehenden Konzeption sollen auch die anderen Carsharing-Anbieter in Stuttgart auf eine Kooperation angesprochen werden.

Eine konkrete Einbindung von car2go in bestehende ÖPNV-Angebote wurde bereits im Bundesgebiet realisiert. So bietet beispielsweise die Rheinbahn in Düsseldorf ein neues ÖPNV-Monatsabo mit vergünstigten car2go-Minuten an. Die SSB und car2go streben ebenfalls eine enge Kooperation an. Generell ist es auch in Stuttgart denkbar, dass ÖPNV-Nutzer mit Monatsabo zu vergünstigten Preisen ein car2go-Zeitkontingent kaufen können. Derzeit gibt es Gespräche zwischen der SSB und car2go, welche Ansätze darüber hinaus in Stuttgart umsetzbar sind.

Es ist deshalb nur folgerichtig, dass Vertreter unserer SSB im Lenkungskreis für das car2go-Projekt in Stuttgart sitzen wie umgekehrt car2go substantziell in die Entwicklung der „Stuttgart Service Card“ eingebunden ist.

5. Ausbau von Carsharing-Angeboten

Unabhängig von der weiteren Entwicklung von Elektromobilität ist Carsharing im Rahmen unserer Arbeit an einer nachhaltigen Mobilität in Stuttgart ein wichtiger Baustein. Ich begrüße deshalb auch das bereits bestehende Angebot und rechne für die Zukunft mit einer deutlichen Ausweitung dieser Möglichkeit, auch ohne eigenes Auto jederzeit und umweltfreundlich mobil zu sein.

Die Verwaltung wird dem Gemeinderat daher – auch entsprechend der Zielsetzung der beiden Anträge Nr. 79/2012 und Nr. 82/2012 – entsprechende Entscheidungsvorschläge vorlegen, das Carsharing-Angebot zu verbessern und nutzerfreundliche Parkmöglichkeiten einzurichten.

Dabei ist allerdings zu beachten, dass die Zurverfügungstellung von Stellplätzen für Carsharing-Anbieter in Form einer **Reservierung von öffentlicher Parkierungsfläche zugunsten von Carsharing-Firmen** eine verkehrsrechtlich nicht zulässige Sondernutzung darstellt und insofern nur auf straßenrechtlich entwidmeten Verkehrsflächen denkbar ist. Bei einer Bereitstellung von Flächen im öffentlichen Straßenraum müssten diese so der öffentlichen Nutzung entzogen werden.

Es ist auch noch zu definieren, nach welchen Kriterien die dann verfügbaren Stellplätze den verschiedenen Carsharing-Unternehmen zur Verfügung gestellt werden können. In diesem Zusammenhang wäre außerdem zu klären, welche Entgelte die Stadt verlangen könnte. Die Schaffung von **ÖPNV-affinen Carsharing-Stellplätzen** ist Teil dieser Untersuchungen. Derzeit werden im öffentlichen Straßenraum keine bereits vorhandenen öffentlichen Stellplätze für Carsharing-Anbieter reserviert. Wir unterstützen aber die Unternehmen bei der Suche nach privaten und städtischen Flächen für ihre Fahrzeuge.

In Gebieten eines **Parkraummanagements** könnten die Entwidmung von öffentlichen Parkplätzen und eine Vergabe an Carsharing-Firmen grundsätzlich nur in Betracht kommen, wenn insgesamt das Verhältnis von Parkraumangebot und -nachfrage in etwa ausgeglichen ist. Andernfalls verschlimmern sich die vorhandenen Spannungen mit den Inhabern von Parkausweisen.

Für die vom Gemeinderat im Rahmen der letzten Haushaltsplanberatungen beschlossene **Ausweitung des Parkraummanagements** ist aufgrund der Erfahrungen im Stuttgarter Westen noch eine gründliche konzeptionelle Vorbereitung erforderlich. Basis ist eine Untersuchung und Erhebung gemäß der von der Universität Stuttgart für den Westen entwickelten und dort angewandten Methodik.

Der Ausweisung von **allgemein nutzbaren Elektro-Ladestationen** auf öffentlicher Verkehrsfläche steht verkehrsrechtlich nichts entgegen. Sofern Carsharing-Unternehmen Elektrofahrzeuge anbieten, können diese wie alle anderen Elektrofahrzeuge die hierfür künftig reservierten Stellplätze im Stadtgebiet nutzen.

Die Verwaltung wird bei der Planung größerer **Neubauggebiete** verstärkt Flächen für oberirdische Carsharing-Stellplätze vorsehen. Bei aktuellen Planungen, wie dem **NeckarPark**, finden Carsharing-Konzepte bereits heute Berücksichtigung. In der Ausschreibung für den mit dem UTA abgestimmten offenen Wettbewerb des Sied-

lungswerkes für die **Wohnbebauung Nordbahnhofstraße / Eckartstraße** vom Februar 2012 ist festgelegt, dass zusätzlich zu den baurechtlich notwendigen Stellplätzen vier oberirdische Stellplätze für Besucher und zwei Stellplätze für Carsharing vorzusehen sind.

Derzeit sind in **städtischen Garagen bzw. auf städtischen Parkplätzen** fünf Stellplätze an Stadtmobil vermietet. Schon in der Vergangenheit, wenn Nachfragen nach Stellplätzen von Carsharing-Unternehmen kamen, hat die Stadt die Suche aktiv unterstützt. Bei neuen Parkieranlagen, für die das Tiefbauamt zuständig ist, wird ein angemeldeter Bedarf an Carsharing-Plätzen im Rahmen der jeweiligen Bedingungen berücksichtigt.

Für die **Tiefgarage Rossbollengässle** hat Stadtmobil vier Plätze angemeldet. Bei einer Zahl von ca. 70 Stellplätzen liegen derzeit mehr Anträge von Interessenten für einen Stellplatz vor. Die Auswahlkriterien für den Zuschlag sind der zeitliche Eingang des Antrags und die Entfernung des Wohnsitzes zur Garage.

6. Finanzielle Auswirkungen für die Jahre 2012 bis 2014

a) Baukostenzuschuss für die EnBW und Beschilderung der Stellplätze für die Ladeinfrastruktur: 500.000 Euro

Verwaltungsausschuss und Gemeinderat haben in den Sitzungen am 7. und 8. März 2012 einer Deckung der Investitionskosten von 500.000 Euro zur Finanzierung der Unterstützung beim Aufbau der Ladeinfrastruktur aus Mitteln der Deckungsreserve nicht zugestimmt. Die Verwaltung wurde vielmehr beauftragt zu prüfen, inwieweit eine anderweitige Deckung aus Mitteln der Infrastrukturpauschale möglich wäre.

Die Prüfung der Maßnahmen der Infrastrukturpauschale ergab eine zeitliche Verzögerung beim Mittelabfluss für das Vorhaben Kindertagesstätte Bernsteinstraße, Heumaden. Dies macht es möglich, den Mittelbedarf für 2012 in Höhe von 350.000 Euro aus der Infrastrukturpauschale zu decken. Die für das Projekt Kita Bernsteinstraße benötigten Mittel werden aus der Pauschale kommender Jahre gedeckt, sodass die vollständige Finanzierung auch dieser Maßnahme gesichert ist.

Der Mittelbedarf in 2013 in Höhe von 150.000 Euro wird aus darüber hinaus freien Mitteln der Infrastrukturpauschale gedeckt.

b) Kalkulatorischer Gebührenaufschlag bei freiem Parken für Elektrofahrzeuge: 380.000 Euro

Wir haben dieser Kalkulation ca. 15.100 städtisch bewirtschaftete Stellplätze zugrunde gelegt, bei einem Ertragsansatz im Haushaltsplan für 2012 von ca. 5,38 Mio. Euro pro Jahr (unterschiedliche Gebühren und Parkzeitregelungen

je nach Zone). Im Durchschnitt rechnen wir also mit Einnahmen pro Stellplatz von 350,- Euro pro Jahr. car2go geht nach ihren bisherigen Erfahrungen davon aus,

dass ihre Autos nur zu **max. 20 % des Tages auf öffentlich bewirtschafteten Stellplätzen** stehen. Private Elektroautos in Stuttgart nutzen überwiegend private Stellplätze.

Aktuell sind in Stuttgart rund 150 vollelektrische Pkw und Krafträder zugelassen (Stand Oktober 2011: 141). Wir rechnen für das Jahr 2012, auf Stuttgart bezogen, mit einem Zuwachs auf bis zu 600 vollelektrische Fahrzeuge (incl. der 300 e-car2go-Smarts), für die Jahre 2013 und 2014 mit bis zu 1.900 Elektrofahrzeugen.

In der Region Stuttgart und der Landeshauptstadt kalkulieren wir für die Versuchsdauer mit einer Gesamtzahl von bis zu 6.300 Elektrofahrzeugen. 20 % dieser Fahrzeuge werden nach unserer Erwartung E-Bikes und Elektroroller sind, haben also keine Auswirkungen auf den Gebührenaussfall.

Es geht hier um einen begrenzten Modellversuch von 2 Jahren und 3 Monaten. Wir haben in der GRDRs 143/2012 die dafür nachzuweisenden **kalkulatorischen Kosten** von insgesamt **380.000 Euro** genannt. Der **reale Gebührenaussfall** entsteht in diesem Zeitraum nur bei Vollbelegung, wenn für Elektrofahrzeuge Stellplätze gebührenfrei belegt sind und dann von anderen Fahrzeugen generell nicht genutzt werden können. Es ist nicht einzuschätzen, wie sich die parkenden Elektrofahrzeuge tatsächlich auf die verschiedenen Parkzonen mit unterschiedlich hohen Gebühren verteilen. Der reale Gebührenaussfall kann daher erst nach Ablauf der Versuchsphase Ende 2014 einigermaßen qualifiziert geschätzt werden. Im Vergleich zu den im Haushaltsplan veranschlagten gesamten Erträgen aus Parkgebühren von ca. 5,38 Mio. Euro (2012) bzw. rund 5,7 Mio. Euro beträgt der **kalkulatorische Einnahmehausfall** – bezogen auf ein Kalenderjahr – höchstens 3 Prozent.

Finanzielle Auswirkungen

s. Ziffer 6

Beteiligte Stellen

Die Referate WFB, StU, T und RSO haben die Vorlage mitgezeichnet.

Vorliegende Anträge/Anfragen

Antrag 79/2012 der SPD-Gemeinderatsfraktion □ Antrag 82/2012 der Gemeinderatsfraktion Bündnis 90 / Die Grünen

Erledigte Anträge/Anfragen

Antrag 79/2012 der SPD-Gemeinderatsfraktion
Antrag 82/2012 der Gemeinderatsfraktion Bündnis 90 / Die Grünen

Dr. Wolfgang Schuster

Anlagen

<Anlagen>