

Protokoll:	Verwaltungsausschuss des Gemeinderats der Landeshauptstadt Stuttgart	Niederschrifts-Nr	53
		TOP:	1
	Verhandlung	Drucksache:	143/2012
		GZ:	OB

Sitzungstermin:	07.03.2012
Sitzungsart:	öffentlich
Vorsitz:	EBM Föll
Berichterstattung:	die Herren Henrich (car2go), Dr. Schlossnikel und Stürmer (beide S/OB), der Vorsitzende
Protokollführung:	Frau Faßnacht pö
Betreff:	Innovative Entwicklung einer nachhaltigen Mobilität, Elektromobilität in Stuttgart

Vorgang:

Ausschuss für Umwelt und Technik vom 06.03.2012, öffentlich, Nr. 49
Ergebnis: Verweisung ohne Votum an die nachfolgenden Gremien

Beratungsunterlage ist die Vorlage des Herrn Oberbürgermeisters vom 27.02.2012, GRDRs 143/2012, mit folgendem

Beschlussantrag:

1. Die Landeshauptstadt nimmt von der Absicht der Daimler AG, in Stuttgart das System E-car2go mit zunächst 300 vollelektrischen Automobilen zu etablieren, zustimmend Kenntnis, ebenso von der Absicht der EnBW und der SSB, gemeinsam mit der Landeshauptstadt dieses Projekt nach Kräften zu unterstützen.
2. Im Interesse einer gezielten Förderung von Elektrofahrzeugen soll versuchsweise das Parken von vollelektrischen Fahrzeugen zunächst für die Zeit vom 01.10.2012 bis 31.12.2014 auf städtisch bewirtschafteten Parkplätzen in Stuttgart kostenfrei gestattet werden.

3. 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, wird im THH 660, Tiefbauamt, Projektnummer: 7.666911 - Parkierungseinrichtungen -, Kontengruppe 7873 - Auszahlungen f. sonstige Baumaßnahmen -, in den Haushaltsjahren 2012 und 2013 einer überplanmäßigen Auszahlung zugestimmt. Die Deckung erfolgt aus Mitteln der Deckungsreserve bis max. 500.000 €.

4. Die Bundesregierung, das Land Baden-Württemberg und die Region Stuttgart haben zur Förderung der Elektromobilität Förderprogramme mit einer Laufzeit über mehrere Jahre aufgelegt. Die Landeshauptstadt beabsichtigt zur Umsetzung der vorgeschlagenen Maßnahmen entsprechende Anträge einzureichen.

Die als Tischvorlage ausgelegte Unterlage "Aufbau einer Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge und des Angebots car2go in Stuttgart" ist dem Protokoll angeheftet.

Die zu diesem Tagesordnungspunkt erfolgte Powerpoint-Präsentation ist dem Protokoll als Dateianhang hinterlegt. Dem Originalprotokoll und dem Protokollexemplar für die Hauptaktei ist sie in Papierform angehängt.

Nach der Begrüßung der Berichterstatter durch EBM Föll dankt Herr Dr. Schlossnikel (S/OB) für die Möglichkeit, das Projekt durch den Geschäftsführer der car2go-Gesellschaft vorstellen zu dürfen. Weiter verweist er auf die verabredungsgemäß erstellte Tischvorlage zum Thema Ladeinfrastruktur.

Die Ausführungen von Herrn Henrich (car2go) sind wiedergegeben im leicht überarbeiteten Wortlaut:

"Vielen Dank, dass ich heute bei Ihnen sein darf, um car2go vorzustellen. Car2go wird in den Medien häufig als Carsharing bezeichnet. Die Bezeichnung stimmt meines Erachtens nicht ganz. Es ist vom Geschäftsprozess her anders, es ist unseres Erachtens flexibler als Carsharing. Wir haben hier mal geschrieben, es ist das erste vollautomatische 'one-way open-end Autovermietsystem der Welt'. Die Benutzung eines car2go erinnert vielleicht eher an die Leihfahrräder. Die Idee ist, und das sehen Sie auf der rechten Seite dieses Bildes, dass wir Flotten von Fahrzeugen, und zwar alles einheitliche Fahrzeuge, nur Smart4two-Fahrzeuge, im gesamten Stadtgebiet verteilen. Diese Fahrzeuge bilden quasi ein Netzwerk,

flächendeckend über das Stadtgebiet, sodass Kunden diese Fahrzeuge immer und überall in einer sehr kurzen Gehdistanz fußläufig erreichen können und dass diese Fahrzeuge dann für Kunden spontan zur Nutzung bereitstehen. Also anders als bei anderen Geschäftsmodellen bucht man das nicht vorher, sondern immer, wenn man fahren möchte, fahren muss, dann kann man zu so einem Fahrzeug einfach hingehen.

Die Fahrzeuge sind sehr hightech möchte ich sagen, da ist also Telematik drin, da ist Bordcomputer drin, ein Touchscreen. Wenn Sie sich so einem Fahrzeug annähern als Kunde, dann halten Sie einfach einen Mitgliedsausweis gegen einen Kartenleser, der sich im Bereich der Windschutzscheibe befindet. Die Zentralverriegelung öffnet sich, man steigt ein und fährt mit dem Fahrzeug los. Und dann kann man das Fahrzeug eben behalten solange man möchte und kann es auch im Stadtgebiet überall wieder abstellen, wo man möchte. Es ist also völlig frei, man muss auch vorher nicht sagen, wie lange man das Fahrzeug behalten möchte. Man benutzt es eigentlich im Grunde genommen als wäre es der eigene Privatwagen. So fühlt es sich dann tatsächlich auch an, als ob man sein eigenes Fahrzeug immer dabei hätte.

Wir haben das Ganze gestartet im Jahr 2008 - da ging die Entwicklung los in der Stadt Ulm -, haben dann im Jahr 2009 den ersten öffentlichen Pilotversuch hiermit gemacht. Es hat einige Zeit gedauert, das dann zu entwickeln und zu perfektionieren, weil es, wie gesagt, zu dem Zeitpunkt völlig neu war. Das heißt, alle Betriebsprozesse, alle Technik, IT-Systeme usw. sind neu entwickelt worden von uns. Es ist sehr begeistert aufgenommen worden eigentlich ab dem Tag 1. Sie wissen vielleicht, dass in Ulm, Stand heute, weit über 10 % der Bevölkerung bei Car2go registriert sind. Also es ist tatsächlich ein Massenphänomen, möchte ich sagen. Wir haben dann angefangen, Schritt für Schritt dieses weiter über die Welt zu verbreiten, sind, Stand heute, in neun Städten. In Deutschland die größte Stadt, Stand heute, Hamburg. Auch Wien haben wir gestartet vor einiger Zeit. Vorgestern haben wir bekannt gegeben, dass wir Berlin mit 1.000 Fahrzeugen starten werden im April. Diese Fahrzeuge sind also 1,3 Millionen Mal mittlerweile benutzt worden und 10 Millionen Kilometer gefahren.

Wir haben festgestellt, dass es eine sehr breite Schicht ist, die diese Fahrzeuge nutzt. Ursprünglich haben wir angenommen in der Marktforschung, dass das ein Phänomen wäre, was insbesondere junge Leute interessiert, 18- bis 35-Jährige, und das war am Anfang auch so. Seltsamerweise viel mehr Männer als Frauen. Wir haben nie rausgefunden warum. Aber wir merken doch jetzt, wo wir länger am Markt sind, dass sich das immer mehr verbreitet und z. B. auch viele Senioren diese Fahrzeuge benutzen, die kein eigenes Fahrzeug mehr haben. Ein Muster ist konstant geblieben, wir haben 90 % One-way-Fahrten. Also es ist fast immer so, dass der Kunde einsteigt, eine halbe Stunde fährt und das Fahrzeug dann woanders abstellt, als wo er es aufgenommen hat.

Was wirklich neu ist und was dazukommt, ist, dass wir jetzt stark in Richtung Elektromobilität gehen wollen. Die ersten Flotten, die wir gestartet haben, waren mit Verbrennern, auch nach Berlin werden wir z. B. mit 1.000 Verbrennungsfahrzeugen noch gehen, aber wir haben jetzt auch angefangen, Elektroflotten aufzubauen, große Elektroflotten. Die ersten beiden befinden sich in der Stadt Amsterdam und in

San Diego. Dort sammeln wir mit jeweils 300 Elektrofahrzeugen tatsächlich schon Erfahrung. Wir wollen jetzt - erstmalig in Deutschland - nach Stuttgart kommen mit 300 Smart-Elektro-fahrzeugen, die dann aufgebaut werden sollen auf 500 Fahrzeuge in ausgewählte Bereiche auch in der Region.

Für uns ist ganz wichtig, dass car2go eingebunden wird in ein intermodales Mobilitätskonzept, in ein Gesamtkonzept. Car2go ist nicht gemeint als irgendeine Art von Konkurrenz zu anderen Verkehrsträgern. Wir nehmen auch tatsächlich faktisch in den Städten, wo wir sind, das Gegenteil wahr. Wir arbeiten eng zusammen z. B. mit dem ÖPNV. Wir werden das auch hier in Stuttgart machen, machen das in anderen Städten auch schon. Wir sind vollkommen offen für Kooperationen. Wir arbeiten mit einer Autovermietung auch zusammen. Am Ende glauben wir, dass wir alle Verkehrsträger möglichst eng vernetzen sollten und die Modalität für Kunden möglichst einfach erlebbar machen sollten, damit dieses ein Erfolg wird.

Ganz wichtig für Sie, die Fahrzeuge nutzen den öffentlichen Verkehrsraum. Car2go setzt nicht primär darauf, dass wir dezidierte Flächen anmieten und ausweisen - auch das ist anders als beim klassischen Carsharing. Sie wissen, in Deutschland ist es eigentlich rechtlich kaum möglich, solche Flächen im Stadtgebiet anzumieten und in Parkraum umzuwidmen. Die Fahrzeuge nutzen den öffentlichen Verkehrsraum. Das heißt, der Kunde nimmt das Fahrzeug irgendwo auf, er findet üblicherweise das Fahrzeug mit seinem iPhone, mit seinem iPad, also mit einem Smartphone, das sagt, geh um die nächste Ecke und rechts herum in 50 Metern findest du das Fahrzeug. Am Zielort angekommen parkt er das Fahrzeug und beendet die Miete, indem er seinen Mitgliedsausweis noch mal gegen das Fahrzeug hält, und geht dann einfach weg. Der nächste Kunde findet es wieder, meistens mit dem Smartphone oder z. B. beim Callcenter.

Die Fahrzeuge drehen auch sehr schnell, Sie dürfen es sich nicht so vorstellen, dass die irgendwo dann lange parken. Typischerweise, wenn ich in eine Stadt wie Hamburg schaue, die noch weniger als ein Jahr jetzt live ist, haben wir fünf Mietvorgänge pro Fahrzeug pro Tag, d. h. die Fahrzeuge werden sehr viel mehr bewegt natürlich als normale Privatfahrzeuge.

In Gebieten, wo hoher Parkdruck besteht - auch das gibt es natürlich in der Innenstadt, dass Sie eigentlich im öffentlichen Raum keinen Parkplatz mehr finden -, dort mieten wir gesondert dann auch noch zusätzliche Flächen an in Parkhäusern. Für Kunden ist das immer, haben wir festgestellt, die zweite Wahl, das machen die nur, wenn wirklich öffentlich nichts mehr geht. Auch das machen wir und versuchen dann, Fahrzeuge auch noch zusätzlich in die Parkhäuser hineinzubekommen. Ohnehin ist das Fahrzeug ja klein, das wir verwenden, das wissen Sie, das Fahrzeug benötigt nur die Hälfte der Stellfläche eines normalen Fahrzeuges.

Ja, damit komme ich eigentlich zum Kernpunkt, denke ich, der zur Diskussion steht. Eine Elektroflotte lässt sich nur mit einer Ladeinfrastruktur betreiben, davon sind wir abhängig, das ist die Voraussetzung für das ganze Projekt, über das wir hier sprechen. Diese Ladeinfrastruktur muss für den Kunden verständlich sein, die muss möglichst einheitlich sein, die muss ausreichend ausgebaut sein. Das ist etwas, was wir jetzt in Amsterdam und San Diego, wo wir sind, auch wirklich lernen. Für die Kunden ist das ganz neu. Jeder weiß von Kindesbeinen an, wie man ein Fahrzeug

betankt an der Tankstelle. Aber wie man ein Fahrzeug genau einsteckt und wie das vom Ablauf her funktioniert mit dem Kabel, ja, noch meistens eine Karte, die man dagegenhalten muss, und da gibt es Ladesäulen, da muss man erst stecken und dann gegenhalten und bei anderen ist es umgekehrt - das ist etwas, was eben neu ist. Ich denke, je einfacher wir das machen, je flächendeckender das zur Verfügung steht, desto größer sind natürlich die Erfolgchancen für dieses faszinierende Projekt auch hier in Stuttgart.

Was ich immer wieder feststelle in Gesprächen mit Kunden, ist, Elektromobilität fasziniert außerordentlich. Die Bereitschaft, deswegen lange zu laufen, ist aber nicht sehr hoch ausgeprägt. Also man möchte gern elektrisch fahren, aber man möchte deswegen nicht 500 m zur nächsten Ladesäule gehen. Und damit bin ich auch schon in schnellem Tempo durch meine slides durch und möchte mich gerne Ihren Rückfragen stellen. Vielen Dank."

Herr Dr. Schlossnikel unterstreicht, es gehe mit dieser Vorlage darum, den Impetus von car2go auszunutzen, um die Elektromobilität in Stuttgart generell auf ein neues Standbein zu stellen und ganz massiv auszuweiten. Die Aufgabenverteilung dabei erfolge folgendermaßen, dass car2go die Fahrzeuge und die Betriebssystematik bringt und die EnBW die Ladeinfrastruktur. "Das heißt sie schreiben aus, kaufen, stellen auf, betreiben auf eigene Kosten, eigene Rechnung, eigenes Risiko diese Ladeinfrastruktur." Die Stadt ihrerseits klinge sich ein an der Stelle, wo es darum geht, wo diese Ladeinfrastruktur steht. "Das heißt, wir gehen mit EnBW und car2go raus in die Bezirke und sagen hier oder da oder dort. Wir müssen mit dem Bezirksvorsteher, dem Bezirksbeirat dafür sorgen, dass das stadtbildverträglich und vor Ort verträglich stattfindet. Unser Konzept bei der Aufstellung dieser Ladesäulen heißt 'vor Ort und dezentral'. Dort, wo das know-how vorhanden ist, wo passen die Säulen hin, wo stören sie am Wenigsten? Wo passen sie aber auch in das System Elektromobilität rein?"

Den Aufbau einer Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge und des Angebots car2go erläutert Herr Stürmer (S-Mobil) im Sinne der ausgelegten Tischvorlage. Die Landesregierung lege in Verbindung mit der "Schaufenster"-Bewerbung großen Wert auf den Starttermin Oktober 2012. Im Augenblick sind in Stuttgart ca. 150 rein vollelektrische Fahrzeuge gemeldet. Man gehe davon aus, dass diese Zahl zum Ende 2012 auf rund 600 Elektroautos ansteigen wird. Davon wären mindestens 300 car2go-Fahrzeuge. Folglich würde die Ladeinfrastruktur genutzt und nicht - wie in vielen anderen Kommunen derzeit noch der Fall - nur erbaut, ohne dass Nutzer zur Verfügung stehen.

Der Vorsitzende nimmt Stellung zum Finanzierungsthema und schickt voraus, grundsätzlich sei ein Kämmerer nie begeistert, wenn es um Mehrausgaben geht, die im Haushalt nicht veranschlagt sind. Jedoch habe der Oberbürgermeister ihn überzeugt, warum man dieses Projekt unterstützen sollte und die Finanzierung - mangels eines anderen Finanzierungsvorschlags - aus der Deckungsreserve vorschlage. Wenn Stuttgart global für eine Kompetenz steht, dann sei dies das Thema Mobilität, insbesondere die individuelle Mobilität. Für ihn wäre es nicht reizvoll, ein car2go-System auf konventioneller Basis zu unterstützen - auch wenn dies ein wichtiges Element im Mobilitätsangebot einer Stadt sei.

Seiner Meinung nach sei es aber strategisch von Interesse, im Bereich der Elektromobilität wahrnehmbare Aktivitäten vorzunehmen, wenn das ernsthafte Interesse besteht, global gesehen als Kompetenzzentrum Mobilität zu gelten. Eine solche wahrnehmbare Aktivität sei ein car2go-System auf vollelektrischer Basis. Dies gebe es bislang so nirgendwo. Hinzu komme, dass Elektromobilität damit für den Bürger konkret erlebbar, nutzbar und erfahrbar gemacht wird, was wichtig sei, damit sich zunehmend mehr Menschen dafür entscheiden, sich ein vollelektrisches Fahrzeug anzuschaffen.

Angesichts der Bedeutung der Automobilindustrie und insbesondere der Firma Daimler für Stuttgart und das Land Baden-Württemberg hält er dies für eine bedeutende Weichenstellung, weil es zeige, "dass das Haus Daimler bei solchen Themen eine enge Verbindung mit Stuttgart und auch mit dem Land Baden-Württemberg sucht. Noch wisse man nicht, ob der Antrag was das Schaufenster Elektromobilität betrifft, positiv beschieden wird und Stuttgart eine der Schaufensterregionen wird. Alle Beteiligten - Land, Fa. Daimler und Stadt - tun dafür einiges. Es wäre auch diesbezüglich ein wichtiges Signal an den Bund, wenn der Gemeinderat die Entscheidung trifft und der Vorlage zustimmt.

Zwei weitere Punkte hebt EBM Föll hervor: Sehr genau sei darauf geachtet worden, dass wenn es um den Modellversuch Kostenloses Parken für vollelektrische Fahrzeuge geht, aber auch wenn es um das Reservieren von entsprechenden Stellplätzen und das Nutzen der Ladeinfrastruktur - wenn diese mit der Parkfläche an einem Standort verbunden ist - geht, dieses nicht nur durch vollelektrische Fahrzeuge aus dem car2go-Projekt genutzt werden kann, sondern gleichermaßen von jedem anderen vollelektrischen Fahrzeug.

Der städtische Zuschuss zur Ladeinfrastruktur decke nur einen kleinen Teil der Kosten. Es sei davon auszugehen, dass die reinen Umsetzungsbaukosten der Ladeinfrastruktur einschließlich Markierung und Beschilderung insgesamt rund 2,5 Mio. € betragen. Die Realisierung der Ladeinfrastruktur werde angesichts der gegenwärtigen und in den kommenden Jahren noch absehbaren geringen Zahl an vollelektrischen Fahrzeugen ein defizitäres Geschäft bleiben. Deswegen hält er es für angemessen, dass die Stadt sich daran beteiligt, weil sie ein Interesse daran habe, dass diese Infrastruktur entsteht. Wenn man mit dem Projekt Schaufenster Elektromobilität erfolgreich ist und es dort die Möglichkeit gibt, Bundesmittel heranzuziehen, so werde man diese Bundesmittel selbstverständlich in Abzug bringen.

Er hält es für richtig, im 126. Jahr Automobil die Zukunft desselben durch ein solches Projekt in der Landeshauptstadt Stuttgart zu dokumentieren, weil dies auch den zukünftigen Anspruch dokumentiere. "Wir können nicht einerseits gemeinsam mit dem Betriebsrat des Hauses Daimler, mit dem Vorstand, davon sprechen, dass die Elektromobilität beispielsweise nicht am Werk Untertürkheim vorbeigehen darf, sondern dass auch die Elektromobilität und die entsprechenden Antriebskomponenten wichtige zukünftige Bausteine für das Werk Untertürkheim sind ... Und andererseits verweigern wir uns dann. Das wäre, glaube ich, ein Signal, das zumindest irritierend wäre. Mehr möchte ich jetzt nicht dazu sagen. Weil man natürlich schon die Frage sich dann stellt, mit welcher Konsequenz widmet sich die

Landeshauptstadt diesem Thema."

Im Hinblick auf die Rolle, die die Stadtwerke Stuttgart in Bezug auf die Errichtung und Betrieb der Ladeinfrastruktur spielen kann, warnt er davor, die Stadtwerke Stuttgart "zur eierlegenden Wollmilchsau" zu deklarieren. Die Aufgaben im Kerngeschäft der Stadtwerke Stuttgart seien was das Thema Netze, Erzeugung erneuerbarer Energie, Vertrieb und Energiedienstleistungen anbelangt, so vielfältig in den kommenden Jahren, dass sie sich nicht auf eine Spielwiese begeben können, die heute und für eine absehbare Zeit defizitär ist. Über die Bereitschaft der EnBW sich dieser Aufgaben anzunehmen ist er froh. Die EnBW werde darüber hinaus auch nach Übernahme der Netze durch die Stadtwerke Stuttgart ein bedeutendes Stuttgarter Unternehmen bleiben und mit 3.500 Mitarbeitern in Stuttgart auch in der Zukunft ein wichtiger Partner für die Stadt Stuttgart sein.

"Voller Überzeugung" plädiere er dafür, die Vorlage zu beschließen, weil das Projekt nicht die Werbekampagne der Firma Daimler ist, sondern für die Stadt Stuttgart eine Werbekampagne sei, und auch für die Bürgerinnen und Bürger der Stadt konkret nutzbar, erlebbar und wahrnehmbar sein wird.

Nicht überzeugend empfindet StR Pätzold (90/GRÜNE) das Plädoyer des Vorsitzenden was die Finanzierung betrifft. Er schickt voraus, dass seine Ablehnung nicht mit der Haltung seiner Fraktion zu car2go zu tun habe. Vielmehr ist er der Auffassung, die Verwaltung hätte bereits zu den Haushaltsberatungen zumindest einen Pauschalbetrag für die Ladeinfrastruktur nennen müssen. Zutreffend sei, dass die Fa. Daimler eine enge Verbindung zu Stuttgart hat. Man habe in den letzten Jahren eine sehr kooperative Haltung Daimler gegenüber gezeigt, z. B. beim Grundstückskauf im Neckarpark. Natürlich freue man sich, dass Daimler die E-Smarts bringt, doch sei es gleichzeitig auch für das Unternehmen wichtig, am Hauptstandort ein E-Automobil in den Straßen sichtbar werden zu lassen.

Wenn die Stadt diese Finanzierung machen will, so müsse sie auch Deckungsvorschläge machen. Was das kostenlose Parken angeht, so schlägt er vor, die Begünstigung durch die sog. "Brötchen-Taste" wegzunehmen um sie den E-Autos zukommen zu lassen. Was die Infrastruktur der Ladestationen betrifft, so könne man im Bereich der Infrastrukturpauschalen prüfen, ob in einem dieser Projekte noch Luft ist, z. B. bei der Wolframstraße/Heilbronner Straße.

Nicht konform geht der Stadtrat mit den Ausführungen zu den Stadtwerken, da die Stadtwerke im Bereich der Energie, auf dem die E-Mobilität ein wichtiges Zukunftsfeld sei, sich engagieren sollen. Für die Stadtwerke wäre es zudem eine geniale Werbemaßnahme, wenn auf allen Ladesäulen ihr Logo zu lesen wäre, sodass es schlussendlich keine Rolle spiele, ob das Geschäft vorübergehend defizitär ist. Es sei die Gelegenheit, um die Stadtwerke einzuführen. Seine weitere Frage lautet, wie viel investiert die EnBW in die Ladeinfrastruktur, wie lange geht der Vertrag und wem gehören die Ladestationen? Um richtig entscheiden zu können, gelte es zuvor diese Fragen zu beantworten.

Ferner fragt er nach Erfahrungswerten über die Ladegänge pro Tag und Auto und geht davon aus, dass die technisch hochgerüsteten Fahrzeuge anzeigen, wann die Restreichweite erreicht ist bzw. wann neu geladen werden muss. Insofern sei zu

diskutieren, ob eine flächendeckende Versorgung mit Ladeinfrastruktur notwendig ist, zumal Call a bike und Pedelecs ein Erfolg sind, obwohl die Abstellstationen weiter auseinanderlegen als 500 m. Um eine Aussage bittet er auch in Bezug auf die brandschutztechnische Machbarkeit von Ladestationen in Parkhäusern und hinsichtlich der Umsetzung von Intermodalität.

StR Kotz (CDU) spricht Herrn Henrich und dem Haus Daimler seinen Dank aus für die Bereitschaft, Stuttgart für den Versuch dieses innovativen Konzepts auszuwählen. Um die Zukunft was die Mobilität angeht zu meistern, bedarf es nach seiner Überzeugung einem sehr breiten Strauß an Angeboten. Car2go speziell in der Form der Elektromobilität sei ein Stein im Gesamtmosaik der Mobilität. Weil neben dem rein logischen Denken auch die Psyche eine große Rolle spielt glaubt er, dass für ein E-car2go eine noch höhere Akzeptanz erreicht werden kann als bei der klassischen Variante und sieht "große Dinge darin, wohl wissend, dass die Anzahl von 300 Fahrzeugen jetzt nicht die Verkehrsinfrastruktur in Stuttgart auf den Kopf stellt." Für richtig hält er außerdem, in diesem Fall mit einer offenen variablen Lösung zu agieren, bei der das Fahrzeug überall abgestellt werden kann.

In Bezug auf die Nutzung des öffentlichen Raums für die Ladeinfrastruktur stimmt er mit Herrn Stürmer überein, dass der Großteil der Ladeinfrastruktur bei den eigenen Fahrzeugen in der eigenen Garage oder dem eigenen Stellplatz sein wird. Für Angebote wie car2go oder für andere Carsharing-Anbieter im Elektrobereich hält er es für vertretbar, den öffentlichen Raum in Anspruch zu nehmen, weil es ein öffentliches Interesse gibt, bei diesem Thema voranzukommen. Seiner Meinung nach muss man solche Entwicklungen Schritt für Schritt mitgehen. In der Vergangenheit sei es bei anderen Themen bisher in den allermeisten Fällen gelungen, zusammen mit den Bezirksbeiräten und Bezirksvorstehern eine Lösung zu finden, bei der öffentlicher Raum und öffentliches Interesse zusammengehen. Er bittet darum, den Versuch nun zu starten. In Bezug auf eine Evaluation was das Ladeverhalten und die mögliche Nachsteuerung angeht, wünscht er eine Stellungnahme.

Zum Thema Stadtwerke bittet er die Stadtverwaltung um eine Antwort in Bezug auf die Vertragsgestaltung und -dauer mit der EnBW bzw. zu der Möglichkeit, dass die Stadtwerke Stuttgart dann in die Ladeinfrastruktur einsteigen, wenn sie sich dazu in der Lage sehen. Weiter fragt er, wie sich für Nicht-EnBW-Kunden der Bezahlvorgang an den Ladesäulen darstellt.

Hinsichtlich der Frage der Finanzierung erinnert er an einen Antrag seiner Fraktion vom Juni 2006 zum Verkehrsentwicklungskonzept mit Schwerpunkt Elektromobilität. Darüber hinaus habe die CDU-Fraktion einen Haushaltsantrag zum Thema Elektromobilität gestellt mit der Bitte an die Verwaltung, anzugeben welche Mittel erforderlich sind um Stuttgart zur Elektromobilitäts-City zu machen. In der GRDRs 1102/2011 antwortete die Verwaltung "Verschiedene mit dieser Thematik befasste Stellen der Verwaltung werden hierzu dem Gemeinderat im Frühjahr 2012 entsprechende Maßnahmen zur Beschlussfassung vorlegen. Die damit verbundenen Kosten sind derzeit nicht bezifferbar."

Aufgrund seiner Intervention bei der 1. Lesung habe die Verwaltung zur 2. Lesung die GRDRs 1378/2011 vorgelegt, in der es heißt: "Die Zahl der in Stuttgart fahrenden

Elektrofahrzeuge wird rasch und spürbar zunehmen. Dies erfordert den parallelen Ausbau einer Infrastruktur für Laden und Parken im öffentlichen Raum ... S/OB empfiehlt für die nächsten zwei Jahre die Bereitstellung von ca. 500 Parkplätzen im gesamten Stadtgebiet mit entsprechender Ladeinfrastruktur für E-Fahrzeuge und mit Zusatzverkehrszeichen zur Vorhaltung von Parkflächen für Elektrofahrzeuge. Für diese Maßnahme sind in den nächsten beiden Jahren Haushaltsmittel in Höhe von ca. 600.000 € erforderlich (bis zu 2.500 € pro Platz inklusive Beschilderung und Tiefbau). S/OB wird versuchen, im Rahmen des Bundesförderprogramms "Schaufenster Elektromobilität" entsprechende Zuschüsse zu erhalten. Der Rahmenantrag an den Bund wird derzeit formuliert."

Folglich könne heute Morgen keiner behaupten, es habe in den Haushaltsplan-Beratungen keine Zahlen und keine Informationen gegeben. Dort hätten 600.000 € im Raum gestanden, was jedoch mehrheitlich abgelehnt wurde, heute spreche man von 500.000 €. Seiner Meinung nach ist man an dem Punkt angelangt, wo man Farbe bekennen muss: Will man Elektromobilität in dieser Stadt vorantreiben, so müssen 500.000 € dafür bereitgestellt werden. Die CDU-Fraktion sei dazu bereit, um in Kooperation mit dem car2go-Konzept, vor allem aber den Individualisten, die sich ein solches Auto kaufen wollen, diese Möglichkeit anzubieten. Dankbar sei man auch dem Kämmerer, dass er es mitträgt, diese Summe aus der Deckungsreserve zu nehmen.

Den Einstieg in das elektrische car2go sieht StRin Dr. Blind (SPD) als guten und notwendigen Schritt in die Zukunft und hält dies auch für einen industriepolitisch extrem wichtigen Schritt. Ihre Fraktion begrüßt außerdem sehr die Intermodalität. Ärgerlich empfindet sie, "dass die Stadtverwaltung uns in eine Situation geführt hat, wo alle kritischen Fragen so aussehen könnten, als ob wir etwas gegen dieses elektrische car2go hätten. Das haben wir überhaupt nicht, aber die Fragen müssen geklärt werden!"

In Bezug auf die Frage des kostenlosen Parkens sei man skeptisch, da es ein bewährtes marktwirtschaftliches Instrument sei, dass knappe Güter - in diesem Fall Parkraum - einen Preis bekommen. Insofern müsse gut überlegt werden, ob man dieses marktwirtschaftliche Prinzip verlässt, zumal das kostenlose Parken für Elektrofahrzeuge - so es denn eingeführt wird -, irgendwann auch wieder beendet werden muss und der Ärger dann groß sein wird.

Was die Ladeinfrastruktur betrifft, so stehe am Anfang der Punkt, wo die Kriterien sorgfältig festgelegt werden müssen. Sie habe nichts dagegen, dass im halböffentlichen Raum viele solcher Ladesäulen aufgestellt werden, aber sehr viel dagegen, z. B. die Gehwege dafür zu benutzen, die damit noch schmaler werden, als sie es in Stuttgart ohnehin schon sind. Klar sei auch, dass die Ladesäulen so beschaffen sein müssen, dass Strom von verschiedenen Betreibern bezogen werden kann. Die Rolle der Stadtwerke Stuttgart müsse dabei sorgfältig diskutiert werden.

Hinsichtlich der finanziellen Mittel frage sie sich, warum der Herr Oberbürgermeister nicht schon vor oder während der Haushaltsplanberatungen EBM Föll davon überzeugen konnte, dieses Geld zur Verfügung zu stellen. Auch frage sie sich, warum die CDU keinen Haushaltsantrag zu diesem Thema gestellt hat. Da weder

ein Antrag der Verwaltung noch ein Antrag einer Fraktion dazu vorgelegen habe, konnte der Gemeinderat darüber auch nicht beschließen. Umso ärgerlicher sei es, wenn kaum dass die Haushaltsplanberatungen vorbei sind, solche Beträge aufschlagen. Zusätzlich zu den 500.000 € Zuschuss für die Ladesäulen seien 380.000 € Einnahmewegfall für Parkgebühren zu berücksichtigen. Sie bittet darum, bis zur nächsten Beratungsrunde aufzulisten, ob weitere Kosten auflaufen und wenn ja, in welcher Höhe.

Kritisch zu hinterfragen sei außerdem, ob die Gefahr für den Haushalt, wenn man Mittel aus der Deckungsreserve nimmt, sinkt, wenn die Beträge nur groß genug sind. Bei den Haushaltsplanberatungen habe man darüber hinaus gelernt, dass es einen Deckungsvorschlag geben muss. Sie bittet den Oberbürgermeister sehr darum, sich ebenfalls an diese Regel zu halten und sich darum zu bemühen, einen vernünftigen Deckungsvorschlag zu finden.

Er habe festgestellt, so StR Klingler (FDP), dass eine breite Mehrheit im Gemeinderat der Meinung ist, Kraftfahrzeuge mit Verbrennungsmotoren würden der Stadt schaden. Deshalb gebe es Rückbaumaßnahmen, Beschilderungskonzepte usw. um den Individualverkehr in der Innenstadt einzuschränken. Insofern ist er sehr erstaunt, dass gerade diejenigen, die Elektromobilität als richtungsweisendes Zukunftsmodell für viele Bereiche ansehen, hauptsächlich Bedenken äußern und jegliche Begeisterung vermissen lassen. Wenn die Zielsetzung erreicht werden soll, in den nächsten acht Jahren 8.500 Elektrofahrzeuge in Stuttgart zu haben und 47.000 in der Region, so stelle sich die Frage, wo diese Fahrzeuge aufgeladen werden. Dafür sei es notwendig, die Infrastruktur im Bereich der Ladestationen erheblich zu verbessern. Fakt sei auch, dass Elektromobilität nur durch positive Anreize gefördert werden kann. Die Stadt Stuttgart setze den richtigen Impuls, indem sie das sehr teure Parken in der Innenstadt für Elektrofahrzeuge während einer Testphase kostenlos anbietet.

Er erinnert an den Aufschrei, den es gab, als die Fa. Daimler ihre Hauptversammlung in Berlin durchgeführt hat oder den Aufschrei, als es darum ging, beim Stadion als Sponsor aufzutreten. Jetzt wo die Fa. Daimler ein richtungsweisendes Projekt an ihrem Heimatstandort realisieren will, sei das manchen auch wieder nicht recht.

In der Wirtschaft sei es Fakt, dass Testphasen und Pilotphasen Geld kosten und investiert werden muss. Für ihn ist es daher noch unverständlicher, jetzt die Stadtwerke Stuttgart ins Gespräch zu bringen, weil man diese mit den Kosten unnötig zusätzlich belasten würde.

Im Hinblick auf die Kosten weist er darauf hin, dass es sich bei dem Betrag von 380.000 € für kostenloses Parken um kalkulatorische Gebührenaufschläge handelt, die nur dann in der Stadtkasse ankämen, wenn es eine 100 % Auslastung gäbe. Die FDP-Fraktion vertrete die Meinung, es handelt sich um sehr gut investiertes Geld, welches vor allem für eine Testphase ausgegeben wird und in die die Stadt gemeinsam mit anderen Stuttgarter Unternehmen investiert. Über die gute Kooperation mit diesen Unternehmen - insbesondere der Fa. Daimler und dem sehr guten Modell - ist er froh.

Seines Erachtens könnte die Landeshauptstadt noch darüber hinausgehende Anreize schaffen: "Warum kann man für Elektromobilität oder für Elektrofahrzeuge Geschwindigkeitsbegrenzungen, die aufgrund von Luftreinhaltung festgesetzt sind, nicht aufheben?" Auch könnte man z. B. auf freiwilliger Basis für solche Fahrzeuge Kundenrabatte anbieten, wenn man in Einkaufszentren dementsprechende Ladestationen einführt. Der Stadtrat hofft darauf, dass sich die Vernunft bei dieser Diskussion durchsetzt und der Gemeinderat seines dazu tut, um den Standort Stuttgart als Automobilstandort aufrechtzuerhalten. Dazu sei es wichtig, den Versuch der Elektromobilität wie vorgeschlagen zu starten.

Für die Freien Wähler bekräftigt StRin von Stein, ihre Fraktion halte das Projekt für eine sehr sinnvolle und wichtige Maßnahme. Ebenso wichtig sei es, diese gerade in Stuttgart umzusetzen. Das Thema Elektromobilität werde dringend und es müsse - wenn es erfolgreich sein soll - auf der Straße und für die Menschen erlebbar sein. Wenn man die Grundsatzfrage "Wollen wir Mobilität haben?" bejaht, dann bedarf es in der Konsequenz auch Investitionen zu tätigen und die Ladeinfrastruktur aufzubauen. Was das kostenlose Parken angeht, so ist ihrer Fraktion wichtig, etwas zu finden, was den klassischen Autofahrer nicht diskriminiert.

Im Hinblick auf die Finanzierung aus der Deckungsreserve wäre es hilfreich gewesen, im Rahmen der Haushaltsplanberatungen deutlicher auf das Projekt und die dazu notwendigen Mittel aufmerksam zu machen - vor allem vor dem Hintergrund der zahlreichen anderen Maßnahmen.

StR Rockenbauch (SÖS und LINKE) betont, die Fraktionsgemeinschaft sei ein großer Fan von intermodalen Verkehrskonzepten, wenn sie im ökologischen und im sozialen Verbund passieren. Ihm ist unklar, was an dem Gehörten Begeisterung auslösen soll.

"Was ist der ökologische Rucksack dieser Smart4two-Geschichten in der Herstellung? Was für ein Ökozertifikat hat denn z. B. die EnBW? Ist der Strom aus neuen Anlagen oder ist das - das haben wir alle gelernt, die beschäftigt sind mit der Gründung von Stadtwerken, dass man auch bei Ökostrom hinschauen muss." Er zweifelt daran, dass die EnBW die Standards erfüllen kann, die z. B. für den Vertrieb von Ökostrom bei den Stadtwerken angelegt werden. Seines Erachtens fehlt ohne Antworten auf diese Fragen die inhaltliche Begründung und es würde nur um ein sehr exklusives Konzept für zwei große Arbeitgeber in dieser Stadt gehen.

"Wo löst die Elektromobilität das Problem, dass wir im öffentlichen Raum zu viele Autos haben, wenn jetzt noch 300 bis 500 Autos in der Region dazukommen? Wo löst es, dass wir hier sowieso schon zu wenig Parkplätze und zu viele Autos haben? Und wir müssen den Mobilitätsstandort oder die Automobilindustrie hier stärken!"

Sein weiterer Zweifel bezieht sich auf die Frage, warum privatwirtschaftliche Unternehmen dieses angebliche Defizitgeschäft übernehmen. Auch habe er ein Problem damit, wenn exklusiv für zwei Firmen ein Konzept geschaffen wird, bei dem die Stadt noch Geld zahlen soll. Für ihn ist es nur logisch, dass zum zukünftigen Ausbau der Netze auch die Ladeinfrastruktur zählt und dies durch die Stadtwerke gemacht wird. Er lehnt es ab, durch eine Beschlussfassung möglicherweise Fakten zu schaffen, aus denen man nicht wieder herauskommt.

StR Pätzold stellt gegenüber StR Klingler richtig, seiner Fraktion gehe es darum, einen Finanzierungsvorschlag für die 500.000 € zu bekommen. Man sage nicht, dies sei fehlinvestiertes Geld. Darüber hinaus gebe es innerhalb des Haushalts viele kalkulatorische Kosten, die man jedoch trotzdem ansetzen muss.

Hinzuweisen sei auch darauf, dass weder die Verwaltung noch jemand anders beantragt habe, über den Betrag von 600.000 € abzustimmen. In der Antragserledigungsliste zum Doppelhaushalt sei die GRDRs 1378/2011 lediglich vermerkt. Wenn es ein so wichtiges Projekt ist, so hätte er einen Hinweis in der Vorlage erwartet, dass ohne das Geld das Projekt nicht machbar ist. Ein solcher Hinweis fehle jedoch.

Bei der heutigen Vorlage könne man unstrittig die Beschlussantragsziffer 1 beschließen, die Ziffern 2 und 3 dagegen seien weiter zu diskutieren. Weil diese jedoch das gesamte Konzept betreffen, sei im UTA vorgeschlagen worden, die Vorlage komplett um zwei Wochen zurückzustellen, bis die offenen Details beantwortet werden können. Die Stadtwerke sind nach seiner Auffassung beim Aufbau der Ladeinfrastruktur zu beteiligen, denn die Ladeinfrastruktur gehöre zweifellos zu den Netzen. Nach seinem Verständnis hat sich niemand gegen das Projekt ausgesprochen, sondern es gebe Fragen hinsichtlich Finanzierung, Unterstützungsmaßnahmen, Infrastruktur und der Rolle der Stadtwerke Stuttgart. Seine Fraktion erwarte, dass eine andere Finanzierung vorgelegt wird als die Deckungsreserve und habe Vorschläge dazu gemacht. Zu beiden Vorschlägen erwartet er für die nächste Diskussion eine Stellungnahme der Verwaltung.

StR Kanzleiter (SPD) hält es grundsätzlich für richtig, dieses ökologisch zu bezeichnende Projekt in Stuttgart zu etablieren. Er lenkt den Blick darauf, dass die Elektromobilität wie sie in diesem System vorgesehen ist, "eine Partnerschaftsveranstaltung sein soll zu anderen Verkehrsmitteln in der Stadt, zum Fußgänger, zum Radfahrer, aber auch und insbesondere zum ÖPNV." In der Vorlage sei auch die Rede davon, dass das Elektromobilitätszentrum künftig bei der Straßenbahnwelt sein soll. Er kann sich nicht erinnern, bisher darüber diskutiert, geschweige denn eine Beschlussfassung getroffen zu haben. Er unterstützt daher den Wunsch nach Zurückstellung um 14 Tage und wundert sich, dass kein Vertreter der SSB an der heutigen Diskussion teilnimmt. Seiner Meinung nach gehört die SSB mit an den Tisch, weil es auch um Marktanteile geht. "Wir investieren in die Infrastruktur für den Nahverkehr massiv und auf der anderen Seite bauen wir hier etwas anderes auf. Wenn es eine Partnerschaft sein soll der Verkehrsmittel, muss dies aufeinanderbezogen funktionieren."

Er rechnet zwangsläufig mit Rückwirkungen auf das Nutzerverhalten für den Nahverkehr. Wer den Zugang zu diesem Elektromobilitätssystem haben möchte, sollte auch gleichzeitig den Zugang zum ÖPNV haben im Sinne einer kombinierten Jahreskarte oder kombinierten Monatskarte etc. Die Vorlage gehe auf solche Dinge nicht ein, obwohl sie zu einem solchen Konzept gehören und zumindest besprochen werden müssen, damit ÖPNV und IV in seiner elektromobilitären Form zusammenpassen und sich ergänzen und damit Innovation für die Zukunft sind.

Die von StR Pätzold und StRin Dr. Blind angesprochenen Fragestellungen was die

Stadtwerke Stuttgart betreffen unterstützt er, schließlich gehe es um einen "Quasi-Konzessionsvertrag". Eine öffentliche Infrastruktur muss seines Erachtens auch von der öffentlichen Hand betrieben werden. Folglich haben die Stadtwerke die öffentliche Infrastruktur zur Verfügung zu stellen. Da diese derzeit aber in der Aufbauphase sind und man das System nicht begrenzen, sondern fördern will, müsse man über die Frage sprechen "Wie geht es über von dem was man jetzt hier beabsichtigt auf die Stadtwerke?" Um zu entscheiden, ob die Stadtwerke 2 Mio. € sponsern will ins eigene Marketing brauche es den Vorstand bzw. die Geschäftsführung und den Aufsichtsrat der Stadtwerke Stuttgart, so der Stadtrat weiter.

Im Hinblick auf das Thema Finanzierung habe er das starke Gefühl, es handle sich "um ein typisches Vorgehen, wie es der OB in der Vergangenheit bei vielen Projekten immer wieder gemacht hat: Er kocht in seiner Stube eine Idee aus, er bearbeitet sie tief und bereitet sie vor und stellt fest, dass er dafür Geld braucht, aber keines hat. Dann aber lässt man das so laufen wie es läuft, dass man uns quasi Fesseln anlegt in der Entscheidung und legt es auf den Tisch nach dem Motto 'Wenn ihr das ablehnt, dann seid ihr ja wirklich von gestern!' Dieses ist doch die Vorgehensweise. Die kennen wir und deshalb ärgert sie uns auch so sehr."

Unbestritten gebe es bessere Finanzierungen als die Deckungsreserve und es wäre von Vorteil gewesen, den Betrag damals in den Haushalt einzustellen, räumt StR Kotz ein. Ob der Vorschlag, Mittel aus der Infrastrukturpauschale für die Wolframstraße zu nehmen, wirklich Charme hat, zweifelt er an, weil man durch die Verschiebung den nächsten Doppelhaushalt noch weiter vorbelastet als dieser ohnehin bereits ist. Er erinnert außerdem daran, dass der Gemeinderat im letzten Jahr mehrheitlich beschlossen habe, zusätzliche Planungsmittel für Schulen aus der Deckungsreserve zu nehmen, für Straßensanierungen usw. Da ein solches Argumentieren auch dem Gemeinderat nicht fremd ist, brauche es keiner Schuldzuweisungen oder Angriffe von Verwaltung zu Gemeinderat oder umgekehrt. Seiner Fraktion liege sehr viel daran, das Thema Elektromobilität zeitnah und ohne Verzögerung voranzubringen. Daher stimme seine Fraktion der Vorlage zu.

EBM Föll unterstreicht, die Verwaltung empfinde sich als Partner des Gemeinderats. Die heutige Diskussion verläuft aus seiner Sicht grundsätzlich erfreulich, da es mit Ausnahme von StR Rockenbauch einen Grundkonsens gibt, dass der Gemeinderat der Stadt Stuttgart in dieser Stadt ein entsprechendes Modellprojekt mit E-car2go haben möchte und bereit ist, dieses umzusetzen - vorbehaltlich der Klärung von bestimmten Einzelheiten. Dankbar wäre er, wenn der Verwaltungsausschuss die Ziffer 1 heute beschließen könnte, um damit ein wichtiges Signal an die Partner auszusenden.

Es treffe zu, dass in der GRDRs 1378/2011 ein Finanzbedarf deutlich gemacht wird, wenn man in dem Bereich einzelne Elemente umsetzen möchte, dass aber insbesondere im Bereich der Infrastruktur für die Elektromobilität der Finanzbedarf noch nicht hinlänglich geklärt ist. Damals habe man pro Haushaltsjahr 600.000 € Finanzbedarf geschätzt, insgesamt also 1,2 Mio. €. Aktuell rede man von 500.000 € abzüglich möglicher Zuschüsse aus dem Programm "Schaufenster Elektromobilität." Dies zeige, dass der konkrete Finanzbedarf im Dezember durchaus unklar war. Er nehme dies voll auf seine Kappe. Die Finanzverwaltung habe darauf gedrängt, dass

keine Finanzmittel in den Haushalt eingestellt werden, solange der Finanzbedarf nicht hinlänglich geklärt ist. Dies stehe im Zusammenhang mit den erheblichen Problemen, insbesondere 2013 die Genehmigungsfähigkeit des Haushalts darzustellen.

Richtig sei auch, dass in der Folge aus diesem Grund kein Haushaltsantrag gestellt wurde und weder irgendetwas beschlossen noch abgelehnt wurde. Jedem Beteiligten sei dagegen klar gewesen, "im Frühjahr kommt was". Er habe keinen anderen Deckungsvorschlag gemacht, weil z. B. über die sog. "Brötchentaste" erst in den Haushaltsberatungen auf Antrag der GRÜNEN abgestimmt wurde und dieser keine Mehrheit gefunden hat. Gegenwärtig könne er auch bezüglich der Infrastrukturpauschale nicht sagen, ob es einen Deckungsvorschlag gibt, weil die Infrastrukturpauschale im Jahr 2012 finanziell voll belegt ist.

Er sagt zu, dass die Stadtkämmerei bei den Ämtern, die entsprechende Projekte in der Infrastrukturpauschale haben, eine aktuelle Abfrage macht, ob sich im Mittelabfluss Verschiebungen ergeben. Klar sei jedoch, dass dann logischerweise Belastungen in späteren Haushaltsjahren entstehen.

Den von StRin Dr. Blind in den Raum gestellten Vorwurf, es werde was das Thema Deckungsvorschlag angeht mit unterschiedlichen Maßstäben gemessen, weist der Vorsitzende zurück. Vielmehr wurden im Bereich des Sozialen und der Kultur zusätzliche Mittel von über 2 Mio. € im Haushalt bereitgestellt. Im Kulturbereich habe der Gemeinderat ein Zusatzbudget von 400.000 € pro Jahr beschlossen und unlängst entschieden, welche Prioritäten es gibt. Natürlich sei er nicht glücklich darüber, über die Deckungsreserve zu verfügen. Gegenwärtig - unter dem Vorbehalt das Thema Infrastrukturpauschale nochmals zu prüfen - könne er jedoch seriöserweise keinen anderen Vorschlag machen.

Darüber hinaus sollte man nicht so tun, als ob kostenloses Parken mit Marktwirtschaft nicht in Einklang zu bringen wäre. Die Marktwirtschaft kenne durchaus Anreizsetzungen, um bestimmte Entwicklungen in Gang zu setzen. Als Beispiel nennt er das Fahrradverleihsystem, bei dem sich der Gemeinderat entschlossen habe, einen bestimmten jährlichen Betrag an den Betreiber zu zahlen, um die erste halbe Stunde kostenlos anbieten zu können.

Das Thema Stadtwerke Stuttgart nehme die Verwaltung mit und spreche auch nochmals mit der EnBW. Nach seiner Überzeugung fällt die Ladeinfrastruktur, die im öffentlichen Raum entsteht, unter die Konzession. Es sei ein Wegerecht im öffentlichen Raum. Wie immer auch die Übernahme des Netzes im Einzelnen stattfindet, so wird derjenige, der die Konzession bekommt, auch die Ladeinfrastruktur im öffentlichen Raum übernehmen. Man kläre diese Frage noch. Wenn es wider Erwarten nicht so sein sollte, dann werde man versuchen, eine Lösung zu finden, damit keine Monopolstellung entstehen kann und Veränderungsmöglichkeiten bestehen.

Wert legt EBM Föll außerdem auf den Hinweis, man mache kein Konzept für zwei Unternehmen, sondern ein Konzept für die Mobilitätsbedürfnisse der Bürgerinnen und Bürger in Stuttgart und für die Gäste, um den spezifischen Mobilitätsbedarf tatsächlich abdecken zu können. Nicht ohne Grund gehen Städte weltweit dazu

über, car2go- oder ähnliche Konzepte in ihren Städten umzusetzen. In Stuttgart geschehe dies vor allem aber mit einer Antriebstechnologie der Zukunft, nämlich mit voll elektrisch betriebenen Fahrzeugen. Er wirbt dafür, den breiten Konsens zu dokumentieren.

Nach dem Eindruck von Herrn Henrich ist in der Diskussion zu kurz gekommen, "dass wir hier tatsächlich Neuland betreten in verschiedener Hinsicht: Wir betreten technisches Neuland, das betrifft die Antriebstechnologie, das betrifft die Ladesäulen. Da erlebt man durchaus Überraschungen." So sei die Hälfte der Ladesäulen in Amsterdam ausgefallen, als die Kältewelle kam. Die Technik sei noch nicht so erprobt, dass man alles im Griff hat. Daher müsse man unterwegs lernen. Neuland sind auch die Betriebsprozesse und die finanzielle Seite dieses Projektes. Wenn man den Anspruch formuliert, über dieses Neuland schon alles wissen zu wollen, bevor man es betreten hat, dann tue man sich schwer, überhaupt loszulaufen. Dazu gehöre eine gewisse Offenheit und ein gewisser Mut, eine solche Entscheidung tatsächlich zu treffen.

Andere Fakten seien unbestreitbar, z. B. dass es was das Thema Elektromobilität angeht mittlerweile einen weltweiten Wettbewerb unter den Städten gibt. Man habe über Elektroprojekte gesprochen mit Hamburg, Berlin, London, New York, Chicago, Vancouver und vielen anderen Städten. Amsterdam sei die erste Stadt, mit der car2go in Europa mit einer elektrischen Flotte gestartet ist. Dort habe man 300 Ladepunkte, wobei sich die Stadt verpflichtet habe, bis Ende des Jahres auf eigene Kosten 1.000 Ladepunkte aufgebaut zu haben. Das Parken für Elektrofahrzeuge sei in Amsterdam, wo Parken mindestens 5 € pro Stunde kostet, kostenlos. Dies betreffe nicht nur die E-car2go-Flotte, sondern auch die anderen E-Fahrzeuge.

Zeit spiele eine Rolle, wenn man ein Leuchtturmprojekt errichten will, denn wenn man das Ganze ein Jahr verschiebt, so werde der Leuchtturm nicht mehr hell erstrahlen, weil andere Städte sich entsprechend engagiert haben. Fakt sei auch, dass das Ganze am Anfang hochdefizitär ist. Das Investment, das geleistet wird vom Hause Daimler entspreche einem signifikanten zweistelligen Millioneninvestment. Die EnBW wie auch die SSB seien ebenfalls sehr stark involviert. Es müsse klar sein, dass das Projekt auf viele Jahre hinaus kein Geld einspielen wird. Es handle sich vielmehr um den Versuch, mutig den Schritt in die Zukunft zu gehen.

Was den Partner EnBW angeht, so macht Herr Henrich darauf aufmerksam, dass sich dieses Commitment nicht nur auf Geld bezieht, sondern auch auf die notwendigen technischen Abstimmungen. So könne man Ladesäulen nicht einfach aus dem Regal nehmen und kaufen, sondern es gehöre technische Expertise dazu. Der Teufel liege - was Kundenakzeptanz, was Design usw. angeht - im Detail. Solche Fragen seien am Ende für den Erfolg oder Nichterfolg eines solchen Projektes absolut entscheidend. Diese Abstimmungsprozesse fänden statt. Er geht davon aus, dass es eine erhebliche Auswirkung auf die Zeitleiste hätte, würde man den Partner wechseln, sodass man nicht in der Lage wäre, das Projekt noch in diesem Jahr zu starten.

Offen und ehrlich sage er auch, "wenn wir kein freies Parken für Elektrofahrzeuge bekommen, dann wird das Projekt nicht durchführbar sein. Die Kosten sind so hoch.

Und am Ende führt das natürlich auch innerhalb unseres Unternehmens zu Diskussionen, wie weit man dort sich aus dem Fenster lehnen kann. Es ist eine Erwartung da, dass wenn wir alles, was mit den Fahrzeugen und mit dem Betrieb der Fahrzeuge zu tun hat, stemmen, dass dann das Parken der Fahrzeuge, wie es in anderen Städten auch heute schon ist, frei sein wird."

Man habe auch darüber diskutiert, ob eine Ladeinfrastruktur flächendeckend sein muss oder ob es eventuell ausreichend sein könnte, nur Knotenpunkte einzurichten. Weil das Ganze aber zu jung ist, wisse man dies nicht. Er vermute stark, dass es flächendeckend sein muss. Es werde vieles dafür getan, damit der Kunde die Ladesäulen möglichst einfach findet. So gebe es z. B. erstmals jetzt eine Funktion in den Fahrzeugen, auf der man auf der Karte des Navigationssystems nicht nur die Ladesäulen sieht, sondern auch sieht, ob eine Ladesäule in dem Moment frei ist, sodass es sich lohnt, diese Ladesäule anzufahren. Die Kunden werden nicht gezwungen, das Fahrzeug jedes Mal einzustecken. Man versuche jedoch, z. B. durch Minutengutschriften Anreize zu schaffen, wenn ein Kunde das Fahrzeug auflädt. Nach seinen Erfahrungen gibt es die Erwartung, dass eine flächendeckende Ladeinfrastruktur existiert. "Es gibt so etwas wie eine Reichweitenangst. Und es gibt vom Kunden sozusagen den Wunsch, ein Netz - nennen Sie es ein Sicherheitsnetz - zu sehen, was die Stadt überspannt. Und sonst tut er sich schwer, mit dem Fahrzeug loszufahren."

Er unterstreicht in diesem Zusammenhang, dass ein extrem starkes Commitment in Richtung einer Verknüpfung mit dem ÖPNV bestehe. Dies sei bereits in der Vergangenheit nachweisbar der Fall gewesen. So kooperiere car2go in Düsseldorf mit der Rheinbahn, wo es möglich ist, eine Monatskarte Plus zu erwerben, die eine Kombination ist aus ÖPNV-Monatskarte, aus Freiminuten bei car2go und der Nutzung des Fahrrades in der Stadt. Ab April sei in Berlin zu erleben, dass die gesamte Kommunikation und Werbung für car2go gemeinsam mit dem Logo der BVG sein wird. Auch wird es möglich sein, in den BVG-Geschäftsstellen sich für car2go zu registrieren und es werde eine gemeinsame Tarifierung geben.

An noch innovativeren Projekten arbeite man in Stuttgart zusammen mit der SSB. Es wird dort die tiefste Integration geben, die seines Erachtens mit Carsharing-Konzepten weltweit existiert. Im Laufe dieses Jahres wolle man tatsächlich dort den Maßstab für die Welt setzen. Insofern gebe es kein Gegeneinander, jedoch könne man car2go nicht auf Knotenpunkte des ÖPNV beschränken. Der Kunde möchte gerade, dass die Lücken zwischen den Knotenpunkten gefüllt werden mit den Fahrzeugen.

Sowohl aus Umfragen als auch aus den Forschungsergebnissen von Ulm wisse man, dass Stand heute car2go-Kunden fast immer Monatskarteninhaber beim ÖPNV sind. Auch gebe es viel Forschung darüber, wie Autos tatsächlich ersetzt werden durch Carsharing und auch durch car2go. Aus den Ulmer Forschungsergebnissen wisse man auch, dass ein positiver CO₂-Effekt entsteht, obwohl dort Fahrzeuge mit Verbrennungsmotoren fahren. Mit Elektrofahrzeugen werde diese Umweltbilanz noch sehr viel positiver sein.

Herr Henrich nimmt Bezug auf die gefallene Äußerung "300 Fahrzeuge stellen Stuttgart nicht auf den Kopf". Er prognostiziert - nicht zuletzt aus den Erfahrungen in

Hamburg heraus -, das Gegenteil werde der Fall sein und die Fahrzeuge werden Stuttgart quer durch alle Bevölkerungsgruppen "elektrisieren."

Was die Evaluation betrifft, so sei das Projekt absolut transparent was Daten anbelangt. Bisher habe man jeder Stadt, die gefragt hat, zugesagt, dass sie alle Nutzungsdaten bekommt, sofern dies datenschutzrechtlich möglich ist. Damit sei die Stadt selbst in der Lage zu evaluieren, welche Umwelteffekte hierdurch entstehen. So stelle man der Stadt Hamburg beispielsweise detaillierte Reporte zur Verfügung und diese mache unabhängig von car2go mit Universitäten dort Studien.

Herr Stürmer geht auf das in der Vorlage erwähnte hochkomplexe Projekt "Stuttgart Servicecard/Mobilitätskarte" ein. Angesichts der Komplexität und der Verzahnung, wie sie von Herrn Henrich dargestellt wurde, seien viele Themen zu lösen. Es werde dazu noch eine eigene Darstellung von der SSB vorgelegt, weil gerade die Verknüpfung zur SSB von hoher Bedeutung sei. Das Hauptthema, das es dabei zu lösen gilt, sind die Übergänge von einem Mobilitätsangebot zum anderen über eine Form des schwellenfreien Zugangs einfach zu ermöglichen. Bei dem Thema "Wo finden wir Plätze, die Übergänge, Mobilitätspunkte ermöglichen?" sitze die SSB ebenfalls mit im Boot und habe bereits einen ersten Suchlauf gemacht.

Die Bezahlung an den Ladesäulen betreffend führt er aus, die EnBW werde für jeden Bürger, der einen Zugang zu den Ladesäulen möchte, eine Karte ausgeben. Damit kann er -unabhängig davon ob er EnBW-Kunde ist oder nicht - dort gegen eine Rechnung den Strom beziehen. Mit der EnBW wurde vereinbart, dass es regenerativer Strom ist. Inwieweit Zertifizierungen zugrunde liegen, müsse nachgefragt werden.

Förderung für das Projekt gebe es aus drei Richtungen: Es existiere ein Fördertopf der Region, der mit 7,5 Mio. € auf fünf Jahre angelegt ist. Das Land habe einen Fördertopf Elektromobilität in Höhe von 50 Mio. € aufgelegt, bei dem ein Schwerpunktthema der Aufbau von Infrastruktur ist. Darüber gebe es die Ausschreibung für das "Schaufenster Elektromobilität" des Bundes. All diese Töpfe, die auch in der Vorlage beschrieben sind, versuche man durch intelligente Anträge mit den bestmöglichen Mitteln für Stuttgart zu akquirieren. Jedoch haben alle Fördertöpfe im Augenblick noch keine klar definierten Richtlinien für die Beantragung, für manche gebe es noch nicht einmal Beantragungsstrukturen. Dennoch könne man zusagen, jeden Cent, den man für das Projekt bekommen kann, nach Stuttgart zu holen.

Herr Dr. Schlossnikel ergänzt, bei den in der Vorlage genannten Beträgen handle es sich um Höchstkosten, d.h. es sind keine weiteren Kosten zu erwarten. An StR Kanzleiter gewandt macht er darauf aufmerksam, dass das Elektromobilitätszentrum unabhängig von car2go zu sehen ist. Es sei ein Teil der Bemühungen, so viel Elektromobilität in Stuttgart sichtbar zu machen und Anreize zu schaffen, sich selber mit dem Thema zu beschäftigen und evtl. ein E-Fahrzeug zu kaufen. "Wir können sicher in den nächsten zwei Wochen das Thema Elektromobilität in Stuttgart als Gesamtkonzept nicht diskutieren, weil wir im Moment alles mitnehmen, was wir kriegen können, was irgendwo sinnvoll ist an Elektromobilität und für uns irgendwo noch erschwinglich ist oder von Partnern mitgetragen wird, wie z. B. car2go. Die fünf Hybridbusse für die SSB ist E-Zentrum, die Call-a-bike Pedelecs."

StR Rockenbauch greift die in Nebensätzen in der Vorlage erwähnte Zusammenarbeit was die Stuttgart Servicecard anbelangt auf. Ihm ist wichtig, nicht erneut wie bei der Entwicklung der Ladesäulen durch die EnBW ein Präjudiz zu schaffen, wo gesagt wird, nun wurde bereits so lange mit der SSB entwickelt, "jetzt müssen Sie der Stuttgart Servicecard zustimmen". Bisher habe der Gemeinderat noch nicht einmal öffentlich diskutiert, was die Karte können soll.

EBM Föll verweist auf die Seite 4 der Vorlage und zitiert, wer die Hauptpartner in dieser Servicecard sind: "Unter Federführung der SSB arbeiten die Stadt Stuttgart, der VVS, die BW-Bank, die Daimler AG, Siemens, Bosch und viele andere Partner an der Einführung einer multifunktionalen Plattform." Mit der Entscheidung E-car2go werde nichts präjudiziert was die Stuttgart Servicecard anbelangt. Natürlich werde beides miteinander verknüpft, doch funktioniere E-car2go auch ohne Stuttgart Servicecard bestens.

Sein Vorschlag lautet, die heutige Diskussion zu beenden und die Beschlussantragsziffer 1 zu beschließen, um das grundsätzlich positive Signal an die Partner geben zu können. Den Fragen zu den Themen Ladeinfrastruktur und Qualität des erneuerbaren Stroms gehe man nach, um dann am 29.03. eine abschließende Entscheidung zu treffen. In der Zwischenzeit kläre die Verwaltung auch, ob es einen finanziellen Spielraum im Rahmen der Infrastrukturpauschale gibt.

Er bittet eindringlich drum, die Einzelheiten bezüglich des kostenlosen Parkens und der Ladeinfrastruktur am 29.03.2012 abschließend zu entscheiden, denn ansonsten könne nicht mehr garantiert werden, dass das Projekt im Herbst 2012 auch startet.

Abschließend stellt er fest:

Der Verwaltungsausschuss stimmt

- **der Beschlussantragsziffer 1** bei 1 Gegenstimme mehrheitlich zu.
- **der Beschlussantragsziffer 4** einmütig zu.
- **Die Beschlussantragsziffern 2 und 3** werden vertagt auf 28.03.2012.

zum Seitenanfang