

Landeshauptstadt Stuttgart  
Der Oberbürgermeister  
GZ: OB 1515-11

Stuttgart, 04.11.2019

## Stellungnahme zum Antrag

Stadträtinnen/Stadträte – Fraktionen Fraktionsgemeinschaft SÖS-LINKE-PluS
Datum 09.05.2019
Betreff Stationäres vehicle-Sharing in Stuttgart voranbringen

Anlagen

Text der Anfragen/ der Anträge

Die Förderung von Carsharing ist seit der Veröffentlichung des Verkehrsentwicklungskonzepts 2030 (VEK) ein verkehrspolitisches Ziel der Landeshauptstadt Stuttgart. In der 1. Fortschreibung des Aktionsplans „Nachhaltig mobil in Stuttgart“ werden seit Juli 2017 die „Erstellung eines stationären Carsharing-Konzepts für die Landeshauptstadt Stuttgart und die Ausweisung von Carsharing-Stellplätzen im öffentlichen Verkehrsraum“ explizit als konkrete Maßnahmen der städtischen Verkehrspolitik genannt.

Aus diesem Grund strebt die Stadtverwaltung die Schaffung von Carsharing-Stellplätzen in zentralen, gut sichtbaren Lagen in Zusammenhang mit potentiellen intermodalen Knotenpunkten an, um die Mobilitätsangebote technisch und räumlich zu bündeln. Durch das am 1. September 2017 in Kraft getretene „Gesetz zur Bevorrechtigung des Carsharing (Carsharing-Gesetz - CsgG)“ gibt es neue Möglichkeiten für eine verbesserte und vereinfachte Carsharing-Förderung. Mit dem Carsharing-Gesetz werden für Kommunen Maßnahmen zur Bevorrechtigung dieser Mobilitätsform ermöglicht. Für Carsharing-Anbieter, die ihre Fahrzeuge an festen Stationen zur Verfügung stellen (stationsbasiertes Carsharing), können Kommunen reservierte, unternehmensspezifisch zugeordnete Stellplätze im öffentlichen Straßenraum einrichten.

Basierend auf dem Carsharing-Gesetz entwickelt die Landeshauptstadt Stuttgart aktuell eine Strategie für das stationäre Carsharing im öffentlichen Straßenraum. Die Entwicklung dieser Strategie hat einen theoretischen Teil (Carsharing-Konzept) und einen praktischen Teil (Erprobung durch Pilotprojekt).

## **Pilotprojekt „Carsharing-Stellplätze im öffentlichen Raum“**

Die Landeshauptstadt Stuttgart hat als eine der ersten Städte bundesweit im Rahmen eines Pilotprojekts zehn öffentliche Pkw-Stellplätze am Cityring als Carsharing-Stellplätze ausgewiesen. Am 1. August 2018 wurden die neuen Carsharing-Stellplätze an das Unternehmen Stadtmobil übergeben, das sich Ende 2017 im Rahmen eines Interessensbekundungsverfahrens auf die ausgeschriebenen Standorte beworben und den Zuschlag erhalten hat.

Nach dem Erfolg des Pilotprojekts haben verschiedene Carsharing-Unternehmen und Stadtbezirke sowie zwei Gemeinderatsfraktionen dafür geworben, dass weitere Carsharing-Stellplätze im öffentlichen Raum zeitnah durch die Stadtverwaltung bereitgestellt werden. Aus diesem Grund hat die Stadtverwaltung das Pilotprojekt in weiteren Stadtbezirken erweitert, zu dem wieder ein Interessensbekundungsverfahren eingeleitet wurde. In der zweiten Phase wurden Außenbezirke bedient, in denen es bereits eine konkrete Nachfrage gab. Mit der Realisierung dieser Standorte wurden 22 weitere Carsharing-Stellplätze im öffentlichen Raum geschaffen, die am 1. Oktober 2019 offiziell an die Carsharing-Anbieter übergeben wurden.

## **Carsharing-Konzept**

Voraussetzung für die systematische Einrichtung von Carsharing-Stationen im öffentlichen Raum ist nach Abschluss des Pilotprojekts ein umfassendes Carsharing-Konzept für die Landeshauptstadt Stuttgart. Dieses wird derzeit unter wissenschaftlicher Begleitung durch das Öko-Institut von der Stadtverwaltung erstellt. Darin werden die Kriterien für die Einrichtung bzw. die Vergabe von öffentlichen Verkehrsflächen an Carsharing-Anbieter festgelegt, „Spielregeln“ und einheitlichen Zugangskriterien geschaffen sowie Vorgaben für die Einrichtung, Gestaltung und Sicherheit der Abstellplätze im öffentlichen Raum formuliert. Die Erkenntnisse, die im Rahmen des Pilotprojekts entstehen, werden ausgewertet und fließen in das Carsharing-Konzept ein.

Ausschlaggebend für die Erstellung des Carsharing-Konzepts ist das Inkrafttreten des Gesetzes zur Änderung des Straßengesetzes, welches der Landtag am 1. Februar 2019 beschlossen hat. Mit dieser Gesetzesänderung wurde für den Themenbereich "Carsharing" den Kommunen eine spezielle Rechtsgrundlage zur Erteilung von Sondernutzungen an Landes-/Kreis- und Gemeindestraßen geschaffen.

## **Zu 1. Bericht im UTA**

Die Stadtverwaltung strebt an, das Carsharing-Konzept bis Jahresende 2019 dem Gemeinderat zur Beschlussfassung vorzulegen.

## **Zu 2. „Vehicle-Sharing aus einem Guss“**

Die Stadt Bremen und ihre erfolgreiche Carsharing-Strategie sind ein wichtiger Orientierungspunkt für die Landeshauptstadt Stuttgart. Der Austausch zwischen den zwei Städten ist sehr intensiv. Am 27.06.2017 hat Herr Glotz-Richter von der Stadt Bremen über diese Strategie im Unterausschuss Mobilität berichtet. Das Pilotprojekt in Stuttgart basiert größtenteils auf dem Bremer Modell.

Das Carsharing-Gesetz wurde im Wesentlichen vom Bremer Modell in Bezug auf die Ausweisung von öffentlichen Stellplätzen an Carsharing-Anbieter per Sondernutzung beeinflusst. Die Stadt Bremen macht in regelmäßigen Abständen öffentliche Interessensbekundungsverfahren, auf die bisher nur Angebote des Carsharing-Anbieters Cambio eingereicht wurden. Die Situation in Bremen ist insofern grundsätzlich anders als in Stuttgart, dass es hier in der Landeshauptstadt ein breites Angebot von Carsharing Unternehmen gibt. Dazu gehören u.a. stadtmobil, Flinkster (Deutsche Bahn Connect) und Ford Carsharing (angeboten durch das Autohaus Krautter aus Stuttgart-Untertürkheim). Hinzu kommen zahlreiche weitere Anbieter in anderen Mobilitätsarten, wie z.B. Fahrräder, Pedelecs, Lastenräder, Motorroller und Elektrotretroller. Daher wäre Carsharing „aus einem Guss“ in Stuttgart mit einer ganzen Reihe komplexer Fragen und Problemstellungen behaftet und in der Praxis womöglich kaum umsetzbar. Hier wäre ein umfangreicher materieller und rechtlicher Prüfungsaufwand zu leisten.

Ziel des Carsharing-Konzepts ist es, ein flächendeckendes Carsharing-Angebot in allen Stadtbezirken der Landeshauptstadt Stuttgart zur Verfügung zu stellen und den weiteren Ausbau zu ermöglichen. Dabei soll die Zahl der Carsharing-Nutzer und -Fahrzeuge deutlich erhöht werden. Damit verfügt die Landeshauptstadt über einen Werkzeugkasten mit klaren Spielregeln für die politische Steuerung und Festsetzung der Rahmenbedingungen für Anbieter zur pragmatischen und wirksamen Förderung des Carsharing. Das Carsharing-Konzept beinhaltet eine systematische Betrachtung der Belange der Landeshauptstadt, aber auch der Carsharing-Unternehmen und der potentiellen Nutzerinnen und Nutzer. Seine Umsetzung kann allerdings nur im Rahmen der verfügbaren Kapazitäten der Stadtverwaltung geschehen.

## **Zu 3. Stellungnahme zu den Vorschlägen**

**a.** Es ist grundsätzlich vorgesehen, bestehende Flächen im öffentlichen Straßenraum für die öffentlichen Carsharing-Stellplätze auszuweisen. Nach der Erfahrung aus dem ersten Pilotprojekt können in den meisten Fällen die Sharing-Punkte für weitere Fahrzeuge nachträglich erweitert werden. Dennoch können punktuell Einzelstellplätze vergeben werden, die nicht erweiterbar sind.

**b.** Das größte Potenzial für Carsharing in Stuttgart besteht vor allem in dicht bebauten Innenstadt- und innenstadtnahen Wohn-, Misch- und Gewerbegebieten mit starkem Parkdruck. Ein öffentlich gut zugängliches Carsharing-Angebot trägt potentiell zur Abschaffung und zum Nicht-Erwerb von privaten Pkws bei. Daher sollen Carsharing-Standorte im öffentlichen Raum bevorzugt in Wohn-, Misch- und Gewerbegebieten mit hohem Parkdruck liegen.

**c.** Im Sinne des „Mobility as a Service“ (MaaS) ist die intermodale Ein- und Anbindung bestehender und zukünftiger Carsharing-Angebote an den Öffentlichen Nahverkehr in Stuttgart zu begrüßen. Eine Verpflichtung zur Kooperation durch Beteiligung an der digitalen Mobilitätsplattform polygo erscheint durch die zum Teil eingeschränkte Handlungsmacht und Abhängigkeit der Carsharing-Anbieter vom Systembetreiber (z.B. bzgl. Prozessen und Schnittstellen) zum aktuellen Zeitpunkt jedoch als nicht sinnvoll. Dagegen wird seitens der Stadtverwaltung eine Kooperation zwischen Carsharing-Anbietern und polygo ausdrücklich empfohlen und begrüßt. Diese Empfehlung wurde bereits im Rahmen des Pilotprojekts ausgesprochen und auch in die geplante Ausschreibung für die polygo-App aufgenommen, allerdings auch hier ohne Verpflichtung, weil dies vergaberechtlich nicht möglich ist.

**d.** Bereits seit der ersten Phase des Pilotprojekts wird an der Carsharing-Station am Wilhelmsplatz ein Transporter von stadtmobil angeboten. Die Stadtverwaltung bewertet die Vielfalt der unterschiedlichen Sharing-Arten als sehr positiv. Dabei haben die verschiedenen Carsharing-Anbieter in Stuttgart unterschiedliche Schwerpunkte und Zielgruppen, denn genau darin liegt das jeweilige Geschäftsmodell, mit dem die Unternehmen unterscheidbar und damit auch erfolgreich sein wollen. Die Einschränkung der Funktionsfahrzeuge auf Verkehrsknotenpunkte bzw. der Kleinfahrzeuge auf Wohnquartiere ist daher nicht erstrebenswert. Der Bedarf und die Nachfrage sind von Standort zu Standort unterschiedlich. Dennoch ist der Einsatz von emissionsarmen und platzsparenden Fahrzeugen ein Ziel des Carsharing-Konzepts.

E-Carsharing verbindet die Vorteile der Elektromobilität mit individueller Mobilität ohne eigenes Auto. So sehen beispielsweise die Richtlinien zur Förderung von E-Carsharing und nachhaltigen Mobilitätsangeboten (siehe GR-Drucks. 338/2019) eine ausschließliche Förderung von elektrischem Sharing vor.

Die Elektromobilität bei stationsbasierten Carsharing-Anbietern birgt allerdings durch die im Vergleich zum konventionellen Fahrzeug höheren Anschaffungskosten und die bislang noch geringere Fahrzeugauslastung unternehmerische Risiken. Da auch die Kunden nicht bereit sind, höhere Nutzungskosten für Elektrofahrzeuge zu akzeptieren, werden zurzeit kaum Elektro-Carsharing-Fahrzeuge im stationsbasierten Modell von den Carsharing-Unternehmen angeboten.

Deshalb wird eine flächendeckende Durchdringung der Carsharing-Flotten mit einer großen Anzahl von Elektrofahrzeugen zunächst nicht möglich sein. Daher wird e-Carsharing durch spezifische Förderprogramme der Bundesregierung oder der Länder unterstützt.

**e.** Im Carsharing-Konzept wird die Landeshauptstadt Stuttgart die Vorgabe aufnehmen, dass auf den von der Landeshauptstadt Stuttgart im öffentlichen Raum zur Verfügung gestellten Carsharing-Stellplätzen nur schadstoffarme Fahrzeuge abgestellt werden, die mindestens die Abgasnorm EURO 6 erfüllen. Im Übrigen hat die Landeshauptstadt Stuttgart keine Möglichkeit, die „real-drive-emissions“ eines Fahrzeugs zu ermitteln. Eine vom Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) angekündigte Liste mit „real-drive-emissions“ pro Fahrzeugtyp liegt noch nicht vor.

**f.** Im Carsharing-Konzept wird außerdem vorgegeben, dass nur Carsharing-Fahrzeugen bereitgestellt werden, die zu einer bedarfsgerechten verbrauchs-, treibhausgas- und flächensparenden Pkw-Nutzung beitragen.

**g.** Angesichts der bereits angesprochenen heterogenen Anbieterstruktur ist die einheitliche Kennzeichnung von Fahrzeugen nicht umsetzbar. Öffentliche Stellplätze, die im öffentlichen Straßenraum einem Carsharing-Anbieter im Rahmen eines Vergabeverfahrens zugeordnet werden, müssen eindeutig als Carsharing-Stellplätze erkennbar sein. Einerseits wird dadurch der Stellplatz sichtbarer und leichter zugänglich gemacht, damit die Carsharing-Angebote noch stärker angenommen werden. Andererseits wird dadurch der Stellplatz gegen Fremdnutzung gesichert.

Bereits im Rahmen des Pilotprojekts wurde eine einheitliche Ausstattung und Gestaltung der öffentlichen Carsharing-Standorte entwickelt und umgesetzt. Dies betrifft die Beschilderung, die Sicherung des Stellplatzes und die Bodenmarkierung. Die Carsharing-Fahrzeuge des Anbieters müssen von außen bspw. durch Aufschrift, Aufkleber am Fahrzeug etc. deutlich als Fahrzeuge dieser Organisation erkennbar sein.

**h.** Laut dem Carsharing-Gesetz muss die Erteilung der Sondernutzungserlaubnis in einem diskriminierungsfreien und transparenten Auswahlverfahren erfolgen, das öffentlich bekannt zu machen ist. Dies wird durch ein öffentliches Interessenbekundungsverfahren für die einzelnen Carsharing-Standorte gesichert. Nachdem die Standorte der Carsharing-Stationen festgelegt sind, wird im Amtsblatt der Landeshauptstadt Stuttgart eine Aufforderung zur Interessenbekundung veröffentlicht, in der die Lage der Standorte (Bezirk und Straße) sowie die Anzahl der Stellplätze, die pro Standort zur Verfügung gestellt werden, benannt werden. Carsharing-Anbieter können entscheiden, ob sie sich auf einen oder mehrere Stellplätze bewerben. Eine Vorgabe der Landeshauptstadt Stuttgart gibt es nicht.

Dieses Verfahren unterstützt die Vielfalt im Angebot und bekräftigt die Stärke des Carsharings in Stuttgart. Darüber hinaus erlaubt die Vergabe von einzelnen Standorten eine Flexibilität, die die unterschiedlichen Schwerpunkte, Zielgruppen und Geschäftsmodelle der Carsharing-Anbieter widerspiegelt. Deshalb wird eine stadtweite Konzession an einen einzelnen Carsharing-Anbieter nicht angestrebt.

**i.** Es wird vertraglich vereinbart, dass die vergebenen Flächen nur als carsharing-Stellplätze für fahrbereite Personenkraftwagen genutzt werden dürfen. Dies setzt voraus, dass die entsprechenden Mindeststandards hinsichtlich Wartung und Service vom Carsharing-Anbieter gewährleistet werden.

**j.** Eine Kooperation zwischen Carsharing-Anbietern und dem VVS, welche eine tarifliche Vergünstigung für Kunden beider Segmente beinhalten würde, könnte durchaus eine aus ökologischer und ökonomischer Sicht zielführende Verknüpfung des Carsharing mit dem Umweltverbund darstellen. Unter dem Dach von polygo findet das bereits statt. Die Anbieter stadtmobil und Flinkster sind bereits polygo-Partner, ebenso car2go, Stella und RegioRadStuttgart.

**k.** Die Preise für die Benutzung der Carsharing-Fahrzeuge sind eine unternehmerische Entscheidung des Carsharing-Anbieters, auf die die Landeshauptstadt Stuttgart keinen Einfluss hat.

Fritz Kuhn

Verteiler  
<Verteiler>