

Endbericht

Evaluation der befristeten Parkgebühren- befreiung für Carsharing-Fahrzeuge

für die

Landeshauptstadt Stuttgart

Autoren:

Hannes Schreier (Projektleitung)

Michael Glotz-Richter

Claus Grimm

Dr. Katja Hericks

Ulrike Peltz

Axel Quanz

Institut Schreier
Umfragen & Analysen
Oroszlány Weg 16
73207 Plochingen

 **INSTITUT SCHREIER**
Umfragen und Analysen

Partner der Initiative

Mobilität &
Zukunft

Inhaltsverzeichnis

1	Wichtigste Ergebnisse.....	4
2	Abgeleitete Handlungsempfehlungen.....	5
3	Hintergrund, Fragestellung und Methodik.....	6
3.1	Anlass der Studie.....	6
3.2	Zentrale Fragestellungen.....	6
3.3	Methodik und Aufbau des Berichts	6
4	Bisherige Fördermaßnahmen der Landeshauptstadt Stuttgart	8
4.1	Rahmenpläne und Konzepte mit Bezug zu Carsharing in der Stadt Stuttgart	8
4.2	Ausgewählte Fördermaßnahmen von Carsharing in der Stadt Stuttgart.....	11
4.3	Zusammenfassung kommunaler Maßnahmen zur Förderung von Carsharing.....	12
5	Regulatorischer Handlungsrahmen	13
5.1	Sondernutzungs- und Parkgebühren.....	13
5.1.1	<i>Verwaltungsgericht Leipzig zur Höhe von Sondernutzungsgebühren</i>	<i>14</i>
5.1.2	<i>OVG Berlin-Brandenburg zu stationsungebundenem Carsharing</i>	<i>14</i>
5.2	Regelungen in untersuchten Vergleichskommunen	14
5.2.1	<i>Berlin</i>	<i>14</i>
5.2.2	<i>Bremen.....</i>	<i>14</i>
5.2.3	<i>Düsseldorf.....</i>	<i>15</i>
5.2.4	<i>München.....</i>	<i>17</i>
5.2.5	<i>Hamburg.....</i>	<i>17</i>
5.3	Umweltzeichen „Blauer Engel“ für Carsharing	19
5.4	Gebührensätze in Stuttgart im Vergleich	19
5.5	Ableitung der in Szenarien zu betrachtenden Regelungen	21
6	Entwicklung Carsharing-Angebotes in Stuttgart	22
6.1	Verfügbare Fahrzeuge	22
6.2	Stellplätze auf öffentlichen Flächen	22
6.3	Anzahl Nutzende.....	23
7	Bewertung Angebot und Rahmenbedingungen durch Carsharing-Kund:innen	24
7.1	Datenbasis	24
7.2	Wichtigste Ergebnisse der beruflich / gewerblichen Befragung	25
7.2.1	<i>Strukturdaten.....</i>	<i>25</i>
7.2.2	<i>Effekte der Carsharing-Nutzung.....</i>	<i>26</i>
7.2.3	<i>Nutzungszwecke</i>	<i>27</i>
7.3	Wichtigste Ergebnisse der Befragung der Privatkund:innen	28
7.3.1	<i>Pkw-Ausstattung der Privat-Haushalte.....</i>	<i>28</i>
7.3.2	<i>Abgeschaffte Pkw: Anteil von Carsharing und alternativ genutzte Verkehrsmittel.....</i>	<i>31</i>
7.3.3	<i>Pkw-Verfügbarkeit</i>	<i>31</i>

7.3.4	Mitgliedschaften bei weiteren Carsharing-Anbietern	32
7.3.5	Verkehrsmittelnutzung und „Modal Split“	33
7.3.6	Nutzungszwecke und Mietdauer	34
7.3.7	Bedeutung und Zufriedenheit einzelner Aspekte	35
7.4	Fazit	36
8	Bewertung von Rahmenbedingungen und Handlungsoptionen durch die Anbieter	38
8.1	Ausgangslage	39
8.1.1	Stuttgarter Besonderheiten	39
8.1.2	Entwicklung	40
8.2	Bewertung der Szenarien	43
8.2.1	Status Quo	44
8.2.2	Aufhebung der Parkgebührenbefreiung	44
8.2.3	Parkgebührenbefreiung nur für E-Carsharing-Fahrzeuge	46
8.2.4	Unterschiedliche Pauschalen bei größerer Gebietsabdeckung	48
8.2.5	Zusammenfassende Betrachtung	49
9	Betrachtung möglicher Handlungsoptionen für die Landeshauptstadt Stuttgart	51
9.1	Beschreibung untersuchter Szenarien	51
9.1.1	Szenario 0: Fortführung der bisherigen Befreiung	53
9.1.2	Szenario 1a: Keine Befreiung von Parkgebühren – Gebühren in Höhe der Kosten für das Bewohnerparken ab 2027	53
9.1.3	Szenario 1b: Keine Befreiung von Parkgebühren – Höhe entsprechend der Sondernutzungsgebühr 2026	54
9.1.4	Szenario 1c: Keine Befreiung von Parkgebühren – Höhe der Parkgebühr aufkommensneutral	54
9.1.5	Szenario 2a: Fokus E-Fahrzeuge: Beibehaltung Parkgebührenbefreiung für E-Carsharing- Fahrzeuge, Höhe entsprechend Kosten Bewohnerparken ab 2027	55
9.1.6	Szenario 2b: Fokus E-Fahrzeuge: Beibehaltung Parkgebührenbefreiung für E-Carsharing- Fahrzeuge, Höhe entsprechend Sondernutzungsgebühr 2026	55
9.1.7	Szenario 2c: Fokus E-Fahrzeuge: Beibehaltung Parkgebührenbefreiung für E-Carsharing- Fahrzeuge, aufkommensneutral	56
9.1.8	Szenario 3b: Fokus Flächendeckung: Parkgebühren je räumlichem Bereich unterschiedlich	56
9.2	Erwartete fiskalische Effekte	58
9.2.1	Szenario 0: Fortführung der bisherigen Regelung	58
9.2.2	Szenario 1: Keine Befreiung von Parkgebühren	59
9.2.3	Szenario 2: Fokus E-Fahrzeuge	60
9.2.4	Szenario 3: Fokus Flächendeckung	63
9.3	Vergleich der Szenarien und Varianten	64
9.4	Gesamtbewertung der Szenarien	65
10	Anhang	66
10.1	Abbildungsverzeichnis	66
10.2	Tabellenverzeichnis	66



1 Wichtigste Ergebnisse

Carsharing leistet wichtige Beiträge zur Verkehrswende, zur Entlastung des Straßenraums und zur Erreichung der von der Landeshauptstadt Stuttgart angestrebten Klimaziele. Derzeit nutzen mindestens 40.000 Privatkund:innen Carsharing in Stuttgart. Ebenso wird Carsharing von vielen Firmen und Selbständigen genutzt. Anhand der erhobenen Daten können dabei derzeit folgende Effekte festgehalten werden:

- **Carsharing führt zur Reduktion von Pkw-Beständen:** 53% der Haushalte, die Carsharing nutzen, verfügen über keinen eigenen Pkw. In der Stuttgarter Gesamtbevölkerung liegt dieser Anteil zum Vergleich bei 36%.
- Carsharing trägt zu **effizienterem Flottenmanagement** bei. Bei **Firmen und Selbständigen**, die Carsharing nutzen, **reduziert** sich die Größe der **Fuhrparks um durchschnittlich ca. 30%**.
- Carsharing in Stuttgart führt in Summe auch im Vergleich zu anderen Städten zu einer sehr hohen Ersetzungsquote privater Fahrzeuge. Es kann davon ausgegangen werden, dass durch das Carsharing-Angebot in Stuttgart **zwischen 14.000 und 20.800 Pkw in Privatbesitz ersetzt** werden. Aneinandergereiht bildet das eine Entlastung von 70 bis 100 Kilometer ab. Zur Erzielung eines gleich großen Entlastungseffekts des ruhenden Verkehrs durch Quartiersgaragen wäre ein Investitionsbedarf in Höhe von ca. 350 Mio. € bis zu 630 Mio. € erforderlich.
- Im Vergleich zur Gesamtbevölkerung **nutzen Carsharer** zudem **häufiger den Umweltverbund** und dafür seltener Pkw oder Motorräder. Carsharing trägt somit neben einer Entlastung des ruhenden Verkehrs auch zur Verkehrsentslastung und zum Erreichen der von der Landeshauptstadt Stuttgart definierten Umwelt- und Klimaziele bei.

Die untersuchte Regelung des kostenfreien Parkens hat zu diesen **feststellbaren Effekten** mit beigetragen:

- **Insbesondere für Free-Floating-Angebote** stellt die bisherige Regelung einen **Anreiz** und eine massive Erleichterung zur Etablierung bzw. Aufrechterhaltung des Angebotes in Stuttgart dar.
- **Aus Nutzersicht** folgt **kostenfreies Parken** hinsichtlich der **Wichtigkeit** direkt nach den typischer Weise wichtigsten Aspekten der einfachen Nutzung, der Nähe von Fahrzeugen sowie der Verfügbarkeit von Fahrzeugen.

Kehrseite der **derzeitigen Regelung** ist jedoch, dass diese zu einer **erheblichen Ungleichbehandlung zwischen stationsbasierten und Free-Floating-Angeboten** führt. Während stationsbasierte Anbieter für die (exklusive) Nutzung öffentlicher Stellplätze im Bundesvergleich überdurchschnittliche Sondernutzungsgebühren zu entrichten haben, nutzen Free-Floating-Anbieter Stellplätze im öffentlichen Raum völlig kostenfrei. Weiterer Nachteil der derzeitigen Regelung ist, dass diese keinerlei Möglichkeiten für die Steuerung gewünschter Entwicklungen bietet. Eine Erkenntnis der durchgeführten Erhebungen ist jedoch auch, dass über Parkgebühren eine Steuerung der räumlichen Abdeckung des Stadtgebiets mit Carsharing-Angeboten eher nicht zu erreichen ist.



2 Abgeleitete Handlungsempfehlungen

Auf Grundlage der durchgeführten Evaluation können folgende Empfehlungen abgeleitet werden:

- **Abbau der Ungleichbehandlung:**
Es wird für die zukünftige Gestaltung der Sondernutzungs- und Parkgebühren empfohlen, anders als bei der derzeitigen Regelung, auf eine fairere Gestaltung der Gebühren für stationsbasierte Angebote und Free-Floating-Angebote zu achten.
- **Förderung von E-Fahrzeugen:**
Im Sinne der Zielsetzung der Landeshauptstadt Stuttgart zur Förderung von E-Mobilität sollten rein elektrisch betriebene Carsharing-Fahrzeuge und dafür vorgesehene Stationsstellplätze von Gebühren befreit werden. Eine Unterfütterung durch eine Ladekonzept und Regelungen für Carsharing-Fahrzeuge bei längeren Abstellvorgängen an Ladesäulen wird für sinnvoll erachtet.
- **Alternativen zur Förderung der räumlichen Ausdehnung:**
Carsharing-Anbieter und befragte Expert:innen sehen nach dem räumlichen Abdeckungsgrad gestaffelte Gebühren als ein wenig geeignetes Instrument zur Förderung der räumlichen Ausdehnung von Carsharing an. Die Landeshauptstadt Stuttgart sollte hier stärker die bereits erprobten Instrumente zur Förderung von Carsharing im Wohnungsbau weiterverfolgen. Wichtige flankierende Maßnahmen könnten hierfür Verbesserungen des Radwegenetzes und des ÖPNV-Angebotes sein.
- Hinsichtlich der untersuchten Varianten wird für eine zukünftige Regelung eine **Beibehaltung der Befreiung von E-Fahrzeugen im Carsharing bei gleichzeitiger Angleichung der Gebühren für Free-Floating- und stationäre Angebote empfohlen**. Idealerweise erfolgt dabei auch eine Anpassung an das Gebührenniveau des Bewohnerparkens, da Carsharing-Fahrzeuge im Vergleich zu Privatfahrzeugen deutlich mehr Nutzenden zur Verfügung stehen, deutlich häufiger bewegt werden und somit auch rechnerisch weniger Parkraum in Anspruch nehmen. Der Effekt der Parkraumentlastung durch Carsharing sollte hierbei ein wichtiger Aspekt sein. Die vorgeschlagene Variante steht im Einklang mit der von der Landeshauptstadt Stuttgart verfolgten Förderung von E-Fahrzeugen. Gleichzeitig wird die bisher bestehende Ungleichbehandlung von stationärem Carsharing-Angebot und Free-Floating aufgehoben.
- **Angemessene Gebührenhöhen:**
Zu beachten ist, dass zu hohe Gebühren das Risiko mit sich bringen, dass die derzeit in Stuttgart aktiven Anbieter ihr Angebot reduzieren oder gar ganz einstellen könnten. Unter Berücksichtigung der nachgewiesenen positiven Effekte sollte daher eine zu starke Erhöhung der insgesamt anfallenden Gebühren vermieden werden. Die vorgeschlagene Angleichung von Sondernutzungsgebühren, z.B. mit den Bewohnerparkgebühren, erhöht die Chance für eine weitere Ausbreitung des stationsgebundenen Carsharings.
- **Planbarkeit der Kosten**
Für Stadtverwaltung und Anbieter sind kalkulierbare Aufwände und Kosten wichtig. Eine pauschale Jahresgebühr kann von der Stadtverwaltung im gleichen Zug mit den Bewohner- oder Sonderparkausweisen für Gewerbe und soziale Dienste gewährleistet werden und schafft Berechenbarkeit für die Anbieter. Eine nutzungsabhängige Erhebung von Gebühren (z. B. über Handyparken) sollte daher vermieden werden, zumal die Option Handyparken seitens der Beteiligten als suboptimale technische Lösung angesehen wird.



3 Hintergrund, Fragestellung und Methodik

3.1 Anlass der Studie

Die Landeshauptstadt Stuttgart verfolgt u. a. das Ziel, flächendeckende und niederschwellig zugängliche Carsharing-Angebote in allen Stadtbezirken zu etablieren. Hierfür hat die Landeshauptstadt Stuttgart unterschiedliche Fördermaßnahmen entwickelt (vgl. hierzu Kap. 4). Hierzu zählt auch die mehrheitlich durch den Gemeinderat am 15.12.2022 beschlossene Änderung der Parkgebührensatzung, durch die für die Zeit vom 1.1.2023 bis 31.12.2024, Carsharing-Fahrzeuge für das Parken im öffentlichen Raum von Parkgebühren befreit wurden (GRDRs 709/2022). Am 5.12.2024 hat der Gemeinderat eine Verlängerung der Parkgebührenbefreiung für weitere zwei Jahre – bis 31.12.2026 – beschlossen (GRDRs 337/2024). Die derzeitige Gebührenbefreiung beim Parken gilt für alle Carsharing-Fahrzeuge unabhängig von der Antriebsart. Die Gebührenbefreiung betrifft nicht die zu entrichtenden Sondernutzungsgebühren für stationsgebundenes Carsharing.

Anlass der vorliegenden Evaluationsstudie ist es, die Entwicklung des Carsharings in Stuttgart nach der Einführung der Parkgebührenbefreiung zu evaluieren. Diese Evaluation soll eine Entscheidungsgrundlage liefern,

- um über die Verstetigung oder Veränderung der Förderung zu entscheiden,
- um die Maßnahmen zielgerichtet so auszurichten, dass Carsharing in Stuttgart stabil weiterwachsen kann und
- um die damit verbundenen Entlastungspotenziale weiter erschließen zu können.

3.2 Zentrale Fragestellungen

Im Zuge der Evaluation wurden folgende zentrale Fragestellungen verfolgt:

- Wie hat sich das Carsharing-Angebot in Stuttgart in den vergangenen Jahren entwickelt hinsichtlich
 - der Anzahl der für Nutzende zur Verfügung stehenden Fahrzeuge?
 - dem Anteil an E-Fahrzeugen in der Flotte?
 - der Anzahl registrierter Nutzender?
 - und der räumlichen Abdeckung?
- Welche Effekte lassen sich bei den Nutzenden feststellen in Bezug auf
 - den Bestand an Kraftfahrzeugen?
 - und die Nutzung von Verkehrsmitteln?
- Wie zufrieden sind die Nutzenden mit dem aktuellen Carsharing-Angebot? Wie lässt sich dabei Wichtigkeit und Zufriedenheit mit dem kostenfreien Parken einordnen?
- Welche Bedeutung hat die Parkgebührenbefreiung aus Sicht der Carsharing-Anbieter?
- Welche Regelungen gibt es in anderen Städten hinsichtlich Parkgebühren und Sondernutzung?
- Welche Effekte hätten aus Sicht der Carsharing-Anbieter unterschiedliche denkbare Szenarien einer künftigen Gestaltung von Parkgebühren bzw. Sondernutzung für Carsharing-Fahrzeuge?
- Welche technischen Umsetzungsmöglichkeiten von Parkgebühren sind denkbar?

Hierauf aufbauend war es zudem zentrale Aufgabe der Evaluation, aus den erfolgten Betrachtungen, Bewertungen und Einschätzungen mögliche Eckpunkte für eine zukünftige Regelung zu skizzieren.

3.3 Methodik und Aufbau des Berichts

Maßgabe für das gewählte methodische Konzept war, ein möglichst umfassendes und vollständiges Bild sowohl für die Bewertung der aktuellen Regelung sowie auch für mögliche zukünftige Regelungen zu ge-



nerieren. Der methodische Ansatz umfasste eine überwiegend deskriptive Beschreibung der Ausgangslage, sowie, darauf aufbauend, die Berechnung von Prognosen zu erwartbaren zukünftigen Entwicklungen unter Annahme unterschiedlicher Szenarien.

Für die Betrachtung der Ausgangslage wurden unterschiedliche Erhebungen durchgeführt. Bestandteile der Erhebungen waren:

- Recherchen:
 - Zusammenstellung der bisherigen Beschlusslage sowie in der Landeshauptstadt Stuttgart vorhandene Fördermöglichkeiten
 - Regelungen in untersuchten Vergleichskommunen
- Datenerhebungen bei den Carsharing-Anbietern
 - Entwicklung der Anzahl eingesetzter (E-)Fahrzeuge
 - Entwicklung der Anzahl Nutzender
- Befragung von Carsharing-Nutzenden in Stuttgart
- Qualitative Interviews mit Vertreter:innen von in Stuttgart aktiven Carsharing-Anbieter, des Bundesverbands Carsharing e.V. (bcs) und der Stadtverwaltung

Aufbauend auf den erhobenen Daten wurden unterschiedliche Szenarien definiert. Die Szenarien beschreiben dabei Rahmenbedingungen, wie etwa die Höhe der angesetzten Park- bzw. Sondernutzungsgebühren sowie unterschiedliche Konditionen, etwa zur Förderung von E-Carsharing-Fahrzeugen oder einer räumlichen Ausweitung des Angebotes.

Der vorliegende Bericht stellt entlang dieses methodischen Konzepts die Ergebnisse der Evaluation vor.



4 Bisherige Fördermaßnahmen der Landeshauptstadt Stuttgart

Die Landeshauptstadt Stuttgart unterstützt Carsharing als Beitrag zur nachhaltigen Mobilität bereits seit vielen Jahren. So ist Carsharing ein wichtiger Bestandteil verschiedener Rahmenpläne in der Stadt Stuttgart, darunter dem Aktionsplan 2023 „Nachhaltig und innovativ mobil in Stuttgart“ und dem Klimamobilitätsplan (KMP). Zudem gibt es ein 2020 vom Gemeinderat beschlossenes Carsharing-Konzept mit dem Ziel, ein flächendeckendes und leicht zugängliches Carsharing-Angebot in allen Stuttgarter Stadtbezirken zu schaffen. In dem neuesten Konzept „Mobilitätsstationen in Stuttgart“ von Ende 2025, ist Carsharing als Angebot ebenfalls wichtiger Teil von Standorten vernetzter Mobilität. Auf Basis der Rahmenpläne und Konzepte wurden bereits eine Vielzahl verschiedener Maßnahmen zur Förderung von Carsharing realisiert oder befinden sich bereits in Umsetzung. Nachfolgend werden die vorhandenen Rahmenpläne und Konzepte sowie die wichtigsten Fördermaßnahmen vorgestellt und am Ende des Kapitels die wichtigsten Erkenntnisse zusammengefasst.

4.1 Rahmenpläne und Konzepte mit Bezug zu Carsharing in der Stadt Stuttgart

Carsharing wird in unterschiedlichen Rahmenplänen und Konzepten thematisiert. Das im Jahr 2014 beschlossene „Verkehrsentwicklungskonzept 2030“ ist dabei als allgemeine Grundlage für die Förderung von Carsharing anzusehen. Hierin ist festgehalten:

„Für die Verkehrsentwicklungsplanung bedeutet das, dass Carsharing, privates Autoteilen und auch Leihfahrräder gefördert, in der Planung berücksichtigt und in Mobilitätskonzepte oder in ein Parkraummanagement integriert werden sollten.“¹

Im Folgenden werden in Form von Steckbriefen hierauf aufbauende Konzepte und Pläne vorgestellt.

¹ Verkehrsentwicklungskonzept 2030, S. 36, <https://www.stuttgart.de/medien/ibs/VEK-2030-Verkehrsentwicklungskonzept-PDF-32-MB.pdf>



Carsharing-Konzept (2020)

Das 2020 von der Landeshauptstadt Stuttgart beschlossene Carsharing-Konzept stellt die Grundlage für den Auf- und Ausbau des Carsharings sowie die Umsetzung eines Bausteins im Aktionsplan „Nachhaltig mobil in Stuttgart“ dar. Mit der Carsharing-Konzeption soll die Basis für eine flächendeckende Strategie zum Carsharing für die Landeshauptstadt geschaffen werden.

Ziele (Auswahl):

- Ein flächendeckendes Carsharing-Angebot in allen Stadtbezirken.
- Die Ausweitung des Carsharing-Angebots dezidiert fördern.
- Die Zahl der Carsharing-Nutzerinnen und -Nutzer und -Fahrzeuge deutlich erhöhen.
- Die Verknüpfung mit anderen Mobilitätsträgern des Umweltverbunds verstärken / die intermodale und multimodale Mobilität stärken.
- Carsharing zu einem festen Bestandteil aller städtebaulichen Planungsprozesse machen, u. a. durch „Quartiers-Carsharing“, also der Integration von Carsharing in Neubauvorhaben, bzw. in Bestandsquartieren.
- Förderung von Elektrofahrzeugen im Carsharing.
- Quartiers-Carsharing als selbstverständlichen Teil des Mobilitätsangebots etablieren.
- Carsharing-Offensive über bestehende Plattformen, wie „Stuttgart steigt um“.

Aktionsplan 2023 „Nachhaltig und innovativ mobil in Stuttgart“

Der von der Landeshauptstadt Stuttgart erarbeitete Aktionsplan 2023 „Nachhaltig und innovativ mobil in Stuttgart“ schreibt den Aktionsplan „Nachhaltig mobil in Stuttgart“ (s.o.) fort und basiert auf dem grundlegenden Ziel, dass Stuttgart bis 2035 klimaneutral werden soll. Der Aktionsplan gliedert sich in 10 Handlungsfelder mit über 200 Einzelmaßnahmen. Die Förderung von Carsharing ist Teil verschiedener Handlungsfelder und Maßnahmen.

Ziele mit Bezug zu Carsharing (Auswahl):

- Carsharing soll im öffentlichen Raum auf straßenbegleitenden Parkplätzen deutlich ausgeweitet werden.
- Förderrichtlinie für „e-Carsharing und nachhaltige Mobilität in Quartieren“.
- Carsharing als Teil abwechselnder verkehrsartenbezogene Kampagnen unter der Dachmarke „Stuttgart steigt um“.



Klimamobilitätsplan der Landeshauptstadt Stuttgart (2024)

Die Landeshauptstadt Stuttgart hat 2024 einen Klimamobilitätsplan (KMP) aufgestellt mit einer Vielzahl an Maßnahmen, womit bis 2030 die CO₂-Emissionen im Verkehrsbereich um mindestens 40 Prozent im Vergleich zum Jahr 2010 reduziert werden sollen. Es wurden 71 Einzelmaßnahmen entwickelt, die in fünf Themenfelder gegliedert sind, darunter das Themenfeld „Mobilitätsangebote“ mit dem Maßnahmenbündel „Sharing-Angebote ausweiten“ inkl. Bezug zu Carsharing.

Ziele mit Bezug zu Carsharing (Auswahl):

- Das Sharing-Angebot soll in seiner Vielfalt stabilisiert und weiter ausgebaut werden und im gesamten Stadtgebiet verfügbar und zugänglich sein.
- In Bezug auf das Carsharing-Angebot wird eine Zunahme um durchschnittlich 10 Prozent pro Jahr bis 2030 angestrebt.
- Unterstützung der schrittweisen Elektrifizierung der Flotten durch Förderung und Anreize.
- Durchführung themenbezogener, punktueller Kampagnen unter der Kampagnenmarke „Stuttgart steigt um“, darunter auch zum Ausbau von Sharing-Angeboten in den Randbezirken.

Konzept Mobilitätsstationen (2025)

Die in 2025 erarbeitete Konzeption der Mobilitätsstationen orientiert sich an den strategischen Zielsetzungen der Landeshauptstadt Stuttgart, die in verschiedenen Konzepten und Plänen enthalten sind, darunter auch im Aktionsplan, im Klimamobilitätsplan und im Carsharing-Konzept.

In Stuttgart soll es ein Netz von Mobilitätsstationen geben, die unterschiedliche Verkehrsangebote an zentralen Standorten bündeln und den Umstieg auf umweltfreundliche Mobilität erleichtern sollen. Rund 200 Standorte wurden geplant. Eine schrittweise Umsetzung mit einheitlicher Gestaltung ist vorgesehen².

Carsharing-Angebote stellen bei allen vorgesehenen Stationstypen ein wichtiges Mobilitätselement dar. Bei mittleren und großen Stationen soll Carsharing fest integriert werden, wenn die benötigten Flächen vorhanden sind. An kleineren, quartiersbezogenen Stationen sollen 1-2 Stellplätze vorgesehen werden.

Ziele und Rahmenbedingungen mit Bezug zu Carsharing (Auswahl):

- Carsharing als Teil der Ausstattungselemente im Rahmen der Mobilitätsangebote an Mobilitätsstationen.
- Die Stadt stellt rund 280 Carsharing-Stellplätze an etwa 180 zentralen Standorten bereit, die bevorzugt in der Nähe von ÖPNV-Knotenpunkten liegen.
- Seit 2024 ergänzen 17 Standorte für Elektro-Carsharing mit entsprechender Ladeinfrastruktur das Angebot.
- Carsharing-Anbieter müssen eine monatliche Gebühr für die Nutzung der Stellplätze an das Tiefbaumt entrichten, die sich nach den Mietpreisen für Stellplätze im jeweiligen Stadtgebiet richtet. Die Sondernutzungsgebühr variiert je nach Lage und wird künftig vereinheitlicht (40 €/Monat)³.

² Quelle: <https://www.stuttgart-steigt-um.de/konzept-der-mobilitaetsstationen/>

³ Informationsstand Jahr 2025



- Carsharing-Standorte werden in der Regel in jährlichen Ausbaustufen im Rahmen von einem transparenten und diskriminierungsfreien Vergabeverfahren bereitgestellt. Laufzeit 4 Jahre, bei E-Carsharing 8 Jahre.

4.2 Ausgewählte Fördermaßnahmen von Carsharing in der Stadt Stuttgart

Aufbauend auf den o. a. Konzepten fördert die Stadt Stuttgart seit vielen Jahren die Nutzung von Carsharing. U. a. folgende Maßnahmen wurden bzw. werden bereits durchgeführt:

- Die zu evaluierende Befreiung von Carsharing-Fahrzeugen von Parkgebühren im öffentlichen bzw. städtischen Raum seit 2023; Gebührenbefreiung geltend bis Ende 2026.
- Bereitstellung von Stellplätzen für Carsharing-Fahrzeuge im öffentlichen bzw. städtischen Raum seit 2018.
- Unterstützung der Förderung von Carsharing bei neuen Mobilitätskonzepten für die Förderung von Carsharing (z.B. Integration von Carsharing in neue städtebauliche Vorhaben und in bestehende urbane Räume), Durchführung von Pilotprojekten.
- Förderprogramm „E-Carsharing im Quartier“ mit der Bezuschussung von elektrischen Carsharing-Lösungen für Wohnquartiere von 2019.
- Förderprogramm „Ladeinfrastruktur für elektrisches Carsharing“ zur Beschleunigung des Ausbaus der elektrischen Carsharing-Flotten seit 2024; Carsharing-Betreiber erhalten einen Zuschuss für den Aufbau neuer Ladepunkte (50% der Kosten für Planung, Installation und Inbetriebnahme als einmaliger Zuschuss; Deckelung der Fördersumme pro Ladepunkt auf 5.000€)⁴.
- Öffentlichkeitsarbeit zur Förderung von Carsharing
z.B. Kampagne zur Förderung von Carsharing über die Kampagnenmarke „Stuttgart steigt um“ mit verschiedenen lokalen Aktionen, wie Postwurfsendungen, Rabattgutscheine, Bodenmarkierungen an Carsharing-Stationen⁵, siehe auch folgende Abbildung.



Abbildung 1: Informationskampagne Carsharing

⁴ Quelle: <https://www.stuttgart.de/leben/mobilitaet/auto/carsharing>

⁵ Quelle: <https://www.stuttgart.de/leben/mobilitaet/auto/carsharing>



(Quelle: Stadt Stuttgart)

4.3 Zusammenfassung kommunaler Maßnahmen zur Förderung von Carsharing

Die Rahmenpläne und Konzepte der vergangenen Jahre sowie die durchgeführten Maßnahmen zeigen eine klare Selbstverpflichtung der Landeshauptstadt Stuttgart zur Förderung von Carsharing. Dies betrifft zusammenfassend:

- die allgemeine Förderung von Carsharing bzw. die Steigerung der Nutzungszahlen,
- den möglichst flächendeckenden Ausbau von Carsharing,
- die Integration von Carsharing im Städte- und Wohnungsbau,
- die Verknüpfung mit dem ÖPNV und
- die Förderung der Integration von E-Fahrzeugen in die Carsharing-Flotten in der Stadt Stuttgart.

5 Regulatorischer Handlungsrahmen

Zielsetzung der Betrachtung von Vergleichskommunen ist zum einen die Erhebung von Referenzwerten, zum anderen jedoch auch die Ermittlung des möglichen Handlungsspielraums der Landeshauptstadt Stuttgart bei der Ausgestaltung einer möglichen zukünftigen Regelung. Bei der Auswahl zu betrachtender Vergleichskommunen wurde darauf geachtet, dass diese hinsichtlich Größe und / oder dem vorhandenen Carsharing-Angebot eine Vergleichbarkeit zur Landeshauptstadt Stuttgart ermöglichen. Zum Vergleich herangezogen wurden die folgenden Städte:

- Berlin
- Bremen
- Düsseldorf
- München
- Hamburg

In allen betrachteten Städten sind wie in Stuttgart sowohl stationsbasierte als auch stationsungebundene (Free-Floating)-Angebote verfügbar.

Dem Vergleich vorangestellt sind zwei Gerichtsurteile zur Thematik Sondernutzung und Parkgebühren, die grundlegende Relevanz für den Handlungsspielraum der Landeshauptstadt Stuttgart haben.

5.1 Sondernutzungs- und Parkgebühren

Die Anordnung von Flächen für Carsharing-Stationen unterliegt nach § 5 Carsharinggesetz und entsprechenden Landesreglungen straßenrechtlichen Bedingungen und stellt eine Sondernutzung dar: §5 (2) CsgG „Die Flächen sind von der nach Landesrecht zuständigen Behörde im Wege eines diskriminierungsfreien und transparenten Auswahlverfahrens einem Carsharinganbieter (...) zum Zwecke der Nutzung für stationsbasierte Carsharingfahrzeuge für einen Zeitraum von längstens acht Jahren zur Verfügung zu stellen (Sondernutzungserlaubnis)“⁶. Hierfür werden nach Satzungen durch die zuständigen Behörden **Sondernutzungsgebühren** erhoben.

„Für das Parken auf öffentlichen Wegen und Plätzen können in Ortsdurchfahrten die Gemeinden, im Übrigen die Träger der Straßenbaulast, Gebühren erheben.“ (§6a (6) StVG⁷) Die Erhebung von **Parkgebühren** im öffentlichen Straßenraum dient auch der Nachfragesteuerung. Die verschiedenen Tatbestände der Gebührenerhebung sind als Kostenstellen in Parkgebührensatzungen (Parkgebührenordnungen) festgeschrieben.

In einigen Parkgebührensatzungen sind pauschale Erhebungen von Parkgebühren für stationsloses Carsharing („freefloating“) festgeschrieben. Des Weiteren nutzen Behörden auch die Möglichkeit, kostenpflichtige Befreiungen als Ausnahmegenehmigung (z.B. nach § 46 StVO) zu erteilen.

Auch hierbei gilt der für Gebührenerhebungen generelle Grundsatz der Angemessenheit bzw. Verhältnismäßigkeit, d.h. dass neben dem Interesse der Allgemeinheit auf Kostenerstattung für abgegebene Leistungen auch der wirtschaftliche Wert oder sonstige Nutzen, den der Leistungsempfänger erhält, in angemessener Weise berücksichtigt wird (Äquivalenzprinzip).

⁶ Carsharinggesetz (CsgG) Gesetz zur Bevorrechtigung des Carsharing; BGBl. I S. 2230 (Nr. 45); zuletzt geändert durch Artikel 4 G. v. 12.07.2021 BGBl. I S. 3091; Geltung ab 01.09.2017

⁷ Straßenverkehrsgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 5. März 2003 (BGBl. I S. 310, 919), das zuletzt durch Artikel 2 des Gesetzes vom 12. Mai 2026 (BGBl. 2026 I Nr. 142) geändert worden ist



5.1.1 Verwaltungsgericht Leipzig zur Höhe von Sondernutzungsgebühren

Gemäß der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts Leipzig⁸ muss sich die Höhe von Sondernutzungsgebühren für stationsbasiertes Carsharing am Äquivalenzprinzip orientieren. Carsharing-Gesetzgebung sei „letztlich mit dem Ziel formuliert worden, das Carsharing zu fördern“.

Im konkreten Fall wurden Sondernutzungsgebühren für Carsharing-Stationen in Höhe von 315,-- bis 405,-- € mtl. / CS-Stellfläche als rechtswidrig bezeichnet. Dieser Betrag überstieg die bundesweit durchschnittlichen Gebühren von 10,-- bis 60,-- Euro erheblich.

5.1.2 OVG Berlin-Brandenburg zu stationsungebundenem Carsharing

Gemäß einem Urteil des OVG Berlin⁹ stellt stationsungebundenes Carsharing vorläufig (Änderung des Berliner Straßengesetzes) keine straßenrechtliche Sondernutzung dar. „Carsharing ohne feste Abhol- oder Rückgabestationen unterfalle dem erlaubnisfreien straßenrechtlichen Gemeindegebrauch.“

5.2 Regelungen in untersuchten Vergleichskommunen

5.2.1 Berlin

Für das Abstellen von stationsungebundenen Carsharing-Fahrzeugen in Bereichen der Parkraumbewirtschaftung werden Parkgebühren erhoben. Die technische Umsetzung erfolgt dabei über das sog. „Handyparken“. Das Fahrzeug meldet sich dabei automatisch via Mobilfunk und Georeferenzierung für einen Parkvorgang an. Derzeit gilt eine Ermäßigung der Parkgebühren um jeweils 1€/h für alle drei Gebührenzonen sowie von 50 % für Elektrofahrzeuge¹⁰. Deren Befristung bis Ende 2026 soll bis 31.12.2029 verlängert werden¹¹.

Für das stationsgebundene Carsharing werden für exklusiv zugeordnete Stellplätze (Carsharing-Stationen) im öffentlichen Raum Sondernutzungsgebühren erhoben. Diese sind nach räumlicher Lage sowie nach Nutzung durch ausschließlich elektrisch betriebene Fahrzeuge differenziert¹². Im Innenstadtbereich (innerhalb des S-Bahn-Rings) beträgt die Sondernutzungsgebühr 20 € pro Monat und Stellplatz, für ausschließlich elektrisch betriebene Fahrzeuge 10 € pro Monat und Stellplatz. Außerhalb des S-Bahn-Rings reduzieren sich die Kosten auf 10 € bzw. 5 € pro Stellplatz und Monat. Betreiber der Ladeinfrastruktur an den Stellplätzen ist dabei der jeweilige Carsharing-Anbieter.

5.2.2 Bremen

Das 2025 geänderte Bremer Ortsgesetz zur Sondernutzungskostenordnung dient der geordneten Förderung der verschiedenen Sharing-Angebote und differenziert im Carsharing nach stationsgebundenem und stationslosem Carsharing¹³. Für das stationsungebundene Angebot in Bremen werden Parkgebühren von 10 € mtl. pro Fahrzeug erhoben¹⁴. Hiermit können alle Bewohnerparkgebiete genutzt werden. Allerdings dürfen (seitens des Carsharing-Anbieters) die Fahrzeuge nicht in der Bremer Altstadt abgestellt werden – als Beitrag zur öffentlichen Akzeptanzsteigerung und um dem ÖV hier keine Konkurrenz zu machen. Es gibt einen großen Abstellbereich auf einem Parkplatz am Hauptbahnhof, wo Nutzende für die Abstellung eine Zusatzgebühr zu entrichten haben.

⁸ Urteil vom 12.02.2025 – 1 K 2286/24

⁹ Beschl. v. 26.10.2022, Az. 1 S 56/22

¹⁰ Land Berlin: Verordnung zur Erhebung von Gebühren an Parkuhren und an Parkscheinautomaten (Parkgebühren-Ordnung - ParkGebO -) § 3 Gebührenermäßigung für Carsharing; §4 Befristung

¹¹ Pressemitteilung der Senatskanzlei Berlin zur Senatssitzung am 07.07.26

¹² Quelle: Tarifstelle 7.1.4 der SNGebV4 Stand 02/2025

¹³ Viertes Ortsgesetz zur Änderung der Sondernutzungskostenordnung v. 4. November 2025

¹⁴ Kostenstelle 405



Für die seit 2003 eingeführten ‚mobil.punkte‘ des stationsgebundenen Carsharing-Angebot im öffentlichen Straßenraum gelten räumlich differenzierte Sondernutzungsgebühren. In den Gebietszonen I und II (innerstädtische Bereiche) werden pro Stellplatz und Monat 20 € erhoben, in der Gebietszone III (periphere Gebiete) 5 € je Stellplatz und Monat. Der Betrieb von Ladeinfrastruktur an den angemieteten Stellflächen ist jeweils von zusätzlichen Sondernutzungsgebühren befreit¹⁵.

Die Stadtgemeinde Bremen fördert die Anlage von Carsharing-Stationen mit Elektro-Ladeeinrichtungen mit Mitteln aus dem MobilitätsBauOrtsGesetz¹⁶, d.h. aus Abgaben zu Mobilitätsmanagement bei Neubau-maßnahmen. So werden an den Carsharing-Stationen im öffentlichen Straßenraum (‚mobil.punkte‘) die Ladeeinrichtungen mit Anlage des Netzanschlusspunktes insoweit vorbereitet, dass der Carsharing-Anbieter dort dann eigene Ladeeinrichtungen, i.d.R. nach dem Wallbox-Prinzip einrichten und betreiben kann. Dieses ist dann Bestandteil der Sondernutzungserlaubnis incl. der Übertragung der Verkehrssicherungspflicht. Hiermit besteht für den Carsharing-Anbieter eine hohe Planungs- und Kostensicherheit. Ladeeinrichtungen nach dem Wallbox-Prinzip sind deutlich preisgünstiger als klassische Ladesäulen nach der Ladesäulenverordnung, die hier technisch auch nicht erforderlich sind. Zudem sind hiermit Verwaltungsvereinfachungen verbunden, da der Betrieb von mobil.punkt und Ladeeinrichtungen in einer Hand liegen und nur eine – maximal achtjährige – Sondernutzungserlaubnis erforderlich sind. Gleichzeitig bestehen Zukunftsoptionen für bidirektionales Laden. Der Carsharing-Betreiber kennt den Buchungsstand und kann über eine netzdienliche Teil-Entladung der Fahrzeugbatterie am besten entscheiden.

5.2.3 Düsseldorf

Kennzeichnend für Düsseldorf ist die Verfolgung einer übergeordneten Strategie zum Ausbau von Shared Mobility und Mobilitätsstationen. Eigens zur Planung und Umsetzungen von Mobilitätsstationen ist seit 2020 mit der Connected Mobility Düsseldorf GmbH (CMD) eine stadeigene Gesellschaft aktiv. Hier sind erforderliche Kompetenzen zur Planung und Vergabe gebündelt mit der Zielsetzung, den Aufbau von Mobilitätsstationen („mobilstationen“) erheblich zu beschleunigen. Gleichzeitig besteht ein hoher gestalterischer Anspruch an die Mobilitätsstationen, der z. T. die vollständige stadtplanerische Umgestaltung von Standorten umfassen kann.



Abbildung 2: Mobilitätsstation in Düsseldorf / Beschilderung für Carsharing-Fahrzeuge getrennt für stationsgebundenes und Free-Floating-Carsharing.

¹⁵ Kostenstelle 402

¹⁶ OrtsGesetz über vorhabenbezogene Stellplätze für Kraftfahrzeuge, Fahrradabstellplätze und Mobilitätsmanagement bei Bauvorhaben in der Stadtgemeinde Bremen (Mobilitäts-Bau-OrtsGesetz - MobBauOG HB) v. 28.09.2022; Brem.GBl. 2022, S. 476



Für das stadtweite Parken von stationsungebundenen Fahrzeugen („Free-Floating“) ist in Düsseldorf 800 € p.a. zu entrichten. In Kurzparkzonen darf die zugelassene Parkdauer überschritten werden.

Düsseldorf hält im innerstädtischen Bereich an Mobilitätsstationen neben fest für stationsbasierte Angebote zugeordneten Stellplätzen, auch flexibel durch stationsungebundene Fahrzeuge nutzbare Stellplätze vor. Besonderheit in Düsseldorf ist dabei, dass die Carsharing-Stellplätze mit Parksensoren ausgestattet sind, die den Belegungszustand abbilden. Nutzende des Free-Floating-Carsharing können bereits während der Fahrt einsehen, ob und wo ein Stellplatz am Ziel verfügbar ist.

Für die Bereitstellung von Stellplätzen für stationsgebundenes Carsharing werden Sondernutzungsgebühren erhoben. Grundsätzlich sind in der Sondernutzungsgebührenordnung für verschiedene Tatbestände zwei Zonen definiert, jedoch liegen für Carsharing-Stationen derzeit die Gebühren einheitlich bei 50 € je Stellplatz und Monat. Ergänzend werden jährliche Gebühren für elektrische Ladesäulen erhoben. Diese sind nach Leistung gestaffelt (vgl. Abbildung 3).

	Zone 1	Zone 2
24.5 Carsharing stationsgebunden je Fahrzeuge monatlich	50,00	50,00
24.6 Jährlich je stationsgebundene elektrische Ladesäule mit		
a) Leistung < 22 kW	750,00	750,00
b) Leistung ≥ 22 kW und < 50 kW	500,00	500,00
c) Leistung ≥ 50 kW und < 150 kW	450,00	450,00
d) Leistung ≥ 150 kW und < 300 kW	400,00	400,00
e) Leistung ≥ 300 kW	250,00	250,00
24.7 Jährlich je Ladebordstein	250,00	250,00

Abbildung 3: Gebührentarif zur Satzung über Erlaubnisse und Gebühren für Sondernutzungen an öffentlichen Straßen in der Landeshauptstadt Düsseldorf (Sondernutzungssatzung) vom 16. Dezember 2021 – Anlage 1 vom 18.12.2025

Die CMD verknüpft auch die Anlage von „mobilstationen“ und die verbundenen Entlastungseffekte mit Entsiegelungs-, Klimaanpassungs- und Stadtgestaltungsmaßnahmen im unmittelbaren Umfeld. Herausragendes Beispiel ist die Neugestaltung des sog. Bachplätzchen von einem wilden Parkplatz zu einem intensiv genutzten Quartiersplatz mit diversen Sharing-Angeboten.



Abbildung 4: „Bachplätzchen“ als wilder Parkplatz mit breiten Fahrbahnen (Bild: cmd)



„Bachplätzchen“ nach Umgestaltung: Entsiegelung, Aufenthalts- und Spielflächen (Bild: cmd)



5.2.4 München

In München werden für das Parken im stationsungebundenen Carsharing pauschalisierte Gebühren erhoben. Nach Beschluss des Stadtrats von Juni 2023 soll die Höhe der Gebühren gemindert werden, je größer der Anteil des Bediengebietes ist: „Die Gebühren für das Parken in Parkraummanagementgebieten und Parkzonen staffeln sich anhand der erreichten Bevölkerung. Das heißt, je mehr Anwohnende erreicht werden, desto günstiger sind die monatlichen Parkgebühren pro Fahrzeug.“¹⁷ Neben einer Verwaltungsgebühr in Höhe von 30 € für das Ausstellen eines Parkausweises werden hier pro Fahrzeug und Monat 100 € erhoben, sofern bis zu 35 % der Bevölkerung erreicht werden. Werden bis zu 80 % erreicht, sinkt die Gebühr auf 65 € pro Fahrzeug und Monat und bei über 80 % auf 35 €. Gebührenfrei sind dabei bis 2026 reine E-Fahrzeuge¹⁸.

Die Vergabe von Stellplätzen für stationsbasiertes Carsharing erfolgt in München per Vergabe in Losen. Jedes Los umfasst dabei 25 Stellplätze in 3 Zonen (s. Abbildung 4), die dann einer Betriebspflicht unterliegen. Pro Stellplatz und Monat wird einer Sondernutzungsgebühr in Höhe von 30 € erhoben. Für angebrachte Ladeinfrastruktur wird zusätzlich eine Sondernutzungsgebühr in Höhe von 10 € (bis 22 kW Ladeleistung) bzw. 15 € (bei mehr als 22 kW Ladeleistung) pro angefangenem m² erhoben.

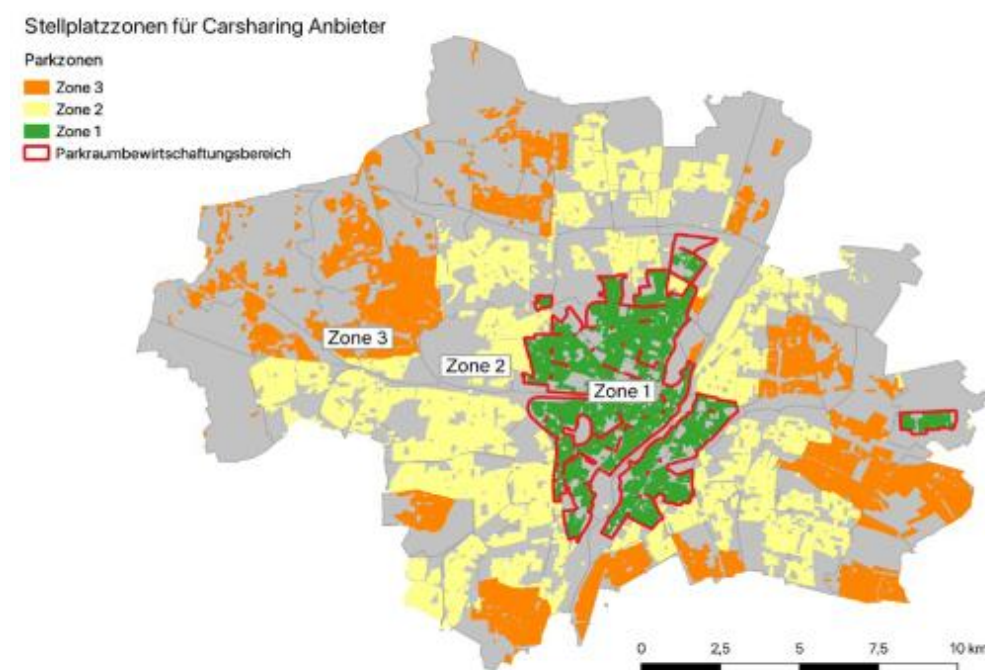


Abbildung 4: Zonen zur Vergabe von Stellplätzen in München (Quelle: <https://risi.muenchen.de/risi/dokument/v/7836505>)

5.2.5 Hamburg

Hamburg stellt an den dortigen „hvv switch-Punkten“ Stellplätze für Carsharing-Fahrzeuge zur Verfügung. Die ‚Strategie Mobilitätswende‘ des Hamburger Senats sieht eine Erweiterung von hvv switch Angeboten

¹⁷ Beschluss „Maßnahmen zur Angebotsausweitung von Carsharing und die dafür erforderliche Verordnung zur Änderung der Verordnung über Parkgebühren in Bereichen mit Parkuhren und Parkscheinautomaten in der Landeshauptstadt München (Parkgebührenordnung)“ des Stadtrates München vom 26.07.2023

¹⁸ Stadtrat München; Beschlussfassung der Teilstrategie Shared Mobility vom 19.01.2022



v. a. auch in den äußeren Stadtbereichen vor. Die Zahl der Carsharing-Fahrzeuge in Hamburg hat sich jedoch von 5.199 im Jahr 2024 auf 3.712 im Jahr reduziert – ein Rückgang um 28,6 Prozent¹⁹.

Die ‚hvv switch-punkte‘ werden nicht einzelnen Anbietern fest zugeordnet, sondern können von allen Anbietern sowohl stationsgebunden wie stationslos genutzt werden. Voraussetzung für die Nutzung durch Carsharing-Anbieter ist jedoch, dass deren Angebote über die switch-MAAS-App gebucht werden können müssen. Carsharing-Anbieter in Hamburg müssen vorerst keine Sondernutzungsgebühren bezahlen, da stationsungebundenes Carsharing als erlaubnisfreier Gemeingebrauch gesehen wird. Hingegen müssen pauschalisierte Parkgebühren entrichtet werden. Die Freie und Hansestadt Hamburg hat 2021 eine Parkgebührenordnung mit Verweis auf §§ 2 und 4 des CsgG erlassen. Hiernach galten in Hamburg für das Parken von Carsharing-Fahrzeugen im öffentlichen Straßenraum folgende Pauschalen:

- a) 180 € je Jahr für das Parken ohne Höchstparkdauer ausschließlich in einem bestimmten Bewohnerparkgebiet oder einem von der zuständigen Behörde definierten Gebiet,
- b) 1.000 € je Jahr für das Parken auf allen gebührenpflichtig bewirtschafteten Parkplätzen im öffentlichen Raum.

Elektrisch betriebene Carsharing-Fahrzeuge sind beim Parken an Parkscheinautomaten von der Zahlung der Parkgebühren und der Verwendung der Parkscheibe befreit. Die Befreiung von der Verwendung der Parkscheibe gilt jedoch nicht auf Parkständen, deren Nutzung allein elektrisch betriebenen Fahrzeugen vorbehalten ist

Diese Gebührenregelung war befristet bis zum 31. Dezember 2026²⁰. Hierzu hat der Senat der Freien und Hansestadt Hamburg hingewiesen: „Mit dem Außerkrafttreten des Elektromobilitätsgesetzes zum 31. Dezember 2026 entfällt die bundesgesetzliche Grundlage für die Befreiung elektrisch betriebener Fahrzeuge von der Entrichtung der Parkgebühr. Ohne entsprechende Fortschreibung des Bundesrechts läuft das in der landesrechtlichen Parkgebührenordnung vorgesehene Gebührenprivileg damit aus.“²¹

Im Mai 2026 erfolgte nach vier Jahren eine inflationsangepasste Gebührenerhöhung von ca. 20%. So wurden Parkgebühren in der Innenstadt von 3,50 €/h auf 4,00 €/h erhöht. Die Jahresparkgebühr für Free-Floating Carsharing beträgt nunmehr für die stadtweite Anwendung 1.200 €.

Zudem wurden im Zuge der Neufassung eine besondere Förderung für gewerbliche Elektrofahrzeuge vorgenommen: „Beim Parken am Standort gilt künftig ein vergünstigter Satz von 70 € gegenüber 250 € für Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor.“

Im Jahr 2022 wurden Gebühren in Höhe von 1.894.857 € für die Jahrespauschale zum Parken auf allen gebührenpflichtig bewirtschafteten Parkplätzen im öffentlichen Raum durch Carsharing-Anbieter in Hamburg entrichtet. Im ersten Halbjahr 2023 wurden Gebühren in Höhe von 1.340.423 € entrichtet.²²

Das Hamburger Modell ist für stationsgebundenes Carsharing und dessen Nutzerinnen und Nutzer weniger attraktiv, da bei Reservierungen keine Sicherheit besteht, wo das gebuchte Fahrzeug letztlich abgestellt wurde bzw. bei Rückbringung abgestellt werden kann.

¹⁹ Antwort des Senats auf die ‚Schriftliche Kleine Anfrage‘ (Drs. 23/3079 v. 17.02.2026) „Wie steht es um das Carsharing in Hamburg im Jahr 2025 (II)?“ (Antwort zu Frage 1)

²⁰ Parkgebührenordnung der Freien und Hansestadt Hamburg ParkGebOHA, Inkrafttreten 15.Juni 2021; § 1 (5)

²¹ Antwort des Senats auf die ‚Schriftliche Kleine Anfrage‘ (Drs. 23/3078 v. 17.02.2026) „Wie geht es mit dem kostenlosen Parken von E-Fahrzeugen in Hamburg weiter?“ (Antwort zu Frage 1)

²² Antwort des Senats auf die ‚Schriftliche Kleine Anfrage‘ (Drs. 22/12766 v. 05.09.2026) „Wie steht es um das Parken von Carsharing an E-Parkplätzen in Hamburg?“ (Antwort zu Frage 5)



Es zeigt sich bei der Nutzung des Free-Floating-Carsharing, dass hier (bei Buchungen über die hvv-switch-App) durchschnittlich 7 Kilometer pro Buchung zurückgelegt wurden²³ – es also überwiegend Stadtfahrten sind.

5.3 Umweltzeichen „Blauer Engel“ für Carsharing

Um Kommunen eine Hilfestellung bei der Bewertung von Carsharing-Anbietern zu geben, hat die für die Vergabe des Umweltzeichens ‚Blauer Engel‘ zuständige Unabhängige Jury Umweltzeichen mit dem Umweltzeichen RAL UZ-DE 100 Kriterien für als besonders umweltfreundlich geltendes Carsharing festgelegt, die auch von Kommunen z.B. in ihren Vergabeverfahren von Carsharing-Stellplätzen genutzt werden können: „Besonders umweltfreundliche Carsharing-Angebote werden mit dem ‚Blauen Engel‘ DE-UZ 100 ausgezeichnet, weil die Fahrzeuge dieser Carsharing-Flotten den strengsten Emissionsanforderungen genügen müssen, bspw. den Ausstoß von Stickoxiden und Feinstaub betreffend. Überdies müssen die Fahrzeuge einen Norm-Kohlendioxidausstoß nachweisen, welcher zu den 50 % besten der am Markt angebotenen Fahrzeugmodelle zählt. Des Weiteren müssen ausgezeichnete Angebote einen Mindestanteil von rein elektrischen Fahrzeugen in ihrer Flotte haben, wobei diese Quote auch noch jährlich angehoben wird und die Fahrzeuge mit Strom aus erneuerbaren Quellen geladen werden müssen. Schließlich müssen die Flotten der Carsharing-Angebote mit dem ‚Blauen Engel‘ überwiegend kleinere und mittelgroße Fahrzeuge enthalten, damit der Transport meist nur weniger Personen oder Güter möglichst energie- und ressourceneffizient erfolgen kann.“ (Beschreibung auf der Website des Umweltzeichens „Blauer Engel“²⁴)

Die Vergabekriterien wurden mit Stand Juni 2025 aktualisiert. Sie enthalten neben unmittelbaren Umwelt- und Emissionskriterien auch Anforderungen an Wartung und Sicherheit der Fahrzeuge, die Flottenzusammensetzung sowie das Serviceangebot (z.B. 24/7 Buchung und Zugang) und Tarifstrukturen, die keinen Anreiz für unnötige Fahrten bieten. Es werden damit die Gesamtwirkungen des Carsharings betrachtet.

Zum Anteil an rein elektrischen Fahrzeugen lauten die Anforderungen:

„Die Carsharing-Flotte muss (...) einen Mindestanteil (bezogen auf die komplette Carsharing-Flotte) von rein elektrischen Fahrzeugen in folgender Höhe aufweisen:

- für 2025: 5 %
- für 2026: 8 %
- für 2027: 11 %
- für 2028: 14 %
- für 2029: 18 %
- für 2030: 25 %“²⁵

In Vergabeverfahren können die im Umweltzeichen RAL UZ-DE 100 beschriebenen Kriterien eingefordert werden, die dann z.B. durch die Zertifizierung mit dem Umweltzeichen nachgewiesen werden können. Das Umweltzeichen Blauer Engel genießt hohe öffentliche Anerkennung. Die Einhaltung der geforderten Kriterien bei den Zeichenanwendern wird regelmäßig durch das Institut für Gütesicherung RAL überprüft.

5.4 Gebührensätze in Stuttgart im Vergleich

Im Fact-Sheet ‚Carsharing-Stellplätze im öffentlichen Raum‘ (2025) des Bundesverband CarSharing (bcs) sind Sondernutzungsgebühren für Carsharing-Stationsplätze (i.S.d. § 3 (2) CsgG) in 66 untersuchten Kommunen aufgeführt:

²³ Antwort des Senats auf die ‚Schriftliche Kleine Anfrage‘ (Drs. 23/2879 v. 03.02.2026) „Wie steht es um das Carsharing in Hamburg im Jahr 2025?“ (Antwort zu Frage 6)

²⁴ <https://www.blauer-engel.de/de/produktwelt/car-sharing> (Zugriff 25.06.2026)

²⁵ Umweltzeichen Blauer Engel Carsharing DE-UZ 100 Vergabekriterien, Stand Juni 2025, Pkt 3.2.4



Wie hoch sind Sondernutzungsgebühren für Carsharing?

Verbrenner-Fahrzeuge	E-Fahrzeuge
Beste Lage 33,50 Euro	Beste Lage 10,09 Euro
Schlechteste Lage 17,26 Euro	Schlechteste Lage 4,91 Euro
Keine Gebühr in 41 % der Kommunen	

Ergebnis einer Befragung in 66 Kommunen, alle Angaben pro Monat und Fahrzeug

Abbildung 5: Vergleich der Sondernutzungsgebühren für stationsbasiertes Carsharing (Quelle Bundesverband CarSharing; Fact-Sheet 'Carsharing-Stellplätze im öffentlichen Raum', 2026)

Im Vergleich dazu sind in Abbildung 6 die Gebührensätze für das Parken in der Landeshauptstadt Stuttgart aufgeführt. Zur Einordnung sind hierzu zusätzlich die Gebühren für Bewohnerparken, die Gebühren für Gewerbetreibende sowie die theoretisch anfallenden Gebühren bei täglichem Erwerb eines Tagestickets aufgeführt.

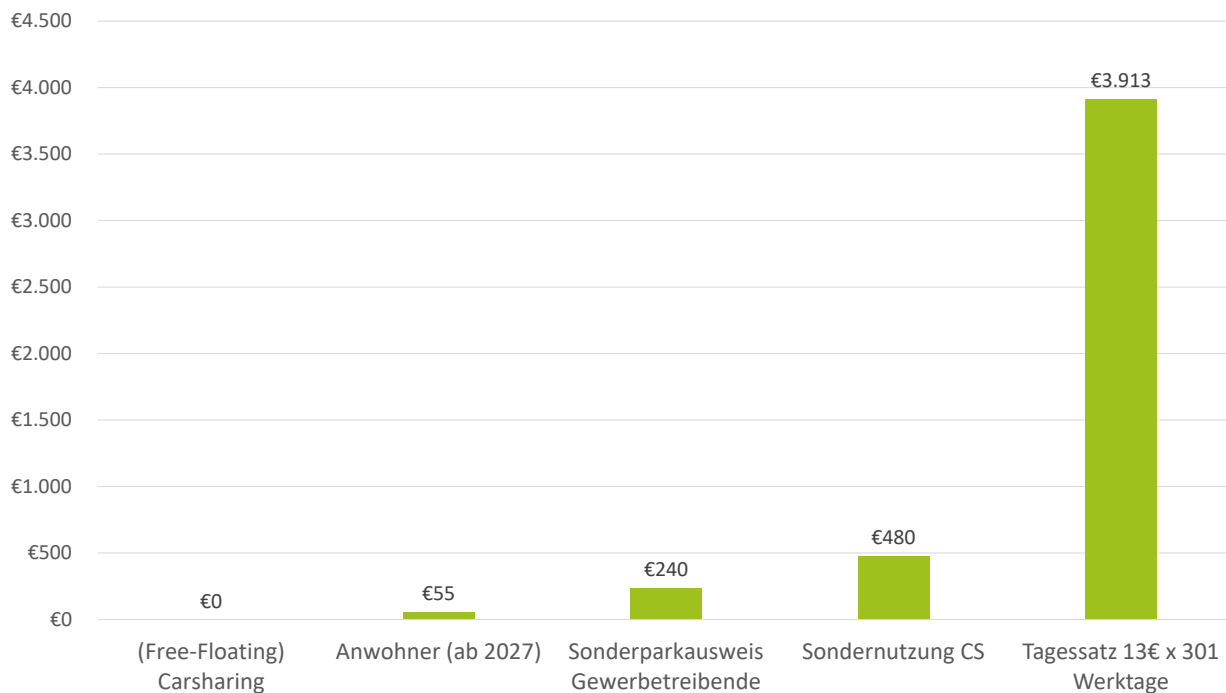


Abbildung 6: Derzeitige Parkgebühren in Stuttgart

Der Darstellung liegen folgende Gebührensätze zugrunde:

- Parkgebühren Carsharing-Fahrzeuge:
Derzeit Gebührenbefreiung für alle Carsharing-Fahrzeuge für das Parken auf bewirtschafteten Parkplätzen im öffentlichen Straßenraum.
- Gebühren für das Bewohnerparken:
Derzeit 30,70 € p.a. je Fahrzeug, lt. Beschluss des Gemeinderates ab 01.01.2027 55,00 € p.a.
- Sonderparkausweis Gewerbetreibende für ein Jahr stadtweit:
Derzeit 240 € p.a.²⁶
- Gebühren für Sondernutzungserlaubnis von stationsgebundenen Carsharing-Fahrzeugen:
Derzeit 40,00 € je Monat, d.h. 480,00 € p.a. je Stellplatz.
- Theoretische Gebühren, wenn pro Fahrzeug für jeden Tag der Tarif für Langzeitparkplätze²⁷ bezahlt werden würde.

Das Äquivalenzprinzip verlangt, dass ein angemessenes Verhältnis zwischen Leistung und Gegenleistung besteht. Daher sollten die einzelnen Kostentatbestände – sofern sie inhaltlich vergleichbar sind – zueinander in einem abgestimmten Verhältnis stehen und den Erfordernissen des Gleichheitssatzes gerecht werden.

5.5 Ableitung der in Szenarien zu betrachtenden Regelungen

Ausgehend von den zuvor dargestellten Rahmenbedingungen sowie in anderen Städten umgesetzten Ansätzen werden für die weiteren Untersuchungen folgende vier grundlegenden Szenarien definiert:

- Szenario 0: Fortführung der bisherigen Regelung
- Szenario 1: keine Befreiung von Parkgebühren
- Szenario 2: Pauschale Gebührenerhebung, Befreiung von E-Carsharing-Fahrzeugen
- Szenario 3: Pauschale Gebührenerhebung, Reduktion nach Anteil abgedeckter Bevölkerung.

Für die technische Umsetzung werden Handyparken und klassische Parkausweise betrachtet.

²⁶ Rechtsgrundlage: § 1 Abs. 1 der Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr und Nr. 264 des Gebührentarifs für Maßnahmen im Straßenverkehr

²⁷ <https://www.stuttgart.de/parken> Langzeitparkplätze, Tagessatz (max. 14h) an 301 Werktagen (ohne Sonn- und Feiertage)



6 Entwicklung Carsharing-Angebotes in Stuttgart

6.1 Verfügbare Fahrzeuge

Für die Darstellung der Entwicklung des Carsharing-Angebotes wird einerseits auf die Zahlen des Bundesverbandes Carsharing e.V. (bcs) zurückgegriffen, die dieser im Rahmen seines alle 2-3 Jahre erscheinenden Städterankings veröffentlicht²⁸. Ergänzt wird die Zahlenreihe durch Angaben, die im Zuge der Evaluation bei den in Stuttgart aktiven Carsharing-Anbietern erhoben wurden.

Anhand der vorliegenden Zahlen lässt sich dabei für das stationsbasierte Angebot ein kontinuierliches Wachstum feststellen. Von 426 Fahrzeugen im Jahr 2019 ist die Zahl der Fahrzeuge hier auf 551 im Jahr 2025 gestiegen. Für das stationsbasierte Carsharing lässt sich somit ein stetiges Wachstum der Anzahl verfügbarer Fahrzeuge festhalten.

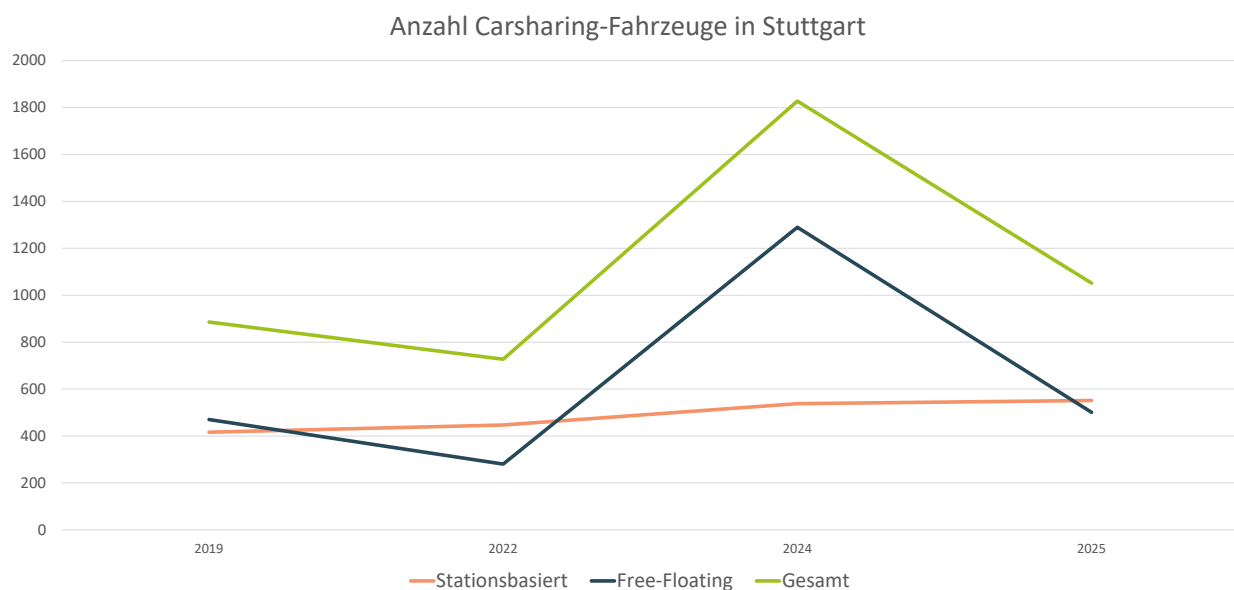


Abbildung 7: Entwicklung Anzahl Carsharing-Fahrzeuge (Quelle: bcs Städteranking, eigene Erhebungen)

Eine uneinheitliche Entwicklung lässt sich hingegen bei der Anzahl der Fahrzeuge im Free-Floating feststellen. Mit dem Markteintritt von MILES wurde hier 2023/2024 zunächst eine große Zahl an Fahrzeugen zur Verfügung gestellt, deren Zahl hat sich bis 2025 jedoch wieder deutlich reduziert. Die in Stuttgart aktiven Anbieter planen derzeit wieder eine Vergrößerung ihrer Flotten.

Die Anzahl verfügbarer E-Fahrzeuge ist im stationsbasierten Carsharing nahezu konstant im mittleren zweistelligen Bereich. Etwa 7% der Fahrzeuge werden elektrisch angetrieben, wobei einer der aktiven Anbieter ausschließlich E-Fahrzeuge in der Flotte hat. Im Free-Floating-Carsharing werden derzeit ca. 20% der eingesetzten Fahrzeuge elektrisch angetrieben.

6.2 Stellplätze auf öffentlichen Flächen

Durch die Landeshauptstadt Stuttgart werden Carsharing-Anbietern Stellplätze an öffentlichen Flächen, z. B. an Mobilitätsstationen zur Verfügung gestellt. Im Jahr 2025 gab es in Stuttgart 174 solcher Carsharing-Stellplätze im öffentlichen Raum. Diese waren auf 101 Stationen verteilt. Dazu kommen 103 neue

²⁸ S. <https://carsharing.de/carsharing-staedteranking>



Carsharing-Stellplätze, die im Jahr 2025 vergeben wurden. Diese werden ab 2026 eingerichtet und stehen ab 2027 vollständig zur Verfügung. Von den insgesamt 277 vergebenen öffentlichen Stellplätzen sind 32 mit einem Anschluss für Ladeinfrastruktur ausgestattet. Errichtung und Betrieb der Ladeinfrastruktur obliegt dem Anbieter bzw. einem von diesem beauftragten Ladesäulenbetreiber.

Anbieter können sich auf diese Stellplätze bewerben. Zu entrichten ist für die Stellplätze eine Sondernutzungsgebühr. Diese liegt aktuell gestaffelt nach Lage des Stellplatzes zwischen 20 € und 70 € pro Stellplatz und Monat je nach Lage des Standorts. Ab 2027 wird einheitlich im gesamten Stadtgebiet eine Sondernutzungsgebühr in Höhe von 40 € je Stellplatz und Monat erhoben.

6.3 Anzahl Nutzende

Zu Anzahl der Nutzenden liegen nicht von allen Anbietern konkrete Zahlen vor. Anhand der vorliegenden Rückmeldungen kann von derzeit mindestens 60.000 privaten Registrierungen im Carsharing in Stuttgart ausgegangen werden. Hierbei sind jedoch Mehrfachanmeldungen enthalten, also Registrierungen derselben Person bei mehreren Anbietern. Anhand der durchgeführten Befragung kann davon ausgegangen werden, dass ein Carsharing-Nutzender im Schnitt bei 1,4 Angeboten angemeldet ist. Hieraus abgeleitet, kann angenommen werden, dass derzeit mindestens 40.000 Personen in Stuttgart bei einem oder mehreren Carsharing-Anbietern registriert sind.



7 Bewertung Angebot und Rahmenbedingungen durch Carsharing-Kund:innen

Zur Bewertung des Carsharing-Angebotes und dessen Rahmenbedingungen in Stuttgart wurde eine Onlinebefragung unter Kunden und Kundinnen durchgeführt. Kern des Fragebogens waren dabei bereits in früheren Studien eingesetzte Fragestellungen sowie zusätzliche Fragen, u.a. zur Wichtigkeit einzelner Aspekte und zur Zufriedenheit der Kunden und Kundinnen mit diesen.

7.1 Datenbasis

Die in der Landeshauptstadt Stuttgart tätigen Carsharing-Anbieter stadtmobil, MILES, Free2Move, deer e-Carsharing, Flinkster und Ford Carsharing (Autohaus Krautter) wurden gebeten, ihre Kund:innen per E-Mail bzw. per App zur Befragung via Zugangslink einzuladen. Free2Move, Flinkster und Ford Carsharing beteiligten sich aus organisatorischen bzw. zeitlichen Gründen nicht an der Nutzendenbefragung.

Im Zeitraum zwischen dem 27.4. und dem 19.5.2026 beteiligten sich insgesamt 1.812 Carsharing-Mitglieder o.g. Anbieter online an der Befragung. 83 Prozent der Mitglieder nutzen Carsharing ausschließlich privat, 4 Prozent ausschließlich beruflich / gewerblich und 14 Prozent sowohl privat als auch beruflich / gewerblich. Über eine Statusfeststellung konnten 149 beruflich / gewerblich Nutzende und 1.663 privat Nutzende als getrennte Befragungsgruppen selektiert werden (s. Abbildung 8)

Beruflich / gewerbliche Kund:innen sind nach unserer Definition alle Selbstständigen (auch freiberuflich Tätige), Inhaber bzw. Geschäftsführende sowie Befragte mit Fuhrpark- bzw. Dienstreisemanagementverantwortung.

Privatkund:innen sind nach unserer Definition neben den Befragten, die Carsharing in Stuttgart ausschließlich privat nutzen, auch diejenigen beruflich / gewerblichen Befragten, die Carsharing über den Zugang des Arbeitsgebers bzw. über ein persönliches Kundenkonto nutzen.

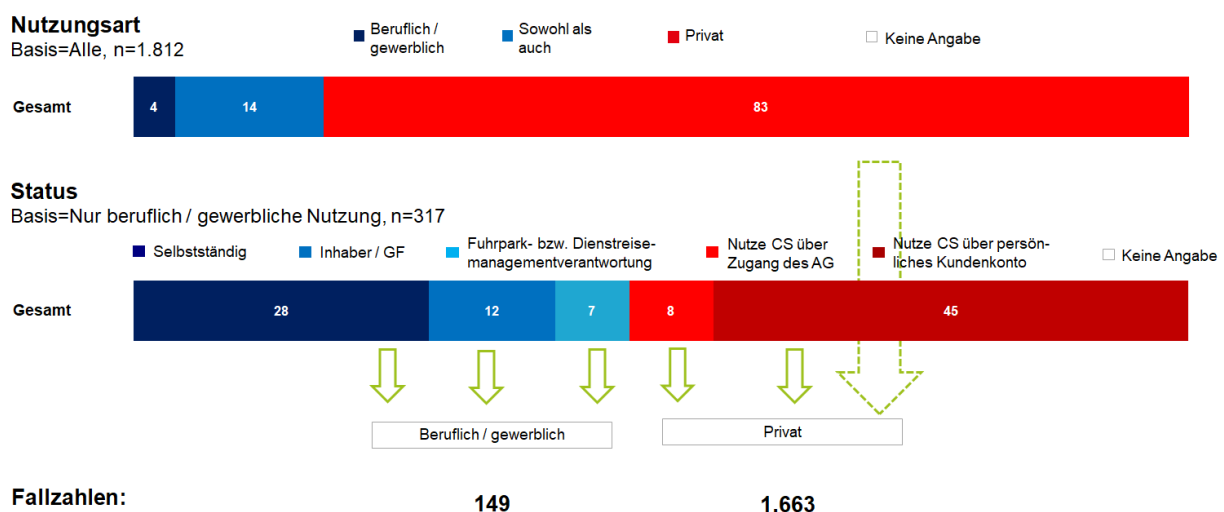


Abbildung 8: Zuordnung berufliche / gewerbliche Kund:innen

Die beiden Befragungsgruppen erhielten voneinander getrennte Onlinebefragungen. Die Daten der beruflich / gewerblichen Befragung sind ungewichtet, da hierzu keine Strukturdaten für eine Ermittlung der Soll-Strukturen vorliegen. Für die Gewichtung der Privatkund:innen wurden die von den Anbietern stadtmobil und MILES übermittelten Anzahlen Registrierter in Nutzungshäufigkeitsgruppen verwendet, die analog in der Befragung erhoben wurden. Da von deer e-Carsharing keine Angaben vorlagen, wurde

diese vergleichsweise kleine Befragtengruppe (4.6% Anteil an der Stichprobe) analog den Angaben von stadtmobil gewichtet. Für die Ausweisung des jeweiligen Gesamtergebnisses wurden die Daten in einem weiteren Gewichtungsschritt proportionalisiert anhand der Anzahl der 2025 verfügbaren Fahrzeuge je Anbieter in Stuttgart.

Die Ergebnisse sind repräsentativ für die Kund:innen der teilnehmenden Carsharing-Anbieter in der Landeshauptstadt Stuttgart. Nachfolgend stellen wir die wichtigsten Ergebnisse der beiden Befragungen vor.

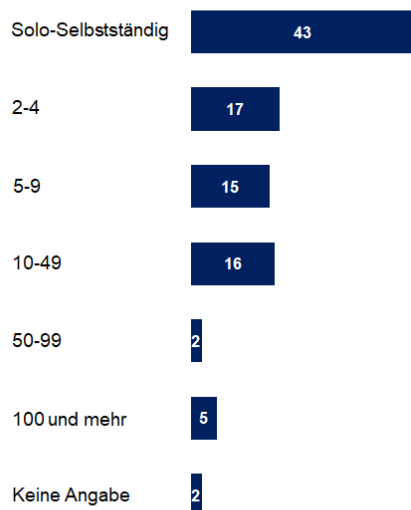
7.2 Wichtigste Ergebnisse der beruflich / gewerblichen Befragung

7.2.1 Strukturdaten

Fast die Hälfte der beruflich / gewerblichen Carsharing-Kund:innen (43 %) sind Solo-Selbstständige, in einem weiteren Drittel der Betriebe sind unter zehn Mitarbeitende beschäftigt. Lediglich in 5 Prozent der Unternehmen und Behörden unter den beruflich / gewerblichen Carsharing-Kund:innen sind mehr als 100 Mitarbeitende beschäftigt.

„Wie viele Mitarbeitende sind bei Ihnen beschäftigt?“

Basis=Alle, n=149



Angaben in Prozent; rundungsbedingte Summenabweichungen auf 100 % sind möglich.

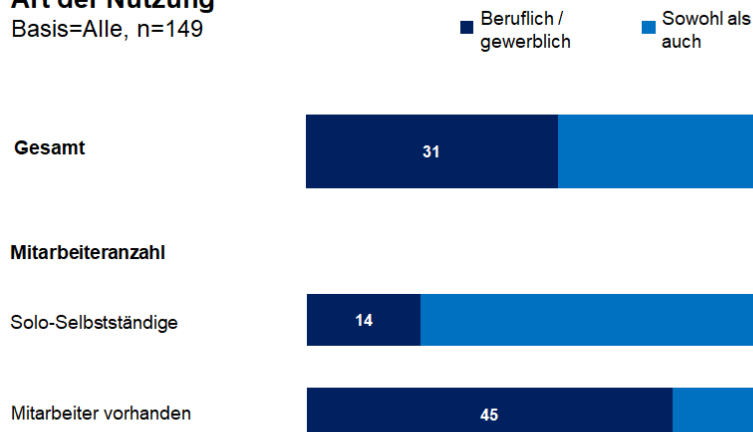
Abbildung 9: Anzahl Mitarbeitender der beruflich / gewerblich Nutzenden

31 Prozent der Firmenkund:innen nutzen Carsharing ausschließlich beruflich / gewerblich, die Mehrheit, 69 Prozent, hingegen auch privat, hierunter insbesondere Solo-Selbstständige. Mehr als jeder dritte beruflich / gewerbliche Kunde arbeitet in der Bau- bzw. Architekturbranche (19 %) oder im Kunst- bzw. Kulturbereich (17 %).



Art der Nutzung

Basis=Alle, n=149



Angaben in Prozent; rundungsbedingte Summenabweichungen auf 100 % sind möglich.

Abbildung 10: Art der Carsharing-Nutzung bei beruflich / gewerblich Nutzenden

7.2.2 Effekte der Carsharing-Nutzung

Die durchschnittliche Fuhrparkgröße ist mit 1,9 Autos überschaubar. Aber: ohne Carsharing würden sich im Schnitt 2,7 Pkw im Fuhrpark befinden.

„Wie viele Autos (Pkw / Transporter) befinden sich derzeit in Ihrem Fuhrpark (inkl. persönlich zugeordnete Dienstfahrzeuge)?“
 Basis=Alle, n=149

„Wie viele Pkw würden sich ohne Carsharing in Ihrem Fuhrpark befinden (inkl. persönlich zugeordnete Dienstfahrzeuge)?“
 Basis=Alle, n=149

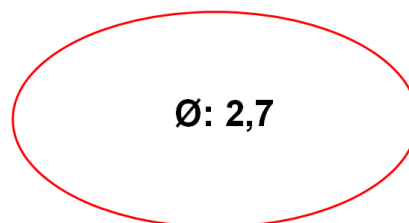
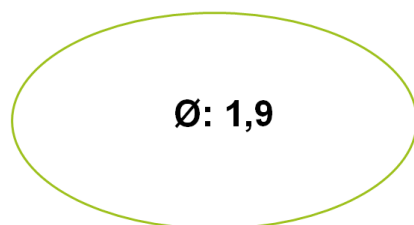


Abbildung 11: Effekte auf Flottengröße bei beruflich / gewerblicher Nutzung

92 Prozent der Befragten nutzen für beruflich / gewerbliche Zwecke Carsharing-Angebote von stadtmobil, jeweils 17 Prozent die Angebote von MILES und Free2move, jeweils weitere 3 Prozent die von deer e-Carsharing bzw. Flinkster und 1 Prozent die von Ford Carsharing (Autohaus Krautter).

55 Prozent der Betriebe bzw. Institutionen berichten von Änderungen am Fuhrpark-Fahrzeugbestand aufgrund des vorhandenen Carsharing-Angebots: 41 Prozent verzichteten auf Neu- bzw. Ersatzanschaffungen, 15 Prozent gaben eine reduzierte Flottengröße zu Protokoll und 12 Prozent der Betriebe bzw. Institutionen haben die Möglichkeiten zur Nutzung privater Pkw für dienstliche Zwecke mit Hilfe von Carsharing abgeschafft bzw. reduziert (Mehrfachnennungen waren zulässig).



„Wurden in Ihrem Fuhrpark Fahrzeuge reduziert bzw. wurde auf die Neuanschaffung verzichtet, weil Sie auf das Carsharing-Angebot zurückgreifen können?“

Basis=Alle, n=149

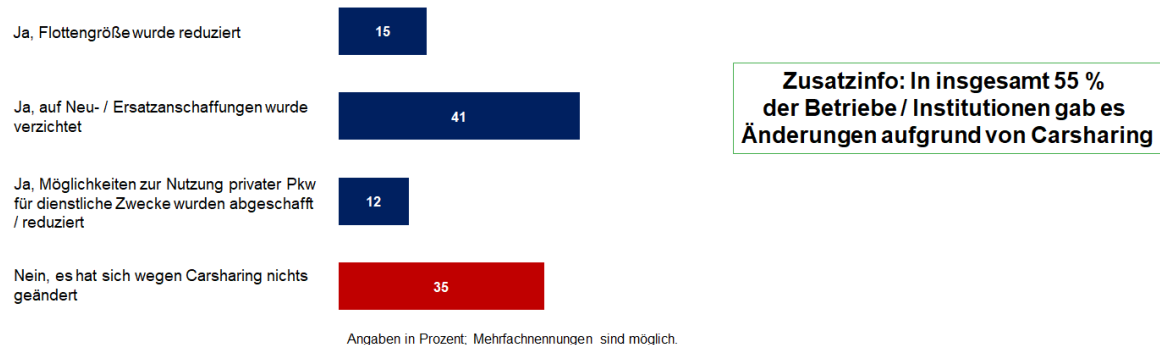


Abbildung 12: Effekte von Carsharing auf den Fuhrpark

7.2.3 Nutzungszwecke

Carsharing wird dabei vor allem für Kundenbesuche in der Stadt Stuttgart oder in angrenzenden Kommunen (64 %) oder zum Transport von Materialien (61 %) genutzt. 49 Prozent der Betriebe bzw. Institutionen nutzen Carsharing darüber hinaus für spontan bzw. ungeplante Fahrten und 40 Prozent für Erledigungen innerhalb der Stadt oder in angrenzenden Orten, 38 Prozent für längere Dienstreisen. Seltener wird Carsharing als ergänzendes Verkehrsmittel bei Bahn- bzw. Flugreisen oder für Fahrten zwischen Firmenstandorten genutzt.

„Für welche Nutzungszwecke wird Carsharing in Ihrem Unternehmen / Ihrer Institution genutzt?“

Basis=Alle, n=149

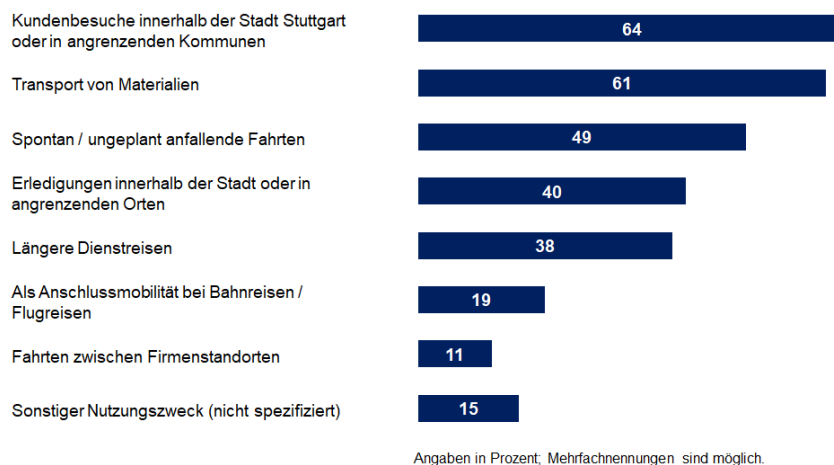


Abbildung 13: Nutzungszwecke von Carsharing bei beruflicher / gewerblicher Nutzung

7.3 Wichtigste Ergebnisse der Befragung der Privatkund:innen

7.3.1 Pkw-Ausstattung der Privat-Haushalte

Mehr als die Hälfte der privaten Kund:innen der teilnehmenden Stuttgarter Carsharing-Anbieter (53 %, zum Vergleich: Gesamtbevölkerung laut MiD 2017: 36 %²⁹) verfügen über kein eigenes Auto im Haushalt. 36 Prozent besitzen einen Pkw, weitere 10 Prozent zwei und lediglich 1 Prozent drei und mehr Autos. Zwischen den Nutzungstypen existieren deutliche Unterschiede: 60 Prozent der Befragten, die ausschließlich stationsbasiertes Carsharing nutzen, leben in „autofreien“ Haushalten, aber nur 37 Prozent der Freefloating-Nutzenden (Befragte, die sowohl stationsbasierte Angebote nutzen, als auch Freefloating: 54 %). Im Durchschnitt befinden sich in den Haushalten der Nutzenden der Stuttgarter Carsharing-Angebote 0,6 Pkw.

„Über wie viele Autos (inkl. Firmen- und Dienstfahrzeuge) verfügen Sie derzeit in Ihrem Haushalt?“

Bitte zählen Sie auch Dienstwagen mit, die Ihnen dauerhaft zur privaten Nutzung zur Verfügung stehen

Basis=Alle, n=1.663

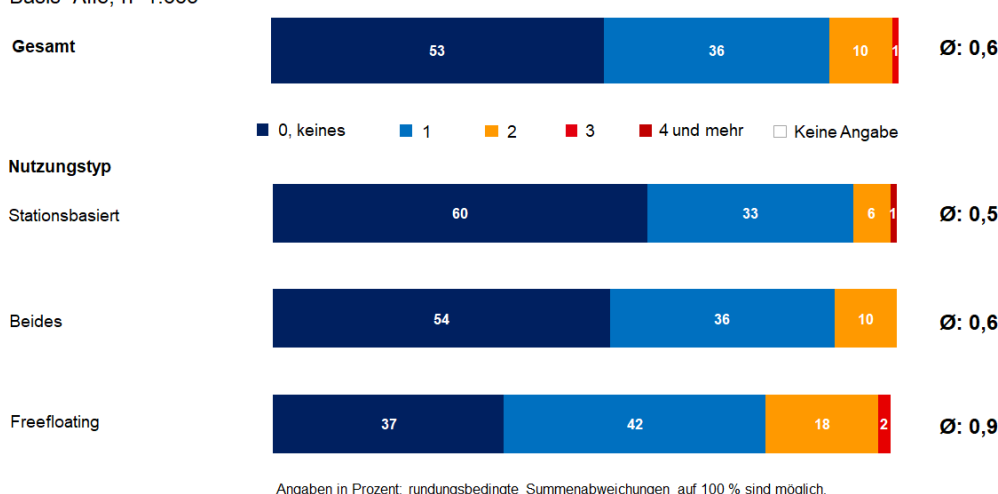


Abbildung 14: Pkw-Bestand im Haushalt

Zwölf Monate vor der Anmeldung beim Carsharing-Anbieter waren den Kund:innen zufolge lediglich 35 Prozent der Haushalte „autofrei“. Die durchschnittliche Pkw-Anzahl sank zwischen den beiden Zeitpunkten von 0,8 auf aktuell 0,6 Fahrzeuge.

Gäbe es das Angebot des Anbieters, der zur Befragung eingeladen hatte, nicht mehr, würde der Fahrzeugbestand in den privaten Haushalten nach Einschätzung der Befragten wieder weitgehend auf das Ausgangsniveau zurück gehen: Der Anteil der „autofreien“ Haushalte würde sich von 53 Prozent auf 36 Prozent reduzieren und entspräche damit weitgehend dem in der Gesamtbevölkerung in der Landeshauptstadt Stuttgart. Durchschnittlich würden sich dann – wie zwölf Monate vor der Anmeldung beim Carsharing-Anbieter – wieder 0,8 Fahrzeuge in jedem dieser Haushalte befinden. Noch drastischer wäre die Entwicklung, wenn es „gar kein Carsharing“ mehr in Stuttgart gäbe: In diesem hypothetischen Fall wäre nur noch rund ein Viertel der Haushalte „autofrei“, der durchschnittliche Pkw-Besitz pro Haushalt läge bei 0,9 Fahrzeugen.

²⁹ https://eu-metropolregion-stuttgart.de/wp-content/uploads/2019/03/infas_Kurzreport_Stuttgart_MiD2017_20190301.pdf



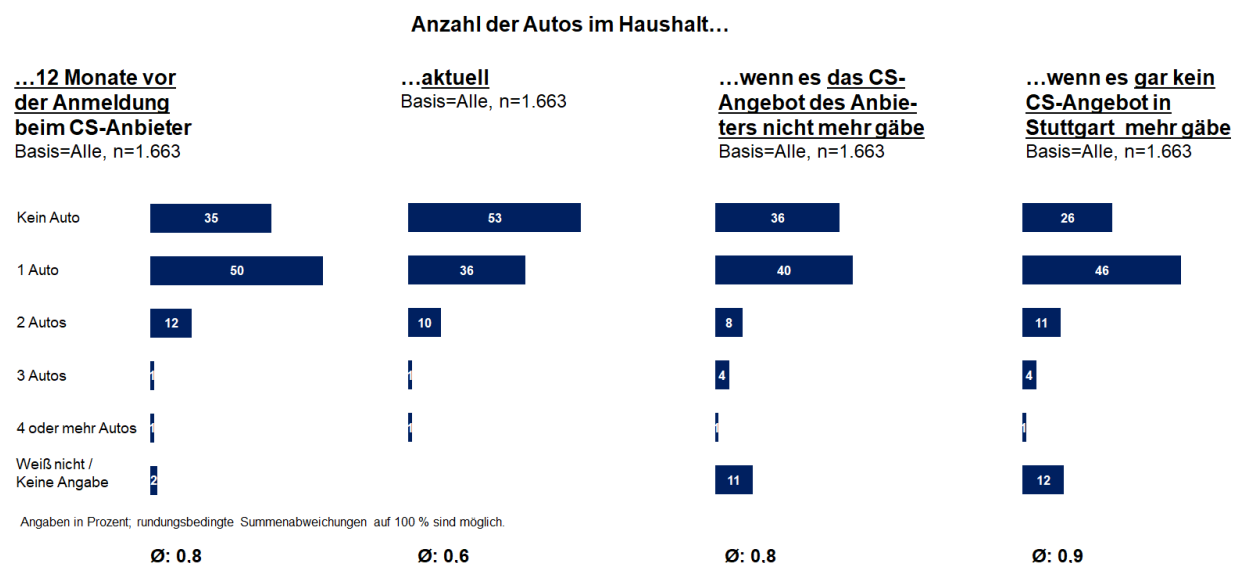


Abbildung 15: Anzahl Pkw im Haushalt zu verschiedenen Zeitpunkten

Dieser Effekt ist grundsätzlich unabhängig davon zu beobachten, welche Form von Carsharing genutzt wird, jedoch ist das Ausgangsniveau unterschiedlich. Befragte, die ausschließlich Free-Floating-Angebote nutzen, verfügen bereits 12 Monate vor der Anmeldung über rund 0,2 Pkw je Haushalt mehr als Befragte, die ausschließlich stationsbasierte Angebote oder beide Angebotsformen nutzen. In allen Gruppen lässt sich dann eine deutliche Reduktion seit der Anmeldung bei Carsharing feststellen. Ebenso würde in allen Gruppen der Pkw-Bestand ohne Carsharing in Stuttgart das Niveau von vor der Anmeldung erreichen oder diesen sogar übersteigen.

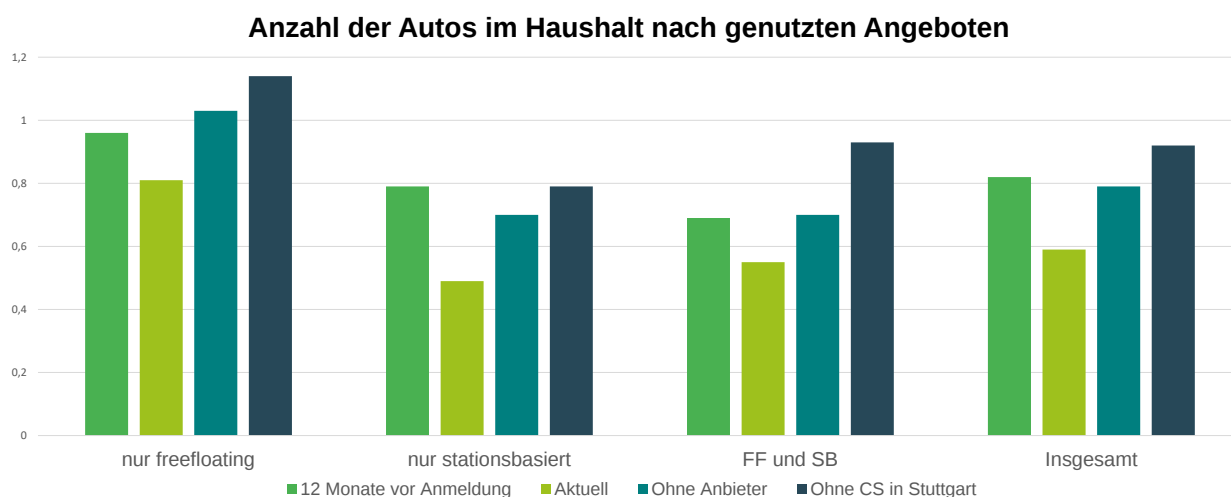


Abbildung 16: Anzahl Pkw im Haushalt nach genutzten Angeboten

Basierend auf diesen Angaben kann die sog. Ersetzungsquote unter Anwendung in der Forschung gängiger Berechnungsschritte ermittelt werden. Diese wird berechnet zum einen aus der Differenz des Fahrzeugbestands 12 Monate vor der Anmeldung bei einem Carsharing-Anbieter und dem heutigen Pkw-Bestand, also der **erfolgten Reduktion** von Fahrzeugen sowie der Differenz aus dem hypothetischen Fahrzeugbestand im Haushalt ohne Carsharing und dem heutigen Bestand, der sogenannten **Vermeidung**. Aus der **Zusammenführung** von Reduktion und Vermeidung wird die Anzahl der „**ersetzten**“ **Fahrzeuge** gebildet, wobei in der Berechnung eine doppelte Zählung von sowohl zunächst reduzierten, als auch dann vermiedenen Fahrzeugen, ausgeschlossen wird. Über alle Anbieter hinweg, ergibt sich nach dieser

Berechnung eine Summe von 30.000 in Stuttgart ersetzten Fahrzeugen durch private Carsharing-Nutzende.

Für die Berechnung herangezogen werden nur privat genutzte Fahrzeuge. Zur Berechnung der **Ersetzungsquote**, also der Gegenüberstellung der Anzahl eingesetzter Fahrzeuge zur Anzahl ersetzter Fahrzeuge, wird hierbei die tatsächliche Anzahl der eingesetzten Fahrzeuge um den Anteil von in Firmentariifen gebuchter Nutzungszeit reduziert. Für Anbieter, die über keine spezifischen Firmentarife verfügen, wurde in der vorliegenden Studie der aus der Befragung ermittelte Anteil an geschäftlicher / beruflicher Nutzung herangezogen. Hieraus ergibt sich für die an der Befragung teilnehmenden Anbieter eine rechnerische Flottengröße von 832 Fahrzeugen. Bezogen auf die o. a. 30.000 ersetzten Fahrzeuge ergibt sich somit für die Landeshauptstadt Stuttgart mit 1:36. (Variante A) eine Ersetzungsquote, die weit über bisher gemessenen Ersetzungsquoten liegt.

Die Variante A beinhaltet jedoch noch keine Berechnungsschritte zur Berücksichtigung der Registrierung von Nutzenden bei mehreren Anbietern in einer Stadt. Ebenfalls wird noch nicht der Umstand berücksichtigt, dass zwar mehrere Personen eines Haushalts bei einem Carsharing-Anbieter registriert sein können, ein im Haushalt vorhandener Pkw jedoch nicht mehrmals, sondern nur jeweils einmalig ersetzt werden kann. Für die vorliegende Evaluationsstudie wurde daher die Anzahl ersetzter Fahrzeuge je Befragungsteilnehmer weiter modifiziert, in dem diese zum einen durch die Anzahl der genutzten Carsharing-Anbieter, zum anderen durch die Anzahl der Personen im Haushalt, die bei mindestens einem Carsharing-Anbieter registriert sind, dividiert wurde. Aus der so modifizierten Berechnung ergibt sich dann eine Summe von rund 20.800 ersetzten Pkw. Hieraus errechnet sich dann eine **modifizierte Ersetzungsquote** von 1:25 (Variante B).

Auch diese Quote ist weiterhin deutlich höher, als in bisherigen Studien ermittelte Quoten. Bei allen Anbietern war eine erhebliche Zahl der registrierten Nutzenden im vergangenen Jahr inaktiv, d. h. es wurden keine Mietvorgänge durchgeführt. Schließt man auch diese Nutzenden von der Hochrechnung aus, so reduziert sich die Anzahl ersetzter Fahrzeuge auf ca. 14.000 und die Ersetzungsquote auf 1:16.

Wesentlicher Treiber der Ersetzungsquote bei Free-Floating-Angeboten sind die jeweils deutlich höheren Zahlen registrierter Nutzender. Um diesen Effekt zu neutralisieren wurde die Anzahl der ersetzten Fahrzeuge je Nutzenden berechnet. In Abbildung 17 sind die entsprechenden Mittelwerte nach Variante A sowie in der modifizierten Variante B (also unter Berücksichtigung von Mehrfachanmeldungen und Anzahl der Nutzenden im Haushalt) für die unterschiedlichen Angebotsformen aufgeführt.

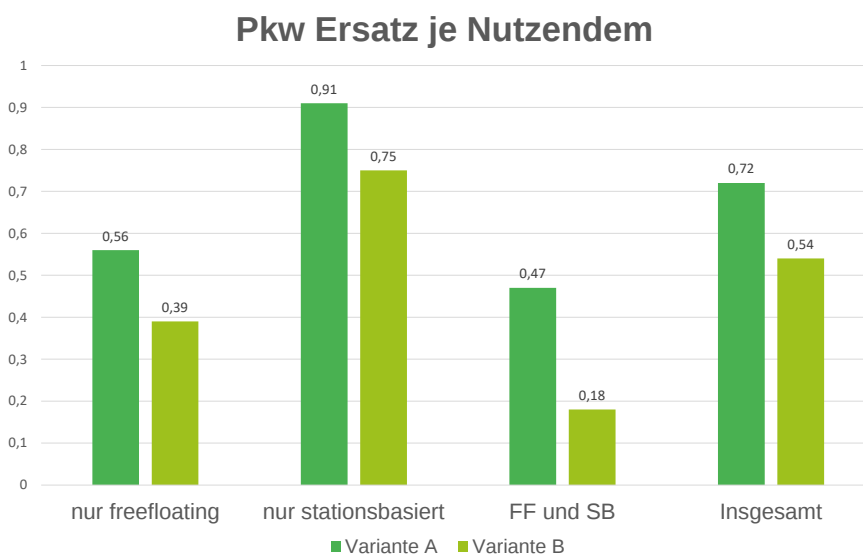


Abbildung 17: Pkw-Ersatz je Nutzender

Zusammengefasst lässt sich festhalten: Beide Carsharing-Angebotsformen leisten einen wichtigen Beitrag zur Pkw-Reduktion in Stuttgart. Während dies bei stationsbasierten Angeboten durch eine hohe Reduktionsleistung je Nutzenden erzielt wird, tragen bei Free-Floating-Angeboten die hohen Nutzendenzahlen maßgeblich hierzu bei.

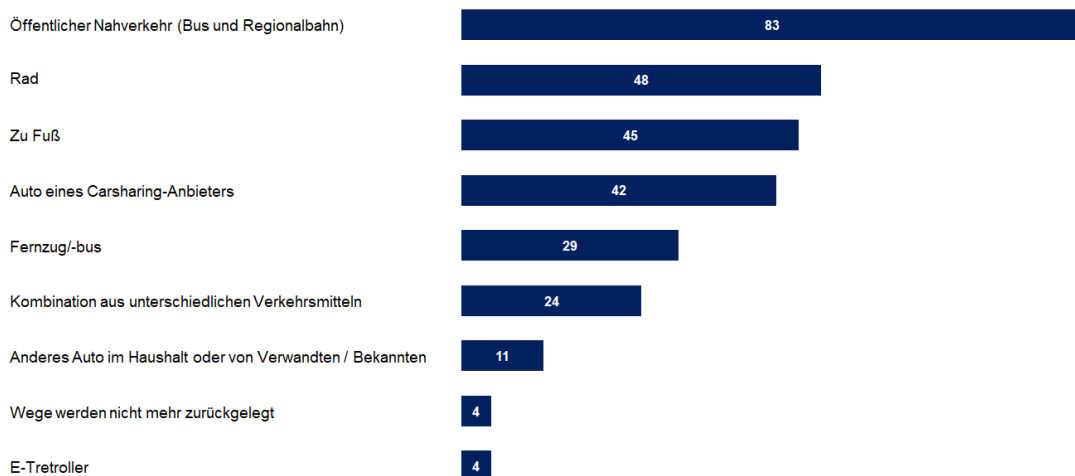
7.3.2 Abgeschaffte Pkw: Anteil von Carsharing und alternativ genutzte Verkehrsmittel

Dasjenige rund ein Viertel der Befragungsteilnehmenden, die heute über weniger Autos im Haushalt verfügen als zwölf Monate vor der Anmeldung zum Carsharing, wurde zusätzlich gefragt, welchen Anteil Carsharing an dieser Veränderung hatte. Ergebnis: Für insgesamt drei Viertel hatte Carsharing einen „sehr großen Anteil“ (44 %), einen „großen Anteil“ (14 %) oder war zumindest „teilweise mitentscheidend“ (18 %). Nur für jeden Fünften hatte Carsharing an der Veränderung einen „sehr geringen“ oder „eher geringen Anteil“.

Statt mit dem bzw. den abgeschafften Pkw, werden die Wege nun hauptsächlich mit öffentlichen Verkehrsmitteln zurückgelegt (83 %). Ungefähr jeder Zweite nutzt nun häufiger das Rad oder legt die Wege zu Fuß zurück. Erst an vierter Stelle folgt mit 42 Prozent ein Auto eines Carsharing-Anbieters. Einst mit dem privaten Pkw zurückgelegte Wege werden demnach nicht in gleichem Umfang weiterhin mit einem Auto zurückgelegt, sondern häufiger mit Verkehrsmitteln des Umweltverbundes.

„Mit welchen Verkehrsmitteln legen Sie nun hauptsächlich die Wege zurück, die Sie zuvor mit dem / den inzwischen abgeschafften Auto(s) bewältigt haben?“

Basis=Alle, n=449



Angaben in Prozent; Mehrfachnennungen sind möglich.

Abbildung 18: Genutzte Verkehrsmittel für vor mit eigenem Pkw erfolgte Wege

7.3.3 Pkw-Verfügbarkeit

Weiteres Ergebnis: 37 Prozent der befragten Carsharing-Nutzenden können aktuell „jederzeit“ über ein Auto verfügen, weitere 23 Prozent „gelegentlich“, 37 Prozent „nie“.

Die Vergleichswerte laut MiD 2017 für die Gesamtbevölkerung der Landeshauptstadt Stuttgart: 66 Prozent konnten „jederzeit“ über ein Auto verfügen, 20 Prozent „gelegentlich“ und nur 13 Prozent „gar nicht“.



„Wie oft können Sie als Fahrer:in über ein Auto verfügen?“

(nur Privat- oder Dienst-, bzw. Firmenwagen, kein Carsharing)

Basis=Alle, n=1.663

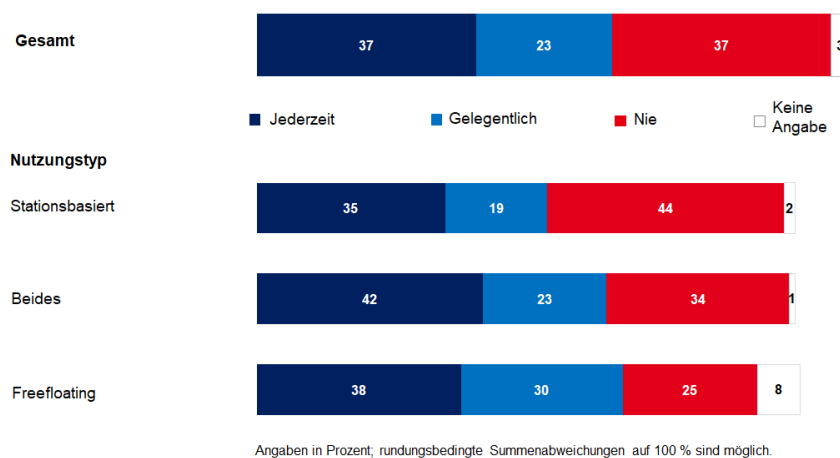


Abbildung 19: Pkw-Verfügbarkeit privater Carsharing-Nutzender

Die nicht vorhandene Pkw-Verfügbarkeit stellte den Hauptgrund für den Beginn der Carsharing-Mitgliedschaft dar: Für rund jeden zweiten befragten Privatkunden war die Situation, kein Auto zu besitzen, einer der Gründe dafür. Weitere häufig genannte Gründe: Weniger (finanzielle und zeitliche) Aufwände für z.B. Werkstatt, TÜV oder Reifenwechsel, (35 %), Klima- bzw. Umweltschutzgründe (33 %), ein Beitrag zur Mobilitätswende (31 %).

„Was war der Grund / waren die Gründe dafür, dass Sie Kundin / Kunde wurden?“

Basis=Alle, n=1.663

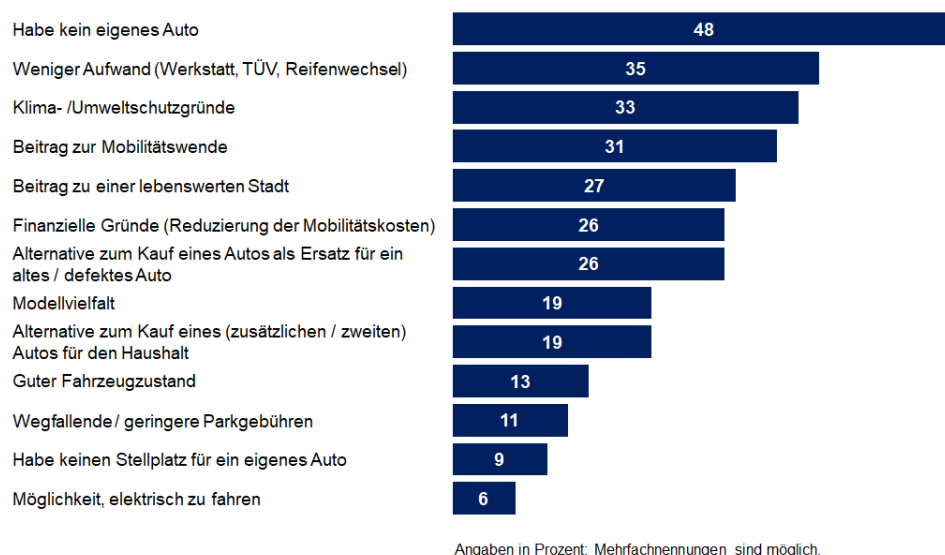


Abbildung 20: Grund für Carsharing-Registrierung

7.3.4 Mitgliedschaften bei weiteren Carsharing-Anbietern

In der Befragung wurde auch erhoben, ob die Befragten neben dem Carsharing-Unternehmen, das den Einladungslink per Mail oder per App zur Verfügung gestellt hat, weitere Carsharing-Anbieter in Stuttgart kennen und nutzen. Im Durchschnitt sind die befragten Carsharing-Kund:innen bei 1,4 Stuttgarter Carsharing-Anbietern Mitglied. Befragte, die ausschließlich stationsbasierten Angebote nutzen, sind in der Regel lediglich bei dem Anbieter angemeldet, über den der Zugangslink zur Befragung versendet wurde.

Wird ausschließlich Free-Floating-Carsharing genutzt, sind die Befragten im Durchschnitt bei 1,2 Anbietern angemeldet und diejenigen Kund:innen, die sowohl stationsbasiertes als auch Free-Floating-Carsharing nutzen, sind im Schnitt bei 2,6 Anbietern angemeldet.

Mehr als die Hälfte der befragten Carsharing-Mitglieder ist seit mindestens fünf Jahren bei dem Carsharing-Anbieter Kunde oder Kundin, der die Einladung gesendet hatte. Neukund:innen, die seit höchstens einem Jahr dabei sind, sind 10 Prozent der Befragten.

„Seit wann sind Sie Carsharing-Kundin/-Kunde in Stuttgart? Seit...?“

Basis=Alle, n=1.663

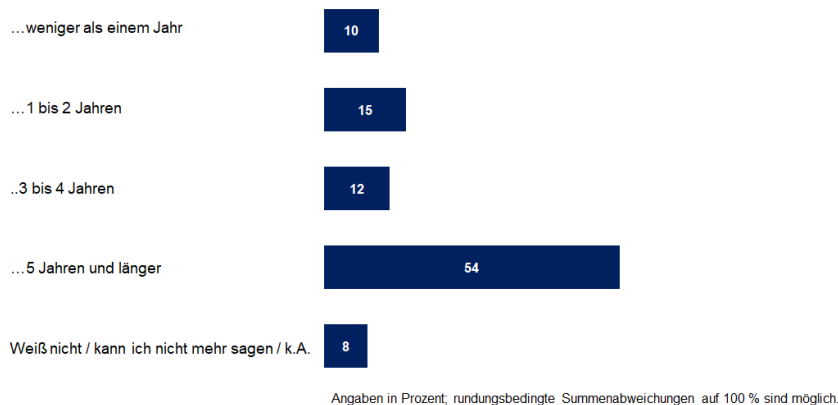


Abbildung 21: Dauer der Carsharing-Mitgliedschaft

7.3.5 Verkehrsmittelnutzung und „Modal Split“

Im Vergleich zur Gesamtbevölkerung spielt die Nutzung des Pkw für die privaten Carsharing-Nutzenden der drei teilnehmenden Anbieter der Landeshauptstadt Stuttgart nur eine untergeordnete Rolle, was eine Entlastung für das Verkehrsgeschehen in Stuttgart bedeutet. Im Vordergrund stehen für die Nutzenden von Carsharing vielmehr die Verkehrsmittel des Umweltverbunds:

„Wie häufig nutzen Sie die folgenden Verkehrsmittel in einer durchschnittlichen Woche?“

Basis=Alle, n=1.663

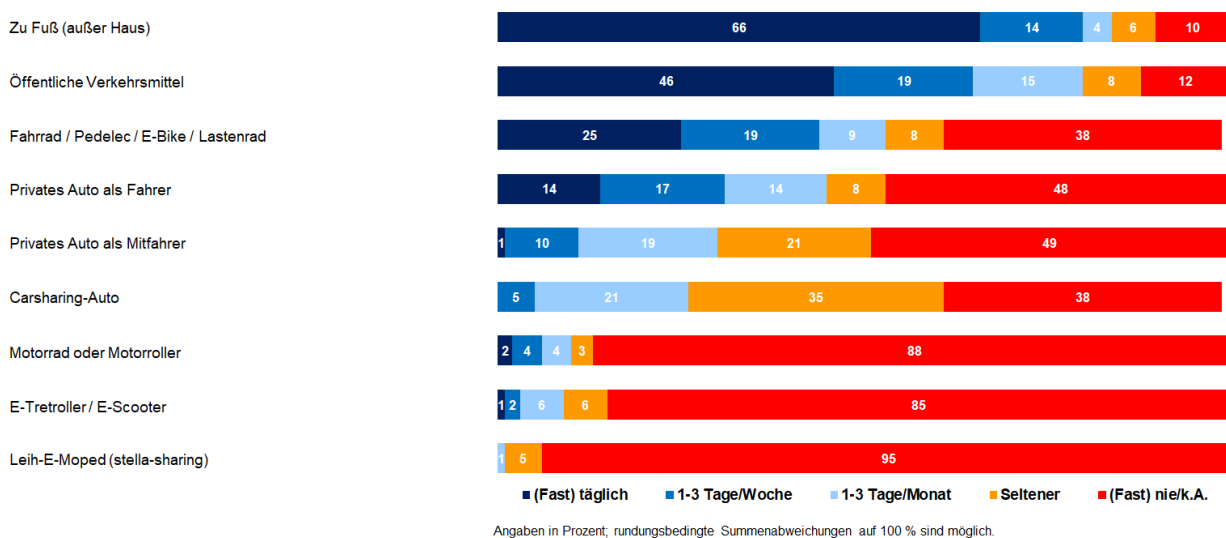


Abbildung 22: Nutzungshäufigkeit von Verkehrsmitteln

So legen 66 Prozent „täglich“ oder „fast täglich“ Wege zu Fuß zurück, 46 Prozent mit öffentlichen Nahverkehrsmitteln und 25 Prozent mit dem Rad. Die „(fast) tägliche“ Nutzung des privaten Autos als Fahrer:in folgt erst an vierter Stelle (14 %), ein Carsharing-Auto nutzen unter 1 Prozent „(fast) täglich“ und weitere 5 Prozent „wöchentlich“.

Der aus den Nutzungshäufigkeiten errechnete „Modal Split“ verdeutlicht die Unterschiede der Verkehrsmittelnutzung zwischen Gesamtbevölkerung (Vergleichsdaten aus der MiD 2023) und den privat Carsharing-Nutzenden in der Landeshauptstadt Stuttgart: Der motorisierte Individualverkehr (MIV) spielt bei den Carsharing-Nutzenden eine vergleichsweise geringe Bedeutung, während öffentliche Verkehrsmittel und vor allem das Rad vergleichsweise häufig genutzt werden.

Modal Split nach Nutzungshäufigkeiten für die Bewohner:innen der Landeshauptstadt Stuttgart (ohne Durchgangs- und Einpendelverkehre)

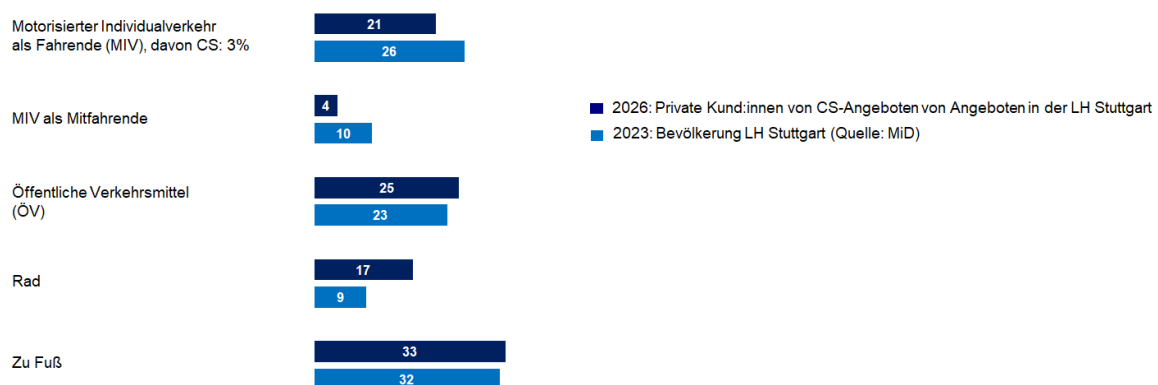


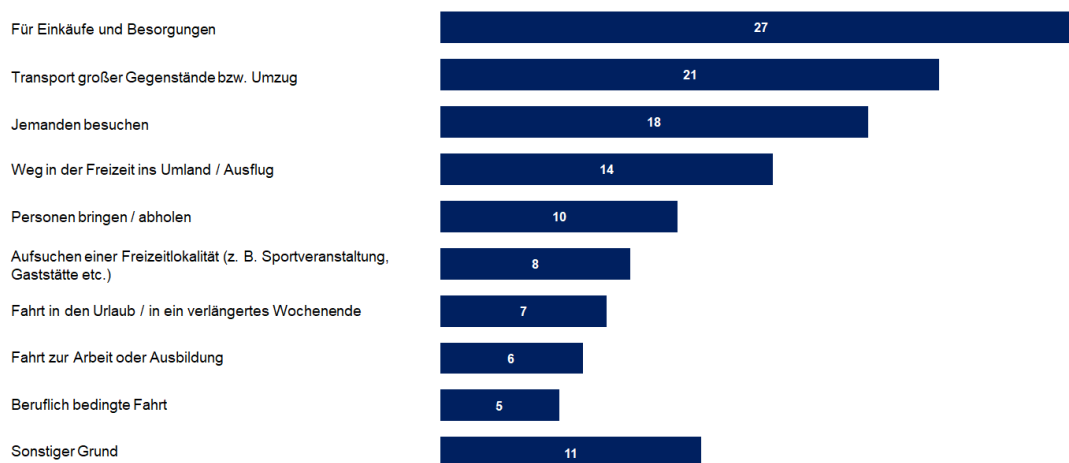
Abbildung 23: Modal Split im Vergleich

7.3.6 Nutzungszwecke und Mietdauer

Auf die Frage, für welche Zwecke bei der letzten Fahrt ein Carsharing-Fahrzeug genutzt wurde, antworteten die befragten Nutzenden wie folgt: Am häufigsten wurde ein Auto für Einkäufe und Besorgungen benötigt (27 %), gefolgt von Transporten großer Gegenstände bzw. Umzügen (21 %), Besuchsfahrten (18%) und Freizeitwegen (14 %) sowie Personentransportwegen (10 %).

„Für welche Zwecke nutzten Sie bei der letzten Fahrt ein Carsharing-Fahrzeug?“

Basis=Alle, n=1.663



Angaben in Prozent, Mehrfachnennungen sind möglich.

Abbildung 24: Nutzungszwecke bei Carsharing-Nutzung

Deutliche Unterschiede existieren bezüglich der Mietdauer der letzten Fahrt: Während zwei Drittel der Ausleihdauern von Free-Floating-Angeboten maximal eine halbe Stunde umfassten, trifft dies nur auf 5 Prozent der Nutzenden von stationsbasierten Angeboten zu. Die Kund:innen dieser Angebotsform nutzten die Fahrzeuge im Schnitt deutlich länger: 69 Prozent zwischen zwei Stunden und einem ganzen Tag (im Freefloating: 25 %), 12 Prozent sogar mehrere Tage lang (im Freefloating: 3 %).

7.3.7 Bedeutung und Zufriedenheit einzelner Aspekte

Am vergleichsweise wichtigsten ist den meisten Privatkund:innen von Carsharing-Angeboten eine möglichst unkomplizierte Buchung bzw. einfache Bedienbarkeit der App. Dieser Aussage stimmen 68 Prozent der Befragten uneingeschränkt zu. „Sehr wichtig“ sind vielen zudem kurze Wege zur nächsten Station (57 %) und die Verfügbarkeit des gewünschten Fahrzeugs zum gewünschten Zeitpunkt (56 %). Dahinter folgt in der Prioritätenliste bereits das kostenlose Parken von Carsharing-Fahrzeugen in Stuttgart (49 %).

„Wie wichtig sind Ihnen die nachfolgenden Aspekte beim Carsharing im Allgemeinen?“

Basis=Alle, n=1.663

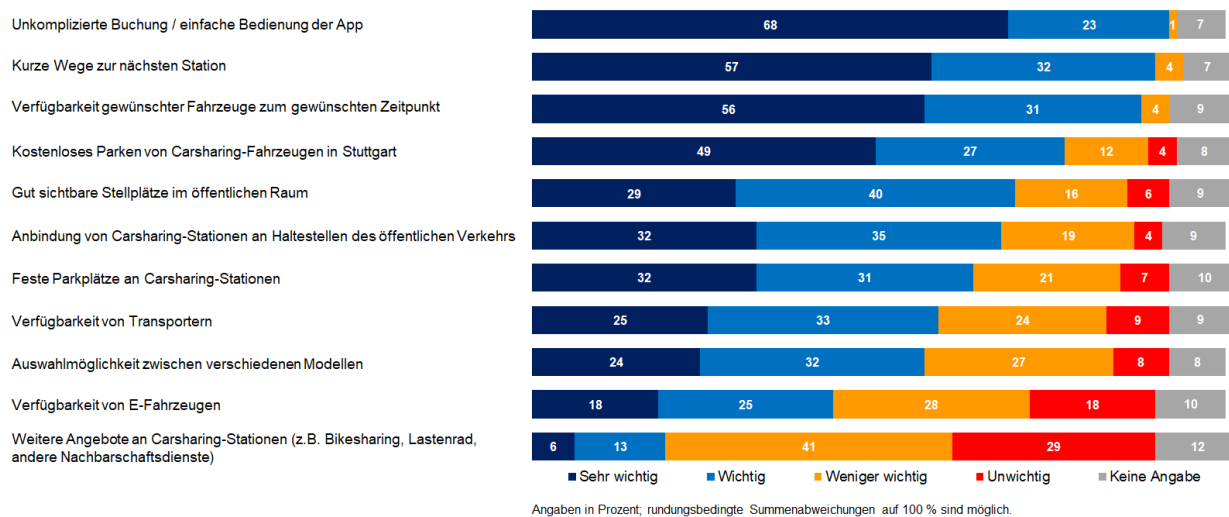


Abbildung 25: Wichtigkeit unterschiedlicher Angebotsaspekte

Insgesamt herrscht überwiegend große Zufriedenheit mit den einzelnen Angebotsaspekten. „Sehr zufrieden“ oder „zufrieden“ sind jeweils breite Mehrheiten. Insbesondere der Buchungsvorgang, die Modellvielfalt, die (kurzen) Wege zur nächsten Station, die Verfügbarkeit und das kostenlose Parken werden positiv beurteilt.

„Und wie zufrieden sind Sie jeweils mit dem Carsharing-Angebot in Stuttgart?“

Basis=Alle, n=1.663 (sortiert nach Wichtigkeit)

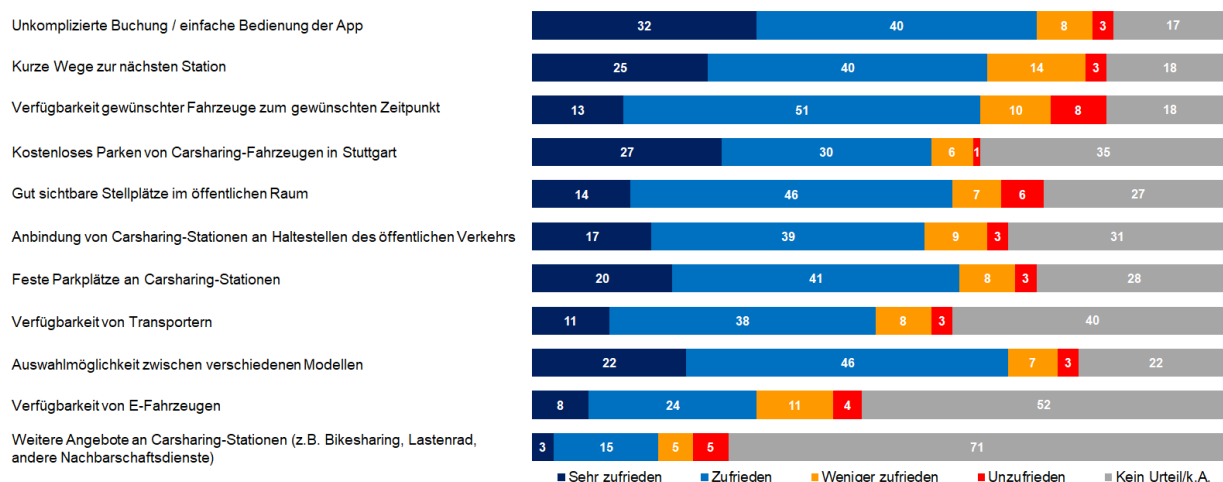
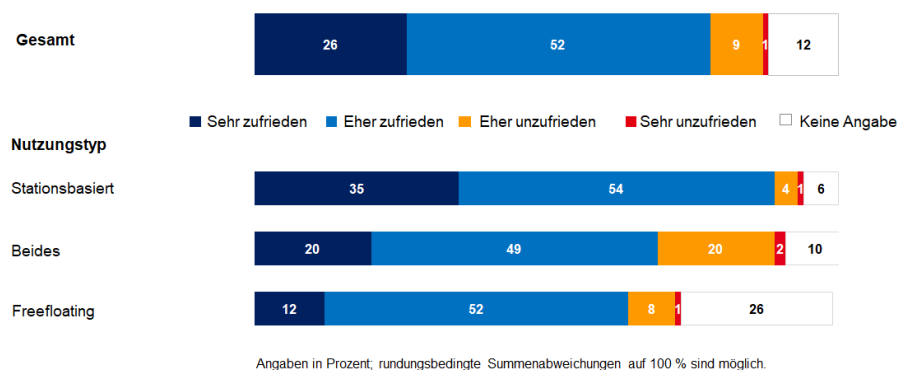


Abbildung 26: Zufriedenheit mit Angebotsaspekten

Auch das Gesamturteil über das Carsharing-Angebot fällt ganz überwiegend positiv aus: 78% der Kund:innen sind „sehr zufrieden“ (26 %) oder „eher zufrieden“ (52 %). Vor allem die Kund:innen, die ausschließlich stationsbasiertes Carsharing nutzen, äußern sich überwiegend positiv zum Carsharing-Angebot in der Landeshauptstadt Stuttgart („sehr/eher zufrieden“: 89 %).

„Wie zufrieden sind Sie alles in allem mit dem Carsharing-Angebot in Stuttgart?“

Basis=Alle, n=1.663



Angaben in Prozent; rundungsbedingte Summenabweichungen auf 100 % sind möglich.

Abbildung 27: Gesamtzufriedenheit

7.4 Fazit

Zusammenfassend kann hinsichtlich der Carsharing-Nutzenden festgehalten werden:

- Die Nutzenden sind insgesamt sehr zufrieden mit dem Carsharing-Angebot in der Landeshauptstadt Stuttgart.
- Kostenfreies Parken folgt bei hinsichtlich der Wichtigkeit direkt nach den typischer Weise wichtigsten Aspekten der einfachen Nutzung, der Nähe von Fahrzeugen sowie der Verfügbarkeit von Fahrzeugen.

- Das Carsharing in Stuttgart führt auch im Vergleich zu anderen Städten zu einer sehr hohen Ersetzungsquote privater Fahrzeuge. Zur Erzielung eines gleich großen Entlastungseffekts des ruhenden Verkehrs durch Quartiersgaragen wäre ein Investitionsbedarf in Höhe von ca. 350 Mio. € bis zu 630 Mio. € erforderlich.
- Zuvor mit einem privaten Pkw durchgeführte Fahrten werden nach dessen Abschaffung überwiegend mit dem Umweltverbund durchgeführt. Dies führt insgesamt im Vergleich zur Gesamtbevölkerung zu einer stärkeren Nutzung des Umweltverbundes und geringeren Nutzung des MIV durch Carsharer.



8 Bewertung von Rahmenbedingungen und Handlungsoptionen durch die Anbieter

Zum vertieften Verständnis, wie Rahmenbedingungen für Carsharing in Stuttgart wahrgenommen werden und welche Auswirkungen die verschiedenen Szenarien haben könne, wurden qualitative Interviews geführt. Dies bedeutet eine ergänzende empirische Fundierung gerade auch dadurch, dass Akteur:innen befragt wurden, deren *Annahmen* zur Entwicklung des Carsharings in Stuttgart *Tatsachen* schaffen: die Anbieter deer, free2move, Miles und Stadtmobil sowie Verwaltungsstellen der Stadt Stuttgart, die mit dem Parkraummanagement und der Parkraumbewirtschaftung betraut sind. Ergänzend wurde ein Interview mit dem bcs geführt, um den Vergleich zwischen Städten und eine übergreifendere Perspektive zu erfassen.

Die Interviews wurden per Zoom geführt, aufgezeichnet und durch eine Software transkribiert, welche ausschließlich auf dem Rechner der Interviewerin agiert. Die Transkripte wurden dann in anonymisierter Form mit MaxQDA ausgewertet. Diese Software beinhaltet KI z.B. als Suchfunktion, die auch automatisch Synonyme berücksichtigt, welche jedoch hohen Datenschutzanforderungen genügt. Die Auswertung erfolgte überwiegend inhaltsanalytisch kategorienbildend mit interpretativen Vertiefungen.

Einzelne Zitate können ggf. durchaus zuordbar sein, vor allem dann, wenn sie öffentlich bekanntes Wissen beinhalten. Die Zitate werden daher nicht mit Pseudonymen versehen, um nicht durch Querverbindungen eine Entschlüsselung zu ermöglichen. Die Zitate sind leicht geglättet, das heißt Dialekt und Fülllaute sowie Wortwiederholungen wurden bereinigt. Sie sind jedoch wörtlich und nicht sinngemäß verschriftlicht, so dass auch Grammatikfehler in den Zitaten vorkommen können. Die Aussagen sind so wissenschaftlich nachvollziehbar dokumentiert.

Die Ergebnisvorstellung basiert auf der Analyse der Aussagen. Dabei wird über mehrere Interviews hinweg aggregiert. Es werden unterschiedliche Argumente und Positionen gewichtet einbezogen. Die Aussagen, die hier zusammengefasst werden, müssen daher nicht von allen so getätigt sein. Es ist selten, dass alle Interviewten zu allen Themen eine dezidierte Stellung beziehen und ist auch für die Zusammenschau der Positionen nicht notwendig.



8.1 Ausgangslage

8.1.1 Stuttgarter Besonderheiten

Die Stadt Stuttgart wird in mehreren Hinsichten als besonders für die Carsharing-Situation wahrgenommen, wobei dies sowohl fördernde als auch hemmende sowie zwiespältige Aspekte beinhaltet. Die Sichtweisen werden hier vorgestellt.

	Fördernde Aspekte	Hemmende Aspekte
Autoaffinität	Interesse an Autofahren	hohe Stellung des Privat-PKW
Topografie	Auto ersetzt Fahrrad	- Radverkehr bietet nicht die Grundmobilität - starke Interessensdifferenz zwischen den Lagen
Population	- attraktives Nutzungsgebiet - städtisches Interesse an PKW-Ersatz	- unrentable Randlagen - hohe Parkkonkurrenz für Freefloater
ÖPNV-Qualität	gute Rückfallebene innerstädtisch	zu wenig Rückfallebene in Randbereichen
Preissensibilität	ökonomische Konkurrenz zu Privat-PKW	begrenzte Spielräume für Anpassungen
Ladeinfrastruktur	- gute Grundversorgung - gute Förderung für Stationen	vorwiegend für Free-Floater: Strafgebühren bei zu langen Standdauern
Interaktion mit Stadt	bedarfsgerechte Planung mit wechselseitigem Entgegenkommen	bisher keine, aber Bedarf an Planungssicherheit

Tabelle 1: Fördernde und Hemmende Faktoren für Carsharing in Stuttgart

Stuttgart ist autoaffin: Stuttgart wird als „Daimler Hochburg“, „Benztown“ oder „Autostadt“ bezeichnet, die sich sehr mit Autos identifiziere. Dadurch ist zum einen der eigene Autobesitz für die (ältere) Stuttgarter Bevölkerung sehr wichtig, aber auch andererseits eine hohe Affinität zum Autofahren und damit zum Carsharing gegeben. Für die Carsharer bedeutet das, dass sie ihre Konkurrenz, noch mehr als in anderen Städten, im Privat-PKW-Besitz sehen. Die hohe Autoaffinität sorgte aber auch dafür, dass früh Freefloating in die Stadt Einzug gehalten habe und so die aktuellen Carsharinganbieter eine interessierte Stadtgesellschaft erleben.

Die Stuttgarter Topografie und Infrastruktur ist wenig fahrradfreundlich: Die Kessellage ist sehr hinderlich für eine Kombination aus Radverkehr und Carsharing.³⁰ Für die Carsharing-Anbieter bedeutet dies zum einen, dass Personen lieber auf ein Carsharing-Fahrzeug als auf ein Rad zurückgreifen, aber vor allem ist es ein Nachteil: Der Radverkehr ist keine Rückfallebene³¹ für diejenigen, die auf ein eigenes Auto verzichten, gerade wenn es darum geht, zwischen Kessel- und Höhenlage zu wechseln. Für das stationäre Carsharing bedeutet es, bei der Platzierung der Fahrzeuge die Topografie noch stärker berücksichtigen zu müssen. Für die Freefloater ist die Topografie auch Teil der Problemlage, warum bestimmte Außenbereiche nicht für die Nutzenden attraktiv sind und ganz spezifische Straßenzüge wieder aus dem Bediengebiet herausgenommen werden mussten.

Die Populationsdichte ist sehr heterogen: Im Großen und Ganzen wird die Stadtgröße für Freefloating als ideal wahrgenommen, da sie groß genug ist, um genug Nutzungsfälle innerhalb der Stadt zu generie-

³⁰ Diese Wahrnehmung der Interviewten harmonisiert mit dem ADFC Fahrrad-Klimatest. Dort erhält Stuttgart regelmäßig eine Bewertung unter der Schulnote 4 S.a. <https://fkt.adfc.de/>

³¹ Die LHS möchte hier die Ausgangslage verbessern, und erstellt daher derzeit ein neues Radverkehrskonzept.



ren. Aber über alle Angebotsformen hinweg wird die Bevölkerungsverteilung in Stuttgart auch als so heterogen gesehen, dass eine flächendeckende Versorgung mit Carsharing nicht möglich und rentabel ist. Zugleich gibt es hochverdichtete Wohngegenden mit massivem Parkdruck („Blechlawine“), die durch Carsharing entlastet werden sollten, aber in denen auch Carsharing um nichtvorhandene Parkplätze konkurrieren muss.

Der ÖPNV ist gut - aber nicht genug ausgebaut: Der ÖPNV ist im innerstädtischen Bereich so gut getaktet, dass Menschen dort ohne Privat-Pkw auskommen könnten und so Carsharing attraktiv wird. Er ist aber auf ganz Stuttgart gerechnet nicht ausreichend, um in Randbereichen auf Privat-PKWs zu verzichten. Die Freefloater haben ihre Geschäftsgebiete reduzieren müssen, weil die Autos abends aus der Innenstadt in die Außenbereiche abgezogen wurden, wenn die ÖPNV-Taktung zu gering wurde, aber tagsüber nicht wieder in die Innenstadt zurückgebracht wurden. Dadurch entstanden lange Standzeiten in den äußeren Bereichen.

Stuttgart ist preissensibel: Nicht alle Anbieter haben Vergleichswerte an dieser Stelle, aber dort wo sie bestehen, ist die Preissensibilität ein Thema. Dies kann für Anbieter ein Problem sein, die nicht an Stuttgart-spezifischen Stellschrauben drehen können. Andererseits wird in der Preissensibilität auch ein Vorteil gesehen, dass die Autoaffinität durch die hohen Kosten eines Privat-PKW in Richtung Carsharing aufgebrochen werden können.

Stuttgart hat eine gute Ladeinfrastruktur: Die Anbieter, die relativ gesehen mehr E-Autos anbieten, beurteilen die Ladeinfrastruktur in Stuttgart als sehr gut: („ein wahnsinnig gut ausgebautes, also in unseren Augen sehr, sehr gutes ausgebautes elektrisches Netz“) Die Förderung für die stationären Carsharing-Angebote ist besonders attraktiv und macht es für das E-Carsharing deutlich leichter, einen Platz im Markt zu behaupten. Ein Interviewpartner macht darauf aufmerksam, dass es ein Ladekonzept brauche, um die Strafzahlungen bei zu langen Standzeiten an Ladesäulen zu vermeiden oder zu kompensieren.

Stuttgart hat eine gute Interaktion zwischen Stadt und Anbieter: Die Akteure bewerten die Interaktion mit der Landeshauptstadt Stuttgart als sehr gut. Auch die Art und Weise, wie die Stadt bisher Carsharing angegangen ist, wird sehr positiv gesehen. Alle Akteure respektieren, dass die Landeshauptstadt eine Steuerungswirkung mit ihrem Handeln erzielen will und sehen sich dabei auch als Partner, um den privaten PKW-Besitz und die einseitige Benutzung des öffentlichen Raums für den ruhenden PKW-Verkehr zurückzudrängen.

Für die Zukunft des Carsharings spielen verschiedene Aspekte eine Rolle, welche **relevanter erscheinen als die Frage der Parkgebühren**. Der wichtigste sind die Mentalitätsfragen der Bevölkerung: Der überdurchschnittliche Privat-PKW-Besitz wird gerade in Stuttgart mit der älteren Generation verbunden, während jüngere Generationen ähnliche Mobilitätsmuster aufwiesen, wie die gleichen Altersklassen in anderen Städten.³² Die Identifikation mit der Stadt sei hoch, weil Stuttgart nicht so eine hohe Fluktuation der Population habe wie bspw. Berlin. Dadurch sei das Interesse, die Stadt lebenswert zu gestalten, groß.

Zusammengefasst wird Stuttgart als besonders schwierig für Carsharing, aber trotzdem als attraktiver Markt wahrgenommen.

8.1.2 Entwicklung

Carsharing hat sich über die Jahrzehnte positiv entwickelt. Für die Nutzenden gehen die verschiedenen Interviewpartner davon aus, dass neue Anbieter Vorteile bieten: Hierbei geht es weniger um Preise, die reduziert würden durch den Wettbewerb, als vielmehr darum, dass die verschiedenen Anbieter eine bessere **Abdeckung** auf den Markt bringen – und damit mehr **Verlässlichkeit** – sowie mehr unterschiedliche

³² Inwiefern das statistisch stimmt, ist an dieser Stelle nicht relevant, weil die Annahme selbst das Handeln der Akteure steuern kann.



Nutzungszwecke bedienen. Dadurch ist es für Nutzende attraktiver, auf ein eigenes Auto zu verzichten. Ein neuer Anbieter auf dem Markt bedeutet daher zwar zunächst, dass die Nutzendenzahlen bisheriger Anbieter auf einem gewissen Plateau verharren, danach aber umso mehr anziehen. Ebenso wie eine solide Infrastruktur des Umweltverbundes ist also die bisherige Vielfalt an Anbietern vorteilhaft für Carsharing insgesamt, indem es mehr Nutzende generiert.

Beide befragten Freefloater haben ihre **Flottengrößen** aber seit 2023 deutlich reduziert. Bei beiden ist dies nicht darauf zurückzuführen, dass sie den Markt überschätzt hätten oder sich die Nutzendenzahlen reduziert hätten. Dieser Prozess ist vielmehr darauf zurückzuführen, dass sie bewusst mit einem Überangebot in die Stadt gegangen sind. Laut einem Interviewpartner kam die Parkgebührenbefreiung der Stadt Stuttgart zu einem günstigen Zeitpunkt für die Anbieter: In einigen anderen Städten hatten sie zu dem Zeitpunkt einen Flottenüberschuss. Die Fahrzeuge konnten dort abgezogen und gewinnbringend in Stuttgart eingesetzt werden. Die Parkgebührenbefreiung hat es für einen Anbieter überhaupt erst attraktiv gemacht, in die Stadt Stuttgart zu gehen. Die Möglichkeit, ein **Überangebot** bereitzustellen und so die **Bedarfe verschiedener Gebiete zu testen** und in Teilen zuvörderst zu erzeugen, wurde durch die Parkgebührenbefreiung wirtschaftlich weniger belastend. In der Stadtgesellschaft hat dies allerdings auch zu Beschwerden geführt, weil besonders innerstädtische Wohngebiete mit hohem Parkdruck unter der Vielzahl litten. Beide Freefloater haben seitdem ihr Gebiet und ihre Flotte deutlich reduziert und effizienter eingesetzt. Das Angebot wurde vor allem dahingehend optimiert, dass stehende Fahrzeuge vermieden werden, indem die Fahrzeuge an die Stellen verbracht werden, wo sie nach komplexer Datenlage die größte Nutzungswahrscheinlichkeit haben. Hinzu kommt für E-Carsharing-Anbieter, dass sie ohnehin auch Fahrzeuge, die an öffentlichen Säulen geladen haben, bewegen müssen, und ggf. auch Fahrzeuge betreuen müssen, die nicht richtig an die Ladesäule angeschlossen sind. Zusammengefasst konnten die Anbieter durch die Flottenreduktion **ökonomischer** agieren. Zugleich beobachtet die Stadt Stuttgart eine deutliche **Befriedung** der Situation für die Anwohner. Für die Nutzenden bleibt das Angebot preislich attraktiv. Die Reduktion der *Fahrzeuge* hat also für alle Seiten eher Vorteile.

Die **Gebietsreduktion** dagegen hat auch Nachteile für die Stadt. Sowohl bei stationsbasierten als auch bei Freefloating-Anbietern gibt es besonders wirtschaftlich attraktive Gebiete, die weniger gute Gebiete quersubventionieren. Allerdings sind bestimmte Regionen, in denen Fahrzeuge mehrere Tage standen – und nicht zur Freude der Anwohner – schon *ohne* Parkgebühr bzw. mit den bisher günstigeren Sondernutzungsgebühren unattraktiv. *Mit* Parkgebühren bzw. hohen Sondernutzungsgebühren werden sie erst dann attraktiv, wenn die gesamte Infrastruktur stimmt, das heißt vor allem dann, wenn die Radinfrastruktur und vor allem der ÖPNV die Grundversorgung nachhaltig leisten können und die Einführung einer Parkraumbewirtschaftung im öffentlichen Raum die Abschaffung privater PKW deutlich attraktiver machen.



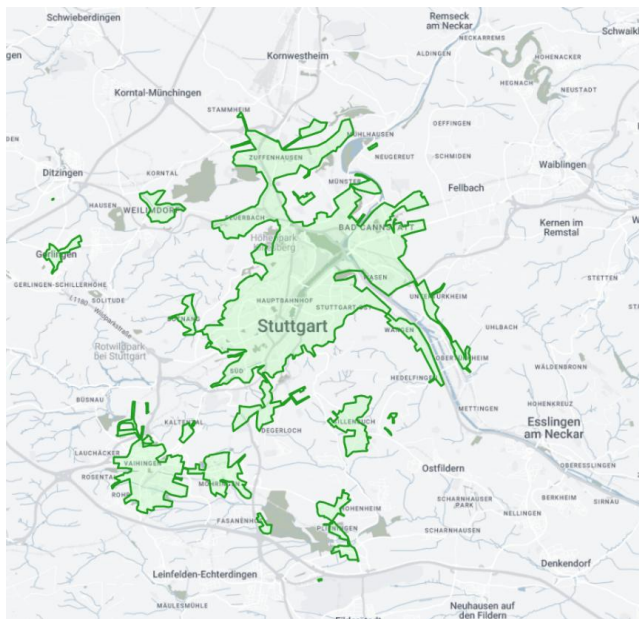


Abbildung 28: Gebiet von Miles. Quelle: <https://support.miles-mobility.com/hc/de/articles/9920526933778-Stuttgart>

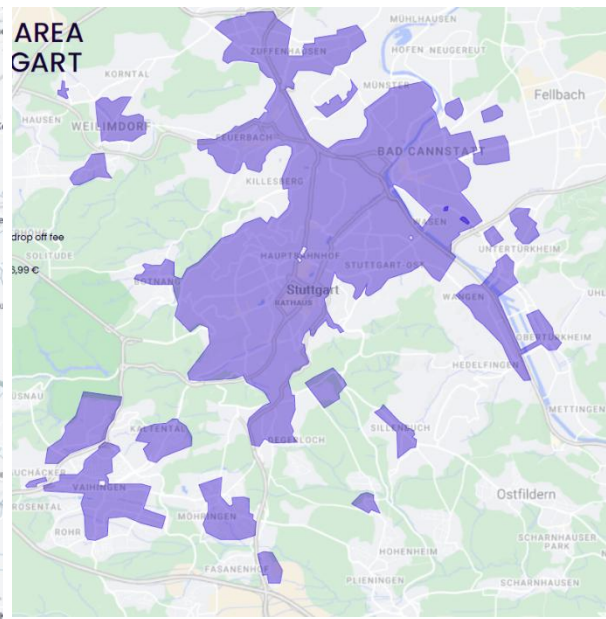


Abbildung 29: Gebiet von free2move. Quelle: <https://www.free2move.com/de/de/car-sharing/stuttgart/>

Die Karten von Miles und free2move machen sehr gut sichtbar, dass Stuttgart nicht vergleichbar mit den anderen Städten ist, die die Freefloater bedienen. Die Gebiete sind sehr **fragmentiert**. Dabei ist es besonders interessant, dass es gerade auch in äußeren Stadtteilen wie in Rohr, Bereiche gibt, in denen die Freefloater abgestellt werden dürfen.

Manche Anbieter erklären, dass sie aktuell wieder planen die Flotte (sukzessive) **aufzustocken**, um der Nachfrage noch besser gerecht zu werden. Sowohl die Anbieter von stationärem als auch von stationsflexiblem Carsharing bauen dabei ein Stück weit auch die Gebiete aus.

Zusammengefasst lässt sich für die Entwicklung sagen, dass sie bisher positiv für Stadt, Nutzende und Anbieter verlief und die Erwartung besteht, dass dies auch für die Zukunft gilt. Dabei ist natürlich die Frage, wie die Stadt mit dem Thema Parkgebühren für Carsharing weiter agiert, ein Faktor, wenn auch nicht der wichtigste. Wichtiger sind Faktoren, die es für die Bewohnenden in Stuttgart attraktiv machen, auf einen Privat-PKW zu verzichten. Hierzu gehören die ökonomische Situation der Bewohnenden, der Arbeitgeber in der Automobil-Industrie, die Parkraumverknappung und -verteuerung für Privat-Pkws durch die Stadt, die Attraktivität des Umweltverbundes, z.B. durch sichere Wege für E-Bikes oder gute ÖPNV-Taktung in Randzeiten und -gebieten und ähnliches.

„wir wissen seit Jahren, dass die Anmeldezahlen für das Carsharing, egal welcher Art, sich sprunghaft erhöhen, wenn der Parkraum knapper oder teurer wird. (...) Das heißt, das ist das, wovon die Carsharing-Branche profitiert, dass die privaten Haushalte für die Nutzung des öffentlichen Raums endlich annähernd zahlen, was es tatsächlich eigentlich wert ist und kosten sollte.“

Mit einem Blick in die weitere Zukunft sehen die Interviewten vor allem die schnellen Fortschritte in der Elektromobilität als wichtigen Faktor an: Der Ausbau der Ladeinfrastruktur, die Ausdehnung der Reichweite, die Attraktivität von Fahrzeugmodellen und vor allem auch die Akzeptanz durch die Nutzenden machen E-Fahrzeuge in der Zukunft für Carsharing attraktiv. Dabei gibt es jedoch unterschiedliche Bewertungen, wie schnell dies vonstattengeht. Und entsprechend unterschiedliche Pläne die Flotte (weiter) zu elektrisieren. Von Seiten der Anbieter sind technische Systeme, die die Bedienfreundlichkeit für Nutzende, Anbieter und Ordnungsamt erleichtern vorhanden bzw. einfach umsetzbar. Die Stadt Stuttgart dagegen steht bei der digitalen Parkraumüberwachung noch ganz am Anfang – aber nicht mehr nur davor.



Keine Rolle wird dem autonomen Fahren in naher Zukunft zugerechnet. Etwas realistischer wäre Teleoperation, was für die Freefloater einen erheblichen Nutzen brächte, um Fahrzeuge zügiger und weniger personalintensiv zwischen Standorten bewegen zu können.

8.2 Bewertung der Szenarien

Im Folgenden werden nun die Bewertungen der in Kap. 5.5 definierten grundlegenden Szenarien vorgestellt. Dabei wurden in die Interviews keine Zahlen für mögliche Preise hineingenommen, sondern vor allem die grundsätzlichen Aspekte der Umsetzbarkeit und Standortattraktivität in den Blick genommen. Für die einzelnen Anbieter wurde anschließend aus der Analyse der Interviews tabellarisch festgehalten, welche Vor- und Nachteile aus deren Sicht für verschiedene Kriterien zu ihren (Un)Gunsten entstehen. Ebenso wurde für die Stadt Stuttgart verfahren (untere beiden Zeilen). Dabei wurden Werte von +++ bis -- vergeben im Vergleich zum Status Quo (0 = keine Veränderung). In der untenstehenden Tabelle wurden dann über alle Anbieter hinweg die Zeichen summiert, wobei sich minus und plus aufhoben. Zur Verbesserung der Lesbarkeit wurden nach drei Zeichen Leerzeichen eingefügt.

Kriterien	Szenario 1 mit Pauschale	Szenario 1 mit Handypar- ken	Szenario 2: Befreiung nur für E-Fahr- zeuge	Szenario 3: zonenbasierte Parkgebühren
Zahl CS-Fahrzeuge	--	---	+	---
Zahl E-Fahrzeuge	-	-	+++ +	-
Wettbewerbsfähigkeit	++	+++	+++ ++	---
Verfügbarkeit im Stadtgebiet	---	---	-	--
Nutzendenzahlen und -intensität	---	---	---	-
Wirtschaftlichkeit für Anbieter	---	---	---	---
Administration Anbieter	---	---	---	---
Administration LH Stuttgart	0	(-) ³³	0	0
Einnahmen LH Stuttgart	+++ +++ +	+++ +++	+++ +	+++

Tabelle 2: Bewertung von Szenarien durch die Anbieter

Bei der Wettbewerbsfähigkeit besteht aktuell eine Wettbewerbsverzerrung zuungunsten der stationsbasierten Angebote. Szenario 1 ‚nullert‘ die bestehende Verzerrung daher zunächst. Bei der Abschätzung der Einnahmen der Stadt Stuttgart in Szenario 1 mit Handyparken wurde dabei eine stärkere Reduktion der Carsharing-Fahrzeuge mit einkalkuliert.

Für die Stadt Stuttgart ist der wichtigste Aspekt bei allen Szenarien, dass sie eine längerfristige Lösung wünschen. Testballons, die nach 1-2 Jahren wieder umgeändert werden, sind aufwändig und produzieren

³³ Derzeit verfügt die Landeshauptstadt Stuttgart über keine eigene digitale Infrastruktur für Handyparken. Die Umsetzung von Handyparken erfolgt daher durch externe Anbieter. Der Aufwand der Administration ist somit eigentlich 0, weil die Carsharing-Anbieter mit den Handyparken-Anbietern alles direkt aushandeln müssten. Der Aufwand kann aber erheblich werden, wenn dies nicht reibungsfrei funktioniert und die Stadt vermitteln muss.

letztlich wieder zusätzliche Kosten. Eine Anpassung in der technischen Umsetzung an die sich entwickelnde Parkraumüberwachung bei gleichbleibenden Regelungen ist davon unberührt. Gerade Modelle, die sich in die bisherigen Routinen des Parkraummanagements und der Überwachung integrieren lassen, erleichtern den Aufwand, weswegen die Szenarien i.d.R. mit 0 bewertet wurden, auch wenn eine Umstellung zunächst einen Aufwand bedeuten. Die Vertretungen der Stadtverwaltung plädieren daher dafür, die aktuelle Regelung so lange beizubehalten, bis eine Regel beschlossen wurde, die zumindest mittelfristig als tragfähig gesehen wird.

8.2.1 Status Quo

Die derzeitige Regelung einer Parkgebührenbefreiung für alle Carsharing-Fahrzeuge ist zum einen für die Kundschaft bei allen Anbietern attraktiv. Zum anderen aber bevorteilt es die Freefloater, weil die Stationären für ihre Stellplätze zahlen müssen. Dieses Szenario wird deswegen nicht als gerecht wahrgenommen.

*„(...) und dementsprechend es auch ein Stück weit Wettbewerbsverzerrung war, obwohl wir natürlich auch unsere Fahrzeuge im öffentlichen Raum kostenfrei stellen dürfen oder könnten. Aber für uns ist es ja gar nicht so ein riesen Impact hat, weil wir eben *Stationen haben*.“*

Zum zweiten werden die Nachteile für die Stadt wahrgenommen:

*„Also, die verkehrspolitische Antwort lautet, ich verstehe diese Parkgebührenreduzierung auf null keinen Meter. Also, natürlich, man kann die Tatsache, dass **der öffentliche Raum wertvoll ist** (...) und die Carsharing-Förderung natürlich so miteinander in Einklang bringen, dass man die viel zu niedrigen Parkgebühren für Pkw im öffentlichen Raum in einem **Race to the Bottom** nochmal reduziert, damit der **Fördergedanke fürs Carsharing** irgendwie reinpasst in diese Schieflage bei der Bepreisung des öffentlichen Raums. (...) Da ist der öffentliche Raum dann irgendwie gar nichts mehr wert, da ist irgendwie aus Fördergesichtspunkten plötzlich alles egal. Aber das wird im Grunde nur deswegen gemacht, weil man sich nicht rantraut an die Wahrheit, dass es für die **privaten Haushalte viel zu günstig** ist, im öffentlichen Raum zu parken. Richtig wäre es ja gewesen, die Parkgebühren für die privaten Haushalte im öffentlichen Raum drastisch zu erhöhen und mit den Carsharing-Parkgebühren drunter zu bleiben.“*

Das Zitat macht sehr deutlich, was auch andere betonen: Dass der öffentliche Raum einen Wert hat, dem kostenfreies Parken nicht gerecht wird. Dabei ist der Vergleich zwischen dem Carsharing-Parken und dem privaten ruhenden Verkehr wichtig. Carsharing wird durch hohe Parkkosten von Privat-PKWs deutlich attraktiver.

Der Status Quo hat den Vorteil, dass die Anbieter zu einem günstigen Preis die Bedarfe ausloten konnten und die Flotte entsprechend aufstellen. Dass ein Anbieter aber Stuttgart verlassen würde, wenn die Parkgebührenbefreiung aufgehoben würde, davon gehen sie – zumindest bei einem sinnvollen Modell – nicht aus.

8.2.2 Aufhebung der Parkgebührenbefreiung

Für die Anbieter ist die Aufhebung der Parkgebührenbefreiung an sich nicht das diskussionswürdige Thema, sondern die Art und Weise der Gebührenerhebung.



Eine Möglichkeit der Umsetzung wäre es dabei, Carsharing-Fahrzeuge wie andere PKW, die im öffentlichen Raum parken, zu behandeln.³⁴ Um flexible Parkzeiten zu ermöglichen, müssten im Weiteren zwischen den Anbietern von Handyparken und den Carsharing-Anbietern Lösungen vereinbart werden und entsprechende Schnittstellen zur Verfügung gestellt werden. Dies **wäre nicht von Seiten der Stadt leistbar**. Wenn die Handyparken-Anbieter eine gemeinsame Lösung ermöglichen, könnten die Carsharing-Anbieter das technisch **in wenigen Monaten umsetzen**.

Aktuell wird diese Option allerdings nur in wenigen Städten genutzt:

*„das sind aber sozusagen Erblasten aus den Anfangsjahren oder aus Städten, in denen es halt nie anders war. Also, da zählt beispielsweise Berlin dazu oder auch Köln, aber das sind jetzt offen gestanden fürs Carsharing nur so semioptimale Lösungen, weil Sie halt da immer eine gewisse **technische Fehleranfälligkeit** dahinter haben. Sie haben vor allem im Handyparken keine, **keine Kostenkontrolle**, je nachdem, **wie viele Parkzonen** hinzukommen, je nachdem, wie viel pro Parkzone dann auch das Parken kostet [...] und wie lange, die Parkzeiten gelten, also ist das dann vielleicht sogar rund um die Uhr oder bis null Uhr nachts, [dann] kann das **sehr teuer** werden, weil sie halt permanent sozusagen dann in der Parkraumbewirtschaftung stehen. deswegen ist das ein Modell, was wir heutzutage gar nicht mehr nachverfolgen. Also **wir gehen heute in keine Stadt mehr, in der es das Handyparken gibt.**“*

Besonders für die Freefloating und stationsflexiblen Anbieter wäre diese Option sehr problematisch. Zum einen, weil dadurch sehr hohe Parkgebühren entstehen, vor allem aber, weil die Parkgebühren für die Anbieter nicht berechenbar sind. Ein Anbieter würde dies auf seine Stuttgarter Kundschaft umlegen und die Preise entsprechend erhöhen müssen. Dabei ist davon auszugehen, dass es einen **Verlust an Nutzen** gäbe, insbesondere bei denjenigen Nutzenden, die bereits auf der Kippe zwischen den Kosten des Carsharings und einem Privat-Pkw sind. Ein anderer Anbieter nimmt deutschlandweit die gleichen Entgelte und könnte entsprechend hier nicht die in Stuttgart entstandenen Kosten allein auf Stuttgart umlegen. Hier stellt sich die Frage der Rentabilität daher umso mehr. Um also die so deutlich steigenden und unberechenbaren Kosten wirtschaftlich abzubilden, müssten die Anbieter im Vorfeld entsprechende Konsequenzen ziehen, z.B. dass die in Stuttgart verfügbare Menge an **Fahrzeugen drastisch reduziert** und/oder dass **Abgabegebiete noch mal neu gezogen** würde: die rentablen Bereiche würden sich damit reduzieren und könnten weniger unrentable Bereich querfinanzieren. Je nachdem, wie sich die Parkkosten durch dieses System für die Anbieter entwickeln, könnte es passieren, so die Annahme in einem Interview, dass die Stadt nicht mehr hinreichend attraktiv für einen Anbieter sei.

Die Anbieter genauso wie der bcs und die Stadt Stuttgart bevorzugen daher eine Regelung, die Berechenbarkeit und einen „Discount“ für Carsharing beinhaltet. Dabei wäre eine **Pauschale** pro Fahrzeug sinnvoll. Die ‚technische‘ Umsetzbarkeit wäre hier einfach und wird von der Stadt auch als unproblematisch gesehen. Hier könnten **Sonderparkausweise** wie für Gewerbetreibende und Soziale Dienste ausgestellt werden. Dies würde für die entsprechenden Dienststellen keinen erheblichen Mehraufwand bei der Masse von ca. 50.000 Bewohnerparkausweisen pro Jahr bedeuten. Eine andere technische Umsetzung im Sinne eines digitalisierten Parkausweissystems dagegen ist für die Stadt Stuttgart noch nicht in Aussicht.

Für die Preisbildung lautet ein Vorschlag:

³⁴ Die Stadt Stuttgart verweist darauf, dass wie vor der Einführung der Parkgebührenbefreiung für Carsharing-Fahrzeuge dann auch Bewohnerparkausweise von den Nutzenden beantragt werden können. Die Papiausweise enthielten dann statt des Kennzeichens den Hinweis auf das Carsharing. Die Bewohnerparkausweise kamen aber damit nur den Nutzenden und nicht den Anbietern zupass.



„Eine Deckelung dieser Parkgebühren im Free-Floating-Bereich genau an der Stelle, wo die Sondernutzungsgebühren für den stationsbasierten Bereich enden, ist auf jeden Fall das, was man tun muss. Alles andere ist marktverzerrend.“

Ein weiterer Vorschlag lautet, die Gebühren für Parken für alle – Anwohner, stationäre und freefloating Anbieter – auf z.B. 200 Euro pro Jahr zu setzen.³⁵ Und nicht zuletzt werden Daten aus anderen Städten herangezogen, in denen die Pauschalen bei 400-900 Euro im Jahr lägen. Die Anpassung von Bewohnerparken an Carsharing wird als wichtig betrachtet, um die Attraktivität von Carsharing nicht einzubüßen, die Anpassung von Freefloating an stationsbasierte wird als wichtig gesehen, um die **städtische Gleichbehandlung** verschiedener Anbieter zu gewährleisten.

Für den stationsflexiblen Anbieter entstünde hier ein anderes praktisches Problem: Bisher dürfen alle Fahrzeuge des Anbieters an allen Stationen von der in Baden-Württemberg abgegeben werden, aber nicht nur: Wenn die Station selbst belegt ist, ist eine Abgabe in der Nähe der Station möglich. Dies müsste der dann entweder unterbinden, was für die Kundschaft eine deutliche Einbuße wäre, oder für alle potenziell in Stuttgart abgebbaren Fahrzeuge einen entsprechenden Sonderparkausweis beantragen und zahlen. Eine dritte Lösung, dass nur die Anzahl Fahrzeuge, die tatsächlich nach Stuttgart hineinfahren, abgerechnet werden z.B. durch das Auslesen einer Vignette, ist aktuell technisch nicht umsetzbar, bzw. wenn es manuell umgesetzt werden müsste, für das Ordnungsamt nicht abbildbar.

Die Option, eine Kombination aus Handyparken und Pauschale durch eine Deckelung beim Handyparken zu erreichen, würde zum einen eine spezielle Regelung durch die Stadt voraussetzen und anschließend eine Aushandlung zur technischen Umsetzbarkeit mit einem der Handyparken-Anbieter in der Stadt erforderlich machen. Ob sich dieser Aufwand für die Freefloater und den stationsflexiblen Anbieter überhaupt rentiert, wird bezweifelt:

„Da gehen wir also auch auf eine Deckelung bei 480 Euro. (.) Können wir ja gerne durch Handyparken ergänzen und sagen, wer unter diesen 480 Euro pro Fahrzeug bleibt, den, (..) also dann schneiden wir den Betrag da ab, aber dann wüsste ich, ich wüsste nicht, warum man das tun sollte, weil es wahnsinnig viel technischer Aufwand ist und es würde eigentlich ja überhaupt nichts bringen.“

Für die Stadtverwaltung wird hier jedenfalls das Risiko als groß gesehen, dass sie die Aushandlung zur technischen Umsetzung gewährleisten muss, ohne dass sie hiervon einen Nutzen gegenüber der Regelung mit einer Pauschale hätte.

Eine Pauschale ist von diesen beiden Szenarien also eindeutig die attraktivere Option und wird von den Beteiligten insgesamt deutlich bevorzugt.

8.2.3 Parkgebührenbefreiung nur für E-Carsharing-Fahrzeuge

Das genannte Problem für den stationsflexiblen Anbieter würde entfallen, wenn ausschließlich E-Carsharing-Fahrzeuge befreit würden, da der regionale Anbieter vollständig auf E-Mobilität setzt. Aktuell sind die vier Anbieter sehr unterschiedlich elektroaffin. Dabei wird auch die Bereitschaft der Nutzenden Elektroautos für den städtischen und regionalen Verkehr zu buchen, sehr heterogen eingeschätzt. Es gilt, je mehr E-Fahrzeuge ein Carsharinganbieter hat, umso mehr nimmt er Interesse der Nutzenden an diesen Autos wahr. Dies kann zum einen daran liegen, dass die Anbieter mit ihrer Fahrzeugflotte auch entsprechend

³⁵ Im Vergleich: Sonderparkausweise für Gewerbetreibende kosten für ein Jahr 240 Euro, für Soziale Dienste 120.



Personen mit unterschiedlichen Präferenzen anlocken. Zum anderen sind Preispolitiken hier lenkend und nicht zuletzt werden Präferenzen der Nutzenden auch durch das Angebot gesteuert.

Das Szenario würde für alle anderen Anbieter außer der einen gewissen Druck darstellen, die Flotte zu elektrifizieren, weil es auch ein Signal der Stadt darstellen würde. Für Anbieter, die ohnehin schon Pläne haben, in naher Zukunft mehr E-Fahrzeuge zu integrieren, wäre dies ggf. ein Anreiz zur Beschleunigung. Anbieter, die dies nicht tun, könnten dadurch im Wettbewerb verlieren.

Anbieter, die aktuell noch wenige E-Fahrzeuge haben, sähen hier eher eine Belohnung für E-Fahrzeuge als einen Anreiz. Anders gesagt: Sie würden ihre Flotte dadurch nicht schneller elektrifizieren. Gleichzeitig sehen auch sie, dass ein gesellschaftlicher Druck entsteht.

*„Jetzt aus Sicht der Kostenstruktur natürlich, wenn man jetzt sagt, okay, die Fahrzeuge, E-Fahrzeuge sind teurer in der Anschaffung, wir haben noch die Infrastruktur und so, wäre das halt aus wirtschaftlicher Sicht natürlich eine Entlastung für uns, ganz klar. (..) Ich meine, das ist auch viele, also gerade, das ist das, die Leute sehen halt, dass wir Carsharing betreiben und **wir kriegen oft eine Kritik auch, ja, warum habt ihr nicht mehr E-Fahrzeuge?** Und (..) da muss man halt einfach dazu sagen, ja, für uns ist halt wichtig, nicht unbedingt erstmal der Antrieb, sondern wirklich auch, dass das Carsharing vorangeht und dass man sich ein Auto teilt, wirklich, dass es weniger Fahrzeuge insgesamt gibt.“*

Die Argumentation, dass der ökologische Effekt von Carsharing zuerst im Ersatz von Privat-Fahrzeugen bestünde und die Elektrifizierung nachrangig sei, wird auch von anderen Interviewpartnern ausgeführt. Dabei wird jedoch sichtbar, dass sie nicht mehr genügt. Es wirkt eher so, wie einem Veganer erklären zu wollen, dass es doch wichtiger sei, erst einmal Vegetarier zu werden.

Ein Anbieter, der die Elektrifizierung vorantreiben will, erklärt:

*„weil wir einfach in Stuttgart, wir haben für uns als Unternehmen gemerkt, dass **in Stuttgart E-Autos sehr, sehr gut funktionieren**. Wir haben, wie ich schon angesprochen hatte, eine sehr, sehr gute Ladeinfrastruktur. Stuttgart kommt besonders, insbesondere mit kleineren E-Fahrzeugen sehr, sehr gut zurecht, [...] die sind dort super gefragt. [...] früher hatten wir sehr, sehr viele E-*Kleinwagen* in unserer Flotte. Aktuell sind es **E-*Kleinwagen***. Die werden **super angenommen vor Ort**, werden sehr, **sehr viel benutzt**.“*

Der größte Effekt würde sich also nicht in der Betrachtung des einzelnen Anbieters, sondern bei der Betrachtung der Konkurrenzsituation ergeben, dass eine Lenkung des *Wettbewerbs* in Richtung der Elektrifizierung stattfände. Die elektroaffinen Anbieter könnten den monetären Wettbewerbsvorteil nutzen sowie zuletzt die Freefloater einen monetären Wettbewerbsvorteil hatten. Dieser Vorteil wird von den stärker E-Auto-affinen Anbietern noch unterschätzt, weil sie mutmaßen, dass alle Anbieter aktuell auf schnelle Elektrifizierung setzen;

*„Also, ich denke, dass die Konkurrenz auch tatsächlich sehr, sehr stark, ähm auch wenn ich mir die Entwicklungen von diversen anderen Unternehmen in Stuttgart selber anschau, dass hier auch **relativ stark auf E-Mobilität** gesetzt wird, und dass das Ganze auch, dass, das auch erkannt wurde, dass das in Stuttgart der eher **aufstrebende** oder der aufsteigende [Ast], ist, und ich würde denken, dass hier ähnliche Strategien, auf, mit, im Hinblick auf E-Mobilität und, Verbrenner-Mobilität gefahren werden.“*

Die Heterogenität ist auch – aber nicht nur – damit verbunden, ob die Situation **spezifisch für Stuttgart** und das ‚Ländle‘ betrachtet wird, oder eine generelle Aussage zu Carsharing (in Deutschland) getroffen wird. Damit eng verbunden ist, wie viele **Erfahrungswerte** mit E-Fahrzeugen in Stuttgart bei den verschiedenen Akteuren bestehen.



Eine skeptische Perspektive auf das Szenario sieht hier eher keine Steuerungswirkung, weil das Grundproblem nicht gelöst sei:

*„Genau. Also genau, also deswegen meine, meine Generalantwort auf diese Frage, so Gebührenerlass oder geringere Gebühren für E-Carsharing. Ich finde es aus Carsharing-Sicht sinnvoll, weil die Fahrzeuge halt aus Anbietersicht am Ende teurer sind in der Station. in der Bereitstellung. (..) Aber man sollte sich davon nicht, oder aber wenn man sich davon eine Lenkungswirkung erhofft, dann sollte man die Frage vorher diskutieren, **gibt die Infrastruktur denn so eine Lenkungswirkung überhaupt her?** (...)"*

*„Das Grundproblem ist ja die Frage, **was ist denn das Ladekonzept?** (..) Wir (..) haben doch gar kein Ladekonzept. Also, (..) Anbieter haben vielleicht ein Ladekonzept, so muss man das sagen, aber die Stadtgemeinde Stuttgart unterstützt doch nicht systematisch E-Carsharing.[...], gibt's irgendwie (..) **Ordnungswidrigkeitsgeldbefreiungen**³⁶ für Free-Floating-Fahrzeuge an öffentlichen Ladepunkten?"*

Auf der anderen Seite müssen Anbieter nach eigenen Angaben aber ohnehin regelmäßig Fahrzeuge bewegen. Das Abstecken bzw. z.T. richtige Einstecken ist dabei in die Bewegung der Fahrzeuge eingeplant. Allerdings muss dann auch bei stationärem Carsharing regelmäßig Personal Fahrzeuge ab und zu richtig einstecken, solange das noch nicht so gewohnt ist wie das Tanken.

Auch bei diesem Szenario wäre wieder relevant, ob die übrigen Parkgebühren über Handyparken oder über eine Pauschale abgerechnet würden – dementsprechend würden sich die Preise und die (Un)Attraktivität noch Verbrenner in Stuttgart zu platzieren, ergeben.

Für stationäre Anbieter würde die Parkgebührenbefreiung der E-Fahrzeuge bei gleichbleibenden Kosten für die Sondernutzung unabhängig vom Fahrzeugtyp und Handyparken einen Vorteil für die Kundschaft bedeuten aber auch ausschließlich für diese, denn sie könnten dann während der Nutzung E-Fahrzeuge kostenlos im öffentlichen Raum abstellen. Für die Anbieter würde zunächst die Sondernutzungsgebühr selbst verbleiben und den Betrieb von E-Autos nicht lukrativ machen. Würde die Lösung zugleich die Wettbewerbsverzerrung der letzten Jahre ausgleichen wollen, müssten auch Sondernutzungsgebühren für E-Fahrzeuge bei stationsbasierten / -flexiblen Fahrzeugen entfallen.

8.2.4 Unterschiedliche Pauschalen bei größerer Gebietsabdeckung

Das Szenario, dass unterschiedliche Pauschalen genommen würden, danach ob mehr wirtschaftlich unattraktive Gebiete eingebunden würden, brachte das interessanteste Ergebnis: Alle fanden es angemessen und niemand würde dadurch etwas ändern. Es würde von einem solchen Ansatz also keine Steuerungswirkung ausgehen.

*„Ja. Ja, es ist ein bekanntes, also das heißt, ein bekanntes Konzept, es ist ein Konzept, was, was in München, ja, kurz vor der Umsetzung steht und was in, Frankfurt mal diskutiert wurde, jetzt aber auch nicht weiter verfolgt wurde, bislang zumindest nicht, setzt im Grund, also in der, **in der Grundidee sehr sinnvoll**, weil es, eben **nicht bestraft**, sondern eben eher, **anreizt** sozusagen, dass je größer ein Geschäftsgebiet ist, man eben desto günstiger dann pro Fahrzeug wird. das ist im Grundsatz auch total sinnvoll, das heißt also letztlich, **man kann sich dann als Anbieter natürlich selber, das berechnen, ob es sich jetzt lohnt**, in die maximale Ausbaustufe in der Stadt zu gehen und dafür den sehr, sehr günstigen Preis zu nehmen oder je nach basierend auf der Nutzung, das muss man sich dann aber eben halt im Rahmen der Nutzung dann anschauen, oder im Rahmen der Nutzung zu sagen, man akzeptiert vielleicht einen leicht höheren Preis, geht dann aber eben auch nicht in die maximale Ausbaustufe, weil selbst mit der maximalen Ausbaustufe ist es am Ende vielleicht nicht, also hatten wir ja bei den **Null***

³⁶ Gemeint sind wahrscheinlich tarifliche Zeitkomponenten.



*Euro am Anfang auch, ist es trotzdem nicht, wirtschaftlich nachhaltig, bestimmte Gebiete reinzunehmen, wo einfach die Bevölkerungsdichte gering ist, wo die Nutzung gering ist, wo, möglicherweise, halt einfach andere, **Kriterien dagegen sprechen**, ja, sozusagen Mischnutzung in den Gebieten Automobilbesitz, all diese Dinge spielen ja da eine wesentliche Rolle und man weiß eigentlich heute relativ genau, dass in den, insbesondere in den Siedlungsgebieten, also da, wo Einfamilienhäuser, sind, wo die, wo der ÖPNV gegebenenfalls schlecht ausgebaut ist, dass die Leute dort **bei ihrem eigenen Auto auch bleiben** und da wird man auch, mit, mit einem Car-sharing-Angebot, was da keine Gebühren zahlen muss, jetzt **keine Nutzung, ja, anreizen**, weil die Leute letztlich gar keinen Grund haben, ihre, ihr Mobilitätsverhalten zu verändern, ja, oder ihre Mobilitätsgewohnheiten zu verändern, von daher, das müsste man sich dann halt im Zweifel anschauen, **aber im Grundsatz ist dieses Konzept wahrscheinlich, also wenn man über Parkgebühren spricht, ist das wahrscheinlich das sinnvollste**, Modell, anstatt dass man jetzt vielleicht einfach irgendwo einen Preis hat, der gleich bleibt, egal wie groß das Geschäftsgebiet ist, egal welche Flotte man hat, so, also da so ein Zuschusskonzept ist natürlich, oder so ein Anreizkonzept ist natürlich immer besser, als wenn man jetzt irgendwas vorschreibt oder als wenn man jetzt einfach sagt, es gibt einen starren Preis, der für alles gleich ist, ja."*

Dieses Zitat erklärt ausführlich, was auch die anderen Interviewpartner bestätigen: **Die Gebühr wird das Nutzungsverhalten in den Bereichen nicht ändern, die jetzt auch nicht attraktiv sind.** Durchdacht wurde das Szenario, dass bisher nicht erschlossene Gebiete eine niedrigere Parkgebührenpauschale erhielten. Da allerdings die aktuelle Summe von 0 Euro für alle Gebiete schon keinerlei Effekt darauf hatte, Gebiete auszuweiten, sondern Gebiete eingeschränkt wurden, würde eine andere Summe keinerlei positive Effekte erzeugen. Da wirtschaftlich attraktive Innenstadtgebiete die anderen Gebiete quersubventionieren, könnte ein Faktor, der allerdings von den Interviewpartnern selbst nicht thematisiert wird, sein, dass die Quersubventionierung ein Stück erleichtert wird, gegenüber einer einheitlichen Pauschale über alle Gebiete hinweg. Anders gesagt: **Die steuernde Wirkung zur Gebietsausdehnung bleibt auf jeden Fall aus**, eine **erleichternde Wirkung**, die Gebiete in der jetzigen Form zu halten, könnte sich ggf. einstellen. Für die Stadt Stuttgart sind unterschiedliche Pauschalen weniger attraktiv, weil sie noch mal unterschiedliche Kategorien einplanen müsste. Da die aktuelle Anzahl der Carsharer der vier hier interviewten plus Flinkster aber sehr überschaubar ist, wären es ja maximal fünf Kategorien. Würden nur Ausdehnungen der bisherigen Abdeckung belohnt, bliebe es bei einer Kategorie. Daher wird der Aufwand mit 0 angenommen.

Statt der Parkgebühren sind hier Maßnahmen, um stationäre Anbieter ggf. sogar durch Förderung in Außenbereiche zu locken, wesentlich wichtigere Ansätze. Die Kosten für Fahrzeuge und Personal sind zu hoch, als dass sie durch einen geringeren Parkgebührensatz ausgeglichen werden könnten.

8.2.5 Zusammenfassende Betrachtung

Für die Nutzenden und die Anbieter wird die jetzige Parkgebührenbefreiung als die attraktivste Lösung gesehen. Nichtsdestotrotz ist auch ein Verständnis da, dass die Stadt Gebühren erheben muss. Für die stationären ist dies zudem eine Frage der Wettbewerbsfairness, da sie mit der Sondernutzungsgebühr aktuell benachteiligt waren.

Handyparken ist zwar auf Seiten der Anbieter technisch in wenigen Monaten umsetzbar, aber ökonomisch eine Blackbox, die ein vorausschauendes und dadurch auch enges Kalkulieren erschwert. Auch für die Stadt Stuttgart ist das Szenario das größte Risiko: Für die Anbieter kann die Stadt so unattraktiv werden, dass sich einzelne zurückziehen, andere ihr Angebot einschränken oder verteuern. Dadurch wird das Angebot für die Nutzenden unattraktiver und somit der positive Trend des Carsharings gebremst. Zum zweiten sind dadurch auch die Einnahmen nicht überschaubar. Vor allem aber liegt hier ein Risiko darin, dass die Verwaltung sich in die technische Umsetzung einschalten muss. Aktuell ist sie ausschließlich Nutznießerin des Handyparkens und hat diese Dienstleistung vollständig outgesourct. Es gibt also keine Stelle innerhalb der Verwaltung, die städtischerseits die Umsetzung begleiten oder gar betreuen könnte. Der Vorteil des Handyparkens wäre allerdings, dass es sehr gerecht die Nutzung des öffentlichen



Raums bepreisen würde. Allerdings wäre dann der Privat-PKW aktuell dem Carsharing finanziell deutlich besser gestellt dank der sehr günstigen Bewohner-Parkausweise.

Eine Pauschale dagegen ist erst mal nur für den stationsflexiblen Anbieter eine Herausforderung, bei der ggf. anhand der letztjährigen Daten eine Summe der gleichzeitig in Stuttgart befindlichen Fahrzeuge be- und im Nachhinein verrechnet werden müsste. Hier müsste die Stadt sich auf eine praktische Umgangsweise einlassen. Grundsätzlich halten aber alle (sonstigen) Akteure eine Pauschale für fair und attraktiv, um Planungssicherheit zu haben und geringe Aufwände. Auch die Stadtverwaltung zieht diese Lösung vor. Dabei sind unterschiedliche Preise im Raum. Eine Anpassung der Freefloater und der Stationären wäre wichtig. Um den Privat-PKW-Besitz zu steuern, braucht es aber auch hier eine Anpassung.

Eine Befreiung allein für E-Carsharing-Fahrzeuge spaltet die Interviewten in zwei Lager: diejenigen, die E-Mobilität in Stuttgart positiv wahrnehmen und weiter ausbauen wollen und diejenigen, die an der Verbrennertechnologie noch stärker festhalten. Dies hätte daher eine steuernde Wirkung, weil der Wettbewerb angeheizt würde, indem ein höherer Bestand an E-Fahrzeugen, die auch höhere Anschaffungspreise und Aufwände haben, belohnt würden.

Unterschiedliche Gebühren würden nicht für eine weitere Ausdehnung sorgen, sondern könnten höchstens eine Reduktion der Gebiete von Freefloatern eindämmen. Ob dieser Effekt aber notwendig ist, würde wesentlich von den Kosten an sich abhängen. Für die Attraktivität außerhalb des innerstädtischen Kerns werden aber andere Faktoren als viel entscheidender wahrgenommen, die unabhängig von Parkgebühren für Carsharing in Angriff genommen werden sollten: Bewohnerparken, ÖPNV-Taktung, Radinfrastruktur, Mentalitätsfragen.



9 Betrachtung möglicher Handlungsoptionen für die Landeshauptstadt Stuttgart

Zur Ableitung möglicher Handlungsoptionen der Landeshauptstadt Stuttgart hinsichtlich der Gestaltung von Parkgebühren für Carsharing-Fahrzeuge werden aufbauend auf den in Kap. 5.5 grundlegend definierten Szenarien und den aus den Erhebungen gewonnenen Erkenntnissen zunächst unterschiedliche Varianten der Szenarien definiert. Hierbei werden auch die dabei getroffenen Annahmen der untersuchten Regelungen auf das Carsharing-Angebot in Stuttgart sowie die Anzahl der Nutzenden beschrieben. Diese grundsätzlichen Varianten wurden im Projektverlauf mit der LH Stuttgart abgestimmt.

Hieraus abgeleitet werden dann in einem zweiten Schritt die zu erwartenden fiskalischen Effekte der untersuchten Varianten abgeschätzt. Abschließend erfolgt eine vergleichende Bewertung der untersuchten Varianten.

9.1 Beschreibung untersuchter Szenarien

Wie in Kap. 5.4 aufgeführt, werden folgende übergeordneten Szenarien betrachtet:

Übersicht Szenarien

Szenario 0: Fortführung	Bewertung der aktuellen Regelung und Betrachtung der Effekte bei einer möglichen Fortführung
Szenario 1: keine Befreiung von Parkgebühren	Nach aktueller Beschlusslage endet die Befreiung von Parkgebühren für Carsharing-Fahrzeuge zum 31.12.2026. Das Szenario betrachtet zu erwartende Effekte auf Flottenbestand und Nutzerzahlen, wenn es bei der aktuellen Beschlusslage bleibt.
Szenario 2: E-Fahrzeug-Förderung	Im Sinne einer Förderung von E-Fahrzeugen werden in diesem Szenario mögliche Effekte auf Flottenbestand und Nutzendenzahlen untersucht, wenn ähnlich zu der „alten“ Regelung einer Befreiung von E-Fahrzeugen von Parkgebühren eingeführt werden würde.
Szenario 3: Flächendeckung	Dieses Szenario setzt eine pauschale Parkgebühr für Carsharing-Fahrzeuge voraus. Die Höhe der Gebühr je Fahrzeug reduziert sich dabei mit dem Anteil der Bevölkerung, der räumlichen Zugang zu dem Carsharing-Angebot hat. Für stationsbasiertes Carsharing vergünstigte Gebühren in peripheren Gebieten.

Als weitere Variable wurden für die folgenden Betrachtungen die Höhe der in Zukunft fälligen Parkgebühren bzw. Gebühren für die Sondernutzung eingeführt. Hierzu wird grundsätzlich angenommen:

- Die Parkgebühren werden pauschal je Fahrzeug und Jahr erhoben.
- Die Parkgebühren für Free-Floating-Fahrzeuge werden den für Sondernutzungsgebühren für Stellplätze im öffentlichen Raum im stationsbasierten Carsharing gleichgestellt.
- Für stationsbasiert betriebene Fahrzeuge wird die Parkgebührenbefreiung fortgeführt.

Unter dieser Prämisse wurden für die Szenarien 1 und 2 die folgenden Varianten bzgl. der Höhe der zu entrichtenden Beträge betrachtet:



- **Variante a:**
Jährliche Kosten je Fahrzeug bzw. Stellplatz in Höhe der beschlossenen Gebühr für das Bewohnerparken ab dem 01.01.2027 (55€ p.a.).
- **Variante b:**
Jährliche Kosten je Fahrzeug bzw. Stellplatz in Höhe der derzeitigen Gebühren für die Sondernutzung, die durch die Anbieter stationsbasierter Carsharing-Leistungen derzeit zu zahlen ist. (480€ p. a.)
- **Variante c:**
Berechnung der erforderlichen Kosten je Fahrzeug bzw. Stellplatz unter der Prämisse, dass die prognostizierten Einnahmen aus Szenario 0 weiterhin erzielt werden und damit die Veränderung der Kosten je Fahrzeug für die Landeshauptstadt Stuttgart aufkommensneutral ist.

Aufgrund der aus den durchgeführten Interviews vorliegenden zurückhaltenden Bewertungen für Szenario 3 wurde hier exemplarisch nur Variante b berechnet. In Summe ergeben sich hieraus die folgenden betrachteten Szenarien und Varianten

.	Szenario 0	Szenario 1	Szenario 2	Szenario 3
Höhe der Parkgebühren p.a.	Fortführung Befreiung Parkgebühren	Wegfall Befreiung Parkgebühren	E-Fahrzeug-Förderung	Flächen-deckung
Aktueller Stand: Free Floating: 0/ Station: 480€	Szenario 0			
Variante a: 55€ je Fahrzeug oder Stellplatz		Szenario 1a	Szenario 2a	
Variante b: 480€ je Fahrzeug oder Stellplatz		Szenario 1b	Szenario 2b	Szenario 3
Variante c: aufkommens- neutral		Szenario 1c	Szenario 2c	

Tabelle 3: Übersicht Szenarien mit Kostenvarianten

Im Folgenden werden die Szenarien bzw. deren Varianten jeweils hinsichtlich der zentralen unterstellten Rahmenbedingungen beschrieben. Für jede Variante werden zudem die anhand der in Recherchen und Interviews gewonnenen Erkenntnisse basierenden Abschätzungen zu folgenden Aspekten dargestellt:

- Zu erwartende Änderungen des bereitgestellten Angebotes
- Zu erwartende Veränderung des Anteils eingesetzter E-Fahrzeuge
- Erforderliche (zusätzliche) administrative Aufwände sowohl auf Seiten der Anbieter als auch auf Seiten der Landeshauptstadt Stuttgart
- Einschätzung zur Gleichbehandlung der beiden Angebotsformen.

Hierbei handelt es sich jeweils um begründete Einschätzung, nicht jedoch um exakte Prognosen.



9.1.1 Szenario 0: Fortführung der bisherigen Befreiung

Beschreibung:

- Die Befreiung von Parkgebühren wird für alle Carsharing-Fahrzeuge, unabhängig von der Antriebsart, fortgesetzt.
- Die Anbieter von stationsgebundenem Carsharing entrichten wie bisher Gebühren für die Sondernutzung in Höhe von 480€ je öffentlichem Stellplatz und Jahr.
- Das Parken von Carsharing-Fahrzeugen auf bewirtschafteten Parkflächen bleibt für alle Angebotsformen gebührenfrei.

Erwartete generelle Effekte:

- Das bisherige kontinuierliche Wachstum an Fahrzeugen im stationsbasierten Angebot setzt sich fort, gleiches gilt für die Zahl der Nutzenden.
- Bei den Free-Floating-Angeboten erfolgt eine Stabilisierung auf dem Niveau von 2025.
- Die bedienten Gebiete wachsen nur geringfügig, aber kontinuierlich.
- Der Anteil an E-Fahrzeugen steigt kontinuierlich leicht an.
- Weder bei Anbietern noch bei der Landeshauptstadt Stuttgart ergeben sich zusätzliche administrative Aufwände.
- Durch die Ausweisung neuer Stellplätze ergeben sich für die Landeshauptstadt Stuttgart zusätzliche Einnahmen aus Sondernutzungsgebühren, jedoch nur von Anbietern stationsbasierter Angebote.
- Die derzeitige Ungleichbehandlung der Anbieter von stationsbasierten und Free-Floating-Angeboten bleibt somit bestehen und wird weiter verstärkt.

9.1.2 Szenario 1a: Keine Befreiung von Parkgebühren – Gebühren in Höhe der Kosten für das Bewohnerparken ab 2027

Beschreibung:

- Die Befreiung von Parkgebühren wird nicht fortgesetzt.
- Die Anbieter von stationsgebundenem Carsharing entrichten Gebühren für die Sondernutzung in Höhe von 55 € p.a. je Stellplatz.
- Die Anbieter von Free-Floating-Angeboten entrichten Parkgebühren für deren im Stadtgebiet der Landeshauptstadt Stuttgart abgestellten Fahrzeuge. Die Gebühr entspricht der Sondernutzungsgebühr in Höhe von 55 € p.a. je Fahrzeug.
- Die Nutzenden der Fahrzeuge entrichten keine Parkgebühren im Rahmen der Nutzungszeit der Carsharing-Fahrzeuge.

Erwartete generelle Effekte:

- Das bisherige kontinuierliche Wachstum an Fahrzeugen im stationsbasierten Angebot setzt sich verstärkt fort, gleiches gilt für die Zahl der Nutzenden.
- Bei den Free-Floating-Angeboten erfolgt eine Stabilisierung auf dem Niveau von 2025.
- Die bedienten Gebiete wachsen nur geringfügig, aber kontinuierlich.
- Der Anteil an E-Fahrzeugen steigt kontinuierlich leicht an.
- Die Ungleichbehandlung der Anbieter von stationsbasierten und Free-Floating-Angeboten wird aufgehoben.
- Bei den Anbietern und bei der Landeshauptstadt Stuttgart ergeben sich geringe, zusätzliche administrative Aufwände durch die Be- und Abrechnung der Parkgebühren/Sondernutzungsgebühren.
- Die Einnahmen der Landeshauptstadt Stuttgart reduzieren sich deutlich.



9.1.3 Szenario 1b: Keine Befreiung von Parkgebühren – Höhe entsprechend der Sondernutzungsgebühr 2026

Beschreibung:

- Die Befreiung von Parkgebühren wird nicht fortgesetzt.
- Die Anbieter von stationsgebundenem Carsharing entrichten Gebühren für die Sondernutzung in Höhe von 480 € p.a. je Stellplatz.
- Die Anbieter von Free-Floating-Angeboten entrichten Parkgebühren für deren, im Stadtgebiet der LH Stuttgart, abgestellten Fahrzeuge. Die Gebühr entspricht der Sondernutzungsgebühr in Höhe von 480 € p.a. je Fahrzeug.
- Die Nutzenden der Fahrzeuge entrichten keine Parkgebühren im Rahmen der Nutzungszeit der Carsharing-Fahrzeuge.

Erwartete generelle Effekte:

- Das bisherige kontinuierliche Wachstum an Fahrzeugen im stationsbasierten Angebot setzt sich fort, gleiches gilt für die Zahl der Nutzenden.
- Im Free-Floating geht die Zahl der Fahrzeuge aufgrund der deutlich höheren Kostenbelastung zunächst deutlich zurück, danach setzt wieder ein leichtes, kontinuierliches Wachstum ein.
- Die bedienten Gebiete im stationsbasierten Carsharing bleiben konstant, bei den Free-Floating Angeboten ist mit einer Reduzierung des Geschäftsgebietes und die Fokussierung auf umsatzstarke Standorte zu rechnen.
- Der Anteil an E-Fahrzeugen steigt leicht an.
- Die Ungleichbehandlung von stationsbasierten und Free Floating-Angeboten wird aufgehoben.
- Bei den Anbietern und bei der Landeshauptstadt Stuttgart ergeben sich geringe, zusätzliche administrative Aufwände durch die Be- und Abrechnung der Parkgebühren/Sondernutzungsgebühren.
- Die Einnahmen der Landeshauptstadt Stuttgart aus Parkgebühren steigen deutlich an.

9.1.4 Szenario 1c: Keine Befreiung von Parkgebühren – Höhe der Parkgebühr aufkommensneutral

Beschreibung:

- Die Befreiung von Parkgebühren wird für alle Carsharing-Fahrzeuge nicht fortgesetzt.
- Die Anbieter von stationsgebundenem Carsharing entrichten Gebühren für die Sondernutzung in Höhe von 180 € p.a. je Stellplatz.
- Die Anbieter von Free-Floating-Angeboten entrichten Parkgebühren für deren, im Stadtgebiet der LH Stuttgart, abgestellten Fahrzeuge. Die Gebühr entspricht der Sondernutzungsgebühr in Höhe von 180 € p.a. pro Fahrzeug.
- Die Nutzenden der Fahrzeuge entrichten keine Parkgebühren im Rahmen der Nutzungszeit der Carsharing-Fahrzeuge.

Erwartete generelle Effekte:

- Das bisherige kontinuierliche Wachstum an Fahrzeugen im stationsbasierten Angebot setzt sich fort, gleiches gilt für die Zahl der Nutzenden.
- Im Free-Floating erfolgt eine Stabilisierung auf dem Niveau von 2025, ggf. mit leicht sinkender Tendenz.
- Die bedienten Gebiete im stationsbasierten Carsharing wachsen geringfügig, aber kontinuierlich, bei den Free-Floating Angeboten ist eine (geringfügige) Reduzierung des Geschäftsgebietes nicht auszuschließen.



- Der Anteil an E-Fahrzeugen steigt leicht an, die bedienten Gebiete wachsen leicht an.
- Die Ungleichbehandlung von stationsbasierten und Free Floating-Angeboten wird aufgehoben.
- Bei den Anbietern und bei der Landeshauptstadt Stuttgart ergeben sich geringe, zusätzliche administrative Aufwände durch die Be- und Abrechnung der Parkgebühren/Sondernutzungsgebühren.
- Die Einnahmen der Landeshauptstadt Stuttgart bleiben gleich.

9.1.5 Szenario 2a: Fokus E-Fahrzeuge: Beibehaltung Parkgebührenbefreiung für E-Carsharing-Fahrzeuge, Höhe entsprechend Kosten Bewohnerparken ab 2027

Beschreibung:

- Die Befreiung von Parkgebühren wird nur für batterieelektrische Fahrzeuge (BEV) fortgesetzt.
- Die Anbieter von stationsgebundenem Carsharing entrichten Gebühren für die Sondernutzung in Höhe von 55 € p.a. je Stellplatz.
- Die Anbieter von Free Floating-Angeboten entrichten Parkgebühren für deren, im Stadtgebiet der LH Stuttgart, abgestellten, Fahrzeuge. Die Gebühr entspricht der Sondernutzungsgebühr in Höhe von 55 € p.a. und Fahrzeug.
- Die Nutzenden der Fahrzeuge entrichten keine Parkgebühren im Rahmen der Nutzungszeit der Carsharing-Fahrzeuge.

Erwartete generelle Effekte:

- Das bisherige kontinuierliche Wachstum an Fahrzeugen im stationsbasierten Angebot setzt sich fort, gleiches gilt für die Zahl der Nutzenden.
- Im Free-Floating erfolgt eine Stabilisierung auf dem Niveau von 2025.
- Die bedienten Gebiete wachsen nur geringfügig, aber kontinuierlich.
- Der Anteil an E-Fahrzeugen steigt deutlich an.
- Die Ungleichbehandlung von stationsbasierten und Free Floating-Angeboten wird aufgehoben.
- Bei den Anbietern und bei der Landeshauptstadt Stuttgart ergeben sich geringe, zusätzliche administrative Aufwände durch die Be- und Abrechnung der Parkgebühren/Sondernutzungsgebühren.
- Die Einnahmen der Landeshauptstadt Stuttgart sinken deutlich.

9.1.6 Szenario 2b: Fokus E-Fahrzeuge: Beibehaltung Parkgebührenbefreiung für E-Carsharing-Fahrzeuge, Höhe entsprechend Sondernutzungsgebühr 2026

Beschreibung:

- Die Befreiung von Parkgebühren wird nur für batterieelektrische Fahrzeuge (BEV) fortgesetzt.
- Die Anbieter von stationsgebundenem Carsharing entrichten Gebühren für die Sondernutzung in Höhe von 480 € je Stellplatz.
- Die Anbieter von Free Floating-Angeboten entrichten Parkgebühren für deren, im Stadtgebiet der LH Stuttgart, abgestellten, Fahrzeuge. Die Gebühr entspricht der Sondernutzungsgebühr in Höhe von 480 € p.a. und Fahrzeug.
- Die Nutzenden der Fahrzeuge entrichten keine Parkgebühren im Rahmen der Nutzungszeit der Carsharing-Fahrzeuge.

Erwartete generelle Effekte:

- Das bisherige kontinuierliche Wachstum an Fahrzeugen im stationsbasierten Angebot setzt sich fort, gleiches gilt für die Zahl der Nutzenden.



- Im Free-Floating geht die Zahl der Fahrzeuge aufgrund der deutlich höheren Kostenbelastung zunächst deutlich zurück, danach setzt wieder ein leichtes, kontinuierliches Wachstum ein.
- Die bedienten Gebiete im stationsbasierten Carsharing bleiben konstant, bei den Freefloating-Angeboten ist mit einer Reduzierung des Geschäftsgebietes und die Fokussierung auf umsatzstarke Standorte zu rechnen.
- Der Anteil an E-Fahrzeugen steigt deutlich an.
- Die Ungleichbehandlung von stationsbasierten und Free Floating-Angeboten wird aufgehoben.
- Bei den Anbietern und bei der Landeshauptstadt Stuttgart ergeben sich geringe, zusätzliche administrative Aufwände durch die Be- und Abrechnung der Parkgebühren/Sondernutzungsgebühren.
- Die Einnahmen der Landeshauptstadt Stuttgart steigen an.

9.1.7 Szenario 2c: Fokus E-Fahrzeuge: Beibehaltung Parkgebührenbefreiung für E-Carsharing-Fahrzeuge, aufkommensneutral

Beschreibung:

- Die Befreiung von Parkgebühren wird nur für batterieelektrische Fahrzeuge (BEV) fortgesetzt.
- Die Anbieter von stationsgebundenem Carsharing entrichten Gebühren für die Sondernutzung in Höhe von 220 € je Stellplatz.
- Die Anbieter von Free-Floating-Angeboten entrichten Parkgebühren für deren, im Stadtgebiet der LH Stuttgart, abgestellten, Fahrzeuge. Die Gebühr entspricht der Sondernutzungsgebühr in Höhe von 220 € p.a.
- Die Nutzenden der Fahrzeuge entrichten keine Parkgebühren im Rahmen der Nutzungszeit der Carsharing-Fahrzeuge.

Erwartete generelle Effekte:

- Das bisherige kontinuierliche Wachstum an Fahrzeugen im stationsbasierten Angebot setzt sich fort, gleiches gilt für die Zahl der Nutzenden.
- Im Free-Floating erfolgt eine Stabilisierung auf dem Niveau von 2025, ggf. mit leicht sinkender Tendenz
- Der Anteil an E-Fahrzeugen steigt deutlich an.
- Die bedienten Gebiete im stationsbasierten Carsharing wachsen geringfügig, aber kontinuierlich, bei den Free-Floating Angeboten ist eine (geringfügige) Reduzierung des Geschäftsgebietes nicht auszuschließen.
- Die Ungleichbehandlung von stationsbasierten und Free Floating-Angeboten wird aufgehoben
- Bei den Anbietern und bei der Landeshauptstadt Stuttgart ergeben sich geringe, zusätzliche administrative Aufwände durch die Be- und Abrechnung der Parkgebühren/Sondernutzungsgebühren.
- Die Einnahmen der Landeshauptstadt Stuttgart bleiben stabil.

9.1.8 Szenario 3b: Fokus Flächendeckung: Parkgebühren je räumlichem Bereich unterschiedlich

Beschreibung:

- Die Befreiung von Parkgebühren wird nicht fortgesetzt.
- Die Anbieter von stationsgebundenem Carsharing-Angeboten entrichten Gebühren für die Sondernutzung in Höhe von 480 € je Stellplatz in den Innenstadtbereichen.



- Die Anbieter von Free-Floating-Angeboten entrichten Parkgebühren für deren, im Stadtgebiet der Landeshauptstadt Stuttgart, abgestellten, Fahrzeuge: Im Innenstadtbereich werden 480 € p.a. je Fahrzeug berechnet, in den Außenbereichen entfällt die Parkgebühr³⁷.
- Die Nutzenden der Fahrzeuge entrichten keine Parkgebühren im Rahmen der Nutzungszeit der Carsharing-Fahrzeuge.

Erwartete generelle Effekte:

- Das bisherige kontinuierliche Wachstum an Fahrzeugen im stationsbasierten Angebot setzt sich fort, gleiches gilt für die Zahl der Nutzenden.
- Im Free-Floating geht die Zahl der Fahrzeuge aufgrund der deutlich höheren Kostenbelastung zunächst deutlich zurück, danach setzt wieder ein leichtes, kontinuierliches Wachstum ein.
- Die bedienten Gebiete im stationsbasierten Carsharing bleiben konstant, bei den Freefloating-Angeboten ist zunächst mit einer Reduzierung des Geschäftsgebietes und die Fokussierung auf umsatzstarke Standorte zu rechnen, eine Ausweitung in periphere Gebiete erfolgt, wenn überhaupt, erst mit deutlicher zeitlicher Verzögerung.
- Der Anteil an E-Fahrzeugen steigt leicht an.
- Die Ungleichbehandlung von stationsbasierten und Free Floating-Angeboten wird aufgehoben
- Bei den Anbietern und bei der Landeshauptstadt Stuttgart ergeben sich deutliche zusätzliche administrative Aufwände durch die Be- und Abrechnung der Parkgebühren/Sondernutzungsgebühren sowie das Monitoring der Standorte von Carsharing-Fahrzeuge.
- Die Einnahmen der Landeshauptstadt Stuttgart steigen deutlich.

³⁷ Alternativ hierzu wäre analog zur Umsetzung in München eine vom Anteil der abgedeckten Bevölkerung gestaffelte Höhe der Gebühren denkbar. Zur leichteren Nachvollziehbarkeit der Berechnung wurde im Szenario mit einer Differenzierung zwischen innerstädtischen und äußeren Bereichen gerechnet.



9.2 Erwartete fiskalische Effekte

9.2.1 Szenario 0: Fortführung der bisherigen Regelung

Zahl der Fahrzeuge		davon mit Sondernutzung 2026	davon mit Sondernutzung ab 2027
stationsbasiert	551	174	277
freefloating	501	0	0
Gesamt	1.052		
Einnahmen je Fahrzeug		2026	ab 2027
Sondernutzungsgebühr in € p.a.		480 €	480 €
Parkgebühr in € p.a.		- €	- €
		2026	ab 2027
Gesamteinnahmen für LH Stuttgart		85.000 €	134.000 €

Tabelle 4: Erwartete Einnahmen für die Landeshauptstadt Stuttgart bei Szenario 0



9.2.2 Szenario 1: Keine Befreiung von Parkgebühren

Zahl der Fahrzeuge	2025	2026	2027	2028	2029
stationsbasiert	551	601	655	714	778
davon sondernutzungs- gebührenpflichtig	174	174	277	277	277
freefloating	501	501	501	501	501
Gesamtzahl CS-Fahrzeuge	1.052	1.102	1.156	1.215	1.279
Einnahmen je Fahrzeug					
Sondernutzungsgebühr in € p.a.			55 €	55 €	55 €
Parkgebühr in € p.a.			55 €	55 €	55 €
Gesamteinnahmen für LH Stuttgart			43.000 €	43.000 €	43.000 €
Mehreinnahmen gegenüber Status Quo			- 90.000 €	- 90.000 €	- 90.000 €

Tabelle 5: Erwartete Einnahmen für die Landeshauptstadt Stuttgart bei Szenario 1a

Zahl der Fahrzeuge	2025	2026	2027	2028	2029
stationsbasiert	551	601	655	714	778
davon sondernutzungs- gebührenpflichtig	174	174	277	277	277
freefloating	501	501	376	410	446
Gesamt CS-Fahrzeuge	1.052	1.102	1.030	1.123	1.224
Einnahmen je Fahrzeug					
Sondernutzungsgebühr in € p.a.			480 €	480 €	480 €
Parkgebühr in € p.a.			480 €	480 €	480 €
Gesamteinnahmen für LH Stuttgart			313.000 €	330.000 €	347.000 €
Mehreinnahmen gegenüber Status Quo			180.000 €	197.000 €	214.000 €

Tabelle 6: Erwartete Einnahmen für die Landeshauptstadt Stuttgart bei Szenario 1b



Zahl der Fahrzeuge	2025	2026	2027	2028	2029
stationsbasiert	551	601	655	714	778
davon sondernutzungs- gebührenpflichtig	174	174	277	277	277
freefloating	501	501	501	501	501
Gesamtzahl CS-Fahrzeuge	1.052	1.102	1.156	1.215	1.279
Einnahmen je Fahrzeug					
Sondernutzungsgebühr in € p.a.			180 €	180 €	180 €
Parkgebühr in € p.a.			180 €	180 €	180 €
Gesamteinnahmen für LH Stuttgart			140.000 €	140.000 €	140.000 €
Mehreinnahmen gegenüber Status Quo			7.0000 €	7.0000 €	7.0000 €

Tabelle 7: Erwartete Einnahmen für die Landeshauptstadt Stuttgart bei Szenario 1c

9.2.3 Szenario 2: Fokus E-Fahrzeuge

Zahl der Fahrzeuge	2025	2026	2027	2028	2029
stationsbasiert	551	601	655	714	778
davon sondernutzungs- gebührenpflichtig	174	174	277	277	277
freefloating	501	501	501	501	501
Gesamtzahl CS-Fahrzeuge	1.052	1.102	1.156	1.215	1.279
Zahl der E-Fahrzeuge					
stationsbasiert	36	40	44	48	53
freefloating	98	108	119	130	143
Einnahmen je Fahrzeug					
Sondernutzungsgebühr in € p.a.			55 €	55 €	55 €
Parkgebühr in € p.a.			55 €	55 €	55 €
Gesamteinnahmen für LH Stuttgart			34.000 €	33.000 €	32.000 €
Mehreinnahmen gegenüber Status Quo			- 99.000 €	- 100.000 €	- 101.000 €

Tabelle 8: Erwartete Einnahmen für die Landeshauptstadt Stuttgart bei Szenario 2a



Zahl der Fahrzeuge	2025	2026	2027	2028	2029
stationsbasiert	551	601	655	714	778
davon sondernutzungs- gebührenpflichtig	174	174	277	277	277
freefloating	501	501	376	410	446
Gesamtzahl CS-Fahrzeuge	1.052	1.102	1.030	1.123	1.224
Zahl der E-Fahrzeuge					
stationsbasiert	36	40	44	48	53
freefloating	98	108	119	130	143
Einnahmen je Fahrzeug					
Sondernutzungsgebühr in € p.a.			480 €	480 €	480 €
Parkgebühr in € p.a.			480 €	480 €	480 €
Gesamteinnahmen für LH Stuttgart			236.000 €	244.000 €	253.000 €
Mehreinnahmen gegenüber Status Quo			103.000 €	111.000 €	120.000 €

Tabelle 9: Erwartete Einnahmen für die Landeshauptstadt Stuttgart bei Szenario 2b



Zahl der Fahrzeuge	2025	2026	2027	2028	2029
stationsbasiert	551	601	655	714	778
davon sondernutzungs- gebührenpflichtig	174	174	277	277	277
freefloating	501	501	501	501	501
Gesamt kostenpflichtige CS-Fahrzeuge	675	675	778	778	778
Zahl der E-Fahrzeuge					
stationsbasiert	36	40	44	48	53
freefloating	98	108	119	130	143
Einnahmen je Fahrzeug					
Sondernutzungsgebühr in € p.a.			215,00 €	220,00 €	230,00 €
Parkgebühr in € p.a.			215,00 €	220,00 €	230,00 €
Gesamteinnahmen für LH Stuttgart			132.000 €	132.000 €	134.000 €
Mehreinnahmen gegenüber Status Quo			- 550 €	- 1.000 €	850 €

Tabelle 10: Erwartete Einnahmen für die Landeshauptstadt Stuttgart bei Szenario 2c



9.2.4 Szenario 3: Fokus Flächendeckung

Zahl der Fahrzeuge	2025	2026	2027	2028	2029
stationsbasiert	551	601	655	714	778
davon sondernutzungs- gebührenpflichtig	174	174	277	277	277
freefloating	501	501	401	437	467
Gesamt kostenpflichtige CS-Fahrzeuge	675	675	678	714	753
Aufteilung der Standorte der Flotte					
City (80%)	540	540	542	571	603
Außenbereiche (20%)	135	135	136	143	151
Einnahmen je Fahrzeug					
Parkgebühr City in € p.a.			480 €	480 €	480 €
Parkgebühr Außenbereiche in € p.a.			- €	- €	- €
Gesamteinnahmen für LH Stuttgart			261.000 €	274.000 €	289.000 €
Mehreinnahmen gegenüber Status Quo			127.000 €	141.000 €	156.000 €

Tabelle 11: Erwartete Einnahmen für die Landeshauptstadt Stuttgart bei Szenario 3b

9.3 Vergleich der Szenarien und Varianten

Aus den durchgeführten Betrachtungen lassen sich übergeordnet für die untersuchten Szenarien folgende Vor- und Nachteile festhalten:

Szenario	Vorteile	Nachteile
Szenario 0: Fortführung Gebührenbefreiung	Geringe Verwaltungsaufwände, hohe Attraktivität insbesondere für Free-Floating-Angebote	Klare Ungleichbehandlung der An- gebotsformen, keine Steuerungsef- fekte möglich
Szenario 1: Keine Befreiung von Parkgebühren	Deutliche Steigerung der Einnah- men, Aufhebung der Ungleichbe- handlung	Hohes Risiko für Reduzierung oder Einstellung der Angebote
Szenario 2: Fokus E-Fahrzeuge	Klarer Steuerungseffekt hinsichtlich E-Fahrzeuge, Aufhebung der Un- gleichbehandlung	Etwas höhere Aufwände für Anbieter und Stadtverwaltung
Szenario 3: Fokus Flächendeckung	Möglicher, wenn auch eher langfris- tig erreichbarer Steuerungseffekt bzgl. Räumlicher Verteilung	Hoher Verwaltungsaufwand, Aufbau eines Monitoringsystems erforder- lich

Tabelle 12: Vor- und Nachteile der Szenarien

Varianten	Vorteile	Nachteile
Variante a: Kopplung Bewohnerparken	Gleichstellung von privaten und ge- teilten Pkw, Sicherstellung einer ho- hen Attraktivität Stuttgarts für Car- sharing-Anbieter	Deutliche Reduktion der Einnahmen der Landeshauptstadt Stuttgart
Variante b: Höhe entsprechend der- zeitiger Sondernut- zungsgebühr	Deutliche Steigerung der Einnah- men, Aufhebung der Ungleichbe- handlung	Hohes Risiko für Reduzierung oder Einstellung der Angebote
Variante c: aufkommensneutral	Aufhebung der bisherigen Ungleich- behandlung	Risiko der Reduzierung von Angebot bzw. Bediengebieten

Tabelle 13: Vor- und Nachteile der Varianten



9.4 Gesamtbewertung der Szenarien

Aus der Zusammenführung der in Kap. 9.3 dargestellten Vor- und Nachteile der betrachteten Szenarien und Varianten wird empfohlen, folgende Varianten nicht weiter zu verfolgen:

- **Szenario 0**, da hier die Ungleichbehandlung der beiden Angebotsformen fortgeführt und ggf. sogar verstärkt werden würde.
- **Varianten b**, da hier mit einer deutlichen Reduktion des Angebotes oder gar der Einstellung einiger Angebote zu rechnen wäre.
- **Szenario 3**, da sich hier die intendierte Wirkung einer räumlichen Ausdehnung nicht oder zumindest nicht kurz- oder mittelfristig einstellen würde.

Hingegen werden in absteigender Priorität folgende Ansätze für die Landeshauptstadt Stuttgart als zielführend erachtet:

- **Variante 2a: Beibehaltung der Befreiung von E-Fahrzeugen im Carsharing, Angleichung der Gebühren für stationäres Angebot und Free-Floating auf Niveau des Bewohnerparkens**
 Diese Variante steht im Einklang mit der von der Landeshauptstadt Stuttgart verfolgten Förderung von E-Fahrzeugen. Gleichzeitig wird die bisher bestehende Ungleichbehandlung von stationärem Carsharing-Angebot und Free-Floating aufgehoben. Ebenso wird durch diese Variante erreicht, dass Carsharing-Fahrzeuge hinsichtlich der Parkgebühren Fahrzeugen von Bewohnern in Privatbesitz gleichgestellt werden. Die Zusatzkosten für Free-Floating-Anbieter im Vergleich zur jetzigen Regelung werden dabei nur moderat erhöht, so dass diese ihr aktuelles Angebot ohne Einschränkungen werden aufrechterhalten können.
- **Variante 2c: Beibehaltung der Befreiung von E-Fahrzeugen im Carsharing, kostenneutrale Angleichung der Gebühren für stationäres Angebot und Free-Floating**
 Diese Variante steht im Einklang mit der von der Landeshauptstadt Stuttgart verfolgten Förderung von E-Fahrzeugen. Gleichzeitig wird die bisher bestehende Ungleichbehandlung von stationärem Carsharing-Angebot und Free-Floating aufgehoben. Die Höhe der Gebühren wird dabei so gestaltet, dass dies einerseits aufkommensneutral für die Landeshauptstadt Stuttgart ist, andererseits aber auch die Zusatzkosten für Free-Floating-Anbieter im Vergleich zur jetzigen Regelung so angesetzt werden, dass diese ihr aktuelles Angebot mit großer Wahrscheinlichkeit werden aufrechterhalten können.
- **Variante 1a: Angleichung der Gebühren für stationäres Angebot und Free-Floating auf Niveau des Bewohnerparkens**
 Diese Variante sollte nur verfolgt werden, wenn sich eine Fortführung der Befreiung von E-Fahrzeugen nicht realisieren lässt. In dieser Variante wird zumindest die bisher bestehende Ungleichbehandlung von stationärem Carsharing-Angebot und Free-Floating aufgehoben. Ebenso wird durch diese Variante erreicht, dass Carsharing-Fahrzeuge hinsichtlich der Parkgebühren Fahrzeugen von Bewohnern in Privatbesitz gleichgestellt werden. Die Zusatzkosten für Free-Floating-Anbieter im Vergleich zur jetzigen Regelung werden dabei nur moderat erhöht, so dass diese ihr aktuelles Angebot ohne Einschränkungen werden aufrechterhalten können.



10 Anhang

10.1 Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Informationskampagne Carsharing	11
Abbildung 2: Mobilitätsstation in Düsseldorf.....	15
Abbildung 3: Gebührentarif zur Satzung über Erlaubnisse und Gebühren für Sondernutzungen an öffentlichen Straßen in der Landeshauptstadt Düsseldorf	16
Abbildung 4: Zonen zur Vergabe von Stellplätzen in München.....	17
Abbildung 5: Vergleich der Sondernutzungsgebühren für stationsbasiertes Carsharing.....	20
Abbildung 6: Derzeitige Parkgebühren in Stuttgart	20
Abbildung 7: Entwicklung Anzahl Carsharing-Fahrzeuge	22
Abbildung 8: Zuordnung berufliche / gewerbliche Kund:innen.....	24
Abbildung 9: Anzahl Mitarbeitender der beruflich / gewerblich Nutzenden	25
Abbildung 10: Art der Carsharing-Nutzung bei beruflich / gewerblich Nutzenden	26
Abbildung 11: Effekte auf Flottengröße bei beruflich / gewerblicher Nutzung.....	26
Abbildung 12: Effekte von Carsharing auf den Fuhrpark	27
Abbildung 13: Nutzungszwecke von Carsharing bei beruflicher / gewerblicher Nutzung	27
Abbildung 14: Pkw-Bestand im Haushalt	28
Abbildung 15: Anzahl Pkw im Haushalt zu verschiedenen Zeitpunkten	29
Abbildung 16: Anzahl Pkw im Haushalt nach genutzten Angeboten	29
Abbildung 17: Pkw-Ersatz je Nutzender	30
Abbildung 18: Genutzte Verkehrsmittel für vor mit eigenem Pkw erfolgte Wege.....	31
Abbildung 19: Pkw-Verfügbarkeit privater Carsharing-Nutzender.....	32
Abbildung 20: Grund für Carsharing-Registrierung	32
Abbildung 21: Dauer der Carsharing-Mitgliedschaft	33
Abbildung 22: Nutzungshäufigkeit von Verkehrsmitteln	33
Abbildung 23: Modal Split im Vergleich	34
Abbildung 24: Nutzungszwecke bei Carsharing-Nutzung	34
Abbildung 25: Wichtigkeit unterschiedlicher Angebotsaspekte	35
Abbildung 26: Zufriedenheit mit Angebotsaspekten	36
Abbildung 27: Gesamtzufriedenheit	36
Abbildung 28: Gebiet von Miles.....	42
Abbildung 29: Gebiet von free2move	42

10.2 Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Fördernde und Hemmende Faktoren für Carsharing in Stuttgart	39
Tabelle 2: Bewertung von Szenarien durch die Anbieter.....	43
Tabelle 3: Übersicht Szenarien mit Kostenvarianten.....	52
Tabelle 4: Erwartete Einnahmen für die Landeshauptstadt Stuttgart bei Szenario 0	58
Tabelle 5: Erwartete Einnahmen für die Landeshauptstadt Stuttgart bei Szenario 1a.....	59
Tabelle 6: Erwartete Einnahmen für die Landeshauptstadt Stuttgart bei Szenario 1b.....	59
Tabelle 7: Erwartete Einnahmen für die Landeshauptstadt Stuttgart bei Szenario 1c.....	60
Tabelle 8: Erwartete Einnahmen für die Landeshauptstadt Stuttgart bei Szenario 2a.....	60
Tabelle 9: Erwartete Einnahmen für die Landeshauptstadt Stuttgart bei Szenario 2b.....	61
Tabelle 10: Erwartete Einnahmen für die Landeshauptstadt Stuttgart bei Szenario 2c.....	62
Tabelle 11: Erwartete Einnahmen für die Landeshauptstadt Stuttgart bei Szenario 3b	63
Tabelle 12: Vor- und Nachteile der Szenarien	64
Tabelle 13: Vor- und Nachteile der Varianten	64

