



Dresden.
Dresden

Session 1: Kommunale Carsharing-Förderung

Ausbau des Carsharings in der
Landeshauptstadt Dresden

Matthias Jung

Landeshauptstadt Dresden

Amt für Stadtplanung und Mobilität

Abteilung Verkehrsentwicklungsplanung

Ausgangslage

Landeshauptstadt Sachsens mit 573.000 Einwohnern
Viertgrößte Stadt Deutschlands (Fläche)
62% der Stadt ist Grünfläche oder Wald
Barock und Mikroelektronik

71% aller Wege im Umweltverbund
650 Carsharingfahrzeuge



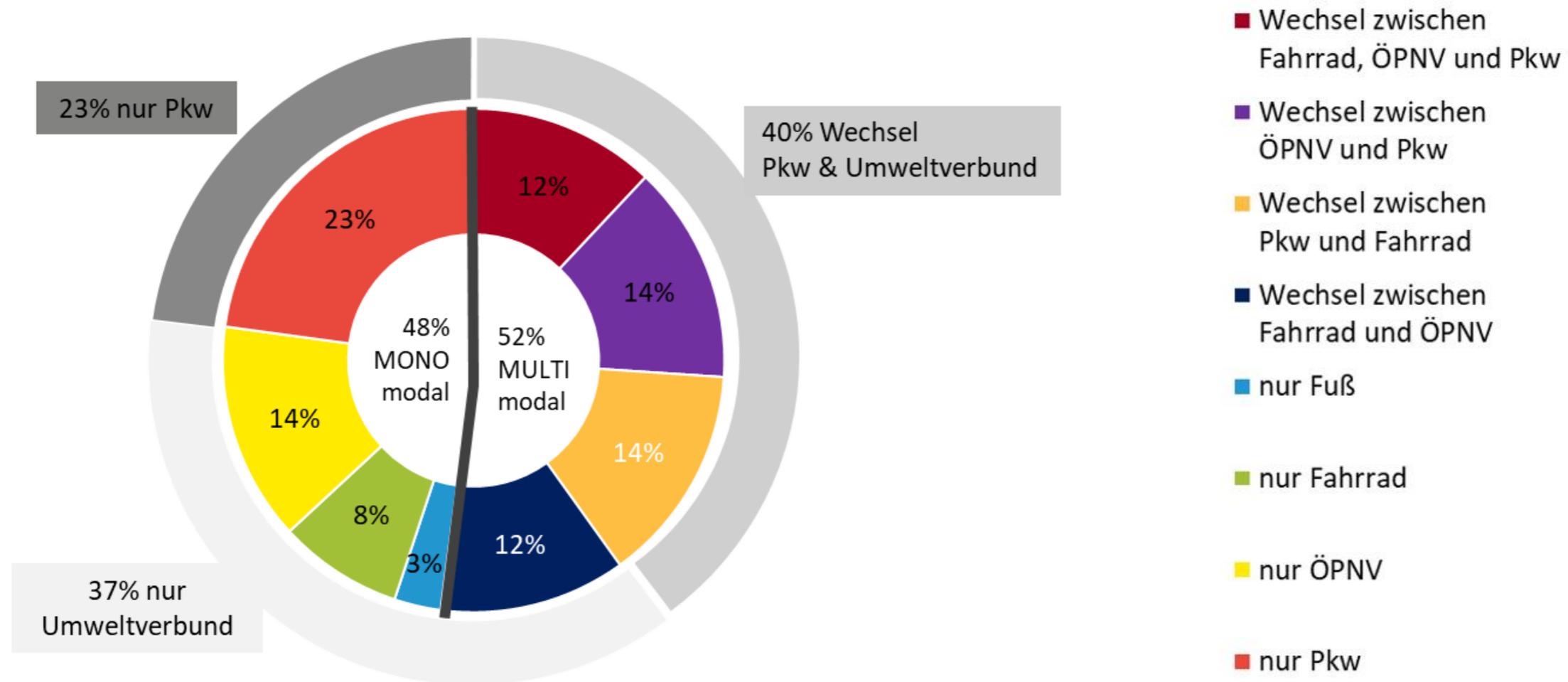
29 % aller Wege und 50 % aller Personenkilometer
werden mit dem Kfz zurückgelegt

0,8 Pkw pro Haushalt

1,3 Personen sitzen pro Fahrt in einem Pkw

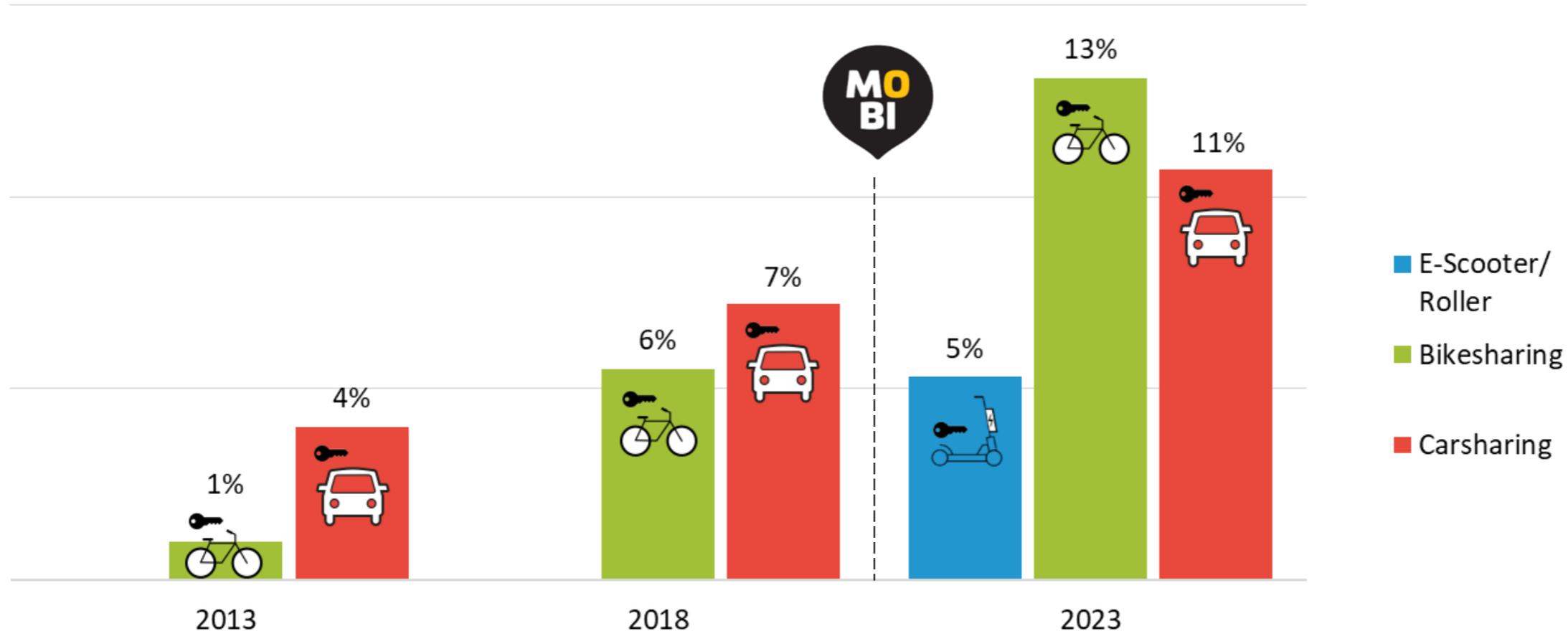


Mehr als die Hälfte Dresdens nutzt innerhalb einer Woche verschiedene Verkehrsmittel



Multimodalität 2023 - Wechsel zwischen den Verkehrsmitteln im Werktagsverkehr innerhalb einer Woche,
Quelle: SrV 2023

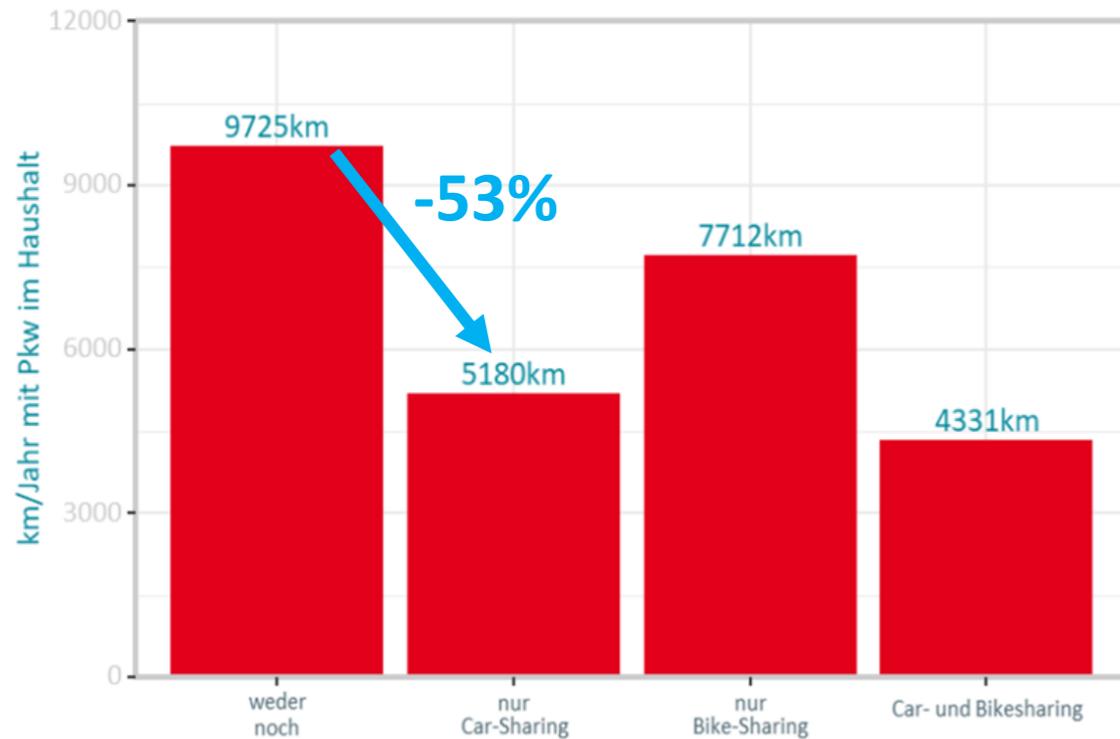
Sharingangebote sind keine Nischenprodukte mehr, sondern effektiver Bestandteil der öffentlichen Mobilität



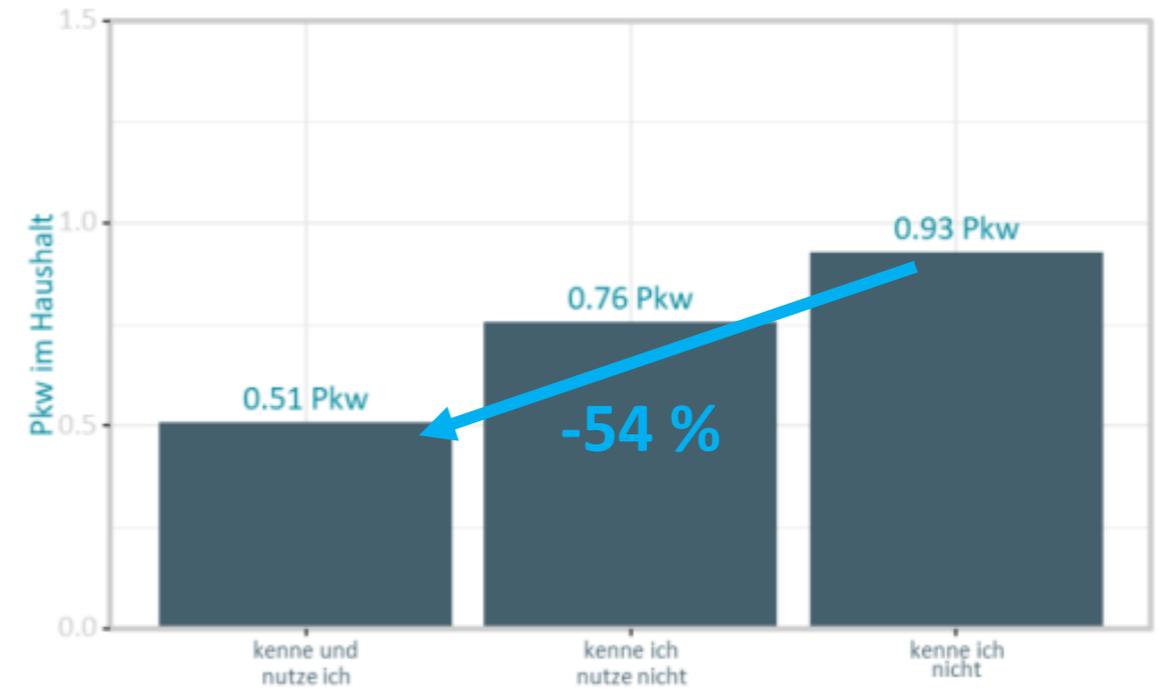
Anteil der Dresdner, die Sharingangebote genutzt haben
Quelle: SrV 2013 bis 2023, Mindestnutzung 1x im Jahr, als Fahrer oder Beifahrer

Verkehrsentlastung durch Carsharing

Fahrleistung nach Bekanntheit und Nutzung von Carsharing/-Bikesharing an MOBIpunkten (n = 1.407)



Pkw-Bestand im Haushalt nach Bekanntheit und Nutzung der MOBIpunkte (n = 1.449)



Quelle: Studie zum kommunalen Nutzen von MOBIpunkten in Dresden (team red im Auftrag der Dresdner Verkehrsbetriebe AG, 2023)

Kommunaler Carsharingausbau -
nur wie?

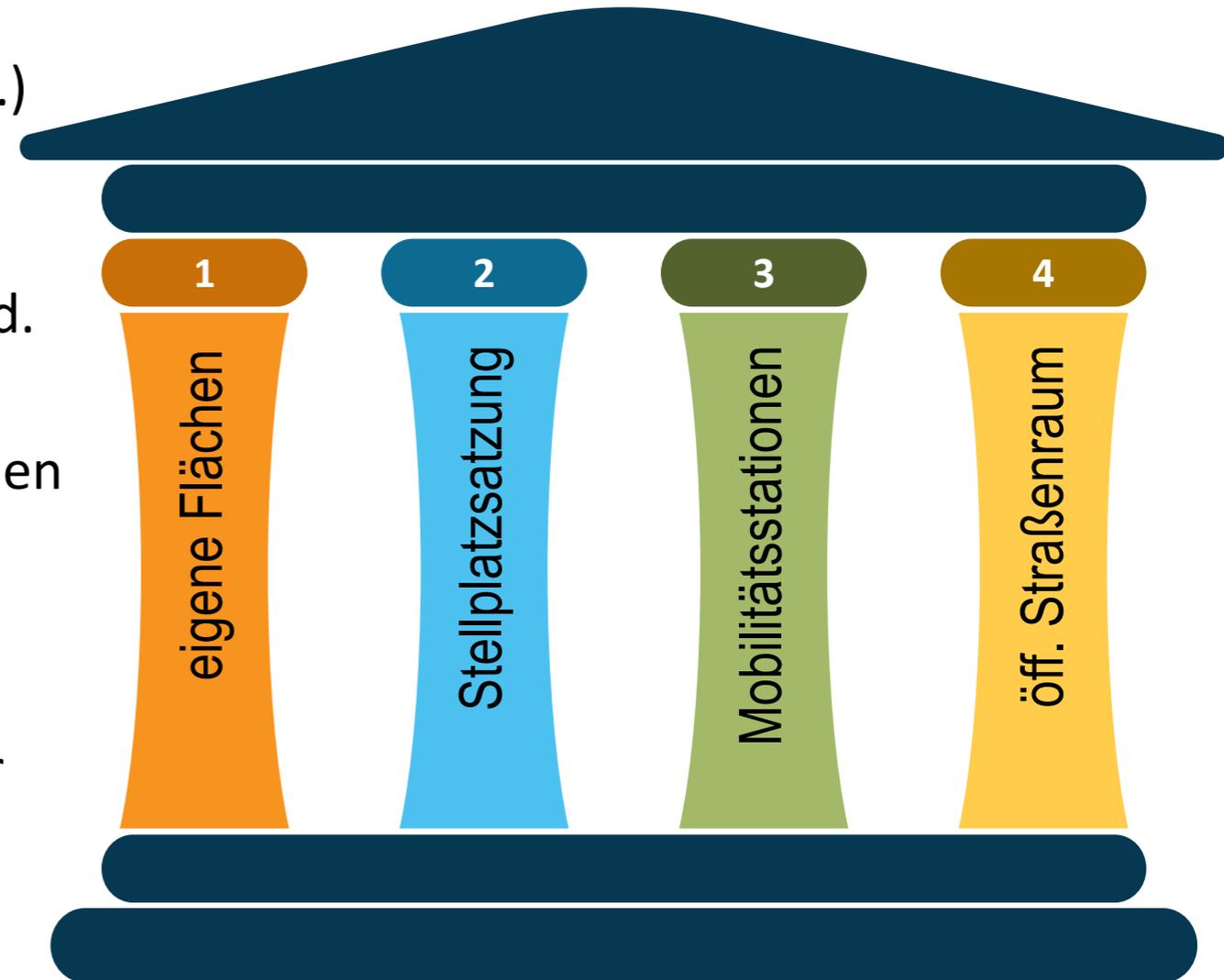
Fundamente des Carsharingausbaus

- Gemeinsames Verständnis aufbauen und Ziele definieren
- Potentiale analysieren und flächendeckenden Hochlauf vorantreiben
- Partnerschaften (PPP, Sektorkopplung)



Die vier Säulen des Carsharinghochlaufs in Dresden

- 1) Carsharing-Unternehmen agiert auf privaten Flächen (via Pachtverträge, in Hinterhöfen etc.)
- 2) Einordnung von Carsharing im Neubau nach Stellplatzsatzung im Schlüssel 1:5.
Investoren als treibender Faktor (Laufzeit mind. 10 Jahre, keine Bewohnerparkausweise!)
- 3) MOBIPunkte: Sichtbarkeit und Integration in den ÖPNV. Tarife für ÖV-Kunden. Einfache Zugänglichkeit. Win-Win auf beiden Seiten.
- 4) Öffentlicher Straßenraum:
Zur stadtweiten Abdeckung und Sicherung der Verfügbarkeit in allen Quartieren. Einfacher Standard. Hier erfolgt der schnellste Hochlauf.



Carsharingausbau – Der Dresdner Ansatz



Ziel

2.000 CS-Fahrzeuge bis 2030



Problem

Die Uhr tickt, schneller Hochlauf erforderlich
Keine freien Planungskapazitäten in der Verwaltung
Knapper Haushalt



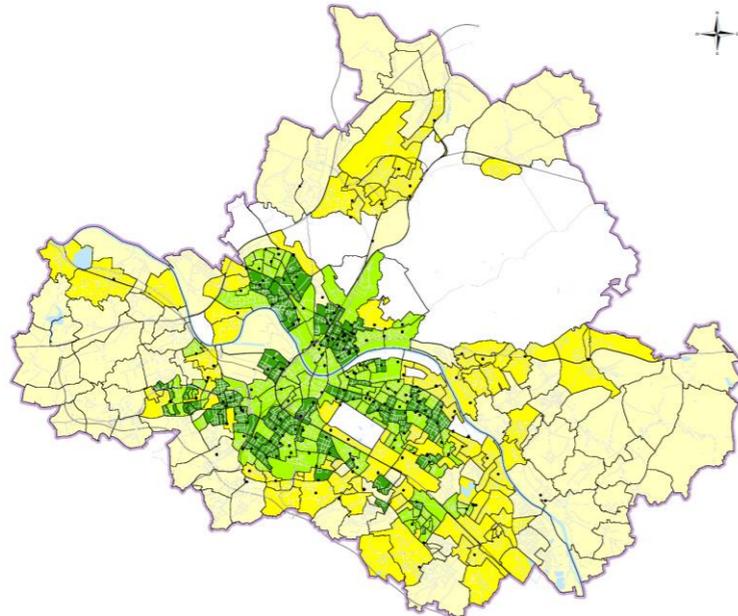
Idee

Bereitstellung von Flächen im öffentlichen Straßenraum
(iterativ und in Paketen bis 2030)
Ortskonkrete Planung und Errichtung der Stationen durch
Carsharingunternehmen
Geringe Sondernutzungsgebühren

Kommunale Steuerung des Carsharinghochlaufs

2) Plausibilisierung und Abgleich mit Bestand

3) Bildung von Paketen für die Vergabe von Flächen im öffentlichen Straßenraum



Pakete für stationäres Carsharing im öffentlichen Straßenraum Dresdens

Carsharing-Stellplätze
mind. zu bewerbende Stellplätze: 2 / 4 / 10
maximal mögliche Stellplätze

Vergabepakete

- I Paket 1 48 / 76 / 176
- II Paket 2 60 / 86 / 176
- III Paket 3 57 / 85 / 203
- IV Paket 4 50 / 80 / 192
- V Paket 5 55 / 88 / 216

die Stadtteile Dresden-Heide, Heideberg, Flughafen und Flughafen-Königsbrunn sind weiß hinterlegt, weil sie gegenüber anderen Stadtteilen einen geringeren Carsharing-Potenzial haben.

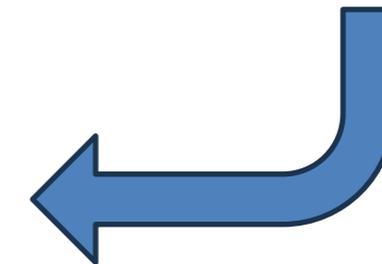
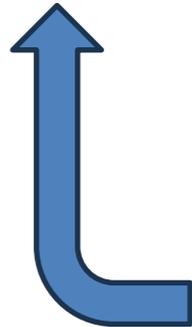
Stand: 07. Dezember 2022

Dresden

Verantwortlich: Landesentwicklung
Stand: 07. Dezember 2022

1) Potentialanalyse

Statistischer Bezirk	EW/km ²	Anteil 18-64	Privat-Pkw/1000 EW	EW/km ²	Anteil 18-59	Privat-Pkw/1000 EW	Kategorie CS-Pot.	Kategorie CS-Pot. nach manueller Plausibilisierung
011 Innere Altstadt-Ost	2.515	0,72	239	0	1	1	3	3
012 Innere Altstadt-West	3.178	0,68	195	0	1	1	3	3
021 Pirnaische Vs.(Gruner Str.-Süd)	3.118	0,50	231	0	0	1	2	3
022 Pirnaische Vs.(Zirkusstr.)	9.135	0,76	154	1	1	1	4	4
023 Pirnaische Vs.(Blochmannstr.)	11.850	0,82	169	1	1	1	4	4
024 Pirnaische Vs.(Pestalozzistr.)	8.845	0,45	281	1	0	1	3	3
025 Pirnaische Vs.(Steinstr.)	3.287	0,54	278	0	0	1	2	3
031 Seevs.-Ost(Prager Str.)	6.793	0,73	148	1	1	1	4	4



Ausblick und Trends

Carsharinghochlauf in Dresden

Effekte ab 2030:

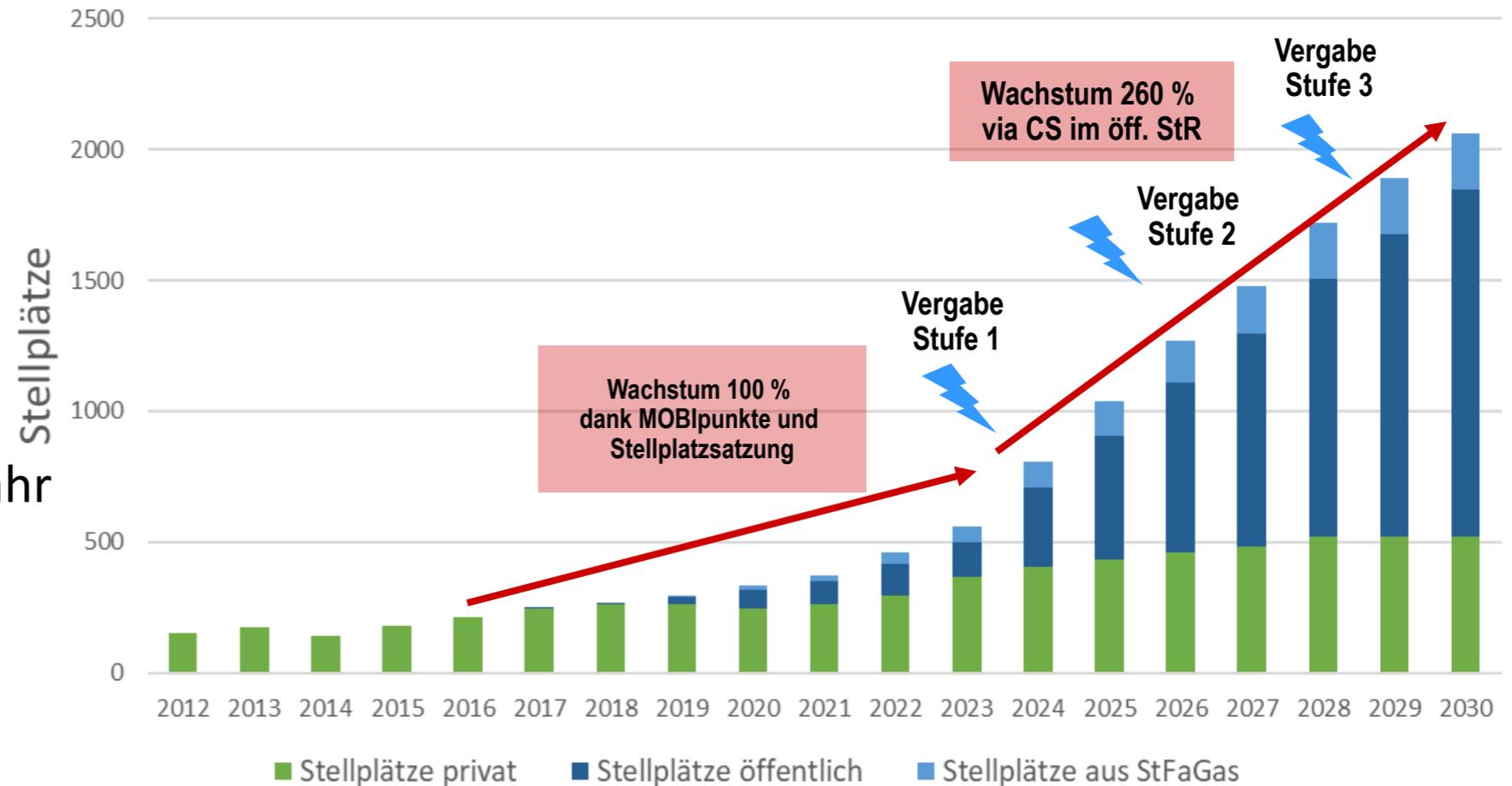
9% weniger Pkws



16 km² Straßenraum von ruhenden Verkehr befreit

Reduktion von 40.000 t CO₂/Jahr

Carsharing - Stellplätze öffentlich und privat



Thesen zum Carsharingausbau

1. Carsharing ist keine Öko-Nische mehr
2. Upscaling statt Lighthouse - Angebot vor MaaS
3. Währung für Mobilitätsveränderung ist Verlässlichkeit
4. Carsharing ist ein Katalysator für E-Mobilität
5. Carsharingeffekte skalieren,
insbesondere beim Pendeln
6. Die Effizienz und Eigenwirtschaftlichkeit von
Carsharing wird unterschätzt.
7. Mobilitätsveränderung bei jungen Erwachsenen:
Neue Geschäftsmodelle für Carsharingunternehmen?



Bildquelle: DVB

Vielen Dank !

Verkehrsentwicklungsplanung
Amt für Stadtplanung und Mobilität
Landeshauptstadt Dresden

mjung@dresden.de
www.dresden.de/verkehr

