

---

# Carsharing-Strategie für Frankfurt a.M.

Jens Wöbbeking  
13.10.2020

Der „Mobilitätsmarkt“ Frankfurt a.M. ist für zahlreiche Anbieter innovativer Mobilitätslösungen interessant

Gewerbliche Carsharing-Angebote gibt es in den Betriebsformen

- Stationsbasiert
- Freefloating
- Kombiniert (aus einer Hand)

In der Stadtpolitik gibt es einen breiten Rückhalt, Carsharing weiter zu fördern

Aber:

- In der Diskussion wird nicht ausreichend zwischen den Betriebsformen differenziert
- Konkrete politische Zielsetzungen sind teilweise kontraproduktiv
- Die Rolle der Stadt wird teilweise falsch eingeschätzt

### Verschiedene Bausteine zur Förderung von Carsharing

- Stellplatzsatzung – CS als „Besondere Maßnahme“ zur Reduktion der Anzahl notwendiger Stellplätze
- Parkraumbewirtschaftung – Umstellung der Bewohnerparkzonen, Gebührenpauschale für E-Flotten
- Carsharing-Stationen – dezentrale, flächenhafte Versorgung der Wohngebiete

### Carsharing-Stationen im öffentlichen Straßenraum

- Rechtlicher Rahmen teilweise noch offen (Landes-CsgG), aber hinreichend klar für Anwendung von Sondernutzung
- Kleine dezentrale Stationen mit je 2-3 Fahrzeugen
- Stele/Markierung für Sichtbarkeit
- Fahrradbügel
- Weitere Angebote optional

## Pilotgebiet Frankfurter Westen

- Aufgeschlossener Ortsbeirat
- Siedlungen mit hohem Parkdruck durch Bewohner\*innen
- Heterogene Siedlungs- und Bevölkerungsstruktur
- Ausbaufähiges Carsharing-Angebot

## Herausforderungen

- Diskriminierungsfreie Vergabe
- Verlässlichkeit des Angebots
- Bildung von Losen aus Standorten mit unterschiedlicher betriebswirtschaftlicher Tragfähigkeit

Offene Frage:

**Wie kommen wir vom „Bauchgefühl“  
bei der Losbildung zur  
kriterienbasierten Standortbewertung?**