

Carsharing-Stationen auf öffentlichen Parkplätzen

Frankfurt plant Carsharing-Stationen auf öffentlichen Parkflächen. Von Dezember an gibt es 49 Standorte, die langfristig die Mobilität der Stadt verändern sollen.

Frankfurt bekommt die ersten öffentlichen Parkplätze, die ausschließlich für Carsharing-Fahrzeuge reserviert sind. „Was lange währt, wird endlich gut“, sagt Heiko Nickel, zuständig für strategische Verkehrsplanung im Mobilitätsdezernat. Schon seit 2022 können hessische Kommunen öffentliche Parkplätze für Carsharing-Anbieter zur Verfügung stellen. Andere Städte wie Wiesbaden haben das Netz seither schrittweise ausgebaut. Nun zieht auch die Stadt Frankfurt nach, gemeinsam mit den Firmen Book-n-drive und Stadtmobil.

Auf privaten Flächen, also in Hinterhöfen und in Parkhäusern, gibt es in Frankfurt schon länger Carsharing, die Flotte umfasst aktuell 410 Fahrzeuge. Das Konzept des Carsharings habe sich bewährt, sagt Jens Wöbbeking vom Straßenverkehrsamt. Bei diesem Mobilitätsmodell stellen Anbieter Autos an festgelegten Standorten bereit. Kunden können die Fahrzeuge per App reservieren, für einen bestimmten Zeitraum nutzen und anschließend wieder an einem vorgesehenen Platz parken. Einige Anbieter erlauben es den Nutzern, sie an der Straße abzustellen.

Künftig sollen zusätzlich auf öffentlichen Flächen sogenannte Mobilitätsstationen entstehen. Dazu soll es möglichst dort, wo es Haltestellen des öffentlichen Nahverkehrs gibt, Carsharing-Plätze geben, verbunden mit Stellplätzen für E-Scooter und Leihfahrräder.

„Wir müssen die Gehwege freischaffen“

„Wir haben zu viele Autos in Frankfurt“, sagt Anja Zeller, Geschäftsführerin des Verkehrsclub Deutschland (VCD) in Hessen. „Wir müssen die Gehwege freischaffen“, sagt sie. Laut Wöbbeking ist die Zahl privater Autos bundesweit weiterhin hoch. In Frankfurt haben nach seinen Angaben sogar überdurchschnittlich viele Haushalte mehr als ein Fahrzeug. Dabei stünden diese zumeist still – im Mittel seien sie circa 23 Stunden täglich ungenutzt. Carsharing helfe dabei, die hohen privaten Kosten für Unterhalt und Nutzung eines Autos zu reduzieren. Dabei würden private Autos nicht nur viel Geld kosten, sondern auch viel Parkfläche verbrauchen, sagt Wöbbeking. Ein Carsharing-Auto könne bis zu 19 private Autos ersetzen. Verbildlicht entspreche dies einer etwa hundert Meter langen Autoreihe.

Die Carsharing-Stationen auf öffentlichen Parkplätzen sollen von Dezember an zunächst im Frankfurter Westen ausgebaut werden. Also etwa in Höchst, Schwanheim, aber auch in Rödelheim und auch in Bockenheim und im Westend. Die beiden Carsharing-Anbieter und die Ortsbeiräte konnten dem Dezernat Standortvorschläge unterbreiten, von denen 49 ausgewählt wurden. Dabei waren unter anderem die Einwohnerdichte, die Parksituation und das Nahverkehrsangebot entscheidend.

Die Parkplätze werden sowohl mit einer Bodenmarkierung als auch mit Beschilderung ausgewiesen und umfassen zumeist zwei Stellplätze. Verschiedene Fahrzeugmodelle, vom kleinen Stadtauto bis hin zum Van, sind vorgesehen. Auf E-Autos wird vorerst verzichtet. „Bei den privat abgestellten Carsharing-Fahrzeugen liegt die Quote der E-Autos bei rund 20 Prozent. Auf öffentlichen Parkflächen ist es aber nicht ganz einfach, die Ladeinfrastruktur

aufzubauen“, sagt Wöbbeking. Interessierte können sich schon bald an verschiedenen Standorten selbst ein Bild von dem Angebot machen.

Bis Frühjahr 2026 sollen 93 Autos zur Verfügung stehen

Die Erfahrung schon bestehender Carsharing-Angebote zeigt nach Angaben von Martin Trillig, Geschäftsführer von Book-n-drive, dass deren Nutzer bewusster über die Wahl der Verkehrsmittel entscheiden und mit der Zeit häufiger auf den öffentlichen Personennahverkehr zurückgreifen. Das sei ein langsamer Prozess, der aber einen langfristigen Einfluss auf die Mobilität in der Stadt habe. Trillig zufolge sind die bisherigen Carsharing-Nutzer durchaus eine heterogene Gruppe. Auch ältere Menschen würden von dem Angebot profitieren, der typische Carsharing-Nutzer sei aber zwischen 30 und 45 Jahre alt. „Sie alle verbindet eine gewisse Aufgeschlossenheit für Nachhaltigkeit“, sagt Trillig.

„Niemand will Autofahren verteufeln“, sagt Mobilitätsdezernent Wolfgang Siefert (Die Grünen). Stattdessen sei es der Stadt Frankfurt wichtig, dass die Bürger das Verkehrsmittel frei wählen können. Ziel sei es, die Kombination aller Verkehrsmittel zu ermöglichen.

Frank Nagel, mobilitätspolitischer Sprecher der CDU-Fraktion im Römer, kritisiert die langsame Umsetzung des Angebots: „Frankfurt hat mehr als 46 Monate gebraucht, um die Umsetzung hinzubekommen“, das sei traurig. Entscheidend sei nun „sauberes Monitoring und konsequenter Vollzug“. Wo nötig, müsse eine zügige Nachsteuerung unter Einbindung der Ortsbeiräte erfolgen. „Wenn Daten zeigen, dass Standorte nicht funktionieren, müssen sie verlegt oder verdichtet werden“, fordert Nagel.

Bis Frühjahr 2026 sollen 93 Autos zur gemeinsamen Nutzung im Frankfurter Westen zur Verfügung stehen. Ein Jahr später sieht die Planung der Stadt auch in allen anderen Stadtteilen Carsharing-Stationen vor. Die Anbieter geben das Ziel aus, dass in Zukunft überall im Stadtgebiet ein Carsharing-Auto in maximal drei Minuten erreicht werden kann. So solle ein Angebot für alle Bürger entstehen, das eine echte Alternative zum eigenen Auto darstelle.

Von: Michael Burkner