

Ein flächendeckendes Angebot von Mobilitätsstationen für Frankfurt

Eine Strategie für mehr Ordnung im Straßenraum



25.06.2026

Durch aufeinander abgestimmte Maßnahmen soll das Sharing-Angebot in Frankfurt reguliert werden



1. Bauliche Umsetzung

(traffiq)

- Errichten von bis zu 1.000 Mobilitätsstationen im gesamten Stadtgebiet
- Analyse von Standorten



2. Regulatorischer Rahmen

(Amt für Straßenbau und Erschließung)

- Erteilen von Sondernutzungs-erlaubnissen (E-Scooter)
- Qualitative Auswahl von Anbietern sowie Kontingentierung der Fahrzeugflotte (E-Scooter)



3. Kontrolle der Regeleinhaltung

(traffiq)

- Nutzung einer Curbside-Management-Software zur Kommunikation von Regeln und deren Kontrolle
- Analyse des Nutzungsverhaltens

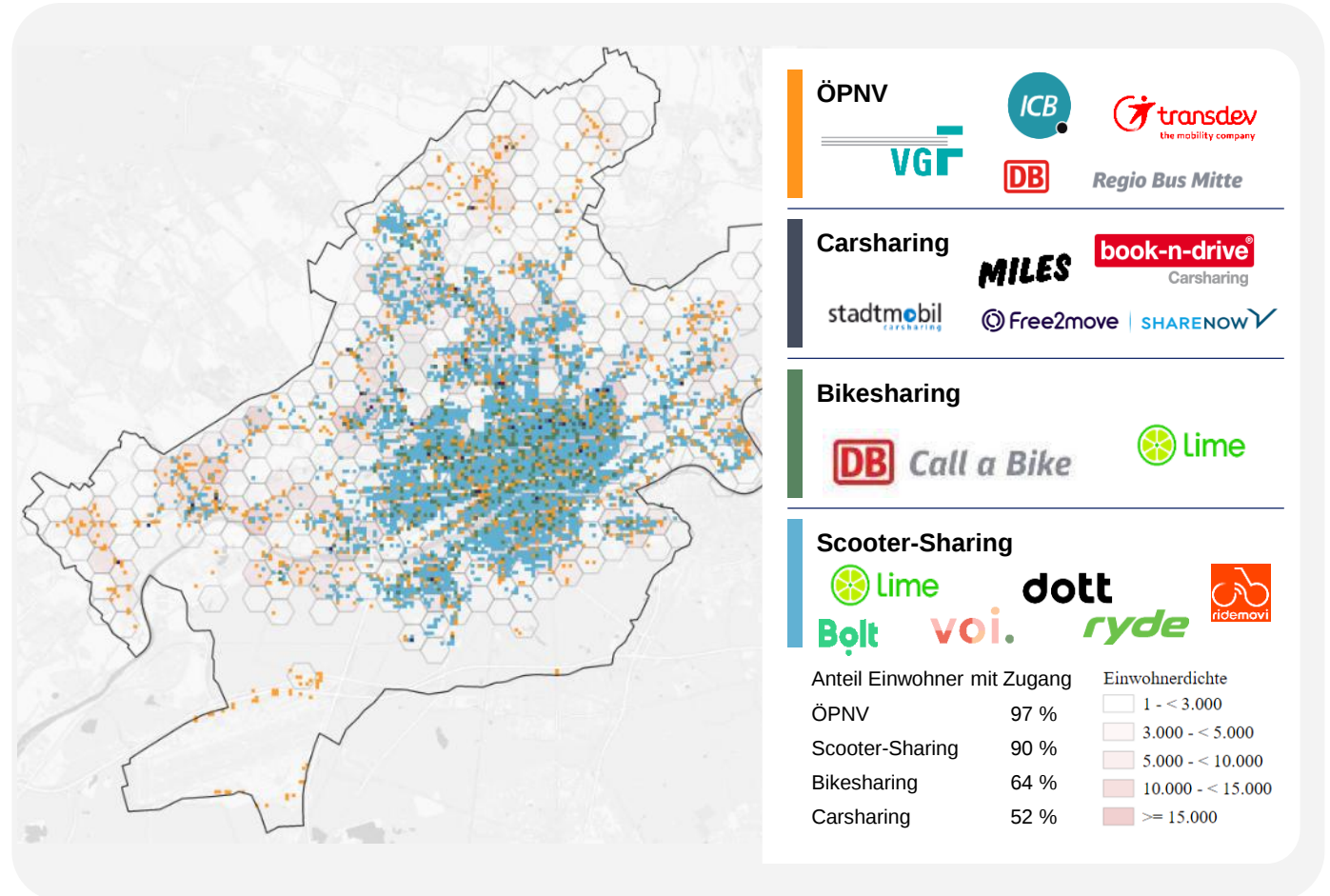


Durch eine klare und stadtweite Steuerung des gewerblichen Sharing-Angebotes werden schon jetzt Strukturen für eine stadtverträgliche Nutzung der Mobilitätsform geschaffen.

Die Angebote der geteilten Mobilität waren bisher in Frankfurt unstrukturiert und nicht miteinander verknüpft

Status-Quo in Frankfurt

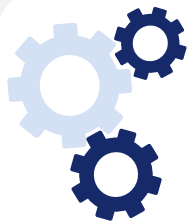
- Geteilte Mobilitätsangebote zusätzlich zum traditionellen ÖPNV-Angebot
- Regulierung von **E-Scootern** durch **Sondernutzungserlaubnisse**, 12.000 E-Scooter (3.000 Innenstadt + Bahnhofsviertel)
NEU: Ab dem 01.07. wird das Angebot auf 10.500 Fahrzeuge und drei Anbieter reduziert
- Übertragung **Sondernutzungserlaubnisse** auf **Bikesharing** seit April 2025, derzeit 2.300 Räder
- **Verteilungsverfahren** von öffentlichen Stellplätzen für **stationsbasiertes Carsharing** befindet sich in der Durchführung
- Das **Carsharing im freefloating** soll durch eine Parkpauschalenvereinbarung vereinfacht werden



Quelle: Einwohner Zensus (2011); Stationen nach Anbieterangaben. Bolt, Lime, TIER und voi (je 3.000 Scooter*), nextbike und call-a-bike (je 1.500 Räder), book-n-drive (450 Fahrzeuge), Stadtmobil (175 Fahrzeuge), traffiq 2022
 *Erteilung der Sondernutzungserlaubnis im Zeitraum 04.04.2024 – 03.10.2024

Die Mobilitätsstationen sollen das Verkehrsangebot des ÖPNV erweitern und Mobilität ohne Pkw-Besitz für alle ermöglichen

Erweiterung des Mobilitätsangebotes



ÖPNV

Erhöhung der **Sichtbarkeit von Sharing-Angeboten** und **Erweiterung des Angebots** aus Bürgersicht durch die Verknüpfung mit ÖPNV-Haltepunkten

Mobilitätsstationen Frankfurt

Carsharing

Vergrößerung des Einzugsbereichs **von stationsbasierten Carsharing-Angeboten** für einen zuverlässigen, leichten Umstieg

Zweirad-Sharing

Flexibler Umstieg von/auf den öffentlichen Verkehr für die **erste/letzte Meile** und planbare Entleihe/ Rückgabe von Mikromobilitätsangeboten

Regulierung des Sharing-Angebots



Schaffung von dezidierten Abstellflächen, Beseitigung des Scooter-Wildwuchs



Flächendeckendes Angebot, auch in Randlagen



Räumliche und digitale Vernetzung verschiedener Mobilitätsformen



Zuverlässige und planbare Mobilitätsangebote

In Frankfurt werden drei Stationsarten umgesetzt, die sich in Größe und Funktion unterscheiden

555 S-Stationen



- Zweiradsharing in der Innenstadt, in innenstadtnahen Bereichen sowie in Stadtteilzentren (etwa alle 100-200m)
- Keine zwingende Anbindung an ÖPNV-Haltepunkte
- Ausweisung von ein bis zwei öffentlichen PKW-Stellplätzen
- Markierung und Stele, optional Abstellvorrichtung für private Fahrräder

385 M-Stationen



- Stationsbasiertes Carsharing und Zweiradsharing an ÖPNV-Haltepunkten sowie in Wohnquartieren im gesamten Stadtgebiet (etwa alle 500m)
- Geringer bis mittlerer Platzbedarf mit mittlerer Stationsdichte
- Markierung und Stele, optional Abstellvorrichtung für private Fahrräder

32 L-Stationen



- Stationsbasiertes Carsharing und Zweiradsharing ausschließlich an Außenästen des Schienenverkehrs sowie an ausgewählten Schienen-Knotenpunkten
- Hoher Platzbedarf mit geringer Stationsdichte
- Markierung und Stele, optional Abstellvorrichtung für private Fahrräder



Mobilität im Stadt(teil)zentrum ordnen und sichtbar machen



Mobilitätsangebot flächendeckend im Stadtgebiet verbessern



Mobilitätsknotenpunkte schaffen

Im Zielszenario werden so etwa 1.000 Stationen bedarfsgerecht im gesamten Stadtgebiet verteilt

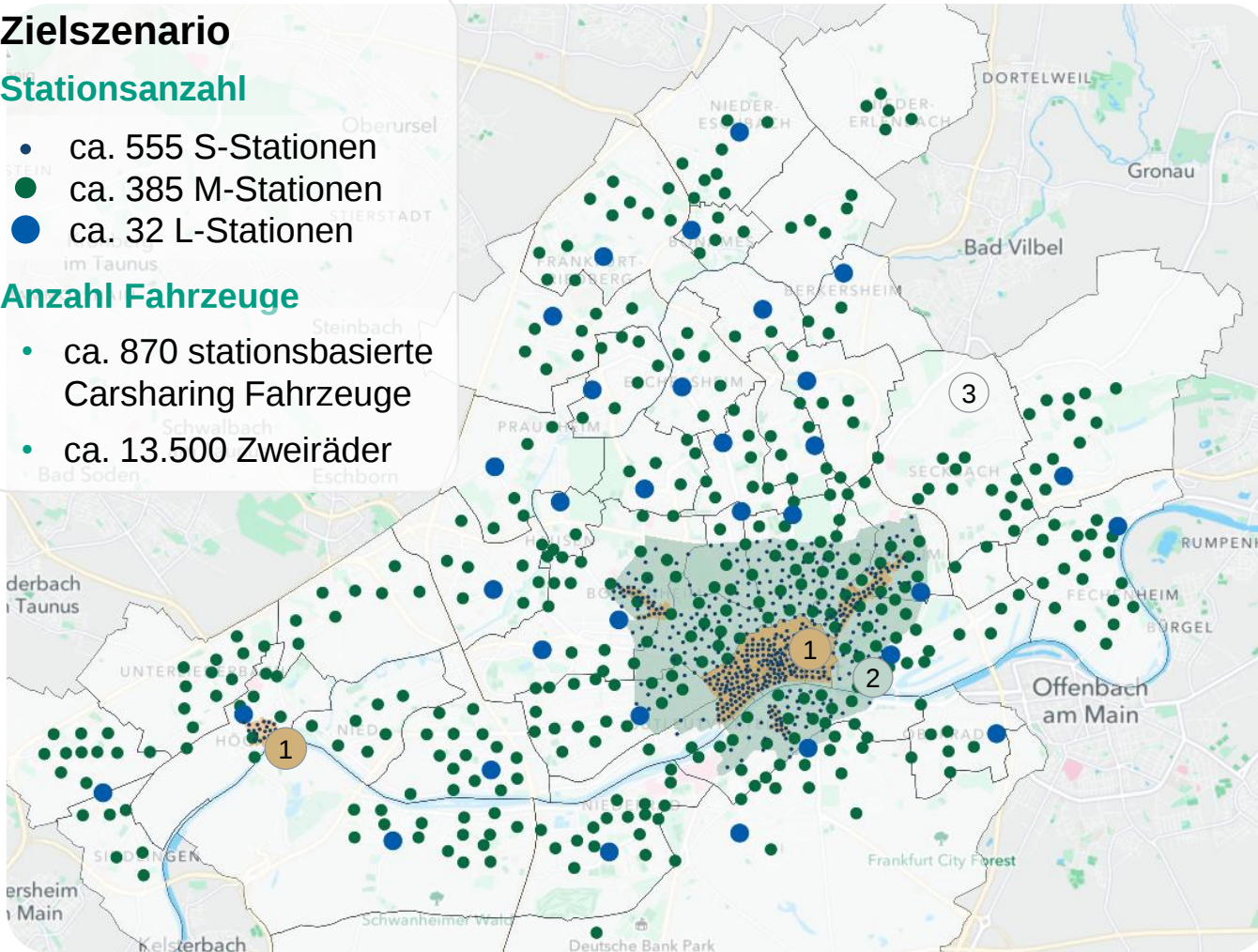
Zielszenario

Stationsanzahl

- ca. 555 S-Stationen
- ca. 385 M-Stationen
- ca. 32 L-Stationen

Anzahl Fahrzeuge

- ca. 870 stationsbasierte Carsharing Fahrzeuge
- ca. 13.500 Zweiräder



Bereich 1

- Innenstadt und Stadtteilzentren (Höchst, Berger Straße, Schweizer Straße, Leipziger Straße)
- S-Stationen (alle 100m)
- Keine M-Stationen
- Keine L-Stationen
- kein free-floating mehr möglich¹

Bereich 2

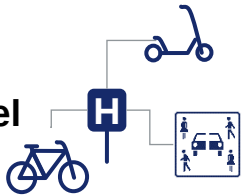
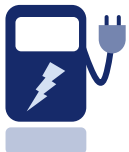
- Erweiterter Bereich zwischen Anlagenring und Alleenring, nördliches Sachsenhausen
- S-Stationen (alle 200m)
- M-Stationen (alle 500m)
- Keine L-Stationen
- stark eingeschränktes free-floating¹

Bereich 3

- Stadtteile außerhalb des Alleenrings (Ginnheim, Griesheim, etc.)
- Nach Bedarf S-Stationen¹
- M-Stationen (alle 500m)¹
- L-Stationen an ausgewählten ÖPNV-Knotenpunkten¹

¹ Parkverbotszonen 100m um Stationen

Die Ausstattung und Gestaltung der Stationen fokussiert sich auf die Verkehrsträger und minimiert den Flächenverbrauch

Verkehrsmittel 	Fokus ● Private Fahrräder ● E-Scooter ● Carsharing ● Bikesharing ● ÖPNV
Infrastruktur 	● Radbügel ● Stele/Beschilderung
Gestaltung 	● Umgebungsplan



Beispiel einer kleinen Mobilitätsstation

Die Sondernutzungserlaubnisse geben die Rahmenbedingungen für das Angebot an den Mobilitätsstationen vor

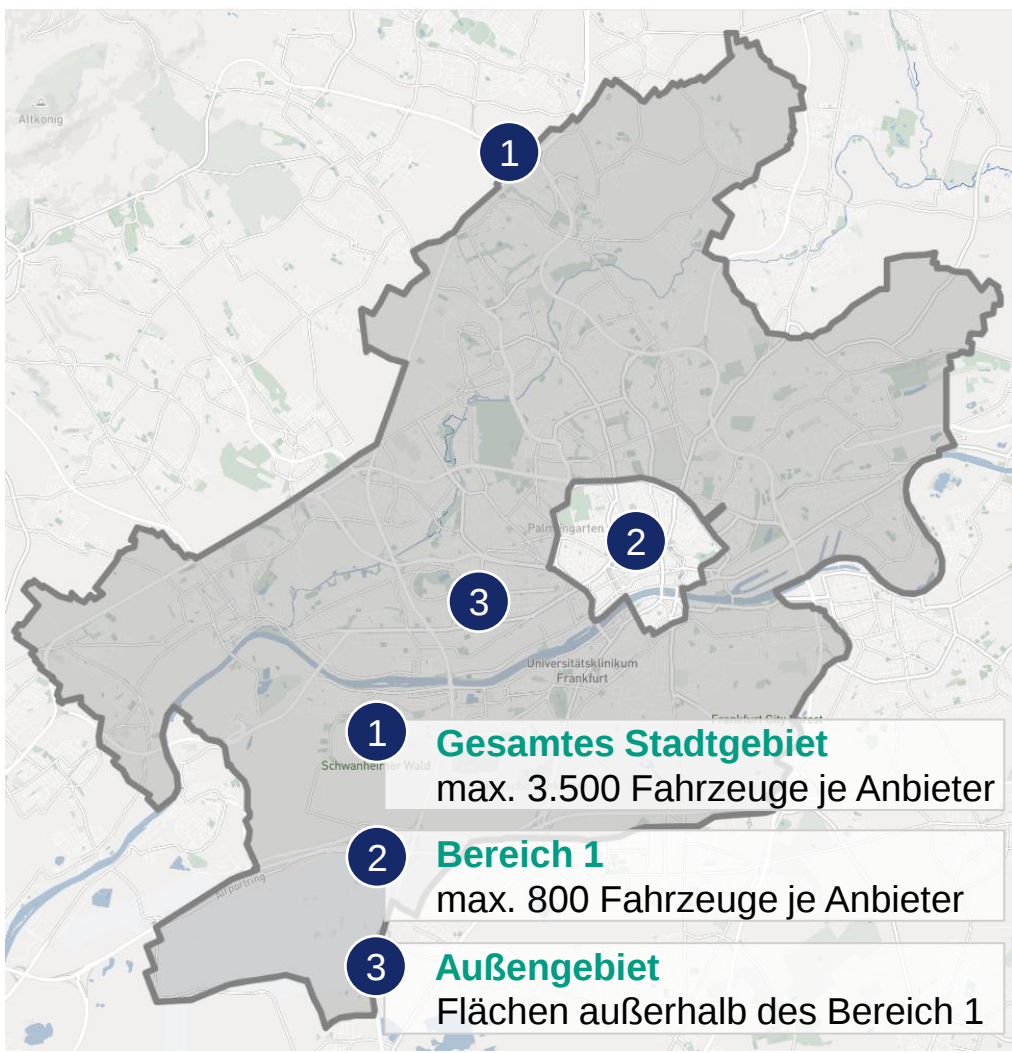
Sondernutzungserlaubnis

- ... zur vorübergehenden Nutzung von öffentlichen Verkehrsflächen nach § 16 Hessisches Straßengesetz in Verbindung mit der Satzung der Stadt Frankfurt am Main.
- ... ab 01.07.2026 wird sie für erstmals über **ein Auswahlverfahren** an **drei** gewerbliche E-Scooter-Anbieter erteilt.

Inhalte der Sondernutzungserlaubnis

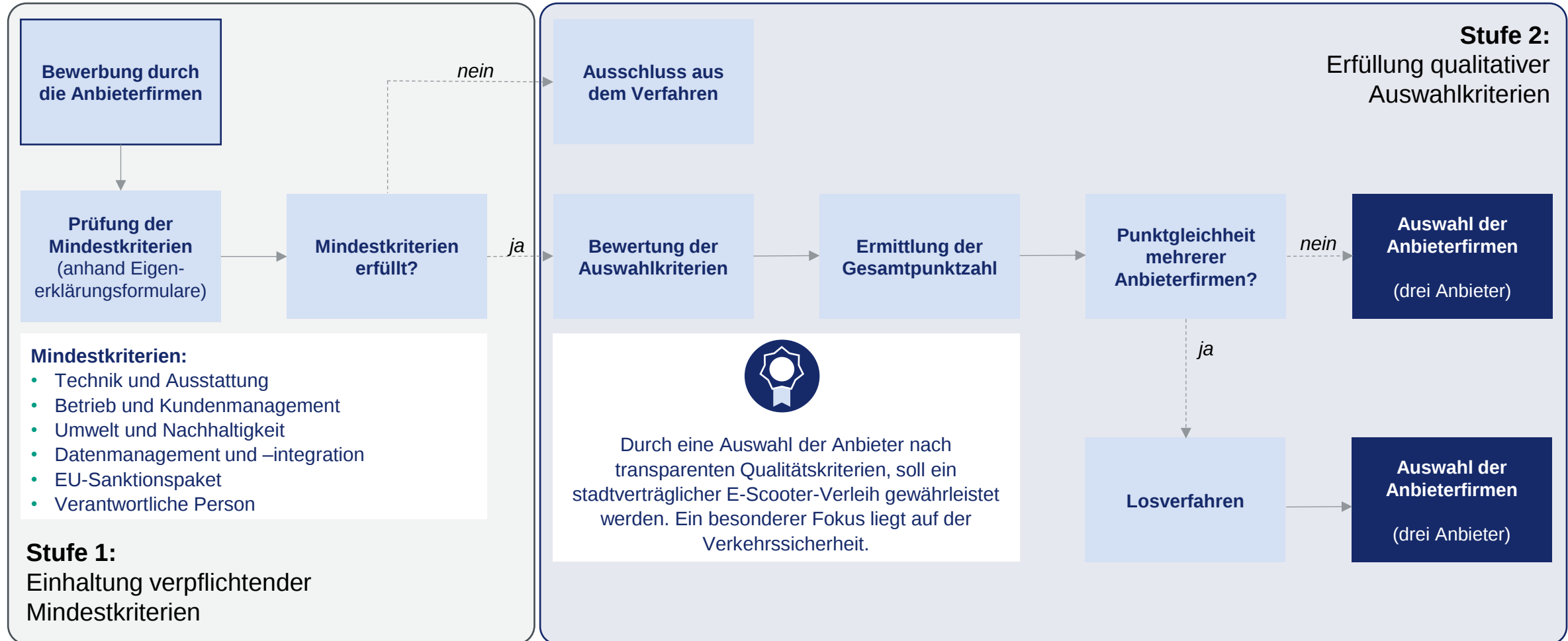
Genehmigung ...

- ... für einen Zeitraum von **zwei Jahren** (01. Juli 2026 bis 30. Juni 2028).
- ... für insgesamt **10.500 Fahrzeuge** im öffentlichen Verkehrsraum im gesamten Stadtgebiet, davon **max. 2.400 Fahrzeuge im Bereich 1** (Innenstadtbereich).
- ... unter Beachtung der Straßenverkehrsordnung sowie der Bedingungen und Auflagen.



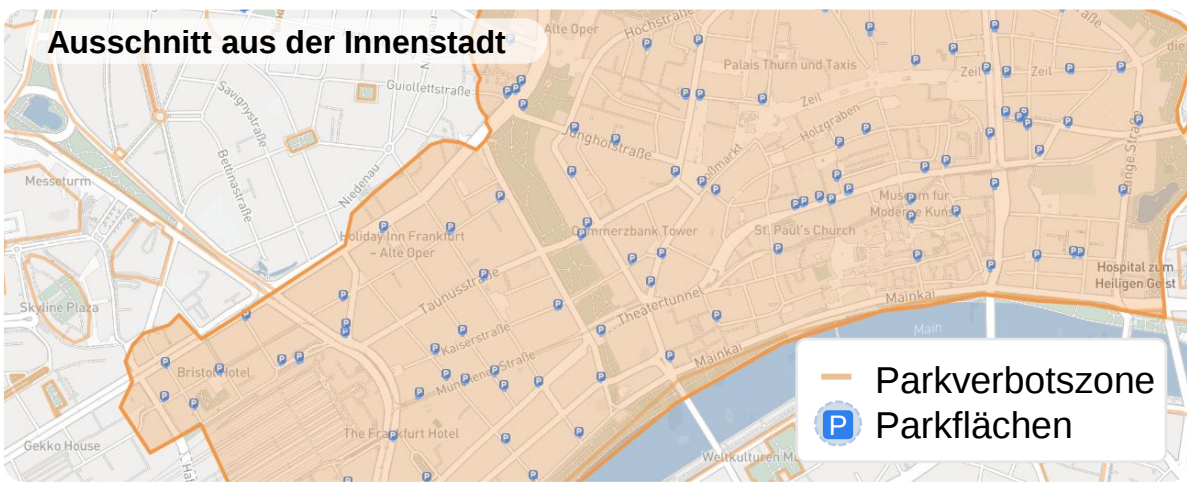
Über vorgegebene Mindest- und qualitative Auswahlkriterien werden die drei besten E-Scooter Anbieter ausgewählt

Rahmenbedingungen und Ablauf des Verfahrens



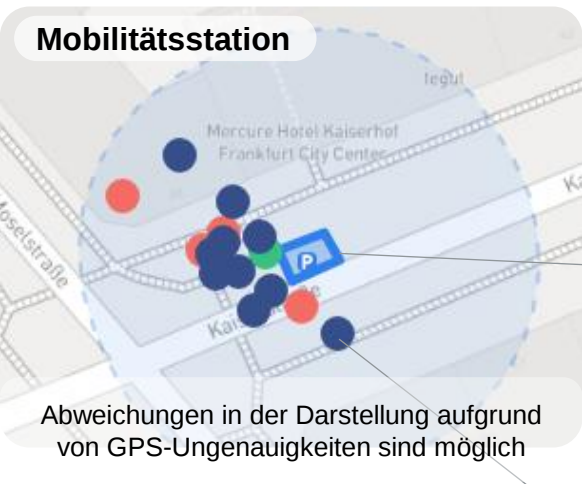
Die Einhaltung der geltenden Sondernutzungserlaubnis und die Nachfrage wird in einer Software der Stadt evaluiert

Beispiele der innerstädt. Parkverbotszonen



- In der Software werden die E-Scooter-Standorte für die Stadt sichtbar gemacht. Informationen zu Parkflächen und Parkverbotszonen werden digital an die Anbieter übermittelt.
- Durch die Errichtung von Mobilitätsstationen als weitere Parkflächen für Mikromobilität können die Parkverbotszonen ausgeweitet werden, so wird das Angebot weiter reguliert.
- 100 m um die Stationen herrscht Parkverbot, so bleibt free-floating in manchen Teilen der Stadt weiterhin möglich.

Steuerung der Anbieter und Evaluation



- Die Stationen werden mit Daten wie bspw. der Aufnahmegrenze angelegt.
- Anbieter erhalten Aufforderungen zur Disposition von Fahrzeugen.
- Einzelne Fahrzeuge können gemeldet werden.


Kaiser-/Moselstraße


 Fahrzeuge insgesamt

16

4

1

11

0

0

0

0

0

0

0

0

16

4

1

11


 Aufnahmegrenze:

20 Fahrzeuge


 Betreiberbenachrichtigung:

An


 Benachrichtigungsspielraum:

2 Fahrzeuge


 47%


 14 Stunden seit der letzten Aktualisierung


 Geparkt, Verfügbar


 Platziert von Nutzer letzten Sonntag um 19:37

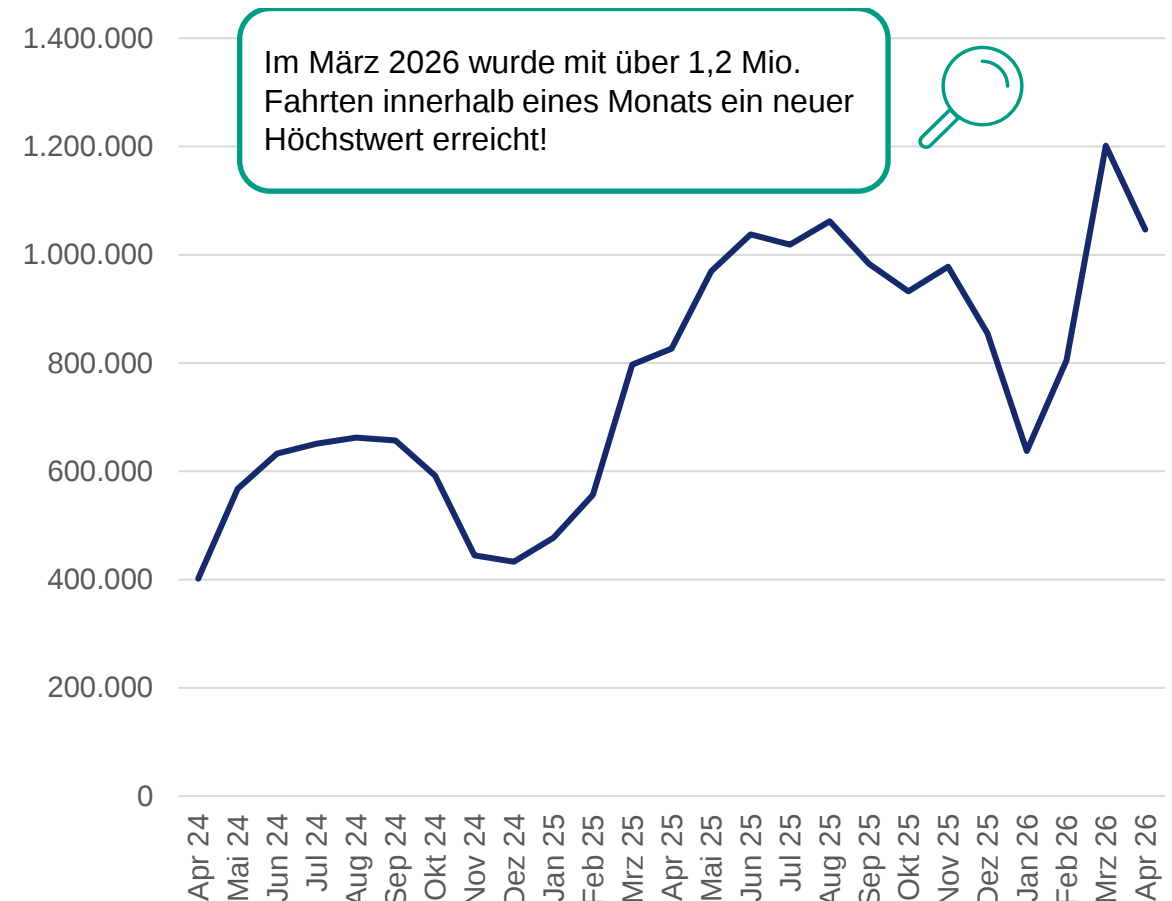
[Nachricht über Fahrzeug schicken](#)

Über das Analysetool können allgemeine Daten zu Fahrzeugen und Fahrten von E-Scootern angezeigt werden

	Anzahl der Fahrten (Summe der letzten 12 Monate)	ca. 11,5 Mio.
	Fahrtzeit	07:30 Minuten
	Fahrtweg	1,7 Kilometer
	Fahrtgeschwindigkeit	14 km/h

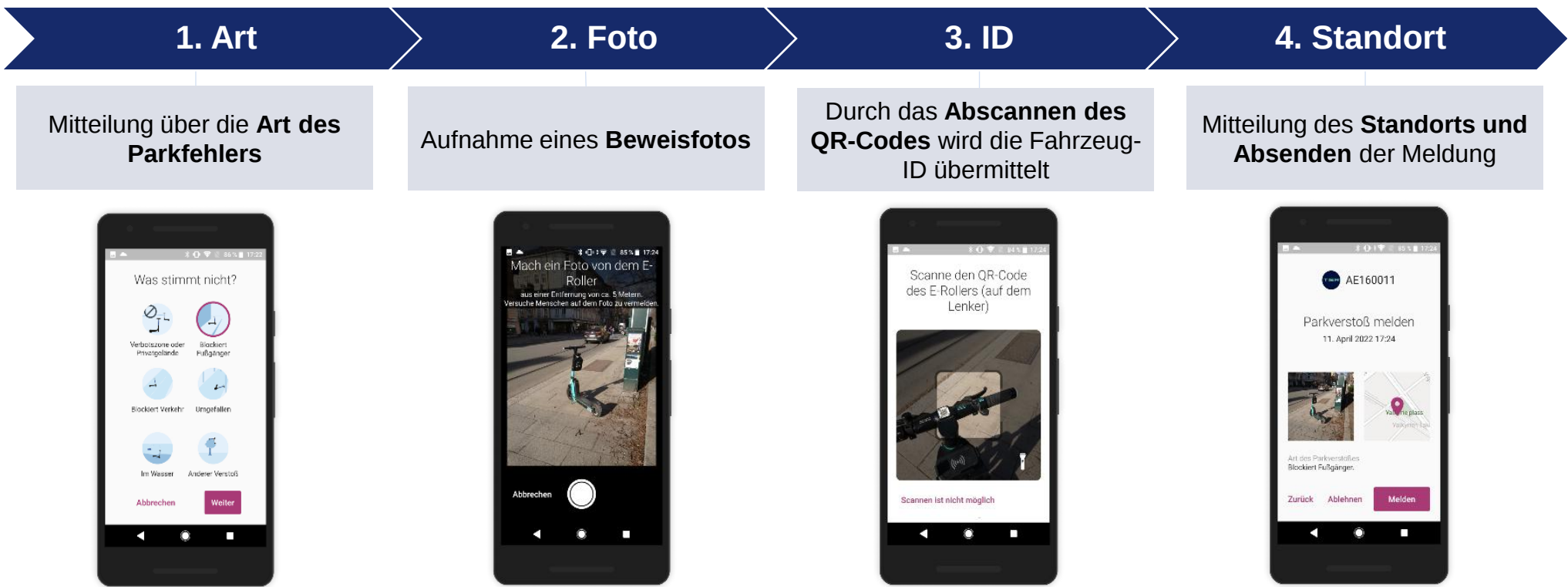
- Daten stellen Durchschnittswerte der letzten zwölf Monate dar.
- Die Vorgabe zur maximalen Fahrzeugzahl pro Anbieter wird von allen sechs Anbietern eingehalten.
- Durchschnittlich werden mit einem Fahrzeug 3 Fahrten pro Tag zurückgelegt.

Entwicklung der Gesamtfahrten



Eine Falschparker-App ermöglicht eine aktive Teilnahme der Bevölkerung an der Meldung von fehlgeparkten E-Scootern

Die Meldung eines falsch geparkten E-Scooters erfolgt in vier Schritten:



App-Store



Google Play-Store



Die Nivel „Falschparker-App“ kann im App Store und Google Play Store heruntergeladen werden

Nach Eingang der Meldung müssen die Anbieter aktiv werden, es können grundsätzlich drei verschiedene Handlungen folgen

Der Anbieter lehnt die Meldung ab, falls kein Verstoß auf dem Foto erkennbar ist



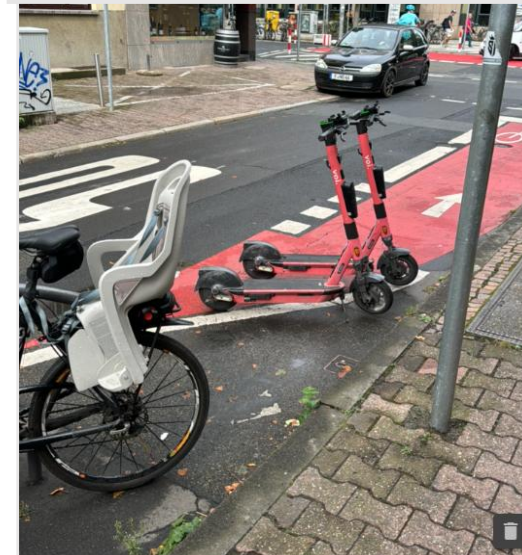
-  Von öffentlichem Nutzer angemeldet, gestern, 08:44
- ! Blockiert einen Gehweg.
-  Abgelehnt von Lime, gestern, 10:27 (Rückgängig machen)

Der Parkverstoß wird vom Anbieter manuell durch das Dispositionsteam behoben



-  Von öffentlichem Nutzer angemeldet, gestern, 19:35
- ! Blockiert einen Gehweg.
-  Gestartet von Tier, heute, 06:04 (Rückgängig machen)

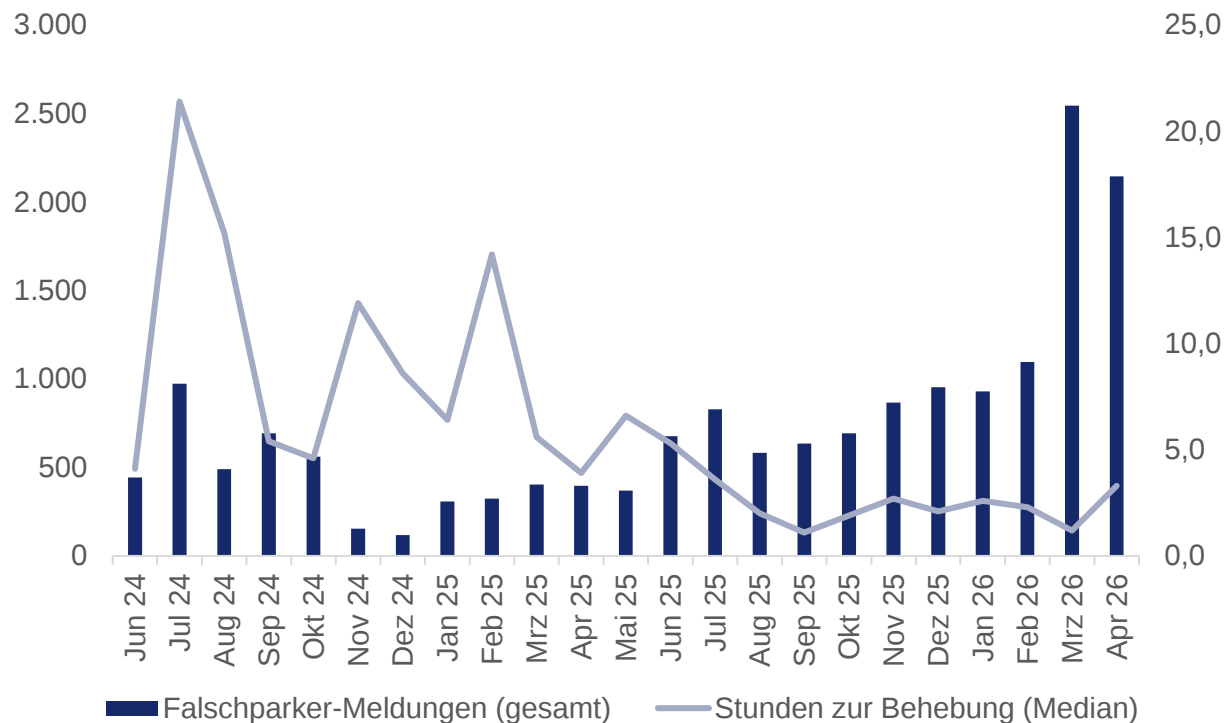
Der Parkverstoß wird automatisch behoben, weil das Fahrzeug ausgeliehen wurde



-  Von öffentlichem Nutzer angemeldet, gestern, 12:08
- ! Außerhalb eines Parkbereichs. Verkehrshindernis.
-  Behoben von MDS-event, gestern, 13:52 (Rückgängig machen)

Die Stadt hat auch Zugriff auf Analysen, die den Umgang der Anbieter mit den Falschparker-Meldungen darstellen

Anzahl der Falschparker-Meldungen und Reaktionszeiten



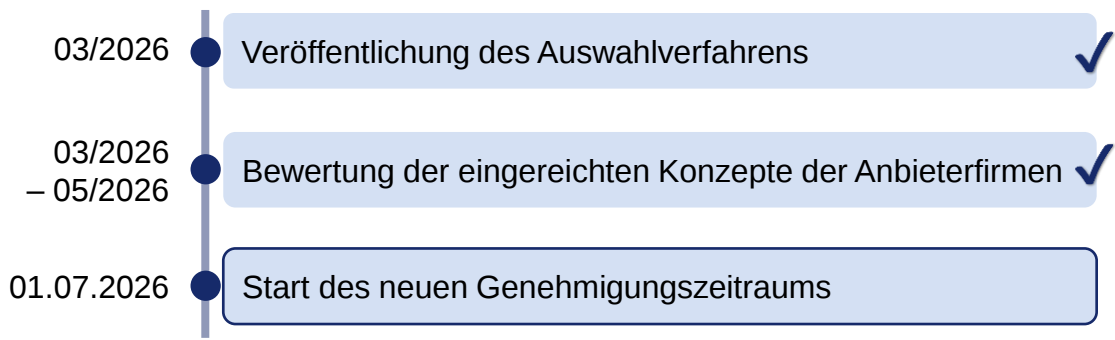
- Seit der Veröffentlichung der Pressemitteilung zur Falschparker-App im Juni 2024 gehen monatlich durchschnittlich 750 Meldungen über die App ein.
- Nicht alle Meldungen erfordern eine Handlung der Anbieter. Die Mehrheit der Meldungen wird von den Anbietern innerhalb von 24 Stunden behoben.
- Die Reaktionszeit zur Behebung der Meldungen sinkt kontinuierlich: Im Median benötigen die Anbieter seit der zweiten Jahreshälfte 2025 nur ca. 2 Stunden für die Behebung einer Meldung.
- Neben dem Anteil der behobenen Meldungen kann auch die Art des Verstoßes sowie die Reaktionszeit der Anbieter eingesehen werden.



Das Blockieren der Gehwege stellt den häufigsten Beschwerdegrund bei den Falschparker-Meldungen dar.

In den nächsten Monaten stehen die Steuerung durch das Auswahlverfahren und der Ausbau der Stationen im Fokus

1. Neue Sondernutzung für E-Scooter ab 01.07.2027



Durch das Auswahlverfahren wurden die drei Anbieter ausgewählt, die in ihren Konzepten am besten die geforderten qualitativen Kriterien zu Themen wie Sicherheit, Vorgehen bei Beschwerden und Nachhaltigkeit, erfüllten.

Maßnahmen sind beispielsweise der Einsatz akustischer Signale zur Unterstützung von Menschen mit Sehbeeinträchtigung, eine personelle Verstärkung in sensiblen Bereichen zur besseren Ordnung abgestellter Fahrzeuge sowie technische Maßnahmen zur Vermeidung von Tandemfahrten.



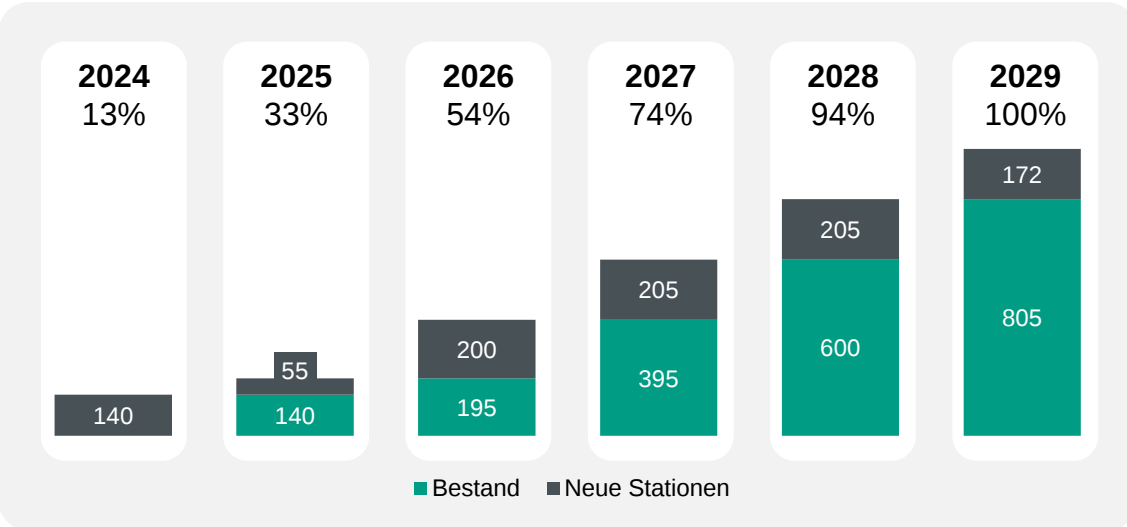
Verbesserung des E-Scooter Angebotes durch eine Erhöhung der Sicherheit beim Bereitstellen und Parken und während der Fahrt

2. Ausbau der Stationen im Stadtgebiet

Ausbaustufe 1
 2024/2025
 Bau der ersten Stationen in der Innenstadt sowie im Stadtteilzentrum Bockenheim; Bau von 12 Pilotstationen

✓

Ausbaustufe 2
 2026-2029
 Verdichtung aller Stationstypen im gesamten Stadtgebiet, abhängig von der Nachfrage für Carsharing und E-Scooter





Sukzessive und flächendeckende Ordnungswirkung durch verbindliche Mobilitätsstationen in der ganzen Stadt



traffiQ
Lokale Nahverkehrsgesellschaft Frankfurt am Main mbH

Stiftstraße 9-17
60313 Frankfurt am Main

Telefon: 069 212 2 44 24

E-Mail: info@traffiQ.de
Internet: www.traffiQ.de