

# Ordnung ist... der halbe Nahverkehr – Über die Wirksamkeit von Mobilitätsstationen in Frankfurt am Main

Jan Heissler, Florian Lindemann, Katharina Petry, Prof. Dr.-Ing. Tom Reinhold

**M**it der Legalisierung von E-Scootern in Deutschland wurde Frankfurt am Main, wie viele andere Städte auch, in kurzer Zeit mit einer großen Menge an E-Scootern regelrecht überschwemmt. Auf Grund fehlender Regulationsmöglichkeiten und den sehr schnell und gewinnorientiert agierenden Unternehmen, waren die Städte zu Beginn machtlos gegen das stark wachsende Angebot an Fahrzeugen. Auf Grundlage mehrerer Gerichtsurteile, die feststellten, dass das gewerbliche Angebot zur Anmietung von E-Scootern im öffentlichen Raum keinen Gemeingebrauch, sondern eine genehmigungspflichtige Sondernutzung darstellt, hat die Stadt Frankfurt am Main zum April 2022 E-Scooter-Anbieter zur Einholung einer Sondernutzungserlaubnis verpflichtet.

Die Sondernutzungserlaubnisse enthalten unter anderem Regeln für das korrekte Abstellen, die verpflichtende Nutzung von städtisch eingerichteten Parkflächen mit umliegenden Parkverbotszonen und eine Obergrenze für die E-Scooter-Anzahl im gesamten Stadtgebiet und für die innerstädtischen Bereiche (Bereich 1). Darin definiert sind außerdem feste Abstellverbotszonen wie zum Beispiel öffentliche Parks und Grünflächen.

Kurzfristig führte dies zu etwas Entspannung auf den Frankfurter Straßen. Dennoch blieb die geteilte Mobilität, insbesondere in Ergänzung zum klassischen Angebot des öffentlichen Personennahverkehrs, in Frankfurt unstrukturiert und nicht miteinander verknüpft. Denn neben den E-Scootern gab es auch zwei ebenfalls eigenwirtschaftlich agierende Bike- sowie mehrere Carsharing-Anbieter mit stationsbasierten und Freefloating-Systemen. Dies führte dazu, dass es ein breites Angebot an Möglichkeiten zur geteilten Mobilität gibt, diese aber sowohl räumlich als auch digital und in Kombination mit dem ÖPNV nicht als eine Alternative für die Nutzung privater Pkw wahrgenommen werden konnten.

## Mobilitätsstationen als flächendeckende Lösung

Um das Angebot der geteilten Mobilität in Frankfurt zu ordnen und sichtbar zu machen, hat traffiQ, die städtische Nahverkehrsgesellschaft Frankfurt am Main, zusammen mit der Stadt Frankfurt eine Strategie zur Umsetzung von Mobilitätsstationen im gesamten Stadtgebiet entwickelt. Die Ausarbeitung und Umsetzung dieser Strategie erfolgte in den 2021 gegründeten Bereich Forschung und Innovation der städtischen Nahverkehrsgesellschaft [1]. Die Mobilitätsstationen bündeln das aktuell existierende Sharing-Angebot bestehend aus E-Scooter-, Bike- und Carsharing.

Für eine bedarfsgerechte, flächendeckende Umsetzung wird in drei verschiedene Stationstypen, die sich in ihrer Größe, Funktion und Verteilung im Stadtgebiet unterscheiden, differenziert:

Die S-Stationen enthalten E-Scooter- und Bikesharing und werden insbesondere in der Innenstadt, in den vier wichtigsten Stadtteilzentren und den am dichtesten besiedelten Stadtteilen in einem Abstand von 100 bis 200 m errichtet. Die Stationen umfassen die Fläche von ein bis zwei öffentlichen Pkw-Stellplätzen. Zudem werden alle Stationen mit einem 100-Meter-Sperradius versehen, in dem das Beenden des Mietvorgangs technisch unterbunden wird.

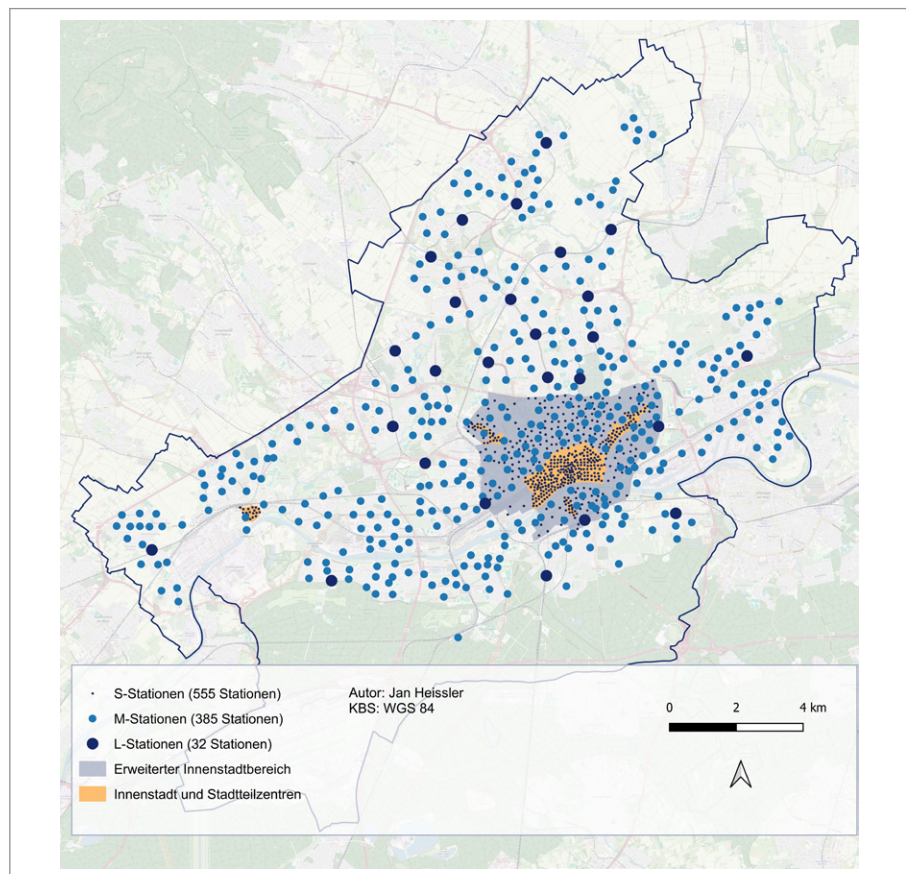


Abb. 1: Strategie Verteilung der Mobilitätsstationen und Aufteilung der Bereiche Innenstadt/ Stadtteilzentren und erweiterter Innenstadtbereich.

Grafik: traffiQ/eigene Darstellung (2025)

Dies ist insbesondere für die Abstellvorgänge von E-Scootern relevant, da hier im Gegensatz zum Bikesharing grundsätzlich ein stationsungebundenes Abstellen gemäß der Sondernutzungsvereinbarung möglich ist. Durch das dichte Netz an S-Stationen ergibt sich eine zusammenhängende Parkverbotszone, wodurch das Freefloating von E-Scootern in der Innenstadt und den Stadtteilzentren vollständig unterbunden wird. In den direkt angrenzenden Stadtteilen wird das Freefloating stark eingeschränkt. Der öffentliche Raum wird dadurch „aufgeräumt“, was zu einer Verringerung verkehrswidrig abgestellter Fahrzeuge führt.

M-Stationen enthalten darüber hinaus stationsbasiertes Carsharing. Dieser Stationstyp wird vorrangig an ÖPNV-Haltestellen sowie zentral in den Wohnquartieren in einem Abstand von etwa 500 m im gesamten Stadtgebiet auf bis zu vier Pkw-Stellplätzen errichtet. Dadurch soll ein flächendeckendes Mobilitätsangebot für alle entstehen. Zu erwartende Kannibalisierungseffekte zum ÖPNV durch Freefloating-Carsharing und grundsätzlich andere Geschäftsmodelle bei den Anbietern führten zu der Entscheidung, ausschließlich stationsbasiertes Carsharing und kein Freefloating zu berücksichtigen.

Die L-Stationen werden ebenfalls beide Formen des Zweiradsharings sowie Carsharing enthalten und werden ausschließlich an Außenästen des Schienenverkehrs und an ausgewählten Schienen-Knotenpunkten errichtet. Im Vergleich zu den M-Stationen soll hier mehr Angebot bereitgestellt werden können, weshalb die Fläche von bis zu sechs Pkw-Stellplätzen benötigt wird. Dadurch sollen Mobilitätsknotenpunkte in Kombination mit dem ÖPNV geschaffen werden.

Auf Grundlage vorliegender Nachfragedaten von Sharing-Anbietern, Strukturdaten wie Arbeitsplätzen und Einwohnerdichte sowie unter Berücksichtigung von POIs und ÖPNV-Haltestellen mit unterschiedlich starker Auslastung wurden für das gesamte Stadtgebiet grobe Stationsstandorte ermittelt (Abb. 1). In der Summe führt dies zu insgesamt 555 S-Stationen, 385 M-Stationen und 32 L-Stationen, also insgesamt 972 Mobilitätsstationen. Die genaue Anzahl umgesetzter Stationen kann je nach Bedarf und Flächenverfügbarkeiten variieren.

Die Umsetzung einer großen Zahl an Stationen erfolgt unter gleichzeitiger flexibler



### Zum Autor

**Jan Heissler** arbeitet seit 2024 bei traffiQ im Bereich Forschung und Innovation und ist dort für die Planung, Umsetzung und Weiterentwicklung moderner und vernetzter Verkehrsangebote zuständig. Er leitet seit Oktober 2025 das Projekt „Mobilitätsstationen“ und wirkt im Projekt des On-Demand-Verkehrs „KNUT“ mit. Zuvor studierte Heissler den Masterstudiengang „Wirtschaftsgeographie, Mobilität und Raumentwicklungspolitik“ an der Justus-Liebig-Universität in Gießen.



### Zum Autor

**Florian Lindemann** ist seit 2018 Mitarbeiter bei traffiQ. Er beschäftigt sich seitdem mit innovativen und planerischen Themen. Dazu gehören bisher insbesondere die Projektleitungen für die Projekte „Mobilitätsstationen“ und „4-gleisiger Ausbau der Straßenbahn am Hauptbahnhofsvorplatz“. Seit Juli 2025 ist Lindemann Teamleiter für die Angebotsplanung Schiene und entwickelt dort das künftige ÖPNV-Angebot in Frankfurt auf der Schiene weiter. Nach dem Bachelorstudium in Humangeographie an der Goethe-Universität Frankfurt schloss er ein Masterstudium im Studiengang Umweltmanagement und Stadtplanung mit dem Schwerpunkt Verkehrsplanung an der Hochschule RheinMain in Wiesbaden ab.



### Zur Autorin

**Katharina Petry** arbeitet seit 2023 bei traffiQ im Bereich Forschung und Innovation und ist dort für innovative Themen des Öffentlichen Personennahverkehrs zuständig. Sie leitet unter anderem das Projekt „Mitfahrplattform“; wirkt am Projekt „Mobilitätsstationen“ mit und betreut das Thema Fördermittel. Zuvor absolvierte Petry den Masterstudiengang Humangeographie an der Goethe-Universität Frankfurt und verfasste ihre Masterarbeit dort in Zusammenarbeit mit traffiQ.



### Zum Autor

**Prof. Dr.-Ing. Tom Reinhold** ist seit 2018 Alleingeschäftsführer von traffiQ, die als Aufgabenträgerorganisation für die Planung, Vergabe, Qualitätssteuerung und das Einnahmenmanagement des Frankfurter ÖPNV zuständig ist. Er war nach dem Studium der Verkehrsplanung an der TU Berlin und einem Forschungsaufenthalt an der University of California, Berkeley in verschiedenen Managementfunktionen, unter anderem bei BMW, den Berliner Verkehrsbetrieben, der Deutschen Bahn AG, den Österreichischen Bundesbahnen und Veolia Transdev sowie als Unternehmensberater tätig. Reinhold hat einen Lehrauftrag zu Organisation und Finanzierung des Öffentlichen Verkehrs an der Hochschule RheinMain in Wiesbaden.

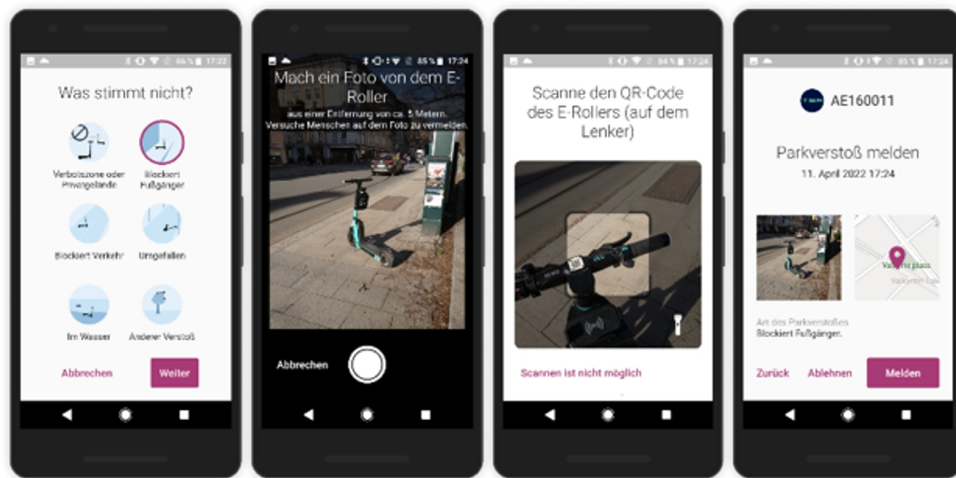
Reaktion auf die Entwicklung der Nachfrage. Daher soll sich die Gestaltung der Stationen auf die straßenverkehrsrechtlich notwendigen Elemente beschränken: Eine weiße Umrandung der Fläche mit den entsprechenden Verkehrsmittelpiktogrammen in der Mitte wird mit einer StVO-konformen Beschilderung bestehend aus einem Parkhinweisschild sowie den Schildern der einzelnen Verkehrsmittel kombiniert. Zusätzlich wird neben den Sharing-Angeboten optional die Möglichkeit von Abstellvorrichtungen für private Fahrräder an allen Stationen geprüft. Zudem ist die Verwendung von Informationsstelen zur Wiedererkennung und Sichtbarkeit an allen oder ausgewählten Stationen geplant. Alle Elemente sollen, sofern eine Umsetzung möglich ist, als fester Bestandteil in die

Wegeleitung des ÖPNV sowie ausgewählte Medien der Fahrgastinformation wie beispielsweise die RMVgo-App eingebunden werden.

Der Ausbau der Stationen erfolgt sukzessive in Zusammenarbeit mit mehreren Dienstleistern, die von traffiQ ausgeschrieben und gesteuert werden. Parallel erfolgt ein Zuteilungsverfahren für die Carsharing-Anbieter in Federführung der Stadt Frankfurt: Standorte werden in geographische Bündel aufgeteilt und den Anbietern zur Auswahl gestellt [2].

Um das Angebot der geteilten Mobilität, insbesondere im Hinblick auf die E-Scooter sowie Leihfahrräder zu regulieren und auf Einhaltung der Vorgaben in der Sonder-

Nutzung der Falschparker-App



Schritt 1: Art des Verstoßes definieren

Schritt 2: Falsch geparkten E-Roller fotografieren

Schritt 3: QR-Code scannen

Schritt 4: Verstoß melden durch Standort-Lokalisierung

Abb. 2: Nutzung der Falschparker-App in Frankfurt am Main. Screenshots: Nivel AS (2025)

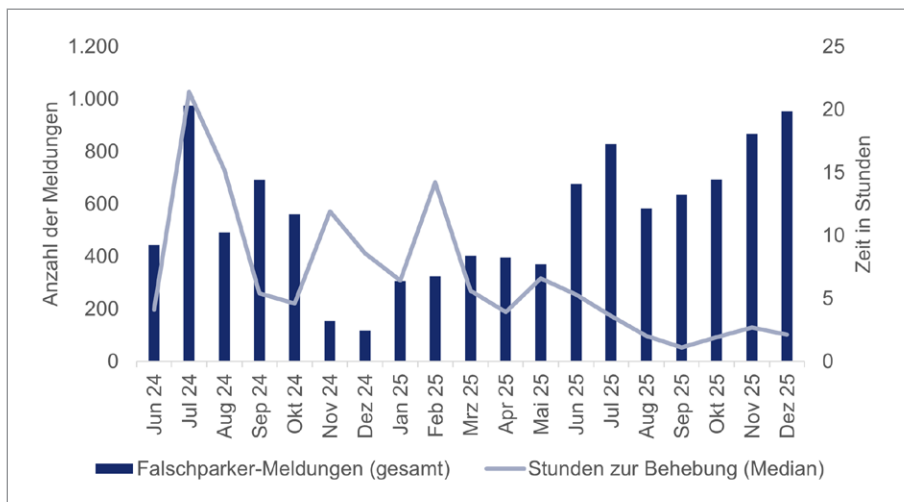


Abb. 3: Anzahl der Falschparker-Meldungen und Reaktionszeiten seit Inbetriebnahme der Falschparker-App. Grafik: traffiQ/eigene Darstellung (2025)

zahl und der benötigten Behebungsdauer ausgewertet werden. Seit Einführung der Falschparker-App im Juni 2024 gehen jeden Monat durchschnittlich 550 Meldungen über die App ein. Die Stunden zur Behebung der Falschparker-Meldungen konnten seit Sommer 2025 deutlich reduziert werden und lagen in der zweiten Jahreshälfte 2025 im Durchschnitt der Medianwerte bei 2,2 Stunden (Abb. 3).

Durch das Curbsidemanagement erhält traffiQ detaillierte Analysen zum Umgang der Anbieter mit diesen Meldungen und kann so die Qualität der Angebote überwachen und stetig verbessern. Neben den digitalen Möglichkeiten arbeitet traffiQ außerdem eng mit der städtischen Verkehrspolizei zusammen und koordiniert die eingehenden Meldungen. Dadurch wird garantiert, dass die Meldungen direkt bei den Anbietern ankommen.

**Erste Erkenntnisse: Feste Abstellflächen sorgen für mehr Ordnung**

Um die Wirkungen der ersten Parkflächen für E-Scooter auf das Abstellverhalten der Nutzenden zu ermitteln, wurden vielseitige Nutzungsdaten der Anbieterfirmen ausgewertet. Die Auswertung der Daten startet mit Juni 2023 – ein Jahr vor der Kennzeichnung erster Abstellflächen. Ab Juni 2024 erfolgte die erste großflächige Ausweisung von 50 Abstellflächen für E-Scooter noch unter Federführung der Stadt Frankfurt am

nutzungserlaubnis zu prüfen, setzt traffiQ seit Juni 2024 eine Curbsidemanagement-Software zur Echtzeit-Überwachung und Regulierung der Fahrzeuge ein. Diese ermöglicht es, Abstellregeln in der Stadt durch das Einpflegen von Parkflächen sowie Parkverbotszonen zu definieren und Mengenbegrenzungen der Fahrzeuge zu kommunizieren. Alle Anbieter sind verpflichtet, sich in das bestehende Curbsidemanagement-Tool zu integrieren. Die Software meldet bei einer Kapazitätsüberschreitung von Parkflächen und Bereichen automatisch einen Verstoß an den jeweiligen Anbieter. Dieser muss schnellstmöglich auf das Anliegen reagieren. Ergänzend

dazu können Bürger durch die sogenannte Falschparker-App (Abb. 2) falsch geparkte Fahrzeuge selbst melden, oder über die Hotlines der Anbieter eine Beschwerde einreichen. Gerade die Falschparker-App ist besonders interessant, da sie anonym und niederschwellig genutzt werden kann. Sie ist eine kostenlose öffentlich nutzbare App, durch die falsch abgestellte E-Scooter und Leihfahrräder innerhalb kurzer Zeit an die Anbieter gemeldet werden können. Das Scannen eines QR-Codes ermöglicht die direkte Zuordnung des Fahrzeuges für die Anbieter. Im Curbsidemanagement werden die eingegangenen Meldungen dargestellt und können zum Beispiel hinsichtlich An-

Main, vor allem im Bahnhofsviertel und der Innenstadt. Die Ausweisung wurde schrittweise erweitert und umfasste zum Juni 2025 circa 140 Abstellflächen. Parallel dazu erfolgte Ende 2024 die Umsetzung von elf Pilotstationen an ausgewählten Mobilitätsknotenpunkten in verschiedenen Stadtteilen im Rahmen der Strategieumsetzung durch traffiQ. Daraus ergaben sich die beiden zu untersuchenden und zu vergleichenden Zeiträume wie folgt.

Die Auswertungen basieren auf der Annahme, dass der Zeitraum zwischen Juni 2023 bis Mai 2024 den ungeordneten Vorherzustand abbildet, während der Zeitraum zwischen Juni 2024 und Mai 2025 den Nachherzustand darstellt. Auf diese Weise wurden jeweils zwölf Monate berücksichtigt, sodass saisonale Schwankungen ausgeglichen und keine Verzerrungen verursacht werden. Für die Auswertung wurden die Nutzungsdaten von drei der vier in Frankfurt vertretenen Anbieterfirmen ausgewertet. Zudem erfolgt eine Unterteilung nach Zonen: Während der „Bereich 1“ den erweiterten Innenstadtbereich darstellt, in dem vor allem die S-Stationen zur Umsetzung kommen, bildet der „Außenbereich“ das restliche Stadtgebiet ohne den Bereich 1 ab.

**Fahrten, Fahrzeuge und Nutzungsrate**

Die Fahrzeuganzahl ist im Stadtgebiet auf 10.500 Fahrzeuge begrenzt, in Bereich 1 besteht eine zusätzliche Fahrzeugobergrenze von 3000 Fahrzeugen. Ein Vergleich der durchschnittlichen Anzahl der Fahrzeuge im Stadtgebiet zeigt, dass die Anzahl der E-Scooter trotz kleiner Schwankungen weitgehend stabil blieb und im Durchschnitt nur 3 Prozent höher als vor dem Stationsbau liegt (Abb. 4). Durch die Einführung der Curbsidemanagement-Software gab es ab Frühjahr 2024 erstmalig ein Tool zur Überwachung der Obergrenze. In der Innenstadt und dem Bahnhofsviertel wurde die Fahrzeugobergrenze aufgrund geringerer Flächenverfügbarkeiten und höherer -konflikte strenger kontrolliert. Die Fahrzeugobergrenze wurde schließlich besser eingehalten, die Fahrzeugzahl verringerte sich dort dadurch sogar um 12 Prozent.

Der Vergleich der monatlichen Gesamtfahrten zeigt, dass seit der Einführung der ersten Abstellflächen und dem aktiven Curbsidemanagement im gesamten Stadtgebiet insgesamt 37 Prozent mehr Fahrten als in den zwölf Monaten davor zu verzeichnen sind. Dabei fällt auf, dass Bereich 1 um 17 Prozent zugelegt hat, während der

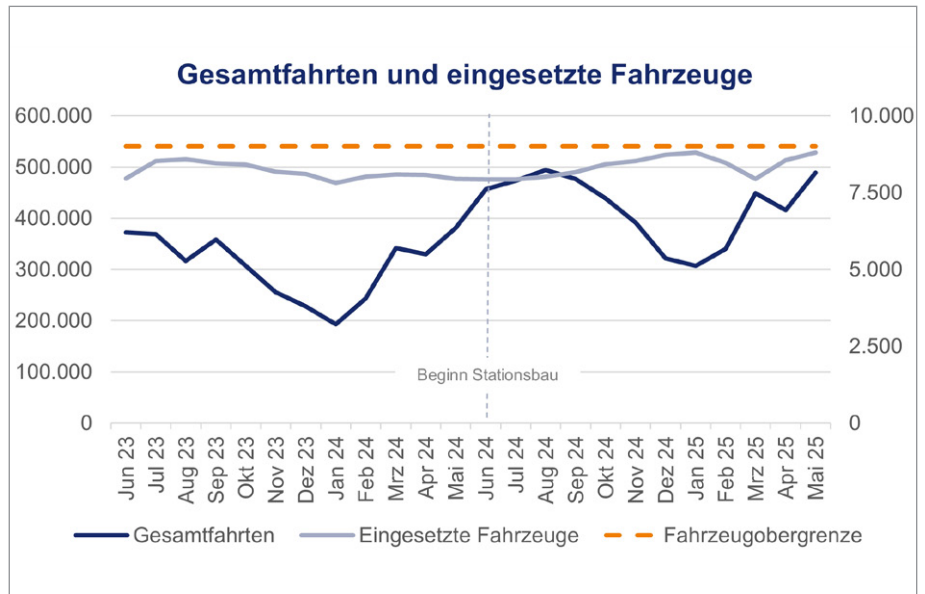


Abb. 4: E-Scooter in Frankfurt am Main: Entwicklung der Gesamtfahrten und eingesetzten Fahrzeuge 2023 – 2025.  
 Grafiken: traffiQ/eigene Darstellung auf Basis anonymisierter Originaldaten verschiedener Anbieterfirmen (Datenstand: 2025)

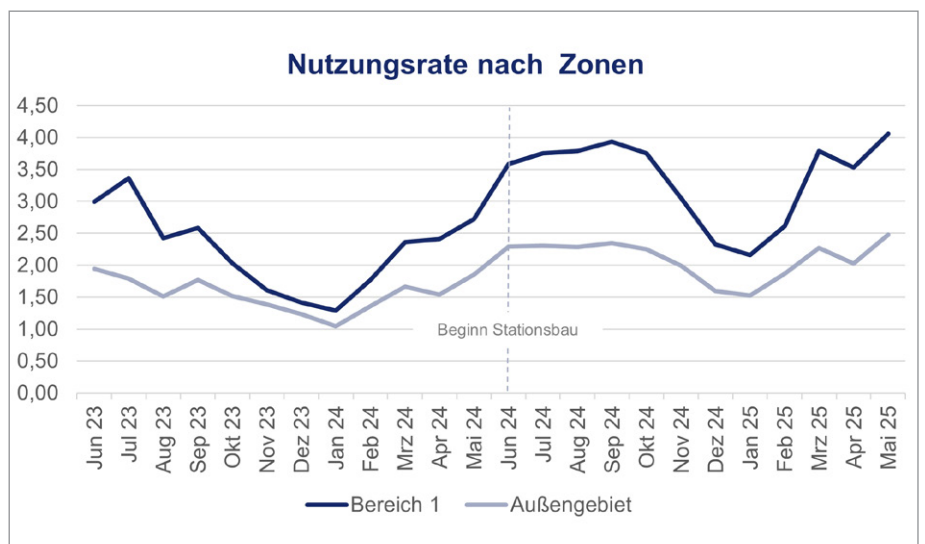


Abb. 5: E-Scooter in Frankfurt am Main: Entwicklung der Nutzungsrate nach Zonen 2023 bis 2025.

Außenbereich mit 29 Prozent deutlich stärker gewachsen ist. Gründe dafür können in der Begrenzung der Fahrzeuganzahl auf 3000 E-Scooter im innerstädtischen Bereich sein, aber auch die Einführung einer großflächigen, zusammenhängenden Parkverbotszone in der Innenstadt und im Bahnhofsviertel im Zuge der neuen Abstellflächen. Vor diesem Hintergrund ist die dennoch konstante Steigerung in Bereich 1 insgesamt als besonders positiv zu bewerten.

Dies führt wiederum dazu, dass die Nutzungsrate – also wie viele Fahrten pro Fahrzeug und Tag erfolgen – um insgesamt 22 Prozent gestiegen ist (Abb. 5). Mit

dem Bau der ersten Mobilitätsstationen in Bereich 1 erhöhte sich die Nutzungsrate dort sogar um 26 Prozent. Auch im Außenbereich gab es ein deutliches Plus von 21 Prozent. Seit Beginn des Stationsbaus liegt die Nutzungsrate nicht nur insgesamt, sondern in jedem einzelnen Monat über den Werten aus dem Zeitraum vor dem Bau. Aus der Zusammenschau der Abbildungen wird vor allem die starke Nutzung der E-Scooter in den Sommermonaten deutlich. Die Unterschiede zwischen den Zonen zeigen, dass die Mobilitätsstationen positive Effekte haben. Denn mit dem Stationsbau und der Einführung des Curbsidemanagements sind weniger Fahrzeuge in den innerstädtischen Bereichen

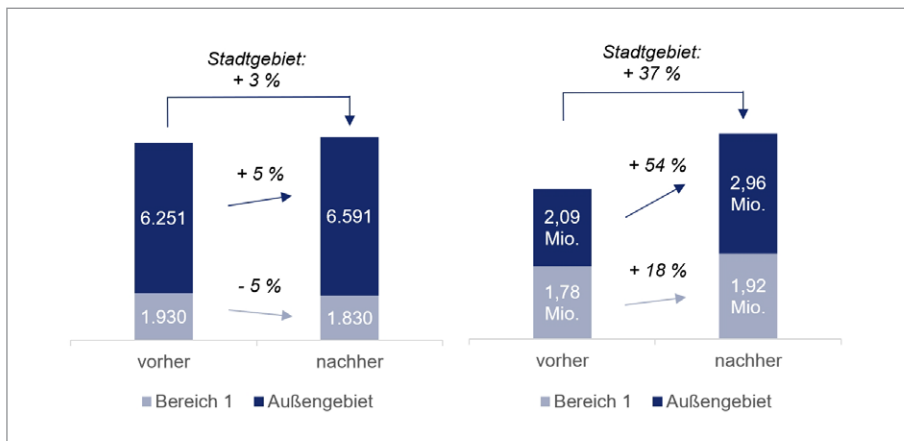


Abb. 6: Entwicklung der Fahrzeuganzahl (links) und Fahrten (rechts) nach Zonen. Grafiken: traffiQ/eigene Darstellung auf Basis anonymisierter Originaldaten verschiedener Anbieterfirmen (Datenstand: 2025)

und dennoch wurden dort mehr Fahrten durchgeführt (Abb. 6).

### Beschwerden

In einem nächsten Schritt wurden die Abstellungen der Fahrzeuge sowie die Beschwerden untersucht, die in den oben genannten Zeiträumen bei zwei Anbietern eingegangen sind. Eine städtische Sammel-Anlaufstelle für Beschwerden gibt es nicht. Mit der Aktivierung der Mobilitätsstationen im Bahnhofsviertel und der Innenstadt sowie der damit einhergehenden Inbetriebnahme der zusammenhängenden Parkverbotszone lässt sich eine Bündelung der Abstellungen auf den ausgewiesenen Abstellflächen erkennen (Abb. 7). Seit Beginn des Stationsbaus und des damit einherge-

henden Curbsidemanagements sind die bei den Anbietern eingehenden Beschwerden um 19 Prozent gesunken. Auffällig ist, dass vor allem die Meldungen im Außengebiet um ein Drittel gesunken sind. In Bereich 1 hingegen sind die Meldungen sogar geringfügig gestiegen (+ 12 Prozent). Veränderungen, insbesondere im innerstädtischen Bereich 1 können auf die starke mediale Kommunikation des Gesamtprojekts über die Presse, politische Anfragen und Social Media aber auch der Meldemöglichkeiten zurückzuführen sein. Zudem ist über die Verortung der Meldungen auf der Karte zu erkennen, dass die Meldungen sich vor Beginn des Stationsbaus großflächig über weite Teile des Bahnhofsviertels verteilten. Nach Beginn des Stationsbaus, der im Zuge der Fußball-Europameisterschaft 2024 im

Bahnhofsviertel anging, konnten die Beschwerden im Bahnhofsviertel deutlich um 92 Prozent gesenkt werden (Abb. 8).

Ein Instrument, das als Reaktion auf die Beschwerdelage zu chaotisch abgestellten Fahrzeugen auf bestehenden Parkflächen erfolgreich eingeführt wurde, ist die sogenannte Straßenpatrouille. Die Anbieter setzen diese gemeinsam ein, um behindernd abgestellte Fahrzeuge zu ordnen oder zu entfernen. Über die Auswertung des Curbsidemanagement-Tools können besonders häufig betroffene Stationen identifiziert werden, sodass die Straßenpatrouille täglich gezielt die wichtigsten Stellen im Stadtzentrum ordnen kann.

### Akzeptanz und Ordnungswirkung der Mobilitätsstationen

Abschließend wurde eine Auswertung zur Akzeptanz und Ordnungswirkung der Mobilitätsstationen vorgenommen. Dabei wurden an den Standorten der elf Pilotstationen sogenannte Analysezone angelegt, wodurch die Anzahl der Fahrtbeginne und Fahrtenden vor und nach Stationsbau an den jeweiligen Standorten ermittelt werden können. An jedem Standort wurden dabei Analysezone in zwei Größen angelegt: Eine Analysezone entspricht der ungefähren Größe der Abstellfläche, inklusive der dazugehörigen Pufferzone von 25 Metern. Die Pufferzone kompensieren GPS- Ungenauigkeiten, indem Fahrzeuge, die im Steuerungssystem in unmittelbarer Nähe zur Parkfläche angezeigt werden und



Abb. 7: E-Scooter in Frankfurt am Main: Vergleich der Abstellungen vor (links) und nach (rechts) Stationsbau, Fokus: Bahnhofsviertel.



Abb. 8: E-Scooter in Frankfurt am Main: Vergleich der Beschwerden vor (links) und nach (rechts) Stationsbau, Fokus: Bahnhofsviertel.

sich mit sehr hoher Wahrscheinlichkeit tatsächlich auf der Parkfläche befinden, automatisch der Statistik dieser Parkfläche zugeordnet werden.

Die zweite Analysezone entspricht dem 100-Meter-Sperradius um die Station. Grundlage dieser Untersuchung ist die Annahme, dass mit der Aktivierung der Pilotstationen die Fahrtenden in den ausgewiesenen Parkflächen gebündelt werden und das wilde Abstellen der Fahrzeuge unterbunden wird.

Die Auswertung (Abb. 9) zeigt deutlich, dass mit dem Stationsbau eine klare Ordnungs- beziehungsweise Bündelungswirkung eintritt. Mit dem Stationsbau ist der Mittelwert der Fahrtenden an allen untersuchten Pilotstationen gestiegen. Im Durchschnitt über alle Pilotstationen endeten vor Stationsbau nur 3,6 Fahrten tatsächlich innerhalb der späteren Parkfläche. Im Zeitraum nach Stationsbau stieg dieser Wert auf 6,1 (+ 68 Prozent).

Umgekehrt konnten die Fahrtenden innerhalb des Sperradius deutlich gesenkt werden: Endeten vor Stationsbau durchschnittlich 6,3 Fahrten in der späteren Parkverbotszone, so konnte dieser Wert nach dem Bau der Stationen auf 3,6 Fahrtenden reduziert werden (- 43 Prozent). Das zeigt, dass durch den Stationsbau ein räumlich gebündeltes und aufgeräumtes Abstellen ermöglicht wird. Weiterhin

kommt es vereinzelt zu Abstellungen in der Parkverbotszone, weil technische Probleme beim Geofencing auftreten und das neue Konzept der Mobilitätsstationen noch nicht überall bekannt ist. Zudem liegen viele Stationen an beliebten ÖPNV-Haltepunkten, sodass die bereitgestellten Abstellflächen stellenweise nicht genügend Kapazität bieten. Am Beispiel der Pilotstation in Niederrad kommt es aufgrund der Lage der Station unter einer Brücke vermehrt zu GPS-Ungenauigkeiten. Auch konnte beim Bau der Pilotstationen eine weitere Erkenntnis gemacht werden: An mehreren Mobilitätsstationen treten Nutzungskonflikte auf, da dort regelmäßig Autos fälschlicherweise abgestellt werden

und E-Scooter dadurch nicht auf den vorgesehenen Flächen parken können, was die Nutzenden zur Ausweichung in die umliegende Parkverbotszone zwingt; deshalb werden künftig ausgewählte Stationen mit Pollern abgesichert.

Eine Auswertung der täglichen Fahrtenden in den Sperradien inklusive der Parkflächen zeigt, dass auch die generelle Nachfrage an den Standorten (Parkfläche + 100m-Sperradius) teilweise gesteigert werden konnte: An den Standorten Nied, Ostbahnhof-West, Galluswarte und Ostbahnhof-Ost, Stresemannallee konnte über den Untersuchungszeitraum ein generelles Nachfragewachstum verzeichnet werden.

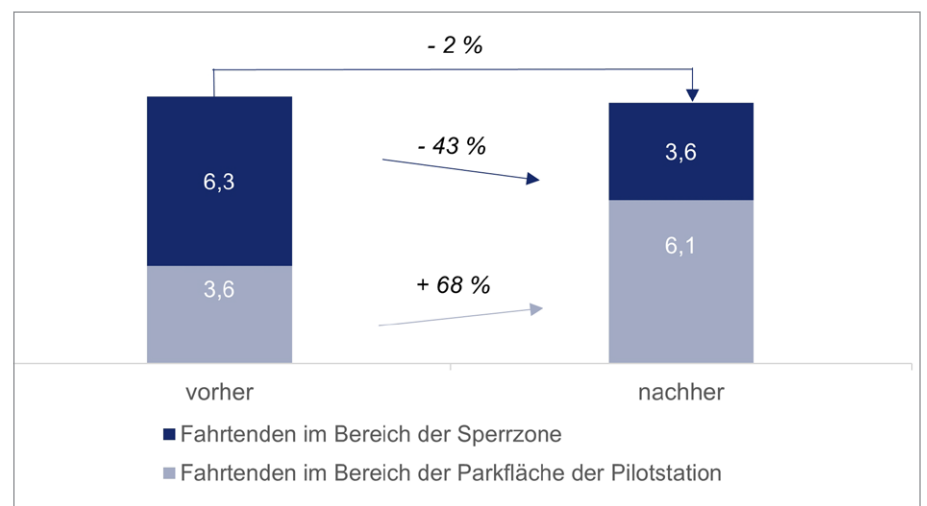


Abb. 9: E-Scooter in Frankfurt am Main: Fahrtentwicklungen ausgewählter Pilotstationen.

In Niederrad blieb die Nachfrage unverändert. Im Mittelwert über alle Stationen hinweg blieb die Nachfrage jedoch nahezu unverändert (- 2 Prozent). Der vorliegenden Auswertung liegt die Annahme zugrunde, dass Veränderungen in den ausgewerteten Daten auf den Ausbau der Stationen zurückzuführen sind. Nicht berücksichtigt werden anbieterseitige Maßnahmen (Pricing, Marketing, Rabattaktionen et cetera). Den Beschwerdedaten liegen subjektive Wahrnehmungen einzelner Personen zu Grunde, denn über die Falschparker-App aber auch die anbieterseitigen Kanäle werden Beschwerden oft nur von einer kleinen Gruppe gemeldet.

Eine gemeinsam mit einem E-Scooter-Anbieter durchgeführte Befragung von Nutzenden kommt zu dem Ergebnis, dass Freefloating grundsätzlich bevorzugt wird. Dennoch geben die Nutzenden an, die ihre E-Scooter-Fahrt an einer Station beendet haben, dass die eingerichteten Stationen gut zu finden aber auch bereits gut bekannt sind. Dennoch wird gewünscht, dass die Stationen auffällig markiert und beschildert sind, damit diese einfach zu finden sind.

## Ausblick

Die Menschen in Frankfurt am Main sollen mit einem gut verknüpften und breit aufgestellten Umweltverbund eine multimodale Alternative zum privaten Pkw-Besitz erhalten. Langfristig soll sich dadurch der Modal Split zu Gunsten des ÖPNV entwickeln. Mobilitätsstationen können ein

Baustein für die Erreichung dieses Ziels sein. Zum einen mit Carsharing für die Wege und Anlässe, die einen Pkw erfordern. Zum anderen durch Zweiradsharing für die erste und letzte Meile zum ÖPNV. Insbesondere durch die Integration von Carsharing in die Mobilitätsstationen lässt sich ein großes Potenzial zur Einsparung von CO<sub>2</sub>e-Emissionen prognostizieren. Eine konservative Schätzung des Bundesverband Carsharing geht von einer Substitutionsrate von 10,7 privater Pkw durch ein Carsharing-Fahrzeug aus [3]. Unter der Annahme einer jährlichen Fahrleistung von 17.500 km pro Fahrzeug und einem Elektrifizierungsziel von 80 Prozent erneuerbarer Energie bis 2030 entsteht ein Einsparpotenzial von bis zu 40 kg CO<sub>2</sub>e-Emissionen an einer L-Station. Darüber hinaus besteht das Potenzial des Carsharing-Ausbaus in der Reduktion des ruhenden Pkw-Verkehrs [4]. Zweiradsharing birgt einen direkten Emissionsminderungseffekt mit maximal 0,4 t CO<sub>2</sub>e-Emissionen pro Jahr und Stationstyp.

Die bessere Verknüpfung mit dem ÖPNV wird aber auch zu einer Fokussierung auf die starken ÖPNV-Achsen führen, insbesondere die Schienenverkehre und Metrobuslinien, wohingegen auf anderen Linien eine Konkurrenzierung des ÖPNV nicht ausgeschlossen werden kann. Dennoch soll der stadtweite Hochlauf an Mobilitätsstationen erfolgen.

Die bauliche Umsetzung des Vorhabens mit dem Ziel bis zu 1000 Mobilitätsstationen in Frankfurt am Main zu errichten, erfolgt planmäßig bis 2030 und sieht zunächst die

Errichtung von Carsharing-Stellplätzen vor. Die Flächen werden über ein Zuteilungsverfahren geographisch zusammenhängender Bündel an die Anbieter verteilt. Anschließend werden die innerstädtischen Bereiche durch weitere Abstellflächen verdichtet. Abschließend erfolgt der Hochlauf im gesamten Stadtgebiet.

Regulatorisch wird die Stadt Frankfurt am Main im Jahr 2026 ein Verfahren zur Auswahl einer begrenzten Anzahl an E-Scooter-Anbietern durchführen. Aufgrund der hohen Nachfrage der Anbieter und der erhöhten Aufwände zur Regulation bei immer mehr Anbietern soll durch eine Beschränkung auf drei Anbieter von E-Scootern ein qualitativ besseres, verkehrssichereres sowie für das Stadtbild geordneteres Angebot geschaffen werden.

## Literatur / Anmerkungen

- [1] Jung, F., Reinhold, T. u. Wagner, C. (2025): Vier Jahre Forschung und Innovation bei der städtischen Nahverkehrsgesellschaft Frankfurt am Main. In: Internationales Verkehrswesen (77) 3, S. 70-74.
- [2] Stadt Frankfurt am Main: Masterplan Mobilität – Bericht, Frankfurt am Main 2023, S. 150.
- [3] Bundesverband Carsharing, bcs (2025). Jahresbericht 2024/2025 Carsharing in Deutschland. Online verfügbar unter: [https://www.carsharing.de/sites/default/files/download/2025-06/bcs\\_Jahresbericht2425.pdf](https://www.carsharing.de/sites/default/files/download/2025-06/bcs_Jahresbericht2425.pdf). Zuletzt geprüft am: 18.08.2025.
- [4] Stadt Frankfurt am Main: Masterplan Mobilität – Bericht, Frankfurt am Main 2023, S. 150.

## Zusammenfassung / Summary

### Ordnung ist... der halbe Nahverkehr – Über die Wirksamkeit von Mobilitätsstationen in Frankfurt am Main

Die Stadt Frankfurt am Main und die lokale Nahverkehrsgesellschaft traffiQ ordnen das bisher unübersichtliche Angebot von E Scootern, Bike- und Carsharing. Dafür soll ein stadtweites Netz von bis zu 1000 Mobilitätsstationen bis 2030 entstehen, das die verschiedenen Anbieter und Fahrzeuge bündelt und auch mit dem ÖPNV verknüpft. Um die Stationen herum wird in Sperrzonen das Freefloating stark eingeschränkt. Ein Curbsidemanagement sorgt für die digitale Echtzeitkontrolle und Kommunikation mit den Anbietern. Ein Jahr nach der Inbetriebnahme der ersten Stationen zeigen sich positive Wirkungen: Beschwerden über falsch abgestellte Fahrzeuge sinken um 19 Prozent, im stark belasteten Bahnhofsviertel sogar um 92 Prozent, denn die eingerichteten Sperrzonen werden weitgehend von Fahrzeugen freigehalten. Gleichzeitig steigen die Zahl der Fahrten stadtweit um 37 Prozent und die Nutzungsrate der Fahrzeuge um 22 Prozent.

### Order is... half the battle in local transport – On the effectiveness of mobility hubs in Frankfurt am Main

The city of Frankfurt am Main and the local public transport authority traffiQ are reorganizing the previously confusing range of e-scooters, bike sharing, and car sharing services. To this end, a citywide network of up to 1,000 mobility hubs will be created by 2030, bringing together the various providers and vehicles and linking them to public transport. Free-floating will be severely limited in restricted zones around the hubs. Curbside management will ensure digital real-time control and communication with providers. One year after the first hubs went into operation, positive effects are already apparent: complaints about incorrectly parked vehicles have fallen by 19 per cent, and in the heavily frequented Bahnhofsviertel by as much as 92 per cent, as the restricted zones have been largely kept free of vehicles. At the same time, the number of trips citywide has increased by 37 per cent and the usage rate of the vehicles by 22 per cent.