



**Bettina M. Wiesmann**  
Mitglied des Deutschen Bundestages

## PRESSEMITTEILUNG

**Frank Nagel, Frankfurter Verkehrsexperte, und Bettina M. Wiesmann MdB (beide CDU): „Carsharing ist ein unverzichtbarer Baustein eines zukunftsweisenden Mobilitätskonzepts für die Metropolregion. Bund und Land stecken derzeit den Rahmen ab, Frankfurt muss schnellstens ein Entwicklungskonzept Carsharing vorlegen.“**

Frankfurt am Main, 28.03.2019

### **Deutscher Bundestag**

Platz der Republik 1

11011 Berlin

Telefon: +49 30 227 79552

Fax: +49 30 227 70554

### **Wahlkreisbüro**

Kurt-Schumacher-Straße 30-32

60313 Frankfurt am Main

Telefon: +49 69 153 099 183

Bettina.wiesmann@bundestag.de

www.bmwiesmann.de

Das Carsharing ist eine noch junge Art der Mobilität. Sein Potenzial zur Verbesserung des innerstädtischen Verkehrs in Frankfurt war Thema einer Podiumsveranstaltung am 27.3.2019 auf Einladung der CDU Frankfurt-Sachsenhausen, des Fachausschusses Verkehr der Frankfurter CDU und der Bundestagsabgeordneten für den Frankfurter Norden, Osten und Süden, Bettina M. Wiesmann.

Eingang erklärt Frank Nagel: „Der innerstädtische Verkehr in Frankfurt ist besonders zur Rushhour belastend, ressourcenschonende Mobilitätsformen müssen deshalb gefördert werden. Großer Vorteil beim Carsharing ist: Wer auf das eigene Auto verzichtet, wählt sein Fortbewegungsmittel – Sharing-Auto, Fahrrad, ÖPNV – je nach Anlass flexibler und geht auch mehr zu Fuß. Deshalb sehen wir im Carsharing einen wichtigen Baustein einer nachhaltigen Mobilitätskultur, die wir ausbauen und fördern wollen.“

„Die Gestaltung und Förderung des Carsharing sollte in eine umfassende Gesamtverkehrsstrategie eingebettet sein“, ergänzt Bettina M. Wiesmann. „Angesichts der begrenzten öffentlichen Verkehrsflächen geht es aus Sicht der CDU neben Bevorrechtigungen für Carsharing vor allem darum, den ÖPNV massiv in Angebot und Qualität auszubauen, leistungsfähige Rad- und sichere Fußgängerverkehre zu unterstützen und den Autoverkehr, insbesondere den Pendlerverkehr, stadtverträglicher zu gestalten. Für die Innenstadt sollte gelten: Mehr Straße, Schiene und Parkraum unter der Erde schaffen mehr Raum für Radfahrer und Fußgänger sowie mehr Aufenthaltsqualität oberirdisch. Und auch der Gewerbe- und Gastronomieverkehr muss berücksichtigt werden, denn wir wollen unsere Innenstadt lebendig erhalten.“

„Es gibt hier viele kommunale Aufgaben zu erledigen“, führt Nagel aus: „Frankfurt muss entscheiden, wie und wo reservierte Stellplätze oder Stationen im öffentlichen Straßenraum entstehen sollen, und dabei lokale Besonderheiten und strategische Ziele berücksichtigen, z.B. besonders hohen Parkdruck wie in der Innenstadt oder im Lyoner Quartier oder den Ausbau der E-Mobilität, den wir vorantreiben wollen. Zugleich müssen Bund und Länder umgehend ihre Hausaufgaben machen: In der



Straßenverkehrsordnung fehlt noch die notwendige Verordnung zur Parkraumausweisung, zur Kennzeichnung der Fahrzeuge in der Straßenverkehrsordnung, außerdem fehlen entsprechende Regelungen der Länder.“

Nagel weiter: „Darüber hinaus sollten wir neue, innovative Mobilitätsstationen einrichten – analog zu verkehrsberuhigten Geschäftsbereichen. Dort können wir die verschiedenen Mobilitätsformen zusammenführen: Parkplätze mit Ladeinfrastruktur zur Förderung der E-Mobilität, Taxi-Halteplätze, Bevorrechtigungsplätze für Carsharing bzw. eine Carsharing-Station, Bike-Sharing, Fahrradparken und Anschluss an U- und S-Bahn.“

„Wichtig ist, dass unser Verkehrskonzept die Bürger in ihren unterschiedlichen Mobilitätsbedürfnissen abholt und nicht bevormundet“, unterstreicht Wiesmann. „Die wachsende Stadt braucht ein flexibles, ressourcenschonendes Angebot vielfältiger Verkehrsträger. Wir wollen das Autofahren nicht verteufeln, sondern umweltfreundliche und sparsame Alternativen zum eigenen Auto fördern und den Umstieg auf alternative Verkehrsträger erleichtern. Anstelle des vordergründigen Vorschlags einer familien- und gewerbefeindlichen kompletten Innenstadt-Sperrung für den Autoverkehr ist es unsere Ambition, möglichst viel rollenden wie ruhenden Verkehr unter die Erde zu bringen und jeweils die ressourcenschonendste Mobilitätsvariante möglichst attraktiv zu gestalten. Wir fordern den Verkehrsdezernenten auf, Carsharing in Frankfurt durch die Ausweisung von reservierten Stellplätzen im öffentlichen Raum attraktiver zu machen. Das sollte unserer Ansicht nach beitragen, drohende Fahrverbote zu verhindern.“

-----  
Hintergrund:

Zu den aktuellen Diskussionsthemen zur Mobilität in Frankfurt gehören aktuell insbesondere ein Radentscheid (Sicherheit der Radfahrer, im Juli 2018 über 40.000 Unterschriften an die Stadt übergeben), das Parkraummanagement (gebührenpflichtige Parkzone innerhalb des Alleenrings im Rahmen des drohenden Diesel-Fahrverbots) und der aktuell diskutierte Vorschlag einer autofreien Innenstadt (innerhalb des Alleenrings).

Zu den Rahmenbedingungen zählt das Gesetz zur Bevorrechtigung des Carsharing (Carsharinggesetz – CsgG, in Kraft seit dem 01.9.2017), mit dem der Bund das Carsharing fördern will. Es geht dabei um Bevorrechtigungen durch Zur-Verfügung-Stellung von Parkraum im öffentlichen Straßenraum (für alle oder einzelne CS-Anbieter) oder durch Nachlass bei Gebühren.



Noch stehen Nachfolgeregelungen aus, damit das Gesetz vollständig greift. Insbesondere die Ausgestaltung entsprechender Verkehrszeichen für Carsharing-Parkplätze und die Kennzeichnung für Carsharing-Fahrzeuge ist noch in der StVO-Verordnungs- und Verwaltungsvorschrift zu regeln (die Bundesstraßen betreffend), in Abstimmung zwischen BMVI (federführend), BMU und BMWi. Sodann sind ergänzende und StVO-konforme Regelungen für das übrige öffentliche Straßennetz von den Ländern zu verabschieden. Für die Umsetzung von Bevorrechtigungen ist die kommunale Ebene verantwortlich.

Die Möglichkeiten des Carsharing sind noch nicht ausgereizt. So könnte es Carsharing auch exklusiv für Quartiere geben oder in Form einer kombinierten Nutzung tagsüber durch Betriebe und am Abend oder Wochenende durch ihre Mitarbeiter.