

## 5 Entwicklung von Maßnahmen

Bei der iterativen Entwicklung des Maßnahmenkonzepts wurden zunächst das generelle Handlungsrepertoire (siehe Übersichtsdarstellung in Abschnitt 4.1) sowie die Anregungen aus den Interviews und dem ersten Workshop (vgl. Abschnitt 3.2.8 und 3.2.9) zu Grunde gelegt.

Neue Klimaschutzmaßnahmen sollten nicht isoliert von bereits bestehenden Konzepten eingeführt werden. Für die Akzeptanz und den Erfolg ist es wichtig, sie mit bestehenden Maßnahmen in Verbindung zu bringen und zu verknüpfen. Daher wurde eine Übersicht über bereits durchgeführte Maßnahmen im Verkehr erstellt, an denen das Klimaschutzkonzept Verkehr anknüpfen kann. Diese Retrospektive ist im folgenden Abschnitt 5.1 zusammengefasst.

Schließlich ist für die Umsetzung auch wichtig, die Öffentlichkeit in den Prozess der Maßnahmenentwicklung einzubeziehen. Die Ergebnisse des hierzu durchgeführten zweiten Workshops sind in Abschnitt 5.2 dargestellt.

### 5.1 Retrospektive bereits durchgeführter Maßnahmen

Die Stadt Mörfelden-Walldorf hat, wie die Bestandsanalyse zeigen konnte, in jüngerer Zeit bereits eine Reihe von verkehrsplanerischen Maßnahmen durchgeführt oder geplant, die Beiträge zu einem klimaschonenderen Verkehr leisten. Auf diesen Maßnahmen kann und soll im Klimaschutz-Teilkonzept Verkehr aufgebaut werden.

In der Tabelle 11 sind zunächst die bereits durchgeführten bzw. in Umsetzung befindlichen Maßnahmen sowie deren Weiterentwicklungsmöglichkeiten zusammenfassend aufgelistet.

Durchgeführte Maßnahme	Ziel/ Effekt	Weiterentwicklungsmöglichkeiten
Flächendeckende Tempo 30-Regelungen.	Reduktion von Straßenverkehrslärm, Verbesserung der Verkehrssicherheit vor allem für Fußgänger und Radfahrer.	In einzelnen Straßenabschnitten Verbesserung der Straßenraumgestaltung z.B. in Farmstraße und Frankfurter Straße, um geringes Geschwindigkeitsniveau auch gestalterisch zu verdeutlichen.
Bau von Kreisverkehren.	Verbesserung des Verkehrsflusses	Z.T. Verbesserungen der Radverkehrsführung
LKW-Nachtfahrverbot auf dem Teilabschnitt Gärtnerweg und Rüsselsheimer Str.	Reduktion von Straßenverkehrslärm und Schadstoffemissionen.	
Modernisierung Bahnhof Mörfelden.	Attraktiveren des ÖPNV.	Verbesserung der Beschilderung zum Bahnhof sowie vom Bahnhof zu wichtigen Zielen.
Fahrradboxen am Bahnhof Mörfelden.	Verbesserung der Verknüpfung von ÖPNV und Fahrrad durch diebstahlsicheres Abstellen von Fahrrädern am Bahnhof.	Breitere Vermarktung des Angebots (z.B. Flyer mit allen wichtigen Informationen).
Park and Ride am Bahnhof Mörfelden.	Verbesserung der Verknüpfung von ÖPNV und Auto	
Ausbau von barrierefreien Bushaltestellen.	Attraktiveren des ÖPNV, Öffnung des Angebots für verschiedene Zielgruppen.	z.T. Erhöhung der Fahrradabstellmöglichkeiten sinnvoll.

Durchgeführte Maßnahme	Ziel/ Effekt	Weiterentwicklungsmöglichkeiten
Anrufsammeltaxi Walldorf.	Schaffung eines Angebots für bisher nicht mit dem ÖPNV erschlossene Stadtbereiche.	Das Angebot umfassend bewerben.
Einrichtung einer Gemeinschaftsstraße in der Langgasse (Baumaßnahme des zweiten Bauabschnitts wird im Herbst 2012 abgeschlossen).	Attraktiveren des Fußverkehrs, Verbesserung der Verkehrssicherheit.	Weiterer Ausbau von Gemeinschaftsstraßen ggf. auch in Walldorf.
Dienstfahrräder für die Stadtverwaltung.	Einsparen von dienstlichen Pkw-Wegen.	Intensivere Bekanntmachung des Angebots unter den Beschäftigten und Festsetzung in den Dienstweggerichtlinien.
Betriebliches Mobilitätsmanagement in der Stadtverwaltung Mörfelden-Walldorf (in Arbeit).	Effizientere Mobilität der Beschäftigten auf Arbeits- und Dienstwegen.	Umsetzung der Maßnahmen, Bewerbung von betrieblichen Mobilitätskonzepten bei Unternehmen und weiteren Institutionen.
Mobilitätserhebung Gewerbegebiet Mörfelden-Ost.	Verbesserung der Mobilitätsmöglichkeiten für Beschäftigten im Gewerbegebiet Mörfelden-Ost.	Erstellung eines Konzepts auf Grundlage der Mobilitätserhebung, Verstetigung des Netzwerks.
Radfahrkurse für Migrantinnen durch Integrationsbeauftragten der Stadt Mörfelden-Walldorf.	Verbesserung der Mobilitätsmöglichkeiten für Migrantinnen.	Das gut angenommene Projekt weiterführen und auf weitere Zielgruppen ausweiten. Z.B. Fahrrad mit drei Rädern für Senioren, Kinder.
Klima Check (Klimapluspunkt Nr. 9), Mobilitätsberatung der Stadt Mörfelden-Walldorf für Bürger.	Verbesserung des Bewusstseins und der Kenntnisse über individuelle Möglichkeiten für eine umweltverträglichere Mobilität.	Umstellung von Hol- auf Bring-Angebot.
Installation von drei Stromtankstellen am Rathaus Walldorf, am Sportplatz Walldorf und am Dalles in Mörfelden.	Förderung der Elektromobilität. Zugang der Bürgerinnen und Bürger zu Stromtankstellen ermöglichen.	Angebot bei den Bürgerinnen und Bürgern bewerben, Intensivierung des Marketings.
Neubürgerpaket	Verbesserung des Kenntnisstandes zu Angeboten und Mobilitätsmöglichkeiten in der Stadt.	Neubürgerpaket um Informationen zum Radfahren (z.B. Fahrradkarte, Abstellmöglichkeiten, Regeln) erweitern.
Neubürger-Busfahrt	Vorstellung der Stadt bei einer gemeinschaftlichen Busfahrt.	Auf Rad- und Fußwegeinfrastruktur aufmerksam machen, (Neu-) Bürgergerradtour anbieten (2012 erstmalig im Rahmen der Aktion Stadtradeln).

**Tabelle 11: Durchgeführte und geplante Maßnahmen im Bereich Verkehr mit Bedeutung für das Klimaschutz-Teilkonzept Verkehr.**

Die bereits in Planung bzw. Prüfung befindlichen Maßnahmen in Mörfelden-Walldorf sind in Tabelle 12 aufgeführt und kurz hinsichtlich Ihrer Bedeutung bewertet.

<b>Geplante Maßnahme</b>	<b>Bewertung</b>
Erstellung eines Radwegestadtplans	Wichtig als Kommunikationsinstrument zur Förderung des Radverkehrs
Ergänzung der innerörtlichen Radwegweisung	Wichtig für eine verbesserte Sichtbarkeit von Radwege-Verbindungen und Entfernungen.
Prüfung der Anbringung von Ampelgriffen (www.ampelgriff.de)	Umsetzung erscheint entlang des Haupttroutennetzes sinnvoll.
Prüfung der Einführung eines öffentlichen Fahrradverleihsystems	Prüfung mit Fokus auf Nachfrage, Potenzialgruppen und Kosten eines Fahrradverleihsystems sinnvoll.
Modernisierung Bahnhof Walldorf.	Sehr wichtig für Attraktivierung des ÖPNV
Prüfung der Verbesserung der Busanbindung des Gewerbegebiets Ost sowie der Freizeiteinrichtungen Campingplatz, Oberwaldberg und Naturfreunde.	Prüfung im Kontext des neuen Nahverkehrsplans des Kreises und in Koordination mit weiteren Mobilitäts-Maßnahmen für das Gewerbegebiet Mörfelden-Ost.
Unterbinden von Vandalismus am Bahnhof Mörfelden.	Wichtig für die subjektive Sicherheit und die Attraktivität des ÖPNV.
Bau von Radwegen entlang der B44 und der B486 (Richtung Langen).	Ausbau befestigter und beleuchteter überregionaler Radwege wird dringend empfohlen. Radweg entlang B44 planfestgestellt, Baubeginn voraussichtlich 2013
Neue Fahrradabstellanlagen an der Gesamtschule.	Verbesserung ist zu empfehlen.

**Tabelle 12: Bewertung der geplanten Maßnahmen im Bereich Verkehr in Mörfelden-Walldorf**

## 5.2 Ergebnisse des zweiten Workshops

Der Zweite Workshop wurde auf Basis eines ersten Entwurfs des Maßnahmenkatalogs durchgeführt. Dabei wurden gemeinsam mit den interessierten und betroffenen Bürgerinnen, Bürgern und Akteuren die vorgeschlagenen Maßnahmen an Thementischen diskutiert und vertieft. In Tabelle 13 sind die Ergebnisse tabellarisch zusammengefasst und den geplanten Maßnahmen gegenübergestellt. In Anlage 4 sind Verlauf und Ergebnisse des Workshops in einem Bericht zusammengefasst, wie er auch den Teilnehmern der Veranstaltung zur Verfügung gestellt wurde.

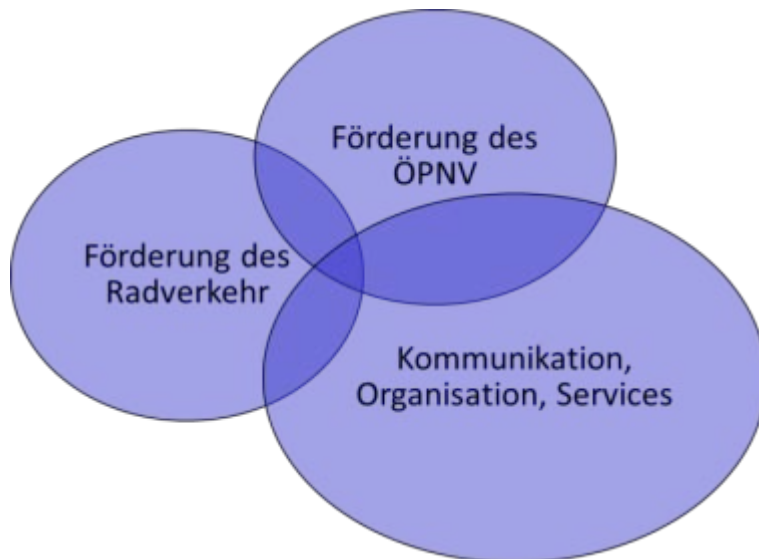
	Maßnahmenbereich	Inputs aus Workshop
Radverkehrsförderung	Verbesserung und Ausbau des Radverkehrsnetzes	Schwerpunkte: Einkaufszentren, Schutzstreifen und Markierungen zur Verbesserung der Sichtbarkeit, ggf. Kfz-Parken unterbinden.
	Radverkehrswegweisung und Radverkehrsstadtplan	Radwege in bestehenden Stadtplan integrieren.
	Angebote für Zielgruppen	
	Fahrradverleihsystem	Joint Venture Einzelhandel und Stadt
	Fahrradparken	Breite Zustimmung. Auch Pkw-Parkplätze umwidmen. Private (pflicht-) beraten, Einzelhändler und Unternehmen direkt ansprechen Ausreichend Platz für Fahrradanhänger
ÖPNV Förderung	Attraktive Bushaltestellen	
	Attraktive Bahnhöfe	Barrierefreie Zugänglichkeit der Bahnsteige!
	Information und Kommunikation	Ticketerstattung im Einzelhandel
	Stadtbussystem	Breites Interesse! AST-Funktionsweise zu unbekannt Stadtteile miteinander verbinden Einkaufszentren anfahren
	Inputs für Nahverkehrsplan	Zu hohe ÖV-Tarife → innerstädtischer Tarif?

	Maßnahmenbereich	Inputs aus Workshop
Information, Kommunikation, Organisation, Service	Information	Zentraler Internetbeauftragter erforderlich Fahrplanaushänge im Stadtgebiet Mobilitätsberatung für Ältere
	Kommunikation	Aktion autofreier Tag
	BMM Stadtverwaltung	
	Mobilität im Gewerbegebiet Mörfelden-Ost	
	Schulisches Mobilitätsmanagement	
	Service	Unterstützung auch für privates Autoteilen (mindestens Information zur praktischen Umsetzung) Lieferservices stärker verbreiten/vermarkten Z.T. Skepsis zu CarSharing
	Aufenthaltsqualität/ Nahmobilität	

Tabelle 13: Inputs aus dem zweiten Workshop

## 6 Maßnahmenkonzept

Es wird eine Maßnahmenstrategie empfohlen, bei der die Maßnahmen in drei Maßnahmengruppen zusammengefasst werden. Die Schwerpunkte liegen auf der Radverkehrsförderung, der Förderung des ÖPNV sowie im Bereich Kommunikation, Organisation und Service. Das Verhältnis der Maßnahmenbündel zueinander ist in Abbildung 32 dargestellt. Alle Maßnahmenbündel greifen ineinander, wobei dem Bereich Kommunikation, Organisation und Service eine besonders große Bedeutung zukommt.



**Abbildung 32: Maßnahmenstrategie**

Nachfolgend werden zunächst die einzelnen Maßnahmen in den drei Maßnahmenbereichen dargestellt (Abschnitte 6.1 bis 6.3). Abschnitt 6.4 enthält dann eine zusammenfassende Übersicht der empfohlenen Maßnahmen mit Umsetzungshinweisen.

### 6.1 Radverkehrsförderung

Mörfelden-Walldorf kann aufgrund seiner Topographie sowie der Erreichbarkeit wichtiger Ziele des täglichen Bedarfs ein außerordentlich hohes Radverkehrspotenzial zugesprochen werden, das derzeit noch bei weitem nicht ausgeschöpft wird.

Im Stadtbild ist das Fahrrad bisher vergleichsweise wenig präsent. Ein wichtiges Ziel ist es daher, die Nutzbarkeit des Fahrrads für alltägliche Wege zu verbessern, die Sichtbarkeit des Fahrrads bzw. des Radfahrens und der Radverkehrsanlagen insgesamt zu erhöhen und das Fahrrad als Verkehrsmittel verstärkt positiv ins Bewusstsein zu bringen.

#### 6.1.1 Verbesserung und Ausbau des Radverkehrsnetzes

Das existierende Radverkehrskonzept aus dem Jahr 1996 sollte auf Aktualität, insbesondere hinsichtlich möglicher verkehrsberuhigter Querverbindungen untersucht und entsprechend überarbeitet werden. Insgesamt hat Mörfelden-Walldorf bereits ein gutes Radverkehrsnetz. Es weist jedoch den durchgeführten Analysen und den Rückmeldungen aus dem Beteiligungsverfahren zufolge punktuell Lücken und Schwachstellen auf, die identifiziert und beseitigt werden sollten. Zum Teil genügt dabei

eine Weiterführung in der Beschilderung, an anderer Stelle geht es beispielsweise um die adäquate Weiterführung von endenden Radverkehrsanlagen. Folgende beiden Beispiele sollen Handlungsbedarf und Handlungsmöglichkeiten illustrieren.

Ein Beispiel für eine Situation mit Verbesserungspotenzial befindet sich in der Aschaffenburger Straße. Hier endet der Radweg in einer Kurve, ohne dass die Radfahrenden sicher auf die Fahrbahn oder auf den auf der gegenüberliegenden Straßenseite für Fuß und Radfahrer freien Bürgersteig weiter geleitet würden (vgl. Abbildung 33).



**Abbildung 33: Endender Radweg in einer Kurve auf der Aschaffenburger Straße**

Zu beobachten ist, dass Radfahrende die Straße „wild“ überqueren, um auf den Radweg auf der anderen Straßenseite zu gelangen (vgl. Abbildung 34). Eine Führung durch Markierungen und Verkehrszeichen kann die Situation verbessern und insbesondere verkehrssicherer gestalten.



**Abbildung 34: Weiterführung des endenden Radwegs in der Aschaffenburger Straße auf der anderen Straßenseite**

Ein weiteres Beispiel für eine Schwachstelle ist die Einmündung der Industriestraße in die Langener Straße. Hier haben Radfahrer Schwierigkeiten, sich von dem Radweg entlang der Langener Straße aus Mörfelden kommend in die Linksabbiegespur zur Industriestraße einzufädeln. Ein einfacher Handlungsansatz ist das Aufbringen von Markierungen für ein sicheres Queren. Alternativ zu einer Verbesserung an dieser Stelle kommt auch ein Ausbau der Verbindung zwischen Mörfelden und dem Ge-

werbegebiet Ost im Zuge der Böcklerstraße als Parallelverbindung zur Langener Straße in Frage; neben einer Ausschilderung sind hier eine Beleuchtung des im freien Feld verlaufenden Streckenabschnitts und eine geführte Querung der Industriestraße erforderlich.

Der Kreis Groß-Gerau erarbeitet zurzeit ein regionales Radroutenkonzept. Hierfür wurde bereits für regionale Routen im Stadtgebiet Mörfelden-Walldorf eine Mängelanalyse vorgenommen. Es wird empfohlen, dass die Stadt Mörfelden-Walldorf darauf aufbauend in vergleichbarer Methodik eine **eigene Schwachstellenanalyse für das lokale Radverkehrsnetz** durchführt, soweit es nicht bereits Bestandteil der Untersuchung des Kreises ist. Dabei ist auch auf gute Übergänge vom regionalen zum lokalen Radroutennetz und auf die Durchgängigkeit beider Netze zu achten.

Es wird empfohlen das Radroutennetz systematisch abzufahren und nach einer Kriterien-Liste auf Mängel hin zu untersuchen.

Folgende Merkmale sollten dabei berücksichtigt werden:

- Art der Radverkehrsführung (Radweg, Schutzstreifen, Radfahrstreifen, ...)
  - Mängel in der StVO Beschilderung
  - Führung an Knotenpunkten
  - Sichtfelder in Kreuzungsbereichen
  - Breite der Radwege
  - Oberflächenbeschaffenheit der Radwege einschließlich der Übergänge an Bordsteinen
  - Hindernisse oder Behinderungen durch Einbauten
  - Beleuchtung bei separat geführten Radwegen
  - Einsehbarkeit bei separat geführten Radwegen
- Kriterien für die einzelnen Merkmale sind den „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen“ (ERA 2010) zu entnehmen.

Ergänzend zu den systematischen fachlichen Analysen des Radverkehrsnetzes sollten im Rahmen der Öffentlichkeitsarbeit (vgl. Abschnitt 6.3) Wege eröffnet werden, dass Bürgerinnen und Bürger Hinweise zu Schwachstellen aus ihrem eigenen Erleben geben. Ein möglicher Kommunikationskanal ist dabei die Meldeplattform Radverkehr der ivm GmbH<sup>16</sup>, deren Bekanntheitsgrad hierfür gesteigert werden sollte.

Aus dem zweiten Workshop wird der Wunsch aufgegriffen, einen Schwerpunkt beim Netzausbau auf die Verbesserung der Anbindung von Einkaufszentren zu setzen. Außerdem wurden Schutzstreifen und Markierungen zur Verbesserung der Sichtbarkeit des Radverkehrs gefordert. Stellenweise sollte ggf. zur Erhöhung der Sicherheit das Kfz-Parken unterbunden werden.

### *6.1.2 Radverkehrs-Wegweisung und Radverkehrsstadtplan*

In Mörfelden-Walldorf bietet ein dichtes Straßen- und Wegenetz viele, zum Teil nur für Fußgänger und Radfahrer zugängliche Möglichkeiten, seine Ziele zu erreichen. Besonders für Ortsfremde und Neubürger ist eine Wegweisung zu wichtigen Zielen mit Entfernungsangabe wichtig und hilfreich. Eine gute Wegweisung erhöht die Sichtbarkeit des Radverkehrs, verdeutlicht die Nähe und Erreichbarkeit von Zielen und erhöht die Sicherheit beim Radfahren, wenn Radfahrer auf sichere Radverbindungen gelenkt werden. Auf diese Weise fördert eine Radverkehrs-Wegweisung auch bei Ortskundigen das Bewusstsein für das Radfahren.

---

<sup>16</sup> Integriertes Verkehrs- und Mobilitätsmanagement Region Frankfurt RheinMain



In Mörfelden-Walldorf gibt es bisher kaum **Wegweisungen für Radfahrer**, und wenn, dann meist ohne Entfernungsangaben. Auf Basis des zu überarbeitenden Radverkehrsnetzes (vgl. Abschnitt 6.1.1) sollten Haupttrouten ausgewiesen werden, auf denen die Radfahrer schwerpunktmäßig geleitet werden. Neben wichtigen Zielen wie Bahnhof, Rathaus und weiteren öffentlichen Einrichtungen, sollten auch Ziele wie das Fachmarktzentrum in Walldorf oder die Verbindungsmöglichkeiten zwischen Mörfelden und Walldorf auf Wegweisern ausgewiesen werden. Ferner muss das lokale Radverkehrs-Wegweisungssystem nahtlos in die regionale Radwegweisung des Kreises Groß-Gerau bzw. der Regionalverbandes eingebunden werden.

Neben der Wegweisung sollte ein **Radwegeplan** eine Orientierungshilfe für Verbindungen, Haupttrouten und sichere Abstellmöglichkeiten bieten. Der Plan sollte sowohl für die Alltagsanwendung in den bestehenden Stadtplan integriert werden als auch mit Blick auf den Freizeitverkehr auf Grundlage der Grüngürtel-Karte (mit erweitertem Umgriff und Darstellung auch der relevanten Naherholungsziele) dargestellt werden. Der Radwegeplan ist auch in das bestehende Neubürgerpaket zu integrieren.

Die graphische Aufbereitung der Radnetz Karte sowie die ausschließliche Verfügbarkeit in Papierform erscheinen nicht mehr zeitgemäß und an die Bedürfnisse angepasst. Eine hochwertigere, auch elektronisch verfügbare Netz Karte sollte erstellt und dann auch breiter vermarktet werden. Das Stadtinformationssystem (BürgerGIS) befindet sich momentan in der Überarbeitung, eine Implementierung der Radwege ist hier zu prüfen. Es wird zudem empfohlen, das lokale Radroutennetz in den Radroutenplaner Hessen einzupflegen.

### 6.1.3 Angebote für Zielgruppen

Mit einem Anteil von 19%<sup>17</sup>, lebt in Mörfelden-Walldorf ein bedeutender Anteil ausländischer Menschen. Häufig stammen diese Bewohner aus Kulturen, in denen das Fahrradfahren, besonders bei Frauen, wenig verbreitet oder nicht üblich ist. Das hat zur Folge, dass Fahrradfahren häufig nicht erlernt wurde, aber auch, dass in entsprechenden Haushalten nur wenige bis keine Fahrräder zur Verfügung stehen. Da in Mörfelden-Walldorf wichtige Ziele in guter Radfahrentfernung liegen, ist eine Förderung der Fahrradzugänglichkeit für alle Bewohner der Stadt wichtig und sinnvoll und kann auch die Mobilität von Migrantinnen sowie ihr Integration fördern. **Radfahrkurse für Migrantinnen** werden bereits vom Integrationsbeauftragten der Stadt Mörfelden-Walldorf angeboten. Dieses Angebot sollte fortgeführt, verstetigt und ausgeweitet werden. Auch Kinder mit Migrationshintergrund haben häufig keinen Zugang zum Fahrrad und zum Radfahren.

Eine weitere Zielgruppe sind **Senioren**. Für diese Zielgruppe werden seit einigen Jahren Fahrräder mit zwei Hinterrädern auf den Markt gebracht, die das Fahren und Geleichgewicht halten vereinfachen sollen. Solche Dreiräder können mit einem Körbchen für Einkäufe ausgestattet werden und eignen sich dadurch besonders gut für Fahrten für Erledigungen und Einkäufe. Bisher sind solche Dreiräder noch wenig bekannt oder Senioren haben Hemmungen diese Räder auszuprobieren. Ein Kurs könnte helfen diese Unkenntnisse und Hemmnisse abzubauen und die Mobilität für Senioren zu verbessern. Neue Entwicklungen im Radverkehr, wie bspw. Pedelecs ermöglichen durch die Elektrounterstützung mit gleichem oder weniger Kraftaufwand deutlich höhere Geschwindigkeiten zu fahren. In einigen Kommunen werden daher bereits Pedeleckurse für Senioren angeboten, um sie mit den schnelleren Fahrzeugen vertraut zu machen und die Reaktionsfähigkeit zu verbessern. Es wird empfohlen in Ko-

---

<sup>17</sup> Hessische Gemeindestatistik 2011, Hessisches Statistisches Landesamt.

operation mit der Generationenhilfe, dem Sozialamt, der AWO und anderen Institutionen wie den örtlichen Seniorenverbänden z.B. AVO und VDK Angebote zu initiieren und Schulungsprogramme gemeinsam abzustimmen.

Neubürger sind durch den Wohnortwechsel und der dadurch sich verändernden Mobilitätsroutinen zugänglicher für Veränderungen im Mobilitätsverhalten als solche, die seit Jahren Ihre Wege regelmäßig mit den gleichen Verkehrsmitteln zurücklegen. Auf geführten **Neubürgerradtouren** kann diese Zielgruppe die Stadt und ihre Radrouten im doppelten Wortsinne „erfahren“. Dabei sollte insbesondere darauf aufmerksam gemacht werden, wie die Ziele des täglichen Bedarfs verkehrssicher zu erreichen sind, aber auch wie z.B. für Berufspendler die Nachbarkommunen über Wege abseits der Autoverkehrsstraßen zu erreichen sind. Als Kooperationspartner bieten sich hier der ADFC oder engagierte Bürger an, die viele ihrer Wege mit dem Fahrrad zurücklegen.

Eine weitere Zielgruppe, die Ihre Wege zum Teil sehr gut mit dem Fahrrad zurücklegen kann, sind die **Berufspendler**. Hier können das Betriebliche Mobilitätsmanagement, aber auch eine Kommunikations- und Marketingkampagne helfen, das Fahrrad besser in den Blickwinkel der Berufspendler zu rücken und sie zu motivieren, häufiger mit dem Fahrrad zur Arbeit zu fahren. Kooperationen mit Unternehmen und öffentlichen Einrichtungen helfen hier außerdem bei der Förderung. Nachdem die Stadt bereits im Gewerbegebiet Mörfelden-Ost das Betriebliche Mobilitätsmanagement angestoßen hat, sollten solche Prozesse nach und nach auch in den weiteren Gewerbegebieten und Unternehmen gefördert werden (siehe hierzu Abschnitt 6.3.3).

Auf Dienstwegen oder zum Pendeln zwischen Standorten von Unternehmen, Organisationen und Institutionen eignen sich **Dienstoffahrräder**. Für eine hohe Akzeptanz kommt der Qualität der Räder eine wichtige Rolle zu. In der Stadtverwaltung Mörfelden-Walldorf gibt es bereits Dienstoffahrräder. Die Nutzung leidet jedoch an der geringen Bekanntheit der Fahrräder. Neu eingestellten Mitarbeitern wird das Angebot beispielsweise nicht bekannt gegeben. Hier muss ein einfaches Verfahren implementiert werden, wie jeder (neue) Mitarbeiter auf das Angebot aufmerksam gemacht und zur Nutzung der Dienstoffahrräder angeregt wird. Außerdem sollte die Qualität der Räder regelmäßig überprüft und gesichert werden.

Die Entfernungen zu Märkten des täglichen Bedarfs in Mörfelden-Walldorf sind gut mit dem Fahrrad zurück zu legen. Die **Fahrradnutzung auf Einkaufswegen** sollte daher gefördert werden. Beispiel dafür ist die Aktionen wie „Ich kaufe per Rad“ in Darmstadt, bei der Kunden die Fahrradfreundlichkeit von Geschäften bewerten können. Andere Möglichkeiten sind die Verbesserung der Fahrradabstellmöglichkeiten vor Geschäften oder Flyer, die auf die positiven Seiten des Einkaufens per Fahrrad hinweisen. Ein Beispiel für einen solchen Flyer veranschaulicht Abbildung 35.

**EINKAUFEN MIT DEM FAHRRAD**

Das Fahrrad ist das billigste, schnellste, umweltfreundlichste und sympathischste Verkehrsmittel auf kurzen Distanzen im städtischen Bereich. Und es ist praktischer als Sie glauben!

Viele Faktoren sprechen für die Nutzung des Rades als alltägliches Verkehrsmittel, gerade beim Einkauf:

**Komfort**  
Einkaufen mit dem Fahrrad kann mit der richtigen Ausrüstung ganz leicht sein. Faktoren wie Zeitersparnis und kürzere Wegdistanzen tragen zu Ihrem Wohlbefinden bei. Wer ein Rad dabei hat, schleppt nie wieder schwere, voll beladene Einkaufssäcke selbst. Das erledigt das Fahrrad!

**Umweltschutz**  
In Österreich sind 25 % aller Autofahrten kürzer als 2 km und 50 % aller Autofahrten kürzer als 5 km<sup>1</sup>, das sind ideale Radfahrtdistanzen. Fahrräder produzieren weder CO<sub>2</sub>, noch Feinstaubausstoß, sie verursachen keinen Lärm und brauchen kaum Platz. Autos schon.  
(<sup>1</sup>Lebensministerium)

**TRANSPORT-TIPPS**

- ! Korb muss gut befestigt sein.
- ! Keine Einkaufstaschen an den Lenker hängen – Sturzgefahr!
- ! Ladung gut & sicher verstauen!
- ! Vorderkörbe sollten an der Fahrradgabel abgestützt montiert sein.
- ! Anhänger nicht überladen!

**Fahren Sie Fahrrad! Alle Energie, die Sie verbrauchen, ist Ihre eigene!**

Die junge Radlobby (IG Fahrrad, kurz IGf) betreibt sich seit 2004 parteiunabhängig und einflussreich für den radfreundlichen Wien etc. Gerade in einer Großstadt wie Wien und angesichts der aktuellen Umweltdiskussion stellt das Fahrrad das klügste, gesündeste und platzsparendste Nahverkehrsmittel dar. Daher fordert die IGf vollständige verkehrspolitische Akzeptanz und Förderung für das Fahrrad als Alltagsverkehrsmittel.

Werden Sie Mitglied, unterstützen Sie unsere Arbeit oder nehmen Sie unsere Versicherungspakete in Anspruch. Nähere Informationen unter: lobby.igf-fahrad.org

**radlobby.igf**  
lobby.igf-fahrad.org

**Freude**  
Wer Rad fährt, ärgert sich deutlich weniger. Es gibt keine Staus zu beklagen, viele Einbahnen gelten nur für Autos, Parkplatzmangel ist ein Fremdwort. Radfahrende können mit ihrer Umwelt in Kontakt treten, sich unterhalten, spontan stehen bleiben. Flexibilität macht Freude!

**Zeitersparnis**  
Auf kurze Distanzen, bis zu fünf Kilometer, ist das Fahrrad das schnellste städtische Verkehrsmittel. Es steht nicht im Stau, es hat keine Verspätung. Nicht nur, dass Sie keinen Parkplatz suchen müssen – Sie finden immer einen, genau wo Sie wollen: Direkt vor dem Eingang Ihres Einkaufsziels.

**Gesundheit**  
Während Sie sich flott ihrem Ziel nähern, erledigen Sie so nebenbei das Grundmaß an Bewegung, das die Weltgesundheitsorganisation empfiehlt. Schon 30 Minuten pro Tag reichen, um Herz und Kreislauf lange Zeit in Schwung zu halten – und sich einfach besser zu fühlen! Das trifft übrigens auch auf Schlechtwetterphasen zu: Alltagsradler werden deutlich seltener krank!

**Kostensparnis**  
Neben den geringen Anschaffungs- und Wartungskosten verbraucht ein Fahrrad keinen Cent unterwegs. Frische Luft ist kostenlos, Parkscheine für Fahrräder wurden noch nicht erfunden, Radwege brauchen keine Jahreskarte. Das Fahrrad hält Ihnen somit, Geld zu sparen.

**Seiten übersteigen die Mengen eines durchschnittlichen Einkaufs die Kapazitäten eines gut ausgerüsteten Fahrrades oder eines Rad-Anhängers. Viel seltener als Sie glauben – und noch viel seltener als Sie Ihr Auto benutzen. 80 % aller Einkäufe können nur mit Fahrrad erledigt werden, weitere 14 % mit einem zusätzlichen Anhänger, nur 6 % machen die Nutzung eines Autos nötig. Sogar bei Baumärkten könnten 71 % der Einkäufe per Fahrrad und Anhänger vollbracht werden. Dennoch kommen 88 % mit dem Auto.\***

**Fahrrad mit Anhänger Auto**

Fahrrad	80 %
Fahrrad mit Anhänger	14 %
Auto	6 %

**Einkaufen: Benötigtes Transportmittel\***

\*) Ökonominstitut, (September 2009)

**Versuchen Sie es selbst! Immer wieder und immer öfter, denn Sie werden entdecken: Mit dem Fahrrad kauft's sich fröhlicher!**

Die Geschäftsverwalterin, Erika, begrüßt die Stadt Wien. Radfahrer, Anne, Martina, Philipp, Andreas und die Geschäftsverwalterin. Wien, 2010

Abbildung 35: Flyer Einkaufen mit dem Fahrrad, Wien

In Belgien wurden in einer Kooperation von Kommune, Radfahrerverband, Gesundheitsförderung und Einzelhandel die Kampagne „Mit Radgeklingel zum Laden“ (in Niederländisch „Met belgerinkel naar de winkel“) initiiert. Für jeden Einkauf mit dem Fahrrad konnten die Kunden Punkte sammeln, mit denen Sie an der Verlosung von Fahrradtaschen teilnehmen konnten.

Der Einzelhandel profitiert durch mit dem Fahrrad zum Einkauf fahrende Kunden durch eine bessere Erreichbarkeit, da kein Pkw-Parkraum vorgehalten werden muss. Weitere gute Argumente für den Einzelhandel sind in dem Leitfaden: „Radverkehr belebt das Geschäft. Empfehlungen für Handel und Verwaltung“ des BUND 2009 oder auf der Homepage [www.einkaufen-mit-dem-rad.de](http://www.einkaufen-mit-dem-rad.de) zusammengefasst.

Aus dem zweiten Workshop wird die Anregung aufgegriffen, Einzelhändler und Unternehmen in Mörfelden-Walldorf direkt anzusprechen. Außerdem werden Fahrradabstellplätze in der Nähe des Einzelhandels in einer Größe gefordert, die auch das Parken mit Fahrradanhängern ermöglichen.

Im Januar 2012 wurde das Einzelhandelskonzept der Stadt Mörfelden-Walldorf beschlossen. Empfohlen wird zu prüfen, wie das Thema Fahrradnutzung auf Einkaufswegen im Rahmen der Umsetzung aufgegriffen und in der Unternehmensrunde Einzelhändler und Unternehmen gezielt angesprochen werden können. Vor allem das im Konzept empfohlene Themenfeld „Stärkere Orientierung zum Erlbniseinkauf/Profilierung“ könnte dazu dienen, die Fahrradnutzung beim Einkauf in den Fokus zu rücken.

Auch das Zurücklegen der **Wege zum Sport** mit dem Fahrrad sollte in Zusammenarbeit mit den Sportvereinen gefördert werden. Wer mit dem Fahrrad zum Sport fährt, braucht sich vor dem Training nicht noch extra warm zu machen. Dieser positive Effekt könnte bspw. bei den Anfangszeiten zum Training vom Trainer berücksichtigt werden. Wertvolle Hinweise zur praktischen Umsetzung

liefert bspw. das schweizerische Projekt „Sportlich zum Sport - Mach mit!“ (vgl. <http://www.sportlichzumSport.ch>).

#### 6.1.4 Fahrradverleihsystem

Aus dem Kinder- und Jugendforum Mörfelden-Walldorf kam der Antrag, die Einführung eines Fahrradverleihsystems zu prüfen. Fahrradverleihsysteme erleben derzeit einen regelrechten Boom, in Deutschland besonders durch die Förderung von Modellstädten durch das Bundesverkehrsministerium. Bisher gibt es Fahrradverleihsysteme in Deutschland nur in größeren Städten (z.B. Kassel, Frankfurt). Dort werden Leihfahräder vor allem für Gelegenheitsfahrten sowie von Berufstätigen für den Weg zur Arbeit genutzt und ersetzen dabei Fahrten mit dem ÖPNV oder dem eigenen Auto. In kleineren Städten gibt es Fahrradverleihsysteme bislang hauptsächlich für den touristischen Bereich zum Entleihen direkt bei Hotels oder Touristeninformationen (z.B. Touristeninformation Alzeier Land). Fahrradverleihsysteme sind, bis auf ggf. im touristischen Gebrauch, nur mit einem sehr niedrigen Kostendeckungsgrad zu betreiben.

Von den Teilnehmern des zweiten Workshops kam hierzu die Idee, ein Joint Venture zwischen Einzelhandel und Stadt zu initiieren. Partner für gemeinsame Aktionen mit der Stadt könnten die ortsansässigen Fahrradfachhändler sein. Diese decken bereits mit Angeboten den sporadischen Mietbedarf, sind aber gegenüber einem umfangreichen Fahrradverleihangebot in Mörfelden-Walldorf zurückhaltend.

Für Mörfelden-Walldorf wird empfohlen, die Erfahrungen der Modellstädte abzuwarten und auf ihnen aufzubauen. Bei der Konzeption eines Fahrradverleihsystems sollten zunächst die Zielrelationen und die Zielgruppen analysiert werden. Möglicherweise lassen sich Kooperationen mit Unternehmen im Gewerbegebiet schließen, um mit einem Fahrradverleihsystem die Erreichbarkeit, z.B. vom Bahnhof aus zu verbessern. Vorstellbar ist ein modularer Aufbau, bei dem nach Bedarf weitere Stationen aufgenommen werden.

Im Dialog mit dem Kinder- und Jugendforum sollte in Erfahrung gebracht werden, inwieweit das Fehlen eines eigenen Fahrrades bei Kindern und Jugendlichen das ausschlaggebende Problem für den Antrag war. Gegebenenfalls das Problem geringen Fahrradbesitzes auch gemildert werden, indem gebrauchte Fahrräder aufgearbeitet und Kindern und Jugendlichen zur Verfügung gestellt werden.

#### 6.1.5 Fahrradparken

Die Fahrradnutzung und die Sichtbarkeit des Fahrrads bleiben in Mörfelden-Walldorf hinter ihren Potenzialen zurück. Ein wesentliches Hemmnis für die Fahrradnutzung sind erfahrungsgemäß mangelnde Fahrradabstellmöglichkeiten am Wohnort und an wichtigen Zielen in der Stadt. Zur Verbesserung des Fahrradparkens kann und muss an drei Punkten angesetzt werden:

- Bei Um- und Neubauten durch eine Überarbeitung der Stellplatzsatzung;
- Im Bestand auf privaten Flächen durch die Beratung und Förderung von Hauseigentümern;
- Im Bestand auf öffentlichen Flächen durch die Schaffung von Abstellmöglichkeiten in zeitgemäßer Qualität.

Die **Stellplatzsatzung** für Mörfelden-Walldorf schreibt bislang keine Qualitätsstandards für die Fahrradabstellplätze vor, sondern fordert lediglich, zwei Fahrrad-Abstellplätze je Wohnung in Gebäuden mit mehr als zwei Wohnungen in ausreichender Größe herzustellen. Büros, Verwaltungen und Ge-

schäfte müssen je 60 m<sup>2</sup> Nutzfläche einen Fahrradabstellplatz vorweisen. Vorgesehen ist ein Flächenbedarf von 1,4 m<sup>2</sup> (2 x 0,7 m). Die zumutbare Entfernung für Radabstellanlagen liegt bei 30 m.

Satzungen mit Qualitätsstandards für Fahrradabstellanlagen haben beispielsweise die Städte Potsdam, Friedberg und Freiburg. Für die Stellplatzsatzung der Stadt Mörfelden-Walldorf werden daher bei einer Erneuerung der Stellplatzsatzung folgende Qualitätsstandards in enger Anlehnung an die Stellplatzsatzung Freiburg empfohlen.

### **Herstellungspflicht auf dem Baugrundstück**

Grundsätzlich sind Abstellplätze auf dem Baugrundstück herzustellen, allerdings können Bewohnerabstellplätze auch auf einem anderen Grundstück in zumutbarer Entfernung hergestellt werden. Zumutbar ist in der Regel eine Entfernung bis 30m. Voraussetzung für eine Trennung ist außerdem eine direkte, gut begehbare Verbindung zwischen Bauvorhaben und Radabstellfläche.

### **Anzahl der Radabstellplätze**

- Bezugnahme auf die Empfehlungen der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) oder Arbeitshilfen des Allgemeinen Deutscher Fahrradclub (ADFC).
- Die Anzahl der notwendigen Abstellplätze richtet sich nach dem bei der jeweiligen Nutzung des Gebäudes zu erwartenden Fahrradverkehr und ist in der Anlage „Richtzahlen für Fahrradabstellplätze“ festgelegt. Die Anzahl ist durch Aufrundung auf ganze Zahlen zu ermitteln.
- Bei Gebäuden mit unterschiedlicher Nutzung ist der Bedarf für jede Nutzungsart getrennt zu ermitteln, aufzurunden und dann zu summieren.
- Bei Anlagen mit Mehrfachnutzung ist der größte gleichzeitige Fahrradabstellbedarf maßgebend.
- Bei Gebäuden, die nicht in den „Richtzahlen für Fahrradabstellplätze“ erfasst sind, erfolgt die Festlegung der Anzahl der zu errichtenden Abstellplätze durch eine Einzelfallprüfung.
- In den „Richtzahlen für Fahrradabstellplätze“ sind die gesamte Anzahl der herzustellenden Abstellplätze sowie die anteilig darin enthaltende Anzahl von Besucherabstellplätzen aufgeführt. Weicht die dort pauschal festgelegte Anzahl nachweislich erheblich von den zu erwartenden Verhältnissen eines Gebäudes ab, kann eine Anpassung der Anzahl im Einzelfall vorgenommen werden.

### **Beschaffenheit der Abstellplätze**

- Flächenbedarf
  - Der Flächenbedarf für einen Abstellplatz beträgt 1,4 m<sup>2</sup> (2,0 m x 0,70 m Abstellfläche zuzüglich Bewegungsfläche).
  - Jeder Abstellplatz muss von einer ausreichenden Bewegungsfläche direkt zugänglich sein.
  - In Abstellanlagen mit mehr als 10 Abstellplätzen ist außerhalb der Bewegungsfläche zusätzlich eine Fläche von 2 m<sup>2</sup> (pro 10 Abstellplätze) für Kinder- oder Lastenanhänger und ähnliches vorzusehen.

- **Ausstattung**
  - Besucherabstellplätze sind grundsätzlich, Bewohner-/Mieterabstellplätze mit mehr als 20 Abstellplätzen sind immer mit fest verankerten Einstell- oder Anlehnavrichtungen auszustatten, die es ermöglichen, den Fahrradrahmen anzuschließen.
  - Die Abstellplätze müssen so beschaffen sein, dass das Einstellen der Fahrräder leicht, sicher und ohne erheblichen Kraftaufwand möglich ist. Reine Laufradhalter sind unzulässig. Die einzelnen Abstellplätze müssen unabhängig voneinander benutzbar sein, d. h. ohne Verlagerung abgestellter Fahrräder.
  - Bewohner-/Mieterabstellplätze müssen in einem wettergeschützten und abschließbaren oder nur für Bewohner/Mieter zugänglichen Raum liegen, der auch außerhalb des Hauptgebäudes liegen kann. Besucherabstellplätze können auch ohne Überdachung hergestellt werden. Im Freien liegende Abstellplätze müssen ausreichend beleuchtet werden.

### **Zugänglichkeit der Abstellplätze**

- Die Abstellplätze sind so herzustellen, dass sie entsprechend der vorgesehenen Nutzung leicht erreichbar, gut zugänglich und von der öffentlichen Verkehrsfläche verkehrssicher zu erreichen sind. Zur verkehrssicheren Erschließung der Radabstellplätze ist eine Beleuchtung der Erschließungswege nötig.
- Bewohner-/Mieterabstellplätze müssen auf dem Niveau der öffentlichen Verkehrsfläche liegen, eine Anordnung maximal ein Geschoss unter oder über der öffentlichen Verkehrsfläche ist zulässig. In diesem Fall ist eine Erschließung über befahrbare Rampen oder ausreichend große Aufzüge nötig. Bei Abstellanlagen mit mehr als 10 Stellplätzen ist die alleinige Erschließung mit Aufzügen unzulässig. bei Erschließung durch einen Aufzug sollte dieser eine ausreichende Grundfläche für einen waagerechten Transport eines Fahrrades (z. B. eine Diagonale von mind. 1,8m) aufweisen.
- Besucherabstellplätze sind in Nähe des Eingangs des Bauvorhabens anzuordnen. Besucherabstellplätze müssen auf dem Niveau der öffentlichen Verkehrsfläche liegen.
- Die Abstellplätze, die nicht direkt an der öffentlichen Verkehrsfläche liegen, sollen von dieser über einen ausreichend breiten Erschließungsweg erreichbar sein. Für eine ausreichende Breite sollte der Erschließungsweg mindestens 1,2 m breit sein, bei größeren Abstellanlagen mit mehr als 20 Abstellplätzen mindestens 1,6 m. Türöffnungen oder Engstellen (maximal 1m lang) sollen eine lichte Breite von mindestens 90 cm aufweisen
- Bei Abstellparkplätzen dürfen zwischen der öffentlichen Verkehrsfläche und dem Abstellplatz nicht mehr als eine verschließbare Tür bzw. Tor liegen. Mehr Türen oder Tore dürfen nur dann dazwischen liegen, wenn sie über ein automatisches Öffnen z.B. per Lichtsignalanlage verfügen.
- Ist der Abstellort vom Eingang aus nicht sichtbar, ist auf ihn hinzuweisen.

Nachweis der Abstellplätze in den der Wohnung oder Gewerbeeinheit zugeordneten Kellerräumen nicht zulässig.

Bei der Anzahl der zu erstellenden Abstellplätze sollten unter anderem die Empfehlungen der AGFS<sup>18</sup> („Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundlicher Städte und Gemeinden in NRW“) Berücksichtigung finden. In Tabelle 14 sind Richtwerte für einige Nutzungen exemplarisch dargestellt.

Bauvorhaben	Herzustellende Fahrradabstellplätze	Davon für Besucher
Wohngebäude		
Wohngebäude mit mehr als zwei Wohneinheiten	1 Abstpl. je 30 m <sup>2</sup> Wohnfläche oder 2 Abstpl. je Wohnung	20%, mind. aber 2 Abstpl.
Gebäude mit Büro-, Verwaltungs- und Praxisräumen		
Büro- und Verwaltungsräume allgemein	1 Abstpl. je 60 m <sup>2</sup> Hauptnutzfläche	50%
Büro- und Verwaltungsräume mit erheblichem Besucherverkehr, Arztpraxen etc.	1 Abstpl. je 35 m <sup>2</sup> Hauptnutzfläche	75%
Verkaufsstätten		
Verkaufsstätten für Waren des täglichen Bedarfs	1 Abstpl. je 40 m <sup>2</sup> Verkaufsfläche	75%, davon mind. 1 mit Anhänger anfahrbar
Fachgeschäfte	1 Abstpl. je 50 m <sup>2</sup> Verkaufsfläche	75%

**Tabelle 14: Richtzahlen für Fahrradabstellplätze**

Aufgrund der geringen Anzahl von Neubaumaßnahmen in Mörfelden-Walldorf ist die Einflussnahme auf die Stellplatzqualität mit Hilfe der Stellplatzsatzung jedoch eher gering. Eine stärkere Bedeutung kommt der Verbesserung des Fahrradparkens im Bestand zu.

Zur **Verbesserung des Fahrradparkens im privaten Raum** wird empfohlen, in einer Qualitätsoffensive eine städtische Beratung für Eigentümer und Hausverwaltungen zum Abstellen von Fahrrädern im Bestand durchzuführen. Das Ziel sollte sein, in Wohngebäuden, in denen bisher keine Fahrradständer oder lediglich Felgenklemmer angebracht sind, so viele hochwertige Fahrradständer zu schaffen, wie nach der Satzung für Neubauten vorgesehen sind. Zur Motivation kann die Stadt bspw. in einem begrenzten Anreizprogramm einen Zuschuss von 30€ für jeden neuen, normgerechten Abstellplatz in Bestandsgebäuden gewähren. Dies entspricht je nach örtlichen Verhältnissen einem Anteil von 10% bis 30% der Herstellungskosten des Abstellplatzes.

In verdichteten Altbaugebieten, wo auf Grund von Platzmangel keine Abstellplätze geschaffen werden können, ist im Einzelfall zu prüfen, inwieweit Fahrradabstellanlagen im öffentlichen Raum auf Parkplätzen und anderen Flächen errichtet werden können.

Für das **Abstellen von Fahrrädern im öffentlichen Raum** sollten ebenfalls ausreichende und qualitativ ansprechende Möglichkeiten vorhanden sein. Ziele, die mit Fahrradabstellplätzen ausgestattet sein sollten sind z.B. Kitas, Friedhöfe, Parks und Plätze, Straßen und Orte mit Geschäften.

<sup>18</sup> Arbeitsgemeinschaft „Fahrradfreundlicher Städte und Gemeinden in NRW“ (AGFS), 2003: „... und wo steht Ihr Fahrrad?“. Krefeld.

An vielen öffentlichen Einrichtungen sowie für den Einkauf und die Nahversorgung wichtigen Zielen wie der Westendstraße, der Langener Straße oder der Bahnhofsstraße finden sich kaum Möglichkeiten, das Fahrrad sicher anzuschließen. Insbesondere Ziele wie der Tizianplatz oder der Salvador-Allende-Platz sollten jedoch mit guten Fahrradabstellmöglichkeiten ausgestattet werden. Dies dient der Verbesserung der Erreichbarkeit von Zielen des täglichen Bedarfs und der Stadtgestaltung insgesamt, da Räder nicht mehr so häufig „wild“ geparkt werden.

Wie schon für den Tizianplatz in Mörfelden beschrieben, sollte auch am Karree in Walldorf ein einheitliches und qualitatives Fahrradabstellangebot geschaffen werden. Ebenfalls unzureichend mit Fahrradabstellangeboten ausgestattet, sind die Straßen mit wichtigen Zielen wie die Langstraße, die Ludwigstraße und die Waldstraße. Insgesamt sollte das Angebot an Fahrradabstellmöglichkeiten in Mörfelden-Walldorf ausgeweitet und qualitativ verbessert werden.

Die vorgestellten Defizite beim und die Maßnahmen zur Verbesserung des Fahrradparkens stoßen beim Teilnehmerkreis des zweiten Workshops auf Zuspruch. Es kommen zudem die Anregungen zur Verbesserung des Fahrradparkens z.B. an Markttagen am Dalles, Pkw-Parkplätze in Fahrradabstellplätze umzuwidmen.

Da viele der genannten Flächen nicht in städtischer Hand sind (vgl. Tabelle 21 und Tabelle 22), empfiehlt sich eine gezielte Bauherrenberatung, wie es sie schon mal in Mörfelden-Walldorf gegeben hat. Beispiele für geeignete Leitfäden für Bauherren, wie qualitativ hochwertige Abstellanlagen ausgestattet sein sollten, gibt es aus der Stadt Heidelberg, der Stadt Graz in Österreich oder aus dem EU-Projekt „bicy“. Es wird empfohlen, dass die Stadt Mörfelden-Walldorf in Anlehnung an die aufgeführten Leitfäden einen eigenen neuen und angepassten Leitfaden für Bauherren entwickelt und bei Bauvorhaben ausgibt.

Die zusammenfassende Empfehlung ist daher bezogen auf die Handlungsfelder:

Handlungsfeld	Privater Raum	Öffentlicher Raum
Bestand	Motivation, Anreize und Kooperationen	Städtische Investition
Neubau	Satzung und Prüfung der Umsetzung	Satzung, städtische Investition

**Tabelle 15: Handlungsfelder Fahrradparken**

Bei Großveranstaltungen wie der Kerb in Mörfelden oder Walldorf kann ein sicheres Abstellangebot durch **bewachtes Fahrradparken** geschaffen werden. Hierfür werden auf einer Freifläche Fahrradständer in größerer Anzahl aufgebaut und z.B. durch einen Zaun gesichert.

Die **Verknüpfungsmöglichkeit von Fahrrad und Öffentlichen Verkehr** ist am Bahnhof Mörfelden durch neue Fahrradständer in guter Qualität vorhanden. Am Bahnhof Walldorf ist ein verbessertes Angebot zusammen mit dem Umbau des Bahnhofs geplant.

Auch an bedeutenden Bushaltestellen kann ein Angebot an Fahrradabstellmöglichkeiten sinnvoll sein. Infrage kommen Haltestellen mit einem großen Einzugsbereich an den Regionalbuslinien nach Rüsselsheim, Darmstadt, Langen oder zum Flughafen Frankfurt, bei denen durch Bike+Ride von diesen Linien nicht erschlossene Siedlungsbereiche angebunden werden könnten. Aus diesem Blickwinkel wird eine Prüfung für die Haltestellen Werrastraße, Vitrolles-Ring, Alpenring, Zillering, Bürgermeister-Klingler-Straße, Gärtnerweg und Egerländer Straße vorgeschlagen. In der Regel reichen an Bushaltestellen drei bis fünf Abstellmöglichkeiten aus.



**Fahrradboxen**, die für ein diebstahlsicheres Abstellen von Fahrrädern besonders geeignet, sind am Bahnhof Mörfelden vorhanden. Um den Bekanntheitsgrad des Angebots zu erhöhen, sollte das Marketing weiter ausgebaut werden. Es würde sich z.B. anbieten, den Verleih direkt am Standort über die Mobilitätszentrale im Bahnhof Mörfelden zu organisieren.

### 6.1.6 Radverkehrsbeauftragter

Wie die vorangegangenen Maßnahmenbeschreibungen zeigen, ist die Förderung des Radverkehrs ausgesprochen vielfältig und häufig auch kleinteilig. Die Einrichtung der Rolle eines Radverkehrsbeauftragten kann hier helfen, die Radverkehrsthemen in Mörfelden-Walldorf übergeordnet zu bearbeiten, zu koordinieren und zu systematisieren. Für den Bürger ist dann zudem besser erkennbar, wer bei Fragen und Anregungen bezüglich des Radverkehrs angesprochen werden kann. Es wird daher empfohlen einen ehrenamtlichen Radverkehrsbeauftragten zu benennen. Die bestehende AG Radverkehr soll den Radverkehrsbeauftragten bei seiner Arbeit unterstützen.

## 6.2 ÖPNV-Förderung

### 6.2.1 Attraktive Bushaltestellen

Die Stadt Mörfelden-Walldorf ist dabei, die Bushaltestellen im Stadtgebiet barrierefrei umzubauen. Die Umbaumaßnahmen sollen noch in 2012 abgeschlossen werden. Zu prüfen ist, inwieweit weitere Aufwertungen durch Fahrradabstellanlagen, Stadtplanausschnitte und Wegweisung mit Fußwegezeit an Haltestellen sinnvoll ist.

Für die mittelfristige Weiterentwicklung der Bushaltestellen kann entsprechend allgemein verbreiteter Standards die Ausstattung mit folgenden Merkmalen angestrebt werden (Tabelle 16):

Ausstattungsmerkmal	Haltestellen mit Verknüpfung zur Schiene	Normal frequentierte Haltestellen	Haltestellen geringerer Bedeutung
Bordsteinanhebung auf 18 cm	X	X	X
Buskap	X	X	X
Barrierefreier Zugang	X	X	X
Haltestellenschild	X	X	X
Liniennetzplan	X	X	X
Information zur Tarifstruktur	X	X	X
Umgebungsplan	X	X	X
Uhr	X		
Dynamische Fahrgastinformation	(X)		
Fahrscheinautomat	(X)		
Sitzbank	X	X	
Wetterschutz	X	X	
Veranstaltungshinweise	X	X	X
Beleuchtung	X	X	X
Taststreifen, Einstiegsmarkierung, Aufmerksamkeitsfeld	X	X	X
Bike-and-ride	Bei relevantem Einzugsbereich im Radverkehr		
Taxi-and-ride	X		

**Tabelle 16: Vorschlag für Ausstattungsstandards von Bushaltestellen**

### 6.2.2 Attraktive Bahnhöfe

In 2011 ist die Modernisierung des Bahnhofs **Mörfelden** abgeschlossen worden. Neben einem Angebot an Park and Ride und Bike and Ride finden Kunden des Öffentlichen Verkehrs Angebote wie Fahrradboxen, eine Mobilitätszentrale sowie einen Kiosk.

Für den Bahnhof **Walldorf** ist ebenfalls eine Modernisierung geplant. Hier soll für eine bessere Verknüpfung von Fahrrad und ÖPNV eine Fahrradgarage entstehen, für dessen Bekanntmachung ein geeignetes Marketing notwendig wird. Neben generellen Informationen zum Parkvorgang sollten auch die Benutzung der Fahrradgarage, Gebühren sowie Nutzen und Vorteile z.B. in einem Flyer dargestellt werden. Das Angebot der Fahrradgarage sollte, ebenso wie die Fahrradboxen am Bahnhof Mörfelden, durch Flyer im Fahrradeinzelhandel, Rathaus, der Mobilitätszentrale und auch bei großen Unternehmen beworben werden.

### 6.2.3 Information und Kommunikation

Die Stadt Mörfelden-Walldorf hat für das Fahrplanjahr 2011 ein **eigenes Fahrplanheft** herausgegeben. Dieses wurde per Hauseinwurf, Auslage im Rathaus und mittels des Neubürgerpakets verteilt. Für das Fahrplanjahr 2012 konnte kein eigenes Fahrplanheft erstellt werden. Eine Kontinuität dieses Angebots und eine rechtzeitige Verteilung vor Fahrplanwechsel an alle Haushalte sind jedoch wünschenswert. Für das Fahrplanjahr 2013 sollte daher die Fortführung des Angebots angestrebt werden.

Von Bedeutung für eine Förderung des ÖPNV sind auch **Angebote für spezielle Nutzergruppen**, wie beispielsweise Familien, Gruppen oder Neu-Nutzer. Im Neubürgerpaket könnten beispielsweise ÖPNV Familientagestickets angeboten werden um so den Einstieg zum ÖPNV zu erleichtern und zur Nutzung zu motivieren.

Weitere Möglichkeiten im Bereich Information und Kommunikation sind **Mobilitätsaktionstage** mit Gewinnspiel und Einzelfallberatungen, die auch mit anderen Mobilitätsangeboten wie Fahrradfahren gekoppelt werden können.

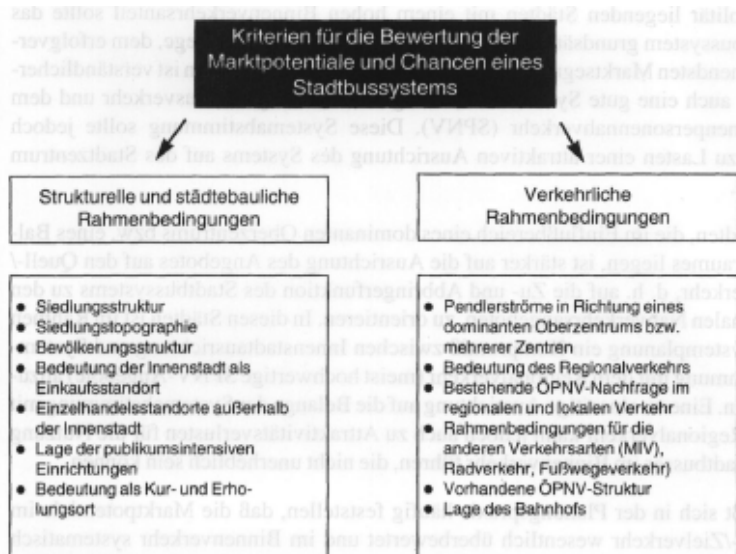
### 6.2.4 Stadtbussystem

Aus den Reihen der Teilnehmenden des ersten Workshops kam die Anregung zu einem eigenen Stadtbussystem mit einer hohen Angebotsdichte. In der Stadtverordnetenversammlung, Drucksache 15/88.1 wurde zudem die Prüfung eines Stadtbussystems beschlossen. Die in Mörfelden-Walldorf fahrenden Regionalbuslinien decken nur bedingt den Bedarf für den Binnenverkehr in der Stadt. Ein mögliches Stadtbussystem stieß auch beim zweiten Workshop auf breites Interesse, vor allem um die Erreichbarkeit der Einkaufszentren zu verbessern. Es wurde jedoch auch angegeben, dass das AST-System und seine Funktionsweise zu wenig bekannt sein.

#### **Themenüberblick und Grundüberlegungen**

Im Vorgriff auf eine vertiefende Untersuchung zu Ausgestaltung, Nutzen und Kosten eines Stadtbussystems für Mörfelden-Walldorf sollen nachfolgend einige grundlegende Überlegungen angestellt werden. Ferner soll eine Größenordnung der entstehenden Betriebskosten abgeschätzt werden, um eine Entscheidung über weitere Planungen und Untersuchungen zu unterstützen. Determinanten für ein erfolgreiches Stadtbuskonzept sind die strukturellen und städtebaulichen sowie die verkehrlichen

Rahmenbedingungen (vgl. Abbildung 36). Nachfolgende Darstellungen orientieren sich an Schmechtig, 1998<sup>19</sup>.



**Abbildung 36: Bewertungskriterien für Stadtbussysteme (Schmechtig, 1998)**

Mörfelden-Walldorf liegt im Einflussbereich der Oberzentren Frankfurt und Darmstadt mit einem großen Anteil auspendelnden Berufsverkehr, jedoch auch einem bedeutenden Berufspendler-Binnenverkehr (etwa 20% der Berufstätigen). Ein Stadtbussystem muss aufgrund der Außenorientierung auf jeden Fall auch den Quell- und Zielverkehr zu entfernteren Ziele durch die Zu- und Abbringerfunktion zum überregionalen öffentlichen Verkehr berücksichtigen.

Zu berücksichtigen sind ferner die Pendlerverflechtungen, das bereits bestehende ÖPNV-Angebot im Binnenverkehr sowie dessen bisherige Nachfrage, die Bedeutung des Fahrrads und des Pkws in der Stadt sowie die Erreichbarkeit wichtiger Ziele der Stadt mit verschiedenen Verkehrsmitteln. Dabei sollte ein Stadtbussystem nicht als Konkurrenz zum Rad- und Fußverkehr verstanden werden, da ein gutes ÖPNV-Angebot für viele Bürger überhaupt erst die Möglichkeit eröffnet, zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln zu wählen und ausreichend Alternativen für die eigene Mobilität zu haben. Förderlich für ein Stadtbussystem sind im Allgemeinen eine kompakte Siedlungsstruktur, eine hohe Einwohnerdichte, Einkaufszentren und wichtige Ziele in nicht mehr fußläufiger Entfernung, ein hoher Binnenverkehr sowie ein guter Nahverkehr für Ziele in der Region. Hinderlich sind hingegen eine gute Erreichbarkeit des Stadtzentrums und wichtiger Ziele mit dem Pkw, eine hohe Parkplatzverfügbarkeit sowie die fußläufige Erreichbarkeit von wichtigen Zielen.

Stadtbussysteme zeichnen sich durch Merkmale wie das Rendezvous-Prinzip aus, bei dem sich alle Buslinien zur gleichen Zeit an einem zentralen Punkt (z.B. Stadtzentrum oder Bahnhof) treffen um einen optimalen Umstieg zu ermöglichen. Ideal hierfür ist ein zentral gelegenes Stadtzentrum mit einer kreisförmigen Siedlungsstruktur. In der Regel verkehren Durchmesserlinien im Halbstundentakt. Ein Stundentakt wird nur für die absoluten Randzeiten empfohlen. Alternativ gibt es auch Stadtbussysteme mit einer Ringlinie.

<sup>19</sup> Schmechtig, Mathias (1998): Planung von Stadtbussystemen in kleineren Städten. In: Handbuch der Kommunalen Verkehrsplanung.

Die Konzeption des Buslinienetzes hängt von der Linienlänge, dem gewünschten Bedienungstakt, der Führung mit Durch- oder Halbmessern, zu berücksichtigender Anbindungen an den regionalen Bus- und Schienenverkehr sowie des Ortes für ein Rendezvous ab.

Beispiele von Städten mit Stadtbussystemen sind in Tabelle 17 dargestellt.

Stadt	Jahr der Einführung des Stadtbussystems	Einwohnerzahl (bei Einführung des Systems)
Barsinghausen	1997	14.600 in der Kernstadt, 36.000 in der Gesamtstadt
Heilbad Heiligenstadt	1997	17.200
Bad Wildungen	1998	14.700 im Kernbereich, 20.000 in der Gesamtstadt
Limburg a. d. Lahn		18.000 in der Kernstadt, 35.000 in der Gesamtstadt
Bad Sooden-Allendorf	1997	7.500 in der Kernstadt, 9.000 in der Gesamtstadt
Kronberg im Taunus	1994	42.000
Feldkirch	1993	32.800

**Tabelle 17: Beispiele für Stadtbussysteme (nach Schmechtig, 1998)**

Ein weiteres erfolgreiches Beispiel für ein Stadtbussystem, bei dem das Linienangebot über die Jahre noch ausgeweitet wurde, ist das der Stadt Feldkirch in Österreich (vgl. Abbildung 37).

#### Beispiele Stadtbussysteme Feldkirch, Österreich

- Einwohner Stadt Feldkirch 32.824
- Inbetriebnahme des Stadtbus 20. März 1993
- Gesamtlinielänge 95,5 km
- Kilometerleistung pro Jahr rund 1.050.000
- Anzahl der Haltestellen (nicht Haltekanten!) 103, Anzahl Wartehäuschen 48
- Anzahl Mitarbeiter Stadtbus/Landbus 5
- Anzahl der Linien beim Start am 20. März 1993:
  - Linie 1 Ringlinie
  - Linie 2 Ringlinie
  - Linie 3 Tosters
  - Linie 4 Nofels-Bangs
  - Linie 5 Gisingen
- Vier Linienerweiterungen zwischen 1994 und 1997
- Betriebszeiten 2012:
  - Montag - Donnerstag von 05.26 Uhr - 23.38 Uhr
  - Linien 1, 2 und 4 im 1/4 Stundentakt bis 19.30 Uhr, Linien 1 und 2 ab 20 Uhr im Stundentakt
  - Linien 3, 5 und 6 im 1/2 Stundentakt bis 19.30 Uhr
  - Freitag von 05:26 Uhr bis 01:38 Uhr
  - Samstag von 06:01 Uhr bis 01:38 Uhr, bis 17 Uhr im 1/2 Stundentakt
  - Sonntag von 07:36 Uhr bis 20.38 Uhr im Stundentakt

**Abbildung 37: Beispiel Stadtbussystem Feldkirch, Österreich (Quelle: Feldkirch.at/stadtbus)**

Die Stadt Bad Sooden-Allendorf, wie Mörfelden-Walldorf eine Doppelstadt, hat seit 1997 ebenfalls ein Stadtbussystem. Das Netz mit zwei Linien, welche vom zentral gelegenen Bahnhof aus in Ein-Richtungs-Schleifen die beiden Stadtteile erschließen, ist in Abbildung 38 dargestellt.

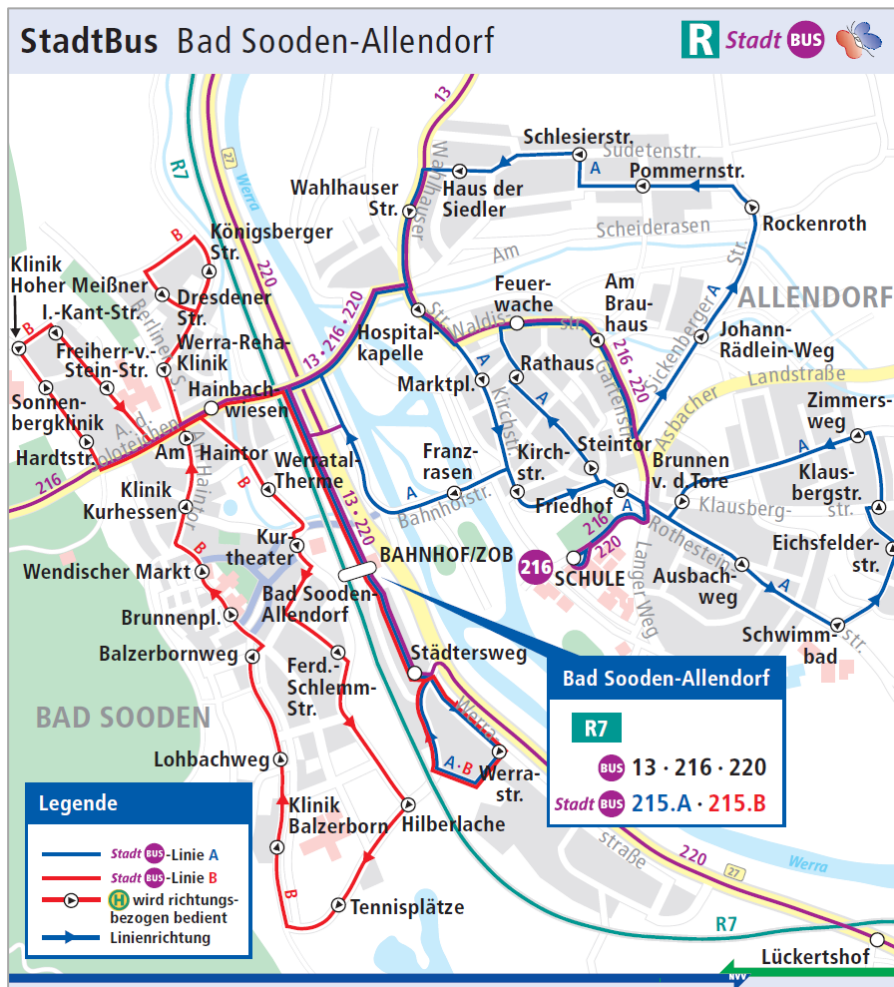


Abbildung 38: Busliniennetz Bad Sooden-Allendorf (Quelle: Nahverkehr Werra-Meißner GmbH)

In der Umgebung von Mörfelden-Walldorf haben die Gemeinden Langen, Rödermark und Dietzenbach Stadtbussysteme.

Für die Größe von der Stadt Mörfelden-Walldorf empfiehlt die Literatur etwa drei Stadtbusse pro Stadtteil. Mit einem Linienast im Halbstundentakt sollten dabei 3.000 bis 4.000 Einwohner erreicht werden. Bisher liegt der Einzugsbereich von Haltestellen in Mörfelden-Walldorf bei 300 Metern. Für eine hohe Akzeptanz eines neuen Stadtbussystems, sollte eine Haltestellenerreichbarkeit von 200 Metern angestrebt werden. Auf Grund der Siedlungs- und Straßennetzstruktur werden in beiden Stadtteilen vom jeweiligen Zentrum aus drei Linienschleifen oder eine große und eine kleine Schleife zu befahren sein, um das Stadtgebiet vollständig und dicht zu erschließen.

Fragen, die sich beispielsweise stellen, sind:

- die Anzahl der Linienäste und eingesetzten Busse,
- die Durchbindung der Linien untereinander, um Umsteigen innerhalb des Stadtgebiets zu vermeiden,
- die Wirkung von umwegigen Ein-Richtungs-Schleifen auf die Akzeptanz des Systems,

- die fahrplantechnischen Möglichkeiten zur Herstellung von Verknüpfungen mit der Schiene und den Regionalbussen an den Bahnhöfen,
- eine mögliche Routenänderung der Regionalbuslinien und dessen Auswirkung auf das bisherige Busangebot,
- die Erschließung weiterer Ziele (z.B. Stichstraßenerschließungen zum Waldfriedhof in Mörfelden),
- die tarifliche Einbindung im RMV.

Unter Berücksichtigung wichtiger Ziele und Quellgebiete würde ein Stadtbusliniennetz in Mörfelden-Walldorf eine Länge von etwa 32,7 Kilometer haben. Bei angenommenen Kosten von 3,50 Euro<sup>20</sup> pro Kilometer bedienter Busstrecke und einer Betriebszeit empfehlenswerten von 6 bis 20 Uhr montags bis freitags (etwa 300 Tage im Jahr) im ebenfalls für die Attraktivität des Angebots gebotenen Halbstundentakt (28 Fahrten pro Tag), ist von etwa 960.000€ an reinen Betriebskosten im Jahr auszugehen. In der Kalkulation nicht beachtet sind Verbindungen an Wochenenden und Einrichtungs- und Pflegekosten für Haltestellen.

### **Empfehlungen**

Auf Grund der hohen Kosten für ein Stadtbussystem wird empfohlen, zunächst die Ergebnisse des kommenden Nahverkehrsplans der LNVG-GG abzuwarten, um anschließend ggf. mit einem Stadtbus verbleibende Bedienungslücken schließen zu können. Außerdem sollten die Erfahrungen von den umliegenden Gemeinden Langen, Rödermark und Dietzenbach genutzt werden. Das AST-Angebot und seine Funktionsweise sollte zudem bekannter gemacht werden um Mobilitätsbedarfe besser abzudecken.

Eine weitere Anregung ist die Einführung eines „Einkaufsbus“ wie beispielsweise in der Gemeinde Lohfelden in Nordhessen. Acht ehrenamtliche Fahrer wechseln sich mit dem Fahren des jeden Donnerstag verkehrenden Senioren-Einkaufsbus ab. Die Hinfahrt beginnt um 9:30 und die Rückfahrt um 11:00 Uhr. Bedient werden 13 Haltestellen in drei Stadtteilen bei der die Einzelhandelsstandorte der Gemeinde gezielt angefahren werden. Den Bus stellt das Deutsche Rote Kreuz der Ortsgruppe Lohfelden zur Verfügung, die Betriebskosten werden von der Gemeinde Lohfelden übernommen<sup>21</sup>. In Mörfelden-Walldorf könnte ein solches Angebot dabei helfen, die Mobilität und Versorgung insbesondere der ältere Bürgerinnen und Bürger zu verbessern.

### **6.2.5 Eventticket**

Um auch bei Großveranstaltungen eine gute Erreichbarkeit zu ermöglichen, werden vielerorts Eintrittskarten für die Veranstaltung mit einem Ticket für den öffentlichen Verkehr kombiniert. In Mörfelden-Walldorf gibt es bisher kein derartiges Angebot. Die Möglichkeit für Kombitickets bei Kultur- und Sportveranstaltungen sollte daher geprüft werden.

---

<sup>20</sup> Durchschnittswert aus Stadtbusverkehren; die tatsächlich entstehenden Kosten hängen stark von den eingesetzten Fahrzeugen (Größe, Alter, Ausstattung) sowie von der Effizienz der Fahrzeugumläufe ab und weichen in der Praxis vom Mittelwert um bis zu 40% nach unten und oben ab.

<sup>21</sup> Gemeinde Lohfelden: <http://www.lohfelden.de/w3a/cms/Senioren/Einkaufsbus/Einkaufsbus.38680.html>.

Kombitickets lassen sich nur bei Veranstaltungen anbieten, bei denen auch ein Eintrittspreis verlangt wird und ein Ticket im Vorverkauf erhältlich ist. Termine für größere Veranstaltungen in der Stadt sind z.B.

- das Jazzfest in der Hofreite des Goldenen Apfels in Mörfelden,
- „MöWa rockt“, ein Indoor-Rockfestival mit ca. 500-600 Gästen, welches meistens im Herbst stattfindet,
- die „Boogie Woogie Night“ mit ca. 500-600 Gästen im Frühjahr und
- Weihnachtskonzert in der Stadthalle Walldorf am zweiten Weihnachtsfeiertag mit ca. 500-600 Personen.

Die Kerb in Mörfelden und Walldorf (jeweils an zwei aufeinanderfolgenden Wochen im Herbst), ebenso wie der Karnevalsumzug am Karnevalssonntag, jeweils abwechselnd in Mörfelden und Walldorf, eignen sich daher nicht für ein derartiges Angebot. Ein Beispiel, wie auch hier eine günstige Möglichkeit für die Nutzung des ÖPNV geschaffen werden kann ist das HeinerfestTicket in Darmstadt. Unter dem Motto „Mit Bus und Bahn zum Heinerfest“ bietet die DADINA ein Sonder-Gruppenticket zur Nutzung von Bus und Bahn für den Zeitraum des Festes an.

### *6.2.6 Inputs für Nahverkehrsplan*

Inputs bzw. Prüfwünsche der Stadt für den neuen Nahverkehrsplan der LNVG sollten die Verdichtung der Regionalbus-Angebote nach Langen, Darmstadt, Rüsselsheim und zum Flughafen, die Verbesserung der Anbindung des Gewerbegebiets Mörfelden-Ost sowie die bessere Anbindung der Einkaufsmärkte sein. Auf Anregungen aus dem zweiten Workshop, dass vor allem die innerstädtischen Tarife den ÖPNV unattraktiv machen, sollte die Prüfung eines innerstädtischen Kurzstreckentarifs gefordert werden.

## **6.3 Information, Kommunikation, Organisation, Service**

### *6.3.1 Information*

Alle Informationen zu Mobilität und Verkehr in Mörfelden-Walldorf sollten in einem Gesamtkommunikations- und Informationskonzept zusammengefasst werden. Außerdem sollte die Gelegenheiten zur Direktansprache der Bewohnerinnen und Bewohner gesucht und genutzt werden. Möglichkeiten hierzu bieten die Mobilitätsinformation am Bahnhof Mörfelden. Eine weitere Möglichkeit ist eine (Neu)Bürgerradtour, bei der z.B. in Zusammenarbeit mit dem ADFC Insider-Tipps für besonders schöne Routen und Abkürzungen gegeben werden können. Eine solche Radtour ist bereits im Rahmen des Stadtradelns 2012 am 02.09.2012 geplant.

Zur Verbesserung der Erreichbarkeit des Flughafens für Beschäftigte kann die Stadt mit der Förderung von Fahrgemeinschaften aktiv werden. Dabei können bestehende Angebote wie das Pendlernetz Rhein-Main kommuniziert werden.

Die Zuständigkeit für die Homepage der Stadt sollte intern neu strukturiert werden, so dass Informationen nutzerfreundlich und nicht in reiner Anlehnung an die Verwaltungsstruktur bereitgestellt werden können. Auch aus dem zweiten Workshop kam die Anregung einen Internetbeauftragten zu benennen. Eine weitere Anregung war, Mobilitätsberatungen für ältere Menschen anzubieten.

### 6.3.2 Kommunikation

Eine gute Möglichkeit, auf eine Veränderung in der Mobilitätskultur hin zu einem nachhaltigeren Mobilitätsverhalten hinzuwirken, ist eine **Marketing und Kommunikationskampagne**. Beispiele für Kampagnen zum Radfahren gibt es aus Städten wie München („Radelhauptstadt München“), Kassel („Radlust Kassel“) oder Nürnberg („Nürnberg steigt auf“) oder das RadKULTUR-Programm des Landes Baden-Württemberg. Mit Hilfe von witzigen Sprüchen und emotionalen Bildern unter Einbezug der lokalen Identität wird versucht den Bürgern Lust aufs Radfahren zu machen. Dabei ist es immer hilfreich, wenn lokale Multiplikatoren und Führungspersonen einbezogen werden und für die Sache werben. Es gibt verschiedene vorgefertigte Aktionen und Kampagnen die verwendet werden können, z.B. „Mit dem Rad zur Arbeit“ der AOK, „Mit dem Rad zur Schule“ oder „Stadtradeln“ vom Klima-Bündnis.

Die Stadt Mörfelden-Walldorf nimmt in diesem Jahr an der Stadtradel-Kampagne des Klima-Bündnis teil. Die Teilnahme beim Stadtradeln soll in Mörfelden-Walldorf zwischen dem 17. August und dem 6. September 2012 mit einer Abschlussveranstaltung am 8. September erfolgen. Die Stadt plant zudem die Auslobung eigener Preise. Die Abschlussveranstaltung soll mit der Möglichkeit Pedelecs zu testen und ggf. weiteren Aktionen verknüpft werden. Beispiele für Aktionstage gibt es zahlreich, etwa die Aktion „Oberursel fährt ab“ mit einem Flohmarkt für gebrauchte Fahrräder, Fachvortragen zu Elektro-Fahrrädern, „Mit dem Rad zur Schule“ oder dem Online-Portal „Radroutenplaner Hessen“. Wichtig bei derartigen Aktionen ist die vorherige Bewerbung über alle Informationskanäle damit eine hohe Teilnehmerzahl erzielt wird.

Die für Stadtradeln aufgebauten Organisationsstrukturen in der Stadt sollten verstetigt werden, um die Aktion auch in den nächsten Jahren weiterführen zu können. Die Stadtradel-Kampagne bietet zudem Anknüpfungspunkte für eine Kommunikations- und Marketingkampagne für den Radverkehr z.B. mit Einbezug der Bürgerinnen und Bürger. Kampagnen können jedoch auch breiter aufgestellt werden, etwa zur Nahmobilität oder Multimodalität. Beispiele sind Aufdrucke auf Brötchentüten, die dazu anregen Einkäufe im Nahbereich nicht mit dem Auto, sondern besser zu Fuß oder mit dem Rad zu erledigen. Außerdem kann mit der gesundheitsfördernden Wirkung von Fuß- und Radverkehr geworben und Medizin- und Pflegedienstleister einbezogen werden oder ein CO<sub>2</sub>-Solarwettbewerb initiiert werden. Aus dem zweiten Workshop kam zudem der Vorschlag einen autofreien Tag zu initiieren.

### 6.3.3 Organisation

Wichtig für die dauerhafte Implementierung von Klimaschutzmaßnahmen im Verkehr sind ein zentraler Ansprechpartner und eine kontinuierliche Organisation. Die Stadt hat mit dem im Jahr 2011 neu eingestellten Klimaschutzbeauftragten sowie dem Stadtplanungs- und -bauamt und der Mobilitätszentrale verschiedene institutionelle Anknüpfungspunkte für Klimaschutzmaßnahmen im Verkehr. Hier muss eine klare Strukturierung gefunden werden, die auch für die Bürgerinnen und Bürger nachvollziehbar ist (vgl. auch Kapitel 6.1.6 Radverkehrsbeauftragter). Daher wird die Einrichtung eines Begleitkreises empfohlen, dem u.a. die/der Radverkehrsbeauftragte, die/der Beauftragte für (betriebliche) Mobilität und der Klimaschutzbeauftragte angehören sollen.

### 6.3.4 Betriebliches Mobilitätsmanagement Stadtverwaltung

Die Stadtverwaltung hat 2011 mit dem Betrieblichen Mobilitätsmanagement begonnen. Neben einer umfassenden Beschäftigtenbefragung wurden weitere Analysen durchgeführt. Aus den Analysen



wurden von der Stadtverwaltung Maßnahmen abgeleitet. Im Entwurf des Maßnahmenkatalogs werden die Themen effiziente Kfz-Nutzung, öffentlicher Verkehr, Radverkehr und Information aufgegriffen.

Im Bereich effiziente Kfz-Nutzung möchte die Stadt folgende Maßnahmen durchführen:

- Förderung von Fahrgemeinschaften
- Verbindliche Spritspartrainings, bspw. integriert in das verwaltungsinterne Fortbildungsprogramm
- Eingehende Analyse der Nutzung von Dienstfahrzeugen bzw. von privaten Fahrzeugen auf dienstlichen Wegen zur Prüfung in welchem Umfang Car-Sharing und Pedelecs zum Einsatz kommen sollen.  
Überprüfung Car-Sharing durch:
  - Auswertung Standzeiten der Dienstfahrzeuge anhand von Kalendern
  - Auswertung der Fahrtenbücher der privaten Kfz
- Formulierung von CO<sub>2</sub>-Emissionsstandards für die verbleibenden Dienstfahrzeuge

Im Bereich öffentlicher Verkehr möchte die Stadt vor allem ein RMV-Angebot zum Jobticket einholen. Weitere mögliche Maßnahmen mit geringerer Priorität sind:

- Bessere Anbindung des Rathaus Walldorf an den ÖV durch neue Haltestellen und Linienführung
- Überprüfung der Anbindung der „Sonstigen Außenstellen“ (Kitas etc.)
- Aktualisierung der bestehenden Wegbeschreibungen inkl. Integration in die Mail-Signatur z.B. mit einem Direktlink zur Fahrplanauskunft des RMV mit voreingestellter Zielhaltestelle.
- Ausbau der Taktung der Linie 752 für Dienstwege zwischen den Rathäusern per Bus

Im Bereich Radverkehr möchte die Stadt folgende Maßnahmen durchführen:

- Ausbau überdachter Radabstellanlagen (z.B. Dreihäusergasse Mörfelden)
- Information über bestehende Angebote der Stadtverwaltung wie Dienstfahrräder und Duschen / Umkleiden
- Überprüfung von Pedelec-Leasing für Fahrten zwischen den Rathäusern
- Radfahrwettbewerbe durch die Teilnahme von z.B. „Mit dem Rad zur Arbeit“
- Pannenkurse, Infos zur Rad-Ausstattung etc. im Rahmen des Präventionstags

Im Bereich Information möchte die Stadt folgende Maßnahmen durchführen:

- Zusammenstellung der vorhandenen Mobilitätsangebote für Neumitarbeiter
- Präventionstag Mobilität
- (Betrieblicher) Mobilitäts-Koordinator
- Einführung Intranet (auch als Plattform für andere Informationen)

Die Umsetzung der geplanten Maßnahmen im Betrieblichen Mobilitätsmanagement wird empfohlen. Das Maßnahmenkonzept sollte nach Abschluss mittels Pressemitteilungen nach außen kommuniziert werden um zu zeigen, dass die Stadt mit gutem Beispiel voran geht. Außerdem kann so auf das Betriebliche Mobilitätsmanagement aufmerksam gemacht werden. Auch mit einer stärkeren Dienstradnutzung kann Aufmerksamkeit erzielt werden. Einige Maßnahmen wie beispielsweise eine mögliche Einführung eines Car-Sharing-Systems können auch für die Bürgerinnen und Bürger nutzbar gemacht werden.

### 6.3.5 *Mobilität im Gewerbegebiet Mörfelden-Ost*

Die Stadt unterstützt im Gewerbegebiet Mörfelden-Ost einen Mobilitätsmanagement-Prozess ansässiger Unternehmen. Dieser Prozess sollte weiterhin unterstützt und ggf. auf weitere Gewerbegebiete der Stadt ausgeweitet werden. Wichtig ist außerdem, Erkenntnisse und Belange der Unternehmen an die entsprechenden Akteure wie beispielsweise die LNVG weiter zu tragen und gemeinsam Lösungen für eine bessere Erreichbarkeit zu entwickeln.

### 6.3.6 *Schulisches Mobilitätsmanagement*

Das Schulische Mobilitätsmanagement ist insofern bedeutend, als das Mobilitätsverhalten in der Regel ein Gewohnheitsverhalten ist. Es ist daher besonders wichtig, bereits Kindern ein nachhaltiges Mobilitätsverhalten beizubringen. Die Schulwegpläne der vier Grundschulen in Mörfelden-Walldorf sind ein guter Ausgangspunkt, um Schulen zur verstärkten Beschäftigung mit Mobilität zu animieren und Elterntaxis zu vermeiden. An Grundschulen bieten sich Mobilitätstage mit der Aktion „Schulwegdetektive“ an, bei denen die Schüler ihren eigenen Schulweg auf Verkehrssicherheit überprüfen. An weiterführenden Schulen kann beispielsweise mit einer Fahrradwerkstatt und einer AG zum Radfahren motiviert werden. Auch an den Kitas kann bereits Mobilitätserziehung und –bildung erfolgen.

Es wird empfohlen, an allen fünf Schulen in Mörfelden-Walldorf gemeinsam mit Schulleitungen, Eltern- und Schülervertretungen und unter Beteiligung von Polizei, staatlichem und Kreis-Schulamt, Ordnungsbehörden sowie ggf. Interessenvertretungen wie Verkehrswacht und ADFC eine schulbezogene Analyse zum Thema Schule + Mobilität durchzuführen. Diese umfasst die Aspekte

- Mobilitätsverhalten von Schülern und Lehrkräften,
- Schulwegsicherheit,
- Verkehrsinfrastruktur im Schulgelände (Fahrradabstellanlagen etc.),
- Verkehrserziehung und Mobilitätsbildung in Unterricht und Projekten einschließlich Materialien und Qualifikation der Lehrkräfte,
- Kommunikation mit den Eltern über Fragen der Mobilitätsbildung.

Ziel ist es jeweils, den Status dieser einzelnen Aspekte zu ermitteln, Handlungsbedarf zu identifizieren, Maßnahmen zu entwickeln und dabei die Schulen fachlich zu unterstützen.

Die ivm GmbH startet voraussichtlich im September 2012 ein Schülerradroutenprojekt. In Zusammenarbeit mit Schülern sollen geeignete Fahrradrouten gefunden werden, die in den online Radroutenplaner Hessen ([www.radroutenplaner.hessen.de](http://www.radroutenplaner.hessen.de)) integriert werden. Schüler erhalten die Möglichkeit sich sichere Routen mit Hilfe von ihnen bekannten Systemen zugänglich zu machen. Es wird empfohlen die den Projektstand bei der ivm GmbH zu verfolgen und die Integration der Schulen in Mörfelden-Walldorf in das Projekt zu unterstützen.

### 6.3.7 *Service*

Zur Förderung von Car-Sharing, ebenfalls ein Anliegen der Teilnehmer des ersten Workshops, sollten Gespräche mit den Car-Sharing-Anbietern in der Rhein-Main-Region über die Etablierung eines Car-Sharing-Angebots auch in Mörfelden-Walldorf geführt werden. Während in der Rhein-Main-Region Car-Sharing bislang nahezu ausschließlich in den Großstädten angeboten wird, zeigt eine Vielzahl von Beispielen u.a. aus Baden-Württemberg, dass auch kleinere Städte und Gemeinden ein Car-Sharing-Potenzial bieten. Zu klären wird insbesondere sein, wo im öffentlichen Raum Standorte für Car-Sharing nutzbar gemacht werden können. Durch die Nutzung von Car-Sharing durch die Stadtverwal-

tung könnte auf das Angebot aufmerksam gemacht werden. Andere Möglichkeiten sind Anreize durch Anschubförderungen wie zum Beispiel den ersten 50 Kunden die Anmeldegebühr zu erlassen. Konkrete Handlungshinweise für die Stadtverwaltung sind aus einer neuen Handreichung der ivm zu CarSharing für Politik, Verwaltung und Betreiber zu erwarten, deren Erscheinen für August 2012 angekündigt ist.

Beim zweiten Workshop wurde zudem das private Car Sharing angesprochen. Dabei unterscheidet man zwischen dem Autoteilen und der Automitbenutzung. Beim Autoteilen erwerben mehrere Parteien zur gemeinsamen Nutzung ein Fahrzeug und sind somit alle Mitbesitzer des Fahrzeugs. Bei der Automitbenutzung verfügt eine Partei über ein Fahrzeug, welche sie einer oder mehreren anderen Parteien zum Gebrauch zur Verfügung stellt. Der Leitfaden „Autoteilen“ des Verkehrs-Clubs der Schweiz gibt Informationen, was beim privaten Autoteilen zu beachten ist und wie es sich vertraglich organisieren lässt<sup>22</sup>. Solch ein Angebot gibt es in Deutschland bspw. in Kaiserslautern.<sup>23</sup>

### 6.3.8 Aufenthaltsqualität und Nahmobilität

Viele Ziele in Mörfelden-Walldorf sind fußläufig zu erreichen. Zum Teil gibt es für Fußgänger eigene „Schleichwege“, die verkehrsberuhigt sind und auf denen bequem auch nebeneinander gelaufen werden kann. Auch die beinahe flächendeckende Verkehrsberuhigung macht das Laufen attraktiv. Dennoch kann die Nahmobilität durch weitere Maßnahmen noch gefördert werden. Maßnahmen zur Förderung der Nahmobilität sind eine gute städtische Wegebeschreibung, ggf. mit Gehzeitangaben anstelle von Kilometern, eine Verbesserung der Stadtmöblierung z.B. mit Bänken auf den Haupttrouten und baulich-straßenräumliche Anpassungen für ein bequemes nebeneinander laufen.

Der RMV hat jüngst am Pilotbeispiel Mörfelden-Walldorf die systematische Untersuchung der Nahmobilitäts-Möglichkeiten für die Wege zu den beiden Bahnhöfen in Auftrag gegeben. Es wird empfohlen, diese Untersuchung von städtischer Seite aktiv zu nutzen und ggf. sich daraus ergebende Verbesserungsvorschläge umzusetzen.

Die Langgasse wurde als Gemeinschaftsstraße umgebaut und bietet dadurch eine erhöhte Aufenthaltsqualität im Stadtkern. Es ist zu prüfen, in wie weit weitere verkehrsberuhigte Bereiche eingerichtet werden können.

---

<sup>22</sup> Verkehrs-Club der Schweiz (VCS), 2004: Autoteilen. Ein Wegweiser zum privaten und organisierten CarSharing in der Schweiz. Bern.

<sup>23</sup> Autoteilen in Kaiserslautern: <http://www.unix-ag.uni-kl.de/~kasperek/Carsharing.html>

## **6.4 Umsetzungskonzept**

Mit der nachfolgenden Tabelle 18 wird ein Gesamtüberblick über die empfohlenen Maßnahmen gegeben.

Da Anzahl und Breite der Maßnahmenempfehlungen erhebliche finanzielle und personelle Ressourcen erfordern, können die Maßnahmen nicht alle gleichzeitig bzw. mit gleicher Intensität angegangen werden. Für jede Maßnahmenempfehlung wird daher eine Einschätzung zur Priorität angegeben, die sich an Aufwand, zu erwartendem Nutzen sowie bereits laufenden Aktivitäten, an die angeknüpft werden kann, orientieren. Maßnahmen hoher Priorität sollten binnen zwei Jahren angegangen werden, Maßnahmen mittlerer Priorität in etwa drei bis vier Jahren, Maßnahmen geringer Priorität in der Folgezeit.

Als Orientierungsgröße wird ferner der typischerweise zu erwartende Aufwand in den vereinfachten Kategorien gering – mittel – hoch angegeben. Eine differenzierte Kostenschätzung ist im Rahmen des Projekts nicht möglich. Als gering wird der Aufwand dann eingeschätzt, wenn im Wesentlichen vorhandene (Personal-) Ressourcen benötigt werden; hohe Aufwände entstehen vor allem bei baulichen Maßnahmen sowie bei kostenintensiven dauerhaften betrieblichen Maßnahmen (z.B. Stadtbusbetrieb).

Schließlich werden noch Hinweise zu möglichen Kooperationspartnern gegeben.

	Maßnahmenempfehlung	Priorität	Aufwand	Kooperationspartner
<b>Radverkehrsförderung</b>	Verbesserung und Ausbau des Radverkehrsnetzes (insb. Gewerbegebiet Mörfelden-Ost)	hoch	Konzept: ca. 15.000 bis 25.000 € Umsetzung: abhängig von vorgeschlagenen Maßnahmen z.B. Verbesserung Radweganschluss Industriestraße: ca.48.000 € Allgemeine Sofortmaßnahmen: 20.000 €	Landkreis Groß-Gerau
	Radverkehrswegweisung Radverkehrsstadtplan	mittel <sup>24</sup> hoch	Ca. 8.000 bis 12.000 € Ca. 10.000 bis 15.000 €	Landkreis Groß-Gerau
	Angebote für Zielgruppen <ul style="list-style-type: none"> <li>• Radfahrkurse Migrantinnen</li> <li>• Radfahrtraining für Senioren</li> <li>• Kennenlern-Radtouren für Neubürger</li> <li>• Radförderung Berufspendler</li> <li>• Dienstfahrräder Stadtverwaltung</li> <li>• Marketingkampagnen Einkauf</li> <li>• Kampagne „Mit dem Rad zum Sport“</li> </ul>	hoch mittel hoch hoch hoch mittel mittel	Förderung aus Nationalem Radverkehrsplans zu prüfen mittel mittel gering je nach Maßnahmen des Betriegl. Mobilitätsmanagements mittel (Anschaffungs- u. Betriebskosten Fahrräder ca. 3.000 €) Ca. 10.000 € Ca. 10.000 €	Für alle Teilmaßnahmen: ADFC Integrationsbeauftragter Generationenhilfe, Sozialamt, AWO, ...  Unternehmerrunde Einzelhandel Sportvereine
	Fahrradverleihsystem	niedrig	hoch	b.a.w. Fahrradfachhandel
	Fahrradparken <ul style="list-style-type: none"> <li>• Überarbeitung Stellplatzsatzung und Bauherrenberatung</li> <li>• Beratung und Förderung von Hauseigentümern</li> <li>• Schaffung von Abstellanlagen im öffentlichen Raum</li> </ul>	hoch mittel mittel	Satzungsänderung: gering; Beratungsbroschüre: ca. 10.000 € Beratung: gering; Förderung: skalierbar; Vorschlag: Auflegen eines jährlichen Programms „200 Fahrradstände für Mörfelden-Walldorf“ zu 15.000 € für privaten (insb. Gewerbe und Einzelhandel) und öffentlichen Bereich gemeinsam.	Bauherren, Eigentümer  Bauherren, Eigentümer
	Bewachtes Fahrradparken (Veranstaltungen)	hoch	gering	ADFC, private Anbieter
	Ausbau Bike+Ride	mittel	Ca. 7.500 bis 10.000 €; ggf. GVFG-Förderung möglich oder Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten in Kommunen	

<sup>24</sup> Sollte aus Effizienzgründen mit Neubeschilderung mit Radrouten des Kreises verknüpft werden.

Maßnahmenempfehlung		Priorität	Aufwand	Kooperationspartner
	Radverkehrsbeauftragter	hoch	Erstausstattung ca. 3.000 €; laufende Kosten: ca. 7.200 €	
ÖPNV Förderung	Attraktive Bushaltestellen	mittel	mittel, abhängig von konkreten Maßnahmen; ggf. GVFG-Förderung möglich	LNVG
	Attraktive Bahnhöfe	hoch	(bereits finanziert)	Deutsche Bahn, RMV
	Information und Kommunikation <ul style="list-style-type: none"> <li>Fahrplanheft</li> <li>Schnupperticket Neubürger</li> </ul>	hoch mittel	10.000 bis 15.000 € mittel	LNVG LNVG
	Eventticket	mittel	mittel	Veranstalter, LNVG, RMV
	Erweiterung Kurzstreckentarif	mittel	Gering	LNVG, RMV
	Eingaben Fortschreibung Nahverkehrsplan (insb. Anbindung Gewerbegebiete)	hoch	Gering; Gewerbegebiete; Ausbau 1/2 h-Takt in Spitzenzeiten zum Bhf. Mörfelden; AST-Angebot in Randzeiten.	LNVG
	Prüfung Stadtbussystem	niedrig	Konzeption: ca. 35.000 bis 50.000 €; Umsetzung/ Betrieb: hoch	
Information, Kommunikation, Organisation, Service	Information	hoch	gering	ADFC, ivm GmbH
	Kampagne „Nachhaltige Mobilität“	hoch	ca. 10.000 €	Div. Kampagnenanbieter
	Organisation	hoch	gering	
	Betriebl. Mobil.-Management Stadtverw.	hoch	mittel, abhängig von konkreten Maßnahmen	LNVG, Car-Sharing Anbieter
	Mobilität im GE Mörfelden-Ost	hoch	gering	ivm GmbH, LNVG
	Schulisches Mobilitätsmanagement	hoch	mittel, abhängig von konkreten Maßnahmen	ivm GmbH, ADFC, Verkehrswacht u.a.
	Prüfung CarSharing	mittel	gering	Car-Sharing Anbieter, ivm GmbH
	Aufenthaltsqualität und Nahmobilität	hoch	Konzept: mittel; Umsetzung: abhängig v. konkreten. Maßnahmen mittel bis hoch; ggf. GVFG-Förderung o. Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten in Kommunen möglich z.B. Umbau Frankfurter Straße (ca. 45.000 €)	RMV

Tabelle 18: Maßnahmenüberblick und Umsetzungshinweise

## 7 Controlling

Klimaschutz ist auf das Erreichen konkreter, quantitativer Ziele ausgerichtet. Es ist daher erforderlich, regelmäßig bzw. kontinuierlich im Rahmen eines Controlling zu überprüfen, ob und in welchem Maße die gesteckten Ziele – hier entsprechend den Klimabündnis-Zielen die Reduzierung des CO<sub>2</sub>-Ausstoßes um 10% alle fünf Jahre – erreicht werden.

Ein Controlling sollte sich auf zwei Ebenen beziehen: auf die die Emissionen und auf die Maßnahmenumsetzung.

Ein Controlling der Emissionen ist nur indirekt möglich, indem analog dem Verfahren bei der CO<sub>2</sub>-Bilanzierung (Abschnitt 3.3) wesentliche Kenngrößen der Mobilität und der Emissionen erfasst und daraus die Emissionen hochgerechnet werden. Zentrale Kenngröße ist dabei neben dem Bestand der Kfz-Flotte und der Verkehrsnachfrage auf Straße (Kfz) und Schiene das Mobilitätsverhalten der Bürgerinnen und Bürger. Für die Status quo-Analyse lagen bezüglich des Mobilitätsverhaltens Vergleichsdaten aus der bundesweiten Erhebung „Mobilität in Deutschland 2008“ vor. Gemeinsam mit dem Kreis Groß-Gerau, der Region (insbesondere ivm und Regionalverband) sowie dem Land sollte dafür Sorge getragen werden, dass derartige Mobilitätsuntersuchungen auch künftig wiederholt werden und die notwendigen Grundlagendaten für ein Controlling und Monitoring der verkehrlichen CO<sub>2</sub>-Emissionen liefern. Ein diesbezüglicher Alleingang der Stadt Mörfelden-Walldorf erscheint dagegen aus Gründen der methodischen Vergleichbarkeit und des Aufwands kaum leistbar.

Die zweite Controllingebene ist die der Maßnahmenumsetzung: es muss kontinuierlich überprüft werden, ob, in welchem Maße und in welcher Qualität die empfohlenen Maßnahmen auch tatsächlich umgesetzt werden. Für die Klimaschutzmaßnahmen insgesamt bietet sich hierfür ein jährlicher Statusbericht zur Maßnahmenumsetzung an. In der folgenden Tabelle 19 werden darüber hinaus für die einzelnen Maßnahmen entsprechende Hinweise gegeben.

Maßnahmenempfehlung		Controllingansätze und Messgrößen
Radverkehrsförderung	Verbesserung und Ausbau des Radverkehrsnetzes	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Jährliche Umsetzungsbilanz der Maßnahmen des zu erstellenden Radverkehrskonzepts</li> <li>• Auswertung der Rückmeldungen aus der Meldeplattform Radverkehr der ivm und dem stadteigenen Beschwerdemanagement-System</li> <li>• Ggf. jährliche Verkehrsschau zu Rad mit Fachleuten und Bürgern</li> </ul>
	Radverkehrswegweisung Radverkehrsstadtplan	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Umsetzungsbilanz der Radverkehrsbeschilderung</li> <li>• Auswertung der Rückmeldungen aus der Meldeplattform Radverkehr der ivm und dem stadteigenen Beschwerdemanagement-System</li> <li>• Regelmäßige Überprüfung des Zustands der Schilder</li> <li>• Ggf. jährliche Verkehrsschau zu Rad mit Fachleuten und Bürgern</li> <li>• Monitoring der Nachfrage nach Radverkehrsstadtplänen bzw. der Resonanz darauf.</li> </ul>

Maßnahmenempfehlung		Controllingansätze und Messgrößen
<p>Angebote für Zielgruppen</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Radfahrkurse Migrantinnen</li> <li>• Radfahrtraining für Senioren</li> <li>• Kennenlern-Radtouren für Neubürger</li> <li>• Radförderung Berufspendler</li> <li>• Dienstfahrräder Stadtverwaltung</li> <li>• Marketingkampagnen Einkauf</li> <li>• Kampagne „Mit dem Rad zum Sport“</li> </ul>	<p>Je nach Teilmaßnahme:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Jährliche Umsetzungsbilanz (Anzahl durchgeführte Kurse und Aktionen, Anzahl Teilnehmende, ...)</li> <li>• Monitoring der Resonanz auf Aktionen (mündliche Rückmeldungen, Presseecho)</li> <li>• Vorher-Nachher Befragung der Teilnehmenden an Kursen zur Radnutzung, Nachher-Befragung zum Kurs</li> <li>• Ermittlung der Nutzungsintensität der Dienstfahrräder (kontinuierlich über „Fahrtenbuch“ oder Stichprobe)</li> <li>• Wiederholte Zählung abgestellter Räder an Einzelhandelsgeschäfte und Sporteinrichtungen</li> </ul>	
<p>Fahrradverleihsystem</p>	<p>-</p>	
<p>Fahrradparken</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Überarbeitung Stellplatzsatzung und Bauherrenberatung</li> <li>• Beratung und Förderung von Hauseigentümern</li> <li>• Schaffung von Abstellanlagen im öffentlichen Raum</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Jährliche Umsetzungsbilanz (Anzahl der Beratungen, der geförderten und der selbst errichteten Fahrradabstellplätze)</li> <li>• Evaluation der Umsetzung durch die Bauherren</li> <li>• Regelmäßige Erfassung der Nutzung an öffentlich zugänglichen Anlagen</li> </ul>	
<p>Bewachtes Fahrradparken bei Veranstaltungen</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Erfassung der Nachfrage und der Resonanz</li> </ul>	
<p>Ausbau Bike+Ride</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Jährliche Umsetzungsbilanz (Anzahl der errichteten Fahrradabstellplätze)</li> <li>• Regelmäßige Erfassung der Nutzung</li> </ul>	
<p>Radverkehrsbeauftragter</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Jährlicher Tätigkeitsbericht</li> </ul>	
ÖPNV Förderung	<p>Attraktive Bushaltestellen</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Umsetzungsbilanz der Maßnahmen</li> <li>• Regelmäßige Kontrolle des Zustands der Haltestellen</li> </ul>
	<p>Attraktive Bahnhöfe</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Umsetzungsbilanz der Maßnahmen</li> <li>• Regelmäßige Kontrolle des Zustands der Anlagen</li> </ul>
	<p>Information und Kommunikation</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Fahrplanheft</li> <li>• Schnupperticket Neubürger</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Umsetzungsbilanz (z.B. Anzahl ausgegebene Schnuppertickets)</li> <li>• Erfassung der Resonanz</li> </ul>
	<p>Eventticket</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Umsetzungsbilanz (Anzahl Veranstaltungen, zu denen Eventtickets angeboten wurden)</li> <li>• Erfassung der Nachfrage und der Resonanz</li> </ul>
	<p>Inputs für Nahverkehrsplan</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Überprüfung der Berücksichtigung der Inputs im NVP und der Umsetzung</li> </ul>
	<p>Prüfung Stadtbussystem</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Umsetzungsbilanz</li> </ul>



Maßnahmenempfehlung		Controllingansätze und Messgrößen
<b>Information, Kommunikation, Organisation, Service</b>	Information	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Umsetzungsbilanz (Durchführung Maßnahmen)</li> <li>• Erfassung der Nachfrage (z.B. Zugriffe auf Internetseite)</li> </ul>
	Kommunikation: Kampagne nachhaltige Mobilität	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Umsetzungsbilanz (Anzahl/Umfang durchgeführter Maßnahmen)</li> <li>• Erfassung der Nachfrage (z.B. Teilnehmendenzahlen) und der Resonanz</li> <li>• Befragung der Teilnehmenden</li> </ul>
	Organisation	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Umsetzungsbilanz, z.B. Tätigkeitsbericht</li> </ul>
	Betriebliches Mobilitätsmanagement Stadtverwaltung	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Umsetzungsbilanz der Maßnahmen</li> <li>• Erfassung der Nachfrage nach bestimmten Maßnahmen (z.B. Nutzung Diensträder, Teilnahme Spritspar-kurse, Verbräuche der Dienstfahrzeuge)</li> <li>• Erhebung des Mobilitätsverhaltens der Beschäftigten ca. alle 3 bis 5 Jahre</li> </ul>
	Mobilität im Gewerbegebiet Mörfelden-Ost	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Umsetzungsbilanz der Maßnahmen</li> <li>• Erfassung der Nachfrage nach bestimmten Maßnahmen (z.B. Fahrradboxen, Fahrgemeinschaftenparkplätze, ...)</li> <li>• Erhebung des Mobilitätsverhaltens der Beschäftigten ca. alle 3 bis 5 Jahre</li> </ul>
	Schulisches Mobilitätsmanagement	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Umsetzungsbilanz (Durchführung Maßnahmen)</li> <li>• Erfassung der Nachfrage und der Resonanz durch Befragung der teilnehmenden Schulen (Schulleitung, Lehrkräfte, Eltern, Schüler)</li> </ul>
	CarSharing	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Umsetzungsbilanz (Einführung CarSharing)</li> <li>• Erfassung der Nachfrage (Anzahl CarSharing-Teilnehmende)</li> </ul>
	Aufenthaltsqualität und Nahmobilität	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Umsetzungsbilanz der vorgeschlagenen Maßnahmen</li> </ul>

**Tabelle 19: Hinweise zum Maßnahmen-Controlling**

## 8 Konzept für die Öffentlichkeitsarbeit

Nachhaltige Veränderungen des Mobilitäts- und Verkehrsgeschehens erfordern nicht allein entsprechender Verkehrsinfrastrukturen und –angebote, sondern auch eine intensive und professionelle Kommunikation gegenüber und mit der Öffentlichkeit. Öffentlichkeitsarbeit und Marketing müssen daher inhärente Bestandteile einer Gesamtstrategie sein. In allen drei empfohlenen Maßnahmenbereichen – Radverkehrsförderung, Förderung des ÖPNV sowie Kommunikation, Organisation und Service – sind daher bereits Maßnahmen aus dem Feld Öffentlichkeitsarbeit und Marketing enthalten.

Aufgrund der Bedeutung der Öffentlichkeitsarbeit und da der Fördergeber dezidiert Ausführungen hierzu fordert, werden nachfolgend weitere Hinweise gegeben.

Anforderungen an die Informations- und Öffentlichkeitsarbeit sind nach den aktuellen „Hinweise zur Beteiligung und Kooperation in der Verkehrsplanung“ (FGSV 2012) Systematik, Vielseitigkeit, Aktualität, Kontinuität, Glaubwürdigkeit und Integration. Auf Mörfelden-Walldorf angewendet führt dies zu den in Tabelle 20 dargestellten Umsetzungshinweisen:

Anforderung	Umsetzung
Systematik	Erstellung eine Jahresprogramm für die Öffentlichkeitsarbeit im Bereich Mobilität
Medienvielfalt	<p>Aufstellung eines Informations- und Kommunikationsangebots auf verschiedenen Ebenen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Online- und Printmedien                             <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Erstellung eines Fahrradstadtplans,</li> <li>○ Weiterentwicklung der Homepage mit nutzerfreundlichen Bündelung der Informationen zur Mobilität,</li> <li>○ Flyern für die Fahrradboxen</li> <li>○ Flyer mit Informationen zum neuen Bahnhof Walldorf und der Fahrradgarage</li> </ul> </li> <li>• Presse                             <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Die Presse regelmäßig mit Informationen zur Mobilität versorgen</li> <li>○ Mobilitätsthemen wie das betriebliche Mobilitätsmanagement der Stadtverwaltung durch die Presse begleiten</li> </ul> </li> <li>• Mobilitätszentrale am Bahnhof Mörfelden zu einer Informationszentrale in allen Fragen der Mobilität ausbauen</li> <li>• Jährliche Events                             <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Mobilitätsaktionstag im Frühjahr zum Start der Fahrradsaison</li> <li>○ „Energie und Klimaschutztage“ im Herbst</li> </ul> </li> <li>• Radfahrwettbewerb                             <ul style="list-style-type: none"> <li>○ „Stadtradeln“ verstetigen</li> <li>○ „Mit dem Rad zur Arbeit“ bei Unternehmen bewerben und zur Teilnahme anregen</li> </ul> </li> <li>• Plakataktionen                             <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Eigene Werbekampagne zur nachhaltigen Mobilität durchführen</li> </ul> </li> <li>• Entwicklung von Online- und Printinformationen für verschiedene Zielgruppen                             <ul style="list-style-type: none"> <li>○ z.B. „mit dem Rad zum einkaufen“, „mit dem Rad ins Büro“</li> <li>○ z.B. zur Bewerbung der Neubürgerradtour</li> </ul> </li> </ul>
Aktualität	Qualitätsmanagement zur Sicherstellung, dass Informationen in Online- und Print-Medien aktuell sind → Ernennung eines Informationsbeauftragten

Anforderung	Umsetzung
Kontinuität	Medien regelmäßig mit Informationen versorgen. Den Bürgerinnen und Bürgern zeigen, dass die Stadt am Thema dran bleibt und aktiv ist.
Glaubwürdigkeit	Keine unrealistischen Erwartungen wecken.
Integration	Aktivitäten übergeordneter Planungsebenen und örtlicher Akteure werden aufgenommen und gefördert (z.B. Unterstützung bundesweiter Kampagnen und Aktionen, Angebote wie Radtouren des ADFC mitbewerben)

**Tabelle 20: Konzept für die Öffentlichkeitsarbeit**

## **9 Anlagen**

Anlage 1: Vertiefte Analyse der Fahrradabstellanlagen

Anlage 2: Interviewleitfaden

Anlage 3: Ergebnisse des ersten Workshops am 8. Februar 2012

Anlage 4: Ergebnisse des zweiten Workshops am 5. Juni 2012

## Anlage 1: Vertiefte Analyse der Fahrradabstellanlagen

Die Ergebnisse einer vertieften Bestandsanalyse des Angebots von Fahrradabstellanlagen an wichtigen Zielen in Mörfelden und Walldorf sind in den nachfolgenden Tabelle 21 und Tabelle 22 zusammengefasst dargestellt.

Mörfelden	Fahrradabstellanlagen						Empfehlung
	Maßnahmenträger Stadt	Keine Abstellmöglichkeiten	Vorderradhalter (Felgenklemmer)	Bügel	Überdacht	Bemerkung	
Albert-Schweitzer Schule			X			Veraltete Vorderradhalter auf dem Schulgelände am Eingang.	Hier sollte mittelfristig das Angebot verbessert werden.
Altes Rathaus	X			X			
Am Dalles/ Zentrum	X			X		Dispers verteilte Abstellbügel in guter Qualität.	
Ärztzentrum		X					Hier sollte ein Angebot geschaffen werden.
Bertha von Suttner Schule			X			Veraltete Vorderradhalter auf dem Schulgelände.	Hier sollte ein besseres Angebot geschaffen werden.
Bücherei	X			X			
Bürgerhaus	X		X		X	Ungeeignete Vorderradhalter am Eingang.	Hier sind 10 überdachte Abstellanlagen für 2012 geplant und umgesetzt worden.
Evangelisches Gemeindehaus		X					Hier sollte ein Angebot geschaffen werden.
Evangelisches Gemeindezentrum		X					Hier sollte ein Angebot geschaffen werden.
Freie evangelische Gemeinde		X					Hier sollte ein Angebot geschaffen werden.
Heimatomuseum	X			X			
Jugendzentrum	X					Noch nicht fertig gestellt gebaut.	Hier sollte ein Angebot geschaffen werden.

Mörfelden	Fahrradabstellanlagen						Empfehlung
	Maßnahmenträger Stadt	Keine Abstellmöglichkeiten	Vorderradhalter (Felgenklemmer)	Bügel	Überdacht	Bemerkung	
Katholische Kirche		X					Hier sollte ein Angebot geschaffen werden.
Kita V	X		X		X	Kein Angebot vorhanden, jedoch Unterstellmöglichkeit.	Hier sollte mittelfristig das Angebot verbessert werden.
Kita VI	X			X			
Kita VII	X		X		X		
Kita X	X			X			
Kurt-Bachmann Halle	X			X			
Rathaus	X			X	X	Zum Teil überdacht.	Angebot ggf. zu gering.
Salvador-Allende-Platz	X (teilw.)	X					Hier sollte ein Angebot geschaffen werden.
Seniorenheim (Heidelbergerst.)	X			X		Wenige Abstellmöglichkeiten.	Bedarf sollte überprüft und Angebot ggf. verbessert werden.
Sporthalle	X			X			
Tizianplatz	X (teilw.)		X			Wildverteilte Vorderradhalter mit Werbung.	Es fehlt ein einheitliches und hochwertiges Abstellkonzept.
Waldfriedhof	X			X			
Waldschwimmbad	X			X			

**Tabelle 21: Fahrradabstellanlagen in Mörfelden**

Walldorf	Fahrradabstellanlagen						Empfehlung
	Maßnahmenträger Stadt	Keine Abstellmöglichkeiten	Vorderradhalter (Felgenklemmer)	Bügel	Überdacht	Bemerkung	
An den Eichen (Waldspielplatz)	X	X					Da hier mit Joggen und Wandern zu rechnen ist, sollte ein Angebot vorhanden sein.
Evangelische Kirche				X			
Farmstraße	X		X	X		Dispers verteilte Abstellmöglichkeiten.	Stadtgestalterisch und zur Sicherstellung der Qualität wäre hier ein einheitliches Konzept sinnvoll.
Friedhof	X			X			
Jordanallee		X					Hier sollte ein Angebot in der Nähe von Geschäften geschaffen werden.
Jugendzentrum	X		X				Hier sollte ein besseres Angebot geschaffen werden.
Karree Walldorf			X				Es fehlt ein einheitliches und hochwertiges Abstellkonzept.
Katholische Kirche			X				Hier sollte mittelfristig das Angebot verbessert werden.
Kino			X			Hinterm Gebäude, schlecht auffindbar.	Hier sollte ein besseres Angebot geschaffen und ausgewiesen werden.
Kita I			X				Im abgeschlossenem Bereich
Kita II/IX			X			Zu geringe Anzahl	Im abgeschlossenem Bereich
Kita III			X				Im abgeschlossenem Bereich
Kita IV			X		X	Zu geringe Anzahl	Im abgeschlossenem Bereich
Langstraße	X	X					Hier sollte ein Angebot in der Nähe von Geschäften geschaffen werden.
Ludwigstraße	X	X					Hier sollte ggf. ein Angebot in der Nähe von Geschäften geschaffen werden.
Rathaus				X	X		

Walldorf	Fahrradabstellanlagen						Empfehlung
	Maßnahmenträger Stadt	Keine Abstellmöglichkeiten	Vorderradhalter (Felgenklemmer)	Bügel	Überdacht	Bemerkung	
Sporthalle	X		X			Kleinteilig verteilte Vorderradhalter.	Es fehlt ein einheitliches und hochwertiges Abstellkonzept.
Sportplätze			X			Kleinteilig verteilte Vorderradhalter.	Es fehlt ein einheitliches und hochwertiges Abstellkonzept.
Stadthalle			X	X			
Tennishalle			X				
Waldenser Schule			X			5 Abstellplätze	Hier sollte der Bedarf überprüft und ggf. ein besseres Angebot geschaffen werden.
Waldenserhaus/ Heimatmuseum	X	X					Hier sollte ein Angebot geschaffen werden.
Waldenserhof	X			X			Hier sollte ein Angebot geschaffen werden.
Waldstraße	X			X			Angebot in der Nähe von Geschäften schaffen.
Wilhelm-Arnoul Schule				X	X	Zum Teil in abschließbaren Käfig und überdacht.	

**Tabelle 22: Fahrradabstellanlagen in Walldorf**

In der folgenden Fotodokumentation (Abbildung 39 bis Abbildung 49) sind Beispiele zum Fahrradparken in den Stadtteilen Mörfelden und Walldorf dargestellt und kommentiert.

Abbildung 39: Am Dalles sind die Möglichkeiten Fahrräder abzustellen durch die disperse Verteilung von Fahrradständern gut. Durch Überdachungen könnte das Angebot jedoch noch verbessert werden. In der Bahnhofstraße befinden sich, nicht zuletzt aufgrund der geringen Straßenbreite, keine Fahrradabstellanlagen. Dennoch werden auch hier Fahrräder abgestellt, da viele Kunden die unmittelbare Nähe zum Geschäftseingang suchen.





**Abbildung 39: Fahrradparken am Dalles und in der Bahnhofstraße**

Abbildung 40: Am Tizianplatz gibt es kein einheitliches Abstellkonzept. Fahrräder werden daher von den Kunden dort abgestellt wo sie Platz finden. Die wahllos verteilten Felgenklemmer scheinen eher einen Werbezweck erfüllen zu sollen, als dass hier versucht würde ein Angebot für mit dem Rad fahrende Kunden zu schaffen. Da die Flächen teilweise den Gebäudebesitzern und teilweise der Stadt selbst gehören, ist hier eine Kooperation gefragt.



**Abbildung 40: Fahrradparken am Tizianplatz**

Abbildung 41: Am Salvador-Allende-Platz befindet sich ein kleines Nahversorgungszentrum. Bis auf die auf die im linken Bild zu erkennenden Felgenklemmer, die zum Zeitpunkt der Aufnahme von einem Lkw zugeparkt sind, und die vor der Apotheke angebrachten Felgenklemmer im rechten Bild, gibt es am gesamten Platz kein Fahrradabstellmöglichkeiten.



**Abbildung 41: Fahrradparken am Salvador-Allende Platz und in der Bürgermeister-Klingler Straße**

Abbildung 42: Am Bürgerhaus gibt es zwar überdachte Fahrradabstellmöglichkeiten in Eingangsnähe, jedoch nicht in der gewünschten Qualität, die einen sichern Stand des Fahrrads und das Anschließen des Rads mit Vorderrad und Rahmen ermöglichen. Am Alten Hilfe Zentrum stehen hingegen Fahrradständer in guter Qualität und mit Überdachung bereit. Hier scheint das Angebot jedoch nicht auszureichen.



**Abbildung 42: Fahrradparken am Bürgerhaus und am Alten Hilfe Zentrum**

Abbildung 43: Wie bei den meisten kirchlichen Einrichtungen in Mörfelden-Walldorf, gibt es auch bei der Freien Evangelischen Gemeinde keine Möglichkeiten ein Fahrrad sicher abzustellen.



**Abbildung 43: Fahrradparken an der Freien Ev. Gemeinde**

Abbildung 44: Vor einigen Geschäften des täglichen Bedarfs sind in Walldorf Felgenklemmer zu finden. Der vorhandene Platz würde jedoch auch Fahrradständer in guter Qualität zulassen.



**Abbildung 44: Fahrradparken an Zielen des täglichen Bedarfs in Walldorf**

Abbildung 45: In der Farmstraße sind Fahrradständer dispers vor den Geschäften verteilt und schaffen damit ein für den Kunden attraktives Angebot. Die Fahrradständer sind jedoch nicht alle in einer so guten Qualität wie auf dem linken Bild zu sehen vorhanden. Hier zeigt sich, wie auf einem Pkw-Stellplatz mehrere Fahrradständer untergebracht werden können.



**Abbildung 45: Fahrradparken in der Farmstraße**

Abbildung 46: Am Karee in Walldorf wurde für die Pkw-Fahrer ein großes Angebot an Abstellplätzen geschaffen. Die Fahrradfahrer können die Geschäfte direkt anfahren und zielnah parken, jedoch nicht in der gewünschten Qualität. Auch gestalterisch lässt das nicht erkennbare Abstellkonzept noch Wünsche offen.



Abbildung 46: Fahrradparken am Karree

Abbildung 47: An den Sportplätzen sind zwar Fahrradabstellanlagen vorhanden, jedoch nur in Form von nicht überdachten Felgenklemmern.



Abbildung 47: Fahrradparken an den Sportplätzen

Abbildung 48: An städtischen Einrichtungen in Walldorf wie die Stadthalle und dem Jugendzentrum sind Fahrradabstellanlagen vorhanden. An der Stadthalle in guter Qualität, mit der Möglichkeit Vorderrad und Rahmen anzuschließen. Für längere Aufenthalte auf Grund der fehlenden Überdachung jedoch nur bedingt geeignet. Am Jugendzentrum sind die Felgenklemmer auf der Wiese angeordnet. Bei Regen und aufgeweichtem Boden ist diese Lösung für die Nutzer jedoch nicht besonders attraktiv.



**Abbildung 48: Fahrradparken an der Stadthalle und am Jugendzentrum**

Abbildung 49: An der Wilhelm-Arnoul Schule können Fahrräder in einem eigenen Bereich vor dem Schuleingang mit wassergebundenen Untergrund an Felgenklemmern abgestellt werden. Zudem gibt es einen eigenen Fahrradkäfig.



**Abbildung 49: Fahrradparken an der Wilhelm-Arnoul Schule**

Gemäß der aktuell gültigen Stellplatzsatzung der Stadt Mörfelden-Walldorf – eine Überarbeitung ist im Gange - sind zwei Fahrrad-Abstellplätze je Wohnung in ausreichender Größe herzustellen. Anforderungen an die Qualität der Fahrradabstellanlagen werden bislang aber nicht spezifiziert. So ist z.B. ein guter Zugang zu den Fahrradabstellplätzen nicht explizit vorgeschrieben. Büros, Verwaltungen und Geschäfte müssen je 60 m<sup>2</sup> Nutzfläche nur einen Fahrradabstellplatz vorweisen. Die Satzung ermöglicht es Bauherren, bis zu zwei Garagen oder Pkw-Stellplätze durch je zwei Fahrradabstellplätze zu ersetzen; in der Praxis wurde von dieser Möglichkeit bisher kaum Gebrauch gemacht.

Probleme die sich aus den fehlenden oder mangelhaften Fahrradabstellanlagen ergeben, sind exemplarisch in Abbildung 50 und Abbildung 51 dargestellt. Wo keine Abstellplätze vorhanden sind, müssen die Anwohner kreative Lösungen finden, um ihre Räder abzustellen. Für viele ist aber auch ein genereller Verzicht auf die Fahrradnutzung oder gar auf den Besitz eines Fahrrades die Folge.



Abbildung 50: Fahrradparken an Wohnhäusern An den Eichen und in der Aschaffenburger Straße



Abbildung 51: Fahrradparken für Anwohner in einem Wohnhaus in der Rubenstraße

## **Anlage 2: Interviewleitfaden**

### 1) Aktivitäten

- a. Welche Berührungspunkte haben Sie mit dem Thema Verkehr in der Stadt Mörfelden-Walldorf?
- b. Welches sind Ihre bisherigen (Haupt-) Aktivitäten für einen umwelt- und klimafreundlichen Verkehr?
- c. Gibt es in Ihrer Firma eine Zielsetzung / Strategie in Bezug auf einen umwelt- und klimafreundlichen Verkehr?

### 2) Kooperationen/Kontakte

- a) Haben Sie in Fragen von Mobilität und Verkehr Kontakt oder bestehen Kooperationen mit anderen Institutionen wie etwa der Stadt Mörfelden-Walldorf oder dem Kreis Groß-Gerau?
- b) Wie beurteilen Sie diese Kontakte bzw. Kooperationen? Was war besonders gut? Was besonders verbesserungswürdig?
- c) Was benötigen Sie, um Ihre Vorhaben / Ihre neuen Ideen zu verwirklichen bzw. leichter umzusetzen? (Kooperationen/Finanzen/Informationen/Kontakte/Fortbildungen/Ideelle Unterstützung etc.)

### 3) Ausblick, was müsste verbessert werden?

- a) Welche Maßnahmen halten Sie für sinnvoll / hilfreich, um den umwelt- und klimafreundlichen Verkehr in Mörfelden-Walldorf zu verbessern? (auch bestehende Maßnahmen benennbar)
- b) Wie sehen Sie Ihre Rolle beim umwelt- und klimafreundlichen Verkehr in Mörfelden-Walldorf zukünftig?
- c) Wenn es in Ihrer Firma eine Zielsetzung / Strategie mit Bezug zum umwelt- und klimafreundlichen Verkehr gibt: Könnten Sie sich vorstellen, etwas Vergleichbares öffentlich zu machen (Selbstverpflichtung,...)?
- d) Wo sehen Sie darüber hinaus noch Potenziale in Ihrem Wirkungsfeld?

### 4) Evtl. schon Vertiefung einer ersten Idee (je nach Gesprächsverlauf)

### 5) Fazit/Abschluss

- a) Was sind für Sie die wichtigsten neuen Punkte aus diesem Gespräch? Woran hätten Sie (am meisten) Interesse weiter mitzuwirken/zu profitieren?
- b) Wären Sie bereit, an einem Workshop / einer Arbeitsgruppe zur Weiterentwicklung der angesprochenen Ideen teilzunehmen?
- c) Gibt es noch Punkte, die Ihnen wichtig sind, die wir bisher nicht angesprochen haben?

### **Anlage 3: Ergebnisse des ersten Workshops am 8. Februar 2012**

Zur Informationsveranstaltung am 8. Februar 2012 in der Stadthalle Walldorf fanden sich rund 60 interessierte Bürgerinnen und Bürgern ein.

Zu Beginn begrüßte Herr Bürgermeister Becker die Anwesenden und gab eine kurze Einführung in Anlass und Ziele der Veranstaltung. Er unterstrich die Bedeutung der Bürgerbeteiligung bei dem wichtigen Thema Klimaschutz und gab seiner Hoffnung auf eine angeregte und fruchtbare Diskussion Ausdruck.

Anschließend führte Prof. Heiner Monheim, zuletzt am Lehrstuhl für Raumentwicklung und Landesplanung an der Universität Trier tätig und Mitbegründer des Allgemeinen Deutschen Fahrradclubs (ADFC) sowie des Verkehrsclubs Deutschland (VDC), in einem Vortrag zu „Strategien und Maßnahmen für eine klimaschonende Verkehrsentwicklung“ ins Thema ein.

#### **Prof. Heiner Monheim:**

##### **Strategien und Maßnahmen für eine klimaschonende Verkehrsentwicklung**

Während in allen Bereichen in den letzten Jahren Energieeinsparungen erzielt würden, sei der Verkehr der einzige Bereich, in dem die klimaschädlichen Emissionen weiter steigen würden, so Monheim. Mit einem Beitrag des Verkehrs am CO<sub>2</sub>-Ausstoß von ca. einem Drittel bedeutet Verkehrspolitik also auch Klimapolitik. Es sei schizophoren, dass im privaten Bereich darauf geachtet werde, möglichst viel Energie zu sparen und wenig Kohlenstoffdioxid zu produzieren, auf der Straße aber beides verschwendet würde. Monheim machte deutlich, dass, auch wenn das Klimaproblem ein globales sei, im lokalen Bereich wichtige Beiträge zum Klimaschutz erzielt werden könnten.

In einer Vision der Mobilität der Zukunft zeigte Monheim eine Stadt auf, in der der Öffentliche Verkehr ein wirkliches Verkehrsnetz darstellt, in dem sich alle Bürger schnell und effizient fortbewegen können. Für Mörfelden-Walldorf würde diese Vision beispielsweise bedeuten, dass im Zehnminuten-Takt Citybusse von 250 Bushaltestellen Bürgerinnen und Bürger zu den Zielen in der Stadt befördern könnten. Mörfelden-Walldorfer könnten also bequem ihre Einkäufe in komfortablen Bussen mit niedrigem Einstieg und einer guten Tür-zu-Tür-Verbindung erledigen. Von zentraler Stelle aus würden regionale Buslinien die Gemeinden miteinander verbinden. Der Preis für den ÖPNV wäre durch ein städtisches Bürgerticket attraktiv gestaltet. In 150 Fahrradstraßen wären Fahrradfahrer bevorzugt und könnten sicher und komfortabel ihre Ziele in der Stadt erreichen. Denn, da ein Großteil der Mobilität Nahmobilität ist, gelte es vor allem hier das Angebot zu verbessern und auszubauen. Das Auto wäre nur noch für den Wochenendausflug mit der Familie nötig.

Monheim stellte weiterhin die Bedeutung der richtigen Kommunikation in den Mittelpunkt. Kampagnen und Mitmachaktionen könnten helfen, das Fahrradfahren bei den Bürgern attraktiv zu machen oder sie zum Ausprobieren des öffentlichen Nahverkehrs zu motivieren.

In einer an den Vortrag anschließenden Fragerunde wurde aus dem Publikum insbesondere nach Vorbildern gefragt, bei denen beispielsweise Stadtbussysteme und Bürgertickets bereits umgesetzt seien.



## **Dr. Volker Blees:**

### **Erste Ergebnisse des Klimaschutzkonzepts Verkehr**

Volker Blees vom Büro *Verkehrslösungen Blees* aus Darmstadt stellte anschließend erste Ergebnisse aus dem Klimaschutzkonzept Verkehr der Stadt vor.

Durch die fortschreitende Klimaerwärmung ist eine rasche Senkung des Ausstoßes an klimaschädlichen Gasen zwingend. Die Stadt Mörfelden-Walldorf ist seit 1992 Mitglied im Klima-Bündnis deren Mitgliedsstädte sich dazu verpflichtet haben, alle fünf Jahre jeweils 10% CO<sub>2</sub> einzusparen. Dem Verkehr kommt dabei eine besondere Bedeutung zu, da er zu etwa einem Viertel an den gesamten Klimagas-Emissionen in Deutschland beiträgt und in den letzten Jahren unter allen Sektoren die geringsten Rückgänge zu verzeichnen hat.

Die Ergebnisse der Klimabilanz der Stadt Mörfelden-Walldorf, die sich aus Einwohnerzahl, Pkw-Zulassungsdaten und die Hochrechnung von Fahrleistungsdaten des Personenverkehrs ergeben, zeigen auf, dass rund 70% der Treibhausgas-Emissionen im Verkehr auf den Pkw-Verkehr zurückgehen. Pro Einwohner und Jahr sind dies knapp 1,7 Tonnen CO<sub>2</sub>. Um die globalen Klimaschutzziele zu erreichen, darf jeder Einwohner bis 2050 aber insgesamt höchstens 2 Tonnen CO<sub>2</sub> verursachen, d.h. das künftige „Budget“ wird heute bereits durch Pkw-Verkehr nahezu komplett aufgebraucht.

Mit 533 Pkw pro 1.000 Einwohner fänden alle Mörfelden-Walldorfer auf den Vordersitzen der vorhandenen Pkw Platz. Damit liegt der Pkw-Besitz in der Stadt im Durchschnitt des Rhein-Main-Gebiets (533,7 Pkw pro 1.000 Einwohner) jedoch über dem Durchschnitt Deutschlands (502,1 Pkw pro 1.000 Einwohner). Was die Streckenlängen angeht, so ergeben sich klimaschädliche Emissionen vor allem, da das Auto zur Hälfte für Kurzstrecken von unter fünf Kilometern genutzt wird, bei denen der Motor nicht richtig warm wird und die Nutzung somit besonders schädlich für die Umwelt ist.

Daten der Hessischen Straßen- und Verkehrsverwaltung zeigen für Mörfelden-Walldorf, dass der Verkehr auf der Straße in den vergangenen zehn Jahren insgesamt abgenommen hat. Ähnlich sieht es für die gesamte Region aus, was den Druck nimmt die Verkehrspolitik auf das Auto auszurichten.

Herr Dr. Blees stellte dar, dass die Stadt Mörfelden-Walldorf bereits viele Aktivitäten für einen umweltfreundlicheren Verkehr umgesetzt hat und weitere konkret plant. In den letzten Jahren wurde beinahe flächendeckend Tempo-30-Zonen im Nebenstraßen-Netz eingerichtet, der Bahnhof Mörfelden wurde modernisiert, der Bahnhof Walldorf befindet sich in der Planung zur Modernisierung, Bushaltestellen wurden und werden barrierefrei ausgebaut, in der Langgasse ist eine Gemeinschaftsstraße entstanden, die Stadtverwaltung ist in Bearbeitung eines Betriebliches Mobilitätsmanagementkonzepts usw.

Zum Ende seiner Ausführungen wies Herr Dr. Blees auf die vier Stellschrauben im Verkehr hin. Eine klimaschonende Verkehrsentwicklung kann erzielt werden durch das Vermeiden, Verkürzen und Verlagern von Wegen sowie durch eine effizientere Gestaltung der Wege, die sich nicht vermeiden, verkürzen oder verlagern lassen.

### **Workshop-Phase**

Nach den Inputs waren die anwesenden Bürgerinnen und Bürger aufgerufen, an der Entwicklung des Klimaschutzkonzepts Verkehr mitzuwirken und eigene Ideen einzubringen. Etwa 25 Teilnehmende blieben bis in den späten Abend und diskutierten in Gruppen von sechs bis acht Personen die Fragen „Was muss passieren, damit ich klimafreundlicher mobil bin?“ und „Was muss passieren, damit meine Familie, Bekannte, Nachbarn und Kollegen klimafreundlicher mobil sind?“ Die Ideen und Anre-

gungen wurden auf Karten festgehalten, die von den Teilnehmenden anschließend mit Hilfe von Klebpunkten nach Bedeutung und Dringlichkeit gewichtet werden konnten.



**Abbildung 52: Arbeitsgruppe beim ersten Workshop (Quelle: Stadt Mörfelden-Walldorf)**

Im Plenum wurden abschließend die Ergebnisse der 4 Workshopgruppen durch die Moderatorinnen und Moderatoren Volker Bles, Stefanie Klaes (Stadt Mörfelden-Walldorf), Greta Wieskotten (Verkehrslösungen Bles) und Rüdiger Warlich (ADFC) vorgestellt.

In den Gruppen wurde deutlich: für das Ziel, die Nutzung der Verkehrsmittel des Umweltverbunds zu erhöhen, kommt es darauf an, das Angebot an Alternativen zum Pkw zu verbessern und auszubauen sowie zu informieren und zu kommunizieren.

Als bedeutendes Thema kristallisierte sich der öffentliche Personennahverkehr heraus. In der durch Prof. Monheim angeregten Idee eines qualitativen Stadtbussystems sahen die Beteiligten eine große Verbesserung. Dabei erschien es besonders wichtig, dass sich durch die Erhöhung der Taktichte sowie der Anzahl an Bushaltestellen die Wege verkürzen und Einstiegshürden abgebaut würden. Weitere Ideen für die Verbesserung des ÖPNV-Angebots waren die Verbesserung von Verbindungen in die benachbarten Ober- und Mittelzentren, die Verbesserung der Tarifoptionen z.B. durch ein Bürgerticket oder günstige Gruppenkarten sowie der Einsatz von Elektrobussen. Außerdem wurde diskutiert, wie bisherige Nicht-Nutzer an Bus und Bahn herangeführt werden könnten; hier spielt die Verbesserung der Information und Kommunikation eine entscheidende Rolle.

Ein weiteres bedeutendes Thema war die Radfahrförderung. Hervorgehoben wurde die Notwendigkeit, die Radwegeverbindungen zu verbessern und ein durchgängiges Radwegenetz zu schaffen; dabei sollte auf kombinierte Fahrrad- und Fußwege verzichtet werden. Als weitere Ideen wurden genannt: der Ausbau von Haupttrouten nach Darmstadt, Langen und Frankfurt, die Einführung eines Fahrradverleihsystems, die Überarbeitung der Stellplatzsatzung zugunsten des Fahrrads sowie die Nutzung von Dienstfahrrädern durch die Stadtverwaltung. Es wurde insgesamt als sehr wichtig angesehen, dass einzelne Personen (der Öffentlichkeit) mit einem klimafreundlichen Mobilitätsverhalten als Vorbilder und Multiplikatoren fungieren. Es wurde außerdem der Wunsch geäußert bei Verbesserungsaktivitäten einbezogen zu werden, etwa durch einen Arbeitskreis Radverkehr.

Die Teilnehmenden hatten außerdem verschiedene konkrete Ideen, wo Information und Kommunikation verbessert werden müssten, etwa bei der Vermittlung der „Einbahnstraßen für Radfahrer frei“-Regelung für Autofahrer. Ferner wurde angeregt, Mobilitätschecks anzubieten bei denen die Bürger sehen können, wie teuer sie ihr Mobilitätsverhalten kommt und welche Einwirkungen es auf die Umwelt hat. Als notwendig wurde auch eine Kampagne gesehen, die die Nutzung des Fahrrads, Bewegung im Allgemeinen und die Verringerung der Pkw-Nutzung im Fokus hat. Des Weiteren wur-



## Anlage 4: Ergebnisse des zweiten Workshops am 5. Juni 2012

Zur Informationsveranstaltung am 5. Juni 2012 in dem Bürgerhaus Mörfelden fanden sich rund 30 Interessierte ein.

Zu Beginn begrüßt Herr Bürgermeister Becker die Anwesenden und gibt eine kurze Einführung in Anlass und Ziele der Veranstaltung. Er unterstreicht die Bedeutung der Bürgerbeteiligung bei dem wichtigen Thema Klimaschutz und gibt seiner Hoffnung auf eine angeregte und fruchtbare Diskussion Ausdruck.

### Ergebnisse und Maßnahmvorschläge des Klimaschutzkonzepts Verkehr

Volker Blees vom Büro *Verkehrslösungen Blees* aus Darmstadt stellt die bisherigen Ergebnisse und die Maßnahmvorschläge für „Klimafreundlich mobil in Mörfelden-Walldorf“ aus dem Klimaschutzkonzept Verkehr der Stadt vor (zugehörige Präsentation im Anhang).

Durch die fortschreitende Klimaerwärmung ist eine rasche Senkung des Ausstoßes an klimaschädlichen Gasen zwingend. Die Stadt Mörfelden-Walldorf ist seit 1992 Mitglied im Klima-Bündnis deren Mitgliedsstädte sich dazu verpflichtet haben, alle fünf Jahre jeweils 10% CO<sub>2</sub> einzusparen. Dem Verkehr kommt dabei eine besondere Bedeutung zu, da er in erheblichem Maße zu den gesamten Klimagas-Emissionen in Deutschland beiträgt und in den letzten Jahren unter allen Sektoren die geringsten Rückgänge zu verzeichnen hat.

Die Ergebnisse der Klimabilanz der Stadt Mörfelden-Walldorf, die sich aus Einwohnerzahl, Pkw-Zulassungsdaten und die Hochrechnung von Fahrleistungsdaten des Personenverkehrs ergeben, zeigen auf, dass rund 70% der Treibhausgas-Emissionen im Verkehr auf den Pkw-Verkehr zurückgehen. Pro Einwohner und Jahr sind dies knapp 1,7 Tonnen CO<sub>2</sub>. Um die globalen Klimaschutzziele zu erreichen, darf jeder Einwohner bis 2050 aber insgesamt höchstens 2 Tonnen CO<sub>2</sub> verursachen, d.h. das künftige „Budget“ wird heute bereits durch Pkw-Verkehr nahezu komplett aufgebraucht. Herr Dr. Blees wies auf die vier Stellschrauben im Verkehr hin. Eine klimaschonende Verkehrsentwicklung kann erzielt werden durch das Vermeiden, Verkürzen und Verlagern von Wegen sowie durch eine effizientere Gestaltung der Wege, die sich nicht vermeiden, verkürzen oder verlagern lassen.

Herr Dr. Blees stellt eine Auswahl der Analyseergebnisse vor. Im Radverkehr kann die Stadt auf bereits guten Ausgangsbedingungen aufbauen. Defizite werden vor allem beim Fahrradparken, bei der Wegweisung sowie bei der generellen Sichtbarkeit des Radverkehrs in der Stadt gesehen.

Radverkehr	<ul style="list-style-type: none"><li>• Gute Ausgangsbedingungen für Radverkehr</li><li>• Radwegenetz vorhanden, mit Lücken</li><li>• Wegweisung nur vereinzelt</li><li>• Defizite beim Fahrradparken</li><li>• Radverkehr im Stadtbild nicht wirklich sichtbar</li></ul>
Öffentlicher Nahverkehr	<ul style="list-style-type: none"><li>• Moderne Bahnhöfe und Haltestellen</li><li>• Gute Bahn-Anbindung Richtung Frankfurt</li><li>• ÖPNV-Verbindungen zu anderen Zielen und innerstädtisch zum Teil weniger attraktiv</li><li>• Ausbaufähiges ÖPNV-Marketing</li></ul>
Information, Kommunikation, Organisation, Services	<ul style="list-style-type: none"><li>• Gute und ausbaufähige Ansätze für Mobilitätsmarketing und Mobilitätsmanagement vorhanden</li><li>• Mobilitätsinformation z.T. nur dispers vorhanden</li><li>• Potenzial für neue Mobilitätsangebote (z.B. Car-Sharing)</li></ul>

Zur Steigerung der Attraktivität des Öffentlichen Verkehrs tragen die Modernisierungen der Bahnhöfe Mörfelden und Walldorf bei. Allerdings sind ÖPNV-Verbindungen zu innerstädtischen Zielen und Ziele abseits der Schienenanbindung zum Teil weniger attraktiv.

Im Bereich Kommunikation, Organisation und Services wird noch Verbesserungspotenzial gesehen, wenn

auch gute und ausbaufähige Ansätze für Mobilitätsmarketing und Mobilitätsmanagement vorhanden sind.

Die Maßnahmenvorschläge beziehen sich auf die Analyseergebnisse, in dem sie die Fortführung und Intensivierung von Aktivitäten für einen klimafreundlicheren Verkehr in den Mittelpunkt stellen. Ein Punkt ist dementsprechend die Verbesserung und der Ausbau des Radverkehrsnetzes mit einer Ver-

<b>Radverkehr</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Verbesserung und Ausbau des Radverkehrsnetzes</li><li>• Fahrrad-Wegweisung/Radverkehrsstadtplan</li><li>• Verbesserung des Fahrradparkens im privaten und im öffentlichen Raum</li><li>• Unterstützungsangebote und Radverkehrs-Kampagnen für bestimmte Zielgruppen</li></ul>
<b>Öffentlicher Nahverkehr</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Attraktive Bushaltestellen und Bahnhöfe</li><li>• Ausbau von Information und Kommunikation</li><li>• Einführung eines Eventtickets</li><li>• Prüfung eines Stadtbussystems</li></ul>
<b>Information, Kommunikation, Organisation, Services</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Information → (Neu)Bürger-Radtour, Fahrgemeinschaftsförderung</li><li>• Kommunikation → Marketing- und Kommunikationskampagne, Mobilitätsaktionstage, Verbesserung Homepage der Stadt</li><li>• Organisation → Betriebliches/Schulisches Mobilitätsmanagement</li><li>• Service → Car-Sharing</li></ul>

besserung der Fahrradwegweisung. Besondere Bedeutung wird der Verbesserung des Fahrradparkens im öffentlichen und im privaten Raum beigemessen. Weitere wichtige Themen sind Unterstützungsangebote und Radverkehrskampagnen für verschiedene Zielgruppen.

Im Öffentlichen Nahverkehr wird auf die Notwendigkeit verwiesen den Ausbau von Information und Kommunikation sowie die Attraktivität

der Bushaltestellen und Bahnhöfe weiter voran zu treiben. Ein im ersten Workshop angeregtes Stadtbussystem sollte ebenso wie die Einführung von Eventtickets zu Großveranstaltungen in Mörfelden-Walldorf überprüft werden.

Im Bereich Information, Kommunikation, Organisation und Services werden (Neu)Bürger-Radtouren, die Förderung von Fahrgemeinschaften und Car-Sharing, betriebliches und schulisches Mobilitätsmanagement, die Verbesserung der Homepage der Stadt sowie eine Marketing- und Kommunikationskampagne empfohlen.

### Workshop „klimafreundlicher Verkehr in Mörfelden-Walldorf“

Nach den fachlichen Inputs sind die anwesenden Bürgerinnen und Bürger aufgerufen, an der Entwicklung des Klimaschutzkonzepts Verkehr mitzuwirken und eigene Ideen einzubringen. Etwa 15 Teilnehmende diskutieren in wechselnden Gruppen von vier bis fünf Personen die Fragen „was fehlt Ihrer Meinung nach im Maßnahmenkonzept?“, „was bzw. welche Maßnahmen finden sie besonders wichtig?“ und „bei welchen Maßnahmen können Sie sich vorstellen, sich persönlich in die Umsetzung einzubringen?“.



Die Teilnehmenden haben für jeden der thematischen Teilbereiche: „Radverkehr“, „Öffentlicher Nahverkehr“ und „Information, Kommunikation, Organisation und Services“ jeweils 15 Minuten Zeit, sich einzubringen. Ihre Ideen und Anregungen schreiben sie dafür auf die Papiertischdecken. Nach 15 Minuten wechseln die Teilnehmenden zu einen der anderen Thementische, so dass alle Teilnehmenden zu allen Teilthemen ihren Beitrag leisten können.



Im Plenum werden abschließend die Ergebnisse durch die Moderatorinnen und Moderatoren Volker Bles, Stefanie Klaes (Stadt Mörfelden-Walldorf) und Greta Wieskotten (Verkehrslösungen Bles) vorgestellt.

### **Thematisch Radverkehr**

Die drei großen Themen am Thementisch Radverkehr sind das Fahrradparken im privaten und öffentlichen Raum, die Verbesserung der Verkehrssicherheit und die Erhöhung der Sichtbarkeit des Radverkehrs in der Stadt.

Beim Fahrradparken werden vor allem geschützte und sichere Abstellplätze in zentraler Lage und auf Plätzen (z.B. Dalles), gerne auch mit Umwidmung von Pkw-Stellplätzen zu Fahrradstellplätzen, gefordert. Es wird gewünscht, dass veraltete städtische und private Radabstellanlagen modernisiert werden. Hierfür werden eine entsprechende Vorschrift und ein Leitfaden für gute Radabstellanlagen als besonders zielführend angesehen. Vor allem private Hausbesitzer müssten wegen Radabstellplätzen beraten werden und Anreize zur Schaffung bzw. Qualitätsverbesserung der Radabstellplätze erhalten. Als zentrale Zielgruppe werden Einzelhändler und Hausbesitzer gesehen. Durch die Ansprache von Mietgemeinschaften ließen sich ggf. die Hausbesitzer erreichen.

Die Überarbeitung der Stellplatzsatzung wird als dringend notwendig empfunden. Bei Neuansiedlungen von Einzelhandel sollte darauf geachtet werden, dass Fahrradabstellplätze in einer Größe errichtet werden, die es erlaubt, das Fahrrad auch mit Anhänger vor den Geschäften abzustellen.

Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und der Sichtbarkeit des Radfahrens in der Stadt wird das Aufmalen von Schutzstreifen und Markierungen als besonders wichtig angesehen. Es wird insgesamt ein „gerechterer“ Straßenquerschnitt insbesondere auf Hauptachsen gefordert, eventuell indem Pkw-Parken vermieden wird.

Eine Schwachstellenanalyse des städtischen Radwegenetzes wird begrüßt, ebenso wie die Verbesserung der Wegweiser und Verkehrsschilder für Radfahrer. Radwege sollten insbesondere in der Zufahrt der Einkaufszentren verbessert werden. Ein neuer Fahrradstadtplan sollte möglichst in den bestehenden Stadtplan integriert werden.



Unterstützung von Aktionen und Projekten können sich die Teilnehmenden vorstellen, wenn sie kostengünstig sind. Generell wird es als notwendig angesehen, für Aktionen die Geschäftsleute direkt anzusprechen.

Insgesamt sollten vor allem jene Maßnahmen kurzfristig anpackt werden, die kostengünstig sind, damit schnell eine Verbesserung erzielt werden kann.

### **Thematisch Öffentlicher Nahverkehr**

Die Hauptthemen am Thementisch Öffentlicher Nahverkehr (ÖPNV) sind die Verbindungsqualität der Regionalbusse, ein möglicher Stadtbus und die Ticketpreise.

