

Klimaschutzkonzept Mörfelden-Walldorf – Teilkonzept Verkehr Endbericht



Bearbeitung:

Dr.-Ing. Volker Blees

Dipl.-Geogr. Greta Wieskotten

Konzept für die

Stadt Mörfelden-Walldorf

Amt 60 - Stadtplanungs- und -bauamt

Westendstr. 8

64546 Mörfelden-Walldorf

V.1.1

Inhalt

1	Einführung	6
2	Vorgehen und Inhaltsübersicht	7
3	Energie- und CO ₂ Bilanz	9
3.1	Ermittlung von Verkehrsdaten	9
3.2	Analyse von Verkehrsangebot und Verkehrsinfrastruktur.....	20
3.3	CO ₂ -Bilanzierung	40
4	Generelle Handlungsansätze und ihre Potenziale	43
4.1	Überblick Handlungsansätze	43
4.2	Abschätzung theoretischer Minderungspotenziale	45
5	Entwicklung von Maßnahmen.....	49
5.1	Retrospektive bereits durchgeführter Maßnahmen	49
5.2	Ergebnisse des zweiten Workshops	52
6	Maßnahmenkonzept	54
6.1	Radverkehrsförderung	54
6.2	ÖPNV-Förderung	65
6.3	Information, Kommunikation, Organisation, Service.....	71
6.4	Umsetzungskonzept	76
7	Controlling	79
8	Konzept für die Öffentlichkeitsarbeit.....	82
9	Anlagen.....	84

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Übersicht Arbeitsprogramm	7
Abbildung 2: Lage und Nummer der Zählquerschnitte der Bundesverkehrszählung (Eigene Darstellung. Kartengrundlage openstreetmaps.org).....	10
Abbildung 3: Verkehrsmengen rund um Mörfelden-Walldorf und Legendenausschnitt (Quelle: Verkehrsmengenkarte 2010 der Hessischen Straßen- und Verkehrsverwaltung)	11
Abbildung 4: Entwicklung der Verkehrsmengen an sieben Querschnitten (Eigene Darstellung nach Daten der Verkehrsmengenkarten 2000, 2005 und 2010 der Hessischen Straßen- und Verkehrsverwaltung)	12
Abbildung 5: Sozialversicherungspflichtige Berufs-Auspendler (Datenquelle: Bundesagentur für Arbeit; Kartengrundlage: openstreetmap.org).....	13
Abbildung 6: Sozialversicherungspflichtige Berufs-Einpendler (Datenquelle: Bundesagentur für Arbeit; Kartengrundlage: openstreetmap.org).....	14
Abbildung 7: Modal Split in Gemeinden mit 20.000 bis 50.000 Einwohnern in Agglomerationsräumen	16
Abbildung 8: Modal Split im Vergleich	16
Abbildung 9: Wegelängen von Autofahrern in Gemeinden mit 20.000 bis 50.000 Einwohnern in Agglomerationsräume kumuliert.....	18
Abbildung 10: Klassenhäufigkeit der durchschnittlichen jährlichen Pkw-Fahrleistung je Haushalt (nur Haushalte mit Auto) in der Vergleichsgemeinde.....	19
Abbildung 11: Mörfelden-Walldorf (Quelle: RegFNP 2010).....	20
Abbildung 12: Straßennetz Mörfelden-Walldorf (Quelle: Entwicklung Generalsverkehrsplan 2009, Stadt Mörfelden-Walldorf)	22
Abbildung 13: Radverkehrsnetzplanung Mörfelden-Walldorf (Quelle: Stadt Mörfelden-Walldorf, 1996)	23
Abbildung 14: Radverkehrsnetz Mörfelden-Walldorf (Quelle: www.radroutenplaner.hessen.de)	24
Abbildung 15: Gerauer Straße (eigene Aufnahme).....	25
Abbildung 16: Gerauer Straße, Ecke Langgasse (eigene Aufnahme)	25
Abbildung 17: Aschaffenburger Straße (eigene Aufnahme)	25
Abbildung 18: Fahrradabstellanlagen an der Berta von Suttner Schule in Mörfelden-Walldorf (Quelle: eigene Aufnahme)	26
Abbildung 19: Fahrradboxen am Bahnhof Mörfelden (Quelle: eigene Aufnahme).....	26
Abbildung 20: Erschließungsradien von 1.000 m um die Bahnhöfe in Mörfelden und Walldorf (Kartengrundlage: TK50 des HLBG).....	27
Abbildung 21: P+R am Bahnhof Mörfelden (Quelle: Eigene Aufnahme)	28
Abbildung 22: Busliniennetz Mörfelden-Walldorf (Quelle: LNVG GG).....	29
Abbildung 23: Linienplan Anrufsammeltaxi in Walldorf (Quelle: Stadt Mörfelden-Walldorf)	30
Abbildung 24: Bushaltestellen in Mörfelden-Walldorf (Quelle: Stadt Mörfelden-Walldorf, 2011).....	31

Abbildung 25: Erschließungsradien von 300 m um die Bushaltestellen in Mörfelden und Walldorf (Kartengrundlage: TK50 des HLBG).....	32
Abbildung 26: CO ₂ -Bilanz Mörfelden-Walldorf nach Sektoren 2006.....	40
Abbildung 27: CO ₂ -Bilanz Mörfelden-Walldorf: Startbilanz 2006 und verfeinerte Bilanz 2008 als Emissionssumme [t/a] (Quelle: ECORegion ^{smart}).....	41
Abbildung 28: CO ₂ -Bilanz Mörfelden-Walldorf: Startbilanz 2006 und verfeinerte Bilanz 2008 in Emission pro Person [t/a] (Quelle: ECORegion ^{smart}).....	41
Abbildung 29: Anteile der Verkehrsträger an den CO ₂ -Emissionen (Quelle: ECORegion ^{smart}).....	42
Abbildung 30: CO ₂ -Emissionen im Verkehr und ihre Einflussgrößen	43
Abbildung 31: Anwendung der Instrumente zur Umsetzung der Strategien.....	45
Abbildung 32: Maßnahmenstrategie	54
Abbildung 33: Endender Radweg in einer Kurve auf der Aschaffener Straße.....	55
Abbildung 34: Weiterführung des endenden Radwegs in der Aschaffener Straße auf der anderen Straßenseite.....	55
Abbildung 35: Flyer Einkaufen mit dem Fahrrad, Wien	59
Abbildung 36: Bewertungskriterien für Stadtbussysteme (Schmechtig, 1998)	67
Abbildung 37: Beispiel Stadtbussystem Feldkirch, Österreich (Quelle: Feldkirch.at/stadtbus)	68
Abbildung 38: Busliniennetz Bad Sooden-Allendorf (Quelle: Nahverkehr Werra-Meißner GmbH)	69
Abbildung 39: Fahrradparken am Dalles und in der Bahnhofstraße.....	89
Abbildung 40: Fahrradparken am Tizianplatz	89
Abbildung 41: Fahrradparken am Salvador-Allende Platz und in der Bürgermeister-Klingler Straße ..	90
Abbildung 42: Fahrradparken am Bürgerhaus und am Alten Hilfe Zentrum	90
Abbildung 43: Fahrradparken an der Freien Ev. Gemeinde	90
Abbildung 44: Fahrradparken an Zielen des täglichen Bedarfs in Walldorf.....	91
Abbildung 45: Fahrradparken in der Farmstraße.....	91
Abbildung 46: Fahrradparken am Karree	92
Abbildung 47: Fahrradparken an den Sportplätzen	92
Abbildung 48: Fahrradparken an der Stadthalle und am Jugendzentrum	93
Abbildung 49: Fahrradparken an der Wilhelm-Arnoul Schule	93
Abbildung 50: Fahrradparken an Wohnhäusern An den Eichen und in der Aschaffener Straße ..	94
Abbildung 51: Fahrradparken für Anwohner in einem Wohnhaus in der Rubenstraße	94
Abbildung 52: Arbeitsgruppe beim ersten Workshop (Quelle: Stadt Mörfelden-Walldorf).....	98
Abbildung 53: Ergebnisse der Arbeitsgruppen beim ersten Workshop (Quelle: Stadt Mörfelden- Walldorf)	99

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: In Mörfelden-Walldorf zugelassene Kraftfahrzeuge nach Fahrzeugklassen im Jahr 2011 (Quelle: Stadt Mörfelden-Walldorf)	9
Tabelle 2: Verkehrsmengen rund um Mörfelden-Walldorf 2000 bis 2010 (Quelle: Verkehrsmengenkarte 2010 der Hessischen Straßen- und Verkehrsverwaltung)	12
Tabelle 3: Anzahl sozialversicherungspflichtiger Berufspendler mit Wohnort Mörfelden-Walldorf nach Arbeitsorten (Pendlerströme > 100 Beschäftigte), Stand 30.6.2010	13
Tabelle 4: Anzahl sozialversicherungspflichtige Berufspendler mit Arbeitsort Mörfelden-Walldorf nach Wohnorten (Pendlerströme > 100 Beschäftigte).....	14
Tabelle 5: Durchschnittliche Anzahl von Wegen, Kilometern und Verkehrsmitteln im Vergleich.....	17
Tabelle 6: Wegelängen in km nach Verkehrsmittel im Vergleich	17
Tabelle 7: Durchschnittliche Anzahl Fahrleistungen, Kraftstoffverbrauch und CO ₂ -Emissionen im Vergleich	18
Tabelle 8: Vergleich der ÖV- und Pkw-Erreichbarkeit von Hauptpendlerzielen (Datenquellen: RMV- Fahrplanauskunft, Google Maps-Routingfunktion)	33
Tabelle 9: Interviewpartner.....	35
Tabelle 10: Vorgeschlagene Maßnahmen aus dem ersten Workshop (P: Anzahl Bewertungspunkte in allen vier Gruppen)	38
Tabelle 11: Durchgeführte und geplante Maßnahmen im Bereich Verkehr mit Bedeutung für das Klimaschutz-Teilkonzept Verkehr.	50
Tabelle 12: Bewertung der geplanten Maßnahmen im Bereich Verkehr in Mörfelden-Walldorf.....	51
Tabelle 13: Inputs aus dem zweiten Workshop	53
Tabelle 14: Richtzahlen für Fahrradabstellplätze.....	63
Tabelle 15: Handlungsfelder Fahrradparken.....	64
Tabelle 16: Vorschlag für Ausstattungsstandards von Bushaltestellen	65
Tabelle 17: Beispiele für Stadtbussysteme (nach Schmechtig, 1998).....	68
Tabelle 18: Maßnahmenüberblick und Umsetzungshinweise	78
Tabelle 19: Hinweise zum Maßnahmen-Controlling	81
Tabelle 20: Konzept für die Öffentlichkeitsarbeit	83
Tabelle 21: Fahrradabstellanlagen in Mörfelden	86
Tabelle 22: Fahrradabstellanlagen in Walldorf	88

1 Einführung

Eine rasche Senkung des Ausstoßes an klimaschädlichen Gasen ist angesichts der fortschreitenden Klimaerwärmung unverzichtbar. Ein Aktivitätenschwerpunkt muss im Sektor Verkehr liegen, der zu etwa einem Drittel an den gesamten Klimagas-Emissionen in Deutschland beteiligt ist und in den letzten Jahren unter allen Sektoren die geringsten Rückgänge zu verzeichnen hatte. Neben Bürgerinnen und Bürgern sowie Unternehmen sind alle staatlichen Ebenen einschließlich der Kommunen gefordert, nachhaltige Aktivitäten vor allem zur Minderung des Verbrauchs an fossilen Energieträgern zu ergreifen.

Mörfelden-Walldorf ist seit 1992 Mitglied im Klima-Bündnis, deren Mitgliedsstädte sich dazu verpflichtet haben, alle fünf Jahre jeweils 10% CO₂ einzusparen. Darüber hinaus setzt sich die Stadt mit dem Klimaschutzprogramm 2020 eigene Ziele. Dazu gehören die Verringerung der Pkw-Fahrten je Person im Stadtgebiet und die Erhöhung des Fahrgastaufkommens in den regionalen ÖPNV-Linien¹.

Ein Energie- und Klimaschutzkonzept für die Stadt Mörfelden-Walldorf kam im Oktober 2009 zum Abschluss. Der vom IFEU -Institut für Energie und Umweltforschung Heidelberg GmbH vorgelegte Endbericht, hat den Bereich Energieeffizienz und Energieversorgung in privaten Haushalten und Unternehmen im Fokus. Der Bericht konnte belegen, dass der Sektor Verkehr zu den drei großen Bereichen des Energieverbrauchs in der Stadt Mörfelden-Walldorf gehört. Er ist für einen Endenergieverbrauch von 269 GWh verantwortlich und verursacht Emissionen in Höhe von 80.900 t CO₂². Das entspricht einem Pro-Kopf-Anteil von rund 2,3 t CO₂ pro Jahr.

Im Februar 2010 hat die Stadtverordnetenversammlung der Stadt Mörfelden-Walldorf die Erstellung eines Klimaschutzkonzepts – Teilkonzept Verkehr beschlossen. Die Bearbeitung dieses Konzepts konnte nach Zusage einer Förderung im Rahmen der Klimaschutzinitiative des Bundes Mitte 2011 begonnen werden.

Der vorliegende Endbericht des Klimaschutzkonzepts – Teilkonzept Verkehr dokumentiert die durchgeführten Arbeitsschritte. Mit seinen Maßnahmenempfehlungen aus den drei Handlungsfeldern Radverkehrsförderung, ÖPNV-Förderung sowie Information, Kommunikation, Organisation, Service bildet er eine umsetzungsorientierte Grundlage für eine klimafreundliche Entwicklung von Mobilität und Verkehr in Mörfelden-Walldorf.

¹ Stadtverordnetenversammlung Mörfelden-Walldorf, Drucksache 14/567.

² IFEU -Institut für Energie und Umweltforschung Heidelberg GmbH: Energie- und Klimaschutzkonzept für die Stadt Mörfelden-Walldorf, Vorläufiger Endbericht. Heidelberg 2009.

2 Vorgehen und Inhaltsübersicht

Die Vorgehensweise zur Erarbeitung des Klimaschutz-Teilkonzepts orientiert sich an den gängigen fachlichen Standards und berücksichtigt insbesondere die Anforderungen, die an eine Förderung des Projekts im Rahmen der Klimaschutzinitiative des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit (BMU) gestellt werden und die in den „Richtlinien zur Förderung von Klimaschutzprojekten in sozialen, kulturellen und öffentlichen Einrichtungen“ formuliert sind.

In Abbildung 1 sind die Arbeitspakete (AP) im Gesamtkontext und mit ihren Beziehungen untereinander dargestellt.

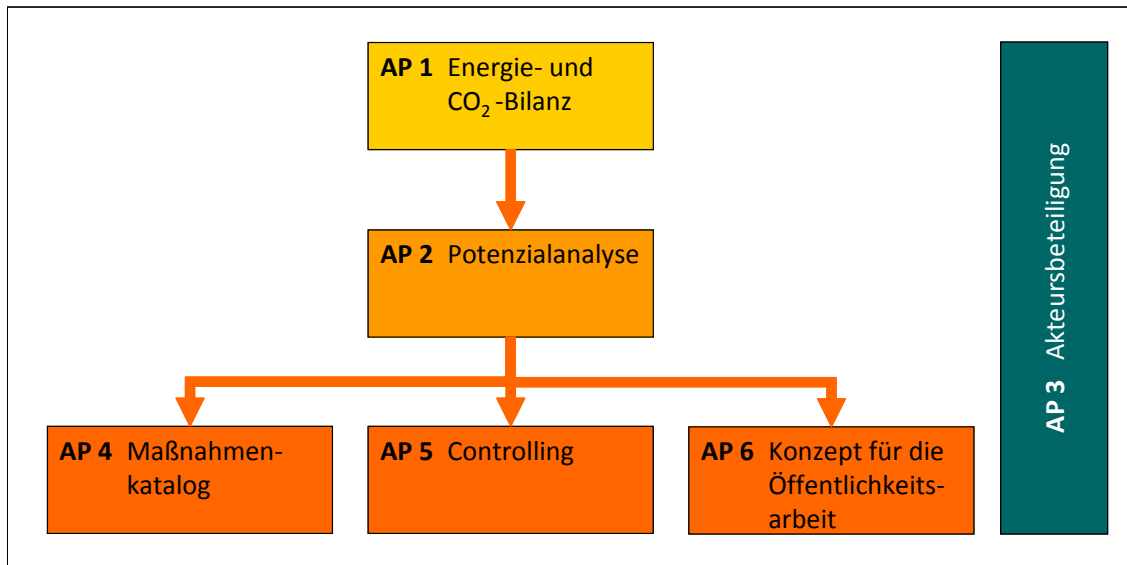


Abbildung 1: Übersicht Arbeitsprogramm

Zu Beginn wird unter dem Arbeitspaket-Titel „Energie- und CO₂-Bilanz“ eine umfassende Analyse der Rahmenbedingungen und der Ausgangslage im Sektor Verkehr erstellt (Kapitel 3). Sie umfasst die Ermittlung von relevanten Verkehrsdaten (Abschnitt 3.1), als Bearbeitungsschwerpunkt die Analyse des Verkehrsangebots einschließlich der Verkehrsinfrastruktur (Abschnitt 3.2) sowie schließlich eine auf den Verkehrsdaten aufbauende verfeinerte CO₂-Bilanzierung (Abschnitt 3.3).

Im Rahmen des AP „Potenzialanalyse“ wird in Kapitel 4 ein Überblick über die generellen Handlungsansätze im verkehrlichen Klimaschutz gegeben und es wird eine Abschätzung vorgenommen, welche Reduktionspotenziale hier generell – auch jenseits der kommunalen Ebene – bestehen.

Kernergebnis des Klimaschutz-Teilkonzepts Verkehr ist das Maßnahmenkonzept, dessen Entwicklung in Kapitel 5 beschrieben wird und das ausführlich in Kapitel 6 dargestellt ist. Ebenfalls zu den Ergebnissen zählen Hinweise zum Controlling (Kapitel 1) sowie gesonderte Ausführungen zur Öffentlichkeitsarbeit (Kapitel 0), die im Übrigen fest in die Maßnahmenempfehlungen integriert ist.

Wichtiger Verfahrensbestandteil war die Akteursbeteiligung im gesamten Projektverlauf. Mit Hilfe von Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit sollte einerseits eine Akzeptanzbasis für Maßnahmen geschaffen werden, andererseits konnten Ideen und Anregungen aus Bevölkerung und Politik den Lösungsraum bereichern. Darüber hinaus ist Öffentlichkeitsarbeit immer auch dienlich, zu prüfen, ob aus fachlicher Sicht entwickelte Maßnahmen konsistent, nachvollziehbar und vermittelbar sind.

Zum Auftakt wurden rund zwanzig relevante Akteure aus Stadtverwaltung, Stadt- und Verkehrsplanung, Nahverkehr und örtlichen Gruppierungen wie beispielsweise Umweltverbänden oder dem ADFC interviewt. Ziel war es herauszuarbeiten, was im Sektor Verkehr bereits für den Klimaschutz

getan wird, was geplant und was gewünscht ist. Die Ergebnisse der Interviews sind in Abschnitt 3.2.8 wiedergegeben.

Neben der gezielten Einbeziehung relevanter Akteure wurde auch die allgemeine Öffentlichkeit über das Projekt informiert und es wurde Gelegenheit gegeben, eigene Ideen und Anregungen einzubringen. Im Projektverlauf wurden hierfür zwei Workshops zum Thema Mobilität durchgeführt. Der Erste Workshop fand nach der Potenzialanalyse statt, um den Bürgerinnen und Bürger der Stadt Mörfelden-Walldorf die Möglichkeit zu geben, sich mit dem Thema qualifiziert vertraut zu machen und eigene Ideen und Anregungen einzubringen. Der Zweite Workshop wurde nach Fertigstellung eines Entwurfs des Maßnahmenkatalogs durchgeführt. Dabei wurden gemeinsam mit den interessierten und betroffenen Bürgerinnen, Bürgern und Akteuren die vorgeschlagenen Maßnahmen an Thematischen diskutiert und vertieft. Die Ergebnisse der Workshops sind in den Abschnitten 3.2.9 und 5.2 dargestellt.

Der Prozess der Erarbeitung des Klimaschutz-Teilkonzepts Verkehr wurde in insgesamt sieben Terminen von einem Steuerkreis koordiniert, dem folgende Personen angehörten:

- Hr. Becker, Bürgermeister
- Hr. Dr. Blees, Verkehrslösungen
- Fr. Klaes, Stadtplanungs- und -bauamt
- Hr. Staudenmayer, Klimaschutzmanager
- Hr. Viebrock, Büro Bürgermeister
- Hr. Warlich, ADFC
- Fr. Wieskotten, Verkehrslösungen

3 Energie- und CO2 Bilanz

3.1 Ermittlung von Verkehrsdaten

Als Grundlage für das Projekt wurden die verfügbaren ortspezifischen Verkehrsdaten für die verschiedenen Verkehrsmittel erfasst.

Als aktuelle Verkehrsdaten stehen für Mörfelden-Walldorf die Anzahl zugelassener Fahrzeuge (Abschnitt 3.1.1), die Verkehrsmengen auf den klassifizierten Straßen rund um Mörfelden-Walldorf (Abschnitt 3.1.2) sowie die Anzahl berufsbedingter Ein- und Auspendler aus der Statistik der Bundesagentur für Arbeit (Abschnitt 3.1.3) zur Verfügung. Ferner geben die Ergebnisse der Untersuchung „Mobilität in Deutschland 2008 – Hessen“ Aufschluss über wichtige Kenngrößen des Mobilitätsverhaltens, aus denen sich Erkenntnisse für Mörfelden-Walldorf ableiten lassen (Abschnitt 3.1.4).

3.1.1 Zugelassene Fahrzeuge

Im Jahr 2011 war in Mörfelden-Walldorf die in Tabelle 1 dargestellte Anzahl Kraftfahrzeuge gemeldet.

Halter	Pkw	Lkw	Kraftrad	Sonstige
Private	16.218	304	1.559	1.291
Gewerbliche/ Sonstige	1.832	408	107	402
Summe	18.050	712	1.666	1.693

Tabelle 1: In Mörfelden-Walldorf zugelassene Kraftfahrzeuge nach Fahrzeugklassen im Jahr 2011 (Quelle: Stadt Mörfelden-Walldorf)

Daraus ergibt sich eine Pkw-Dichte in Mörfelden-Walldorf von 533,0 Pkw pro 1.000 Einwohner. Zum Vergleich betrug die Pkw-Dichte 2009³

- im Kreis Groß-Gerau: 555,1 Pkw/1.000 Einwohner
- im Regierungsbezirk Darmstadt: 535,4 Pkw/1.000 Einwohner
- in Hessen: 535,1 Pkw/1.000 Einwohner
- in Deutschland: 504,8 Pkw/1.000 Einwohner

Der Pkw-Anteil pro 1.000 Einwohner liegt in Mörfelden-Walldorf damit in etwa im Durchschnitt der Region, jedoch höher als im bundesdeutschen Mittel. Wie in vielen Städten mittlerer Größenordnung steht somit mehr als der Hälfte der gesamten Bevölkerung – Kinder und Hochbetagte eingerechnet – ein Auto zur Verfügung.

Zur Entwicklung der Kfz-Bestände über die Zeit liegen für Mörfelden-Walldorf keine spezifischen Daten vor. Daten aus anderen Gemeinden in der Rhein-Main-Region zeigen aber, dass die privaten Kfz-Bestände seit der Jahrtausendwende nur noch in geringem Maße zunehmen bzw. sogar stagnieren. Es ist davon auszugehen, dass diese Entwicklung auch für Mörfelden-Walldorf zutrifft.

³ Datenquelle: Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) im Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (BBR): INKAR 2011. Elektronische Ressource, Bonn 2011

3.1.2 Verkehrsmengen

Einen Überblick über die Verkehrsnachfrage im Motorisierten Individualverkehr (MIV) liegt aus den Bundesverkehrszählungen vor. Diese werden von der Hessischen Straßenbauverwaltung in fünfjährigen Abständen an definierten Zählstellen im klassifizierten Straßennetz, also auf Bundesautobahnen, Bundes-, Landes- und Kreisstraßen durchgeführt. Die Verkehrsmengen auf den relevanten Straßen rund um Mörfelden-Walldorf sind mit acht Zählquerschnitten sehr gut dokumentiert. Abbildung 2 zeigt die Lage der Zählquerschnitte und deren unten verwendete Nummerierung.

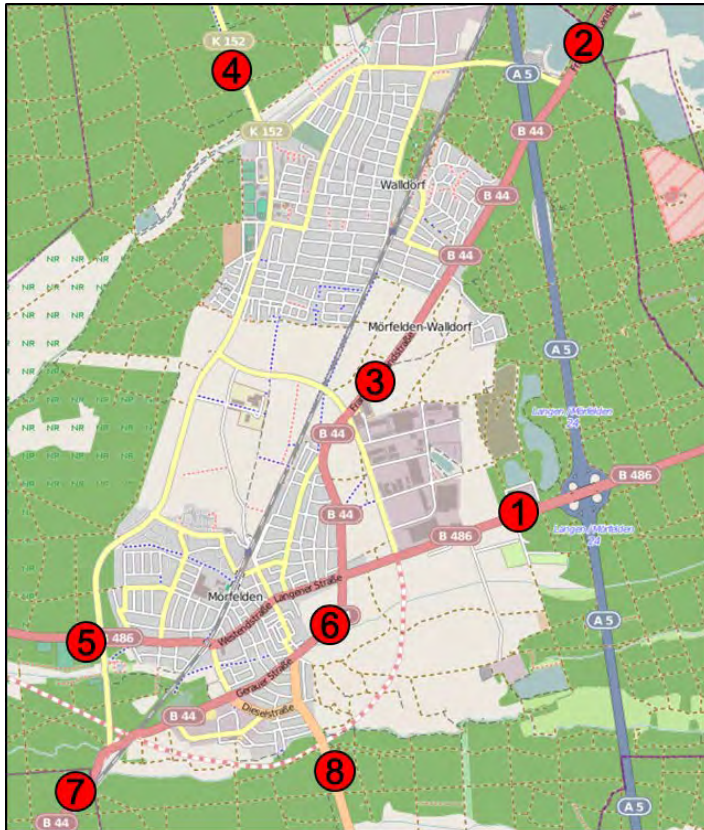


Abbildung 2: Lage und Nummer der Zählquerschnitte der Bundesverkehrszählung (Eigene Darstellung. Kartengrundlage openstreetmaps.org)

In Abbildung 3 sind die Verkehrsmengen als Ausschnitt aus der Verkehrsmengenkarte 2010 dargestellt. Der stärkste Kfz-Verkehr herrscht mit knapp 22.000 Kfz/Tag auf der B486 zwischen Mörfelden und der BAB 5 (Querschnitt 1 in Abbildung 2), gefolgt von der B44 zwischen Walldorf und Zeppelinheim (Querschnitt 2) mit rund 15.000 Kfz/Tag. Die Belastung der übrigen Bundesstraßen-Querschnitte liegt mit 7.000 bis 9.300 Kfz/Tag deutlich darunter. Auf den Verbindungen in Richtung Darmstadt (L3113, Querschnitt 8) und Flughafen (K152, Querschnitt 4) fahren zwischen 5.000 und 6.000 Kfz/Tag.

Aus einem Vergleich der Verkehrsmengenkarten der Jahre 2000 bis 2010 lassen sich Erkenntnisse über die Verkehrsentwicklung über die Zeit gewinnen (siehe Tabelle 2). Auffällig ist, dass an fünf der sieben Querschnitte, für die Vergleichsdaten für alle drei Erhebungsjahre vorliegen⁴, die Verkehrsmengen im Betrachtungszeitraum zurückgegangen sind. Am deutlichsten sind die Rückgänge auf der B44 in Richtung Groß-Gerau (Querschnitt 7) und auf der B486 in Richtung Rüsselsheim (Querschnitt

⁴ Für die K152 liegen nur Daten für die Jahre 2005 und 2010 vor, die in dieser Zeit einen Rückgang des Kfz-Verkehrs um 17% ausweisen.

5) mit 25% bzw. 23% im Vergleich 2000 bis 2010. Zuwächse sind dagegen lediglich an der L3113 (Querschnitt 8, + 3%) und an der B44 Richtung Zeppelinheim (Querschnitt 2, + 11%) zu verzeichnen. In der Summe der sieben Querschnitte gehen sowohl der Kfz-Verkehr insgesamt als auch der Schwerverkehr von 2000 bis 2010 um rund 7% zurück (Abbildung 4). Diese Entwicklung ist in ihrer Tendenz und Größenordnung auch in anderen Teilen der Rhein-Main-Region festzustellen.

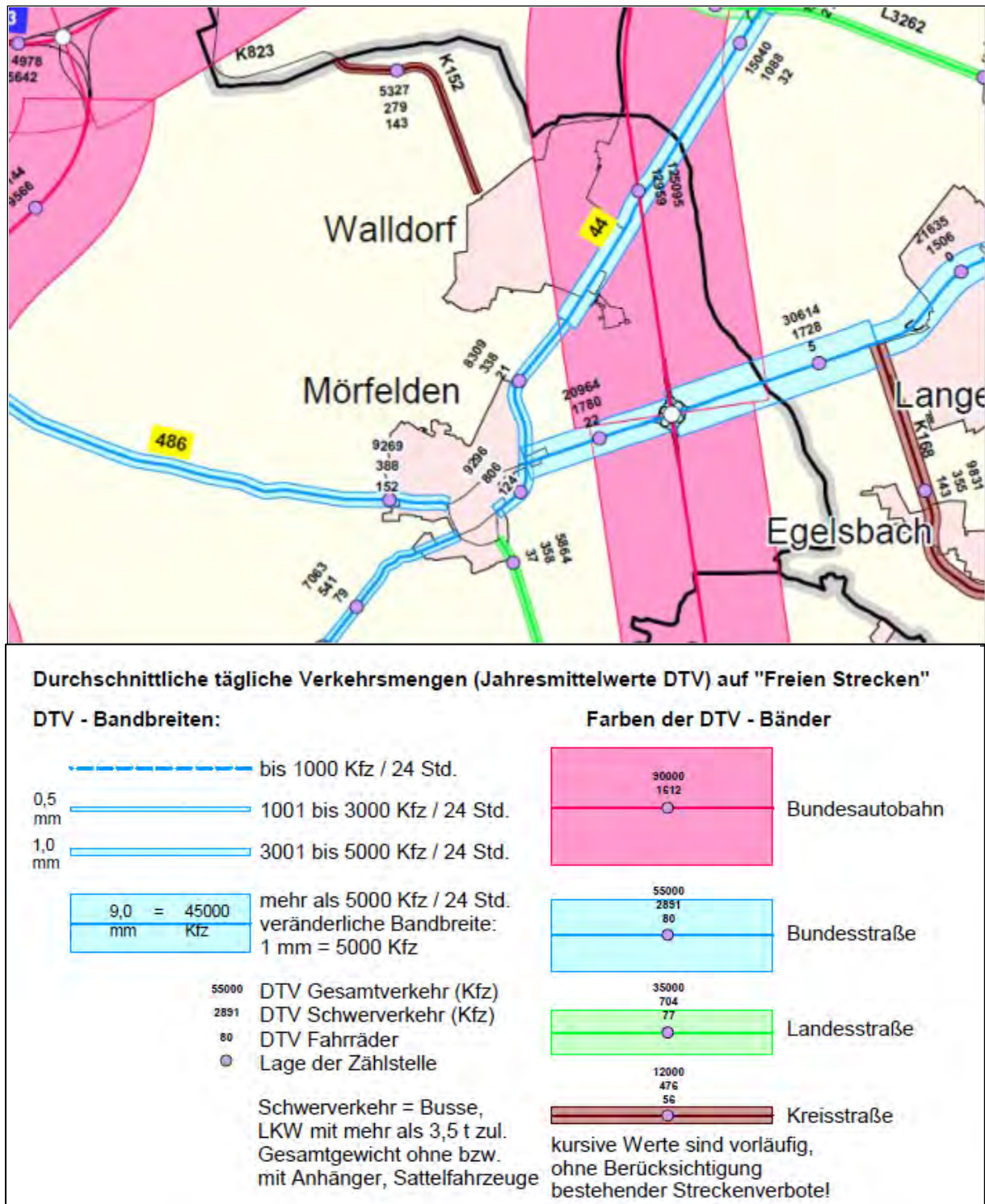


Abbildung 3: Verkehrsmengen rund um Mörfelden-Walldorf und Legendausschnitt (Quelle: Verkehrsmengenkarte 2010 der Hessischen Straßen- und Verkehrsverwaltung)

Nr.	Querschnitt	Durchschnittlicher täglicher Verkehr im Jahresmittel (DTV _j) [Kfz/24 h]			
		2000	2005	2010	Entwicklung 2000 bis 2010
1	B486 zwischen Mörfelden und BAB 5	21.190	21.380	20.964	-1,1%
2	B44 nördlich Walldorf (Ri. Zeppelinheim)	13.563	15.094	15.040	10,9%
3	B44 nördlich Industriestraße	8.833	6.518	8.309	-5,9%
4	K152 nördlich Walldorf (Ri. Flughafen)	-	6.404	5.327	-
5	B486 westlich Mörfelden (Ri. Rüsselsheim)	12.054	11.328	9.269	-23,1%
6	B44 zw. Langener und Darmstädter Straße	10.864	9.892	9.296	-14,4%
7	B44 südlich Mörfelden (Ri. Groß-Gerau)	9.423	8.778	7.063	-25,0%
8	L3113 südlich Mörfelden (Ri. Darmstadt)	5.677	5.743	5.864	3,3%
Summe (ohne Querschnitt 4)		81.604	78.733	75.805	-7,1%

Tabelle 2: Verkehrsmengen rund um Mörfelden-Walldorf 2000 bis 2010 (Quelle: Verkehrsmengenkarte 2010 der Hessischen Straßen- und Verkehrsverwaltung)

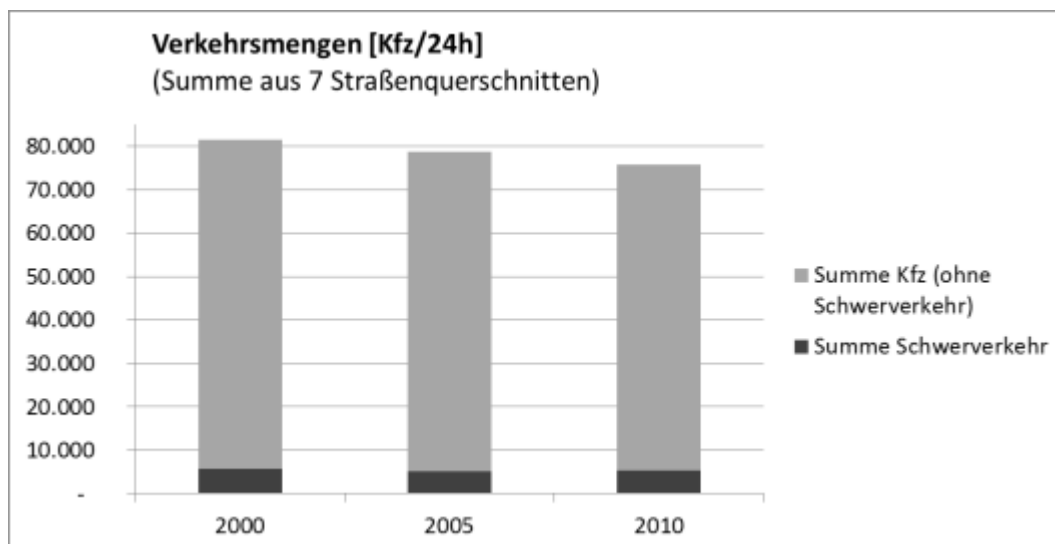


Abbildung 4: Entwicklung der Verkehrsmengen an sieben Querschnitten (Eigene Darstellung nach Daten der Verkehrsmengenkarten 2000, 2005 und 2010 der Hessischen Straßen- und Verkehrsverwaltung)

Fahrgastzahlen im ÖPNV wurden zuletzt 2010 im Auftrag des Rhein-Main-Verkehrsverbundes erfasst. Die Ergebnisse der Erhebungen waren jedoch bis Abschluss des Arbeitspakets Energie- und CO₂-Bilanz nicht zur Auswertung für verkehrsplanerische Zwecke verfügbar.

3.1.3 Ein- und Auspendler

Als Indikator für Art und Maß der regionalen Verkehrsverflechtungen werden üblicherweise die Berufspendler herangezogen.

Wichtige Pendlerströme wurden mittels der Statistik der Bundesagentur für Arbeit für sozialversicherungspflichtige Berufspendler quantifiziert. Etwa 9.700 sozialversicherungspflichtige Berufstätige aus Mörfelden-Walldorf pendeln täglich in andere Gemeinden, davon 60% nach Frankfurt am Main. Dem stehen etwa 8.600 sozialversicherungspflichtige Berufstätige als tägliche Einpendler gegenüber, von denen etwa 15% aus Frankfurt am Main kommen. Knapp 2.500 Beschäftigte haben ihren Wohn- und Arbeitsort in Mörfelden –Walldorf (Binnenpendler).

In Tabelle 3 ist die Anzahl der in Mörfelden-Walldorf wohnenden sozialversicherungspflichtigen Beschäftigten nach Arbeitsorten für Pendlerströme mit über 100 Beschäftigten dargestellt.

Arbeitsort	Anzahl Berufstätige mit Wohnort Mörfelden-Walldorf
Frankfurt am Main	5.427
Mörfelden-Walldorf	2.477
Darmstadt	406
Rüsselsheim	279
Neu-Isenburg	272
Kelsterbach	255
Langen	244
Groß-Gerau	210
Wiesbaden	174
Offenbach am Main	168
Dreieich (Sprendlingen)	154
Eschborn	152
Übrige	1.992
Summe	12.210

Tabelle 3: Anzahl sozialversicherungspflichtiger Berufspendler mit Wohnort Mörfelden-Walldorf nach Arbeitssorten (Pendlerströme > 100 Beschäftigte), Stand 30.6.2010

Die Anzahl der Auspendler nach Frankfurt am Main beinhaltet auch die Beschäftigten am Flughafen, der unstrittig das mit Abstand wichtigste Arbeitsplatzziel der Mörfelden-Walldorfer darstellt. Eine schlüssige separate Quantifizierung der Auspendlerströme zum Flughafen war mit den vorliegenden Daten jedoch nicht möglich. Die Pendlerströme der sozialversicherungspflichtigen Berufsauspendler sind in Abbildung 5 grafisch veranschaulicht.

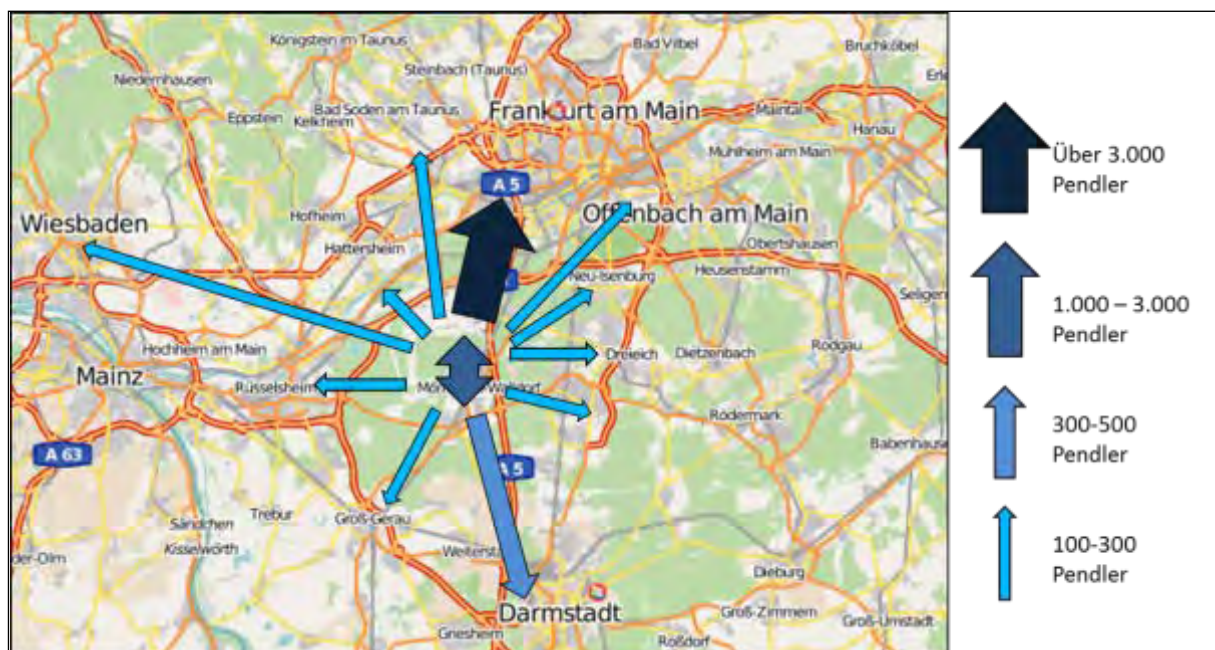


Abbildung 5: Sozialversicherungspflichtige Berufs-Auspendler (Datenquelle: Bundesagentur für Arbeit; Kartengrundlage: openstreetmap.org)

In Tabelle 4 sind die sozialversicherungspflichtigen Berufseinpender ab 100 Beschäftigte nach Wohnort aufgelistet.

Wohnort	Anzahl Beschäftigte mit Arbeitsort Mörfelden-Walldorf
Mörfelden-Walldorf	2.477
Frankfurt am Main	1.304
Mainz	326
Darmstadt	290
Wiesbaden	268
Rüsselsheim	221
Groß-Gerau	200
Langen (Hessen)	183
Offenbach am Main	168
Büttelborn	164
Weiterstadt	147
Neu-Isenburg	143
Dreieich	117
Übrige	5.068
Summe	11.076

Tabelle 4: Anzahl sozialversicherungspflichtige Berufspendler mit Arbeitsort Mörfelden-Walldorf nach Wohnorten (Pendlerströme > 100 Beschäftigte)

Die Pendlerströme der sozialversicherungspflichtigen Berufseinpender sind in Abbildung 6 grafisch veranschaulicht.

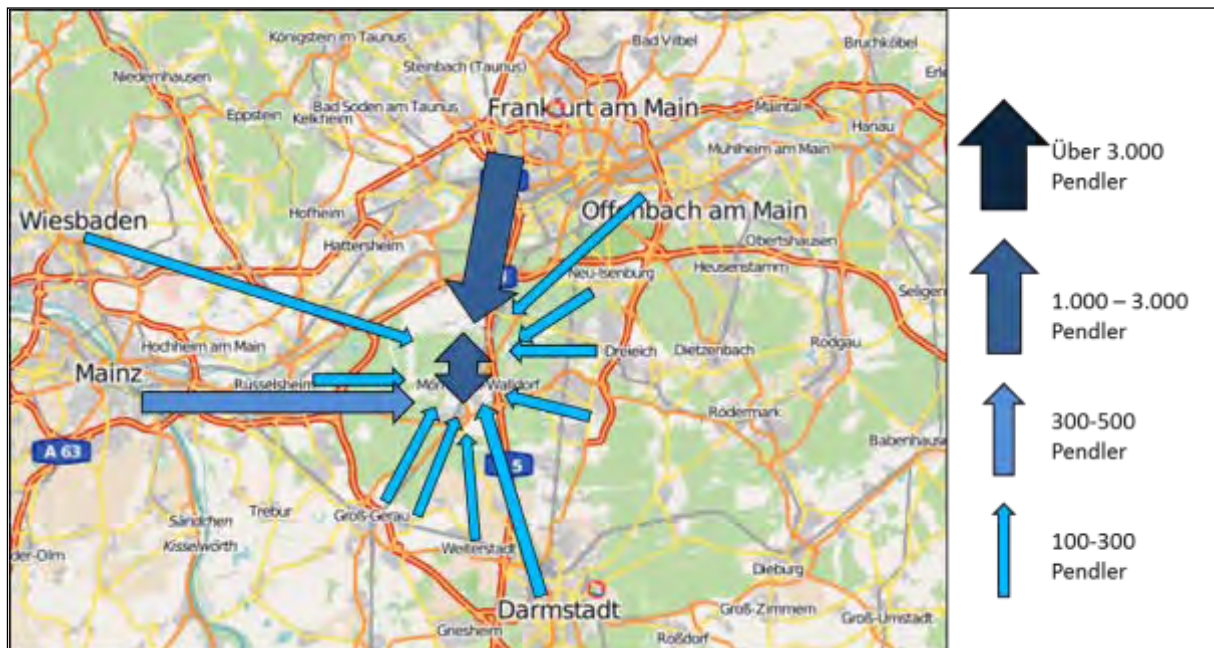


Abbildung 6: Sozialversicherungspflichtige Berufs-Einpendler (Datenquelle: Bundesagentur für Arbeit; Kartengrundlage: openstreetmap.org)

Insgesamt ist die Pendlerbilanz Mörfelden-Walldorfs nahezu ausgeglichen: es pendeln fast ebenso viele Beschäftigte nach Mörfelden-Walldorf ein wie Mörfelden-Walldorfer zum Arbeiten auspendeln. Trotz der starken Arbeitsplatzschwerpunkte am Flughafen sowie in Frankfurt, Darmstadt und Rüsselsheim ist Mörfelden mithin keine „Schlafstadt vor den Toren der Metropole“.

Auffällig ist dagegen die Heterogenität der Pendlerbeziehungen. Abgesehen vom „Arbeitsplatzriesen“ Frankfurt zeichnen sich die Pendelrelationen durch eine Vielzahl eher dünner Pendlerströme aus, die sich durch die gesamte Region erstrecken. In dieser Dispersität der Pendlerbeziehungen bilden sich gut die vielfältigen Verkehrsverflechtungen in der polyzentrischen Rhein-Main-Region ab, welche sich mit den kollektiven Verkehrsangeboten des ÖPNV nur eingeschränkt bedienen lassen.

3.1.4 Mobilitätsverhalten

Eigene Untersuchungen zum Mobilitätsverhalten der Mörfelden-Walldorfer Bevölkerung liegen nicht vor und erscheinen angesichts des hohen Aufwands für repräsentative Haushaltsbefragungen eigens für das Klimaschutz-Teilkonzept Verkehr auch nicht gerechtfertigt. Über die Untersuchung Mobilität in Deutschland (MiD) Hessen 2008⁵ wurden daher Vergleichswerte für das Mobilitätsverhalten der Einwohner von Mörfelden-Walldorf ermittelt. Als fiktive Vergleichsgemeinde für die Mobilität in der Stadt Mörfelden-Walldorf wurden aus der MiD Hessen die Daten des Mobilitätsverhaltens von Einwohnern aus Gemeinden der Kategorien „Agglomerationsraum“ und „Gemeindegrößenklasse 20.000 bis unter 50.000 Einwohner“⁶ ausgewertet.

Die Einwohner der fiktiven Vergleichsgemeinde legen beinahe ein Viertel (24%) aller ihrer Wege zu Fuß zurück. Durch die vielen Ziele in fußläufiger Entfernung fällt der Radverkehrsanteil mit 8% relativ gering aus. Knapp 60% der Wege werden im Auto zurückgelegt, mit einem Pkw-Besetzungsgrad von etwa 1,3 Personen. Der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) ist mit 8% eher gering. Der öffentliche Personenfernverkehr (ÖPFV) macht insgesamt einen Anteil von einem Prozent aus (vgl. Abbildung 7).

⁵ Die Stichprobe der bundesweiten Untersuchung MiD 2008 wurde durch das Hessische Landesamt für Straßen- und Verkehrswesen, die ivm GmbH, den RMV, den NVV, den Planungsverband Ballungsraum Frankfurt/Rhein-Main (PVFRM), die traffiQ und die Städte Offenbach am Main Darmstadt aufgestockt.

⁶ Zum Vergleich erfolgte stichprobenhaft auch eine Auswertung der Gemeindegrößenklasse „10.000 bis 20.000 Einwohner“, da Mörfelden-Walldorf auch als zwei Siedlungseinheiten von jeweils rund 17.000 Einwohnern begriffen werden kann. Die Ergebnisse dieser Betrachtungsweise unterscheiden sich jedoch nicht substantiell von der hier gewählten und dokumentierten.

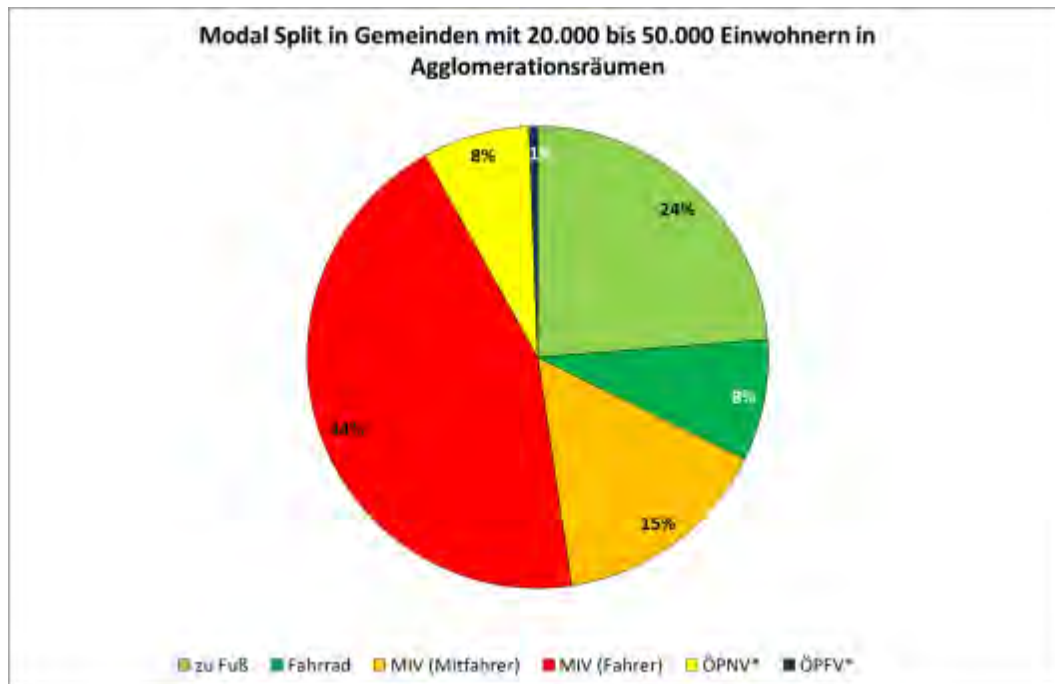


Abbildung 7: Modal Split in Gemeinden mit 20.000 bis 50.000 Einwohnern in Agglomerationsräumen⁷

Zur Einordnung des Mobilitätsverhaltens in der fiktiven Vergleichsgemeinde sind die Mobilitätskennzahlen den Daten aus dem Regionalverband FrankfurtRheinMain und gesamt Hessen gegenübergestellt. Demnach sind der Fußwegeanteil und die Nutzung Öffentlicher Verkehrsmittel in der Vergleichsgemeinde leicht unter dem Durchschnitt in Hessen und dem Regionalverband (vgl. Abbildung 8).

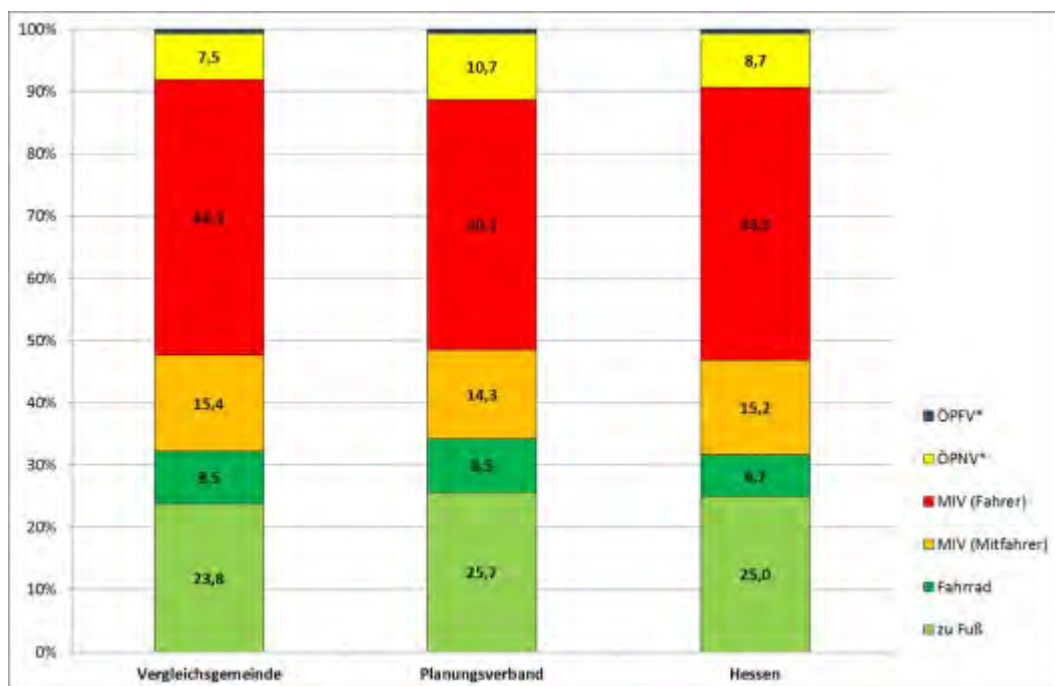


Abbildung 8: Modal Split im Vergleich⁷

⁷ * ÖPNV = Öffentlicher Personennahverkehr; ÖPFV = Öffentlicher Personenfernverkehr

Es werden im Durchschnitt 3,4 Wege und 42 Kilometer pro Tag von Einwohnern der mit Mörfelden-Walldorf vergleichbaren fiktiven Gemeinde zurückgelegt. Zudem verfügen Haushalte in der Vergleichsgemeinde im Durchschnitt über 2,2 Fahrräder und 1,3 Autos. Während die Anzahl der Wege ähnlich zum hessischen Durchschnitt und dem Regionalverband ist, sind die Wege in der Vergleichsgemeinde deutlich länger. Der Fahrradbesitz ist leicht höher als im hessischen Durchschnitt und im Regionalverband, der Pkw-Besitz gleicht hingegen dem hessischen Durchschnitt (vgl. Tabelle 5).

	Vergleichsgemeinde	Regionalverband	Hessen
Ø Anzahl Wege pro Tag	3,43	3,4	3,4
Ø Anzahl zurückgelegter Kilometer pro Tag	41,8	38,7	37,9
Ø Anzahl Fahrräder im Haushalt	2,2	2,0	1,9
Ø Anzahl Autos im Haushalt	1,3	1,2	1,3

Tabelle 5: Durchschnittliche Anzahl von Wegen, Kilometern und Verkehrsmitteln im Vergleich

Auf die einzelnen Verkehrsmittel verteilt werden Wegelängen wie in Tabelle 6 dargestellt zurückgelegt; Per Rad im Vergleich etwas kürzere Wege, mit dem ÖPNV deutlich weitere Wege.

Ø Wegelängen nach Hauptverkehrsmittel	Vergleichsgemeinde	Regionalverband	Hessen
zu Fuß	1,3 km	1,3 km	1,4 km
Fahrrad	3,3 km	3,5 km	3,6 km
MIV (Mitfahrer)	16,2 km	16,4 km	16,1 km
MIV (Fahrer)	15,2 km	14,8 km	14,2 km
ÖPNV	16,7 km	11,9 km	11,5 km

Tabelle 6: Wegelängen in km nach Verkehrsmittel im Vergleich

Die Wege der Autofahrer sind in der Vergleichsgemeinde, wie in Tabelle 6 dargestellt, 15,2 Kilometer lang. In Abbildung 9 ist als so genannte Summenkurve dargestellt, welcher Anteil aller Wege mit dem Auto in welcher Entfernungsklasse zurückgelegt wird. Wie aus dem eingetragenen Ablesebeispiel zu erkennen ist, wird auf knapp der Hälfte der Wege eine Entfernung von weniger als fünf Kilometern zurückgelegt, also in einem Entfernungsbereich, der von Vielen gut auch zu Fuß bzw. mit dem Fahrrad bewältigt werden kann.

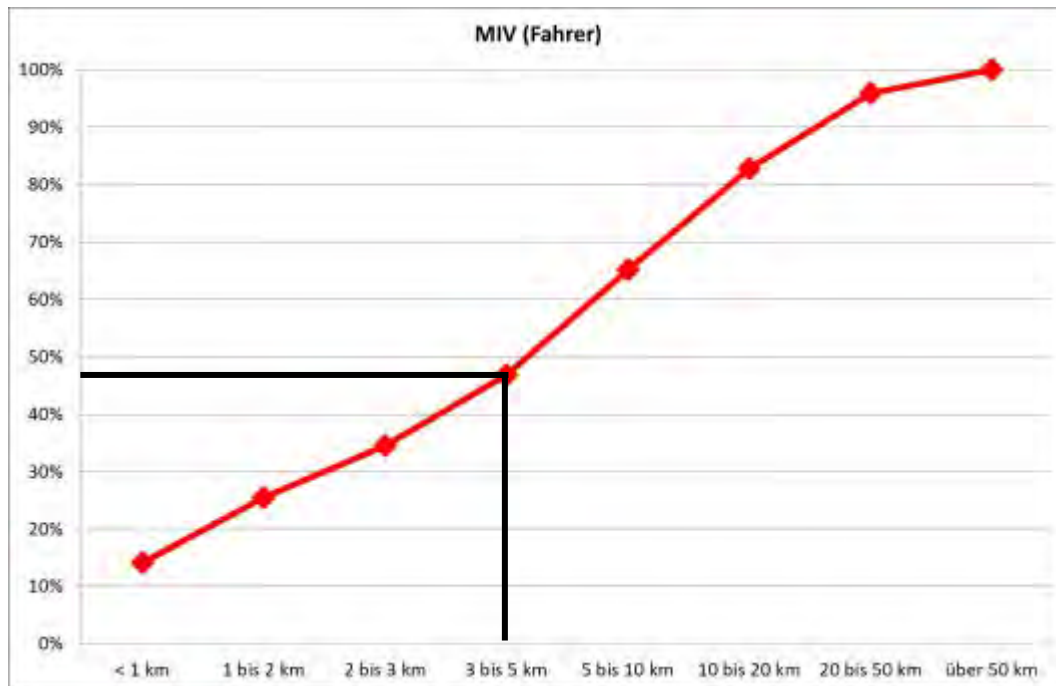


Abbildung 9: Wegelängen von Autofahrern in Gemeinden mit 20.000 bis 50.000 Einwohnern in Agglomerationsräume kumuliert

Die Fahrleistungen pro Haushalt liegen auf Grund der zurückgelegten Entfernungen in der Vergleichsgemeinde höher als im Durchschnitt des Regionalverbands und Hessen, ebenso Kraftstoffverbrauch, CO₂-Emissionen und -Ausstoß. Die Werte der CO₂-Emissionen werden im weiteren Verlauf des Projekts mit den Ergebnissen aus der CO₂-Bilanz verglichen.

	Vergleichsgemeinde	Regionalverband	Hessen
Ø Fahrleistung des Haushalts [km/ Jahr]	66.528	63.409	64.976
Ø Kraftstoffverbrauch des Haushalts [l/ Jahr]	1.624	1.490	1.511
Ø CO ₂ -Emission pro Person und Tag [kg]	4,8	4,5	4,5
Ø CO ₂ -Ausstoß des Haushalts im Jahr [kg]	3.947	3.599	3.659

Tabelle 7: Durchschnittliche Anzahl Fahrleistungen, Kraftstoffverbrauch und CO₂-Emissionen im Vergleich

Die Fahrleistungen des Haushalts in der Vergleichsgemeinde sind in Abbildung 10 ergänzend in ihrer Klassenhäufigkeit aufgeführt.

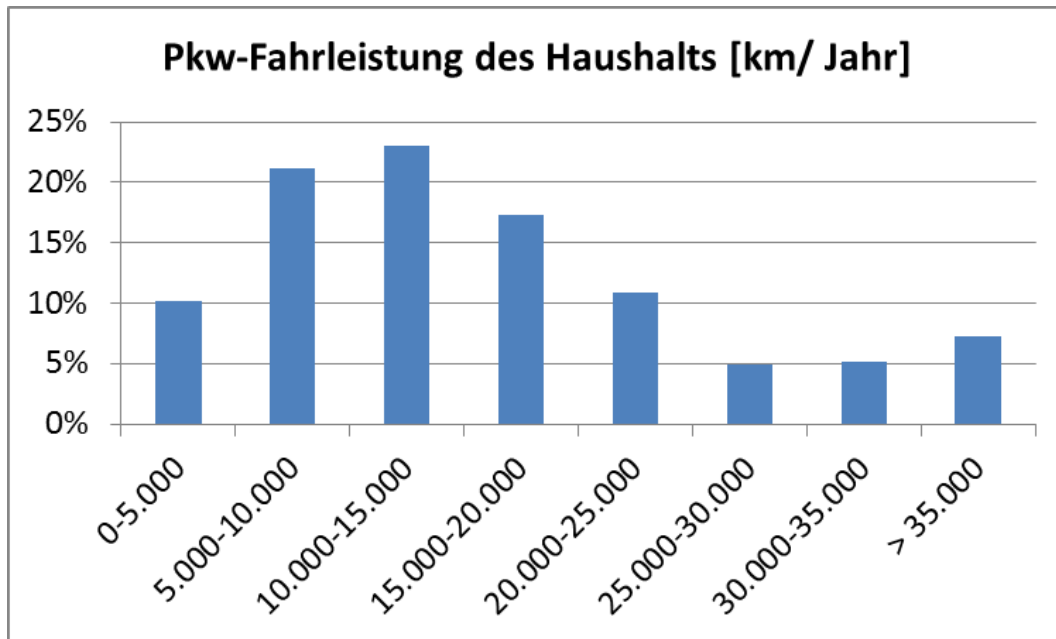


Abbildung 10: Klassenhäufigkeit der durchschnittlichen jährlichen Pkw-Fahrleistung je Haushalt (nur Haushalte mit Auto) in der Vergleichsgemeinde

3.2 Analyse von Verkehrsangebot und Verkehrsinfrastruktur

Verkehrsangebot und Verkehrsinfrastruktur bilden gleichsam die Ausgangs- und Rahmenbedingungen für die Mobilität in Mörfelden-Walldorf. Sie werden nachfolgend umfassend betrachtet und analysiert. Grundlagen der Analysen und Bewertungen sind neben der Auswertung von Planunterlagen insbesondere eine Fahrradtour durch Mörfelden-Walldorf mit Vertretern des projektbegleitenden Arbeitskreises sowie die durchgeführten Interviews und der erste Workshop.

Es folgen zunächst in den Abschnitten 3.2.1 bis 3.2.7 Einzelbetrachtungen des Straßen-, Radwege-, Fuß-, Schienen- und Busliniennetz sowie der Mobilitätsinformations-, -management- und -marketing-Ansätze. Anschließend werden in den Abschnitten 3.2.8 und 3.2.9 die Ergebnisse der Interviews und des ersten Workshops zusammengefasst. Abschnitt 3.2.10 enthält dann ein abschließendes Fazit der Analyse.

3.2.1 Städtebauliche Ausgangssituation

Die Stadt Mörfelden-Walldorf gliedert sich deutlich abgegrenzt in die zwei Stadtteile Mörfelden und Walldorf. In beiden Stadtteilen findet sich eine klare Nutzungsgliederung in Wohn-, Gewerbe- und Mischgebiete. Die Wohnsiedlungsstruktur ist eher flächenhaft mit einem hohem Anteil einzeln stehender Ein- und Zweifamilienhäuser. Dennoch wird aufgrund der vergleichsweise kompakten Bauweisen eine mittlere Siedlungsdichte erreicht, was kurze Wege begünstigt (Ausnahme „Gartenstadt“ Neutra-Siedlung).

Die Ausdehnung beider Stadtteile liegt in allen Richtungen bei maximal 3 km und die Stadtteilzentren sind zentral gelegen. Das jeweilige Zentrum ist mithin von nahezu jedem Punkt des Stadtgebiets in höchstens 1,5 km Entfernung zu erreichen, womit Mörfelden-Walldorf strukturell prädestiniert ist für Nahmobilität zu Fuß und mit dem Fahrrad. Beides wird zudem durch die ebene Topographie begünstigt.



Abbildung 11: Mörfelden-Walldorf (Quelle: RegFNP 2010)

Regional betrachtet befindet sich Mörfelden-Walldorf in einer – gemessen an der zentralen Lage im Rhein-Main-Gebiet – vergleichsweise isolierten Lage: in einem Umkreis von 6 bis 10 km befinden sich außer dem Flughafen keine nennenswerten Siedlungen.

Die Stadt Mörfelden-Walldorf hat 2011 von der CIMA Beratung + Management GmbH ein Einzelhandelskonzept erarbeiten lassen. Die Untersuchung konnte zeigen, dass sowohl in Mörfelden als auch in Walldorf kleinteiliger Einzelhandel im Kernbereich in Lage um die Bahnhöfe vorhanden ist. Der Einzelhandelsbesatz ist jedoch immer wieder unterbrochen, insbesondere durch Wohnnutzungen.

Mörfelden-Walldorf hat für die Einwohner eine hohe Bedeutung als Nahversorgungsstandort. Dem vor allem von Dienstleistung und Handel geprägten Einzelhandel wird eine überdurchschnittliche Qualität zugesprochen. Seit 2004 ist der Einzelhandelsbestand jedoch rückläufig und die Versorgung

des täglichen Bedarfs hat sich, nicht zuletzt infolge der kleinen Verkaufsflächen im Kernbereich, überwiegend an den Siedlungsrand verlagert.

Besonders im Bekleidungsbereich konkurriert der Einzelhandel in Mörfelden-Walldorf mit der Nähe zu Frankfurt, Darmstadt und Weiterstadt. Das Einzelhandelsangebot, die Parkplatzsituation sowie die Aufenthaltsqualität im Kernbereich werden von den Mörfelden-Walldorfern als eher schlecht bewertet. Dies wird auch in den durchgeführten Interviews bestätigt, in denen die Lage der Einkaufsmärkte am Stadtrand mehrfach als Zwangsgröße für die Nutzung des Pkw angeführt wird.

Laut der Untersuchung der CIMA erledigen die befragten Kunden in Mörfelden-Walldorf ihre Einkäufe zur Hälfte mit dem Pkw und zu 17% mit dem Fahrrad. Nach Einschätzungen der CIMA liegt die Pkw-Nutzung dabei unterdurchschnittlich und die Fahrradnutzung überdurchschnittlich zu anderen von ihnen untersuchten Städten in vergleichbarer Größenordnung. Ein Viertel erledigen ihre Einkäufe zu Fuß, was laut CIMA eher unterdurchschnittlich ist. Aus dem Umland einpendelnde fahren hingegen zu 90% mit dem Pkw zum Einkaufen. Insgesamt hat Mörfelden-Walldorf als Einkaufsort für das Umland jedoch eine eher geringe Bedeutung.

Aufgrund der Siedlungsbeschränkungen durch den Flughafen stehen nur noch in geringem Umfang Erweiterungsflächen für neue Siedlungen zur Verfügung. Wohnsiedlungsflächen können noch nordwestlich des Bahnhofs in Mörfelden sowie in der Siedlung An den Eichen ausgewiesen werden. Gewerbeflächen können noch in Arrondierung des Gewerbegebiets Mörfelden Ost entstehen.

3.2.2 Straßennetz

Mörfelden-Walldorf hat eine sehr gute Anbindung an das Fernstraßennetz (BAB 5, B 44, B486) sowie ein fast vollständiges Netz an Umfahrungsstraßen (außer Südumgehung). Es gibt eine klare funktionale Gliederung in Grundnetzstraßen mit 50 km/h, Sammel- und Anliegerstraßen mit Tempo 30 oder Verkehrsberuhigung flächendeckend. Zusätzlich gibt es geschwindigkeitsreduzierte Grundnetzstraßen (30 oder 40 km/h), z.T. jedoch ohne adäquate Straßenraumgestaltung. Die überörtliche Wegweisung sowie innerörtliche Beschilderung zu wichtigen Zielen (Bahnhof, Rathaus, ...) ist z.T. unzureichend.

Durch die flächendeckende Tempo 30-Zonierung konnten in Mörfelden-Walldorf der Straßenverkehrslärm und die Schadstoffemissionen reduziert sowie die Verkehrssicherheit erhöht werden. Ferner hat der Bau von Kreisverkehren in den letzten Jahren den Verkehrsfluss an einigen Knoten im Hauptstraßennetz verbessert. Auf dem Teilabschnitt Gärtnerweg und Rüsselsheimer Straße wurde ein LKW-Nachtfahrverbot eingeführt.

Wichtige Ziele wie beispielsweise Bahnhöfe, Rathäuser und Sportanlagen sind unzureichend mit Wegweisung ausgeschildert.

Für Mörfelden-Walldorf ist eine Südumgehung geplant. Im Investitionsrahmenplan 2011 bis 2015 des Bundesverkehrsministeriums ist das Vorhaben in der Kategorie D „Weitere wichtige Vorhaben“ geführt. Dies bedeutet, dass die Planung zwar weiter vorangetrieben bzw. abgeschlossen werden soll, ein Realisierungsbeginn jedoch nicht vor 2015 zu erwarten ist.

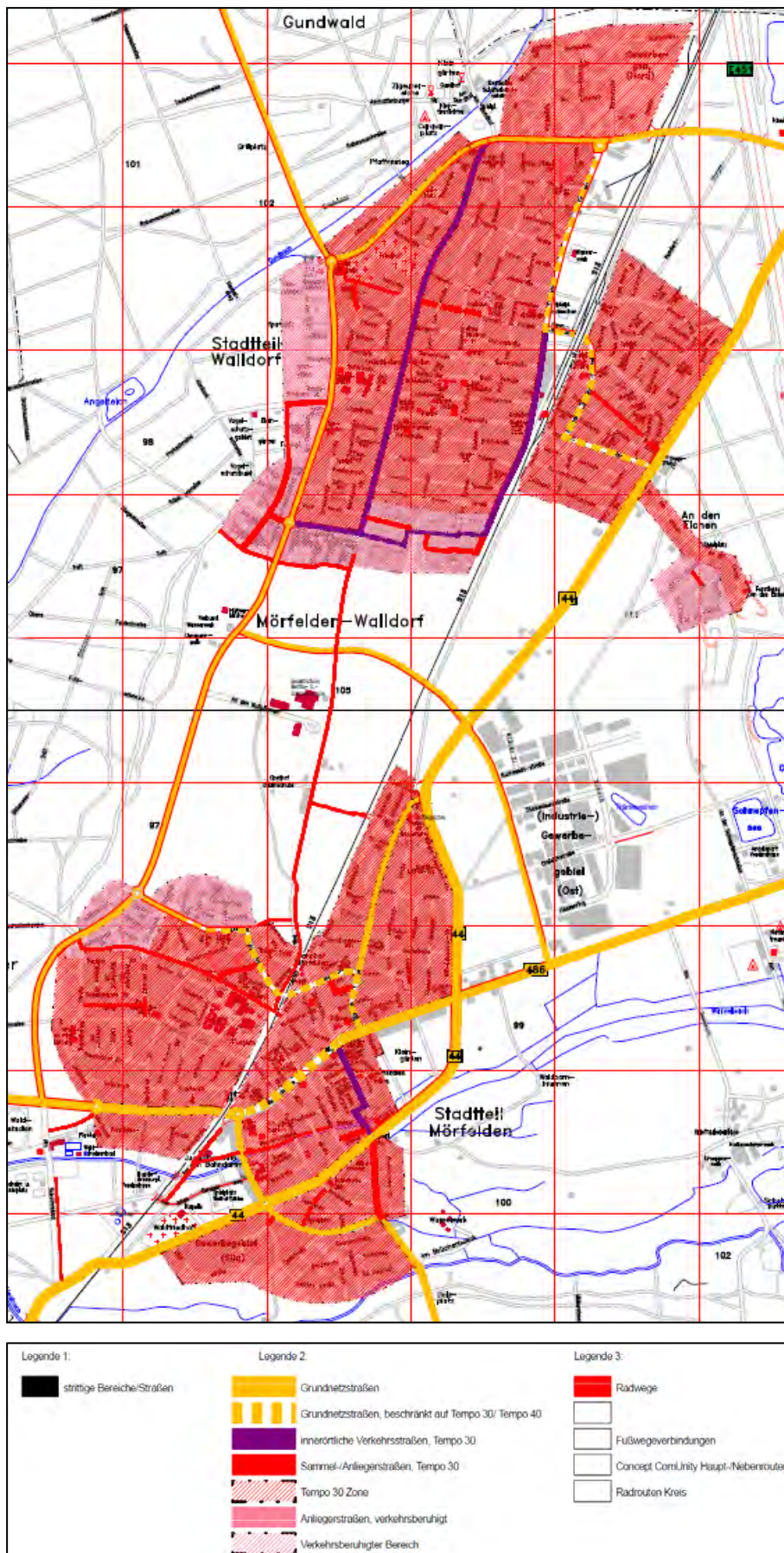


Abbildung 12: Straßennetz Mörfelden-Walldorf (Quelle: Entwicklung Generalsverkehrsplan 2009, Stadt Mörfelden-Walldorf)

3.2.3 Radverkehr

Das **Radverkehrsnetz** der Stadt Mörfelden-Walldorf wurde 1996 konzipiert (vgl. Abbildung 13). Es besteht aus einem Hauptnetz, das die wichtigsten Punkte im Stadtgebiet – zum Teil begleitend zu den Hauptverkehrsstraßen – untereinander verbindet, und einem Nebennetz zur Verdichtung und Ergänzung des Radverkehrsangebots. Wesentliche Teile des Konzepts sind umgesetzt. Einzelne wichtige Komponenten, vor allem entlang der Bundesstraßen B44 und B486, sind jedoch bislang noch nicht realisiert. Für den Neubau eines Rad- und Gehweges an der östlichen Seite der B 44 zwischen Industrie- und Aschaffenburg Straße liegt mittlerweile der Planfeststellungsbeschluss vor. Hessen Mobil bereitet die Umsetzung für 2013 vor.

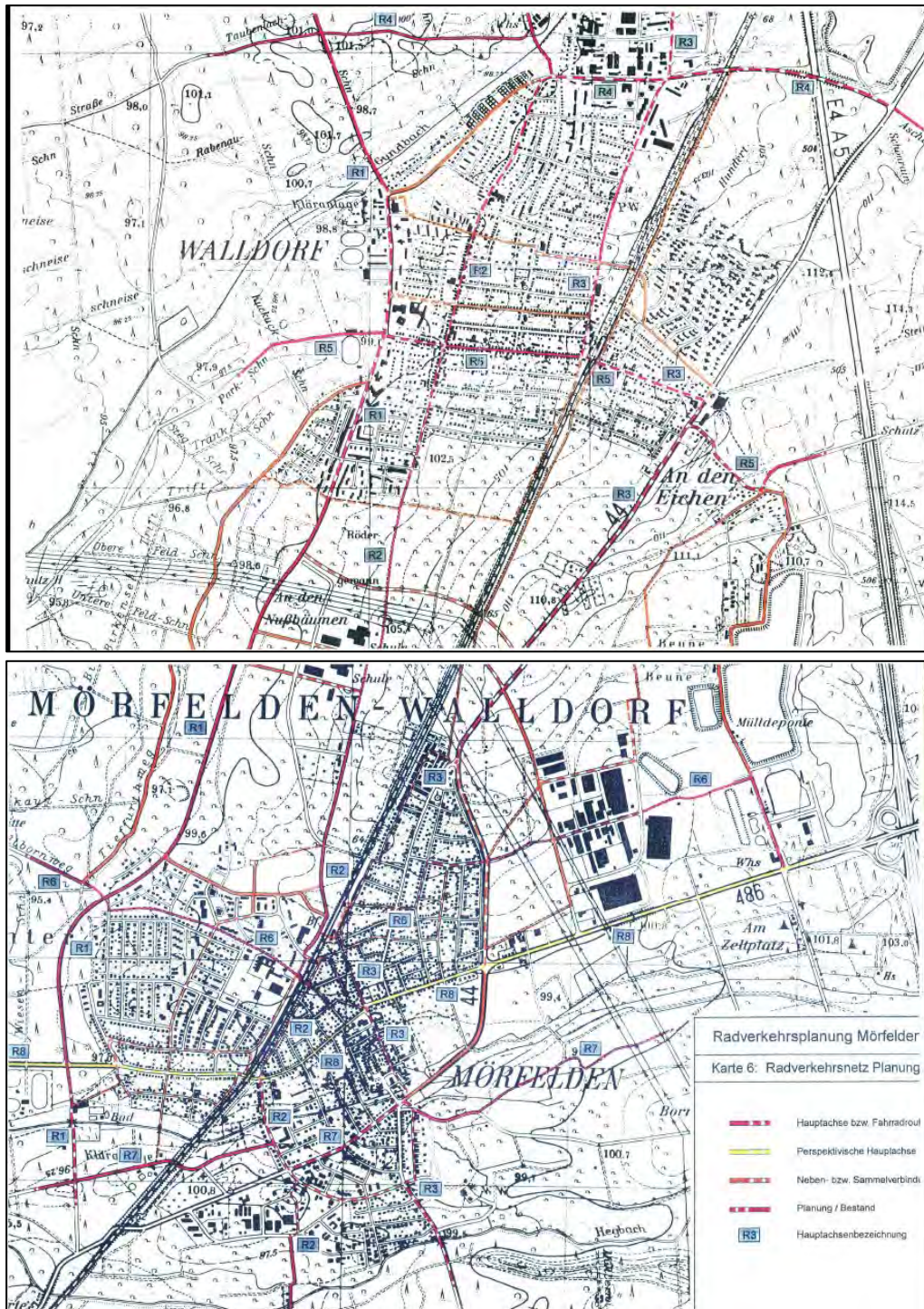


Abbildung 13: Radverkehrsnetzplanung Mörfelden-Walldorf (Quelle: Stadt Mörfelden-Walldorf, 1996)

Für die Verbindung der Stadtteile miteinander führt in Nord-Süd-Richtung entlang des Straßenzugs Okrifteler Straße/Vitrolles-Ring ein separater Radweg. Eine zentrale Nord-Südachse verbindet Walldorf über die Berta von Suttner-Schule mit dem Bahnhof Mörfelden. Eine weitere, allerdings unbefestigte Nord-Süd Verbindung gibt es entlang der Westseite der Schienen auf dem Hurenweg. Entlang der Querverbindung Wageninger Straße führt eine separate, mit einem Grünstreifen zur Straße abgegrenzte Fahrradspur. Im Hauptstraßennetz gibt es vereinzelt separate Radwege, jedoch mit nur geringem Netzzusammenhang. Wichtige Ziele wie das Gewerbegebiet Mörfelden Ost oder der Langer Waldsee sind nicht in angemessener Qualität angebunden. Die flächendeckende Tempo 30-Regelung erübrigt allerdings meist eigene Radverkehrsanlagen. In Walldorf und Mörfelden sind inzwischen fast alle Einbahnstraßen für den Radverkehr geöffnet.

Regionale Verbindungen sind nur teilweise mit Radverkehrsanlagen ausgestattet. Wichtige Relationen wie beispielsweise nach Langen oder Darmstadt werden lediglich auf Waldwegen geführt. In Abbildung 14 sind die regionalen Hauptradrouten dargestellt, wie sie über die Radnetzinformation des Radroutenplaners Hessen abrufbar sind.

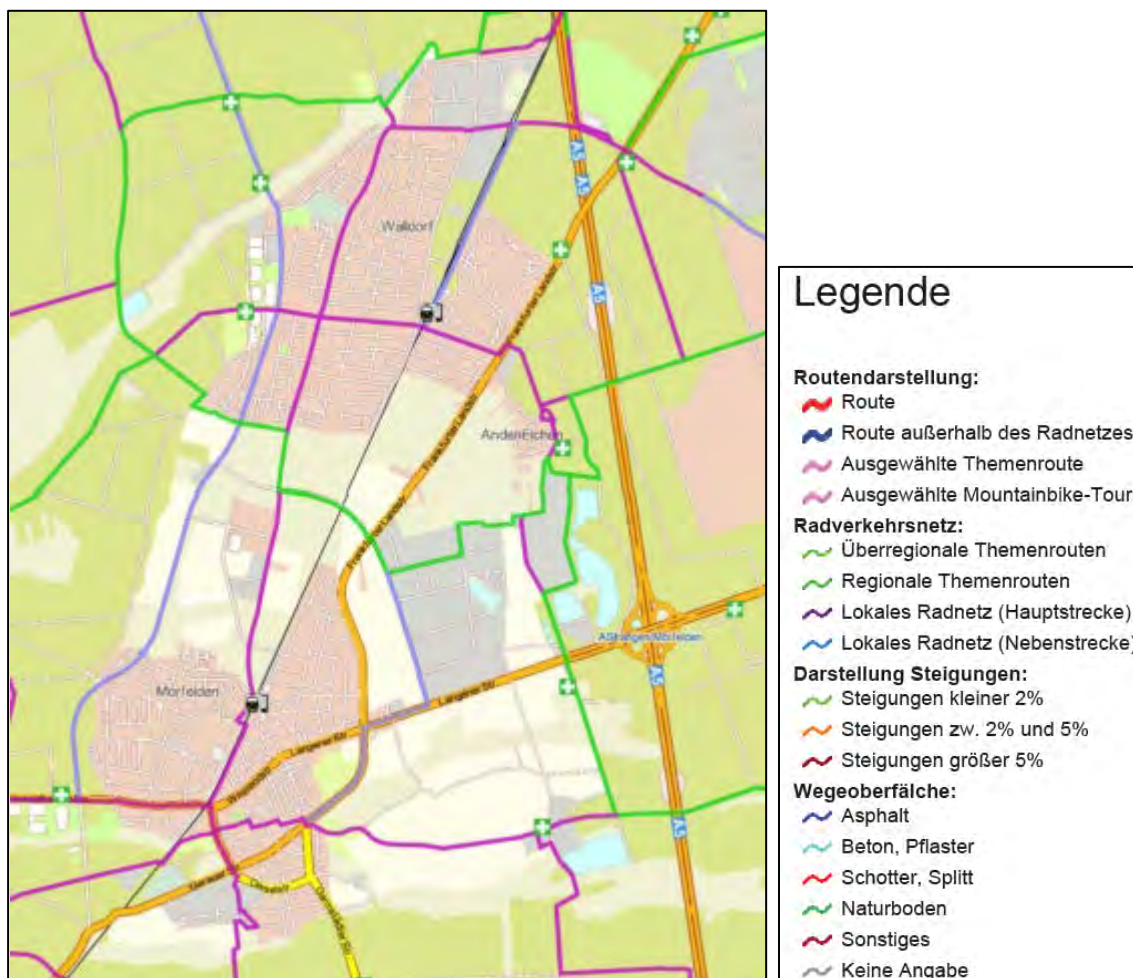


Abbildung 14: Radverkehrsnetz Mörfelden-Walldorf (Quelle: www.radroutenplaner.hessen.de)

Der Ausbau der B486 zwischen Mörfelden und Langen ist im Investitionsrahmenplan 2011 bis 2015 des Bundesverkehrsministeriums ebenfalls in der Kategorie D „Weitere wichtige Vorhaben“ geführt⁸. Auch hier ist nicht mit einem Realisierungsbeginn vor 2015 zu rechnen.

Mörfelden-Walldorf ist dank Tempo 30-Zonen überwiegend gut und sicher mit dem Fahrrad zu befahren. An den neu umgebauten Straßenabschnitten im Süden von Mörfelden werden Radfahrer mit gut erkennbaren Markierungen vom Radweg auf die Straße geführt (vgl. Abbildung 15). Punktuell weist die Führung des Radverkehrs aber auch Defizite auf. Beispiele für ungünstige Führungen sind das Einbiegen von der Gerauer Straße in die Langgasse, (vgl. Abbildung 16), das sicher nur mittels indirekten Abbiegens über die Fußgängerschutzanlage bewerkstelligt werden kann, oder an der Aschaffenburg Straße (vgl. Abbildung 17), wo der Radweg zwar markiert endet, die Radfahrer jedoch nicht auf den Radweg auf der linken Straßenseite geführt werden.



Abbildung 15: Gerauer Straße (eigene Aufnahme)



Abbildung 16: Gerauer Straße, Ecke Langgasse (eigene Aufnahme)



Abbildung 17: Aschaffenburg Straße (eigene Aufnahme)

Der Badensee Walldorf, beliebtes Ziel vor allem für die jüngere Bevölkerung, ist mit dem Fahrrad nur schlecht zu erreichen. Die Wegweisungen zu örtlichen und überörtlichen Zielen für Radfahrer sind unzureichend. Für Schulwege ist ein digitales Schülerradrouennetz als besondere Anwendung des Internet-Radroutenplaner Hessen in Bearbeitung.

Als besonders positiv erscheinen die durchgehenden Radwegeverbindungen von Walldorf nach Mörfelden abseits des Hauptstraßennetzes.

Fahrradabstellanlagen sind ein häufig in seiner Bedeutung verkannter Faktor für die Attraktivität des Radverkehrs. Eine umfassende Bestandsanalyse des Angebots von Fahrradabstellanlagen an wichti-

⁸ <http://www.bmvbs.de/SharedDocs/DE/Anlage/VerkehrUndMobilitaet/investitionsrahmenplan-2011-bis-2015-irp.htm> (Seite 26).

gen Zielen in Mörfelden und Walldorf wurde daher als Gegenstand einer Vertiefung der Analysen gewählt. Die Ergebnisse der Bestandsaufnahme sind in Anlage 1 dargestellt.

Als wichtigste Ergebnisse ist festzuhalten, dass Fahrradabstellanlagen dispers in der Stadt verteilt, an einigen bedeutenden Zielorten jedoch nicht in ausreichender Anzahl (z.B. Rathaus Mörfelden) vorhanden sind. Neuere Fahrradständer sind überwiegend in guter Qualität (gemäß ADFC-Empfehlung); der Fahrradrahmen kann festgeschlossen werden und das Rad steht sicher. Die Fahrradabstellanlagen an der Gesamtschule sind hingegen überaltert und sollten durch attraktivere und sichere Abstellmöglichkeiten ersetzt werden; die Zuständigkeit liegt hier beim Kreis Groß-Gerau. Am Bahnhof Mörfelden befinden sich Fahrradboxen, in denen Fahrräder diebstahl- und witterungsgeschützt gegen eine Mietgebühr eingeschlossen werden können.



Abbildung 18: Fahrradabstellanlagen an der Berta von Suttner Schule in Mörfelden-Walldorf
(Quelle: eigene Aufnahme)



Abbildung 19: Fahrradboxen am Bahnhof Mörfelden
(Quelle: eigene Aufnahme)

Das Handlungsfeld **Service und Öffentlichkeitsarbeit** zeichnet ein ambivalentes Bild. Positiv hervorzuheben sind Fahrradkurse für Migranten, die hohe Akzeptanz finden, und die gute Ausstattung mit Fahrradfachhandel in beiden Stadtteilen. An der Aktion Stadtradeln wurde einmalig 2008 teilgenommen; für 2012 läuft der Aktionszeitraum drei Wochen vom 17. August bis zum 6. September. Eine innerörtliche Radwegweisung ist kaum vorhanden, hierfür gibt es jedoch bereits konkrete Planungen für die Ergänzung der innerörtlichen Radwegweisung sowie für die Erstellung eines Radwegestadtplans. Auch der Antrag eines örtlichen Fahrradhändlers zur Überprüfung der Anbringung von Ampelgriffen sowie der Antrag des Kinder- und Jugendforums Mörfelden-Walldorf zur Einführung eines öffentlichen Fahrradverleihsystems werden bearbeitet.

Insgesamt gibt es in Mörfelden-Walldorf gute Ausgangsbedingungen für den Radverkehr. Deutliche Verbesserungspotenziale werden bei regionalen Verbindungen, der Durchgängigkeit und nahtloser Nutzbarkeit des Netzes, der Wegweisung/Marketing sowie z.T. auch bei Fahrradabstellanlagen gesehen. Diese Einschätzungen werden auch durch die Ergebnisse der Interviews und Workshops bestätigt.

3.2.4 Fußwegenetz

Das Fußwegenetz ist insgesamt recht dicht und nach Augenscheinprüfung überwiegend in gutem Zustand. In einigen Wohnstraßen lassen die Querschnitte jedoch zum Teil nur schmale Fußwege zu. Dank der flächendeckenden Tempo 30-Zonen ist in der Praxis jedoch eine Mitnutzung der Fahrbahn

durch Fußgänger sowie ein gutes Überqueren der Straßen möglich. Schulwegpläne für Grundschulen bieten Anreiz zum Zu-Fuß-Gehen. Vereinzelt sind Behinderungen und schlechte Sichtverhältnisse für Fußgänger durch parkende Pkw zu beobachten. Die Lichtsignalregelung am Knoten Langgasse/Westendstraße weist für Fußgänger extrem lange Wartezeiten auf, die zu Rotlichtverstößen führen.

Insgesamt sind die Ausgangsbedingungen für den Fußverkehr gut. Gegebenenfalls können Verbesserungspotenzialen in einer kleinteiligen Zustandsanalyse identifiziert werden. In den Interviews und Workshops war das Fußwegenetz kein bedeutendes Thema, was vermuten lässt, dass keine bedeutenden Mängel gesehen werden.

3.2.5 ÖPNV-Angebot Schiene

Mörfelden-Walldorf ist gut an das Schienennetz angebunden. Die Riedbahn, in der Verbindung vom Frankfurter Hauptbahnhof nach Groß-Gerau Dornberg und weiter in Richtung Süden nach Gernsheim führt mitten durch die Stadtteile Walldorf und Mörfelden. Die Bahnhöfe Walldorf und Mörfelden sind Systemhalte der RE 70 (2h-Takt) und der S7 (angenäherter 30'-Takt). Beide Bahnhöfe liegen zentral in den Stadtteilen und sind an das Busliniennetz angebunden.

Der Bahnhof in Mörfelden ist neu umgebaut. Das ehemalige Empfangsgebäude wurde saniert und hat nun ein attraktives inneres und äußeres Erscheinungsbild. Im Empfangsgebäude befinden sich eine Mobilitätszentrale der LNVG sowie ein Bistro. Angenehme Wartemöglichkeiten bieten die von Wind und Regen gut geschützten gläsernen Wartehäuschen. Pkw-Parkplätze für ein attraktives P+R-Angebot sind in ausreichender Anzahl vorhanden. Die in ausreichender Anzahl vorhandenen Fahrradabstellanlagen sind überdacht und von guter Qualität, bauartbedingt aber vandalismusanfällig. Der Aufzug für einen barrierefreien Zugang des Gleises für Züge Richtung Süden ist häufig defekt. Die Zuständigkeit hierfür liegt bei DB Station&Service.



Abbildung 20: Erschließungsradien von 1.000 m um die Bahnhöfe in Mörfelden und Walldorf (Kartengrundlage: TK50 des HLBG)

Der Bahnhof in Walldorf soll als zentraler, intermodalen Knoten im Stadtteil neu aufgewertet und belebt werden. Die Sanierung und Modernisierung hat mit der Umgestaltung des Bahnhofsvorplatzes im Juni 2012 begonnen. In den Gestaltungsplänen zum neuen Bahnhof Walldorf sind Park & Ride und Bike & Ride-Anlagen, behinderten gerechte Bushaltestellen sowie einer Fahrradgarage berücksichtigt.

In den Workshops und Interviews wurde das Angebot von Verbindungen nach Frankfurt allerdings als zu gering beurteilt. Zudem gebe es für Beschäftigte im Gewerbegebiet Mörfelden-Ost kaum geeignete Verbindungen vom und zum Bahnhof.



Abbildung 21: P+R am Bahnhof Mörfelden (Quelle: Eigene Aufnahme)

3.2.6 ÖPNV-Angebot Bus

In Mörfelden-Walldorf verkehren fünf Buslinien, eine Nachtbuslinie (n81) über den Frankfurter Flughafen nach Rüsselsheim und ein Anrufsammeltaxi (AST) in Walldorf zur Flächenerschließung. Aufgabenträger für die Buslinien sind die Lokale Nahverkehrsgesellschaft Kreis Groß Gerau bzw. der Rhein-Main-Verkehrsverbund, für das AST die Stadt selbst.



Abbildung 22: Busliniennetz Mörfelden-Walldorf (Quelle: LNVG GG)

Die Buslinie 65 verbindet Mörfelden mit den südlichen Gemeinden Worfelden, Klein-Gerau, Büttelborn, Groß-Gerau (11 Fahrten/Tag, nur Mo-Fr), die Buslinie 67 verbindet Mörfelden mit dem Flughafen und der CargoCity Süd (10 Fahrten/Tag, nur Mo-Fr), die Linie 663 führt von Mörfelden über Langen und Sprendlingen bis nach Neu-Isenburg (30'-Takt Mo-Sa) und die Linien 751 und 752 führen von Darmstadt bzw. Rüsselsheim nach Mörfelden, Walldorf und zum Frankfurter Flughafen (von/nach DA bzw. RÜS 60'-Takt, von/zum Flughafen 30'-Takt).

In den Workshops wurde konstatiert, dass besonders die Verbindungen zum Flughafen und nach Darmstadt durch die lange Fahrtzeit und den zu dünnen Takt wenig attraktiv seien.

Das Anrufsammeltaxi Walldorf dient der flächenhaften Erschließung des Stadtteils und insbesondere der Anbindung der Wohngebiete östliche der Bahn an das Stadtteilzentrum und das Einkaufszentrum „Karree“. Es besteht ein Fahrplan im 60-Minuten-Takt an allen Wochentagen, der auch auf Anschlüsse von und zur S-Bahn Richtung Frankfurt ausgerichtet ist. Das AST verkehrt nur auf telefonische Anforderung mindestens 30 Minuten vor Fahrtbeginn. Tariflich ist es in den RMV-Tarif integriert; eine Einzelfahrt im Stadtgebiet kostet € 1,70.

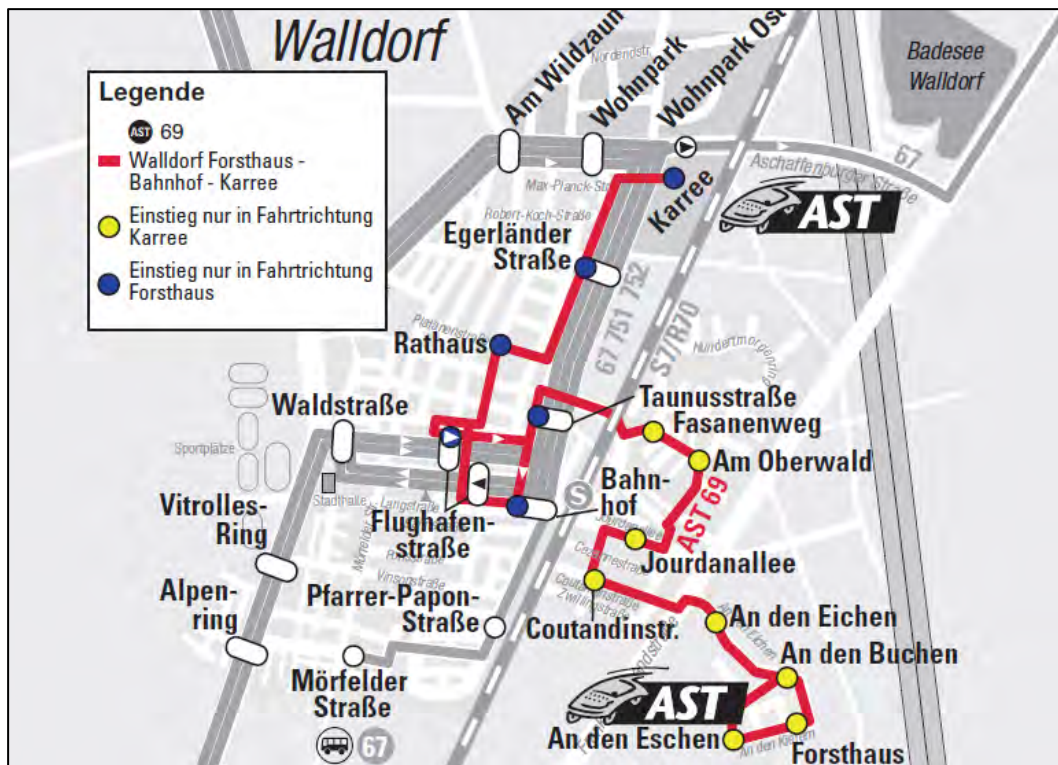


Abbildung 23: Linienplan Anrufsammeltaxi in Walldorf (Quelle: Stadt Mörfelden-Walldorf)

Rund zwei Drittel der Bushaltestellen in Mörfelden-Walldorf sind mit eigenen Mitteln der Stadt bereits überdacht und/oder barrierefrei ausgebaut worden. Bei zehn weiteren Haltestellen ist der Ausbau in 2012 begonnen bzw. bereits abgeschlossen. Außerdem sind zwei neue Haltestellenpositionen zur Verbesserung der Erschließung in Randlagen in Planung (vgl. Abbildung 24).

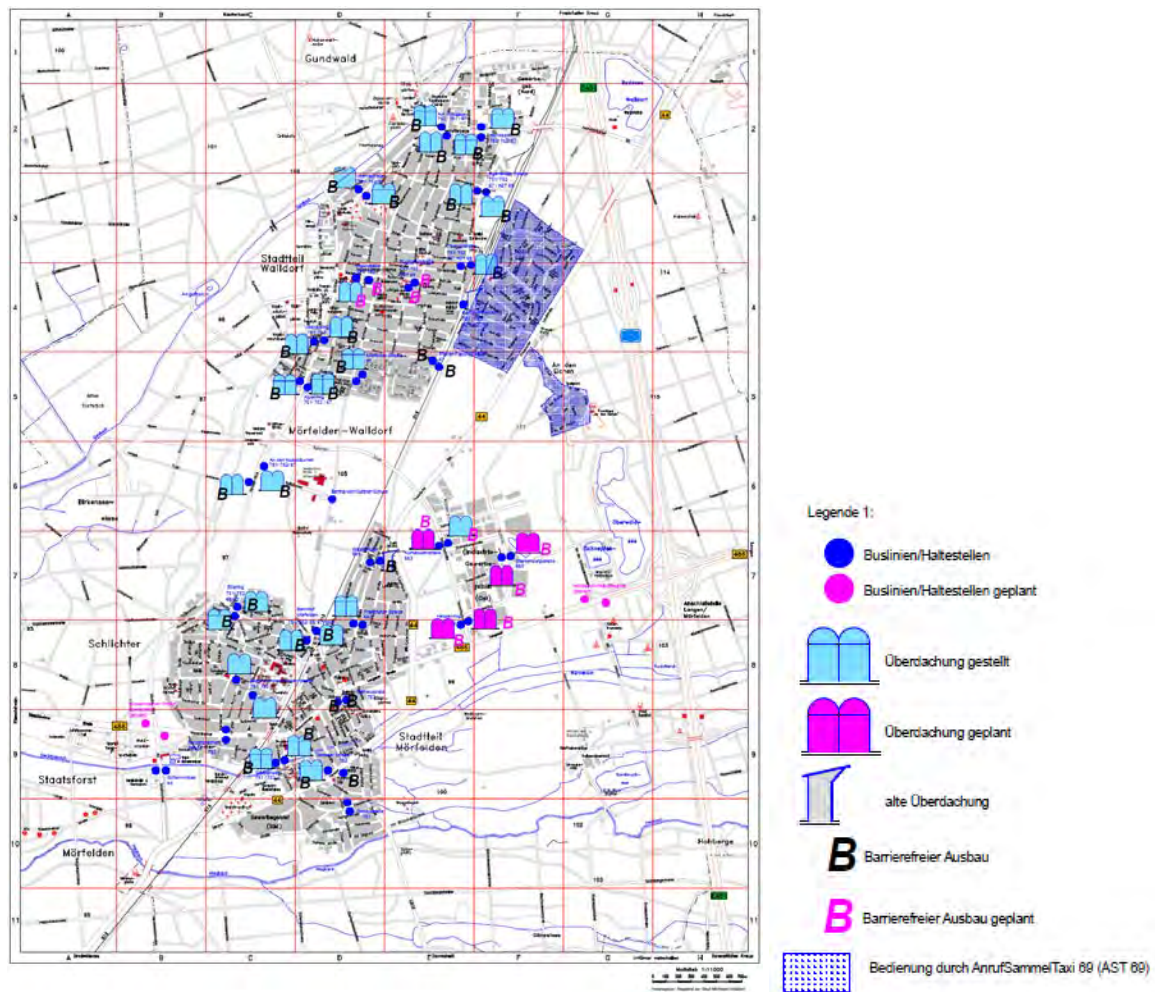
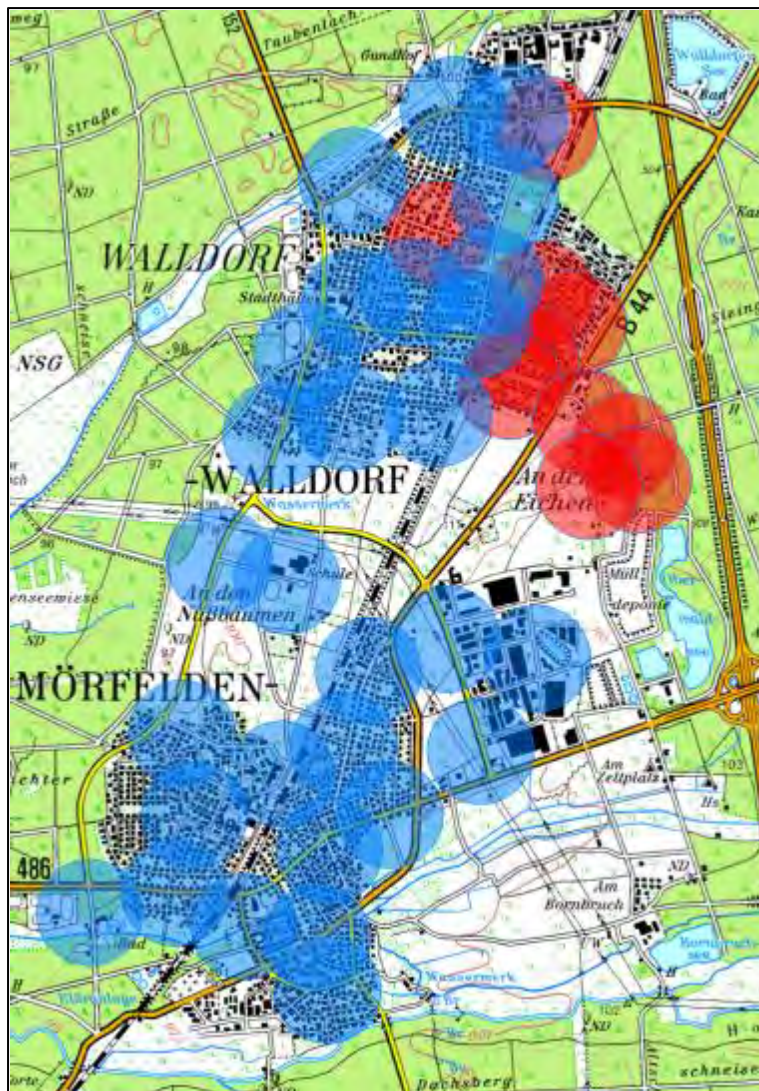


Abbildung 24: Bushaltestellen in Mörfelden-Walldorf (Quelle: Stadt Mörfelden-Walldorf, 2011)

Die Buslinien sind überwiegend auf überörtliche und regionale Verbindung ausgerichtet und für innerörtliche Relationen nur bedingt geeignet. Insbesondere Teile der Wohngebiete in beiden Stadtteilen und einige wichtige Ziele wie die Gewerbegebiete werden mit dem Bus nur in geringer Qualität erschlossen (siehe Abbildung 25).

Hierzu kamen auch viele Anregungen von Bürgerinnen und Bürgern in den Workshops. Es wurde der Wunsch nach einer höheren Haltestellen- und Taktdichte geäußert, damit ÖPNV-Nutzung auch im innerstädtischen Verkehr attraktiver ist.



Legende Karte Erschließungsradien

Blaue Kreise = Bus

Rote Kreise = AST

**Abbildung 25: Erschließungsradien von 300 m um die Bushaltestellen in Mörfelden und Walldorf
(Kartengrundlage: TK50 des HLBG)**

Einige wichtige Quell-Ziel-Relationen weisen im öffentlichen Verkehr deutlich ungünstigere Fahrzeiten auf als mit dem Pkw. In Tabelle 8 sind die ungefähren Reisezeiten im ÖV und mit dem Pkw für verschiedene Relationen gegenübergestellt. Lediglich für den Weg in die Frankfurter Stadtmitte liegen die Reisezeiten mit beiden Verkehrsmitteln in einer vergleichbaren Größenordnung. In den Relationen nach Darmstadt, Rüsselsheim, Neu-Isenburg und Groß-Gerau braucht man mit dem ÖV zwischen eineinhalb und zwei Mal so lange wie mit dem Pkw. In weiteren Relationen ist das Reisezeitverhältnis noch ungünstiger.

Von Mörfelden Bahnhof In Richtung (Bahnhof)		ÖV-Angebot			Pkw
Arbeitsort	Anzahl Berufspendler	Linien	Fahrtdauer (min.)	Fahrtenhäufigkeit je Stunde.	Ca. Fahrtdauer (min.)
Frankfurt am Main, Stadtmitte	6.731 ⁹	S7, R70	20	2x	25-30
Frankfurt Flughafen	-	Bus 751, 752 RE70+ S8, S7+ S9	26-45	4-6x	15-20
Darmstadt	696	Bus 751+Bus 5506	30	1x	20
Rüsselsheim	500	Bus 752 S7+S9	30-50	4-6x	20-25
Neu-Isenburg	415	S7+Bus OF-51 Bus 663+S3	25-30	3x	15-20
Langen	427	Bus 663 S7+Bus OF-51+S4	20-50	3x	10
Groß-Gerau	410	S7+Bus 22 R70+Bus 41	30	3x	15-20
Wiesbaden	442	S7+S9 Bus 752+S8	60-80	4x	30
Offenbach am Main	336	S7+RB50 S7+S8+Bus 106	40-60	3x	25
Dreieich (Sprendlingen)	271	Bus 663+S3+R61	35-60	2-3x	15-20

Tabelle 8: Vergleich der ÖV- und Pkw-Erreichbarkeit von Hauptpendlerzielen (Datenquellen: RMV-Fahrplanauskunft, Google Maps-Routingfunktion)

3.2.7 Mobilitätsinformation, Mobilitätsmanagement, intermodale Angebote

In jüngerer Zeit hat sich mehr und mehr die Erkenntnis durchgesetzt, dass neben dem Angebot und der Infrastruktur der einzelnen Verkehrsmittel auch übergreifenden Handlungsfeldern wie der Information, dem Marketing und dem Management von Mobilität und Verkehr sowie intermodalen Angeboten eine große Bedeutung zukommt.

Informationen zum Verkehrs- und Mobilitätsangebot finden Bewohner in den Stadtteilbüros der Rathäuser Mörfelden und Walldorf. Die Stadt nutzt dabei verschiedene Kommunikationskanäle mit an die Nutzergruppen angepassten (Print-) Medien. Zu nennen sind ein örtliches ÖV-Fahrplanheft, ein mit Jugendlichen erarbeiteter Jugendstadtplan, Schulwegepläne für alle vier Grundschulen, ein Infoblatt für das AST-Angebot in Walldorf mit detaillierten Informationen zur Route und Nutzungsanleitung und ein Faltblatt zu Klimaschutz im Verkehr.

Die Informationen zur Mobilität auf der Homepage der Stadt sind zum Teil für die Endnutzer schwierig auffindbar, da sie vor allem nach verwaltungsinterner Zuständigkeit gegliedert sind. Die Nutzerqualität der Homepage ist daher noch ausbaubar.

Besonders hervorzuheben ist die 2011 eröffnete neue Mobilitätsinfo im Bahnhof Mörfelden. In Trägerschaft der Lokalen Nahverkehrsgesellschaft Kreis Groß-Gerau und mit Unterstützung von RMV und Stadt Mörfelden-Walldorf werden hier montags bis freitags von 7.00 Uhr bis 12.00 Uhr und von

⁹ Die angegebene Berufspendlerzahl bezieht sich auf das gesamte Stadtgebiet einschließlich des Flughafens. Für den Flughafen liegen keine separaten Daten vor.

13.00 Uhr bis 17.00 Uhr Fahrplan- und Fahrpreisauskünfte erteilt sowie RMV- und DB-Fahrtkarten verkauft. Information und Beratung zu weiteren Mobilitätsangeboten in Mörfelden-Walldorf gibt es bislang aber noch nicht.

Zum Betrieblichen **Mobilitätsmanagement** führt die Stadtverwaltung derzeit ein eigenes Projekt durch, dessen Ergebnisse in der Öffentlichkeit präsentiert werden sollen und anderen Unternehmen als Anreiz für eigene Aktivitäten bieten sollen.

Für das Gewerbegebiet Ost wurde im Februar 2012 ein Workshop zu „Mobilität im Gewerbegebiet Mörfelden-Ost“ durchgeführt. Dabei wurden die Ergebnisse einer von der Stadtverwaltung durchgeführten ÖPNV-Umfrage vorgestellt und mit den geladenen Unternehmen rückgekoppelt. Im Fokus stehen Fragen nach dem Wo und Wann von Mobilitätsengpässen und ob gemeinsame Werksverkehre, Pendler-Portale oder Fahrradverleihsysteme vorstellbar wären. Nach Möglichkeiten soll hier ein Netzwerk von interessierten und engagierten Unternehmen entstehen, um die Defizite gemeinsam zu beseitigen.

Intermodale Angebote in Gestalt von Verknüpfungsmöglichkeiten zwischen den Verkehrsträgern mittels Park & Ride oder Bike & Ride gibt es bereits in guter Ausstattung am neu umgebauten Bahnhof Mörfelden und in älterer Version am Bahnhof Walldorf.

3.2.8 Interviews mit relevanten Akteuren

Um herauszuarbeiten, was in Mörfelden-Walldorf im Sektor Verkehr bereits für den Klimaschutz getan wird, was geplant und was gewünscht ist, wurden Interviews mit relevanten Akteure aus Stadtverwaltung, Stadt- und Verkehrsplanung, Nahverkehr und örtlichen Gruppierungen durchgeführt. Die konkreten Interviewpartner wurden dabei gemeinsam mit dem Auftraggeber ausgewählt.

Die Interviews wurden methodisch an die im Energie- und Klimaschutzkonzept 2009 durchgeführten Interviews angelehnt. Der Interviewleitfaden ist in Anlage 1 enthalten, in Tabelle 9 sind die interviewten Institutionen bzw. Gesprächspartner aufgeführt. Gefragt wurde, welche Rolle Verkehr im Allgemeinen und umwelt- und klimafreundlichen Verkehr im Speziellen bei den Interviewpartnern einnimmt sowie welche Aktivitäten in diesem Bereich bereits unternommen werden. Außerdem, in wie weit zum Thema Mobilität und Verkehr Kooperationen mit anderen Institutionen und Akteuren bestehen. Abschließend sollten die Interviewpartner einen Ausblick geben, welche Maßnahmen sie für sinnvoll erachten, um den umwelt- und klimafreundlichen Verkehr in Mörfelden-Walldorf zu stärken.

Institution	Interviewpartner
Das Netzwerk – Unternehmerinnen für Sie vor Ort	Frau Guthke
Gewerbegemeinschaft Mörfelden-Walldorf	Herr Schork
ALDI GmbH & Co. KG Mörfelden	Herr Momberg
Panalpina Welttransport Deutschland GmbH	Frau Hemming
Societätsdruck Druckzentrum Mörfelden	Herr Hotop
Fahrrad Küchler	Herr Küchler
Herrmanns Radhaus 2 GmbH	Herr Tamms
LNVG Groß-Gerau	Herr Sommer
ADFC	Herr Warlich
BUND Ortsverband Mörfelden-Walldorf	Herr Raiss
Stadt Mörfelden-Walldorf, Stadtplanungs- und -bauamt	Frau Klaes
Stadt Mörfelden-Walldorf, Referent Bürgermeister	Herr Viebrock
Stadt Mörfelden-Walldorf, Wirtschaftsförderung und Stadtmarketing	Herr Schneider
Kreisverwaltung Groß-Gerau, FB Regionalplanung und Umwelt	Herr Christiansen Frau Knaack
Stadt Mörfelden-Walldorf, Integrationsbeauftragter	Herr Metz
Sportverein TGS Walldorf 1896 e.V.	Herr Förstner

Institution	Interviewpartner
SKV 1879 e.V. Mörfelden	Herr Krichbaum
Berta-von-Suttner-Schule, Stellvertretender Schulleiter	Herr Reinhold
HSE AG	Herr Heinz-Benz
Mainova AG	Herr Rodriguez, Herr Becker
Planungsbüro von Mörner + Jünger	Herr Freudl, Herr Dr. von Mörner
Stadt Mörfelden-Walldorf, Gewerbe- und Ordnungsamt	Herr Schaffner
Aktionsgemeinschaft Mörfelden-Walldorf gegen den Lärm von Schiene und Straße im Wohnbereich e.V.	Herr Gröber

Tabelle 9: Interviewpartner

Nachfolgend werden die Ergebnisse der Interviews summarisch für die einzelnen Interview-Teilthemen zusammengefasst.

Aktivitäten für einen umwelt- und klimafreundlichen Verkehr

Die Interviews haben ergeben, dass bis auf die Stadt Mörfelden-Walldorf keiner der befragten Akteure und Institutionen direkte Aktivitäten zum umwelt- und klimagerechten Verkehr unternehmen. Bei einigen ist jedoch umweltfreundlicher Verkehr ein Bei-Produkt aus den allgemeinen eigenen Aktivitäten (LNVG, ADFC, ...), aus generellen Klimaschutzaktivitäten (Energieversorger) oder infolge von Angeboten, Optimierungen und Einsparungen im eigenen wirtschaftlichen Interesse. Wo es keine Anreize oder Problemdruck gibt, wie etwa bei Schulen oder den Sportvereinen, spielt das Thema umwelt- und klimagerechter Verkehr keine Rolle.

Die Stadt Mörfelden-Walldorf fördert eine Entwicklung hin zu mehr umwelt- und klimagerechten Verkehr auf verschiedene Weise, etwa durch die Aufwertung der Bahnhöfe Mörfelden und Walldorf mit P+R-Stellplätzen und Fahrradabstellanlagen/-boxen, der Teilnahme am hessischen Landesprogramm „Aktive Kernbereiche“, die nahezu flächendeckend Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h und Radfahrkurse für Migrantinnen. Außerdem wird derzeit geprüft wie das Gewerbegebiet Mörfelden-Ost besser mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen werden kann.

Kooperationen für einen umwelt- und klimafreundlichen Verkehr

Kooperationen zum Thema Verkehr bestehen zwischen Stadt, Kreis und der LNVG, allerdings bisher eher unsystematisch. Die ehrenamtlichen Institutionen weisen nur geringe personelle Kapazitäten auf und sind zum Teil überaltert, hier fehlt es an breitem bürgerschaftlichem Engagement. Nicht zuletzt aus diesem Grund sind Kooperationen zwischen den ehrenamtlichen Organisationen wie BUND, der Aktionsgemeinschaft Mörfelden-Walldorf gegen den Lärm von Schiene und Straße im Wohnbereich e.V. oder dem ADFC gering. Die Fahrradfachhändler und der ADFC pflegen Kontakt zueinander, besonders die Fahrradfachhändler würden jedoch als Multiplikatoren für Radverkehrsbelange mehr Kontakt zur Stadtverwaltung begrüßen. Grundsätzlich waren vor allem die ehrenamtlichen Organisationen an einem verstärkten Kontakt zur Stadtverwaltung interessiert. Die Energiebetreiber HSE AG und Mainova AG möchten ihre Leistungen im Bereich Elektromobilität ausweiten und sind daher an Kooperationen mit den Stadtverwaltungen interessiert. Die weiteren interviewten Unternehmen und Institutionen sind zu Kooperationen bereit und würden sich insbesondere in Themenfeldern engagieren, von denen sie unmittelbar profitieren können.

Sinnvolle Maßnahmen, Handlungsbedarf

Zu der Frage was in der Stadt Mörfelden-Walldorf getan werden müsste, wo Handlungspotenzial gesehen wird, gab es je nach eigenen (betriebswirtschaftlichen) Interessen differenzierte Antworten. Dabei haben sich drei Hauptthemen herauskristallisiert:

- Die Verbesserung der Anbindung und des Verkehrsflusses im Gewerbegebiet Mörfelden-Ost,
- Verbesserungen der Fahrradinfrastruktur sowie des „Radfahrklimas“ und
- Förderung von Anreizen und Motivation zu klimaschonendem Mobilitätsverhalten.

Verbesserung der Anbindung und des Verkehrsflusses im Gewerbegebiet Mörfelden-Ost:

Im Gewerbegebiet Mörfelden-Ost staut sich häufig der Verkehr an der Industriestraße, welche die einzige Zu- und Ausfahrtsmöglichkeit bietet. Stau an der Auffahrt zur A5 führe dazu, dass Lieferfahrzeuge durch Mörfelden fahren um schneller an ihr Ziel zu gelangen. Verbesserungsmöglichkeiten für Berufspendler wurden in einer besseren Anbindung des Bahnhofs Mörfelden mit dem öffentlichen Verkehr und mit dem Fahrrad gesehen. Allerdings seien auf Grund von Schichtarbeit die Möglichkeiten den öffentlichen Verkehr zu nutzen für viele Beschäftigte beschränkt.

Verbesserungen der Fahrradinfrastruktur sowie des „Radfahrklimas“

Besonders beim Radverkehr waren sich die Befragten einig, dass Mörfelden-Walldorf bereits gute strukturelle Potenzielle und Ansätze aufweist, die aber an etlichen Stellen noch optimiert und ausgeweitet werden müssen. Im Einzelnen wurden dabei beispielsweise die Verbesserung der Radverkehrsführung an einigen Stellen, insbesondere an Knotenpunkten und am Beginn und Ende von Radwegen, die Ausweitung der Markierung von Radfahrschutzstreifen an einigen Hauptverkehrsstraßen, ein Erweiterung der Fahrradabstellmöglichkeiten, bessere innerörtliche und überörtliche Beschilderung sowie Ausbau oder Verbesserung von überörtlichen Fahrradrouuten z.B. nach Langen oder Frankfurt genannt.

Förderung von Anreizen und Motivation zu klimaschonendem Mobilitätsverhalten

Neben der Verbesserung von Infrastruktur und Verkehrsangebot sahen viele Befragte eine wesentliche Aufgabe darin, die Menschen zu einem umwelt- und klimagerechten Verkehr zu motivieren und ihr eigenes Verkehrsverhalten zu hinterfragen.

Insgesamt haben die Interviews das Bild vermittelt, dass in Mörfelden-Walldorf Entwicklungen und Aktivitäten hin zu einer Stärkung des umwelt- und klimagerechten Verkehrs begrüßt werden. Kooperationsbereitschaft ist grundsätzlich gegeben, häufig schienen die Interviewpartner jedoch etwas ratlos, wie eine solche Kooperation aussehen könnte. Einigkeit besteht jedoch darüber, dass entsprechende Aktivitäten von der Stadtverwaltung aus angestoßen und auch dort koordiniert werden sollten.

3.2.9 Ergebnisse des ersten Workshops

Der erste der beiden Workshops fand nach der Potenzialanalyse am 8. Februar 2012 statt, um den Bürgerinnen und Bürger der Stadt Mörfelden-Walldorf die Möglichkeit zu geben, sich mit dem Thema „klimaschonender Verkehr“ qualifiziert vertraut zu machen und eigene Ideen und Anregungen einzubringen.

In Anlage 3 sind Verlauf und Ergebnisse des Workshops in einem Bericht zusammengefasst, wie er auch den Teilnehmern der Veranstaltung zur Verfügung gestellt wurde. In Tabelle 10 sind alle von den Teilnehmern genannten Themen und Maßnahmen zusammengefasst und inklusive der Anzahl vergebener Bewertungspunkte dargestellt.

Stadtentwicklung	P	Information/ Kommunikation	P	Neue Angebote	P	Fahrrad	P	ÖPNV	P
Autoverkehr verlangsamen	III	Vorbilder und Multiplikatoren für den Radverkehr finden (Lehrer, Sparkassendirektor)	IIII	Car-Sharing Angebote (Gesponsert durch die Stadt)	IIII IIII	Verbesserung der Radwege (Sicherheit)/ Durchgängiges Radwegenetz	III	Hohe Taktdichte Innerorts/ Stadtbuss	IIII IIII IIII II
Südumgehung hinterfragen	II	Plakataktion mit Bürgern die Radfahren	III	Schulisches Mobilitätsmanagement - Anpassung der Schulzeiten zur Entzerrung des Verkehrs - Problem Elterntaxi angehen - Radfahren	I IIII	Radverkehr nicht auf kombinierten Fuß/Radwegen	III	Haltestellendichte erhöhen	IIII II
Einbahnstraßen verlängern den Weg für den Kfz	II	Selber Vorbild sein	III	Einstiegsangebote für Nicht-/ Neunutzer - ÖPNV - Radfahrkurse - Belohnung für E-Bike kauf	II	Fahrradverleihsystem	III	Günstigere Gruppentickets	IIII
Einkaufsziele in den Ortskern		Dienstfahrräder für Stadtverwaltung	I	Lieferservice vom Supermarkt	I	Ausbau der Hauptradrouten DA, Langen, FFM	II	15 Min. Takt nach DA, Langen, FFM	II
Parkplatzangebot für Pkw verringern		Wettbewerbe		E-Mailverteiler an Interessenten		Einbahnstraßen zu eng für Begegnungsverkehr	I	Haltestellen an Einkaufszentren	I
Verkehrsberuhigte Zone: Dalles verkehrsfrei		Kampagne für Mobilitätskultur		Mobilitätscheck für Familien		Überarbeitung der Stellplatzsatzung	I	Takt im Schulbusverkehr erhöhen	I
Alternierendes Parken		Werbung für Bewegung				Verbesserung der Radwege zur Ortsgrenze L3113, B44 Verbindung Mö-Wa		Verbesserung von ÖPNV-Querverbindungen	I
		Autofahrern Radfahren gegen die Einbahnstraße vermitteln				Bürgerbeteiligung zur Radwegoptimierung		Bürgerticket	I
		Fahrgemeinschaft bilden						Elektrobusse	I
		Bessere Informationen über ÖPNV-Verbindungen						Kleinere Busse	
								Schneller zum Flughafen	
								Busverbindung nach GG und RÜS	

Tabelle 10: Vorgeschlagene Maßnahmen aus dem ersten Workshop (P: Anzahl Bewertungspunkte in allen vier Gruppen)

3.2.10 Fazit

Die Analysen der Verkehrsdaten und des Verkehrsangebots lassen sich zusammen mit den Ergebnissen der Interviews und des ersten Workshops wie folgt zusammenfassen:

- **Verkehrsdaten**

Die Kfz-Zulassungszahlen und die Kennwerte des Mobilitätsverhaltens offenbaren Verhältnisse, wie sie für viele Städte der Größe Mörfelden-Walldorfs typisch sind. Die verbreitete Nutzung des Pkw im Nahbereich zeigt deutliche Potenziale für eine klimafreundlichere Mobilität auf innerstädtischen Wegen. Zugleich kann der zurückgehende Straßenverkehr als Indiz für einen Paradigmenwechsel gewertet werden, der gut zu den für klimafreundliche Mobilität erforderlichen Entwicklungen passt.

- **Raumstruktur und Städtebau**

Im polyzentrischen Ballungsraum Rhein-Main bestehen heterogene und disperse regionale Funktions- und damit auch Verkehrsverflechtungen. Diese Struktur erschwert im überörtlichen Verkehr die Bündelung von Verkehrsströmen und schmälert damit auch Konkurrenzfähigkeit des ÖPNV.

Dank seiner kompakten Siedlungsfläche und kurzer Wege sowie der flachen Topographie ist Mörfelden prädestiniert zum Zu-Fuß-Gehen und zum Radfahren. Dem läuft aber die vergangene Wanderungsentwicklung des Einzelhandels vom Zentrum in die Peripherie entgegen.

- **Straßen, Rad- und Fußwege**

Mörfelden-Walldorf verfügt über ein gut ausgebautes innerörtliches Straßennetz und sehr gute regionale Straßenanbindungen. Flächendeckende Tempo-30-Regelungen außerhalb des Kernnetzes tragen zur Verkehrssicherheit und zur Qualität des Straßenraums bei. Für Fuß- und Radverkehr sind dichte Verkehrsnetze vorhanden. Vor allem bei den Radverkehrsverbindungen können Änderungen im Detail aber noch deutliche Verbesserungen bewirken. Auch sind einige überörtliche Radwegeverbindungen unbefriedigend. Die Verankerung einer Fahrradkultur bei den Mörfelden-Walldorfer Bürgerinnen und Bürgern ist augenscheinlich noch ausbaufähig.

- **Öffentlicher Verkehr**

Mit der Riedbahn verfügt Mörfelden-Walldorf grundsätzlich über eine gute Anbindung nach Frankfurt am Main; Angebots- und Bedienungsqualität sind allerdings im Verhältnis zu vergleichbaren Städten der Region allenfalls befriedigend. Die Anbindung der übrigen umgebenden Ober- und Mittelzentren sowie des Flughafens mit Regionalbussen ist zum Teil unbefriedigend. Für die Befriedigung innerstädtischer Verkehrsbedürfnisse sind die Regionalbuslinien nur bedingt geeignet. Positiv hervorzuheben sind dagegen die modernisierten Bahnhöfe und Bushaltestellen.

- **Mobilitätsinformation, Mobilitätsmanagement**

Für die „weichen“ Handlungsansätze der Information und des Managements besteht eine Reihe positiver Ansätze. Zu nennen sind beispielsweise die Schulwegpläne der Grundschulen, die Teilnahme am „Stadtradeln“ und die Erstellung eines betrieblichen Mobilitätskonzepts für die Stadtverwaltung. Die Fortsetzung und Forcierung dieser Aktivitäten kann wertvolle Beiträge zu einem nachhaltigeren Verkehr leisten.

Neben der Augenblicksbetrachtung des aktuellen Zustands ist auch die jüngere Verkehrsentwicklung zu beleuchten. Hier zeigt sich, dass die in den letzten Jahren verfolgten verkehrlichen Strategien der Stadt Mörfelden-Walldorf überwiegend bereits in die richtige Richtung weisen. Beispiele sind die flächendeckende Einführung von Tempo-30-Regelungen, die Öffnung von Einbahnstraßen für den Radverkehr sowie die Modernisierung von Bahnhöfen und Bushaltestellen. Diese Ansätze gilt es fortzuführen, zu fokussieren und zu intensivieren.

3.3 CO₂-Bilanzierung

Das IFEU -Institut hat im Energie- und Klimaschutzkonzept für die Stadt Mörfelden-Walldorf vom Oktober 2009 bereits grundlegende Untersuchungen zur CO₂-Bilanz durchgeführt, bei denen auch der Verkehr betrachtet wurde. An der grundsätzlich getroffenen Entscheidung Mörfelden-Walldorfs zur Bilanzierungsmethode ECoregion wurde festgehalten. Die den CO₂-Emissionen im Verkehrssektor zur Grunde liegenden Daten wurden modifiziert und den Gegebenheiten in Mörfelden-Walldorf angepasst.

Über die Untersuchung Mobilität in Deutschland (MiD) Hessen 2008 wurden, wie bereits in Kapitel 3.1.4 ausgeführt, Vergleichswerte für das Mobilitätsverhalten der Einwohner von Mörfelden-Walldorf ermittelt. Mit diesen Werten ist eine CO₂-Bilanzierung nach dem Prinzip der Kurzbilanz des Difu-Leitfadens „Klimaschutz in Kommunen“¹⁰ möglich. Ziel ist es dabei, die Größenordnung der durch die in Mörfelden-Walldorf lebenden Personen Verkehrsemissionen darzustellen. Die Bilanz beschreibt durch Verkehr erzeugte CO₂-Emissionen der Einwohner über die Stadtgrenzen hinaus. Ein Vergleich der ermittelten CO₂-Emissionen mit anderen Kommunen ist nur mit solchen zulässig, bei denen die CO₂-Bilanzierung nach dem gleichen Bilanzierungsprinzip, der Kurzbilanz erfolgt ist.

Das Ergebnis der Startbilanz ermittelt die Emissionen des Verkehrs allein aus Einwohner- und Beschäftigtenzahlen und ist in Abbildung 26 dargestellt.

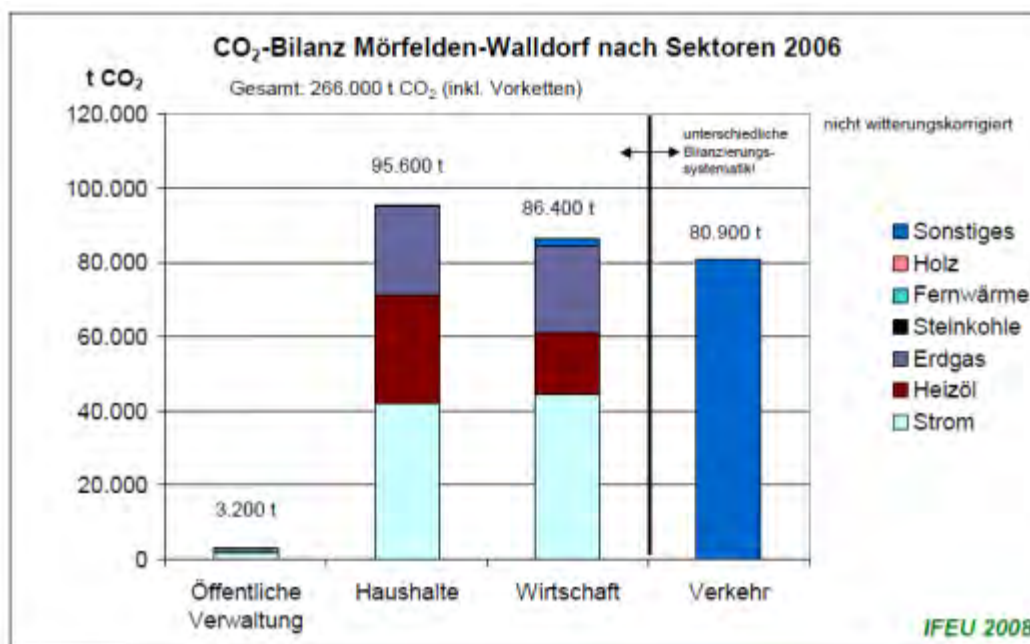


Abbildung 26: CO₂-Bilanz Mörfelden-Walldorf nach Sektoren 2006

Zur Bilanzverfeinerung mit ECoregion^{smart} wurden die Werte bis 2010 fortgeschrieben, differenzierte Ausweisung nach Energieträgern und Emissionen angepasst sowie die Pkw-Zulassungsdaten und die Fahrleistungsdaten des Personenverkehrs aus der Hochrechnung aus MiD Hessen 2008 integriert.

Das Ergebnis der Bilanzverfeinerung mit ECoregion^{smart} mit der Anzahl Gesamtemissionen im Verkehr in Tonnen pro Jahr ist in Abbildung 27 dargestellt.

Mit einem Anteil von 70% ist der Pkw-Verkehr für einen erheblichen Anteil an allen CO₂-Emissionen im Verkehr verantwortlich. Hier ist quasi jeder Bürger angesprochen.

¹⁰ Deutsches Institut für Urbanistik (Difu) [Hrsg.], 2011: Klimaschutz in Kommunen. Praxisleitfaden. Berlin.

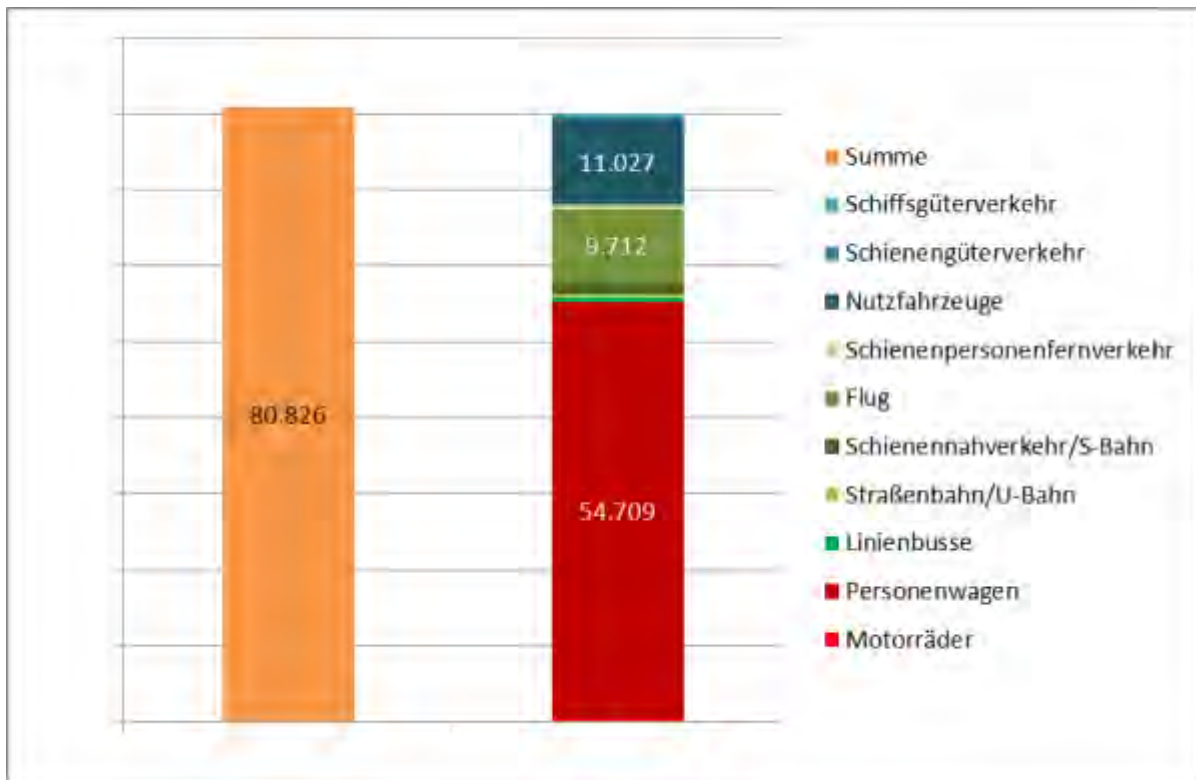


Abbildung 27: CO₂-Bilanz Mörfelden-Walldorf: Startbilanz 2006 und verfeinerte Bilanz 2008 als Emissionsumme [t/a] (Quelle: ECORegion^{smart})

Auf jeden einzelnen Einwohner von Mörfelden Walldorf bezogen ergibt sich das in Abbildung 28 dargestellte Ergebnis von Emissionen in Tonnen pro Jahr.

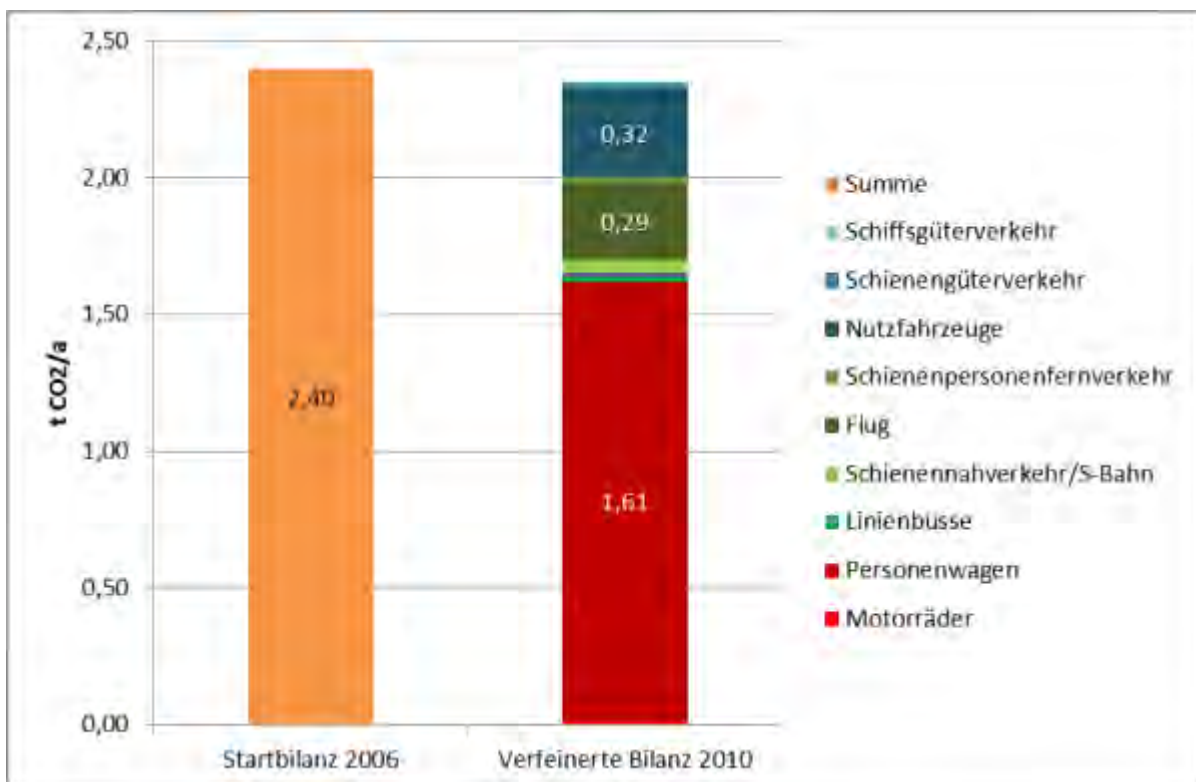


Abbildung 28: CO₂-Bilanz Mörfelden-Walldorf: Startbilanz 2006 und verfeinerte Bilanz 2008 in Emission pro Person [t/a] (Quelle: ECORegion^{smart})

Mit den Werten aus der MiD lassen sich die ECO-Region Berechnung nicht nur verfeinern, sondern auch die ermittelten Ergebnisse plausibilisieren. Der Pkw-Verkehr ist nach ECO-Region Berechnung für 1,61 Tonnen CO₂ pro Jahr und Person verantwortlich. Nach den Werten der MiD 2008 für die Vergleichskommune ist es ein ähnlicher Wert von 1,68 Tonnen CO₂ pro Jahr und Person.

In Abbildung 29 sind ergänzend die relativen Anteile der Verkehrsträger an den verkehrsbedingten CO₂-Emissionen entsprechend den Ergebnissen des Tools ECORegion^{smart} dargestellt.

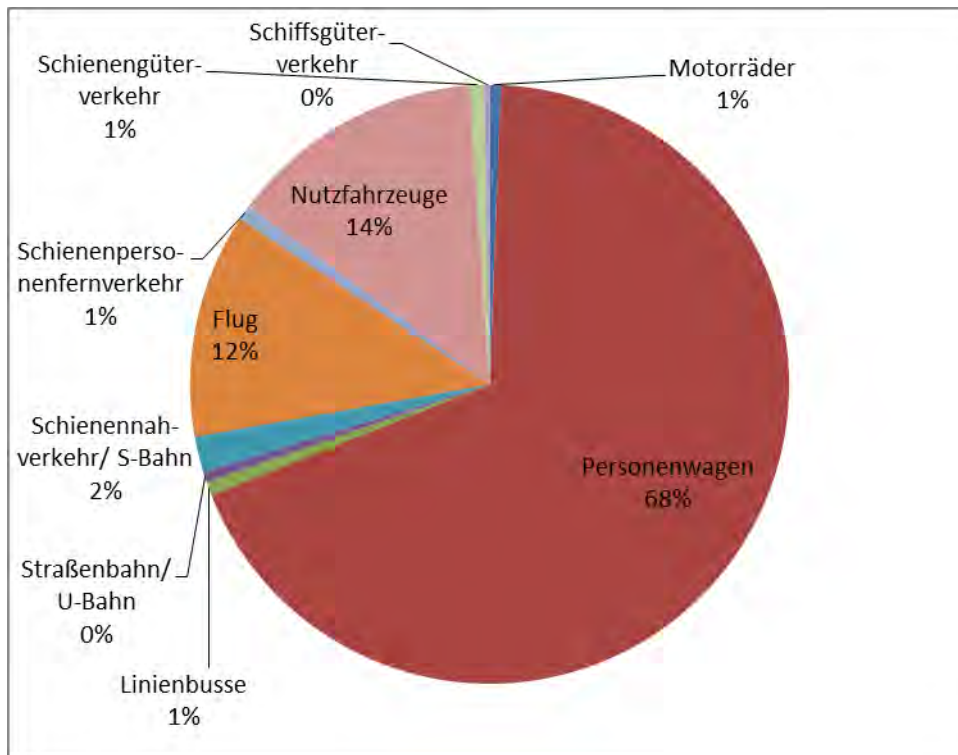


Abbildung 29: Anteile der Verkehrsträger an den CO₂-Emissionen (Quelle: ECORegion^{smart})

Über zwei Drittel (68%) der gesamten betrachteten Emissionen werden von Pkw verursacht. Zusammen mit dem Straßengüterverkehr (14%) und Motorrädern (1%) macht der Kfz-Verkehr auf der Straße über vier Fünftel (83%) der CO₂-Emissionen aus. An dritter Stelle der Verkehrsträger steht mit 12% der Luftverkehr, ein - gemessen an der Alltagsbedeutung des Fliegens – außerordentlich hoher Wert. Demgegenüber ist der gesamte Öffentliche Verkehr nur zu 4% an den Emissionen beteiligt. Im Vergleich der Verkehrsarten verursacht der Personenverkehr mit 85% den Löwenanteil der Emissionen, während auf den Güterverkehr lediglich 15% der Emissionen entfallen.

Die relativen Anteile veranschaulichen zugleich, bei welchen emissionsintensiven Sektoren des Verkehrs für eine klimafreundliche Verkehrsstrategie anzusetzen ist: auf kommunaler Ebene ist dies insbesondere der Pkw-Verkehr.

Legt man die gesamten mit ECORegion^{smart} ermittelten CO₂-Emissionen auf die Einwohner Mörfelden-Walldorfs um, so beträgt der verkehrsbedingte CO₂-Ausstoß pro Person insgesamt rund 2,3 t/a (incl. Alltags-/ Wirtschaftsverkehr und Fernreisen). Dies entspricht dem Wert, der zur Einhaltung des globalen 2°-Ziels (Begrenzung der Erderwärmung auf 2°C gegenüber dem vorindustriellen Niveau) bis 2050 weltweit jeder Person als Gesamt-CO₂-Emission zugestanden wird. Dieser Vergleich zwischen den heutigen verkehrsbedingten Emissionen und den angestrebten Gesamtemissionen in 38 Jahren macht die Herausforderungen deutlich, die auch im Verkehr angegangen werden müssen.

4 Generelle Handlungsansätze und ihre Potenziale

4.1 Überblick Handlungsansätze

Wie in der vorangegangenen Analyse – und hier insbesondere in der CO₂-Bilanzierung in Abschnitt 3.3 – deutlich geworden ist, sind wirksame Maßnahmen zur Verringerung der Treibhausgasemissionen im Verkehr unerlässlich. Es stellt sich daher zunächst die Frage, welche generellen Handlungsansätze zur Emissionsminderung bestehen. Weiter ist – im vorliegenden Fall eines kommunalen Klimaschutzprogramms – die Frage zu beleuchten, welche potenziellen Handlungsansätze tatsächlich in der Handlungskompetenz der Stadt Mörfelden-Walldorf liegen.

Die grundlegenden Strategien zur Verringerung des Energieeinsatzes und des CO₂-Ausstoßes¹¹ im Verkehr lassen sich aus den Einflussgrößen auf eben diese CO₂-Emissionen ableiten (Abbildung 30).

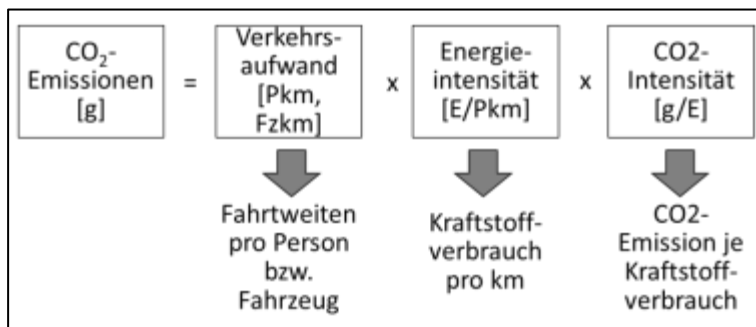


Abbildung 30: CO₂-Emissionen im Verkehr und ihre Einflussgrößen

Die CO₂-Emissionen ergeben sich demzufolge als Produkt aus Verkehrsaufwand, Energieintensität des Verkehrs und CO₂-Intensität des Energieeinsatzes. Daraus resultieren drei grundlegende Strategien zur Verringerung der CO₂-Emissionen:

- Verringerung des Verkehrsaufwands für die Teilhabe am Gesellschafts- und Wirtschaftsleben. Dabei geht es nicht allein darum, Wege zu verkürzen oder gar ganz zu vermeiden, sondern durch entsprechende Raum-, Nutzungs- und Verkehrsinfrastrukturen auch die Voraussetzungen zur Nutzung energieeffizienter Verkehrsmittel (Fuß, Fahrrad) zu schaffen. Beispiele sind die Förderung des Einzelhandels in integrierten Lagen und die Bereitstellung attraktiver und sicherer Radverkehrsinfrastrukturen.
- Verringerung der Energieintensität des Verkehrs. Dabei ist sowohl die technische Effizienz der Verkehrsmittel als auch deren Nutzungseffizienz angesprochen; der Aspekt der Nutzungseffizienz erstreckt sich von der Verkehrsmittelwahl (Priorität für Umweltverbund aus Fuß, Fahrrad und ÖPNV) über die Auslastung von Fahrzeugen (z.B. Bildung von Fahrgemeinschaften) bis hin zu energiesparsamem Fahrverhalten (z.B. als Lernerfolg bei Spritspartrainings).
- Verringerung der CO₂-Intensität des Energieeinsatzes. Dabei spielt in erster Linie der genutzte Energieträger eine Rolle. In diese Kategorie fällt insbesondere der Ersatz von Kfz mit konventionellem Antrieb durch elektrisch angetriebene Fahrzeuge.

¹¹ Da im Verkehrssektor die Methan-, N₂O- und Fluorkohlenwasserstoff-Emissionen nahezu keine Rolle spielen, wird in der Regel bei verkehrsbedingten Treibhausgas-Emissionen nur von CO₂ gesprochen.

Zur Umsetzung der vorgenannten Strategien und damit zur Minderung des CO₂-Ausstoßes im Verkehr stehen viele unterschiedliche Instrumente zur Verfügung. Diese lassen sich nach den jeweils gefragten Handlungs- und Politikfeldern bzw. Wirkungsweisen in monetäre, technologische, planerische und ordnungsrechtliche Instrumente einteilen:

Monetäre Instrumente

... bieten ökonomische Anreize zu emissionsärmeren Angeboten und Verhaltensweisen.

Beispiele sind

- Emissionshandel im Verkehr,
- Emissionsorientierte Kfz-Besteuerung,
- Kraftstoffbesteuerung,
- Straßenbenutzungsgebühren/Parkraumbewirtschaftung,
- Tarifgestaltung im ÖPNV (z.B. JobTicket) sowie für Mobilitätsdienstleistungen,
- Entfall von Wegevergünstigungen (z.B. Pendlerpauschale).

Technologische Instrumente

... zielen auf die Emissionsminderung an der Quelle der Emissionen ab.

Beispiele sind

- Emissionsmindernde Fahrzeugausstattung (z.B. Start-Stopp-Automatik),
- Optimierung konventioneller Fahrzeugtechnik,
- Einsatz regenerativer Energien und alternativer Antriebe.

Planerische Instrumente

... gestalten das Verkehrssystem insgesamt so, dass emissionsärmerer Verkehr attraktiver und emissionssträchtiger Verkehr unattraktiver wird.

Beispiele sind

- Räumlich-städtebauliche Rahmenbedingungen von Mobilität,
- Nutzungsstrukturelle Rahmenbedingungen,
- Beeinflussung von Mobilitätsverhalten und ‚Mobilitätskultur‘,
- Gestaltung der Verkehrsangebote des MIV,
- Gestaltung der Verkehrsangebote des „Umweltverbunds“.

Ordnungsrechtliche Instrumente

... begrenzen normativ Emissionen bzw. emissionsintensives Verhalten.

Beispiele sind

- Fahrzeugtechnische Reglementierungen,
- Maßnahmen im Beschaffungswesen,
- Verkehrsrechtliche Regelungen,
- Bauordnungsrechtliche Regelungen.

Abbildung 31 zeigt, dass die alle drei Instrumentenbereiche zur Umsetzung der drei oben genannten Strategien genutzt werden können. Die potenziellen Beiträge der Instrumente zu den einzelnen Strategien fallen dabei unterschiedlich aus; so tragen etwa technologische Entwicklungen vorrangig zur Verringerung von Energie- und CO₂-Intensität bei, aber nur wenig zur Verringerung des Verkehrsaufwandes.

Strategie Instrumente	Verringerung von		
	Verkehrsaufwand	Energieintensität des Verkehrs	CO ₂ -Intensität des Energieeinsatzes
Monetäre	X z.B. Maut o. Parkgebühren	X z.B. Kraftstoffbesteuerung	X z.B. Emissionshandel
Technologische	X z.B. Verkehrsinformation	X z.B. sparsame Antriebe	X z.B. alternative Energien
Planerische	X z.B. verkehrssparsame Siedlungsstruktur	X z.B. Fahrgemeinschaften-förderung	X z.B. Strom-Tankstellen im Straßenraum
Ordnungsrechtliche	X z.B. Geschwindigkeitsbeschränkungen	X z.B. Stellplatzbeschränkungen	X z.B. Reglementierung der Emissionen

Abbildung 31: Anwendung der Instrumente zur Umsetzung der Strategien

Es liegt auf der Hand, dass nicht alle diese Instrumente und die dazugehörigen Maßnahmen durch Kommunen – hier durch die Stadt Mörfelden-Walldorf – angewendet werden können. Die Eignung der einzelnen Instrumentenbereiche lässt sich wie folgt beurteilen:

- **Monetäre Instrumente** sind ein klassisches Aufgabenfeld des Bundesgesetzgebers; der Einsatz ökonomischer Maßnahmen durch Kommunen ist in der Praxis in der Regel sehr eng auf die Erhebung von Parkgebühren begrenzt.
- **Technologische Instrumente** werden vorrangig von der Fahrzeugindustrie (z.B. Forschung, Entwicklung und Vermarktung neuer Antriebe) sowie von den Fahrzeugbetreibern (Kauf und Nutzung von effizienten Fahrzeugen) angewendet. Das Handlungsfeld von Kommunen wird hier allenfalls in ihrer Rolle als Betreiber eigener Flotten berührt, im Einzelfall auch bei der Bereitstellung von Infrastrukturen (z.B. Strom-Ladesäulen für Pedelecs und E-Fahrzeuge).
- **Planerische Instrumente** wie die Siedlungs- und Verkehrsplanung oder die Förderung umweltfreundlicher Verkehrsträger sind das Handlungsfeld, in dem Kommunen üblicherweise die meisten eigenen Kompetenzen und Einflussmöglichkeiten haben. Sie teilen sich hier die Gestaltungshoheit mit Bund, Ländern und Kreisen und deren Fachinstitutionen (z.B. Hessen Mobil, RMV, LNVG GG) sowie mit Verkehrsdienstleistern.
- **Ordnungsrechtliche Instrumente** finden sowohl auf kommunaler Ebene (Geschwindigkeitsbeschränkungen, Parkraumbewirtschaftung, verkehrsrelevante Regelungen des Bauordnungsrechts) als auch auf übergeordneten gesetzgeberischen Ebenen (z.B. Verbrauchs- und Emissionsnormen) Anwendung.

4.2 Abschätzung theoretischer Minderungspotenziale

Ungeachtet des im vorangegangenen Abschnitt betonten Wertes einer jeglichen Maßnahme, die zur Verringerung der verkehrlichen CO₂-Emissionen beiträgt, sollen nachfolgend Minderungspotenziale auch quantitativ abgeschätzt werden. Diese theoretische Betrachtung dient dazu, einen Eindruck von der Größenordnung der Minderungspotenziale zu vermitteln. Sie stützt sich auf verschiedene Untersuchungen aktuellen Stands und unterliegt naturgemäß erheblichen Unsicherheiten.

Zur Abschätzung der Minderungspotenziale werden zwei Szenarien entwickelt und miteinander verglichen:

- ein Szenario „Business as usual“ (Bau), in dem unterstellt wird, dass sich ohne besondere Klimaschutzbemühungen die Emissionsentwicklungen der jüngeren Vergangenheit im Verkehr fortsetzen.
- ein Szenario „Primat Klimaschutz“, in dem von allen Akteuren in sehr weitgehendem Umfang Maßnahmen zur Verringerung der verkehrlichen CO₂-Emissionen unternommen werden. In diesem Szenario wird ferner versucht zu differenzieren zwischen den Minderungspotenzialen der kommunalen Maßnahmen und jenen Potenzialen, die durch Maßnahmen anderer Akteure generiert werden.

Der Referenzzeitraum erstreckt sich in beiden Szenarien von 2010 (Status quo) bis 2020. Beide Szenarien beschränken sich auf den Landverkehr auf Schiene und Straße, da die Verkehrsträger Luft und Wasser in den vorliegenden Untersuchungen nicht bzw. in unterschiedlicher Bilanzierungsmethodik behandelt werden.

4.2.1 Szenario „Business as usual“

Die Annahmen des Szenarios „Business as usual“ stützen sich auf die Ergebnisse der 2007 veröffentlichten „Prognose der deutschlandweiten Verkehrsverflechtungen“¹², die im Auftrag des Bundesverkehrsministeriums erstellt wurde. Gegenstand der Untersuchung ist eine Prognose der Verkehrsentwicklung für alle Verkehrsträger vom Basisjahr 2004 bis 2025. Dabei wird eine Reihe von Entwicklungen der sozio-ökonomischen Strukturdaten, der Entwicklung des Verkehrsangebots, der Verkehrsmittelnutzerkosten und der Pkw-Bestände (a.a.O. S. 26 ff.), nicht aber eine spezifisch auf Klimaschutz abgestellte Verkehrspolitik.

Auf Basis der Entwicklungen von Kfz-Fahrleistungen und spezifischen Verbräuche der Kfz wird für den Zeitraum von 2004 bis 2025 ein Rückgang der CO₂-Emissionen im Straßenverkehr um 9,6% und im Schienenverkehr um 27,6% prognostiziert. Unterstellt man einen linearen Minderungspfad, so resultiert daraus für die in Abschnitt 3.3 ermittelten CO₂-Emissionen des Landverkehrs in Mörfelden-Walldorf ein Rückgang von 70.075 t/a im Jahr 2010 um knapp 5,0% auf 66.592 t/a im Jahr 2020.

4.2.2 Szenario „Primat Klimaschutz“

Betrachtungen zu theoretischen Potenzialen zur CO₂-Emissionminderung im Verkehr für alle Instrumentenbereiche – also auch für solche, die nicht im Entscheidungsbereich von Kommune im Allgemeinen und der Stadt Mörfelden-Walldorf im Speziellen liegen – wurden in jüngerer Zeit vom Umweltbundesamt¹³ und vom Öko-Institut¹⁴ angestellt.

Als generelle Potenzialbereiche zur CO₂-Minderung im Verkehr unterscheidet das Umweltbundesamt (mit Hinweisen zur Relevanz der Bereiche für die Anwendung durch Kommunen):

¹² ITP/BVU, 2007: Prognose der deutschlandweiten Verkehrsverflechtungen. FE-Nr. 96.0857/2005, München/Freiburg, 14.11.2007

¹³ Umweltbundesamt [Hrsg.], 2010: CO₂-Emissionsminderung im Verkehr in Deutschland - Mögliche Maßnahmen und ihre Minderungspotenziale. UBA-Texte 05/2010. Dessau-Roßlau.

¹⁴ Öko-Institut e.V. [Hrsg.], 2009: Stoffstromanalyse nachhaltige Mobilität im Kontext erneuerbarer Energien bis 2030. Endbericht. Berlin.

- Verkehrsvermeidende Siedlungs- und Verkehrsplanung,
z.B. „Stadt der kurzen Wege“, die Integration von Siedlungs- und Verkehrsplanung oder eine auf den Umweltverbund orientierte Entwicklung des Verkehrsnetzes.
Dieser Potenzialbereich zählt zu den klassischen Handlungsfeldern von Kommunen.
- Förderung umweltgerechter Verkehrsträger
z.B. Schienengüterverkehr, ÖPNV, Fuß- und Radverkehr, CarSharing und andere neuere Mobilitätsformen.
Auch hier können Kommunen – gemeinsam mit übergeordneten Ebenen – aktiv werden.
- Ökonomische Maßnahmen
z.B. Marktorientierte Instrumente im Luftverkehr, Weiterentwicklung der Lkw-Maut oder die Erhöhung der Energiesteuer auf Kraftstoffe.
Der Einfluss von Kommunen auf ökonomische Maßnahmen ist sehr eng begrenzt; dies ist ein klassisches Aufgabenfeld des Bundesgesetzgebers.
- Maßnahmen zur Verbesserung der Fahrzeug- und Flotteneffizienz
z.B. Verschärfung der CO₂-Grenzwerte, Verwendung von Leichtlaufölen und –reifen oder der Einsatz „besserer“ Biokraftstoffe.
Dieser Maßnahmenbereich wird vorrangig vom Gesetzgeber, von der Fahrzeugindustrie sowie von den Fahrzeugbetreibern umgesetzt.
- Verbraucherinformation und Fahrverhalten im Straßenverkehr
z.B. Schulung zum kraftstoffsparendes Fahren, Tempolimits auf BAB oder Fahrgemeinschaften-Förderung.
In diesem Bereich können Kommunen – gemeinsam mit anderen Akteuren – aktiv werden.

Bricht man mittlere Annahmen aus den o.g. Untersuchungen zu bundesweiten Minderungspotenzialen an Hand der Einwohnerzahl auf Mörfelden-Walldorf herunter, ergeben sich folgende theoretische Gesamt-Minderungspotenziale für den Vergleichszeitraum 2010 bis 2020:

Verkehrsvermeidende Siedlungs- und Verkehrsplanung:	- 2,7% (entspricht 2.200 t/a)
Förderung umweltgerechter Verkehrsträger:	- 2,1% (entspricht 1.600 t/a)
Ökonomische Maßnahmen:	- 7,1% (entspricht 5.700 t/a)
Maßnahmen zur Verbesserung der Fahrzeug- und Flotteneffizienz:	- 5,2% (entspricht 4.100 t/a)
Verbraucherinformation und Fahrverhalten im Straßenverkehr:	- 2,9% (entspricht 2.300 t/a)

Eine einfache Addition dieser Minderungspotenziale – hier in der Summe 20,0% - ist nicht zulässig, da sich die Wirkungen der verschiedenen Maßnahmen zum Teil kompensieren, zum Teil verstärken. So führt etwa die Förderung des Umweltverbundes dazu, dass die Potenziale der technischen Verbrauchs-minderung im Fahrzeug nicht ausgeschöpft werden, weil weniger Auto gefahren wird; umgekehrt unterstützt eine klimagerechte Preisentwicklung von Kfz die Förderung des Umweltverbundes.

Unterstellt man aus planerischer Abschätzung vorsichtig, dass die Summe der Minderungspotenziale zu vier Fünfteln ausgeschöpft werden kann, so resultiert daraus für die in Abschnitt 3.3 ermittelten CO₂-Emissionen des Landverkehrs in Mörfelden-Walldorf ein Rückgang von 70.075 t/a im Jahr 2010 um 16,0% auf 58.863 t/a im Jahr 2020. Diese Minderung bleibt, bezogen auf den Sektor Verkehr, knapp hinter dem Ziel der Stadt Mörfelden-Walldorf als Klima-Bündnis-Kommune zurück, die CO₂-

Emissionen alle fünf Jahre um 10% zu reduzieren. Darin zeigt sich auch für Mörfelden-Walldorf das allgemein beobachtbare Phänomen, dass eine Verringerung der CO₂-Emissionen im Sektor Verkehr schwerer zu erreichen ist als in anderen Sektoren. Das Klimaschutzkonzept Mörfelden-Walldorf aus 2009 zeigt aber auch auf, dass die Klimaschutzziele in anderen Sektoren übererfüllt werden können, so dass die Klimaschutz-Zielwerte in der Gesamtbilanz für Mörfelden-Walldorf erreichbar sind.

Von Interesse ist mit Blick auf das kommunale Klimaschutzkonzept, welche Anteile dieses Gesamtpotenzials auf Maßnahmen der kommunalen Ebene entfallen. Bei Betrachtung der einzelnen Instrumentenbereiche und ihrer Relevanz für Kommunen erscheint ein Anteil von etwa der Hälfte des Gesamtpotenzials, also 8,0%, als plausibel. Dieses kommunale Potenzial korrespondiert in seiner Größenordnung auch mit den Ergebnissen anderer Untersuchungen, die sich auf die Potenziale einzelner Kommunen beziehen¹⁵.

Auch wenn in dieser Betrachtung die Rolle und der Einfluss von Kommunen gering erscheinen, darf dreierlei nicht übersehen werden:

- Die Instrumentenbereiche und Maßnahmen wirken nicht isoliert, sondern besitzen wechselseitige Abhängigkeiten. So ist es beispielsweise sinnvoll und notwendig, besonders wirksame Maßnahmen der Bundesebene – z.B. die Erhöhung der Mobilitätskosten konventioneller Kfz – mit planerischen Maßnahmen auf kommunaler Ebene zu flankieren – beispielsweise den Bürgerinnen und Bürgern Alternativen zur Nutzung konventioneller Kfz eröffnen.
- Die Mehrzahl der kommunalen Maßnahmen für einen klimafreundlicheren Verkehr hat positive Effekte auch in Wirkungsfeldern jenseits des Klimaschutzes. So trägt beispielsweise die Förderung von Fuß, Fahrrad und ÖPNV auch zur Senkung der Unfallzahlen, des Lärms und der Luftschadstoffemissionen bei und Maßnahmen zur Verringerung des Kfz-Verkehrs tragen zu einem attraktiveren Stadtbild bei.
- Schließlich sei darauf hingewiesen, dass ein Erreichen der Klimaschutzziele nur dann denkbar ist, wenn auch kleine, für sich genommen gering erscheinende Beiträge geleistet werden.

¹⁵ hier insbesondere:

- Reutter, Oscar, 2010: Klimaschutz als Herausforderung für einen zukunftsfähigen Stadtverkehr - Strategien und Größenordnungen in einer Großstadt. Vortrag beim Workshop „Beitrag der Verkehrsplanung zum Klimaschutz“ der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen am 8. Juni 2010 in Erfurt.
- Martin Haag, Andrea Henkel, Oliver Hahn, Anita Hoffmann, 2010: Mobilität 2030 Tübingen - Abschlussbericht der Pilotphase im Projekt „Nachhaltiger Stadtverkehr Tübingen“. Kaiserslautern 2010

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 Dienstwegelinien.
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, Verstärkung 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.

Geplante Maßnahme	Bewertung
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 Haupttrouten-netzes 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.

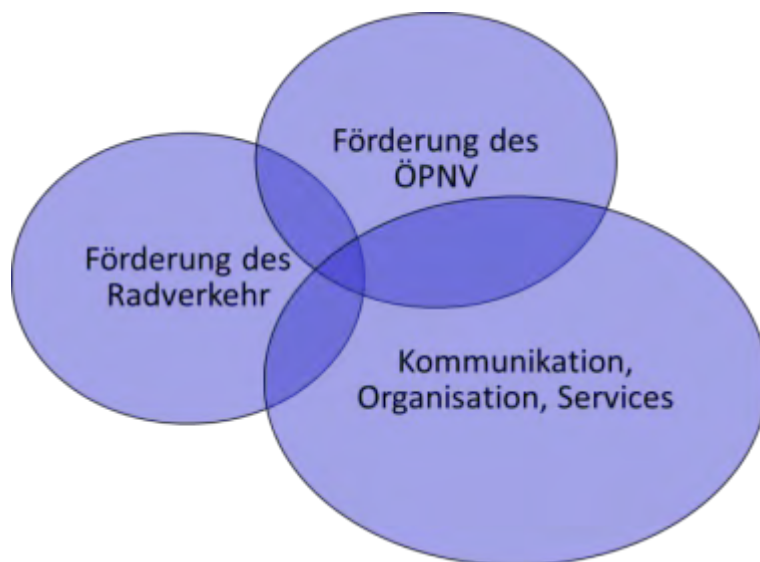


Abbildung 32: Maßnahmenstrategie

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 Aschaffener 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 Aschaffener 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 Aschaffener 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 GmbH¹⁶, 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.

¹⁶ 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 Hauptrouten 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, Hauptrouten 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%¹⁷, 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 Gleichgewicht 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-

¹⁷ 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.



Abbildung 35: Flyer Einkaufen mit dem Fahrrad, Wien

In Belgien wurden in einer Kooperation von Kommune, Radfahrerverband, Gesundheitsförderung und Einzelhandel die Kampagne „Mit Radgeklengel 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 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 Erlebniseinkauf/Profilierung“ könnte dazu dienen, die Fahrradnutzung beim Einkaufen 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 Leihfahrräder 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 Alzey 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 m² Nutzfläche einen Fahrradabstellplatz vorweisen. Vorgesehen ist ein Flächenbedarf von 1,4 m² (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 m² (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 m² (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 AGFS¹⁸ („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 ² 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 ² Hauptnutzfläche	50%
Büro- und Verwaltungsräume mit erheblichem Besucherverkehr, Arztpraxen etc.	1 Abstpl. je 35 m ² Hauptnutzfläche	75%
Verkaufsstätten		
Verkaufsstätten für Waren des täglichen Bedarfs	1 Abstpl. je 40 m ² Verkaufsfläche	75%, davon mind. 1 mit Anhänger anfahrbar
Fachgeschäfte	1 Abstpl. je 50 m ² 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.

¹⁸ 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 geringer 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, 1998¹⁹.

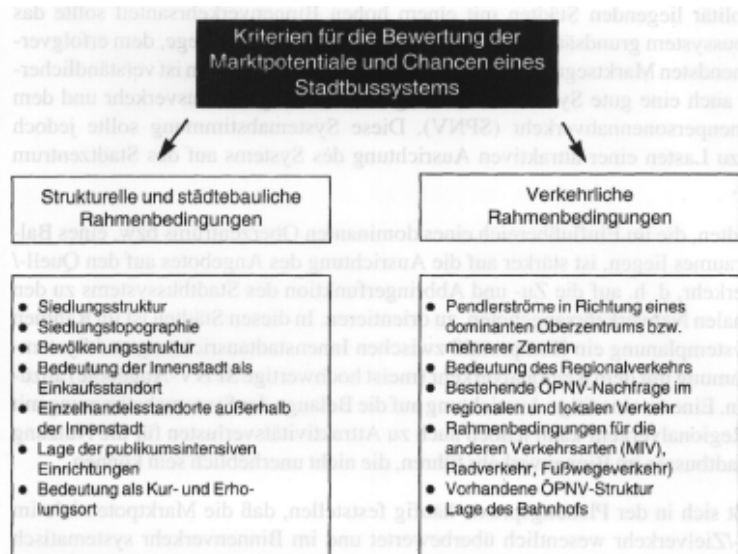


Abbildung 36: Bewertungskriterien für Stadtbussysteme (Schmechtig, 1998)

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.

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

Die Konzeption des Busliniennetzes hängt von der Linienlänge, dem gewünschten Bedienungstakt, der Führung mit Durch- oder Halbmesserlinien, 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
- Gesamtlinienlänge 95,5 km
- Kilometerleistung pro Jahr rund 1.050.000
- Anzahl der Haltestellen (nicht Halteketten!) 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 Linienweiterungen 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.

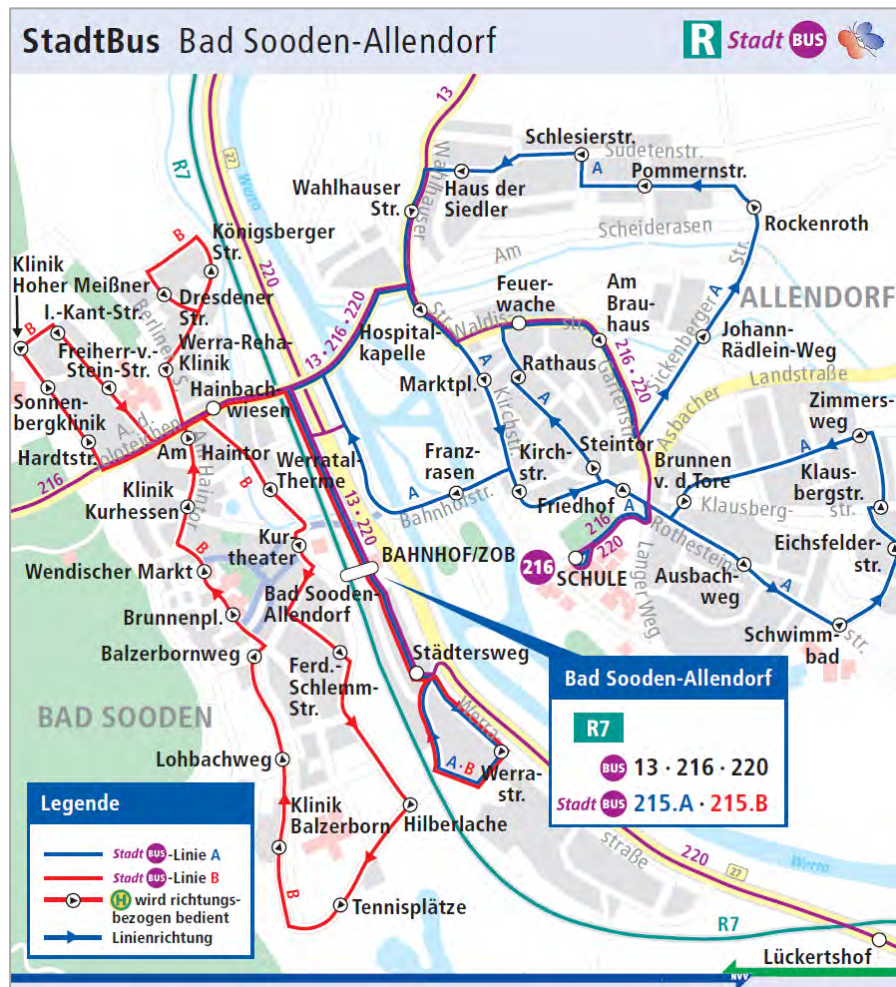


Abbildung 38: Busliniennetz Bad Sooden-Allendorf (Quelle: Nahverkehr Werra-Meißner GmbH)

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 Euro²⁰ 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 übernommen²¹. 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.

²⁰ 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.

²¹ 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 CO₂-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 CO₂-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) 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 lässt²². Solch ein Angebot gibt es in Deutschland bspw. in Kaiserslautern.²³

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 Haupttrassen 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.

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

²³ 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
Radverkehrsförderung	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 ²⁴ hoch	Ca. 8.000 bis 12.000 € Ca. 10.000 bis 15.000 €	Landkreis Groß-Gerau
	Angebote für Zielgruppen - Radfahrkurse Migrantinnen - Radfahrtraining für Senioren - Kennenlern-Radtouren für Neubürger - Radförderung Berufspendler - Dienstfahrräder Stadtverwaltung - Marketingkampagnen Einkauf - Kampagne „Mit dem Rad zum Sport“	hoch mittel hoch hoch hoch mittel mittel	Förderung aus Nationalem Radverkehrsplans zu prüfen mittel mittel gering je nach Maßnahmen des Betriebl. 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 - Überarbeitung Stellplatzsatzung und Bauherrenberatung - Beratung und Förderung von Hauseigentümern - Schaffung von Abstellanlagen im öffentlichen Raum	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	

²⁴ 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 - Fahrplanheft - Schnupperticket Neubürger	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 CO₂-Ausstoßes um 10% alle fünf Jahre – erreicht werden.

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

Ein Controlling der Emissionen ist nur indirekt möglich, indem analog dem Verfahren bei der CO₂-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 CO₂-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	- Jährliche Umsetzungsbilanz der Maßnahmen des zu erstellenden Radverkehrskonzepts - Auswertung der Rückmeldungen aus der Meldeplattform Radverkehr der ivm und dem stadt eigenen Beschwerdemanagement-System - Ggf. jährliche Verkehrsschau zu Rad mit Fachleuten und Bürgern
	Radverkehrswegweisung Radverkehrsstadtplan	- Umsetzungsbilanz der Radverkehrsbeschilderung - Auswertung der Rückmeldungen aus der Meldeplattform Radverkehr der ivm und dem stadt eigenen Beschwerdemanagement-System - Regelmäßige Überprüfung des Zustands der Schilder - Ggf. jährliche Verkehrsschau zu Rad mit Fachleuten und Bürgern - Monitoring der Nachfrage nach Radverkehrsstadtplänen bzw. der Resonanz darauf.

Maßnahmenempfehlung		Controllingansätze und Messgrößen
	Angebote für Zielgruppen • Radfahrkurse Migrantinnen • Radfahrtraining für Senioren • Kennenlern-Radtouren für Neubürger • Radförderung Berufspendler • Dienstfahrräder Stadtverwaltung • Marketingkampagnen Einkauf • Kampagne „Mit dem Rad zum Sport“	Je nach Teilmaßnahme: • Jährliche Umsetzungsbilanz (Anzahl durchgeführte Kurse und Aktionen, Anzahl Teilnehmende, ...) • Monitoring der Resonanz auf Aktionen (mündliche Rückmeldungen, Presseecho) • Vorher-Nachher Befragung der Teilnehmenden an Kursen zur Radnutzung, Nachher-Befragung zum Kurs • Ermittlung der Nutzungsintensität der Dienstfahrräder (kontinuierlich über „Fahrtenbuch“ oder Stichprobe) • Wiederholte Zählung abgestellter Räder an Einzelhandelsgeschäfte und Sporteinrichtungen
	Fahrradverleihsystem	-
	Fahrradparken • Überarbeitung Stellplatzsatzung und Bauherrenberatung • Beratung und Förderung von Hauseigentümern • Schaffung von Abstellanlagen im öffentlichen Raum	• Jährliche Umsetzungsbilanz (Anzahl der Beratungen, der geförderten und der selbst errichteten Fahrradabstellplätze) • Evaluation der Umsetzung durch die Bauherren • Regelmäßige Erfassung der Nutzung an öffentlich zugänglichen Anlagen
	Bewachtes Fahrradparken bei Veranstaltungen	• Erfassung der Nachfrage und der Resonanz
	Ausbau Bike+Ride	• Jährliche Umsetzungsbilanz (Anzahl der errichteten Fahrradabstellplätze) • Regelmäßige Erfassung der Nutzung
	Radverkehrsbeauftragter	• Jährlicher Tätigkeitsbericht
ÖPNV Förderung	Attraktive Bushaltestellen	• Umsetzungsbilanz der Maßnahmen • Regelmäßige Kontrolle des Zustands der Haltestellen
	Attraktive Bahnhöfe	• Umsetzungsbilanz der Maßnahmen • Regelmäßige Kontrolle des Zustands der Anlagen
	Information und Kommunikation • Fahrplanheft • Schnupperticket Neubürger	• Umsetzungsbilanz (z.B. Anzahl ausgegebene Schnuppertickets) • Erfassung der Resonanz
	Eventticket	• Umsetzungsbilanz (Anzahl Veranstaltungen, zu denen Eventtickets angeboten wurden) • Erfassung der Nachfrage und der Resonanz
	Inputs für Nahverkehrsplan	• Überprüfung der Berücksichtigung der Inputs im NVP und der Umsetzung
	Prüfung Stadtbussystem	• Umsetzungsbilanz

Maßnahmenempfehlung		Controllingansätze und Messgrößen
Information, Kommunikation, Organisation, Service	Information	• Umsetzungsbilanz (Durchführung Maßnahmen) • Erfassung der Nachfrage (z.B. Zugriffe auf Internetseite)
	Kommunikation: Kampagne nachhaltige Mobilität	• Umsetzungsbilanz (Anzahl/Umfang durchgeführter Maßnahmen) • Erfassung der Nachfrage (z.B. Teilnehmendenzahlen) und der Resonanz • Befragung der Teilnehmenden
	Organisation	• Umsetzungsbilanz, z.B. Tätigkeitsbericht
	Betriebliches Mobilitätsmanagement Stadtverwaltung	• Umsetzungsbilanz der Maßnahmen • Erfassung der Nachfrage nach bestimmten Maßnahmen (z.B. Nutzung Diensträder, Teilnahme Spritspar-kurse, Verbräuche der Dienstfahrzeuge) • Erhebung des Mobilitätsverhaltens der Beschäftigten ca. alle 3 bis 5 Jahre
	Mobilität im Gewerbegebiet Mörfelden-Ost	• Umsetzungsbilanz der Maßnahmen • Erfassung der Nachfrage nach bestimmten Maßnahmen (z.B. Fahrradboxen, Fahrgemeinschaftenparkplätze, ...) • Erhebung des Mobilitätsverhaltens der Beschäftigten ca. alle 3 bis 5 Jahre
	Schulisches Mobilitätsmanagement	• Umsetzungsbilanz (Durchführung Maßnahmen) • Erfassung der Nachfrage und der Resonanz durch Befragung der teilnehmenden Schulen (Schulleitung, Lehrkräfte, Eltern, Schüler)
	CarSharing	• Umsetzungsbilanz (Einführung CarSharing) • Erfassung der Nachfrage (Anzahl CarSharing-Teilnehmende)
	Aufenthaltsqualität und Nahmobilität	• Umsetzungsbilanz der vorgeschlagenen Maßnahmen

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 eines Jahresprogramms für die Öffentlichkeitsarbeit im Bereich Mobilität
Medienvielfalt	Aufstellung eines Informations- und Kommunikationsangebots auf verschiedenen Ebenen: • Online- und Printmedien ○ Erstellung eines Fahrradstadtplans, ○ Weiterentwicklung der Homepage mit nutzerfreundlicher Bündelung der Informationen zur Mobilität, ○ Flyern für die Fahrradboxen ○ Flyer mit Informationen zum neuen Bahnhof Walldorf und der Fahrradgarage • Presse ○ Die Presse regelmäßig mit Informationen zur Mobilität versorgen ○ Mobilitätsthemen wie das betriebliche Mobilitätsmanagement der Stadtverwaltung durch die Presse begleiten • Mobilitätszentrale am Bahnhof Mörfelden zu einer Informationszentrale in allen Fragen der Mobilität ausbauen • Jährliche Events ○ Mobilitätsaktionstag im Frühjahr zum Start der Fahrradsaison ○ „Energie und Klimaschutztag“ im Herbst • Radfahrwettbewerb ○ „Stadtradeln“ verstetigen ○ „Mit dem Rad zur Arbeit“ bei Unternehmen bewerben und zur Teilnahme anregen • Plakataktionen ○ Eigene Werbekampagne zur nachhaltigen Mobilität durchführen • Entwicklung von Online- und Printinformationen für verschiedene Zielgruppen ○ z.B. „mit dem Rad zum einkaufen“, „mit dem Rad ins Büro“ ○ z.B. zur Bewerbung der Neubürgerradtour
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.
Heimatismuseum	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 Abstellmöglich- lichkeiten	Vorderradhalter (Fel- genklemmer)	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 (Fellengenklemmer)	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 m² 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 Aschaffburger 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 CO₂-Ausstoß von ca. einem Drittel bedeutet Verkehrspolitik also auch Klimapolitik. Es sei schizophren, 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% CO₂ 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 CO₂. Um die globalen Klimaschutzziele zu erreichen, darf jeder Einwohner bis 2050 aber insgesamt höchstens 2 Tonnen CO₂ 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 Blees, Stefanie Klaes (Stadt Mörfelden-Walldorf), Greta Wieskotten (Verkehrslösungen Blees) 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 Taktdichte 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-

den Wettbewerbe und Einsteigerkurse etwa zum Radfahren für Frauen mit Migrationshintergrund gesehen.



Abbildung 53: Ergebnisse der Arbeitsgruppen beim ersten Workshop (Quelle: Stadt Mörfelden-Walldorf)

Ein Thema war auch das Schulische Mobilitätsmanagement. In der Erziehung der Kinder hin zu einem klimaschonenden Verkehrsverhalten wird ein besonderer Schlüssel für eine Zukunft mit weniger Autoverkehr gesehen. Einzelne Ideen waren hier Verbesserungen im Schulbusverkehr, Fahrradförderung und Kampagnen zur Vermeidung von „Elterntaxis“.

Weitere genannte Ideen waren das Ausweiten von verkehrsberuhigten Zonen, die Verlangsamung des Autoverkehrs, die Verringerung des Parkplatzangebots in der Innenstadt, das Anbieten von Lieferservices, damit Großeinkäufe auch mit dem Fahrrad oder Bus erledigt werden können sowie die Förderung von Car-Sharing, etwa durch ein Sponsoring der Stadt.

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% CO₂ 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 CO₂. Um die globalen Klimaschutzziele zu erreichen, darf jeder Einwohner bis 2050 aber insgesamt höchstens 2 Tonnen CO₂ 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	• Gute Ausgangsbedingungen für Radverkehr • Radwegenetz vorhanden, mit Lücken • Wegweisung nur vereinzelt • Defizite beim Fahrradparken • Radverkehr im Stadtbild nicht wirklich sichtbar
Öffentlicher Nahverkehr	• Moderne Bahnhöfe und Haltestellen • Gute Bahn-Anbindung Richtung Frankfurt • ÖPNV-Verbindungen zu anderen Zielen und innerstädtisch zum Teil weniger attraktiv • Ausbaufähiges ÖPNV-Marketing
Information, Kommunikation, Organisation, Services	• Gute und ausbaufähige Ansätze für Mobilitätsmarketing und Mobilitätsmanagement vorhanden • Mobilitätsinformation z.T. nur dispers vorhanden • Potenzial für neue Mobilitätsangebote (z.B. Car-Sharing)

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-



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 einem 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 Blees, Stefanie Klaes (Stadt Mörfelden-Walldorf) und Greta Wieskotten (Verkehrslösungen Blees) vorgestellt.

Thementisch 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.



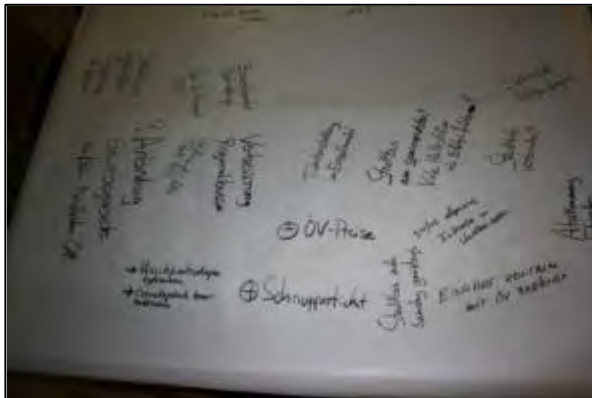
Unterstützung von Aktionen und Projekten können sich die Teilnehmenden vorstellen, wenn sie kostengünstig sind. Generell wird es als notwendig angesehen, für Aktionen die Geschäftsleute direkt anzusprechen.

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

Thementisch Öffentlicher Nahverkehr

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

Es wird gefordert, dass die Gewerbegebiete (insbesondere Mörfelden-Ost) besser mit dem ÖPNV angebunden werden. Auch die Verbindung der Stadtteile miteinander und zu den Einkaufszentren wird nicht als optimal empfunden. Umsteigeverbindungen, insbesondere zwischen Regionalbus und Bahn, sollten optimiert werden.



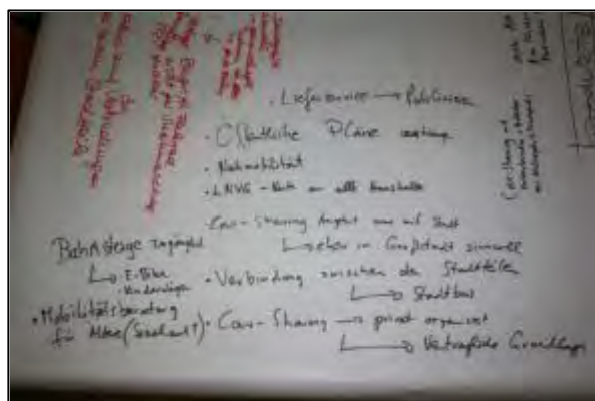
Einem möglichen Stadtbussystem wird das größte allgemeine Interesse zugesprochen. Als Erfolgsfaktoren werden hier eine große Anzahl von Haltestellen, ein ganztätiges Angebot auch samstags, gute Verbindungen zu den Einkaufszentren und die Fahrplanabstimmung mit einem gestrafften Regionalbus gesehen. Für die Zukunft wünscht man sich sogar einen kostenlosen Stadtbus.

Beim Ticketangebot wird das Fehlen eines Tagestickets für Mörfelden-Walldorf bedauert. Die ÖPNV-Preise werden als zu hoch eingestuft. Helfen könnten Schnuppertickets, nutzertaugliche Eventtickets oder z.B. die Ticketerstattung im Einzelhandel.

Weitere Themen sind die Erreichbarkeit der Bahnsteige auch für E-Bikes und Kinderwagen und das Anrufsammeltaxi, welches an mangelnder Bekanntheit leidet.

Thementisch Information, Kommunikation, Organisation und Services

Am Thementisch Information, Kommunikation, Organisation und Services werden verschiedene Themen diskutiert. Die Bedeutung von leicht zugänglichen Informationen wird betont. Für die Homepage der Stadt wird eine bessere Übersichtlichkeit durch eine zentrale Organisation mit verbesserten Verlinkungen z.B. mit Hilfe eines Internetbeauftragten gewünscht. Die ÖPNV-Verbindungs- und Liniennetzpläne sollen an allen wichtigen Stellen im Stadtgebiet (Bushaltestellen, Plätze, Einkaufszentren) verfügbar sein und als Broschüre an alle Haushalte verteilt werden. Vorstellbar waren hier auch Karten der ÖPNV-Verbindungen und Radverbindungen jeweils einzeln für die zwei Stadtteil an die Haushalte zu verteilen.



Eine Verbesserung der Radwegweisung mit der Ausweisung städtischer Einrichtungen, Hotels und Geschäfte wird ebenso wie ein Radwegeplan gewünscht. Ein Bike-Sharing Angebot konnten sich die Teilnehmer in Form eines Joint-Venture zwischen Einzelhandel und Stadt vorstellen.

Das Thema Car-Sharing wird kontrovers diskutiert. Einige Teilnehmende sind der Meinung, es eigne sich eher in Großstädten und für Strecken außerorts statt innerorts. Als vorstellbar wird ein

privat organisiertes Car-Sharing z.B. das Autoteilen bei Angeboten von gemeinschaftlichem Wohnen im Alter genannt. Hierfür werden vertragliche Grundlagen gewünscht.

Aktionen und Angeboten wie „Autofreier Tag“, Neubürger Radtouren, Lieferservice, Mobilitätsberatung für Ältere oder Neubürgerpaketen sollten ebenso wie eine Kampagne zum Radfahren genutzt werden um das Mobilitätsverhalten der Mörfelden-Walldorfer in Richtung Umweltverbund und Nahmobilität zu fördern.