

MöWa mobil

Nachhaltiges Verkehrskonzept

Analyse, Beteiligung, Maßnahmen
für die zukünftige Mobilität in Mörfelden-Walldorf

Dokumentation SUMP-Prozess Juni 2024 bis Juni 2026



Gefördert durch:



aufgrund eines Beschlusses
des Deutschen Bundestages

MöWa
mobil



**nachhaltig
mobil
planen**



MöWa mobil

Nachhaltiges Verkehrskonzept

**Analyse, Beteiligung, Maßnahmen
für die zukünftige Mobilität in Mörfelden-Walldorf**

Dokumentation SUMP-Prozess Juni 2024 bis Juni 2026

Inhalt

Vorwort	7
1 Grundsätze und Ziele	8
2 Beteiligungsprozess	14
2.1 Fachliche und politische Beteiligung	15
2.1.1 Lenkungsgruppe <i>MöWa-mobil</i> -Beirat	15
2.1.2 Beteiligungen der Politik	16
2.1.3 Verwaltungsinterne Beteiligung	16
2.1.4 Beteiligung der Gewerbetreibenden	17
2.1.5 Beteiligung von weiteren Zielgruppen	18
2.2 Öffentlichkeitsbeteiligung	19
2.2.1 Online-Umfragen	19
2.2.2 Wochenmarktstände	22
2.2.3 Zukunftscafé	22
2.2.4 Fest der Vielfalt	24
3 Strukturanalyse	25
3.1 Raumstruktur und Stadtentwicklung	25
3.2 Verkehrsnetz und –angebot	28
3.2.1 Mobilitätsverhalten	29
3.3 Ziele und Erreichbarkeit	30
3.3.1 Ziele in der Region	30
3.3.2 Ziele und Erreichbarkeit in der Stadt	30
4 Analyse der Verkehrsmittel	32
4.1 Kfz-Verkehr	32
4.1.1 Fließender Kfz-Verkehr	32
4.1.2 Ruhender Kfz-Verkehr	34
4.1.3 Bewertung des Kfz-Verkehrs	35
4.1.4 Handlungsempfehlungen	36

4.2 Radverkehr	37
4.2.1 Fließender Radverkehr	37
4.2.2 Ruhender Radverkehr	37
4.2.3 Bewertung des Radverkehrs	38
4.2.4 Handlungsempfehlungen	39
4.3 Fußverkehr & Barrierefreiheit	40
4.3.1 Fußverkehr in Bewegung	40
4.3.2 Ruhender Fußverkehr	42
4.3.3 Angebote und Ausstattung	42
4.3.4 Bewertung des Fußverkehrs	43
4.3.5 Handlungsempfehlungen	44
4.4 Öffentlicher Personennahverkehr	45
4.4.1 Fahrender ÖPNV	45
4.4.2 Warten auf den ÖPNV	45
4.4.3 Bewertung des Öffentlichen Verkehrs	47
4.4.4 Handlungsempfehlungen	48
4.5 Intermodalität	49
5 Maßnahmen	51
5.1 Aufbau der Maßnahmenübersichtsblätter	54
5.2 Die acht Themenbereiche detailliert	56
6 Vertiefungen	72
7 Ausblick & Evaluation	84
Literaturverzeichnis	86
Abkürzungsverzeichnis	88
Impressum	90

Präambel

Der vorliegende Sustainable Urban Mobility Plan (abgekürzt: SUMP) „MöWa mobil“ bildet eine strategische Grundlage für die zukünftige Mobilitätsentwicklung der Stadt Mörfelden-Walldorf. Die Erarbeitung dieses nachhaltigen Mobilitätsplans erfolgte über einen Zeitraum von zwei Jahren (Sommer 2024 bis Sommer 2026) und basiert auf einer umfassenden Bestandsanalyse sowie einem breit angelegten Beteiligungsprozess. Neben der Einbindung von Verwaltung, Politik und Stakeholdern wurden auch die Einwohnenden über verschiedene Formate aktiv in den Prozess mit einbezogen.

Auf Grundlage der Beteiligung wurden vier zentrale Oberziele entwickelt, die die zukünftige Mobilitätsentwicklung strategisch ausrichten. Der Fokus von MöWa mobil liegt auf der Verbesserung der Verkehrssicherheit, stressfreier Mobilität, der Stärkung des Umweltverbunds, der Erhöhung der Aufenthaltsqualität sowie der Förderung eines rücksichtvollen Miteinanders im Verkehr.

Daraus abgeleitet wurden Maßnahmenbereiche mit konkreten Bausteinen, welche hinsichtlich ihrer Priorität bewertet und weiterentwickelt wurden. Einen besonderen Stellenwert nehmen dabei vier Schlüsselprojekte ein, welche bereits vertieft geplant und zeitnah umgesetzt werden sollen, um schnell vom strategischen Planen ins konkrete Tun zu gelangen.

Mit den Maßnahmenbausteinen, den ausgearbeiteten Schlüsselprojekten und vertiefenden Projektsteckbriefen steht ein umsetzungsorientierter Handlungsrahmen, welcher schrittweise in den kommenden Jahren, unter Berücksichtigung der finanziellen Rahmenbedingungen, umgesetzt werden soll.



Vorwort

Sehr geehrte Damen und Herren,

das Thema Mobilität hat in Mörfelden-Walldorf schon viele Jahre einen hohen Stellenwert. Mit dem SUMP wurde die kommunale Mobilitätsplanung jetzt auf eine neue Stufe gehoben. In der Vergangenheit lagen Konzepte für einzelne Themenbereiche nebeneinander, *MöWa mobil* stellt nun einen nachhaltigen Masterplan dar, der alle Bereiche des Verkehrs in Mörfelden-Walldorf integriert behandelt.

Während der Ausarbeitung des SUMP war mir die Einbeziehung von Einwohnerinnen und Einwohnern besonders wichtig. Über Beteiligungsangebote, ein Zukunftscafé und Aktionen auf den Wochenmärkten haben wir sichergestellt, dass die Bevölkerung mitreden konnte. Anregungen und Ideen sind direkt in die Ausarbeitung eingeflossen und Teil von *MöWa mobil* geworden.

Ein weiterer zentraler Punkt ist für mich die Berücksichtigung aller Verkehrsarten sowie aller Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer. Mobilität erfolgt auf ganz unterschiedliche Weisen – mit dem Auto, zu Fuß, auf dem Rad oder Roller, mit Bus und Bahn – und diese Vielfalt findet sich auch in *MöWa mobil* wieder. Die unterschiedlichen Verkehrsarten werden in dem vorliegenden Mobilitätsplan miteinander verknüpft und stehen gleichberechtigt nebeneinander.

Mehr Nachhaltigkeit in Sachen Verkehr und ein noch besseres Miteinander kann nur gemeinsam und auf Augenhöhe gelingen. Der SUMP zeigt auf, wie diese Herausforderung mit gegenseitiger Rücksichtnahme und Akzeptanz gemeistert werden kann. Ich freue mich, an der Umsetzung mitzuarbeiten und die Mobilität in Mörfelden-Walldorf langfristig für alle Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer zu verbessern.



Mit freundlichen Grüßen

Karsten Groß
Bürgermeister

1 Grundsätze und Ziele

Die Stadt Mörfelden-Walldorf verfolgt bei Planung und Umsetzung von Verkehrsprojekten bereits nachhaltig ausgerichtete Mobilitätsziele. Aber mit dem Sustainable Urban Mobility Plan (SUMP) entsteht nun die Möglichkeit, bestehende und neue Mobilitätsmaßnahmen systematisch zu bündeln, zu ordnen und priorisierter umzusetzen.

Der SUMP für Mörfelden-Walldorf ist durch umfassende Beteiligung und Erarbeitung innerhalb der Verwaltung sehr standortspezifisch und hat deshalb den Namen „MöWa mobil“ erhalten.

Das Leitbild von *MöWa mobil* orientiert sich an den europäischen Vorgaben für einen SUMP und beinhaltet überprüfbare Leitziele, die als Richtschnur für Entscheidungen und Maßnahmen im Bereich Mobilität genutzt werden können. Es zielt darauf ab, Mobilität ganzheitlich für alle Verkehrsteilnehmenden, umweltverträglich, sozial gerecht und wirtschaftlich effizient zu gestalten.

Hierbei werden sowohl messbare Aspekte, wie Unfallzahlen oder Emissionswerte, wie auch subjektive Faktoren wie Sicherheitsempfinden und Akzeptanz betrachtet, um alle zentralen Handlungsfelder der Verkehrsplanung zu berücksichtigen: Verkehrssicherheit, Klimaschutz und -anpassung, Verkehrsgechtigkeit sowie Stadtqualität.

Verkehrssicherheit

Hier steht der Schutz von Leben und Gesundheit aller Verkehrsteilnehmenden wie auch die Erhöhung der gefühlten Sicherheit im öffentlichen Raum im Fokus. Ein zentrales Leitprinzip ist dabei die „Vision Zero“, die von EU, Bund und Land Hessen verfolgt wird und das Ziel hat, die Zahl der Verkehrstoten langfristig auf null zu reduzieren.¹

Grundsatz ist deshalb bei Verkehrsplanung und Umsetzung von Maßnahmen:

„[...] eine breit aufgestellte Verkehrssicherheitsarbeit, die den Menschen in den Mittelpunkt stellt und das Ziel verfolgt, Leben zu schützen“.¹

Neben der Vermeidung und Reduzierung der Auswirkungen von Verkehrsunfällen sind unter Verkehrssicherheit ebenso die gefühlte oder subjektive Sicherheit zu verstehen. Diese hängt stark von Personengruppen sowie dem einzelnen Individuum ab. So ist das Gefühl der Unsicherheit bei Frauen, die nachts alleine unterwegs sind, tendenziell stärker ausgeprägt als bei Männern, vor allem in sogenannten Angsträumen (durch mangelnde Beleuchtung, Sichtbarrieren oder fehlende soziale Kontrolle).



Abb. 1: Angstraum durch zu wenig Beleuchtung, Mörfelden, 2026.

Klimaschutz und Klimaanpassung

Der Klimawandel erfordert ein grundlegendes Umdenken auch in der Mobilität. Sowohl Klimaschutz als auch Klimaanpassung bilden deshalb zentrale Leitprinzipien im Verkehrsbereich.

Klimaschutz

Klimaschutz umfasst Maßnahmen zur Minderung von Treibhausgasemissionen, um den Klimawandel zu begrenzen. Im Verkehrssektor ist nach wie vor ein Wachstum von Treibhausgasen zu verzeichnen. Der Treibhausgasausstoß hat seit 1990 um fast 80 % zugenommen:

Im Jahr „[...] 2018 entstanden etwa 15 % aller globalen Treibhausgasemissionen durch den Verkehr“.²

Bundesweit trug der Verkehrssektor im Jahr 2023 mit ca. 146 Millionen Tonnen Treibhausgase rund 22 % zu den Treibhausgasemissionen des Landes bei.³ Aufgrund der steigenden Zahlen hat sich Deutschland als Ziel vorgenommen, bis 2045 die Netto-Treibhausgasneutralität zu erreichen.⁴ Mörfelden-Walldorf hat sich zusätzlich als Ziel gesetzt, bis 2035 klimaneutral zu sein.

Klimaanpassung

Klimaanpassung umfasst Maßnahmen zur Minderung der Folgen des Klimawandels. Vor allem für den Rad- und Fußverkehr werden zukünftig auch in Mörfelden-Walldorf vermehrt klimabedingte Belastungen durch steigende Temperaturen, häufigere Hitzewellen und eine erhöhte Sonneneinstrahlung zu erwarten sein. Um diesen Entwicklungen zu begegnen, sind gezielte Maßnahmen im öffentlichen Raum wie zusätzliche Begrünung zur Verschattung und Kühlung, helle und hitzereduzierende Beläge, Trinkwasserangebote sowie verschattete Sitzgelegenheiten, erforderlich.⁵

Im Zuge der Klimaanpassung kommt der Reduzierung versiegelter Flächen eine wichtige Bedeutung zu: Neuversiegelungen sind gut abzuwägen, während bestehende Versiegelungen durch Entsiegelung (auch im Blick auf Wasserrückhaltung) nachhaltiger gestaltet werden können. Auch sind sparsame Verkehrsflächenbedarfe vorzuziehen:

„Straßen und Wege beanspruchen mit über 90 Prozent den weitaus größten Teil der Verkehrsfläche. [...] Der inzwischen als besonders umweltfreundlich stark geförderte Radverkehr fällt im Vergleich zu anderen Verkehrsmitteln deutlich flächensparender aus“.⁶



Abb. 2: Grünfläche mit Bank, Mörfelden, 2026.

Verkehrsgerechtigkeit und Teilhabe

Dies umfasst die Sicherstellung gleichberechtigter Mobilitätschancen für alle Bevölkerungsgruppen, unabhängig von Alter, Einkommen oder individuellen Einschränkungen. Sozial gerechte Verkehrsplanung berücksichtigt unterschiedliche Mobilitätsbedürfnisse innerhalb der Gesellschaft und schafft einen gleichberechtigten Zugang zu Mobilität (als Grundlage für die Teilhabe am Leben).

Häufig bleibt unberücksichtigt, dass nicht alle Menschen gleich mobil sind. Für viele Menschen ist die Mobilität mit Hindernissen verbunden, wie etwa für Menschen mit Behinderungen, Seniorinnen und Senioren sowie Menschen mit geringem Einkommen, beispielsweise aufgrund von fehlender Barrierefreiheit, unzureichendem ÖPNV-Angebot oder hohen Kosten für Mobilitätsleistungen.⁷ Ein eingeschränkter Zugang zur Verkehrsinfrastruktur verstärkt Benachteiligungen, da Mobilität den grundlegenden Zugang zur Bildung, Arbeit, Gesundheitsversorgung und sozialen Interaktionen gewährleistet.⁷

Daraus ergibt sich die Notwendigkeit, Verkehrssysteme inklusiv und barrierefrei zu gestalten, um gesellschaftliche Teilhabe für alle zu gewährleisten.



Quelle: AGNH

Abb. 3: Mobilitätseingeschränkte Nutzergruppen



Abb. 4: Platzgestaltung

Herleitung der Oberziele

MöWa mobil beinhaltet die eben genannten Grundsätze und verbindet diese mit den Zielen aus den SUMP-Leitlinien:

Stadtqualität und Lebensraum

Stadtqualität und Lebensraum umfasst die Gestaltung lebenswerter, gesunder und attraktiver Stadträume. Mobilität spielt dabei eine wichtige soziale Rolle, da sie Begegnungen im öffentlichen Raum ermöglicht und den Austausch innerhalb der Stadtgesellschaft fördert.

Insbesondere der Fuß- und Radverkehr tragen zu einer lebendigen Stadtkultur bei, denn spontane Interaktionen und Aufenthalte im öffentlichen Raum finden häufiger statt. Gleichzeitig haben sie positive Auswirkungen auf die Gesundheit, da Alltagswege aktiv zurückgelegt werden können.

Eine qualitätsvolle Gestaltung von Straßen und Plätzen – beispielsweise durch attraktive Wegeführungen, Aufenthaltsbereiche und Begrünung – trägt dazu bei, das Zu-Fuß-Gehen und Radfahren zu fördern und somit sowohl die soziale Interaktion, die Gesundheit der Stadtgesellschaft als auch die Lebensqualität in der Stadt zu erhöhen.

- „Verbesserung der Erreichbarkeit für alle, unabhängig von Einkommen und sozialem Status“,
- „Verbesserung der Lebensqualität und der Attraktivität der städtischen Umwelt“,
- „Verbesserung der Verkehrssicherheit und der öffentlichen Gesundheit“,
- „Verringerung von Luftverschmutzung, Lärmbelastung, Treibhausgasemissionen und Energieverbrauch“,
- „Wirtschaftliche Lebensfähigkeit, soziale Gerechtigkeit und Umweltqualität“⁸

Zusätzlich wurden auch im SUMP eigene Ziele für die Zukunft der Mobilität in Mörfelden-Walldorf gesetzt. Da im Rahmen von *MöWa mobil* großer Wert auf Beteiligung der Stadtgesellschaft gelegt wird, wurden auch die Ziele von *MöWa mobil* gemeinsam entwickelt. Hierfür wurden Beteiligungsformate, wie der Workshop mit den politischen Fraktionen oder die *MöWa-mobil*-Beiratssitzungen, so gestaltet, dass die Teilnehmenden aktiv bei der Zielgestaltung, Zielformulierung und den Zielschwerpunkten mitwirken konnten. Hierdurch sollte der Zielschwerpunkt von Einwohnenden, Stakeholdern, Entscheidungsträgern sowie Akteurs- und Nutzergruppen in den nachhaltigen Mobilitätsplan einfließen.

Für die Zielentwicklung wurden außerdem die Zielbewertung der Online-Mobilitätsumfrage aller Haushalte (2024/25) sowie das städtische Leitbild (Entwurfsstand 2019) berücksichtigt.



Abb. 5: Beteiligungsangebot auf dem Wochenmarkt, Walldorf 16.01.2025.

Hier geht's zu den
Umfrageergebnissen:



Diese Mobilitätsthemen sind Ihnen am wichtigsten!

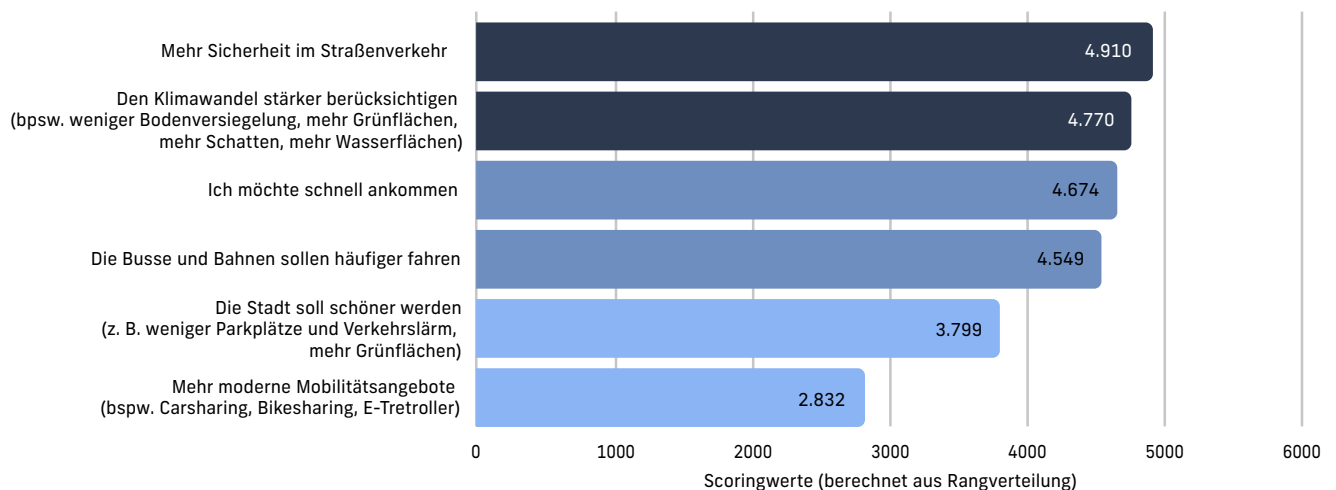


Abb. 6: Auswertung aus der Haushaltsbefragung durch die Stadt Mörfelden-Walldorf, 2024/2025.

Es ergaben sich zunächst sechs Oberziele: „Sicherheit“, „Akzeptanz“, „Zeit / Flexibilität“, „Stadtgestaltung / -qualität“, „Klimaschutz / -anpassung“ und „Stadtgesellschaft / Teilhabe“.

Nach Rücklauf im Beirat (2. Sitzung) und einem Coaching-Termin mit der Hessen Trade & Invest GmbH (HTAI) in Kooperation mit dem Planungsbüro plan:mobil wurden diese sechs Oberziele auf vier reduziert: Die Oberziele „Stadtgestaltung“ und „Klimaschutz“ sowie „Akzeptanz“ und „Teilhabe“ wurden aufgrund der thematischen Überschneidungen zusammengefasst.

OHNE STRESS ZUM ZIEL

Wir möchten schnell, flexibel und bequem zum Ziel kommen.

Das Oberziel „Ohne Stress zum Ziel“ steht dafür, dass die Bevölkerung ohne Schwierigkeiten schnell, flexibel, günstig und bequem ihren Zielort erreicht. Einschränkungen wie Behinderungen, Park- oder Abstellplatzsuche, hohe Ticketkosten im ÖPNV (Öffentlicher Personennahverkehr), Verspätungen und knappe Umsteigezeiten sollen abgebaut werden, um Mobilität zu erleichtern. Das Oberziel betrifft alle Fortbewegungsarten.

SICHER UNTERWEGS FÜR ALLE

Wir möchten keine Verkehrsunfälle in unserer Stadt.

Das Oberziel „Sicher unterwegs für alle“ verfolgt die Vision einer weitgehenden Unfallfreiheit im Straßenverkehr (Vision Zero). Besonderes Augenmerk liegt dabei auf der Sicherheit vulnerabler Gruppen wie Seniorinnen und Senioren oder Kindern. Da diese viel zu Fuß unterwegs sind, richtet sich der Fokus stark auf den Fußverkehr. Entsprechend kommt beispielweise der Gestaltung breiter Gehwege und sicherer Querungen eine zentrale Bedeutung zu.

STADTQUALITÄT FÜR ALLE

Unsere Stadt soll durch weniger Lärm, mehr Grün und mehr Raum lebenswerter und attraktiver werden.

Das Oberziel „Stadtqualität für alle“ zielt darauf ab, die Lebensqualität im öffentlichen Raum zu erhöhen, aber auch das Mobilitätsverhalten zu ändern. Die Förderung von Fuß- und Radverkehr soll nicht nur bei der Reduzierung von Verkehrslärm und Schadstoffemissionen unterstützen, sondern Orte der Begegnung im Stadtraum schaffen. Die Raumqualität kann durch Sitzgelegenheiten und Attraktivität bei jedem Wetter und jeder Tageszeit (durch Überdachungen, Beleuchtungen, Grünelemente) gesteigert werden. Viele dieser Maßnahmen tragen gleichzeitig zur Verbesserung des Kleinklimas und somit Klimaanpassung bei.

MOBILITÄT FÜR ALLE – MITEINANDER UND FÜREINANDER

Wir möchten Mobilität für alle und jeden.

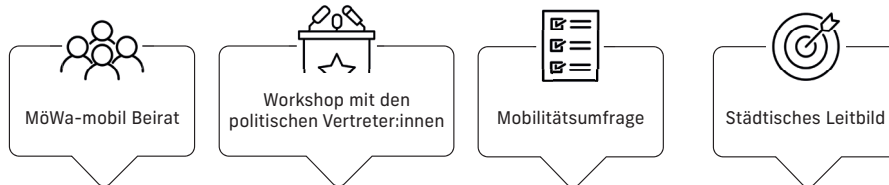
Das Oberziel „Mobilität für alle – Miteinander und Füreinander“ steht für Verkehrsgerechtigkeit und zielt darauf ab, künftig niemanden in der Mobilität auszuschließen. Ein zentraler Punkt ist das gegenseitige Verständnis und Rücksichtnahme im Verkehr zu fördern und dadurch Konflikten vorzubeugen. Gleichzeitig soll die Akzeptanz für die Verkehrswende gestärkt werden. Im Fokus stehen dabei Aufklärung und Information über Wohlfahrtswirkungen.

[Hier geht's zu den vollständigen Zielplakaten:](#)



Der Weg zu unseren Zielen...

Verschiedene Beteiligungsformate fanden statt...



→ Die Beteiligungsergebnisse wurden von der Verwaltung fachlich ergänzt

Daraus entstanden 6 Oberziele mit vielen Unterzielen* (*siehe Zielplakate)



→ Die 6 Oberziele wurden in 4 Oberziele zusammengeführt

→ Die Unterziele wurden in Leitsätze zusammengefasst, welche jeweils ein Maßnahmenfeld abdecken

4 Oberziele mit Leitsätzen* (*siehe Zielplakate)

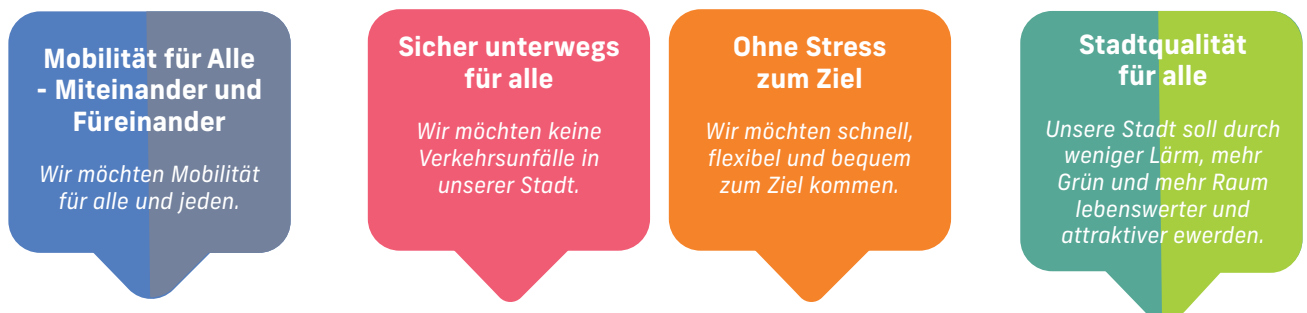


Abb. 7: Schematischer Ablauf der Zielbildung

2 Beteiligungsprozess

Die Beteiligung ist ein zentraler Baustein von *MöWa mobil*. Wichtig war im gemeinsamen Austausch die unterschiedlichen Perspektiven, Erfahrungen und Interessen der relevanten Akteurinnen und Akteure sowie der Einwohnerinnen und Einwohner kennen-zulernen und im Planungsprozess zu berücksichtigen.

Zeitplan und Beteiligungsübersicht

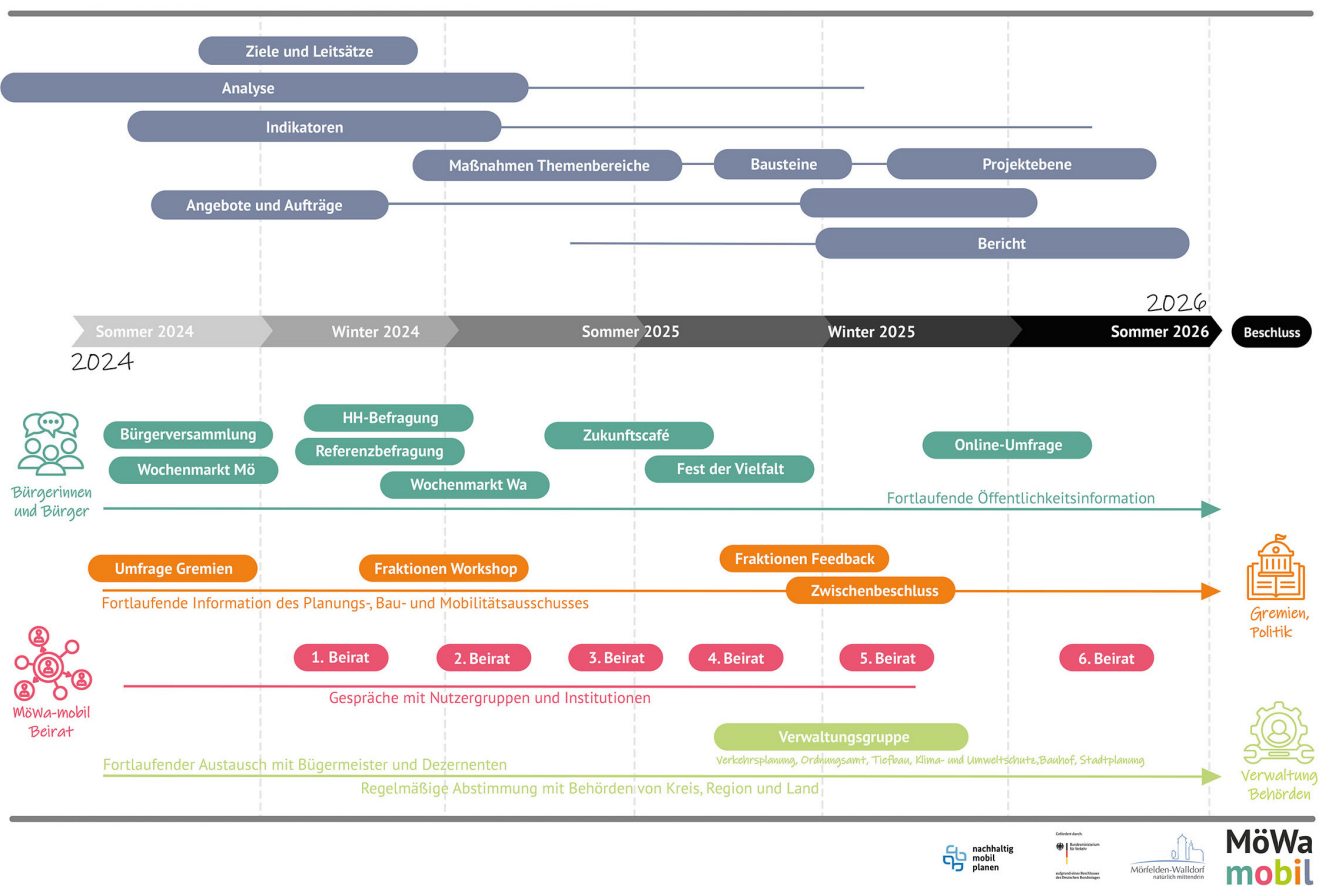


Abb. 8: Zeitstrahl MöWa-mobil-Prozess

2.1 Fachliche und politische Beteiligung

Im Bearbeitungsprozess wurden mehrere Beteiligungsformate mit gezielt ausgewählten Stakeholdern und relevanten Akteurinnen und Akteuren durchgeführt. Hierdurch sollten unterschiedliche fachliche, politische und praktische Perspektiven vertreten und die erfolgreiche Entwicklung und spätere Umsetzung des nachhaltigen Mobilitätsplans garantiert werden.

2.1.1

Lenkungsgruppe MöWa-mobil-Beirat

Aufgrund der hohen Relevanz des Themas Mobilität im Alltag der Bevölkerung sowie der verpflichtenden interdisziplinären Aufgabenstellung ist die kontinuierliche Partizipation der verschiedenen Akteurinnen und Akteure innerhalb der Stadt bei der Erstellung eines SUMP von wesentlicher Bedeutung. Aus diesem Grund wurde für *MöWa mobil* ein Beirat initiiert, der den Planungsprozess die gesamte Projektlaufzeit hinweg aktiv begleitet und sowohl Sachstände diskutierte als auch Entscheidungen mitbestimmte. Der Beirat und seine Zusammensetzung wurden in der Dezernentenrunde und im Magistrat beschlossen. Nach Zustimmung zur



Abb. 9: 3. MöWa-mobil-Beiratssitzung am 12.06.2025

Zusammensetzung wurden die Institutionen bzw. Stakeholder kontaktiert und zur Mitwirkung eingeladen. Die Zusammenstellung des Beirats wurde so gewählt, dass möglichst alle Belange der Stadtgesellschaft zu den Themen Verkehr und Mobilität durch die etwa 30 Personen abgedeckt sind. Im zweijährigen Projektzeitraum haben sechs Sitzungen als Abendveranstaltungen mit jeweils 2,5 bis 3 Stunden Dauer stattgefunden. Sie setzten sich aus Berichten zum Projektprozess, fachlichem Input und Arbeitsaufgaben zusammen, sodass der Beirat immer aktiv Schwerpunkte setzen und eigene Ergebnisse erarbeiten konnte, die in den weiteren Prozess einfließen.

Die MöWa mobil Beiratssitzungen in der Übersicht

Sitzung	Datum	Inhalt	Ort
1.	04.11.2024	Auftakt und Einarbeitung Megatrends	Rathaus Walldorf
2.	05.03.2025	Ziele MöWa mobil	Rathaus Walldorf
3.	12.06.2025	Ergebnisse Analyse & Handlungsempfehlungen	Rathaus Walldorf
4.	17.09.2025	Maßnahmenentwürfe	Rathaus Walldorf
5.	27.01.2025	Maßnahmenvertiefung	Rathaus Walldorf
6.	28.05.2026	Vorstellung Projektergebnisse & Ausblick	Museumsgarten Mörfelden

Abb. 10: Übersicht über die MöWa-mobil-Beiratssitzungen

Hier geht's zu allen Ergebnissen der Sitzungen und weiteren Informationen zum Beirat:



2.1.2

Beteiligungen der Politik

Die politischen Fraktionen frühzeitig und regelmäßig im Planungsprozess einzubinden, sollte helfen, einen breiten Konsens von *MöWa mobil* zu sichern. Politische Vertretende sind Entscheidungstragende, die *MöWa mobil* und die erarbeiteten Maßnahmen beschließen; daher war die Konsensfindung zwischen dem *MöWa-mobil*-Team und der Politik eine wichtige Aufgabe im Prozess.

Neben einer regelmäßigen Information im Planungs-, Bau- und Mobilitätsausschuss der Stadt, um die Entscheidungstragenden auf dem aktuellsten Projektstand zu halten, wurden auch Beteiligungstermine mit den politischen Fraktionen in Form von Workshops sowie eine Online-Beteiligung bei der Maßnahmenentwicklung angeboten.

Neben der inhaltlichen Beteiligung wurde im Dezember 2025 auch ein Zwischenstand – bestehend aus den Oberzielen, Maßnahmenbereichen und den jeweiligen Handlungsansätzen – von der Stadtverordnetenversammlung beschlossen.

2.1.3

Verwaltungsinterne Beteiligung

Die Einbindung der Verwaltung – insbesondere Ordnungsamt, Tiefbau, Bauhof und Bereich Klima- und Umweltschutz – ist ein weiterer wesentlicher Bestandteil für die Umsetzung des nachhaltigen Mobilitätsplans. Die Fachbereiche brachten ihre jeweiligen Kenntnisse in die Analyse sowie in die Entwicklung der Handlungsvorschläge und Maßnahmen ein, wodurch diese praxisnah, realistisch und fachlich fundiert ausgestaltet werden konnten.

Darüber hinaus kommt der Verwaltung eine zentrale Rolle bei der späteren Umsetzung der in *MöWa mobil* vorgesehenen Maßnahmen zu. Wenn der SUMP politisch beschlossen wird, liegt die operative Umsetzung bei den zuständigen Fachabteilungen. Auch deshalb ist es von Vorteil, die Verwaltung bereits frühzeitig und kontinuierlich in den Planungsprozess einzubinden, so dass die relevanten Handlungsfelder und Maßnahmen gemeinsam abgestimmt werden konnten.

Weitere Informationen zur Beteiligung gibt es [hier](#):



Abb. 11: Verwaltungsinterne Beteiligung, hier mit Bauhof, Ordnungsamt und Tiefbau

Es fanden insgesamt fünf Termine statt. Begonnen wurde mit den Analyseplänen und daraus resultierenden Handlungsempfehlungen, welche diskutiert, bewertet und korrigiert wurden. Ein nächster Schwerpunkt war die gemeinsame Betrachtung der Entwürfe der Zielnetzpläne für Kfz-, Rad- und Fußverkehr. Da die Netzpläne zukünftige Schwerpunkte der Verkehrsmittel festlegen sollen, sind auch Maßnahmen an sie gebunden.

Das nächste Hauptthema stellten die vom *MöWa-mobil*-Team entworfenen Maßnahmenbereiche dar. Diese wurden bewertet, inhaltlich geprüft und bis auf die Ebene einzelner Bausteine diskutiert. Die Verwaltung schlug in diesem Rahmen weitere Projekte vor, insbesondere solche, die bereits in Planung oder Vorbereitung sind oder von der Verwaltung als besonders dringend angesehen werden.

Ein letzter Punkt bestand in der Definition von zukünftigen Qualitätsstandards, welche als wichtiges zukünftiges Arbeitsfeld diagnostiziert wurden. Hierzu wurden dann verwaltungsinterne Fachgruppen gebildet, die gemeinsam verbindliche Qualitätsstandards zu folgenden Themen ausarbeiten werden: Produkte & Stadtmobiliar; Verkehrsgrünflächen; Instandhaltung; Winterdienst & Unterhaltung Verkehrswege; Baustandards; Ampelwartezeiten; Poller, Markierungen & andere Hindernisse; Beleuchtung; Wegweisung; Gehwegbreite und Aufenthaltsqualität.

2.1.4

Beteiligung der Gewerbetreibenden

Der Wirtschaftsverkehr umfasst schätzungsweise rund 30 % des gesamten städtischen Verkehrsaufkommens, davon entfällt etwa ein Drittel auf den Güterverkehr und weist, insbesondere vor dem Hintergrund struktureller Entwicklungen wie des zunehmenden Onlinehandels, weiterhin steigende Tendenzen auf.^{9,10} Fachliche Untersuchungen zeigen, dass der städtische Wirtschaftsverkehr in besonderem Maße zu verkehrlichen Belastungen beiträgt, insbesondere hinsichtlich Verkehrssicherheit, Flächeninanspruchnahme, Emissionen und Lärmbelastung.¹⁰ Um dieser hohen Bedeutung des Wirtschaftsverkehrs auch im *MöWa mobil* gerecht

zu werden, wurde das Thema erstmals strukturiert aufgegriffen. Ziel muss sein, gemeinsam mit den lokalen Gewerbetreibenden Bedarfe und Anforderungen systematisch zu ermitteln und Lösungen zu finden. Bei der Beteiligung der Gewerbetreibenden sollte deshalb ein erster Austausch etabliert werden. Die Beteiligung dieser Akteursgruppe erwies sich jedoch als herausfordernd. Ein erster Beteiligungsversuch schlug fehl; da nur 4 Zusagen aus sehr unterschiedlichen Branchen eingingen, musste der Termin wieder abgesagt werden.

Bei der Planung und Einladung eines zweiten Beteiligungstermins erhielt das *MöWa-mobil*-Team Unterstützung durch die IHK Darmstadt Rhein Main Neckar sowie dem Regionalverband FrankfurtRhein-Main. Durch die Bündelung der Veranstalter und die Nutzung des IHK-E-Mail-Verteilers konnten deutlich mehr Betriebe erreicht werden. Etwa zwei Wochen vor dem geplanten Termin zeigte sich jedoch erneut eine geringe Resonanz. Daraufhin begann das Projektteam ausgewählte Unternehmen in der Stadt telefonisch zu kontaktieren. Durch diese zusätzlichen Kontaktaufnahmen konnten weitere Zusagen erzielt werden, sodass der Termin schließlich durchgeführt werden konnte. Insgesamt wurde deutlich, dass auf Seiten der Gewerbetreibenden viele Bedürfnisse bei gleichzeitig geringen Umsetzungserwartungen gegenüber der Stadtverwaltung bestehen. Um eine Zusammenarbeit zwischen Stadt und Gewerbetreibenden zu starten, ist es erforderlich, dass die Stadt mit konkreten und umsetzungsorientierten Maßnahmen auf die Gewerbetreibenden zugeht, um so schrittweise ein belastbares Vertrauensverhältnis aufzubauen.

Hier geht's zu den detaillierten Ergebnissen der Veranstaltung:



2.1.5

Beteiligung von weiteren Zielgruppen

Im Projektverlauf fanden weitere Austauschtermine mit unterschiedlichen Stakeholdern statt, die im Folgenden als Interessen- oder Zielgruppen bezeichnet werden. Dazu zählen unter anderem lokale Naturschutzverbände, die Klimaschutzkommission, Grundschulen, die Leitungsrunde der Kindertagesstätten, der ehrenamtliche Radverkehrsbeauftragte, die AG Radverkehr, die damalig ehrenamtliche Behindertenbeauftragte, die Frauen- und Gleichstellungsbeauftragten, die Fachstelle Altenhilfe, das Integrationsbüro, das Kinder- und Jugendforum, die Gruppe „Eltern und Kinder“ im Rahmen der Kidical Mass, Einsatzkräfte (Feuerwehr, Polizei, Deutsches Rotes Kreuz) sowie Vertretungen des Kreises Groß-Gerau, des Regionalverbands FrankfurtRheinMain und der lokalen Nahverkehrsgesellschaft (LNVG).

Mit den genannten Gruppen wurden jeweils spezifische Austauschtermine durchgeführt, in denen *MöWa mobil* sowie der jeweilige aktuelle Arbeitsstand vorgestellt wurden. Die beteiligten Zielgruppen wurden nach ihren spezifischen Wünschen, Bedarfen und Hinweisen befragt. Darüber hinaus wurden in den Austauschterminen das passende Format für eine weitere Zusammenarbeit im Rahmen der Erarbeitung von *MöWa mobil* abgestimmt. Zusätzlich zu den genannten Zielgruppen wurden auch benachbarte Kommunen und Hessen Mobil fortlaufend informiert; auf Wunsch wurden auch hier vertiefende Gespräche geführt.



Abb. 12: Beteiligung der Zielgruppe "Eltern und Kinder" im Rahmen des Kidical Mass am 21.09.2025 in Mörfelden.



Abb. 13: Beteiligung der Zielgruppe "Eltern und Kinder" im Rahmen des Kidical Mass am 21.09.2025 in Mörfelden.

2.2 Öffentlichkeits- beteiligung

Neben den gezielten Beteiligungsgesprächen war die Einbindung der breiten Öffentlichkeit ein wichtiges Element im Erarbeitungsprozess von *MöWa mobil*. Einwohnerinnen und Einwohner sollten über *MöWa mobil* informiert, frühzeitig am Prozess beteiligt sowie ihre Perspektiven auf Mobilität erfasst werden. Wichtige Hinweise für die Ausarbeitung konnten durch die Beteiligung gewonnen werden, insbesondere zu den Prioritäten der Bevölkerung oder den gewünschten Maßnahmen.

2.2.1

Online-Umfragen

1. Umfrage:

Ziel der Online-Umfrage war es, eine möglichst breite Bevölkerungsgruppe zu erreichen und belastbare Erkenntnisse zum spezifischen Mobilitätsverhalten in Mörfelden-Walldorf zu gewinnen. Entsprechend wurde bei der Entwicklung des Fragebogens besonderer Wert auf Kompaktheit, Verständlichkeit und Niedrigschwelligkeit gelegt. Um unterschiedliche Personengruppen anzusprechen, wurde der Fragebogen bewusst klar und in einfacher Sprache formuliert sowie mehrsprachig angeboten. Zur Erhöhung der Teilnahmebereitschaft und zur Reduzierung von Abbrüchen wurde außerdem die Anzahl der Fragen begrenzt.

Die Online-Befragung wurde im Zeitraum von November 2024 bis Anfang Februar 2025 durchgeführt. Es wurde in zwei aufeinanderfolgende Phasen vorgegangen, um herauszufinden, ob verschiedene gesellschaftliche Gruppen (Sozialmilieus) deutlich unterschiedliche Meinungen zur Mobilität vertreten. Auf Grundlage des städtischen Sozialmonitorings (Sozialatlas Mörfelden-Walldorf 2023) konnten Straßen identifiziert werden, in denen einzelne Milieus besonders stark vertreten sind. Entsprechend wurden diese Haushalte durch ein Anschreiben des Bürger-



Abb. 14: Zukunftscafé am 27.06.2025 im Waldenserhof Walldorf

meisters kontaktiert, um auf die Umfrage aufmerksam zu machen und die Beteiligung zu fördern. Pro Milieu wurden etwa 75 bis 150 Haushalte kontaktiert; im sogenannten prekären Milieu erfolgten rund 500 Posteinwürfe.

Die zweite Phase begann etwa zwei Wochen später und sah vor, alle 18.831 Haushalte der Doppelstadt über eine Postkartenaktion auf die Umfrage aufmerksam zu machen. Der Versand erfolgte über einen Printmailing-Service der Deutschen Post AG, wies aber erhebliche Zustellprobleme auf, so dass vermutlich mehrere Haushalte die Postkarten nicht erhielten.



Abb. 15: Postkarte zur Mobilitäts-Umfrage

Parallel zur postalischen Ansprache wurden weitere Maßnahmen ergriffen, um die Teilnahme an der Befragung zu erhöhen: Veröffentlichungen in lokalen Zeitungen, Plakate mit QR-Code, städtische Homepage und soziale Medien wie Instagram und Whats-App. Insgesamt war das *MöWa-mobil*-Team mit der Beteiligungsquote von 5 % der Einwohnenden (1.821 Personen) sehr zufrieden.

Ergebnisse

Die Ergebnisse zeigen eine deutlich autoorientierte Besitz- und Nutzungsstruktur: Rund 82 % der Teilnehmenden gaben an, über einen Pkw mit Verbrennungsmotor zu verfügen. Demgegenüber besitzen knapp 67 % ein Fahrrad, während lediglich rund 30 % ein Monats- oder Zeitkartenangebot des ÖPNV nutzen. Zentrale Gründe für die seltene Nutzung des Öffentlichen Verkehrs waren unzureichendes Angebot und mangelnde Konkurrenzfähigkeit bei Schnelligkeit und Bequemlichkeit.

Die Auswertung der zurückgelegten Wegedistanzen zeigt, dass sowohl für kurze Wege (unter 7,5 km) als auch lange (über 15 km) überwiegend der Pkw genutzt wird (63 %), gefolgt vom Fahrrad (35 %). Hinsichtlich der Zufriedenheit mit der Verkehrssituation ergibt sich ein differenziertes Bild. Fast 80 %

der Befragten äußerten sich als Fußgängerinnen und Fußgänger zufrieden oder sehr zufrieden. Auch als Auto- und Radfahrende zeigte sich die Mehrheit mindestens zufrieden. Konträr gaben knapp über 50 % der ÖPNV-Nutzende an, mit der Situation unzufrieden oder sehr unzufrieden zu sein. Besonders deutlich fällt die Unzufriedenheit bei mobilitätseingeschränkten Personen aus, von denen rund 70 % die Verkehrssituation negativ bewerteten.

Die Umfrageergebnisse offenbarten einen Zwiespalt zwischen Einstellung und Verhalten: Zwar befürwortet ein großer Teil der Befragten Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit, zum Klimaschutz sowie bauliche Anpassungen zugunsten nachhaltiger Verkehrsmittel. Auch wurden breite Gehwege und wenig Kfz-Verkehr als attraktiv für die Aufenthaltsqualität bewertet. Gleichzeitig lehnt jedoch ein Großteil der Befragten konkrete Einschränkungen des Kfz-Verkehrs ab und spricht sich für den Erhalt der bestehenden Verkehrssituation aus. Dies deutet darauf hin, dass trotz grundsätzlicher Zustimmung zu nachhaltigen Verkehrszielen eine Veränderung des eigenen Mobilitätsverhaltens für die meisten Teilnehmenden derzeit nur eingeschränkt vorstellbar ist.

Eckdaten der Mobilitätsbefragung

Befragte	Zwei Befragungsgruppen	
	Vergleichsgruppe: Ausgewählte Haushalte bestimmter Milieus	Hauptgruppe: Alle Haushalte in Mörfelden-Walldorf
Zeitraum der Befragung	02. Nov. 2024 – 10. Febr. 2025	25. Nov. 2024 – 10. Febr. 2025
Kontakt	Schriftliche Kontaktaufnahme per Post durch die Stadtverwaltung	
	Bewerbung der Befragung bei „Vor-Ort-Veranstaltungen“ und über die Sozialen Medien	
Befragungsformat	Anonyme Onlinebefragung	
Teilnahme- und Rücklaufquote	Die genaue Zahl der kontaktierten Haushalte / Personen lässt sich nicht mehr nachvollziehen. Aufgerufen3.111 Teilgenommen1.821 Abgeschlossen1.348 58,5 % Teilnahme-rate 74 % Abschluss-rate	

Abb. 16: Eckdaten zur Haushaltsbefragung zum Mobilitätsverhalten der Bürgerinnen und Bürger 2024/25.

2. Umfrage zur Maßnahmenpriorisierung

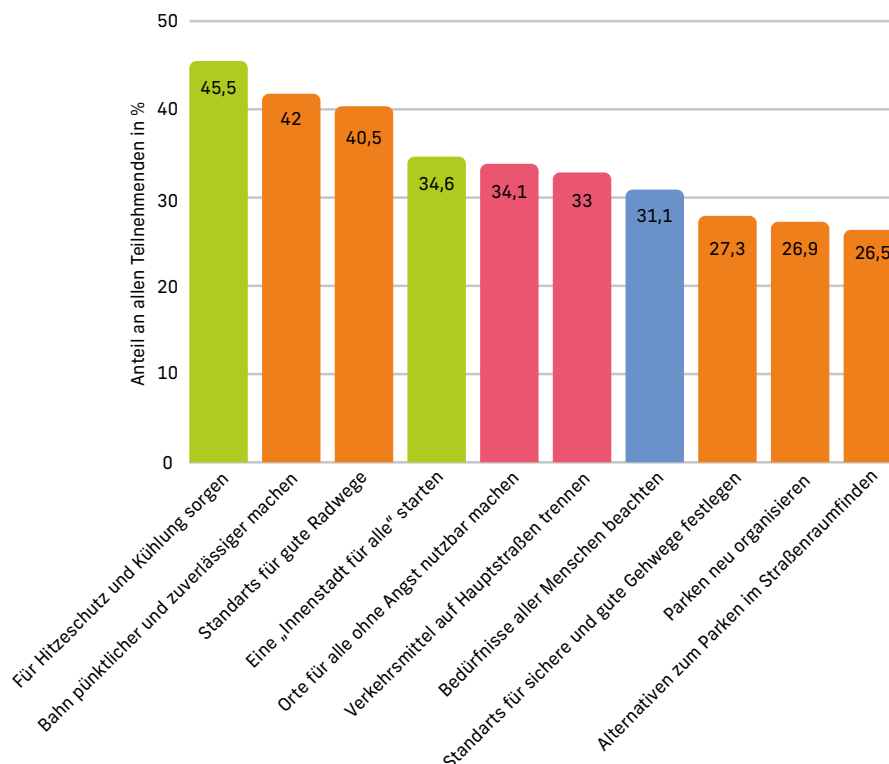
Im Rahmen der Maßnahmenphase wurde im April 2026 eine zweite Online-Umfrage durchgeführt. Den Einwohnenden wurde aus den rund 66 Maßnahmenbausteinen aufgrund der Prioritäten von MöWa-mobil-Beirat und Verwaltung eine Maßnahmenauswahl vorgelegt.

Die Einwohnenden sollten Maßnahmen wählen, die aus Ihrer Sicht bevorzugt umgesetzt werden müssen. Zur Bewerbung der Umfrage wurden verschiedene Kommunikationskanäle genutzt. Neben Plakaten und Flyern an öffentlichen Aushangorten sowie in Kitas, Schulen und Vereinen wurden Anzeigen im Freitags-Anzeiger und auf lokalen Nachrichtenwebseiten geschaltet. Ergänzt wurde das durch die Bewerbung über den städtischen Instagram-Kanal.



Abb. 17: Plakat Umfrage zur Maßnahmenpriorisierung

Diese Maßnahmen wurden priorisiert...



Mehr Informationen zur Durchführung, Bewerbung und zu den Ergebnissen der Umfragen sind [online](#) und in Kapitel 6 zu finden.



Abb. 18: Die Top-Ten Bausteine der Maßnahmenpriorisierung 2026

2.2.2

Wochenmarktstände

Mörfelden-Walldorf verfügt in jeder Stadthälfte über einen eigenen Wochenmarkt, der für eine erste Beteiligungsrunde genutzt wurde (28.09.2024 in Mörfelden; 16.01.2025 in Walldorf).

Der Ablauf war an beiden Terminen vergleichbar. Insgesamt zehn Plakate wurden an Stellwänden aufgehängt, welche als visuelle Anziehungspunkte dienten und die Marktbesuchenden zum Mitmachen aktivieren sollten. Das *MöWa-mobil*-Team sprach die Besuchenden des jeweiligen Wochenmarkts aktiv an, um einen offenen Austausch zur Mobilitäts-situation zu beginnen. In den Gesprächen wurden überwiegend konkrete Mobilitätsprobleme aus dem Alltag der Einwohnerinnen und Einwohner thematisiert.

Zusammengefasst erwiesen sich die Beteiligungsaktionen auf den Wochenmärkten als geeigneter Einstieg in die Öffentlichkeitsbeteiligung, da sie einen direkten Austausch ermöglichten und niedrigschwellige Gespräche förderten. Gleichzeitig zeigte sich aber auch, dass über dieses Format nur bestimmte Bevölkerungsgruppen und eher kleine Beteiligungszahlen erreicht werden konnten, so dass sie nicht repräsentativ waren.



Abb. 19: Beteiligungsaktion auf dem Wochenmarkt Walldorf, Januar 2025.

2.2.3

Zukunftscafé

Um mehr Informationen zu Anliegen, Ideen und Erwartungen rund um die Mobilität zu erfahren, wurde am 27.06.2025 ein Zukunftscafé im städtischen Waldenserhof durchgeführt. Hierbei wurde das Projektteam durch die Stadtverwaltung, das Moderationsbüro Kokonsult, mehrere Beiratsmitglieder, den ADFC, die Kreisverkehrswacht, das Deutsche Rote Kreuz sowie ein lokales Fahrradgeschäft unterstützt.

Das interaktive Zukunftscafé bot den Teilnehmenden die Möglichkeit, in Kleingruppen die vier Oberziele des *MöWa mobil* zu diskutieren und Ansätze zur Erreichung dieser Oberziele zu finden. Moderiert wurden die Gespräche von Mitarbeitenden der Stadtverwaltung, wodurch auch ein fachlicher Austausch gewährleistet werden konnte. Ergänzend dazu wurden verschiedene Mitmachaktionen (Erlebnis-Parcours „Gehen und Verstehen“, Radfahr-Trainingsparcours der Verkehrswacht für Kinder, Ausstellung mit Mit-Mach-Plakaten) im Innen- und Außenbereich des Waldenserhofs angeboten.

Die Resonanz war inhaltlich zufriedenstellend, die Anzahl der knapp 20 Teilnehmenden an der Veranstaltung war aber gering. Hinzu kam, dass vor allem Bürgerinnen und Bürger teilnahmen, die sich bereits aktiv in der Stadtgesellschaft engagieren. Neue Zielgruppen konnten hingegen kaum erreicht werden. Aus dieser Erfahrung wurden wichtige Erkenntnisse für die weitere Beteiligungsstrategie abgeleitet. Zukünftig sollte verstärkt auf die Einbindung bestehender Gruppen und etablierter Netzwerke gesetzt werden, anstatt neue, organisatorisch aufwendige Veranstaltungsformate zu entwickeln.

Weitere Informationen zur Beteiligung und dem Zukunftscafé finden Sie [hier](#):





Abb. 20: Gemeinsam Lösungen für die Mobilität in MöWa durch gemeinsame Gespräche beim Zukunftscafé finden.



Abb. 21: Nicht nur reden, sondern gleich sicheres Radfahren trainieren - auf dem Radparcours der Verkehrswacht beim Zukunftscafé.



Abb. 22: Beteiligungsveranstaltung "Zukunftscafé" - Aktionen und Angebote vor dem Waldenserhof.

2.2.4

Fest der Vielfalt

Ausgerüstet mit maßstabsgetreuem Modell der Langstraße, Modellautos und -bäumen sowie einem Seifenblasenfahrrad beteiligte sich das MöWa-mobil-Team mit einem eigenen Stand am jährlich stattfindenden „Fest der Vielfalt“. Ziel war insbesondere – analog zu den Wochenmarktbeteiligungen – die Sichtbarkeit des Projekts in der Stadtgesellschaft zu erhöhen sowie niedrigschwellige Gespräche mit der

Bevölkerung zu führen. Im Unterschied zu stärker dialogorientierten Formaten wie dem Zukunftscafé oder den Zielgruppenterminen stand hierbei weniger die Gewinnung vertiefter fachlicher Erkenntnisse im Vordergrund, sondern vielmehr die Projektpräsenz und das Erreichen von weiteren Gruppen der Stadtgesellschaft.



Abb. 23: Das Seifenblasenfahrrad sorgte für Aufmerksamkeit auf dem gut besuchten "Fest der Vielfalt".



Abb. 24: Planung der "Wunsch-Langstraße" im Modell auf dem "Fest der Vielfalt".

Weitere Informationen
finden Sie [hier...](#)



3 Strukturanalyse

3.1 Raumstruktur und Stadtentwicklung

Mörfelden-Walldorf befindet sich südlich in der hessischen Metropolregion Rhein-Main. Die beiden ehemals eigenständigen Städte südlich von Frankfurt wurden 1977 im Rahmen der Gebietsreform zu der Doppelstadt Mörfelden-Walldorf zusammengelegt. Mörfelden-Walldorf hatte Ende 2024 etwa 31.638 Einwohnende, wovon 18.876 Menschen in Walldorf und 17.104 in Mörfelden wohnen.^{11,14} Die Stadt hat eine Fläche von 44,13 km² mit einer Einwohnerdichte von 717 Einwohnenden je km² und ist die zweitgrößte Stadt im Landkreis Groß-Gerau.¹¹

Im Norden von Walldorf liegt das Gelände des Frankfurter Flughafens und im Osten grenzt Mörfelden-Walldorf an den Landkreis Offenbach.¹² Das Naturschutzgebiet Mönchbruch liegt im Westen des Stadtgebiets und bildet den Übergang nach Rüsselsheim.¹³ Südlich von Mörfelden liegen große Waldgebiete, auf die mehrere Ortschaften im Hessischen Ried sowie Darmstadt folgen. Die Doppelstadt weist eine durchgehend flache Topographie auf, so dass kaum relevante Höhenunterschiede zu überwinden sind, abgesehen von der höchsten Erhebung des Kreis Groß-Gerau: dem Oberwaldberg im Osten Mörfeldens.

Die Stadtteile unterscheiden sich baulich deutlich. Mörfelden, als älterer Ortsteil, weist eine vom traditionellen Ortskern radial entwickelte Bebauung auf. Diese ist eher unregelmäßig, sodass die Ausbildung geradliniger Verkehrsachsen schwierig ist. Der Stadtteil Walldorf hingegen ist ein typisches Straßendorf des 18. Jahrhunderts, in dem die Straßenzüge parallel und rasterförmig angelegt wurden, wodurch sich verkehrliche Achsen leichter festlegen lassen.



Abb. 25: Luftbild Mörfelden Walldorf

Die Stadtteile sind heute noch durch eine rund zwei Kilometer breite Grünstreifen räumlich getrennt. Diese sogenannte „Grüne Mitte“ weist verschiedene Schutzgebiete auf und wird vor allem für Erholungsaktivitäten genutzt, zudem befindet sich hier die weiterführende Bertha-von-Suttner Schule. Mehr als die Hälfte der Gemeindefläche ist von Wald bedeckt, während landwirtschaftliche Flächen nur rund 20 % ausmachen – ein vergleichsweise geringer Anteil im Vergleich zu vielen anderen Gemeinden und Städten im Landkreis.¹² Wohnflächen nehmen etwa 8 % der Gebietsfläche ein und bestehen hauptsächlich aus Ein- und Zweifamilienhäusern, wobei einzelne Wohngebiete aus der jüngeren Entwicklung von höheren Bebauungen geprägt sind und auch Zeilen-, Reihen- und Punkthochhäuser beinhalten. Funktionell haben beide Stadtteile ihren eigenen Ortskern mit jeweils eigenen Rathäusern, Feuerwehrstandorten und allen wichtigen Versorgungseinrichtungen.

Beide Stadtteile sind durch eine Trennung in Wohn- und Gewerbegebiete charakterisiert. Die drei Gewerbegebiete konzentrieren sich in Randlagen und belegen nur 1% der Gesamtstadtfläche.¹² Insgesamt sind im Jahr 2021 in Mörfelden-Walldorf 1.263 Unternehmen ansässig, die rund 9.100 Arbeitsplätze stellen.¹⁴ Von den 35.396 Einwohnenden gibt es 14.747 sozialversicherungspflichtige Beschäftigte.¹⁴



Abb. 26: Bertha-von-Suttner Schule



Abb. 27: Kinder auf dem Schulweg

Aus dem Monitoring des Regionalverbands FrankfurtRheinMain (2025) geht hervor, dass 9.260 Beschäftigte aus anderen Kommunen nach Mörfelden-Walldorf zum Arbeiten pendeln.¹⁵ Die Einpendelnde haben ihren Wohnort hauptsächlich in Frankfurt, gefolgt von Rüsselsheim, Darmstadt und Offenbach.¹⁶ Dahingegen fahren 11.650 Einwohnende Mörfelden-Walldorfs täglich für ihre Erwerbstätigkeit in andere Städte.¹⁵ Im Besonderen fahren ein Großteil der Auspendelnde nach Frankfurt, wobei dies aufgrund der nahen Lage von Walldorf zum Frankfurter Flughafen zu erwarten ist.¹⁶ Der nächstgrößte Auspendlerstrom geht nach Darmstadt, gefolgt von Rüsselsheim, Neu-Isenburg und Groß-Gerau.¹⁶ Die Anzahl der Personen, die in Mörfelden-Walldorf wohnen und zur Arbeit in der Doppelstadt bleiben, liegt bei 2.847.¹⁵

Neben den Berufspendlern erzeugen auch Schüler zu berücksichtigende Verkehrsbewegungen: Die vier Grundschulen sind mehr unter dem Aspekt schutzwürdige Schulwege zu betrachten, während die weiterführende Bertha-von-Suttner Schule, zu Hauptzeiten deutliche Verkehrsbewegungen erzeugt. Insgesamt besuchen 3.357 Schülerinnen und Schüler die fünf Schulen in der Doppelstadt, jedoch gibt es 920 Schulkinder, die zwar in Mörfelden-Walldorf wohnhaft sind, aber Schulen in nebenliegenden Kommunen besuchen (*Stand 2024 Staatliches Schulamt für den Kreis Groß-Gerau und den Main-Taunus-Kreis*). Ebenso pendeln Schulkinder aus umliegenden Kommunen zur Bertha-von-Suttner-Schule.

Das Durchschnittsalter der Bevölkerung lag im Jahr 2023 bei 43,1 Jahren und ist seit vier Jahren konstant geblieben.¹⁴ Dabei unterscheiden sich die Stadtteile: Mörfeldens Durchschnittsalter beträgt 42,65 Jahre, während Walldorf mit 44,7 Jahren über dem Gesamtdurchschnitt der Doppelstadt liegt.¹⁴ Der Anteil an Kindern und Jugendlichen an der gesamtstädtischen Bevölkerung liegt bei 17,1% (6.170), während der Anteil der über 65 Jährigen 18,5% (6.671) beträgt.¹⁴ Insgesamt lag das Durchschnittsalter in Mörfelden-Walldorf im Jahr 2023 unter dem Hessen- bzw. Bundesschnitt (44,2 Jahre / 44,6 Jahre).¹⁴

Der Anteil nichtdeutscher Staatsangehöriger beträgt insgesamt 10.230 Personen und entspricht 28,4 % der Bevölkerung in Mörfelden-Walldorf.¹⁴

Im Jahr 2023 bezogen im städtischen Durchschnitt 8,09 % der Bevölkerung Mörfelden-Walldorfs Leistungen nach dem Zweiten Sozialgesetzbuch (SGB II), was 2.912 Personen entspricht.¹⁴



Quelle: AGNH

Abb. 29: Rollatoren helfen mobil zu bleiben, treffen aber auch auf viele Hindernisse in lokalen Straßen, etwa hohe Bordsteine oder starkes Gefälle.



Quelle: AGNH

Abb. 28: Menschen mit Beeinträchtigung benötigen andere Orientierungsmerkmale wie zum Beispiel Leitstreifen.

Des Weiteren beträgt die Arbeitslosenquote für die Doppelstadt 7,9 %, was 1.270 Arbeitslosen im Jahr 2023 entspricht – ein Wert, der im Vergleich zur Kreis-, Landes- und Bundesebene deutlich höher ist. Zum Vergleich: Die Arbeitslosenquote beträgt im Kreis Groß-Gerau 5,9 %, in Hessen 5,2 % und in ganz Deutschland 5,7 %.

Laut dem Regierungspräsidium Gießen sind Ende 2023 in Mörfelden-Walldorf 5.986 Personen mit einer Behinderung registriert.¹⁴ Davon sind knapp 5.000 Personen über 51 Jahre alt. Der tatsächliche Anteil von Menschen mit Behinderung dürfte jedoch höher liegen, da viele ältere Menschen keinen Grad der Behinderung beantragen – häufig, weil sie keinen persönlichen Nutzen darin sehen.¹⁴ Besonders betroffen sind hiervon blinde oder stark sehbeeinträchtigte Personen.¹⁴

3.2 Verkehrsnetz und -angebot

Kfz-Straßennetz

Mörfelden-Walldorf verfügt durch zwei Bundesstraßen über eine sehr gute Anbindung an das überörtliche Straßennetz: Die B 44, die in nordöstlich-südwestlicher Richtung verläuft, und die B 486, die das Stadtgebiet in Ost-West-Richtung durchquert. Zudem befinden sich vier Autobahnanschlüsse in der Nähe: die Anschlussstellen Zeppelinheim und Langen/Mörfelden an der Bundesautobahn 5 (BAB 5) sowie die Anschlussstellen Groß-Gerau und Rüsselsheim-Ost an der BAB 67. Darüber hinaus sind weitere umliegende Orte über ein dichtes Netz von Landes- und Kreisstraßen angebunden.

Radroutennetz

Durch die Doppelstadt verlaufen verschiedene Radrouten wie Kreisradrouten, die Regionalparkroute und ein Abschnitt des hessischen Radhauptnetzes. Diese Routen verbinden die Stadt mit den umliegenden Kommunen. Besonders hervorzuheben ist das Netz der Regionalparkroute, das insgesamt 35 Kommunen aus dem Rhein-Main-Gebiet miteinander verknüpft (siehe auch Kapitel 4.2.1).

ÖPNV-Angebot

Beide Stadtteile verfügen über eigene Bahnhöfe, die an der von Frankfurt nach Mannheim verlaufenden Riedbahn liegen. Auf der Riedbahn fährt die S-Bahn-Linie S7 von Frankfurt Hauptbahnhof nach Riedstadt-Goddelau im Halbstundentakt. Diese wird von der stündlich verkehrenden Regional-Express-Linie 70 von Frankfurt nach Mannheim ergänzt, welche derzeit nur in Walldorf hält. Die Doppelstadt wird zudem durch sechs Buslinien an insgesamt 57 Haltepunkten im Stadtgebiet erschlossen. Diese Buslinien (65, 67, 69, 662, X14 & X15) verbinden Mörfelden-Walldorf mit dem angrenzenden Frankfurter Flughafen und Nachbarkommunen wie Darmstadt, Dietzenbach, Groß-Gerau und Langen.

Das Busliniennetz wird durch ein Anrufsammeltaxi (AST) ergänzt. Dieses fährt auf Anfrage von der Siedlung An den Eichen durch die Neutra-Siedlung zum Walldorfer Bahnhof und der Mobilitätsstation Ockrifteler Straße und anschließend zum Karrée.



Abb. 29: Wegweiser Regionalpark-Route in Mörfelden-Walldorf

3.2.1

Mobilitätsverhalten

Modal split

In der städtischen Mobilitätsumfrage wurde nach der Verkehrsmittelnutzung für den häufigsten Weg gefragt, den die Teilnehmenden zurücklegen. Insgesamt geben 62 % der Befragten an, den PKW mit Verbrennungsmotor als Hauptverkehrsmittel zu nutzen, während 8,2 % das E-Auto verwenden. Danach folgen Fahrräder, E-Bikes, Lastenräder und Pedelecs mit einem Anteil von 34,8 %. Jeweils rund ein Fünftel der Befragten legt ihre Hauptwege zu Fuß (20,8 %) oder mit Bus und Bahn (20,8 %) zurück. Motorräder / Roller und E-Scooter spielen mit jeweils 1,8 % eine untergeordnete Rolle. Die Summe der Anteile übersteigt 100 %, da Mehrfachnennungen möglich waren und einzelne Personen mehrere gleich häufig genutzte Hauptverkehrsmittel angeben konnten.

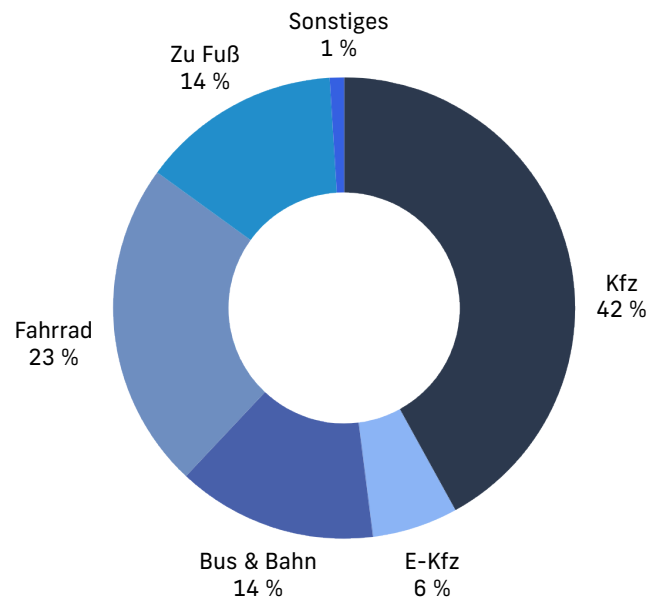


Abb. 30: Modal Split, Mörfelden-Walldorf, 2025.

Verkehrsmittelverfügbarkeit

Die Ergebnisse der städtischen Mobilitätsumfrage zeigen, dass 81,2 % der Teilnehmenden über ein PKW mit Verbrennungsmotor verfügen. Demgegenüber besitzen lediglich 10,6 % ein elektrisch betriebenes Auto. Eine vergleichbare Größenordnung entfällt auf Motorräder/-roller, die 7,6 % der Beantwortungen ausmachen. Mit einem Anteil von 66 % ist das Fahrrad, das zweithäufigste verfügbare Verkehrsmittel. Ergänzend geben 18,5 % der Teilnehmende an, über ein Pedelec/E-Bike zu besitzen und 2,9 % haben ein Lastenrad. Rund 30 % der Befragten verfügen über ein Monatsticket für den ÖPNV. Zudem besitzen 4,2 % der Teilnehmenden einen E-Tretroller bzw. E-Scooter.

[Hier](#) geht's zur
Mobilitätsumfrage:



3.3 Ziele und Erreichbarkeit

3.3.1

Ziele in der Region

Aufgrund der geografischen Lage von Mörfelden-Walldorf befinden sich im Umfeld von rund 50 Kilometern mehrere wichtige Ziele aus der Metropolregion; insbesondere Frankfurt und der Frankfurter Flughafen sowie Darmstadt, Wiesbaden, Mainz, Offenbach und Hanau. Umgekehrt ist die Lage von Mörfelden-Walldorf durch die Nähe zum Frankfurter Flughafen auch attraktiv für Besuchende. So verzeichnete Mörfelden-Walldorf im Jahr 2022 insgesamt 138.271 Übernachtungen.¹⁴



Abb. 31: Fußverkehrwegweiser am Dalles Mörfelden



Abb. 32: Blick von Mörfelden-Walldorf auf Frankfurt

3.3.2

Ziele und Erreichbarkeit in der Stadt

Sowohl Mörfelden wie auch Walldorf weisen einen eigenen Ortskern sowie dezentrale Versorgungsstandorte (z. B. Salvador-Allende-Platz, Alpenring, Karrée Walldorf) auf. Bei der Betrachtung der Ziele werden Einrichtungen für die alltägliche Nahversorgung, Arbeit, Gesundheit, Bildung, Kultur, Freizeit usw. berücksichtigt; räumlich nahe beieinanderliegende Ziele wurden zu als Zielcluster zusammengefasst. Diese markieren die besonders attraktiven und entsprechend verkehrserzeugenden Bereiche innerhalb des Stadtgebiets. Für diese wurde die Erreichbarkeit und die Zeitintervalle, die zu Fuß oder mit dem Rad benötigt werden, geprüft.

Abb. 30: Wochenmarkt Walldorf

Hier geht's zu den
Plänen 3.3.2.0–3.3.2.3



Erreichbarkeit

Die meisten Zielcluster in Mörfelden-Walldorf sind gut erreichbar. In vielen Bereichen stehen zudem verschiedene Mobilitätsangebote wie ÖPNV, Car-sharing-Angebote, E-Ladestationen sowie öffentliche Parkplätze zur Verfügung (siehe Pläne 3.3.2.0-3.3.2.3). Nahezu alle Zielorte werden durch die Buslinien bedient. Eine Ausnahme bildet das Gewerbegebiet Süd in Mörfelden, das derzeit gar nicht an das ÖPNV-Netz angebunden und nur schlecht für den Fußverkehr erreichbar sowie nur ausreichend gut für den Radverkehr ausgestattet ist.

Jeder Standort im Stadtgebiet ist an das bestehende Kfz-Netz angeschlossen, abgesehen von Walldorf Mitte: Hier führen natürlich Straßen hin, aber nicht das Kfz-Netz. Auch für Fuß- und Radverkehr bestehen überwiegend gute Erreichbarkeitsbedingungen: Ein Großteil der Zielorte kann sowohl zu Fuß als auch mit dem Rad schnell erreicht werden. Als planerischer Orientierungswert dient hierbei das Konzept der „15-Minuten-Stadt“, welches für eine Erreichbarkeit von wichtigen Zielen durch kurze und direkte Wege für Rad- und Fußverkehr steht. Mit dem Fahrrad stellt sich die Situation sehr günstig dar: Von Mörfelden-Nord aus können sämtliche alltagsrelevanten Ziele innerhalb von etwa 15 Minuten erreicht werden, sowohl im eigenen Stadtteil als auch in Walldorf. Von Mörfelden-Mitte aus sind innerhalb dieses Zeitfensters alle Ziele im eigenen Stadtteil erreichbar, während Verbindungen nach Walldorf teilweise längere Fahrzeiten erfordern. Für Mörfelden-Süd gilt eine vergleichbare Situation. In Walldorf sind die Zielcluster so gelegen, dass mit dem Fahrrad innerhalb von etwa 15 Minuten nahezu alle Ziele in der Doppelstadt erreichbar sind.

In Mörfelden können rund 85 % der Einwohnerinnen und Einwohner mindestens ein Zielcluster innerhalb von zehn Minuten zu Fuß erreichen, was einer Wegstrecke von etwa 800 Metern entspricht (siehe Pläne 3.3.2.3). Damit liegt für den Großteil der Bevölkerung die Zielcluster und somit auch die Nahversorgung in fußläufig erreichbarer Entfernung. Einschränkungen der fußläufigen Erreichbarkeit von Nahversorgern zeigen sich insbesondere in Mörfelden-Nord-Ost, den Gewerbegebieten Ost in Mörfelden und Nord in Walldorf sowie zum angrenzenden

Fachmarktzentrum (Karree Walldorf). Auch in Walldorf verfügen rund 90 % der Bewohnerinnen und Bewohner über einen fußläufigen Zugang von 800 m zu mindestens einem Zielcluster. Betrachtet man jedoch ausschließlich größere Nahversorgungsstandorte, zeigen sich Versorgungslücken insbesondere im westlichen Bereich entlang der Bahngleise sowie im nördlichen Teil der Neutra-Siedlung.

Insgesamt bietet Mörfelden-Walldorf damit gute strukturelle Voraussetzungen, um einen größeren Anteil der Alltagswege auf den Fuß- und Radverkehr zu verlagern und die Nahmobilität zu stärken.



Abb. 33: Besonders viel Radverkehr findet zwischen den Stadtteilen auf dem Kurt-Oeser-Weg statt.



Quelle: AGNH

Abb. 34: Zu Fuß sind wir alle jeden Tag unterwegs.

4 Analyse der Verkehrsmittel

Die Bestandsanalyse stellt einen zentralen Baustein bei der Entwicklung des nachhaltigen Mobilitätsplans dar. Sie umfasst sowohl die systematische Auswertung von Mobilitätsanalysen und einschlägigen Fachberichten als auch die detaillierte Erfassung und Bewertung der aktuellen Verkehrssituation.

Für die vier Haupt-Verkehrsarten in Mörfelden-Walldorf (zu Fuß, Rad, Kfz, ÖPNV) wurden jeweils differenzierte thematische Pläne erarbeitet. Darauf aufbauend wurde je Verkehrsmittel ein Problemplan, ein Chancenplan sowie ein Handlungsempfehlungsplan erstellt. Die nachfolgenden Unterkapitel fassen die wichtigsten Ergebnisse der Analyse und Bestandsbewertung zusammen.

Hier geht's zu den
Analyseplänen:



4.1 Kfz-Verkehr

Seit Jahrzehnten wurden Straßenräume überwiegend für die Bedürfnisse des Autos geplant und gebaut. Bis heute nimmt das Auto nach wie vor eine dominierende Rolle im Verkehrssystem ein, sowohl in Bezug auf Infrastruktur als auch auf gesellschaftliche Präferenzen. Die hohe Attraktivität

des Pkw-Verkehrs entsteht im Vergleich zu anderen Verkehrsmitteln durch seine Geschwindigkeit, Verfügbarkeit und Flexibilität. Diese Vorteile spiegeln sich auch im Verkehrsmittelbesitz und -verhalten der Bevölkerung wider (siehe Kapitel 3.2.1): über 80 % der Befragten verfügen über einen Pkw. Dieser Wert wird durch die steigenden Kraftfahrzeugzulassungen in der Doppelstadt bekräftigt: im Jahr 2024 waren insgesamt 26.258 Kfz zugelassen (2021: 25.323), davon 20.892 Personenkraftwagen (2021: 20.437; Kfz-Zulassungsstelle Groß-Gerau).

Aktuell beträgt die Pkw-Dichte 581 Pkw je 1.000 Einwohner (58,1 %) und liegt damit nahezu exakt im Bundesschnitt von 580 Pkw je 1.000 Einwohner.¹⁷ Bei der Berechnung der Pkw-Dichte wird im Übrigen die gesamte Bevölkerung betrachtet. Rechnet man das auf die erwachsene (fahrtüchtige) Bevölkerung um – also abzüglich der Kinder und Jugendlichen sowie einem Teil der hochbetagten Seniorinnen und Senioren – bedeutet dies, dass etwa 75 % der potenziell fahrberechtigten Einwohnerinnen und Einwohner über einen eigenen Pkw verfügen.

4.1.1

Fließender Kfz-Verkehr

Regional

Das Kraftfahrzeug ist in Mörfelden-Walldorf die am häufigsten genutzte Fortbewegungsart. Dies ist insbesondere auf die verkehrsgünstige Lage im Rhein-Main-Gebiet sowie das leistungsfähige Straßennetz zurückzuführen. Ziele in der Metropolregion Rhein-Main sind mit dem Auto schnell erreichbar. Dadurch bietet der Kfz-Verkehr im Vergleich zum öffentlichen Nahverkehr deutliche Zeitvorteile, vor allem wenn nicht Oberziele wie Frankfurt, auf die der ÖPNV stark ausgerichtet ist, das Ziel sind.

Kommunale Geschwindigkeiten

Mörfelden-Walldorf weist durch die Bundesstraßen und Hauptverkehrsstraßen wie Vitrolles-Ring, Okrifteler Straße, Wageninger Straße einen Außenring auf, der die Stadtteile verbindet und teilweise durchfährt. Hier ist innerorts Tempo 50 km/h angeordnet, außerorts 50 oder 70 km/h. Der Außenring bildet damit das leistungsfähige Hauptverkehrsnetz, das den Kfz-Verkehr bündelt und Wohngebiete entlasten soll. Weitere Grundnetzstraßen sind teil-

weise mit Tempo 50 km/h ausgewiesen (Teile der Frankfurter und Farmstraße, Ortsdurchfahrten der Bundesstraßen, Nordring, Aschaffener Straße), jedoch bereits überwiegend auf Tempo 30 km/h reduziert. Zusätzlich gelten in einzelnen Streckenabschnitten Geschwindigkeitsbegrenzungen auf Tempo 30 während der Betriebszeiten von Kitas (Nordring, Farmstraße). In den Wohnstraßen wurden in den vergangenen Jahrzehnten flächendeckend Tempo-30-Zonen (und -Straßen) eingerichtet.

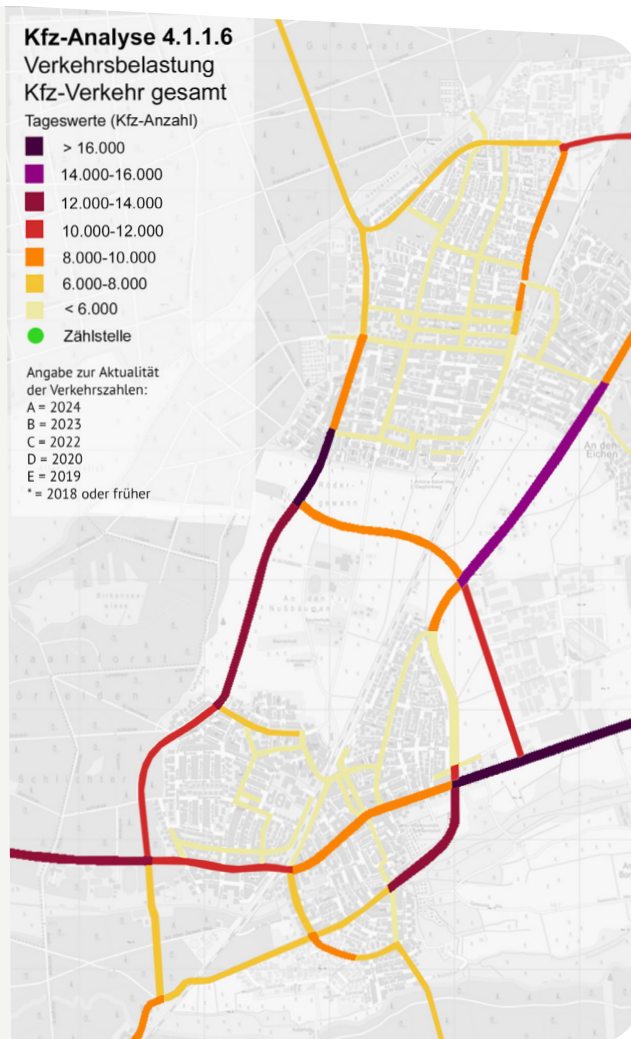


Abb. 35: Verkehrsbelastung auf den Straßen in Mörfelden-Walldorf

[Hier geht's zu den Kfz-Analyseplänen:](#)



Verkehrsbelastung

Die Ergebnisse der Verkehrszählungen zeigen, dass sich der Kfz-Verkehr in Mörfelden-Walldorf überwiegend auf den Außenring und die innerörtlichen Hauptstraßen konzentriert (siehe Abb. 35). Straßen mit höherer Geschwindigkeit sind wesentlich, um den Verkehrsabfluss zu sichern. So wird beispielsweise der Vitrolles-Ring zwischen Walldorf und Mörfelden täglich von bis zu 16.000 Fahrzeugen befahren. Auf der B 44, Höhe Aschaffener Straße, liegt der Tageshöchstwert bei 15.200 Kfz. Die B 486 (Langener Straße) weist in Richtung Autobahnauffahrt mit 24.200 Fahrzeugen pro Tag den höchsten Wert im Stadtgebiet auf.

Verkehrsunfälle

Im Jahr 2023 wurden insgesamt 655 Unfälle mit Kfz-Beteiligung registriert. Davon waren 593 Unfälle Kfz-zu-Kfz-Unfälle, 53 betrafen Kfz- und Radverkehr, und 9 fanden zwischen Kfz- und Fußverkehr statt. Innerhalb von Walldorf ereigneten sich die meisten Unfälle in T30-Zonen, insbesondere in Anliegerstraßen mit Beteiligung des Radverkehrs. Die schwerwiegendsten Unfälle traten jedoch am Vitrolles-Ring (T50) auf. Dort kam es vor allem zu Konflikten zwischen Kraftfahrzeugen und Zufußgehenden, bei denen zwei Personen schwer verletzt wurden. In Mörfelden konzentrierten sich die Unfälle vor allem auf den Innenstadtbereich (Dalles) sowie auf die B 486. Auch hier dominieren Kfz-Unfälle, jedoch waren überdurchschnittlich häufig Zufußgehende und Radfahrende beteiligt. In diesem Bereich wurden zwei Personen schwer verletzt; die Zahl der Leichtverletzten lag höher als in Walldorf.

Verkehrslärm

Der Kfz-Verkehr stellt eine wesentliche Quelle von Verkehrslärm dar; mit steigender Verkehrsmenge erhöht sich auch die Lärmbelastung. Daher gibt die Lärmkartierung von 2022 (siehe Plan 4.1.1.8) mehr oder weniger den Verkehrsbelastungsplan wieder. Im Besonderen sind die Neutra-Siedlung und der Stadtteil An den Eichen sowohl tagsüber als auch nachts aufgrund der Nähe zur B 44 und BAB 5 von Verkehrslärm belastet.

4.1.2

Ruhender Kfz-Verkehr

Mörfelden-Walldorf verfügt über 21 öffentliche Parkplatzanlagen, die über das gesamte Stadtgebiet verteilt sind. Zudem ist das Parken in fast allen Straßen auf der Fahrbahn erlaubt. In den beiden Innenstadtbereichen Walldorf-Mitte und Umgebung Dalles ist das Parken teilweise zeitlich beschränkt. Eine Erhebung der Parksituation im Jahr 2024 zeigt eine Auslastung von 80 bis über 100 % auf den Straßen.



Abb. 36: Parken in den Straßen



Abb. 38: P + R Bahnhof Walldorf



Abb. 37: P + R Bahnhof Walldorf

*Hier geht's zu den
Analyseplänen:*



4.1.3

Bewertung des Kfz-Verkehrs

Stärken

- Sehr gut angeschlossenes Straßennetz
- Schnellstes Fortbewegungsmittel ab 3,5 km Entfernung¹⁸
- Ziele und Zielcluster gut erreichbar
- Wenig Wohngebiete mit Verkehrslärm
- Außenring mit Tempo 50 beruhigt Ortszentren und Wohngebiete

Schwächen

- Belastungen durch hohe Kfz-Zahlen: Lebensqualität, Gesundheit, Unfallgefahren, Unfallauswirkungen, Unsicherheitsgefühle bei anderen Verkehrsteilnehmern
- Strukturelle Abhängigkeit vom Auto bedeutet Probleme für Menschen ohne Auto, Führerschein oder mit Beeinträchtigung
- Punktueller Parkplatzmangel sowie Parkdruck vorhanden
- Gehwegparken birgt Sicherheitsrisiken
- Stau morgens und abends auf BAB 5 und B 486

Potenziale

- Es sind Parkplatzanlagen vorhanden, die häufig nicht ausgelastet sind
- Carsharing-Angebot vorhanden
- Ladeinfrastruktur für Elektromobilität vorhanden

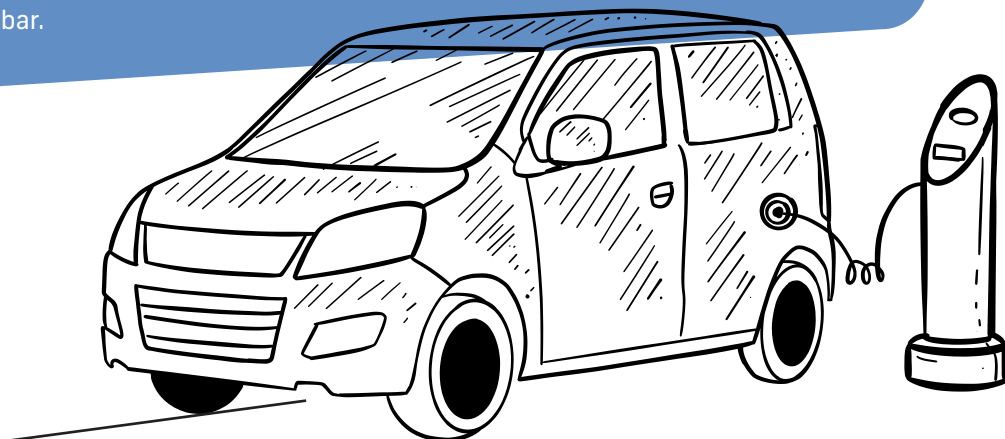
Risiken

- Gehwegparken beeinträchtigt Sicherheit
- Verstärkung der Kfz-Abhängigkeit möglich
- Die Prägung des Stadtbildes durch Autos steigt weiter an
- Mehr und größere Pkw verursachen Sicherheitsprobleme im Bestand

4.1.4

Handlungsempfehlungen

- Der Außenring soll erhalten und gestärkt werden. Dieser soll nicht nur die Verbindung zwischen Stadt und Region stärken, sondern vor allem den Durchgangs- und Zubringerverkehr aufnehmen. Aktuell bestehen Hauptprobleme beim Außenring auf der Aschaffburger Straße durch das Verbot des Schwerlastverkehrs und in der Straße Am Schwimmbad aufgrund der Engstelle durch die Bestandsbrücke.
- Durch den Ausbau des Außenrings und stärkere Bündelung des Kfz-Verkehrs auf diesen bietet sich auch die Möglichkeit, Netzlücken beim Rad- und Fußverkehr stark aufzuwerten (Aschaffburger Straße und Am Schwimmbad).
- Einige der Hauptstraßen, die vom Außenring in die Wohngebiete und Ortsmitteln führen sind bereits auf Tempo 30 km/h reduziert, andere sind aktuell auf Tempo 50 km/h festgesetzt. Langfristig sollte hier eine einheitliche Lösung gefunden werden. Durch Reduzierung auf Tempo 30 können viele Vorteile erreicht werden (z. B. weniger Lärm und mehr Sicherheit).
- Zukünftig sollten Schleichwege und Abkürzungen durch Wohngebiete für den Kfz-Verkehr durch weitere Maßnahmen unattraktiver gemacht werden: Neben dem bereits bestehenden Tempo 30 km/h sind Verschwenkungen, Verkehrsberuhigte Bereiche, aber auch bauliche Schließungen denkbar.
- Ergänzend wird vorgeschlagen, wichtige Zielcluster innerhalb der Stadt – wie das Ärztehaus, den Salvador-Allende-Platz und Walldorf-Mitte – gezielt an das Kfz-Netz anzubinden, um eine schnelle Erreichbarkeit dieser Orte zu gewährleisten.
- Aufgrund des hohen Potenzials der oft ungenutzten Parkplatzanlagen, sollten an Straßen Parkleitsysteme angebracht werden sowie attraktive Zuwege für den Fußverkehr vom Stadtrand zum Zentrum. Supermarkt- und andere halböffentliche Parkplätze könnten zudem bei Veranstaltungen und abends für die Anwohnenden freigegeben werden.
- Eine Empfehlung wäre ebenfalls, neue (und innovative) Angebote zu erweitern oder ergebnisoffen auf Tauglichkeit zu prüfen, wie z. B. Carsharing, Fahrgemeinschaften.
- Gegen den Straßenlärm, bei dem die Neutra-Siedlung und An den Eichen besonders betroffen sind, könnten Lärmschutzmaßnahmen entlang der BAB 5 umgesetzt werden.
- Um die Elektromobilität in der Stadt zu fördern, sollte der Ausbau der Ladeinfrastruktur fortgesetzt werden.



4.2 Radverkehr

Mörfelden-Walldorf ist in mehrere Radroutensysteme eingebunden: Durch die Doppelstadt verläuft das hessische Radhauptnetz (*siehe Plan 4.2.1.3*), das über die geplante Raddirektverbindung zwischen Frankfurt und Groß-Gerau über Mörfelden-Walldorf zukünftig im Verlauf eine hohe Qualität für Radfahrer anstrebt. Auch die Regionalparkroute führt durch das Stadtgebiet, erschließt jedoch primär Freizeitverkehre und weniger Alltagsverbindungen. Außerdem führen mehrere Kreisradrouten des Kreis Groß-Gerau durch Mörfelden-Walldorf und unterstützen überörtliche Verbindungen. Diese sind auch durch Wegweiser ausgeschildert.

4.2.1

Fließender Radverkehr

Das städtische Radnetz aus dem Jahr 1995 deckt sich teilweise mit den übergeordneten Radnetzen. Die Radverkehrsführung erfolgt außerorts zwischen den Stadtteilen (und nach Rüsselsheim sowie zum Flughafen) über separat geführte Geh-/Radwege sowie Wirtschaftswege. Innerorts werden unterschiedliche Führungsformen genutzt: Geh- und Radwege, auf der Fahrbahn (vor allem in den Tempo-30-Zonen), auf Radschutzstreifen sowie teilweise durch Freigabe auf dem Gehweg (*siehe Plan 4.2.1.2*).

Hier geht's zu den
Radverkehr-
Analyseplänen:



In den letzten Jahren wurden zahlreiche Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs umgesetzt, was sich auch in einer überwiegend positiven Bewertung

der Mobilitätssituation für den Radverkehr durch Radfahrende widerspiegelt (*siehe Kapitel 3.2.1*). So ist auf fast allen Einbahnstraßen das Radfahren in die entgegengesetzte Richtung freigegeben. Des Weiteren wurden Fußgängerüberwege, Lichtsignalanlagen und Radlerfurten angepasst und errichtet.

Eine zentrale infrastrukturelle Maßnahme stellt die Mitte 2022 ausgewiesene Fahrradstraße dar, welche auf 1.100 Metern über Kelsterbacher und Mörfelder Straße führt. Sie ist Teil der zentralen Radverkehrsachse zwischen Mörfelden – Bertha-von-Suttner Schule und Weiterfahrt zum Flughafen / nach Frankfurt. Anhand der Verkehrszahlen lässt sich erkennen, dass dieser Abschnitt von vielen Radfahrenden genutzt wird: Im Jahr 2022 fuhren täglich 631 Radfahrende über die Mörfelder Straße, während zwei Jahre später bereits 962 Radfahrende die gleiche Strecke nutzten (*siehe Plan 4.2.1.5*). Sie ist Teil der wichtigen und am stärksten von Radfahrern genutzten Verbindung zwischen Walldorf und Mörfelden (Kurt-Oeser-Weg).



Abb. 39: Fahrradweg zur Bertha-von-Suttner-Schule

4.2.2

Ruhender Radverkehr

In Mörfelden-Walldorf stehen insgesamt rund 1.350 öffentliche Fahrradabstellmöglichkeiten zur Verfügung, ergänzt durch weitere 165 Stellplätze an Supermärkten. Die am besten ausgestatteten Abstellanlagen befinden sich an den Bahnhöfen, wo sie überwiegend überdacht und beleuchtet sowie durch gesicherte, verschließbare Fahrradboxen und die Fahrradgarage Walldorf ergänzt werden.

4.2.3

Bewertung des Radverkehrs

Stärken

- Mehr Wege für den Radverkehr zwischen den Stadtteilen als für Kfz-Verkehr
- Innerhalb der Stadt ist das Rad vergleichbar schnell wie das Kfz
- 15-Minuten-Stadt MöWa mit dem Rad erfüllt
- Vom Kfz-Verkehr getrennte Radwege an vielen Hauptstraßen
- Freigabe Radverkehr in fast allen Einbahnstraßen
- 2 beleuchtete Radwege zwischen den Stadtteilen
- Flache Topographie
- Anschlüsse an regionale Ziele vorhanden
- Rund 1 km lange Fahrradstraße
- Service-Stationen mit Reparaturmöglichkeiten

Schwächen

- Anschluss an regionale Ziele muss schneller und direkter sein
- Vorhandene Netzlücken zu Freizeitorten wie der Badestelle und dem Waldschwimmbad
- Radinfrastruktur weist noch Mängel auf
- Ampelschaltung oft unattraktiv für den Radverkehr
- Attraktivität des Radverkehrs ist häufig wetterabhängig

Potenziale

- Durch kurze Entfernungen und Topographie ist der Radverkehr die beste Alternative zum MIV (Motorisierter Individualverkehr) innerorts
- Einbahnstraßenfreigabe verbessert Fahrtzeiten und macht das Rad konkurrenzfähig
- Infrastrukturelle Verbesserung für E-Bikes können Rad-Distanzen bis zu etwa 8 km vergrößern
- Lastenrädern als Transportalternative (auch Wirtschaftsverkehr „Letzte Meile“)
 - Anpassung Infrastruktur

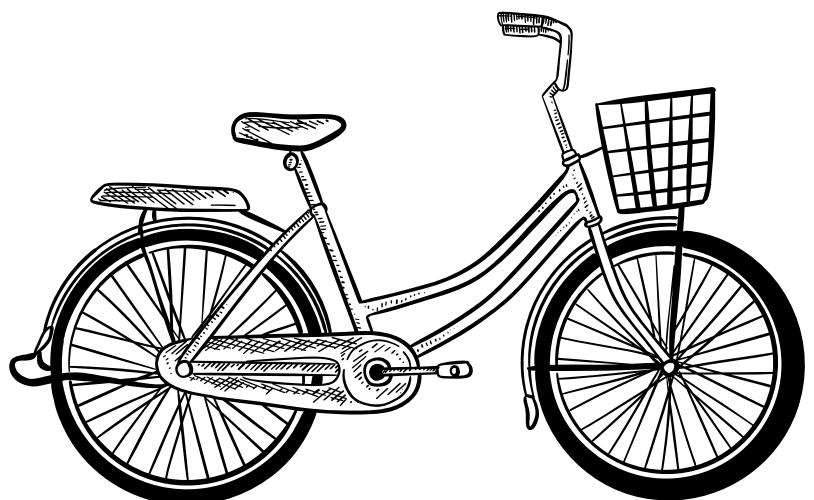
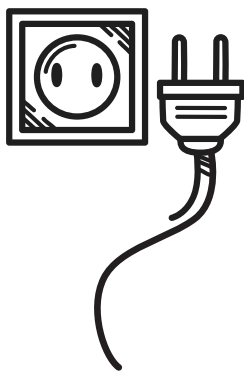
Risiken

- Einbahnstraßenfreigabe: erhöht Konflikte zwischen Verkehrsteilnehmenden
- Radfahrer weichen zu oft auf Gehwege aus und gefährden dort Fußgänger
- Allgemein gilt: Gegenseitige Toleranz und Rücksichtnahme nimmt ab, weil mehr Verkehre zu mehr Dichte und Enge führen

4.2.4

Handlungsempfehlungen

- Zur Verbesserung der Zielerreichung sollte zunächst das bestehende Radnetz optimiert werden. Ein besonderer Fokus liegt dabei auf dem Schließen vorhandener Netzlücken im Stadtgebiet, beispielsweise die Aschaffburger-Straßen-Brücken, Am Schwimmbad, Westend- und Langener Straße.
- Es ist zu prüfen, wie der Radverkehr entlang stark belasteter Straßenabschnitte (z. B. am Nordring) so geführt werden kann, dass Konflikte mit anderen Verkehrsteilnehmenden minimiert werden.
- Darüber hinaus muss die Erreichbarkeit umliegender Kommunen verbessert werden (z. B. durch Rad(schnell)wege).
- Neben dem Netzausbau ist auch die Qualität der Infrastruktur zu verbessern: Überprüfung der Oberflächenbeschaffenheit auf Witterungsbeständigkeit (z. B. Am Schwimmbad und entlang der Farmstraße) und sichere Querungen (Radlerfurten, Ampeln, Querungshilfen).
- Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und des Nutzungskomforts sollten Ampelschaltungen und Beleuchtungsanlagen entlang wichtiger Radverkehrsachsen erweitert beziehungsweise modernisiert werden (adaptive Beleuchtungssysteme).
- Des Weiteren wird empfohlen, das Angebot an Abstellanlagen, vor allen an wichtigen halböffentlichen Nutzungen wie Supermärkten, auszubauen.
- Niedrigschwellige Verleihsysteme für E-Bikes könnten als stationsgebundenes Modell etabliert werden.¹⁹
- Außerdem sollten Fahrradladestationen unabhängig vom E-Bikesharing angeboten sowie mehr Abstellmöglichkeiten für Lastenräder geschaffen werden.



4.3 Fußverkehr und Barrierefreiheit

Der Fußverkehr ist die niedrigschwelligste und zugleich grundlegendste Form der Mobilität. Nahezu alle Menschen sind täglich in irgendeiner Weise zu Fuß unterwegs – sei es vom Wohnhaus zum geparkten Auto, zur Bushaltestelle oder im Rahmen kürzerer Alltagswege. Besonders in einer alternden Gesellschaft gewinnt der Fußverkehr zunehmend an Bedeutung: Viele ältere Menschen sowie Menschen mit Behinderung können oftmals noch lange zu Fuß mobil bleiben, auch wenn andere Verkehrsmittel bereits eingeschränkt nutzbar sind. Auch Kinder und Jugendliche legen einen Großteil ihrer Wege nicht motorisiert zurück, da sie sich im Rahmen ihrer selbstständigen Mobilität vor allem zu Fuß, mit dem Roller oder dem Fahrrad fortbewegen, sofern sie nicht den öffentlichen Verkehr nutzen. Mit steigendem Alter verschiebt sich auch der Modal Split zu Gunsten des Fußverkehrs: Während im Durchschnitt aller Altersgruppen rund 22 % der Wege zu Fuß zurückgelegt werden, liegt der Anteil bei den 70- bis 79-Jährigen bereits bei 28 %.⁵

Fußverkehr ist nicht nur ein Fortbewegungsmittel, sondern eine zentrale Voraussetzung für gesellschaftliche Teilhabe und schützt insbesondere ältere Menschen vor Vereinsamung und sozialer Isolation. Auch für Kinder dient zu Fuß gehen sozialen Zwecken: Zeit mit Familie und Freunden verbringen, andere Kinder treffen und Begegnung.²⁰ Eine barrierefreie Gestaltung des öffentlichen Raums ist daher essenziell – nicht nur für Seniorinnen und Senioren, sondern auch für Menschen mit gesundheitlichen Einschränkungen, für Eltern mit Kinderwagen oder Transporthilfen sowie für Personen mit Gepäck oder temporären Mobilitätshilfen. Neben der barrierefreien Gestaltung ist auch die Aufenthaltsqualität, gesteigert durch Grünelemente und Orte zum Verweilen und Treffen, von hoher Bedeutung beim Zu-Fuß-Gehen.



Abb. 40: Besonders Kinder und Jugendliche sind viel zu Fuß unterwegs, wenn sie sich eigenständig und ohne Erwachsene bewegen wollen.

4.3.1

Fußverkehr in Bewegung

Laut der ersten Mobilitätsumfrage sind die Einwohnerinnen mit dem Fußverkehr von allen Mobilitätsformen am zufriedensten. Diese hohe Zufriedenheit spiegelt sich auch in der vorhandenen Infrastruktur wider: Mörfelden-Walldorf verfügt über ein weitläufiges Gehwegnetz, das sich aus Fußwegen (getrennt vom Kfz-Verkehr) und Mischflächen wie verkehrsberuhigten Bereichen zusammensetzt. Die meisten (Geh-) Wege sind mit Pflaster befestigt, was sowohl der Sicherheit als auch der Langlebigkeit der Wege dient (siehe Plan 4.3.1.4). Unbefestigte, wassergebundene Gehwege – wie Schotterwege – machen nur einen kleinen Teil aus und befinden sich überwiegend am Stadtrand.

Gehwegbreiten

Ein zentraler Qualitätsfaktor für den Fußverkehr ist die Breite der Gehwege. Laut der Richtlinie „EFA 2002“ sind Gehwegbreiten unter 1,8 m ungenügend.²¹ Entlang der Hauptrouten sind 56 % der Gehwege – also 19 Abschnitte – demnach zu schmal, denn sie unterschreiten diese Mindestbreite.²¹

Ein wesentliches Problem stellen, neben der bereits zu geringen Breite der Gehwege im Bestand, weitere Einschränkungen der nutzbaren Gehwegfläche dar: vor allem das Gehwegparken, aber auch Laternen- und Schildermasten, Aufsteller, Stromkästen und weitere Mobiliarelemente. Besonders relevant ist

dies für die Sicherheit von mobilitätseingeschränkten Menschen, wie Nutzerinnen und Nutzer von Rollatoren oder Rollstühlen sowie Eltern und Kinder, teils mit Kinderwagen oder anderen Kinderfahrzeugen. Ohne ausreichend breite Gehwege ist Mobilität zu Fuß für diese Nutzergruppen kaum oder nur mit großen Herausforderungen möglich. Auch der Radverkehr nutzt stellenweise die Gehwege. Gehwegfreigaben für das Rad und kombinierte Geh- und Fußwege führen häufig zu Konflikten mit dem Fußverkehr, da unterschiedliche Geschwindigkeiten und Nutzungsansprüche aufeinandertreffen.

Querungen

Für den Fußverkehr gibt es drei Arten von Querungshilfen: Fußgängerüberwege (Zebrastreifen), Lichtsignalanlagen (Fußgängerampeln) und „Querungshilfen“ durch Mittelinseln. Die meisten Querungsangebote in Mörfelden-Walldorf gibt es in der Nähe von Bildungseinrichtungen sowie entlang der Hauptverkehrsachsen. Das erhöht die Sicherheit und somit die Attraktivität für den Fußverkehr. Durch viele Querungsangebote sinkt außerdem auch der Grund, Umwege zu machen, um z. B. Straßen sicher queren zu können (siehe Plan 4.3.1.3). Auffällig ist, dass in Mörfelden mehr als die Hälfte aller Querungen schon barrierefrei ausgebaut sind und zusätzliche abgesenkte Bordsteinbereiche vorhanden sind. In Walldorf erfolgte der barrierefreie Ausbau bislang punktueller.



Abb. 41: Querungshilfe mit Mittelinsel in der Nordendstraße, Walldorf.

Schulwege

In Mörfelden befinden sich zwei Grundschulen, die Bürgermeister-Klingler- und die Albert-Schweitzer-Schule, sowie sechs Kitas. In Walldorf gibt es ebenfalls zwei Grundschulen, die Waldenser- und Wilhelm-Arnoul-Schule, und acht Kitas. Seit 30 Jahren erstellt die Stadt Mörfelden-Walldorf für die vier Grundschulen Schulwegepläne, welche regelmäßig (spätestens alle zwei Jahre) fortgeschrieben werden. Die empfohlenen Schulwege verlaufen hauptsächlich durch Fußverkehrshauptbereiche und Wohnstraßen, wo das Kfz-Aufkommen geringer und Tempo 30 oder weniger angeordnet ist. Zudem ist soziale Kontrolle durch belebte Straßenräume wichtig (siehe Plan 4.3.1.5). Im Schulwegeplan werden neben den Schulen als Ziele auch die Kitas, Spielplätze und Sportanlagen gekennzeichnet. Um die Schulwege im Stadtbild zu verdeutlichen, sind auf Gehwegen rund um die Grundschulen gelbe Fußspuren aufgebracht, damit nicht nur Kinder besser den Weg zur Schule finden, sondern auch andere Verkehrsteilnehmende aufmerksamer durch diese Straße fahren.

Da die Stadtverwaltung seit Jahrzehnten die Pläne selbst erstellt, hat sich Mörfelden-Walldorf für das Beratungsprogramm „Besser zur Schule“ der ivm GmbH beworben, die nochmal alle Schulwegepläne mit fachlicher Expertise überprüfen soll.

Der Schulweg zur Gesamtschule Bertha-von-Suttner-Schule ist als Fußverkehrsthema nicht relevant, da es kaum Wohnhäuser gibt, von welchen die Schule in 10 Minuten erreicht werden kann; Fußwege über 10 Minuten werden heutzutage wohl nur noch von wenigen Schülerinnen und Schülern zurückgelegt.

Verkehrsunfälle

Unfälle mit Fußgängerbeteiligung führen oftmals zu schweren Verletzungen der Zufußgehenden. Von 2021 bis 2023 gab es im Fußverkehr Mörfelden-Walldorf insgesamt 31 Kollisionen, wovon 28 mit einer Involvierung des Kfz-Verkehrs waren (siehe Plan 4.3.1.6). In 2024 kam es zu einem tödlichen Unfall, bei dem ein Fußgänger an einem Zebrastreifen von einem Linienbus erfasst wurde. Der Unfall verdeutlicht einmal mehr die besondere Gefährdung von Fußgängerinnen und Fußgängern im Straßenverkehr.

Gerade sie sind nach wie vor einem hohen Risiko ausgesetzt: 2018 wurden in Deutschland rund 30.500 Fußgänger bei Unfällen verletzt und 457 getötet – davon waren wiederum über die Hälfte älter als 65 Jahre.⁵ „Das bedeutet: Alle 17 Minuten wird in Deutschland ein Fußgänger verletzt und innerhalb von vier Tagen sterben fünf Fußgänger auf unseren Straßen“.⁵

4.3.2

Ruhender Fußverkehr

Unter dem Stichwort „ruhender Fußverkehr“ werden Sitz- bzw. Verweilmöglichkeiten verstanden. Sie fördern die Nahmobilität – insbesondere für ältere Menschen, Eltern mit kleinen Kindern sowie mobilitätseingeschränkten Gruppen sind Ruheorte wichtig. Aktuell befinden sich Sitzbänke sowie Sitzbereiche in Mörfelden-Walldorf vor allem auf Plätzen und in Parks, in verkehrsberuhigten Bereichen oder an wichtigen Haupttrouten, sowie oftmals am Stadtrand oder in naturnahen Räumen (siehe Pläne 4.3.2.1).



Abb. 42: Bank am Bahndamm in Mörfelden

Bänke machen auch den Aufenthalt im öffentlichen Raum attraktiver und stärken Begegnung und Kommunikation. Das ist vor allem für Menschen von hoher Bedeutung, die keine eigenen Freiräume haben, sich als Arbeitnehmende oder Besuchende hier aufhalten oder auf den Kontakt mit „fremden“ Menschen angewiesen sind (z. B. verwitwete ältere Menschen ohne Familienanschluss).

Für das Zu-Fuß-Gehen und verweilen im öffentlichen Raum spielen auch öffentliche Sanitäreanlagen eine wichtige Rolle. Die Stadt verfügt über insgesamt fünf öffentliche Toiletten-Standorte (Rathäuser, Bahnhöfe, Dalles). Sie sind bis auf die Anlage am Dalles nur während der Öffnungszeiten (Rathäuser, Bäcker, Mobilitätszentrale) zugänglich.

4.3.3

Angebote und Ausstattung

Eine gute Beleuchtung ist entscheidend für die Sicherheit im Fußverkehr – besonders für vulnerable Gruppen wie Frauen, Kinder oder ältere Menschen. Dunkle oder schlecht ausgeleuchtete Bereiche können sogenannte Angsträume schaffen und so die Nutzbarkeit bestimmter Wege einschränken. In Mörfelden-Walldorf sind die meisten Gehwege zumindest einseitig beleuchtet. Ausnahmen bilden lediglich einige kürzere Straßenabschnitte. Besonders gut ausgeleuchtete Orte sind die Bahnhöfe, die Rathäuser, der Bereich Dalles sowie der Wohnpark in Walldorf (siehe Pläne 4.3.3.1).

Auch Wegweisung hilft Fußgängern sich im Stadtgebiet sicher zu fühlen, weil sie sich dadurch einfach orientieren können. Im Vergleich zum Kfz- oder Radverkehr ist die Anzahl der Wegweiser für den Fußverkehr allerdings gering.



Abb. 43: Beleuchtete Unterführung für Fußgänger und Radfahrer in Mörfelden

4.3.4

Bewertung des Fußverkehrs

Stärken

- Fast lückenloses Geh- und Fußwegenetz
- Autofreie Fußwege als attraktive direkte Verbindungen
- Alltagswichtige Ziele sind in der Regel zu Fuß in zehn Minuten erreichbar
- Häufige Aktualisierung der Schulwegepläne
- Hohe Dichte an Querungsangeboten, wovon viele bereits barrierefrei sind
- Vorhandene öffentliche Beleuchtung
- Ausreichend breite Gehwegbereiche an wichtigen Zielen wie dem Bahnhof Walldorf oder um die Rathäuser
- Überwiegend befestigte Gehwege (allwettertauglich und barrierearm)

Potenziale

- Fußverkehr ermöglicht die gesellschaftliche Teilhabe und schützt insbesondere ältere Menschen vor sozialer Isolation
- Planung von Seniorenwegen entlang wichtiger Ziele und Einrichtungen für ältere Menschen
- Schulwege optimieren durch Programm „Besser zur Schule“
- Noch nicht barrierefreie Querungsangebote werden sukzessive umgebaut
- Mehr Sitzgelegenheiten, Trinkwasserangebote und Toiletten bereitstellen
- Attraktiv gestaltete Fußwege verlängern den Fußweg

Schwächen

- Kein städtisches Fußzielnetz vorhanden
- Viele Gehwege haben keine Breite von 1,8 m oder mehr
- Gehwegparken, andere Nutzungen von Gehwegen und Stadtmobiliar machen ohnehin schmale Gehwege noch enger
- Auch kombinierte Geh-/ Radwege sind oft enger als in den Richtlinien empfohlen oder festgelegt
- Sicheres Begegnen und Nebeneinanderlaufen von Personen, insbesondere mit Rollator, Rollstuhl etc., aufgrund der Gehwegbreiten oft nicht möglich
- Noch keine völlige Barrierefreiheit
- Schulwegmarkierungen sind an Stellen verblasst
- Keine flächendeckenden Erholungsmöglichkeiten in regelmäßigen, seniorenfreundlichen Abständen
- Öffentliche Sanitäreinrichtungen an Öffnungszeiten gebunden und insgesamt wenige
- Einige unbefestigte Gehwege vorhanden

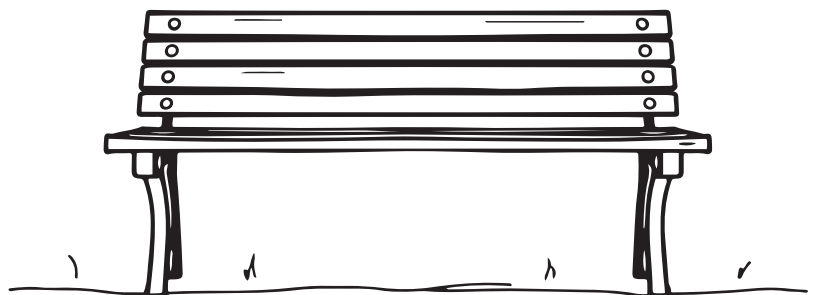
Risiken

- Lange Wartezeiten an Ampeln sind anstrengend für Fußgänger und können sogar für (risikoreiche) Überquerungen der Straßen bei Rot sorgen
- Schwach und kaum beleuchtete Stellen sowie schlecht durchsehbare Orte sorgen für Unsicherheit bzw. erzeugen Angsträume
- An einigen Stellen gibt es die Gehwegfreigabe für Radfahrende; hier kann es zu Konflikten kommen
- Parkdruck kann Konkurrenz um Gehwegflächen verstärken

4.3.5

Handlungsempfehlungen

- Als strategische Grundlage sollte zunächst ein gesamtstädtisches lückenloses Fußwegnetz mit Festlegung von Haupt- und Nebenrouten erarbeitet werden. Die Zielcluster sind dabei an das Hauptnetz anzubinden. Auf Basis dieses Netzes können Qualitätsstandards definiert und Prioritäten zur Maßnahmenumsetzung festgelegt werden (siehe Kapitel 2.1.3).
- In den Ortskernen sollte die Aufenthaltsqualität gezielt gestärkt werden. Hierzu zählen zusätzliche Sitzmöglichkeiten, schattenspendende Elemente sowie die Begrünung des Straßenraums zur Verbesserung des Mikroklimas.
- Öffentliche Räume sollten so gestaltet werden, dass sie nicht ausschließlich der Fortbewegung dienen, sondern auch soziale Interaktion ermöglichen. Attraktiv gestaltete Aufenthaltsbereiche fördern Begegnungen, erhöhen die Verweildauer und tragen zur Belebung der Ortszentren bei.
- Die Gehwegfreigabe für den Radverkehr muss im Stadtgebiet kritisch geprüft werden. Insbesondere auf schmalen oder stark frequentierten Gehwegen kann eine klare Trennung der Verkehrsarten dazu beitragen, Konflikte zu reduzieren und das Sicherheitsempfinden von Fußgängerinnen und Fußgänger zu erhöhen.
- Der als „Testroute“ begonnene Seniorenweg am AHZ sollte im Hinblick auf die demografische Entwicklung der alternden Stadtgesellschaft weiterverfolgt und das Konzept gegebenenfalls auf andere Stadtbereiche ausgeweitet werden.
- Für eine sichere und barrierefreie Nutzung des Fußverkehrs sind breitere Gehwege erforderlich, die auch Begegnungsfälle und das Nebeneinandergehen ermöglichen. Daher sollten entweder bauliche Verbreiterungen geprüft oder das Gehwegparken hinterfragt werden.
- Mehr öffentliche Sanitäreinrichtungen zugänglich machen, z. B. durch eine Beteiligung am Projekt „Nette Toilette“.



4.4 Öffentlicher Personennahverkehr

Da Mörfelden-Walldorf eine Stadt mit weniger als 50.000 Einwohnern ist, unterliegen Planung, Organisation und Betrieb des Busverkehrs der Zuständigkeit des Kreis Groß-Gerau, welcher hierbei durch die Lokale Nahverkehrsgesellschaft (LNVG) vertreten wird. Ideen, Wünsche und Forderungen an Veränderungen im Buslinienverkehr werden zwischen Stadt und Kreis im Rahmen eines lokalen Nahverkehrsplans (LNVP) abgestimmt. Der letzte LNVP für den Kreis Groß-Gerau stammt aus dem Jahr 2016. Seither erfolgt eine unregelmäßige Aktualisierung und Anpassung des Plans auf Grundlage von bilateralem Austausch. Zuletzt wurden in den Jahren 2023/24 Konzeptideen und Fortschreibungsvorschläge mit der Stadt Mörfelden-Walldorf abgestimmt.

Reisezeiten

Wie schon in Kapitel 3.2 dargestellt, ist die Doppelstadt durch Bahn- und Busangebote gut an das Umland angebunden. Von Mörfelden-Walldorf aus gibt es stündlich mehrere Verbindungen zum Flughafen, Frankfurt, Offenbach, Groß-Gerau, Rüsselsheim und Mainz, was einer Taktdichte von unter 30 Minuten entspricht (siehe Plan 4.4.1.5). Trotz dieser vergleichsweise guten Taktung, sind die Verbindungen teilweise sehr lang und mit mehrfachen Umstiegen unattraktiv.

4.4.1

Fahrender ÖPNV

Durch Mörfelden-Walldorf verkehren über die Riedbahn die S7 und sieben Buslinien, (siehe Plan 4.4.1.2); 5 Linien davon halten an der weiterführenden Bertha-von-Suttner Schule. Durch die hohe Taktdichte des Schienenschnell- und Güterverkehrs entsteht eine erhebliche Lärmbelastung für die Anwohnenden entlang der Riedbahn-Trasse. Im Zuge der Riedbahnsanierung (2024) wurden deshalb Lärmschutzwände entlang der Gleise im Stadtgebiet errichtet. Zurzeit liegen noch keine Lärm-Erhebungsergebnisse nach dem Bau der Lärmschutzwände vor.



Abb. 44: Bus und Bahn verkehren an beiden Bahnhöfen

4.4.2

Warten auf den ÖPNV

Erreichbarkeit der Haltestellen

Grundsätzlich ist der ÖPNV-Verkehr in Mörfelden-Walldorf gut zugänglich, da die insgesamt 57 Haltestellen den Großteil der Stadt abdecken. Für die Mehrheit der Bevölkerung befindet sich eine Haltestelle in einer fußläufigen Distanz von maximal 400 Meter bzw. etwa fünf Gehminuten. Eine Ausnahme stellt der Bereich Walldorf Ost dar, in dem keine regulären Haltestellen innerhalb dieser Erreichbarkeitsgrenze liegen. Hier verkehrt nur das Anrufsammel-Taxi (AST 69), ein bedarfsorientiertes Angebot mit festen Haltepunkten und Fahrzeiten, das jedoch eine vorherige telefonische Buchung erfordert (siehe Plan 4.4.2.1).

Ausstattung der Haltestellen

Da das Warten ein Bestandteil des ÖPNV-Fahrens ist, kommt der Qualität und Ausstattung von Haltestellen und Bahnhöfen eine zentrale Bedeutung zu. Sitzgelegenheiten, Beleuchtung, Witterungsschutz sowie Fahrgastinformationssysteme sind wichtig, optimalerweise gut gestaltet und gut zu Fuß und mit dem Rad erreichbar. Im Idealfall gibt es an der Station noch weitere Mobilitätsangebote (Abstellanlagen, Carsharing) und in der direkten Umgebung Nahversorgung, Gastronomie oder Zusatzangebote wie Paketstationen.

Besonders hochwertig ausgestattet sind derzeit zwei Haltestellen in der Gesamtstadt: Bahnhof Walldorf und die Ockrifteler Straße (siehe Plan 4.4.2.3). Immerhin verfügen die meisten Haltestationen in Mörfelden-Walldorf über eine Sitzmöglichkeit, Beleuchtung und eine Überdachung. Allerdings sind 14 Bushaltestellen nicht mit diesen Elementen oder nur einigen (z. B. nur eine Sitzmöglichkeit wie am Rathaus Mörfelden, aber ohne Überdachung) ausgestattet.

Barrierefreiheit

Bezüglich der Barrierefreiheit sind insbesondere in Walldorf fast alle Stationen bereits jetzt barrierefrei umgebaut. Für den barrierefreien Umbau aller Haltestellen besteht eine Vereinbarung mit der LNVG und Hessen Mobil; hieran wird intensiv gearbeitet (siehe Plan 4.4.2.1).



Abb. 45: Mobilitätsstation in der Ockrifteler Straße mit Umstiegsangeboten zu Carsharing, Rad oder Auto.



Abb. 46: An der Bushaltestelle am Rathaus Mörfelden fehlt noch eine Überdachung.

4.4.3

Bewertung des Öffentlichen Verkehrs

Stärken

- Ortsteile sind gut miteinander verknüpft
- Direkte Anbindung nach Frankfurt und zum Flughafen (Cargo City, Terminal 1 und Terminal 3) sowie nach Langen, Groß-Gerau, Darmstadt und Rüsselsheim. Reisezeit ist teils mit dem Kfz-Verkehr konkurrenzfähig
- Taktdichte zum Flughafen ist gut
- Größtenteils flächendeckende Abdeckung der Wohngebiete durch Bushaltestellen; Haltestellen in 5 Min. Fußweg erreichbar
- Viele bereits barrierefrei umgebaute Haltestellen sowie komplett barrierefreien Bahnhöfe
- Bahnhöfe und erste Mobilitätsstation aufwendig und hochwertig gestaltet- Mobilitätsberatung und Fahrkartenverkauf am Bahnhof Mörfelden
- Lärmschutzwände vorhanden

Potenziale

- Erweiterung des AST, sowie Bekanntmachung des Angebots
- Anbindung an Terminal 3 bereits mit Eröffnung im April 2026 auf kurzem Dienstweg
- Neue Haltestelle am Mörfelder Stadion ist für 2029/30 geplant
- Mehr Ticketangebote wie Stadt- oder Seniorenticket
- Planungen zur Anbindung des Terminal 3 mit der Schiene von der Riedbahn aus
- Durch Neubau einer ICE-Trasse (Frankfurt-Mannheim) Entlastung der Riedbahnstrecke vom Schnellverkehr und mehr Optionen für höhere Taktdichte des Nahverkehrs

Schwächen

- Der ÖPNV kann derzeit größtenteils nicht mit dem MIV konkurrieren und bei kürzeren Strecken ist die Reisezeit mit dem Rad sogar kürzer als mit dem ÖPNV¹⁸
- Keine optimale Taktdichte und teils mehrere Umstiege in Umgebungsorte nötig
- Regionalverkehr kann aufgrund der Aufteilung der Doppelstadt nicht effizient gebündelt werden
- Walldorf Ost ist nicht direkt an das ÖPNV-Netz angeschlossen
- Schlechte Erreichbarkeit vom Gewerbegebiet Mörfelden Süd und der Badestelle Walldorf und dem Außenbereich Naturfreundehaus und Camping Mörfelden (inkl. Hotel)
- Zu wenig Busangebote und zu niedrige Taktdichte in das Gewerbegebiet Mörfelden Ost und zum Waldschwimmbad
- eine direkte Verbindung zu gesundheitswichtigen Einrichtungen (Krankenhäuser) im Umland trotz alternder Gesellschaft
- Barrierefreiheit der Bushaltestellen noch nicht vollständig umgesetzt
- Nicht alle Bushaltestellen verfügen über Sitzmöglichkeiten und Witterungsschutz
- Keine gute Zuverlässigkeit, insbesondere im Zugverkehr
- Benachteiligung bei Fahrplanänderungen (z. B. Halteausfall RE 70 in Mörfelden)

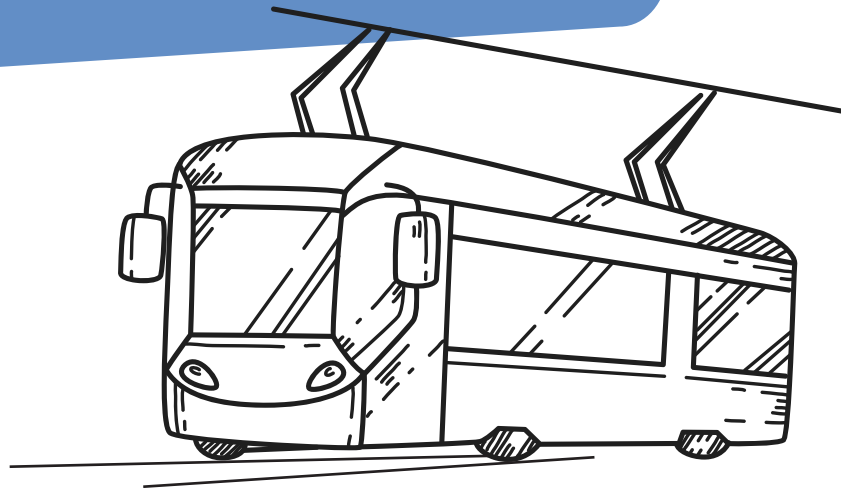
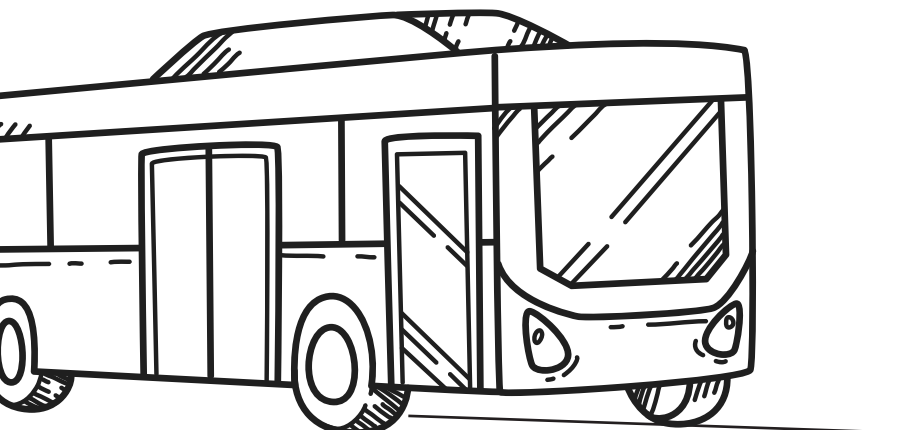
Risiken

- Zeitverlust bei spontanen Fahrplanänderungen
- Unzuverlässigkeiten bei Bus und Bahn können den MIV begünstigen (Umstieg zum Kfz)
- Hohe Tarifgebühren sowie Fahrplanänderungen können zum Fahrgastverlust führen

4.4.4

Handlungsempfehlungen

- Die bestehenden Haltestellen sollten qualitativ aufgewertet und vollständig barrierefrei ausgebaut werden. Darüber hinaus wird die Einrichtung weiterer Mobilitätsstationen angestrebt.
- Die Taktdichte im Schienenverkehr in Richtung Frankfurt sollte verbessert werden.
- Die Einrichtung zusätzlicher Haltestellen z. B. am Waldstadion oder im Gewerbegebiet Ost und Süd in Mörfelden sollte geprüft werden.
- Es soll eine schnelle Verbindung nach Darmstadt mit möglichst wenigen Umwegen in Nachbarkommunen und Umstiegen geschaffen werden.
- On-Demand-Verkehrsangebote sollten eingeführt beziehungsweise bestehende Angebote sukzessive ausgeweitet werden.
- Die Einrichtung eines Stadtbusses zu den wichtigsten Zielen innerhalb des Stadtgebiets sollte geprüft werden. Alternativ kann die Buslinie 67 als Stadtbus klar positioniert und entsprechend kommuniziert werden, oder diese Idee kann in ein erweitertes On-Demand-System integriert werden.
- Das AST 69 sollte stärker beworben und mit digitalen Buchungsmöglichkeiten ergänzt werden, um die Nutzungshürde zu senken.
- Zur Attraktivitätssteigerung sollten zusätzliche Ticket-/Tarifangebote geprüft werden, wie etwa ein Stadttarif, Seniorenticket sowie Angebote für Neubürgerinnen und Neubürger oder auch ein „MöWa-Ticket“ für innerörtliche Fahrten.



4.5 Intermodalität

Die Intermodalität beschreibt die Kombination verschiedener Verkehrsmittel innerhalb eines Weges und stellt einen zentralen Baustein nachhaltiger Mobilität dar. Wichtig ist, den Wechsel zwischen unterschiedlichen Verkehrsmitteln möglichst einfach, schnell und komfortabel zu gestalten, sodass intermodale Wegeketten eine Alternative zum MIV werden.

Die beiden Bahnhöfe spielen eine zentrale Rolle für die Intermodalität in Mörfelden-Walldorf. Sie wurden als hochwertige Knotenpunkte ausgebaut; es stehen Park+Ride- sowie Bike+Ride-Anlagen, E-Ladesäulen und Carsharing-Angebote zur Verfügung. Die Angebote werden gut angenommen und bilden eine wichtige Grundlage für intermodale Wegeketten. Aufbauend auf dieser Entwicklung werden intermodale Angebote schrittweise ausgeweitet. Deshalb werden mittlerweile auch weitere Standorte als Vernetzungspunkte geprüft.



Abb. 47: Bike + Ride Bahnhof Walldorf vor Bau der Lärmschutzwände

Erstes Beispiel ist die Mobilitätsstation „Okrifteler Straße“ in Mörfelden-Walldorf, an welcher verschiedene Mobilitätsangebote gebündelt werden: Busverkehr und AST 69 halten hier, aber es sind auch Parkplätze, überdachte Radabstellanlagen, Fahrradboxen und Servicestation, E-Laden und Carsharing vorhanden.



Abb. 48: An der Mobilitätsstation Okrifteler Straße gibt es Ladesäulen, Rad-Servicestation, mietbare Fahrradboxen und ein Carsharing-Auto.

Neben der räumlichen Verknüpfung spielt auch die Qualität des Umsteigens eine entscheidende Rolle für die Nutzung intermodaler Angebote. Wichtige Einflussfaktoren wie das Sicherheitsempfinden, die Beleuchtung, Witterungsschutz sowie die Orientierung oder Beschilderung können dazu beitragen, ob intermodale Angebote attraktiv wahrgenommen und genutzt werden. Um die Mobilitätsstation zu Fuß und mit dem Rad gut zu erreichen, sind außerdem mehrere Querungsangebote über die Okrifteler Straße, Radlerfurten und Abkürzungen durch Fußwege und Treppen gebaut worden. Zur weiteren Attraktivitätssteigerung sollten sich im Umfeld intermodaler Umstiegspunkte Einkaufsmöglichkeiten, gastronomische Angebote sowie weitere Dienstleistungen befinden. Das ist bei der Mobilitätsstation in der Okrifteler Straße bereits vorhanden und die Fußwege dorthin überwiegend direkt, kurz, sicher und barrierefrei gestaltet.^{21,22}

Ein weiteres großes Potenzial für Intermodalität liegt im Bereich der Digitalisierung. Digitale Anwendungen könnten dazu beitragen, intermodale Wegeketten deutlich zu vereinfachen, beispielsweise durch die Bündelung verschiedener Mobilitätsangebote in einer zentralen Plattform. Denkbar sind Anwendungen, die Echtzeitinformationen, Buchungsfunktionen für Sharing-Angebote sowie integrierte Ticketsysteme kombinieren.

Insgesamt verfügt Mörfelden-Walldorf bereits über eine solide Grundlage für intermodale Verknüpfungen. Durch den weiteren Ausbau von Bushaltestellen zu Mobilitätsstationen und die Verbesserung der Umsteigequalität sowie eine stärkere digitale und kommunikative Vernetzung kann die Attraktivität kombinierter Wegeketten nachhaltig weiter gesteigert werden.



Abb. 49: Fahrradmitnahme in der S-Bahn



Abb. 50: Das Carsharing in Mörfelden-Walldorf bietet E-Autos an 7 Standorten, wie hier am Bahnhof Walldorf, an.

5 Maßnahmen

Entwicklung

Die Maßnahmenphase begann kurz nach Abschluss der Rückmeldezeit zu den Analyseergebnissen. Das Projektteam entwickelte auf Grundlage der Handlungsempfehlungen, der vier Oberziele sowie der im Rahmen der Beteiligungsformate eingebrachten Anmerkungen, Wünsche und Kritikpunkte erste Maßnahmenvorschläge.

Dieser erste Entwurf orientierte sich stark an den Oberzielen und deren Leitsätzen. Für jeden der insgesamt zwölf Leitsätze wurde versucht, die übergeordneten Zielrichtungen auf eine konkrete Handlungsebene herunterzubrechen. Beispielsweise entstanden unter dem Leitsatz „Wir möchten mehr zu Fuß und mit dem Rad unterwegs sein.“ (Oberziel „Ohne Stress zum Ziel“) die beiden Kategorien „Radverkehr fördern“ und „Fußverkehr aufwerten“. Diese beinhalteten wiederum konkrete Maßnahmenvorschläge.

Eine zweite Version der Maßnahmen wurde, nach einem weiteren Coaching-Termin der HTAI in Kooperation mit plan:mobil erarbeitet. Im fachlichen Austausch wurde empfohlen, die Maßnahmen nicht an den zwölf Leitsätzen zu strukturieren, da sich dadurch viele Unterkategorien thematisch überschneiden und die Übersichtlichkeit leidet.

Um thematische Überschneidungen zu vermeiden und eine klarere Struktur zu schaffen, wurden die Maßnahmen danach in besser abgegrenzte Themenbereiche gegliedert. Für das Oberziel „Ohne Stress zum Ziel“ wurden die Maßnahmen nach einzelnen Verkehrsarten differenziert, wobei anfangs der Kfz-Verkehr nur mit dem Thema Parken vertreten war. Die Oberziele „Sicher unterwegs für alle“, „Stadtqualität für alle“ und „Mobilität für alle“ wurden jeweils durch eigene Maßnahmenbereiche repräsentiert.

Dadurch wurde die Zahl der Maßnahmenbereiche von zwölf auf acht reduziert. Zudem wurden die inhaltlichen Ebenen klarer benannt und zudem hierarchisch in „Themenbereiche“, „Handlungsansätze“ und „Bausteine“ gegliedert.

Schließlich folgte eine dritte Version, nachdem der MöWa-mobil-Beirat, der Regionalverband Frankfurt-RheinMain und die Verwaltung Rückmeldungen zur zweiten Fassung gegeben hatten.

Im Rahmen der Überarbeitung wurden den drei Oberzielen **Verkehrssicherheit**, **Rücksichtnahme** und **Stadtqualität** jeweils genau ein Maßnahmenbereich zugeordnet. Beim Oberziel „Ohne Stress zum Ziel“ kam ergänzend zu den 4 Verkehrsmitteln noch der Wirtschaftsverkehr hinzu. Hierdurch soll der zukünftige Stellenwert des Wirtschaftsverkehrs verdeutlicht und dessen strategisch Weiterentwicklung verankert werden.



Abb. 51: Maßnahmenentwicklung im MöWa-mobil-Beirat

Des Weiteren wurde entschieden, das Thema Parken dem Themenbereich „Kfz-Verkehr“ unterzuordnen. Der eigenständige Maßnahmenbereich „Kfz-Verkehr verbessern“ erscheint im Kontext eines nachhaltigen Mobilitätsplans zunächst unüblich, da in der Regel in einem SUMP vor allem nachhaltige Fortbewegungsarten im Fokus stehen. Dennoch wurde dieser Ansatz bewusst gewählt, da viele Maßnahmen beim Kfz-Verkehr starke Auswirkungen auf andere Verkehrsmittel und den Stadtraum haben. Außerdem sollte dadurch die Akzeptanz und Unterstützung des Projekts *MöWa mobil* in der Bevölkerung und in der Politik gestärkt werden. Denn es verdeutlicht, dass die Belange des Kfz-Verkehrs weiterhin berücksichtigt werden – etwa durch Maßnahmen zur Straßeninstandhaltung oder zur Optimierung des Verkehrsnetzes.

Die finale Übersicht aller acht Maßnahmenbereiche ist wie folgt strukturiert: Die vier farbigen Kreise/Ellipsen versinnbildlichen die einzelnen „Themenbereiche“ und sind jeweils farblich dem entsprechenden Oberziel zugeordnet. Diese „Themenbereiche“ beschreiben das zentrale Maßnahmenfeld. An die Themenbereich-Kreise angedockt befinden sich kleinere Elemente, in denen die *Handlungsansätze* dargestellt sind. Die Handlungsansätze verdeutlichen, welche konkreten Schwerpunkte innerhalb des Themenbereichs gesetzt werden. Die Darstellung zeigt ebenfalls, dass die drei übergeordneten Bereiche – „Verkehrssicherheit erhöhen“, „Rücksichtnahme und Akzeptanz stärken“ sowie „Stadtqualität, Nachhaltigkeit und Klima fördern“ – auf alle vier Fortbewegungsarten sowie auf den Wirtschaftsverkehr („Ohne Stress zum Ziel“) wirken.

Die Übersicht macht deutlich, dass zwischen den Themenbereichen starke Synergien vorhanden sind. Maßnahmen, die in einem der drei übergeordneten Bereiche umgesetzt werden, haben auch positive Effekte auf andere Bereiche. So wirkt zum Beispiel „Rücksichtnahme und Akzeptanz stärken“ nicht nur auf alle vier Fortbewegungsarten und den Wirtschaftsverkehr, sondern unterstützt gleichzeitig auch die Ziele der Bereiche „Verkehrssicherheit erhöhen“ und „Stadtqualität, Nachhaltigkeit und Klima fördern“.

Erfolgsmessung der Maßnahmen

Bereits seit Beginn des Projekts, insbesondere im Rahmen der Analysephase, wurde eine fortlaufende Liste mit Indikatoren zur Mobilität erarbeitet. Indikatoren sind messbar, so dass sie helfen können, die Wirksamkeit umgesetzter Maßnahmen (zum Beispiel zur Zielerreichung) zu erfassen. Sie bilden somit eine zentrale Grundlage für das Monitoring sowie die spätere Evaluation von *MöWa mobil*. Je nach Maßnahme werden sowohl quantitative Indikatoren (z. B. Verkehrsaufkommen, Unfallzahlen, Nutzungszahlen) als auch qualitative Einschätzungen (z. B. subjektives Sicherheitsempfinden oder Zufriedenheit) herangezogen.

Aufgrund des Umfangs der erhobenen Indikatoren werden diese nicht hier aufgeführt. Sie werden im Rahmen der Vertiefung der priorisierten Maßnahmen (Kapitel „6. Vertiefung“; Projektsteckbriefe) erneut angesprochen, bilden aber vor allem für die Verwaltung eine wichtige Bewertungsbasis der Maßnahmenwirksamkeit aller Projekte aus dem SUMP.



Die Themenbereiche und Handlungsansätze in der Übersicht:



Abb. 52: Übersichtsdiagramm Themenbereiche und Handlungsansätze

5.1

Aufbau der Maßnahmen-Übersichtsblätter

Die Übersichtsblätter der acht Themenbereiche sind wie folgt strukturiert: Im oberen Abschnitt werden die vier Oberziele von *MöWa mobil* dargestellt und der für den Themenbereich wichtigste Leitsatz genannt. Unmittelbar darunter zeigt der „Themenbereich“ durch seine Farbgebung die zentrale Zielzuordnung und beschreibt das zentrale Handlungsfeld. Darauf folgt die Ebene der „Handlungsansätze“: Sie zeigen die konkreten Schwerpunkte innerhalb des Themenbereichs auf, also, was getan werden soll. Danach folgt die Ebene der „Bausteine“. Sie benennen konkrete Aufgaben, die zum Erreichen des jeweiligen Handlungsansatzes nötig sind. Unter den Bausteinen würden dann die Projekte als unterste Ebene folgen. Auf den Maßnahmen-Übersichtsblättern sind sie nur angedeutet und nicht detailliert aufgeführt. Es gibt erste Ideen und Hinweise (Glühbirnen-Symbol), erste kleine Maßnahmenschritte (Stift-Symbol) sowie Verortungen (Standort-Symbol).

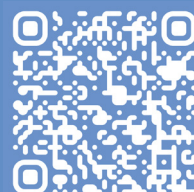
Unter dem Handlungsansatz „Verweilbereiche mit Qualität schaffen“ konkretisiert der Baustein „Genug und gute Sitzmöglichkeiten anbieten“ im weitesten Sinne den Handlungsansatz auf das Thema Sitzen und Sitzmobiliar. Ein Projekt hierunter wäre zum Beispiel das Aufstellen einer Bank an einer konkreten Stelle.

Vier Bausteine werden mit einem Stern als „Schlüsselprojekt“ markiert. Schlüsselprojekte sollen helfen, die zeitnahe Umsetzung des *MöWa mobil* in der Öffentlichkeit sichtbar zu machen. Das Schlüsselprojekt sendet also ein Signal an die Einwohnenden und Stakeholder, dass *MöWa mobil* auch etwas verändern soll und nicht nur beschlossen in der Schublade liegt.

Neben der Markierung als Schlüsselprojekt zeigen kleine Kreise mit Buchstaben noch die Prioritäten von drei zentralen Beteiligungsebenen auf: „A“ für alle Bürgerinnen und Bürger, „B“ steht für den *MöWa-mobil*-Beirat und „V“ für die Stadtverwaltung. Hierdurch soll grafisch verdeutlicht werden, welche Projekte auf den drei Ebenen als besonders wichtig ausgewählt worden sind. Die Prioritäten sollen bei der Umsetzung berücksichtigt werden.

Rechts neben den einzelnen Elementen sind farbige Quadrate zu sehen, die den Oberzielen entsprechen und somit anzeigen, welche weiteren Oberziele durch die jeweilige Maßnahme ebenfalls positiv beeinflusst werden kann. So wird sichtbar, dass viele Bausteine nicht nur einem Ziel dienen, sondern Synergien zwischen mehreren Themenfeldern schaffen.

Hier geht's zu den anderen Themenbereichen:



Maßnahmenblatt zum Fußverkehr

Leitsatz

„Wir möchten als Fußgänger:innen ausreichend breite Gehwege haben.“

„Wir möchten mehr zu Fuß und mit dem Rad unterwegs sein.“

Oberziele

**SICHER UNTERWEGS
FÜR ALLE**

**MOBILITÄT FÜR ALLE
– MITEINANDER UND FÜREINANDER**

STADTQUALITÄT FÜR ALLE

OHNE STRESS ZUM ZIEL

Themenbereich

FUSSVERKEHR AUFWERTEN



Handlungsansätze

Fußwege-
Infrastruktur
entwickeln

Fußwege-
Infrastruktur
verbessern

Verweilbereiche
mit Qualität
schaffen

Bausteine

Fußverkehrs-
netz
planen

Erarbeiten eines Fußverkehrsnetzes.

Lücken schließen
und Umwege
minimieren

Z.B. fehlende Gehwege
oder Querungen.

Genug und gute
Sitzmöglichkeiten
anbieten

Regelmäßige und unterschiedliche Angebote; geschützt; attraktiv.
Seniorenweg Mörfelden Nordwest.
Fußverkehrsnetz; nahe sensibler Einrichtungen.

Qualitätsstandards
festlegen

U.a. Beleuchtung, Ampeln, Gefälle, Barrierefreiheit.
Standards für Hauptfuß- und Schulwege definieren.

Qualitätsstandards
umsetzen

Fußverkehrsnetz; Schulwege; Seniorenweg.

Aufenthaltsqualität
herstellen

Standards definieren; Orte festlegen.

Fußverkehrs-
netz
prüfen

...auf Zielgruppenbedürfnisse; ...auf Standards.
Stadt-Spaziergänge; Schulwege-Checks; ...

Projekt
„Wohlfühl-Wege“
anstoßen

Sichere Wege mit Qualität beim Erleben und Ruhen.
Seniorenweg Mörfelden Nordwest.
Umgestaltung Lang- und Bahnhofstraße.

Projekt
„Wohlfühl-Orte“
starten

Umgestaltung Tizianplatz und Dalles; Bürgerbeteiligung.

Legende

Themenbereich: Darum geht es

Handlungsansatz: Das soll gemacht werden

Baustein: Dadurch soll es erreicht werden

Projekt: Umsetzung

...dient vor allem dem „Ohne-Stress“-Ziel
...dient auch diesen Zielen

Priorität Aller (Online-Umfrage)
Priorität des Beirats
Priorität der Verwaltung

Informationen zum Baustein
Zu erledigen bzw. Projekt

Konkrete Standorte
Schlüsselprojekt

Für Bausteine mit fett gedrucktem Titel wurde ein Projektsteckbrief erarbeitet.

**MöWa
mobil**

Gefördert durch:
Bundesministerium für Verkehr
aufgrund eines Beschlusses des Deutschen Bundestages

Stadt MöWa
Amt 60/60.2 Tr+in
Stand 06.05.26
Mörfelden-Walldorf
natürlich mitein

Abb. 53: Maßnahmenblatt zum Fußverkehr

5.2 Die acht Themen- bereiche detailliert

Akzeptanz und Rücksichtnahme stärken

Dieser Themenbereich orientiert sich an den zwei Leitsätzen „Wir möchten im Verkehr Verständnis für den Anderen haben und aufeinander Rücksicht nehmen.“ und „Wir möchten Akzeptanz für die Verkehrswende schaffen“, die beide dem Oberziel „Mobilität für alle“ zugeordnet sind.

Übergreifendes Ziel dieses Themenbereichs ist es, gegenseitige Rücksichtnahme und Verständnis im Straßenverkehr zu stärken und dadurch Konflikte zu reduzieren und somit die Verkehrssicherheit zu erhöhen. Wenn Verkehrsteilnehmende mit mehr Empathie und Bewusstsein füreinander unterwegs sind, führt das langfristig zu einem entspannteren Miteinander, weni-

ger Stress und mehr Lebensqualität im Straßenraum. Auch soll mehr Verständnis gegenüber Neuerungen, anderen Bedürfnissen und einer nachhaltigeren Mobilität gefördert werden. Damit diese „weichen“ Ziele, die die Leitsätze vorgeben, auch erreicht werden können, wird in den drei Handlungsansätzen viel Wert auf Öffentlichkeitsarbeit, Mitgestaltung und Transparenz gelegt.

Der erste Handlungsansatz lautet „Mehr Beteiligung“ und ist ausschlaggebend, um die Verkehrswende umzusetzen. Denn nur wenn die Bevölkerung regelmäßig über Projekte informiert, in Entscheidungsprozesse einbezogen und in ihrer Lebensrealität ernst genommen wird, kann Akzeptanz für Veränderungen in der Mobilität entstehen. Daher sollte Beteiligung als ein fortlaufender Dialog zwischen Stadtverwaltung und Einwohnerinnen und Einwohnern verfestigt werden.



Abb. 54: Kampagnen zur Verkehrswende und Rücksichtnahme

Beispielhafte Bausteine wie „Aufklärung und Information anbieten“ oder „Informationen verständlich vermitteln“ zeigen, wie wichtig es ist, Themen in verständlicher Sprache, visuell anschaulich und über verschiedene Medien zu kommunizieren. Ebenso spielt der Baustein „Zusammenarbeit innerhalb der Stadt stärken“ eine Rolle. Durch Workshops, Umfragen oder Online-Plattformen können Rückmeldungen und Ideen gesammelt werden und ein „Wir-Gefühl“ entstehen.

Im nächsten Handlungsansatz geht es um „**Aktionen für mehr Rücksicht im Verkehr**“. Dieser Ansatz verbindet kommunikative Maßnahmen mit konkreten Aktionen, die Empathie und Perspektivwechsel unterstützen. Ziel ist es, ein Bewusstsein dafür zu schaffen, dass alle Menschen unterschiedliche Mobilitätsbedürfnisse haben – ob zu Fuß, mit dem Kinderwagen, auf dem Rollstuhl, mit dem Rad oder im Auto. Rücksicht bedeutet, Verantwortung füreinander zu übernehmen, die eigene Fahrweise anzupassen und den Straßenraum als gemeinschaftlich genutzten Raum zu verstehen. Beispiele hierfür sind Aktionen für „Rücksicht untereinander und Kontrolle vermitteln“, bei denen Perspektivwechsel erlebbar gemacht werden, etwa durch das Testen von Rollatoren, Kinderwagen oder sogar „Virtual Reality“-Brillen aus der Sicht eines Kindes. Im Baustein „Bedürfnisse aller Nutzergruppen berücksichtigen“ kann ein Mobilitätsrat errichtet werden, in dem Vertreterinnen und Vertreter verschiedener Nutzergruppen regelmäßig ihre Erfahrungen einbringen und sich über aktuelle Verkehrsprobleme austauschen. Auch Bildungsangebote, Schulprojekte oder öffentlichkeitswirksame Kampagnen können zur Sensibilisierung beitragen.

Der dritte Handlungsansatz „**Verkehrswende funktioniert im Alltag**“ soll zeigen, dass nachhaltige Mobilität praktisch und umsetzbar ist und den Alltag erleichtern kann. Auch dieser Punkt wird von viel Kommunikation geprägt, da durch Informationskampagnen positive Beispiele, Vorbilder und Erfolgsprojekte sichtbar gemacht werden können. Ebenso wichtig ist es, Zugangsbarrieren zu Mobilitätsangeboten konsequent abzubauen, etwa durch leicht verständliche Informationen, digitale Hilfen oder mehrsprachige Angebote.

Aufgrund der zentralen Bedeutung von Akzeptanz und Aufklärung für ein konfliktfreies Miteinander und den Erfolg der Verkehrswende wird in diesem Themenbereich vertieft eingestiegen: Das Schlüsselprojekt *„Mitnahme zur Verkehrswende und Kampagnen für das Miteinander im Verkehr“* unter Einbindung eines externen Fachbüros soll der Verwaltung helfen, hier schnell zu öffentlich sichtbaren Maßnahmen zu gelangen (siehe Kapitel 7 zugehöriger Projektsteckbrief).



Abb. 55: Rücksichtnahme im Verkehr macht Mobilität stressfrei und minimiert Gefahren.

Verkehrssicherheit erhöhen

„Verkehrssicherheit erhöhen“ bezieht sich vor allem auf den Leitsatz **„Wir möchten eine sorgenfreie Mobilität für Kinder und Seniorinnen und Senioren – und jeden anderen auch“** (Oberziel **„Sicher unterwegs für alle“**). Untergeordnet spielt aber auch die Stadtqualität mit dem Leitsatz **„Wir möchten eine leisere Stadt mit guter Luft haben“** (Oberziel **„Stadtqualität für alle“**) mit hinein. Dieser Themenbereich bildet das Rückgrat von Mobilität, da Sicherheit eine wichtige Grundvoraussetzung für die Teilhabe und Lebensqualität im öffentlichen Raum ist. Der Fokus liegt sowohl auf der objektiven Sicherheit – also die tatsächliche Reduzierung von Verkehrsunfällen – als auch auf der subjektiven Sicherheit – also das persönliche Sicherheitsgefühl. Erst wenn sich Menschen sicher fühlen, nutzen sie aktivere, nachhaltige und gemeinschaftlich verträgliche Verkehrsmittel wie das Gehen oder Radfahren.



Abb. 56: Sensible Nutzergruppe: Kinder

Ein zentraler Handlungsansatz ist **„Verkehrsberuhigung einsetzen“**, welcher den Fokus auf die Gestaltung sicherer und ruhiger Straßenräume legt. Verkehrsberuhigung umfasst nicht nur die Reduzierung von Geschwindigkeit, sondern auch die räumliche, gestalterische und funktionale Aufwertung des Straßenraums. Querungshilfen, Grüninseln, Beleuchtungen oder klare Sichtbeziehungen tragen dazu bei, dass Menschen sich sicherer und wohler fühlen. Hierdurch können auch faktisch weniger Unfälle entstehen oder Unfälle haben weniger ernste Folgen.

Dieser Handlungsansatz dient auch dem Oberziel **„Ohne Stress zum Ziel“**, denn wer in einer ruhigen und geordneten Umgebung unterwegs ist, erlebt weniger Hektik und Konflikte. Gleichzeitig stärkt eine sichere Infrastruktur das Vertrauen in den Umweltverbund, da sich Menschen eher für das Zu-Fuß-Gehen, Radfahren oder den Bus entscheiden. Gleichzeitig dient es auch dem Oberziel **„Stadtqualität für alle“**, da beruhigte Straßen zu einer leiseren und lebenswerteren Umgebung beitragen. Als beispielhafter Baustein kann hier die Einführung von Geschwindigkeitsreduzierungen an sensiblen Nutzungen wie Schulen genannt werden.

Der zweite Handlungsansatz **„Sicherheit für alle“** widmet sich der gleichberechtigten Berücksichtigung aller Verkehrsteilnehmenden. Ziel ist es, die Infrastruktur so zu gestalten, dass sie den unterschiedlichen Bedürfnissen von zu-Fuß-Gehenden, Radfahrenden, ÖPNV-Nutzenden und Autofahrenden gleichermaßen gerecht wird. Besonders im Fokus stehen dabei vulnerable Gruppen wie Kinder, Eltern mit Kinderwagen, ältere Menschen und Menschen mit eingeschränkter Mobilität; also die Gruppen, die im Straßenverkehr häufig besonderen Risiken ausgesetzt sind.

Zentrale Bausteine sind Maßnahmen zur Konfliktvermeidung auf Hauptverbindungen, etwa durch eine klare Trennung oder sichere Führung der Verkehrsarten. Da eine vollständige bauliche Trennung aufgrund begrenzter Flächen nicht überall realisierbar ist, werden auch alternative Lösungsansätze geprüft, etwa die Verengung der Fahrbahn durch Beschränkung auf eine Fahrtrichtung, um so Geh-

wege verbreitern zu können. Ergänzend spielen sichere Schulwege sowie die Förderung der Verkehrskompetenz eine wichtige Rolle. Durch gezielte Bildungs- und Sensibilisierungsmaßnahmen soll Kindern frühzeitig ein sicheres Verhalten im Straßenverkehr vermittelt und ihre selbstständige Mobilität gestärkt werden.

Diese Bausteine tragen nicht nur zum Oberziel „**Sicher unterwegs für alle**“ bei, sondern auch zu „**Mobilität für alle**“, da sie Barrieren abbauen und eine eigenständige, sichere Fortbewegung für alle Altersgruppen ermöglichen.

Neben der tatsächlichen Sicherheit ist das individuelle Sicherheitsgefühl ein entscheidender Faktor dafür, ob Menschen öffentliche Räume nutzen und sich aktiv fortbewegen, insbesondere in den Abendstunden oder an wenig frequentierten Orten. Der Handlungsansatz „**Subjektive Sicherheit erhöhen**“ zielt deshalb darauf ab, Angsträume abzubauen und das Sicherheitsgefühl durch Bausteine wie Gestaltung, Beleuchtung und soziale Kontrolle zu stärken. Neben baulichen Maßnahmen spielt dabei auch das gesellschaftliche Miteinander eine zentrale Rolle.



Abb. 58: Zebrastreifen sind für Fußgänger hilfreich und vor allem auf Schulwegen wichtige Hilfestellungen, wo sicher die Straße gequert werden kann. Mörfelden.

So tragen soziale Kontrolle, aktive Nachbarschaften oder regelmäßige Präsenz von Ordnungs- / Einsatzkräften ebenso zu einem positiven Sicherheitsgefühl bei, wie Informationskampagnen, die Bewusstsein für Rücksichtnahme und gegenseitige Verantwortung fördern. Entsprechend werden diese kommunikativen und sensibilisierenden Aspekte auch im Rahmen des *Schlüsselprojekts zu den Kampagnen für das Miteinander im Verkehr berücksichtigt*.



Abb. 57: Unterführungen sind, selbst wenn sie frisch renoviert und ausreichend beleuchtet sind, oft Angsträume. Unterführung Bahnhof Walldorf.

Stadtqualität, Nachhaltigkeit und Klima fördern

Der folgende Themenbereich basiert auf den beiden Leitsätzen „Wir möchten eine nachhaltige und klimaneutrale Mobilität in unserer Stadt haben“ und „Wir möchten eine leisere Stadt mit guter Luft haben“, die dem Oberziel „Stadtqualität für alle“ zugeordnet sind. Genau wie bei den anderen Themenbereichen ist dieser Bereich eng mit den restlichen drei Oberzielen verknüpft, da er viele übergreifende Aspekte berücksichtigt. Die Mobilität soll zukünftig nicht nur klimafreundlich, sondern auch sozial ausgewogen und städtebaulich verträglich sein. Eine nachhaltige Stadt ist eine Stadt, in der sich Menschen gerne aufhalten, in der Mobilität leiser, sauberer und gerechter organisiert ist.



Abb. 59: Nutzen von Wohlfühlorten, Bahnhofspatz Walldorf

Der erste Handlungsansatz „Stadt- und Lebensqualität“ konzentriert sich darauf, die Luft- und Lebensqualität in den Stadtteilen zu steigern und den Verkehr so zu gestalten, dass er weniger belastet. Straßen sollen Orte sein, an denen sich Menschen sicher und gerne aufhalten – Orte, die Begegnung, Bewegung und Erholung ermöglichen. Dazu gehören Bausteine zur Verkehrsberuhigung, zur Reduzierung von Durchgangsverkehr oder zur Aufwertung von Wohnstraßen, aber auch neue Formen der Nutzung öffentlicher Flächen. Beispielsweise können Parkflächen temporär für andere Zwecke genutzt werden, um alternative Nutzungen, wie etwa Fläche für Verkauf oder Außengastronomie, im Straßenraum auszuprobieren.

Der zweite Handlungsansatz richtet den Blick auf die „Klimaanpassung und Aufenthaltsqualität“. Steigende Temperaturen, Hitzetage, Trockenperioden und Starkregenereignisse betreffen auch die Funktionsfähigkeit der Verkehrsinfrastruktur und das Wohlbefinden der Menschen im öffentlichen Raum. Ziel ist es, eine Stadt zu gestalten, die widerstandsfähig ist und gleichzeitig eine hohe Lebensqualität bietet. Dazu gehören Strategien wie Begrünung, Entsiegelung, Regenrückhaltung und die Schaffung schattiger, kühler Aufenthaltsorte. Diese Maßnahmen verbessern das Stadtklima, fördern die Gesundheit und steigern den Komfort – insbesondere für vulnerable Gruppen wie Kinder oder Seniorinnen und Senioren. Sie verknüpfen das Oberziel „Stadtqualität für alle“ mit dem Ziel „Sicher unterwegs für alle“, da eine klimaangepasste Stadt nicht nur lebenswerter, sondern auch sicherer und gesünder ist.

Der dritte Handlungsansatz „Umstiegsanreize in den nachhaltigen Verkehr“ bildet die Brücke zwischen Stadtqualität und Mobilitätsverhalten. Dieser Ansatz zielt darauf ab, den Umstieg auf nachhaltige Verkehrsmittel zu erleichtern, attraktiver zu gestalten und zu fördern – etwa durch gute Infrastruktur, attraktive Angebote und zielgerichtete Kommunikation. Dies können auch Mitmachaktionen mit Gewinnspielen oder Informationskampagnen sein.



Abb. 61: Wohlfühlort Badestelle Walldorf



Quelle: Silke Grohnmeier-Wächter

Abb. 60: Naturnahe Erholung am Gundwiesensee, Walldorf

Die folgenden fünf Themen basieren auf dem Oberziel „Ohne Stress zum Ziel“, die sich mit den in Mörfelden-Walldorf gängigen Verkehrsmitteln sowie dem Wirtschaftsverkehr beschäftigen:

Fußverkehr aufwerten

Der Themenbereich beruht auf den Leitsätzen „Wir möchten mehr zu Fuß und mit dem Rad unterwegs sein.“ (Oberziel „Ohne Stress zum Ziel“) und „Wir möchten als Fußgängerinnen und Fußgänger ausreichend breite Gehwege haben.“ (Oberziel „Sicher unterwegs für alle“).

Er knüpft an alle vier Oberziele von *MöWa mobil* an: Im Sinne von „Ohne Stress zum Ziel“ können sichere und klar gestaltete Wege und Querungen Hektik und Konflikte im Verkehr reduzieren. Über das Oberziel „Sicher unterwegs für alle“ wird der Schutz vulnerabler Gruppen wie Kinder, älterer oder mobilitätseingeschränkter Menschen gestärkt. Zugleich tragen breite, übersichtliche und aufgewertete Straßenräume für den Fußverkehr – im Sinne von „Stadtqualität für alle“ – wesentlich zu attraktiven öffentlichen Räumen bei. Schließlich fördert dieser Themenbereich auch das Oberziel „Mobilität für alle“, da das Zu-Fuß-Gehen die sozialste aller Mobilitätsformen ist: es verbindet Menschen, ist kostenfrei und ermöglicht Begegnung und Inklusion. Daher steht die Förderung des Fußverkehrs als gleichwertige Verkehrsart im Mittelpunkt. Ziel ist es, Wege zu Fuß angenehmer, direkter und sicherer zu gestalten und dabei Aufenthaltsqualität, Gesundheit und Umweltaspekte gleichermaßen zu berücksichtigen.

Der erste Handlungsansatz „Fußwegeinfrastruktur entwickeln“ widmet sich der strategischen Weiterentwicklung des Fußwegenetzes. Da die Stadt bislang – abgesehen von Schulwegen – kein Fußverkehrszielnetz besitzt, soll ein solches nun als Grundlage für Planung und Priorisierung geschaffen werden. Damit wird der Fußverkehr dem Rad- und Kfz-Verkehr gleichgestellt, für die schon Netzpläne existieren. So ist z. B. ein zentraler Baustein die Erstellung eines Fußverkehrsnetzplans, der die Erreichbarkeit wichtiger Zielorte berücksichtigt und die Hauptrouten des Fußverkehrs definiert. Ein sol-

cher Netzplan bietet zudem den Vorteil, dass Prioritäten für Straßenunterhaltung, Winterdienst und Pflege seitens der Verwaltung besser festgelegt werden können. Weitere Bausteine sind beispielsweise die Definition von Qualitätsstandards (z. B. Mindestbreiten, Barrierefreiheit, Beleuchtung) sowie die regelmäßige Überprüfung des Netzes auf Schwachstellen (z. B. durch Stadtspaziergänge). Die Verwaltung (bzw. Tiefbau, Ordnungsamt und Bauhof) hat bereits eine Liste mit Qualitätsstandards erarbeitet (siehe Kapitel 2.1.3) und organisiert Arbeitsgruppen mit den Zuständigkeiten für die jeweiligen Qualitätsstandards.



Abb. 62: Gehwege sollten mindestens so breit wie hier in der Waldstraße sein, wo auch ein Schulweg verläuft.



Quelle: AGNH

Abb. 63: Reinigung und Winterdienst sind wichtig, damit Wege gerne und gefahrlos begangen werden können.

Der zweite Handlungsansatz **„Fußwegeinfrastruktur verbessern“** konzentriert sich auf die Aufwertung der Gehwege. Vorgeschlagene Bausteine sind das Schließen von Netzlücken, das Minimieren von Umwegen sowie das Umsetzen der Qualitätsstandards vom ersten Handlungsansatz. Es geht darum, das entwickelte Fußzielnetz und die festgelegten Qualitätsstandards auch konsequent anzuwenden und umzusetzen.

Schließlich betont der dritte Handlungsansatz **„Verweilbereiche mit Qualität schaffen“**, dass das Gehen mehr als reine Fortbewegung ist, sondern auch ein Zeichen von Lebensqualität. Wer sich zu Fuß wohlfühlt, bleibt länger im öffentlichen Raum, tätigt eher Einkäufe, legt weitere Strecken zurück, hält sich häufiger draußen auf, mit positiven Effekten für die Gesundheit, und trägt auch zur Belebung der Stadt bei. Das wichtige Thema Verweilorte und Aufenthaltsqualität im Stadtraum schaffen wird unter dem Schlagwort **„Wohlfühlorte“**, ebenfalls als Schlüsselprojekt betrachtet. Bausteine dafür sind z. B. die Schaffung von mehr Sitzgelegenheiten, Schatten- und Grünbereiche oder Trinkwasserangebote entlang des Fußhauptnetzes (vgl. Kapitel 6 Projektsteckbrief).



Abb. 64: Beispiel für einen Verkehrsberuhigten Bereich in der Mörfelder Altstadt, der schon fast ein "Gässchen" ist.

Radverkehr fördern

Der folgende Themenbereich folgt dem Leitsatz „Wir möchten mehr zu Fuß und mit dem Rad unterwegs sein.“ (Oberziel „Ohne Stress zum Ziel“). Zentrales Anliegen des Radverkehrs ist es, Wege mit dem Fahrrad komfortabel, sicher und reibungslos zurücklegen zu können. Mit dem Oberziel „Sicher unterwegs für alle“ wird die Qualität der Radinfrastruktur verbessert, damit Konflikte und Unfälle mit dem Kfz- und Fußverkehr reduziert werden können. Im Sinne des Oberziels „Stadtqualität für alle“ trägt der Radverkehr zu einer ruhigeren, emissionsärmeren und gesünderen Stadt bei. Und zuletzt unterstützt dieser Themenbereich auch das Oberziel „Mobilität für alle“, da er eine flexible, kostengünstige und inklusive Fortbewegungsform bietet, die für viele Bevölkerungsgruppen zugänglich ist.

Der Themenbereich verbindet somit ökologische, gesundheitliche und soziale Aspekte. Der Radverkehr soll als attraktive und sichere Alltagsalternative gestärkt werden – vor allem für innerstädtische Strecken aber auch für (kürzere) regionale Verbindungen.

Der erste Handlungsansatz legt den Schwerpunkt auf „Radinfrastruktur ausbauen“. Ein lückenloses Radverkehrsnetz ist wichtige Grundlage für eine funktionierende Radverkehrsförderung. Zentrale Bausteine sind hier die Überprüfung und Optimierung des bestehenden Radverkehrsnetzes, um Netzlücken oder fehlende Verbindungen zum Umland, aber auch mangelnde Breiten oder fehlende Querungen zu identifizieren und aufzulösen.



Quelle: AGNH

Abb. 65: Wichtiges Ziel: Die Radinfrastruktur weiter ausbauen!



Abb. 66: Abstellanlagen an wichtigen Zielorten wie dem Walldorfer Bahnhof

Aus den bisherigen Beteiligungsformaten ging deutlich hervor, dass sich viele Einwohnerinnen und Einwohner mehr sichere und qualitative Abstellmöglichkeiten für Fahrräder in der Doppelstadt wünschen. Deshalb wurde das Thema **„Mehr Abstellanlagen anbieten“** als Handlungsansatz aufgenommen. Der Schwerpunkt liegt auf der Schaffung von ausreichenden und qualitativ hochwertigen Abstellanlagen an wichtigen Zielorten (wie z. B. an Bildungseinrichtungen und Nahversorgern) sowie die Schaffung von Stellplätzen für Lasten- und Sonderräder, die möglichst festgelegten Qualitätsstandard (z. B. Wetterschutz, Beleuchtung etc.) entsprechen sollen.

Der dritte Handlungsansatz **„Zusatzangebote ausweiten“** befasst sich mit möglichen weiteren Serviceangeboten, die den Radverkehr attraktiver, moderner und komfortabler machen. Ziel ist es, den Umstieg auf das Fahrrad durch ergänzende Angebote zu erleichtern und die Nutzungsmöglichkeiten im Alltag zu erweitern. Dazu zählen beispielsweise E-Lade-Angebote, Optimierung der Wegweisung oder Reparaturstationen.



Abb. 68: Reparaturstation an der Mobilitätsstation Okrifteler Straße



Abb. 67: Ausbau von Abstellanlagen

Kfz-Verkehr verbessern

Der Themenbereich „Kfz-Verkehr verbessern“ beruht auf den Leitsätzen „Wir möchten schnell, flexibel und bequem ans Ziel kommen.“ (Oberziel „Ohne Stress zum Ziel“) und „Wir möchten eine sorgenfreie Mobilität für Kinder und Seniorinnen und Senioren – und jeden anderen auch.“ (Oberziel „Sicher unterwegs für alle“).

Auch wenn *MöWa mobil* einen starken Fokus auf nachhaltige Verkehrsmittel legt, spielt der Kfz-Verkehr weiterhin eine wichtige Rolle in der Alltagsmobilität der Menschen in Mörfelden-Walldorf. Ziel ist nicht, den Autoverkehr zu verdrängen, sondern diesen effizienter, sicherer und verträglicher zu gestalten – im Sinne eines guten Miteinanders aller Verkehrsteilnehmenden.

Der erste Handlungsansatz „Kfz-Infrastruktur optimieren“ zielt darauf ab, die Straßeninfrastruktur und den Verkehrsfluss für den Kfz-Verkehr gezielt

zu verbessern. In den Bausteinen geht es beispielsweise darum, den Verkehr durch das Hauptnetz bzw. den Außenring zu bündeln, Schwerlastverkehr hierrüber abzuwickeln sowie Engpässe zu beseitigen. Insgesamt soll der Straßenraum durchgehend übersichtlich (und dadurch sicher für alle) gestaltet sein.

Der zweite Handlungsansatz „Parkraummanagement realisieren“ widmet sich dem Parken, welches schon länger von der Politik und Bevölkerung als zentrales Problem-Thema benannt wird. Auch in den Beteiligungsterminen wurde häufig der Wunsch nach einer besseren Organisation des ruhenden Verkehrs geäußert, da hoher Parkdruck, Falschparken, Platzmangel und Gehwegparken regelmäßig zu Konflikten führen und die Sicherheit anderer Verkehrsteilnehmenden gefährden. Im Rahmen von *MöWa mobil* wurde das **Parkraummanagement als Schlüsselprojekt** aktiv angestoßen und erste Konzeptideen gemeinsam mit externen Fachleuten erarbeitet (siehe Kapitel 6).



Abb. 70: Parken in der Altstadt Mörfelden

Abb. 69: LKW Durchfahrtsverbot

Der letzte Handlungsansatz „**Alternative Antriebe ausbauen**“ fokussiert sich auf den Übergang zu klimafreundlicheren Antrieben im MIV sowie Alternativen durch Carsharing. Er trägt besonders zum Oberziel „**Stadtqualität für alle**“ bei, da diese infrastrukturellen und innovativen Angebote helfen, die Emissionen zu senken, den Autobesitz verringern können und zukunftsfähige Mobilitätslösungen langfristig in der Stadt verankern.



Abb. 71+72: E-Ladestationen und E-Carsharing am Walldorfer Bahnhof (unten) sowie am Mörfelder Bahnhof (oben)

Bus und Bahn attraktiver gestalten

Dieser Punkt folgt den Leitsätzen „Wir möchten eine bezahlbare und zuverlässige Mobilität haben.“ sowie „Wir möchten mehr mit Bus und Bahn unterwegs sein.“, die dem Oberziel „Ohne Stress zum Ziel“ zugeordnet sind.

In zahlreichen Beteiligungsformaten – insbesondere im MöWa-mobil-Beirat und in der Haushaltsumfrage – wurde deutlich, dass der ÖPNV (Öffentlicher Personennahverkehr) eine zentrale Rolle für die Mobilität der Menschen in Mörfelden-Walldorf spielt. Für viele Zielgruppen ist er unverzichtbar. Hierzu gehören nicht nur Schülerinnen und Schüler: Nicht alle Menschen besitzen ein Auto oder können Rad fahren. Auch ging aus der Beteiligung hervor, dass neben älteren und mobilitätseingeschränkten Menschen, natürlich Jugendliche aber auch Frauen mit Fluchthintergrund häufig auf den Bus- und Bahnverkehr angewiesen sind. Ein gut funktionierender ÖPNV ist somit nicht nur ein Verkehrsthema, sondern auch eine Frage der sozialen Teilhabe, Chancengleichheit und Daseinsvorsorge (Oberziel „Mobilität für alle“).



Abb. 73: Busverkehr auf dem Nordring in Walldorf

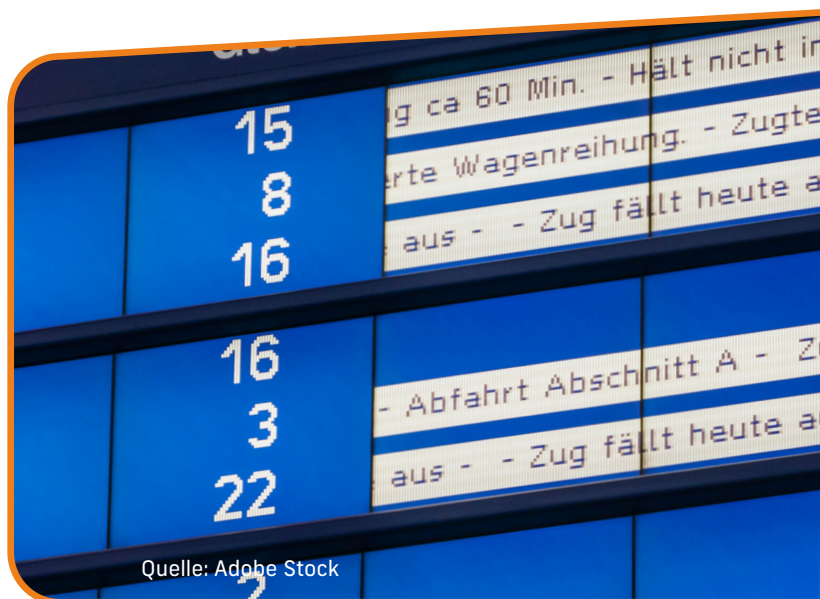


Abb. 74: Verspätungen sind bei der Bahn in MöWa eher die Regel als die Ausnahme... deshalb ist mehr Pünktlichkeit eine wichtige Maßnahme für die Bürger.

Gleichzeitig zeigt sich hier der größte Handlungsbedarf: Das Angebot wird von vielen als zu unzuverlässig, unzureichend und zu teuer wahrgenommen. In der vierten Beiratssitzung hat die LNVG (Lokale Nahverkehrsgesellschaft Groß-Gerau) allerdings deutlich gemacht, dass viele der zentralen Probleme – wie Ticketpreise, Zuverlässigkeit / Pünktlichkeit und Taktung – nicht im Zuständigkeitsbereich von Mörfelden-Walldorf liegen. Diese Themen fallen in die Verantwortung übergeordneter Institutionen wie LNVG, RMV, DB oder der Bundesebene.

Trotz unserer eingeschränkten Einflussmöglichkeiten dürfen die genannten Punkte nicht aus dem Themenbereich entfernt werden, da sie von den Einwohnerinnen und Einwohnern als besonders wichtig eingestuft wurden. Daher steht hier als übergreifender Handlungsansatz für die Stadt „Engere Zusammenarbeit mit Verkehrsgesellschaften“. Ziel ist es, enge Abstimmungen mit LNVG, RMV und DB zu erreichen, damit die entscheidenden externen Handlungsansätze und Bausteine umgesetzt werden, auch wenn sie außerhalb der städtischen Zuständigkeit liegen.

Der Handlungsansatz „Haltestellen und Mobilitätsstationen“ hingegen betrifft die Stadt konkret, denn die Gestaltung der Haltestellen liegt vor allem in der kommunalen Zuständigkeit. Attraktive, moderne, sichere und barrierefreie Haltestellen tragen wesentlich zur (positiven) Wahrnehmung und Akzeptanz des ÖPNV bei. Dazu zählen beispielsweise Witterungsschutz, gute Beleuchtung, Sitzangebote und Informationselemente.

Besonders hohe Qualität bieten hier Mobilitätsstationen, die mehrere (Mobilitäts-) Angebote an einem Ort bündeln (wie Carsharing, Radabstellanlagen, Fahrradreparaturstationen, Paketstationen, Einkaufsmöglichkeiten etc.). Solche Stationen schaffen nicht nur funktionale Knotenpunkte, sondern fördern auch den Umstieg auf klimafreundliche Verkehrsmittel und unterstützen damit das Oberziel „Stadtqualität für alle“ und „Mobilität für alle“.



Abb. 76: Funktionaler Knotenpunkt, Bahnhof Mörfelden



Abb. 75: Attraktive Ausgestaltung der Haltestellen an der Mobilitätsstation Okrifteler Straße.

Wirtschaftsverkehr organisieren

Dieser Themenbereich basiert auf den Leitsätzen „Wir möchten schnell, flexibel und bequem ans Ziel kommen.“ sowie „Wir möchten eine sorgenfreie Mobilität für Kinder und Seniorinnen und Senioren – und jeden anderen auch.“.

Der Wirtschaftsverkehr ist ein wichtiger und wesentlicher Bestandteil des städtischen Verkehrsaufkommens. Durch den anteilig hohen Schwerlastverkehr im Wirtschaftsverkehr trägt er erheblich zu Verkehrsbelastungen, Lärm, Schadstoffemissionen und Flächenkonflikten bei. Bisher gibt es keine gezielte organisatorische Zuständigkeit oder strategische Gesamtplanung für den Wirtschaftsverkehr bei der Stadt Mörfelden-Walldorf. Mit diesem Themenbereich soll daher die Grundlage zu effizienterer und konfliktärmerer Organisation des Wirtschaftsverkehrs entwickelt werden.

Ein zentrales Ergebnis aus dem Workshop mit den Gewerbetreibenden war, dass die Kommunikation und Zusammenarbeit zwischen Stadt und Unternehmen vorbelastet ist. Viele Unternehmen gaben an, dass sie sich erst aktiv beteiligen möchten, wenn konkrete Maßnahmen umgesetzt werden, da die Stadt bislang Veränderungen immer nur angekündigt, aber nie umgesetzt habe. Damit Maßnahmen zukünftig umgesetzt werden können, müssen zuerst Vertrauen untereinander und grundlegende Strukturen der Zusammenarbeit geschaffen werden.

Deshalb soll mit dem Handlungsansatz „Organisationsstruktur entwickeln“ grundlegende Struktur für den Wirtschaftsverkehr erarbeitet werden. Ein Kernbaustein ist die Gründung eines Wirtschaftsverkehrsdialogs, der als Schnittstelle zum Wirtschaftsverkehr dienen soll. Denn bisher fehlen der Verwaltung häufig Einblicke in die Perspektive

und die alltäglichen Herausforderungen des Wirtschaftsverkehrs – etwa beim Parken oder Anliefern / Entladen. Durch den Wirtschaftsverkehrsdialog kann die Stadt künftig praxisnäher planen, bestehende Probleme gezielter angehen und Maßnahmen mit höherer Akzeptanz umsetzen.

Der zweite Handlungsansatz „Letzte Meile“ konzipieren konzentriert sich auf die letzte Etappe von Warenlieferungen – also den Transport vom Umschlagplatz zum Zielort. Dafür soll in den Bausteinen geprüft werden, ob Lieferzonen oder Micro Hubs festgelegt und die „letzte Meile“ mit umweltfreundlichen Transportfahrzeugen wie E-Lastenrädern durchgeführt werden können. Dieser Ansatz unterstützt auch das Oberziel „Stadtqualität für alle“.

Ein weiterer wichtiger Handlungsansatz trägt den Titel „Schwerlastverkehr steuern“. Um Konflikte zu minimieren und Belastungen für Wohngebiete zu verringern, soll durch diesen Baustein Schwerlastverkehre gezielter gelenkt und gesteuert werden. Insbesondere hierdurch können die Oberziele „Sicher unterwegs für alle“ sowie „Stadtqualität für alle“ deutlich gestärkt werden.



Abb. 77: Deutsche Post Fahrrad



Abb. 78: E-Lieferfahrzeug

6 Vertiefungen

Neben den vier Schlüsselprojekten wurden weitere Bausteine für eine detaillierte Betrachtung anhand der Prioritäten von der Bevölkerung (Online-Umfrage im April 2026), dem *MöWa-mobil*-Beirat (5. Beiratssitzung im Januar 2026) und der Stadtverwaltung (Arbeitstermine) ermittelt. Aus den am häufigsten genannten Projektbausteinen wurde so ausgewählt, dass die drei übergeordneten Themenbereiche jeweils mit zwei Maßnahmen und die einzelnen Verkehrsmittel jeweils mit einem Maßnahmenbaustein vertreten sind. Grundsätzlich stimmen sechs der „Top-Ten-Maßnahmen“ aus der Bürgerumfrage mit der Projektsteckbrief-Auswahl überein und acht der elf Projektsteckbriefe wurden vom *MöWa-mobil*-Beirat priorisiert.

Einige von den Einwohnenden besonders hoch priorisierte Bausteine sind nicht als Projektsteckbriefe ausgearbeitet worden. Das liegt an vor allem an zwei Gründen.

- Vorgehen bereits festgelegt: Bei den Themen „Qualitätsstandards festlegen“ (Fuß- und Radverkehr) zum Beispiel ist das Vorgehen bereits festgelegt worden, indem Arbeitsgruppen definiert wurden, die im nächsten Schritt für die Festlegung und spätere Umsetzung der Qualitätsstandards zuständig sind. Dadurch lohnt es sich nicht, hier Projektsteckbriefe zu erarbeiten.
- Nicht zuständig: Beim Baustein „Bahn pünktlicher und zuverlässiger machen“ hat die Stadt keinen wirklichen Einfluss auf die Verbesserung der Pünktlichkeit des Bahnverkehrs, sodass ein Projektsteckbrief hier nicht sinnvoll ist.

Der Maßnahmenbaustein „Hitzeschutz und Kühlung erreichen“ wird von Einwohnenden und Beirat als sehr wichtig bewertet. Hierzu steht bereits fest, dass Entsiegelung im Verkehrsraum fortgesetzt, aber noch interdisziplinärer geplant werden soll. Gleichzeitig sollen Testphasen und -projekte zu Klimaanpassungsthemen, wie Kühlung von Verweilorten durch überdachtes Sitzen, durchgeführt werden. Hier wird das weitere Vorgehen in den nächsten Monaten in einer Verwaltungs-Projektgruppe diskutiert. Valide Inhalte für einen Projektsteckbrief liegen deshalb aktuell noch nicht vor.

Projektsteckbrief	Themenbereich	Schlüsselprojekt	Priorität von:
Trennung der Verkehrsmittel auf Hauptwegen	Verkehrssicherheit	Nein	Bürger, Beirat
Bedürfnisse vulnerabler Gruppen und Angsträume	Verkehrssicherheit	Nein	Bürger, Beirat
Bedürfnisse aller Nutzergruppen berücksichtigen	Mobilität für alle	Nein	Bürger, Verwaltung
Rücksicht untereinander und Kontrolle vermitteln	Mobilität für alle	Ja	Beirat
Projekt „Innenstadt für alle“ starten	Stadtqualität	Nein	Bürger, Beirat, Verwaltung
Durchfahrtsverkehr minimieren	Stadtqualität	Ja	Beirat, Verwaltung
Projekt „Wohlfühl-Orte“ anstoßen	Fußverkehr	Ja	Verwaltung
Genug Abstellplätze an Zielen schaffen	Radverkehr	Nein	Beirat
Gute Abdeckung im Stadtgebiet	Bus und Bahn	Nein	Beirat
Parkraumkonzept erarbeiten	Kfz-Verkehr	Ja	Bürger, Beirat, Verwaltung
Wirtschaftsverkehrsdialog beginnen	Wirtschaftsverkehr	Nein	Verwaltung

Abb. 79: Übersicht über die Projektsteckbriefe

Auf den nächsten Seiten folgen alle Projektsteckbriefe im Überblick:

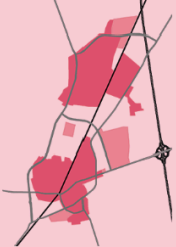
Trennung der Verkehrsmittel auf Hauptnetzen		   	
Lage Gesamtstadt Zielnetze		Anlass der Maßnahme	
		Bedarf aus Analyse Bedarf aus Beteiligung	 
Beschreibung Zielnetze sollen dem jeweiligen Verkehrsmittel ein zügiges Vorankommen und flüssiges Fortbewegen ermöglichen. Dadurch entsteht eine Bündelung auf dem Netz, dass durch entsprechenden Ausbau die Verkehrsmengen gut aufnehmen und trotzdem mit Qualität abwickeln kann. Deshalb ist auf allen Zielnetzen zu prüfen, wie die Verkehrsmittel so getrennt abgewickelt werden können, dass sie sich nicht gegenseitig behindern.		Beitrag zur Zielerreichung	   
		Priorität	
		Umsetzungszeitraum	
		Umsetzungskosten Investition Unterhaltung	 
Indikatoren für die Zielerreichung	Anzahl durchgeführter Maßnahmen zur Lösung von Konfliktbereichen.		
Planung und Arbeitsschritte	1. Erstellung der Zielnetze für Kfz-, Rad- und Fußverkehr sowie Festlegung des zukünftigen Schwerlastverkehr-Netzes. 2. Prüfen der Netze auf a) Überschneidungen der Netze → Detailbetrachtung b) Bestandssituation → Maßnahmen zur bestmöglichen Nutzbarkeit für das jeweilige Verkehrsmittel festlegen 3. Vorplanung und Kostenschätzung für die Lösungen erarbeiten. 4. Prioritäten und Zeitplan festlegen. → Umsetzung starten.		
Umsetzungshinweise	Das Thema ist sehr fachspezifisch, so dass es sinnvoll ist, es proaktiv in Diskussionen einzubringen und zu erläutern.		
Öffentlichkeitsarbeit und Beteiligung	Das Thema kann als Maßnahme allgemein über reguläre Kanäle (z.B. Homepage) kommuniziert werden. Eine intensivere Information ist nur bei Umbau-Projekten / baulichen Veränderungen für direkt Betroffene zielführend (Postwurf, Vor-Ort-Termin).		
Zuständigkeit und weitere Beteiligte	Zuständigkeit: Stadt Mörfelden-Walldorf, Stadtplanung, Tiefbau, Ordnungsamt. Weitere Beteiligte: Verwaltungsbereiche (z.B. Dezernenten, Referenten), weitere Straßenbulasträger (Hessen Mobil), Untere Straßenverkehrsbehörde Kreis GG.		

Abb. 80: Projektsteckbrief 1

Bedürfnisse vulnerabler Gruppen und Angsträume



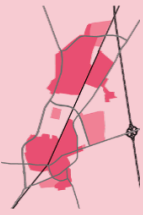
Lage Gesamtstadt  Beschreibung Öffentlicher Raum, sei es nun Straße oder Platz, soll für alle Bürgerinnen und Bürger ein Ort sein, der sich sicher anfühlt. Viele Menschen aus der Stadtgesellschaft reagieren sensibel auf unübersichtliche, zu dunkle, verlassene oder stark verwahrloste Orte sowie Räume, die von anderen Nutzenden besetzt werden. Sie meiden dann solche „Angsträume“, nehmen Umwege oder gehen gar nicht erst weg. Um Teilhabe für alle zu ermöglichen, sollen die Bedürfnisse von allen Menschen in den Fokus und Angsträume stärker ins Blickfeld rücken.	Anlass der Maßnahme Bedarf aus Analyse Bedarf aus Beteiligung Beitrag zur Zielerreichung Ohne Stress Verkehrssicherheit Stadtqualität Rücksichtnahme Priorität Umsetzungszeitraum Umsetzungskosten Investition Unterhaltung
Indikatoren für die Zielerreichung	Beleuchtung, Anzahl umgestalteter Bereiche, Rückschnitt / Änderung Hecken und Sträucher; auch durchgeführte Beteiligungen.
Planung und Arbeitsschritte	• Dialog mit Vertreterinnen und Vertretern von Gruppen suchen, die besonders sensibel auf Angsträume reagieren; deren Bedürfnisse gemeinsam formulieren. • Typische Merkmale von Angsträumen definieren. • Existierende Angsträume in MöWa identifizieren (Dialog, Umfrage). • Maßnahmen entlang von Hauptnetzen (vorrangig Fußverkehr, dann ÖPNV und Rad) gegen Angsträume festlegen. • Weitere verbleibende Angsträume (abseits von Hauptnetzen) prüfen.
Umsetzungshinweise	Das Projekt Kompass (Ordnungsamt) mit in die Thematik einbeziehen; hieraus entstehen Möglichkeiten im Rahmen von Aufklärung und Kontrolle. Das Problem ist einerseits ein Informationsproblem (nicht jeder kennt / versteht die Problematik), andererseits ein finanzielles Problem (Maßnahmen gegen Angsträume sind oft bauliche und dadurch teuer), aber auch ein Konfliktthema zur Nutzung von öffentlichen Raum durch verschiedene Gruppen.
Öffentlichkeitsarbeit und Beteiligung	Bei diesem Thema ist fortlaufende Kommunikation und Aufklärung, aber auch klare Willensbekundung („wir als Stadt wollen keine Angsträume!“) wichtig. Aktionen mit Perspektivwechsel können helfen, Betroffene besser zu verstehen.
Zuständigkeit und weitere Beteiligte	Zuständigkeit: Stadt Mörfelden-Walldorf, Ordnungsamt, Verkehrsplanung, Sozial- und Wohnungsamt (Streetworker, Quartiersmanager), Frauenbeauftragte; Behindertenbeauftragte. Weitere Beteiligte: Schulen, Kitas, soziale Einrichtungen; Integrationsbüro.

Abb. 81: Projektsteckbrief 2

Bedürfnisse aller Nutzergruppen berücksichtigen



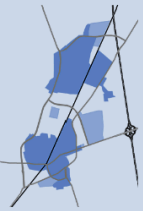
Lage Gesamtstadt  Beschreibung Blicken wir heute in Städte, sehen wir oft Probleme erst auf den zweiten Blick oder aus einem speziellen Blickwinkel, nämlich wenn wir selbst betroffen sind. Zum Beispiel, weil wir (krankheits- oder unfallbedingt) auf einmal Barrieren nicht mehr schnell und einfach überwinden können oder plötzlich mit Babyschale oder Kinderwagen unterwegs sind. Dann wird uns bewusst, dass Städte vor allem für gesunde, berufstätige Männer mittleren Alters gebaut wurden. Dadurch entstehen für alle anderen Nutzergruppen (Kinder, Jugendliche, Frauen, Geflüchtete, Senioren, Menschen mit Einschränkungen) teils massive Probleme, welche zukünftig aufgelöst werden müssen.	<table border="1"> <tr> <td>Anlass der Maßnahme</td><td></td></tr> <tr> <td>Bedarf aus Analyse</td><td>■ ■ ■</td></tr> <tr> <td>Bedarf aus Beteiligung</td><td>■ ■ ■</td></tr> <tr> <td>Beitrag zur Zielerreichung</td><td></td></tr> <tr> <td>Ohne Stress</td><td>■ ■ ■</td></tr> <tr> <td>Verkehrssicherheit</td><td>■ ■ ■</td></tr> <tr> <td>Stadtqualität</td><td>■ ■ ■</td></tr> <tr> <td>Rücksichtnahme</td><td>■ ■ ■</td></tr> <tr> <td>Priorität</td><td>■ ■ ■</td></tr> <tr> <td>Umsetzungszeitraum</td><td>■ ■ ■</td></tr> <tr> <td>Umsetzungskosten</td><td></td></tr> <tr> <td>Investition</td><td>■ ■ ■</td></tr> <tr> <td>Unterhaltung</td><td>■ ■ ■</td></tr> </table>	Anlass der Maßnahme		Bedarf aus Analyse	■ ■ ■	Bedarf aus Beteiligung	■ ■ ■	Beitrag zur Zielerreichung		Ohne Stress	■ ■ ■	Verkehrssicherheit	■ ■ ■	Stadtqualität	■ ■ ■	Rücksichtnahme	■ ■ ■	Priorität	■ ■ ■	Umsetzungszeitraum	■ ■ ■	Umsetzungskosten		Investition	■ ■ ■	Unterhaltung	■ ■ ■
Anlass der Maßnahme																											
Bedarf aus Analyse	■ ■ ■																										
Bedarf aus Beteiligung	■ ■ ■																										
Beitrag zur Zielerreichung																											
Ohne Stress	■ ■ ■																										
Verkehrssicherheit	■ ■ ■																										
Stadtqualität	■ ■ ■																										
Rücksichtnahme	■ ■ ■																										
Priorität	■ ■ ■																										
Umsetzungszeitraum	■ ■ ■																										
Umsetzungskosten																											
Investition	■ ■ ■																										
Unterhaltung	■ ■ ■																										
Indikatoren für die Zielerreichung	Durchgeführte Beteiligungs- und Dialogtermine. Gründung Mobilitätsrat durchgeführt.																										
Planung und Arbeitsschritte	1. Verstärkter Dialog mit den einzelnen Nutzergruppen und verinnerlichen von den unterschiedlichen Bedürfnissen; stärkere Berücksichtigung bei zukünftigen Planungen. Evtl. nachjustieren im Bestand (wie z.B. beim barrierefreien Umbau). 2. Gründen eines Mobilitätsrates für MöWa, in welchem alle Nutzerinnen und Nutzer vertreten sind und somit auch untereinander ihre Probleme und Bedürfnisse kommunizieren können.																										
Umsetzungshinweise	Hier geht es sowohl darum, dass Planer und Ausführende aufmerksamer für die Bedürfnisse anderer werden, wie auch um Aufklärung der Menschen untereinander. Auch Aktionen für veränderte Perspektiven und Aktionstage dazu können bei diesem Baustein wichtige Impulsgeber sein.																										
Öffentlichkeitsarbeit und Beteiligung	Das Thema soll transparent, frühzeitig und regelmäßig an die Bürgerinnen und Bürger kommuniziert werden (Homepage, Instagramm, Flyer). Es geht auch um Aufklärung, Verständnis füreinander schaffen und mehr Rücksichtnahme untereinander. Gleichzeitig ist der Dialog und die Beteiligung der betroffenen Nutzergruppen am wichtigsten. Hier muss auch ein geeignetes System gefunden werden, dass Beteiligung einfach möglich macht.																										
Zuständigkeit und weitere Beteiligte	Zuständig: Stadt Mörfelden-Walldorf, Verkehrsplanung und Tiefbau. Unterstützung durch Ordnungsamt und Stadtplanung. Weitere Beteiligte: Frauenbeauftragte, Integrationsbüro, Behindertenbeauftragte, Kinder- und Jugendforum; Schulen, Kitas, Vereine, Generationenhilfe, ...																										

Abb. 82: Projektsteckbrief 3

Rücksicht untereinander und Kontrolle vermitteln



Rücksichtnahme-Kampagne		Schlüsselprojekt	
Lage Gesamtstadt		Anlass der Maßnahme Bedarf aus Analyse Bedarf aus Beteiligung	
Beschreibung Wenn wir mobil sind, teilen wir uns den Raum mit anderen Verkehrsteilnehmenden. Hier wird der Tonfall untereinander in den letzten Jahren zunehmen “rauer” – und auch die gegenseitige Rücksichtnahme fehlt vielen Menschen in ihrem Mobilitätsalltag zunehmend. Die Kampagne soll helfen, den Blick auch wieder auf andere zu richten und untereinander lieber zu unterstützen, als in Konflikte zu gehen.		Beitrag zur Zielerreichung Ohne Stress Verkehrssicherheit Stadtqualität Rücksichtnahme	
		Priorität	
		Umsetzungszeitraum	
		Umsetzungskosten Investition Unterhaltung	
Indikatoren für die Zielerreichung	Durchgeführte Kampagnen-Bausteine; Beteiligungstermine.		
Planung und Arbeitsschritte	Bereits in Bearbeitung: Idee für Design einer Plakatkampagne. Beauftragung eines Moderationsbüros zur Erstellung eines Kampagnen-Leitfadens. Nächste Schritte: • Auswertung der Ergebnisse des Kampagnen-Leitfadens; Auswahl von geeigneten Maßnahmen. • Erstellen eines Zeit- und Kostenplans (erst einmal über 2 bis 2 ½ Jahren). • Beginn der Rücksichtnahme-Kampagne noch in 2026.		
Umsetzungshinweise	Es geht hier vor allem um eine fortlaufende Präsenz für das Thema.		
Öffentlichkeitsarbeit und Beteiligung	Kommunikation ist das Hauptthema.		
Zuständigkeit und weitere Beteiligte	Zuständigkeit: Stadt Mörfelden-Walldorf, Verkehrsplanung. Unterstützung durch weitere Verwaltungsbereiche (v.a. Dezernenten, Referenten). Weitere Beteiligte: Vereine, Schulen, Institutionen, ...		

Abb. 83: Projektsteckbrief 4

Projekt „Innenstadt für Alle“ starten			
Lage Ortszentren		Anlass der Maßnahme	
		Bedarf aus Analyse Bedarf aus Beteiligung	
Beschreibung Innenstädte sollen Orte sein, an denen Aufenthalt mit sozialen Kontakten und Versorgung kombiniert sind. Im besten Fall, halten wir uns gerne in Innenstädten auf, wählen je nach Tagesform und Vorhaben das Rad oder das Auto, oder gehen gleich zu Fuß. Wir treffen andere Menschen, essen ein Eis oder machen einen Schaufensterbummel. Es ist Raum für alle Menschen, egal welches Alter, Geschlecht oder kulturelle Herkunft. Die Ortsmitten in Mörfelden und Walldorf sollen Orte mit Qualität für alle werden, an denen wir uns gerne aufhalten, treffen und unterwegs sind.		Beitrag zur Zielerreichung	
		Ohne Stress Verkehrssicherheit Stadtqualität Rücksichtnahme	
		Priorität	
		Umsetzungszeitraum	
		Umsetzungskosten	
		Investition Unterhaltung	
Indikatoren für die Zielerreichung	Anzahl Bänke, Anzahl Stadtbäume, Grünflächen, verkehrsberuhigte Bereiche (Fläche), Verbreiterung von Gehwegen (Gehwegbreiten-Kilometer), Überdachungen von Sitzangeboten, Angebote wie Spielpunkte oder Wasserelemente.		
Planung und Arbeitsschritte	• Klären: was macht eine attraktive Ortsmitte aus? Was wollen die Einwohnenden aus MöWa? • Vorhandene Planungen zu den Ortsmitten prüfen: noch aktuell? Chancen auf Umsetzung? • Gesamtkonzepte für die Ortsmitten erstellen (Arbeitsgruppen bilden; Beteiligung einplanen). • Verschiedene Einzelmaßnahmen aus den Fachsparten identifizieren, welche bereits umgesetzt werden können (z.B. im Rahmen SUMP-Umsetzung: Entsiegelung, Bankstandorte, Verkehrsberuhigung, Querungsangebote, etc.).		
Umsetzungshinweise	Umgestaltungen der Ortsmitten sind konfliktträchtig und kostenintensiv. Einzelmaßnahmen müssen gut abgestimmt sein, um spätere Umsetzungen nicht zu konterkarieren.		
Öffentlichkeitsarbeit und Beteiligung	Beteiligung und Erläuterung der Wohlfahrtswirkungen sind hier zielführend für die Akzeptanz von Betroffenen (z.B. Gewerbe).		
Zuständigkeit und weitere Beteiligte	Zuständigkeit: Stadt Mörfelden-Walldorf, Stadtplanung; Unterstützung durch fast alle Bereiche der Verwaltung. Weitere Beteiligte: Gewerbetreibende, Institutionen vor Ort (z.B. Kirche, Kitas, Schulen, ...).		

Abb. 84: Projektsteckbrief 5

Durchfahrtsverkehr minimieren



Umgestaltung Darmstädter Straße (Nordabschnitt)

Lage

Darmstädter Straße zwischen Dieselstraße und Bachgasse



Beschreibung

Der Straßenquerschnitt im nördlichen Abschnitt der Darmstädter Straße ist besonders eng. Trotz Einbahnstraßenregelung verbleibt kein ausreichender Platz für Fußverkehr.

Die bestehende Ausweisung für den überlokalen Durchgangsverkehr muss zukünftig aufgelöst und Maßnahmen zur Verhinderung der Durchfahrt und Sicherheit von Fußgängern ergriffen werden.

Schlüsselprojekt

Anlass der Maßnahme

Bedarf aus Analyse

Bedarf aus Beteiligung



Beitrag zur Zielerreichung

Ohne Stress

Verkehrssicherheit

Stadtqualität

Rücksichtnahme



Priorität



Umsetzungszeitraum



Umsetzungskosten

Investition

Unterhaltung



Indikatoren für die Zielerreichung

Durchführung der Maßnahme; Umsetzung Maßnahmen Kfz-Zielnetz; evtl. Anteil Verkehrsberuhigter Straßenkilometer.

Planung und Arbeitsschritte

Bereits in Bearbeitung: Dialog mit Hessen Mobil zur Herauslösung der Route aus dem überlokalen Netz – Verkehrszählung durchgeführt – Büro mit Ideenskizze beauftragt.

Weitere Schritte:

- Ideenskizze externes Büro prüfen; Kostenschätzung erstellen; Haushaltsmittel prüfen
- Politik in Kenntnis setzen
- Anwohner informieren und in Dialog gehen
- Planung anpassen; Maßnahmen festlegen; Kostenplanung
- Beschluss fassen
- Parallel mit Hessen Mobil abstimmen
- Umsetzen (geplant für 2027)

Umsetzungshinweise

Zeitlich muss darauf geachtet werden, wer wann informiert und wer wann beteiligt wird.

Öffentlichkeitsarbeit und Beteiligung

Kommunikation vor Ort:

- Allgemein für alle, warum die Durchfahrt nicht mehr möglich ist.
- Mit den Anwohnern und Gewerbetreibenden, die direkt betroffen sind.

Zuständigkeit und weitere Beteiligte

Zuständigkeit: Stadt Mörfelden-Walldorf, Verkehrsplanung, Tiefbau, Ordnungsamt

Weitere Beteiligte: Verwaltungsbereiche (z.B. Dezernenten, Referenten), Politik, Anwohnende, weitere Straßenbaulastträger (Hessen Mobil), Untere Straßenverkehrsbehörde Kreis GG.

Abb. 85: Projektsteckbrief 6

Projekt „Wohlfühlorte“ anstoßen



Lage

Gesamtstadt, Testbereiche (z.B. Plätze wie Dalles, Tizianplatz, Bahndammpark)



Beschreibung

Öffentlicher Raum soll nicht nur zum Durchqueren genutzt werden, sondern zum Verweilen, Erholen und Kommunizieren. Hierdurch profitieren vor allem Fußgängerinnen und Fußgänger sowie Radfahrende, die flexibel anhalten und pausieren können. Auch ÖPNV-Nutzende können hier Vorteile haben, wenn Haltestellen als Wohlfühlorte oder nah an Wohlfühlorten gebaut werden.

Aber was verstehen Menschen in MöWa überhaupt unter einem Wohlfühlort? Was bringt uns zum Innehalten und Verweilen? Dies soll durch verschiedene Beteiligungsaktionen herausgefunden werden.

Schlüsselprojekt

Anlass der Maßnahme

Bedarf aus Analyse

Bedarf aus Beteiligung



Beitrag zur Zielerreichung

Ohne Stress

Verkehrssicherheit

Stadtqualität

Rücksichtnahme



Priorität



Umsetzungszeitraum



Umsetzungskosten

Investition

Unterhaltung



Indikatoren für die Zielerreichung

Durchgeführte Beteiligungstermine und Umfragen; (Anzahl) Maßnahmen an (Anzahl) „Wohlfühlorten“

Planung und Arbeitsschritte

1. Projekt „Wohlfühlorte“ bekannt machen und dazu beteiligen:
 - Befragung Tizianplatz
 - „Wohlfühlorte“-Tour beim Stadtradeln
 - Öffentliche Umfrage zu Wohlfühlorten
 - Plakataktion an Wohlfühlorten (mit Umfrage-Link)
2. „Wohlfühlorte“ vor Ort zeigen und neue schaffen:
 - Information an von den Bürgern ausgewählten „Wohlfühlorten“ sichtbar machen
 - Neue Wohlfühlorte schaffen

Umsetzungshinweise

Das Thema ist sehr interdisziplinär; eine Arbeitsgruppe muss innerhalb der Verwaltung hierfür geschaffen werden.

Förderprogramme sollten bei allen Schritten (auch Beteiligung) auf Nutzbarkeit geprüft werden.

Öffentlichkeitsarbeit und Beteiligung

Beteiligung ist hier Hauptthema bei allen Schritten. Es geht darum, dass Einwohnende untereinander mit ihren Vorstellungen und Bewertungen in den Austausch kommen.

Zuständigkeit und weitere Beteiligte

Zuständig: Stadt Mörfelden-Walldorf, Stadtplanung, Freiflächenplanung; unterstützt durch Ordnungsamt, Tiefbau, Klima- und Umweltschutz, Verkehrsplanung, Bauhof.

Weitere Beteiligte: Verwaltungsbereiche (z.B. Dezernenten, Referenten), Forst / UNB (Außenbereiche und Schutzgebiete).

Abb. 86: Projektsteckbrief 7

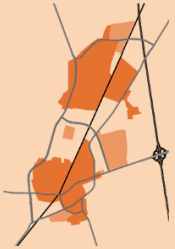
Genug Abstellplätze an Zielen schaffen		
Lage Gesamtstadt, Zielorte, vor allem Nahversorger		
Beschreibung Radabstellanlagen direkt an wichtigen Zielen fördern das Radfahren in Alltag und Freizeit. Ausreichend dimensioniert, standfeste Halterung und sicheres Anschließen sind die wichtigsten Anforderungen an Rad-Abstellanlagen, aber auch weitere Qualitäten wie Wetterschutz und Beleuchtung zählen. An vielen Standorten sind die Abstellanlagen aber noch zu wenig und in schlechter Qualität vorhanden.		Anlass der Maßnahme Bedarf aus Analyse  Bedarf aus Beteiligung 
		Beitrag zur Zielerreichung Ohne Stress  Verkehrssicherheit  Stadtqualität  Rücksichtnahme 
		Priorität 
		Umsetzungszeitraum 
		Umsetzungskosten Investition  Unterhaltung 
Indikatoren für die Zielerreichung	Anzahl Radabstellanlagen insgesamt, Anzahl Radabstellanlagen an Zielorten	
Planung und Arbeitsschritte	Ansatz 1: Öffentliche Ziele in Planungshoheit Stadt MöWa. Prüfen der wichtigen Zielorte auf Bestand – Anzahl, Lage und Qualität. Erheben der Bedarfe. Erarbeiten von Maßnahmen zur Verbesserung. Erster Schritt: Bestandsbetrachtung vertiefen Zweiter Schritt: Bedarfserhebungen. Ansatz 2: Halböffentliche Ziele auf privaten Grundstücken. Relevante Nutzungen definieren (z.B. Nahversorger). Erhebung der Bestands-Situation. Abschätzen der Bedarfe und möglicher Maßnahmen. Information der Betreiber und Gesprächsangebote. • Erhebung der Bestandsituation bei den Nahversorgern, Vereinen und Schulen. • Flyer und Homepage-Bereich zur Information erarbeiten.	
Umsetzungshinweise	Die Aufklärung der Gewerbetreibenden wird als zeitintensiv und aufsuchend eingeschätzt.	
Öffentlichkeitsarbeit und Beteiligung	Nicht geplant. Evtl. nachgeordnet offene Umfrage zu den Zielorten. Die Durchführung eines Mapathon (ADFC) kann hierfür eingesetzt werden.	
Zuständigkeit und weitere Beteiligte	Zuständigkeit: Stadt Mörfelden-Walldorf, Verkehrsplanung, Tiefbau, Straßenverkehrsbehörde. Weitere Beteiligte: Gewerbetreibende, Schulen (inkl. Kreis GG als Schulträger), Vereine.	

Abb. 87: Projektsteckbrief 8

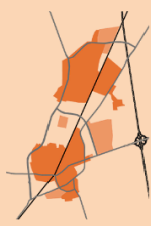
Gute Abdeckung im Stadtgebiet		
Lage Gesamtstadt		
		Anlass der Maßnahme Bedarf aus Analyse Bedarf aus Beteiligung
Beschreibung Eine Erreichbarkeit einer Haltestelle des Öffentlichen Personenverkehrs in fußläufiger Distanz von 5 bis 10 Minuten ist eine wichtige Voraussetzung für die Nutzung des ÖPNV. Aber auch, um Verkehr im Zulauf zum ÖPNV auf den Fuß- und Radverkehr zu verlagern. Ziel ist es flächendeckend in der Gesamtstadt eine attraktive fußläufige Erreichbarkeit von Haltestellen zu generieren. Hierzu sollen einerseits neue Haltestellen gebaut werden, andererseits die Wege zu den Haltestellen geprüft und verbessert werden.		Beitrag zur Zielerreichung Ohne Stress Verkehrssicherheit Stadtqualität Rücksichtnahme
		Priorität Umsetzungszeitraum Umsetzungskosten Investition Unterhaltung
Indikatoren für die Zielerreichung	Haltestellen-Anzahl; Anteil Haushalte im Einzugsgebiet 400 m um Bushaltestelle; Abdeckung Erreichbarkeit der bebauten Bereiche.	
Planung und Arbeitsschritte	Vorhandene Lücken in der Stadt prüfen und Maßnahmen wie z.B. Buslinien-Verlagerungen und neue Bushaltestellen prüfen. Es sind bereits Planungen für neue Bushaltestellen in der Vorprüfung: • Neue Haltestelle "Stadion" – Waldstadion und Schwimmbad Mörfelden • Gewerbegebiet Mörfelden Süd – Andienung Supermärkte und Arbeitsstandorte • Erweiterungsbereich des Gewerbegebiets Mörfelden Ost – Erreichbarkeit der neuen Gewerbestandorte und des bestehenden Hotels sowie Naturfreundehaus • Prüfung einer Buslinienführung durch Walldorf Ost – Suche nach Haltestellen-Optionen entlang der Hauptachse in Walldorf östlich der Bahnlinie. Ergänzend kann der Zuweg zu den bestehenden Haltestellen attraktiver gestaltet werden, um eine höhere Akzeptanz der fußläufigen Erreichbarkeit zu schaffen.	
Umsetzungshinweise	Neue Haltestellen sind besonders in der Abstimmung mit anderen Behörden sehr zeitintensiv. Auch die Kosten für den Neubau sind sehr hoch. Es läuft aber bereits eine Fördervereinbarung mit dem Land Hessen zum barrierefreien Aus- und Neubau von Haltestellen über welches auch die aufgezählten Haltestellen gegenfinanziert werden könnten.	
Öffentlichkeitsarbeit und Beteiligung	Nicht geplant; nur Information und evtl. Anwohnerggespräche.	
Zuständigkeit und weitere Beteiligte	Zuständigkeit: Stadt Mörfelden-Walldorf, LNVG / RMV. Weitere Beteiligte: Je nach Standort Hessen Mobil, UNB, Forst, usw.	

Abb. 88: Projektsteckbrief 9

Parkraumkonzept erarbeiten



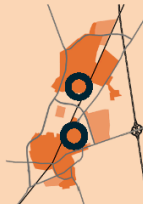
Lage Gesamtstadt Testgebiete  Beschreibung Hoher Parkdruck und Probleme beim und durch das Parken sind ein häufiges Thema in der Beteiligung im <i>MöWa-mobil</i>-Prozess gewesen. Bestehende Parkraumregelungen sind vor allem über die Jahre gewachsen. Einheitliche Regelungen und Regulierung über reine Sicherheitsthemen hinaus sind selten vorgenommen worden. Der Parkraum in MöWa soll zukünftig konsequent und mit klaren Zielfestlegungen durchgeplant und umgesetzt werden.	Schlüsselprojekt Anlass der Maßnahme Bedarf aus Analyse ■ ■ ■ Bedarf aus Beteiligung ■ ■ ■ Beitrag zur Zielerreichung Ohne Stress ■ ■ ■ Verkehrssicherheit ■ ■ ■ Stadtqualität ■ ■ ■ Rücksichtnahme ■ ■ ■ Priorität ■ ■ ■ Umsetzungszeitraum ■ ■ ■ Umsetzungskosten Investition ■ ■ ■ Unterhaltung ■ ■ ■
Indikatoren für die Zielerreichung	Erstellen des Parkraumkonzepts; Umsetzung von Testphasen / Pilotprojekten; Umsetzung Parkraumkonzept Anzahl Stellplätze Straßenraum; Anzahl nutzbarer Parkplätze
Planung und Arbeitsschritte	Ausgangslage: Erste Untersuchungen (Ortsmitte Mö und Wa), Projekte (Altstadt Mö) und Beschluss liegen vor. Weitere Schritte: 1. Vorgehensstrategie-Papier Erarbeitung Parkraumkonzept durch Planungsbüro Habermehl + Follmann (2026). 2. Untersuchung von weiteren Gebieten: Wa Plassage, Mö Gebiet um Wasserturm (2026). 3. Zieldefinition, Qualitätsstandards, Lösungswerkzeugen festlegen und in Pilotgebieten ausprobieren (2026-2028). 4. Erstellen des Parkraumkonzepts inkl. Verarbeitung der Erfahrungen aus den Pilotprojekten (2026-2028). 5. Start der Umsetzung in der Gesamtstadt (ab 2029).
Umsetzungshinweise	Das Thema ist vorbelastet; Ziele und Gründe müssen konsequent und repetitiv von Verwaltung und Politik vertreten werden. Eine externe Begleitung (Kommunikation & Moderation, Projektorganisation, fachlicher Bearbeitung) ist notwendig.
Öffentlichkeitsarbeit und Beteiligung	Das Thema soll transparent, frühzeitig und regelmäßig an alle Bürger kommuniziert werden (Homepage, Instagram, Flyer). Bei konkreten Maßnahmen / in Testphasen müssen Anwohnende und Gewerbetreibende sowie Institutionen vor Ort postalisch & durch Ansprache / Termine vor Ort informiert werden.
Zuständigkeit und weitere Beteiligte	Zuständigkeit: Stadt Mörfelden-Walldorf, Ordnungsamt, unterstützt durch Verkehrsplanung und Stadtplanung Weitere Beteiligte: Verwaltungsbereiche (z.B. Tiefbau, Dezernenten, Referenten); Politische Entscheidungsträger; Weitere Straßenbaulastträger (Hessen Mobil); Betreiber von halböffentlichen Parkplätzen (z.B. Supermärkte, Schulen, Vereine)

Abb. 89: Projektsteckbrief 10

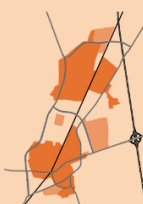
Wirtschaftsverkehrsdialog beginnen	
	
Lage Gesamtstadt	
Beschreibung Wirtschaftsverkehr besteht aus vielen unterschiedlichen Schwerpunkten und möglichen Maßnahmen. Um herauszufinden, welche Themen für Unternehmer in MöWa relevant sind, und wie hier Fortschritte erreicht werden können, ist der Start eines Dialogprozesses nötig. Erst im Dialog können Erkenntnisse gewonnen werden. Um Gewerbetreibende zu finden, die bereit sind mitzuwirken, muss die Stadt in Vorleistungen gehen und Vertrauen in eine zukünftige Zusammenarbeit schaffen.	
	Anlass der Maßnahme Bedarf aus Analyse  Bedarf aus Beteiligung  Beitrag zur Zielerreichung Ohne Stress  Verkehrssicherheit  Stadtqualität  Rücksichtnahme  Priorität  Umsetzungszeitraum  Umsetzungskosten Investition  Unterhaltung 
Indikatoren für die Zielerreichung	Gründung des Wirtschaftsverkehrsdialogs, Umsetzung gemeinsam entwickelter Maßnahmen.
Planung und Arbeitsschritte	• Ansprache Gewerbetreibende, Netzwerk aufbauen. • Themen finden, die für Initial-Aktionen gut nutzbar und Gewerbetreibende interessant sind. • Initial-Aktionen durchführen und Gewerbetreibende gezielt beteiligen. • Ideen und Konzept für Auftaktveranstaltung(en) Wirtschaftsverkehrsrat • Start des Dialogs
Umsetzungshinweise	Nach dem Austausch mit Gewerbetreibenden im SUMP-Prozess ist deutlich geworden, dass Vorbehalte bestehen. Hier muss erst ein Abbau von alten Konflikten und Enttäuschungen stattfinden, bevor konstruktiv miteinander gearbeitet werden kann.
Öffentlichkeitsarbeit und Beteiligung	Schwerpunkt liegt auf dem Erreichen und Beteiligen der Gewerbetreibenden.
Zuständigkeit und weitere Beteiligte	Zuständigkeit: Stadt Mörfelden-Walldorf, Verkehrsplanung, Wirtschaftsförderung, Unterstützung: Ordnungsamt, Tiefbau. Weitere Beteiligte: Gewerbeverein, Gewerbetreibende, IHK, Regionalverband FrankfurtRheinMain, Kreis GG, Verwaltungsbereiche (z.B. Dezernenten, Referenten), Weitere Straßenbaulastträger (Hessen Mobil), Zuständige ÖPNV-Betrieb (LNVG, RMV, DB).

Abb. 90: Projektsteckbrief 11

7 Ausblick & Evaluation

Nach einer rund zweijährigen Erarbeitungszeit stellt der SUMP *MöWa mobil* eine strategische Grundlage für die zukünftige Mobilitätsentwicklung in Mörfelden-Walldorf dar.

Mit der Fertigstellung von *MöWa mobil* ist der Prozess jedoch nicht abgeschlossen. Vielmehr beginnt nun die entscheidende Phase der Umsetzung. Dabei werden insbesondere die definierten Schlüsselprojekte sowie die in den Projektsteckbriefen vertieften Maßnahmenbausteine eine wichtige Rolle einnehmen. Ob letztlich alle Maßnahmen umgesetzt werden können, hängt stark von der Haushaltslage, der politischen Zielsetzung und dem Engagement der Verwaltung ab. Aber auch der Bürgerwille wird hier entscheidende Impulse geben.

Für die kommenden zehn Jahre ist vorgesehen, möglichst viele Maßnahmen, teilweise auch in mehreren Teilschritten, umzusetzen. Wichtig ist eine sicht- und spürbare Weiterentwicklung der nachhaltigen Mobilität in Mörfelden-Walldorf zu erreichen. Auch wenn nicht alle Maßnahmen vollumfänglich erreicht werden sollten, soll bei der Bevölkerung deutlich werden, dass kontinuierlich an der Verbesserung von Verkehr in der Doppelstadt gearbeitet wird. Es soll erklärt werden, welche Auswirkungen angestrebt werden. Verkehrsplanung und Umsetzung sollen transparent und nachvollziehbar werden; Konflikte sollen offen diskutiert und Lösungen verständlich kommuniziert werden. Der Fokus liegt auf den Wohlfahrtswirkungen und Verbesserungen und daraus resultierende Nachteile müssen offen angesprochen, aber nicht unnötig in den Vordergrund gerückt werden.

Im Anschluss an die ersten fünf Jahre Umsetzungsphase ist eine Evaluation des *MöWa mobil* geplant. Hier soll geprüft werden, inwieweit die umgesetzten Maßnahmen zur Erreichung der vier Oberziele wirksam waren. Hierbei wird vor allem die Aktualisierung der Indikatorenliste ausschlaggebend sein, aber auch eine Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger wäre wünschenswert, um zu prüfen, ob „weiche“ Maßnahmenbausteine (Kampagnen, Aktionen, etc.) wahrgenommen wurden.

Langfristig ist vorgesehen, *MöWa mobil* fortzuschreiben und an neue Rahmenbedingungen anzupassen. Derzeit scheint ein Zeitraum von etwa zehn Jahren sinnvoll.

Insgesamt bildet *MöWa mobil* eine wichtige Grundlage für eine nachhaltige und zukunftsfähige Mobilitätsentwicklung in der Stadt. Die Wirksamkeit wird jedoch davon abhängen, in welchem Umfang es gelingt, die definierten Maßnahmen umzusetzen und die Oberziele langfristig zu verfolgen.



Literaturverzeichnis

Reihenfolge nach Erwähnung im Dokument:

¹ HMWEVW (Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen) (2021): Verkehrssicherheitskonzept 2035. Eckpunkte zukünftiger Verkehrssicherheitsarbeit in Hessen. Wiesbaden.

² Nelles & Serrer (2021): Machste Dreckig – machste Sauber. Die Klimälösung. Friedrichshafen.

³ Umweltbundesamt (12.03.2025): Klimaschutz im Verkehr, <https://www.umweltbundesamt.de/themen/verkehr/klimaschutz-im-verkehr#undefined>, zuletzt abgerufen am 07.05.2026.

⁴ Umweltbundesamt (16.08.2024): Treibhausgas-minderungsziele Deutschlands, <https://www.umweltbundesamt.de/daten/klima/treibhausgasminderungsziele-deutschlands>, zuletzt abgerufen am 07.05.2026.

⁵ DIFU (Deutsches Institut für Urbanistik) (2019): So geht's. Fußverkehr in Städten neu denken und umsetzen. Seite 164 Fußnote 2.

⁶ Regionalverband Frankfurt RheinMain (2023): Auf den Punkt gebracht: Die Metropolregion Frankfurt-RheinMain. Regionales Monitoring 2023. Flächen-nutzung, März 2023.

⁷ Zukunftsinstitut (2025): Megatrendstudie Mobilität. 14 Trends für die Zukunft der Mobilität. Frankfurt am Main. Seite 64.

⁸ Rupprecht Consult (2021): Leitlinien für nachhaltige urbane Mobilitätsplanung. Aus dem Englischen ins Deutsche übersetzt von Fachzentrum Nachhaltige Urbane Mobilität (Leitlinien für Nachhaltige

Urbane Mobilitätspläne (SUMP), Zweite Ausgabe). Köln, 2019. Und Frankfurt, 2021. Seite 33.

⁹ FGSV (Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V.) (24.11.2024): 1.8.5 Wirtschaftsverkehr in Verdichtungsräumen, <https://www.fgsv.de/netzwerk/gremien/ag-1-verkehrsplanung/18-gueterverkehr/185-wirtschaftsverkehr-in-verdichtungsraeumen>, zuletzt abgerufen am 07.05.2026.

¹⁰ Europäische Kommission (2019): Planungsleitfaden Nachhaltige Urbane Logistik (SULP). European Platform on Sustainable Urban Mobility Plans. Brüssel.

¹¹ DESTATIS Statistisches Bundesamt (23.09.2025): Städte (Alle Gemeinden mit Stadtrecht) nach Fläche, Bevölkerung und Bevölkerungsdichte am 31.12.2024, <https://www.destatis.de/DE/Themen/Laender-Regionen/Regionales/Gemeindeverzeichnis/Administrativ/05-staedte.html>, zuletzt abgerufen am 07.05.2026.

¹² Kreis Groß-Gerau (2024): Stadtklimaanalyse (SKA) für den Kreis Groß-Gerau. Steckbriefe der Kommunen - Stadt Mörfelden-Walldorf.

¹³ Regierungspräsidium Darmstadt, Hessen (2024): LÄRMAKTIONSPLAN HESSEN (4. RUNDE). Teilplan Regierungsbezirk Darmstadt Landkreise. Darmstadt.

¹⁴ Stadt Mörfelden-Walldorf (2024): Sozialmonitoring Mörfelden-Walldorf – Sozio-demographische Daten für 12 Quartiere in Mörfelden-Walldorf. 2. Sozialatlas 2024. Mörfelden-Walldorf.

¹⁵ Regionalverband Frankfurt RheinMain (2025): Auf einen Blick: Der Regionalverband FrankfurtRheinMain. Regionales Monitoring 2025.

¹⁶ Statistische Ämter der Länder (2026): Pendleratlas Deutschland 2022, <https://pendleratlas.statistikportal.de/>, zuletzt abgerufen am 11.05.2026.

¹⁷ DESTATIS Statistisches Bundesamt (08.10.2024): Pkw-Dichte 2024 leicht gestiegen – Pressemit-

teilung Nr. N051 vom 8. Oktober 2024, https://www.destatis.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/2024/10/PD24_N051_46.html, zuletzt abgerufen am 11.05.2026.

¹⁸ Nickel, Jan (2023): Analysebericht Mobilitätsanalyse Mörfelden-Walldorf 2023. Seite 16

¹⁹ Planungsbüro von Mörner (2024): Nahmobilitäts-Check für den Stadtteil Mörfelden. Darmstadt.

²⁰ SINUS Markt- und Sozialforschung GmbH (17.06.2025): Monitor Fußverkehr 2024 Kinderbefragung. <https://www.mobilitaetsforum.bund.de/SharedDocs/Downloads/DE/Projekte/Moni->

[tor-Fussverkehr-2024_Kinderbefragung.pdf?__blob=publicationFile&v=2](https://www.mobilitaetsforum.bund.de/SharedDocs/Downloads/DE/Projekte/Monitor-Fussverkehr-2024_Kinderbefragung.pdf?__blob=publicationFile&v=2), zuletzt abgerufen am 08.06.2026.

²¹ Verkehrslösung Blees (2013): Konzepterarbeitung zur Stärkung der Nahmobilität im Umfeld und im Zulauf auf eine Verkehrsstation. Bericht für Rhein-Main-Verkehrsverbund GmbH. Darmstadt.

²² infas, DLR, IVT und infas 360 (2025): Mobilität in Deutschland – MiD Ergebnisbericht, Studie von infas, DLR, IVT und infas 360 im Auftrag des Bundesministers für Verkehr. Bonn, Berlin.

Abkürzungsverzeichnis

ADFC	Allgemeiner Deutscher Fahrrad Club	MöWa	Mörfelden-Walldorf
AHZ	Altenhilfezentrum	ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
AST	Anrufsammeltaxi	PBMA	Planungs-, Bau- und Mobilitätsausschuss der Stadt Mörfelden-Walldorf
IHK	Industrie- und Handelskammer	PKW	Personenkraftwagen
Kfz	Kraftfahrzeug	RMV	Rhein-Main-Verkehrsverbund GmbH
Kita	Kindertagesstätte	RE	Regional-Express
LNVG	Lokale Nahverkehrsgesellschaft mbH Kreis Groß-Gerau	S-Bahn	Schnellbahn
MIV	Motorisierter Individualverkehr		

Impressum

Inhaltliche Konzeption, Text und Auftrag

Stadt Mörfelden-Walldorf

Amt für Planung, Bau und Umwelt // Stadtplanung

Hoinam Truong, Carolin Ingenfeld, Ole Heidkamp

Westendstraße 8 // 64546 Mörfelden-Walldorf

sump@moerfelden-walldorf.de

www.moerfelden-walldorf.de/umwelt/mobilitaet

Konzeption, Gestaltung, Prozessbegleitung und Moderation

KOKONSULT GmbH & Co. KG

Lange Straße 31 | 60311 Frankfurt am Main

www.kokonusult.de

Bild- und Grafiknachweis

Soweit nicht anders angegeben, wurden die Fotos und Grafiken innerhalb des Dokuments von der Stadt Mörfelden-Walldorf erstellt und/oder zur Verfügung gestellt.

