



VERKEHRLÖSUNGEN BLEES

## Integriertes Verkehrsentwicklungskonzept für den Kreis Groß-Gerau

Berichtsteil Handlungsempfehlungen (Endbericht)



Zentrum  
für integrierte  
Verkehrssysteme

Bearbeitung:

Dr.-Ing. Volker Blees  
Dipl.-Geogr. Hannah Eberhardt  
Dr.-Ing. Thomas Novotny

Studie für den

Kreis Groß-Gerau  
Wilhelm-Seipp-Straße 4  
64521 Groß-Gerau

V 1.1, 25. Januar 2014

Gefördert durch:



Bundesministerium  
für Umwelt, Naturschutz  
und Reaktorsicherheit

aufgrund eines Beschlusses  
des Deutschen Bundestages



NATIONALE  
KLIMASCHUTZ  
INITIATIVE

---

VERKEHRLÖSUNGEN BLEES

Untere Mühlstraße 31 – 64291 Darmstadt

Tel. 06151 99282-10 – E-Mail volker.blees@verkehrsloesungen.de

in Kooperation mit ZIV - Zentrum für Integrierte Verkehrssysteme GmbH

## Inhalt

1	Vorbemerkungen.....	3
2	Leitlinien der Verkehrsentwicklung.....	4
3	Überblick der Handlungsansätze.....	5
4	Handlungsempfehlungen .....	9
	A. Nahmobilität fördern .....	9
	B. Zu nachhaltiger Mobilität beraten und informieren.....	18
	C. Verkehrsträger vernetzen .....	26
	D. Wirtschaftsverkehr verträglicher gestalten und Elektromobilität fördern.....	30
	E. Nachhaltige Mobilität in Organisation und Planungsprozessen verankern.....	34
	F. Öffentlichen Verkehr sichern und ausbauen .....	40
5	Controlling.....	43
6	Konzept zur Öffentlichkeitsarbeit .....	48
7	Quellen .....	50
8	Anhang .....	51
	8.1 Dokumentation des Arbeitskreises vom 15. Mai 2013 .....	51
	8.2 Dokumentation der Workshops am 10. Juli 2013.....	54
	8.3 Dokumentation der Abschlussveranstaltung am 23. Januar 2014.....	60
	8.4 Überblick über die Handlungsempfehlungen und ihre Beurteilung .....	65

## **1 Vorbemerkungen**

Mit dem Integrierten Verkehrsentwicklungskonzept (InVek) stellt sich der Kreis Groß-Gerau der Zukunftsaufgabe, Mobilität und Verkehr nachhaltiger zu gestalten und insbesondere den CO<sub>2</sub>-Ausstoß sowie den Energieverbrauch im Verkehr zu senken.

Als Grundlage für Empfehlungen zur künftigen Verkehrsentwicklung wurden umfassende Analysen der verkehrlichen Gegebenheiten und Rahmenbedingungen vorgenommen, eine Bilanzierung bzw. Bestandsaufnahme der heutigen Umweltwirkungen des Verkehrs durchgeführt sowie Potenziale zur möglichen Verringerung der CO<sub>2</sub>-Emissionen abgeschätzt. Die Ergebnisse dieser Arbeitsschritte und des begleitenden Beteiligungsverfahrens sind in einem ersten Berichtsteil (Zwischenbericht) zusammengefasst.

Der vorliegende zweite Berichtsteil baut auf den vorgenannten Analysen auf und beinhaltet die Handlungsempfehlungen für den Kreis, die kreisangehörigen Kommunen und weitere Akteure. In Kapitel 2 werden zunächst generelle Leitlinien der Verkehrsentwicklung formuliert. Kapitel 3 gibt anschließend einen Überblick über die einzelnen zur Umsetzung empfohlenen Handlungsansätze. Diese werden in Kapitel 4 in Form von Steckbriefen vorgestellt und beschrieben. Um die Umsetzung des Handlungskonzepts und das Erreichen der gesteckten Minderungsziele überprüfen zu können, ist ein kontinuierliches Controlling erforderlich; ein Konzept hierfür ist in Kapitel 5 formuliert. Kapitel 6 schließlich beinhaltet ein Konzept zur Öffentlichkeitsarbeit.

Die Entwicklung der Handlungsempfehlungen wurde von einem Arbeitskreis aus verschiedenen Akteuren der kommunalen Ebene und Fachleuten des Verkehrs- und Mobilitätsbereichs begleitet und mitgestaltet. Die Ergebnisse der Arbeitskreissitzung vom 15. Mai 2013, auf der Themenschwerpunkte für das InVek identifiziert wurden und der drei Fachworkshops vom 10. Juli 2013, bei denen einzelne Themen vertieft erörtert wurden, sind im Anhang dokumentiert.

## 2 Leitlinien der Verkehrsentwicklung

Mobilität ist unverzichtbare Voraussetzung für das Funktionieren von Gesellschaft und Wirtschaft sowie für deren Entwicklung. Zugleich hat der mit der Mobilität einhergehende Verkehr negative Folgen für die natürliche Umwelt und für die Lebensqualität, und er erzeugt hohe Kosten.

Die Gestaltung und die künftige Weiterentwicklung des Mobilitätssystems im Kreis Groß-Gerau richten sich nach dem Leitbild der Nachhaltigkeit. Unter dem Mobilitätssystem werden dabei integriert und zuständigkeitsübergreifend alle Infrastrukturen, Dienste und Angebote für die Mobilität zu Fuß, mit dem Fahrrad, mit Bussen und Bahnen sowie mit Kraftfahrzeugen einschließlich ihrer Verknüpfungen untereinander verstanden. Für die Gestaltung und Entwicklung dieses Systems sind alle Nachhaltigkeitsdimensionen – soziale, ökologische und ökonomische Nachhaltigkeit – angesprochen:

- Das Ziel der **sozialen Nachhaltigkeit** soll bei der Weiterentwicklung des Mobilitätssystems durch die Orientierung an den unterschiedlichen Mobilitätsbedürfnissen der Bewohner und Besucher des Kreises verfolgt werden. Das Mobilitätssystem soll es Menschen mit unterschiedlichen Fähigkeiten und Bedürfnissen ermöglichen, am sozialen und wirtschaftlichen Leben im Kreis Groß-Gerau teilzuhaben. Besonders zu berücksichtigen sind dabei die Aspekte der Verkehrssicherheit, der Barrierefreiheit und des Gender Mainstreaming.
- Das Ziel der **ökologischen Nachhaltigkeit** soll mittels Verringerung der Umweltbelastungen des Verkehrs auf zwei Ebenen verfolgt werden: durch Verlagerung möglichst großer Anteile des Verkehrsaufkommens von weniger nachhaltigen Mobilitätsformen wie etwa dem Kfz-Verkehr auf Fuß, Fahrrad, Busse und Bahnen sowie durch die Reduzierung der negativen Umweltwirkungen des motorisierten Verkehrs, also beispielsweise seiner Lärm- und Abgasemissionen.
- Das Ziel der **ökonomischen Nachhaltigkeit** beinhaltet eine wirtschaftliche Ausgestaltung des Mobilitätssystems, die Orientierung des Ressourceneinsatzes an der Mobilitätsnachfrage und eine dauerhafte Sicherung der Finanzierung des Mobilitätssystems, insbesondere des Öffentlichen Verkehrs. Dabei sind auch neue Formen der Nutzer- bzw. der Nutznießerfinanzierung einzubeziehen.

Gestaltungsleitbild ist ein **multimodales Mobilitätssystem**, das die einfache Nutzung des jeweils geeigneten Verkehrsmittels bzw. von Kombinationen verschiedener Verkehrsmittel erleichtert und unterstützt. Hierfür werden die verschiedenen Verkehrsmittel auf den Ebenen Infrastruktur, Information und Werbung sowie Buchung und Bezahlung nahtlos miteinander verknüpft.

Neben der Gestaltung und Weiterentwicklung des eigentlichen Mobilitätssystems ist es erforderlich, die Entwicklung einer nachhaltigeren **Mobilitätskultur** bei Einwohnern und Besuchern zu unterstützen und hierfür die Instrumente des Marketings, des Mobilitätsmanagements sowie auch der Verkehrsüberwachung zu nutzen.

Zur Gestaltung und Entwicklung eines nachhaltigeren Mobilitätssystems ist eine kontinuierliche **Zusammenarbeit der verschiedenen Akteure** über räumliche und sachliche Zuständigkeitsgrenzen hinweg erforderlich.

### 3 Überblick der Handlungsansätze

Die Handlungsempfehlungen sind Ergebnis der Analyse des Kreises Groß-Gerau (vgl. Berichtsteil Analyse), der Anregungen bei Interviews und Workshops sowie der gutachterlichen Einschätzungen. Die Empfehlungen richten sich an den Kreis, d.h. die Kreisverwaltung mit ihren verschiedenen Fachbereichen und kreiseigenen Unternehmen, aber auch an weitere Akteure. Einige wenden sich an die kreisangehörigen Städte und Gemeinden; in diesem Fall sind sie als Leitlinien und Handlungsempfehlungen ohne bindende Wirkung zu verstehen.

Der Großteil der aufgeführten Empfehlungen dient nicht allein der CO<sub>2</sub>-Minderung. Eine Stärkung des Umweltverbundes und eine effizientere motorisierte Mobilität tragen vor allem auch zur Verbesserung der Luftqualität, zur Verringerung des Verkehrslärms, zur Erhöhung der Straßenverkehrssicherheit und zur Verbesserung der Chancen zur Teilhabe am öffentlichen Leben bei. Die verschiedenen Ziele gemeinsam liefern eine breite Argumentationsbasis für eine rasche und zielorientierte Umsetzung.

Die Empfehlungen sind nach sechs ineinander greifenden Handlungsfeldern gegliedert (siehe Abbildung 1):

- A. Nahmobilität fördern,
- B. Zu nachhaltiger Mobilität beraten und informieren,
- C. Verkehrsträger vernetzen,
- D. Wirtschaftsverkehr verträglicher gestalten und Elektromobilität fördern,
- E. Nachhaltige Mobilität in Organisation und Planungsprozessen verankern,
- F. Öffentlichen Verkehr sichern und ausbauen.

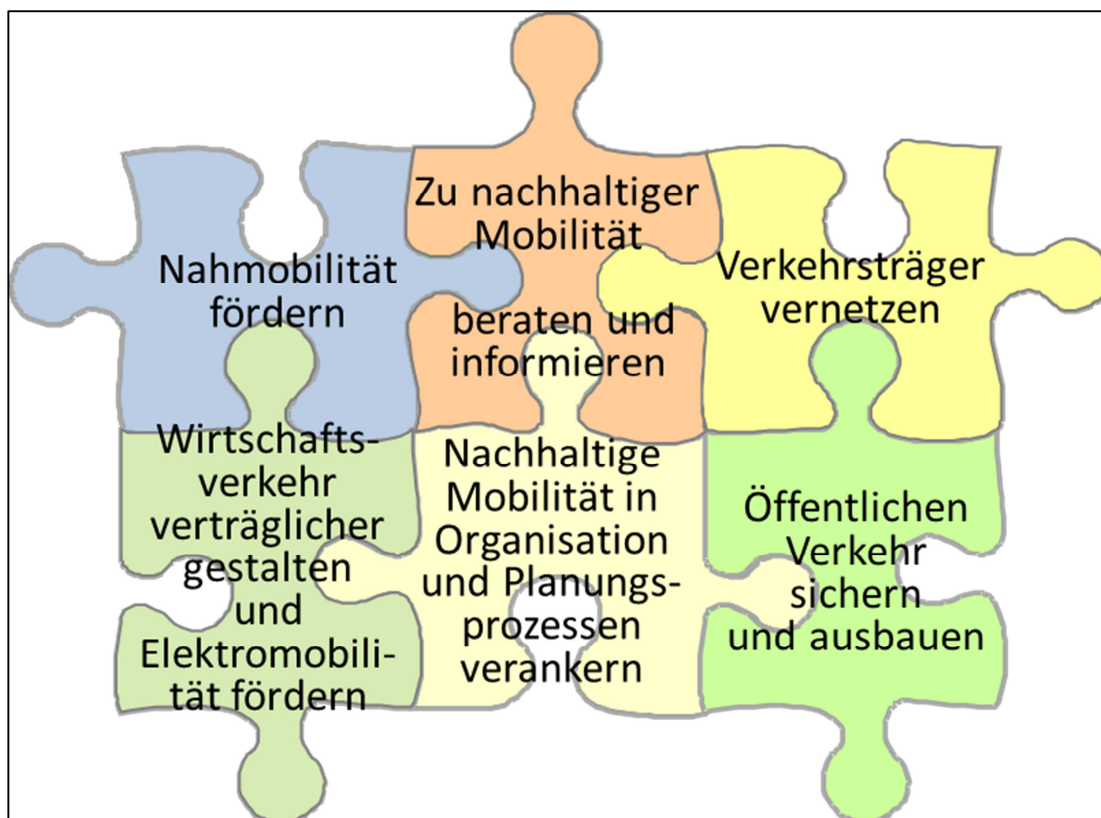


Abbildung 1: Die sechs Handlungsfelder greifen ineinander. Eigene Darstellung

Das Handlungsfeld F „Öffentlichen Verkehr sichern und ausbauen“ nimmt dabei eine Sonderrolle ein: Voraussichtlich in 2014 wird der Nahverkehrsplan des Kreises Groß-Gerau fortgeschrieben und dabei detaillierte Vorgaben zur Gestaltung des ÖPNV machen. Daher sind in diesem Konzept Leitlinien für einen attraktiven und klimafreundlichen ÖPNV formuliert, jedoch keine konkreten Vorschläge etwa zum Linien- und Fahrtenangebot und zur Infrastruktur.

Die anderen fünf oben genannten Handlungsfelder enthalten konkrete Empfehlungen in Form von Steckbriefen. Abbildung 2 zeigt den Aufbau eines solchen Steckbriefs. Um einen schnellen Überblick über den Typ der Handlungsempfehlung zu bekommen, wurden die verschiedenen Typen durch Symbole dargestellt. Diese sind in Abbildung 3 erläutert.

<b><u>Buchstabe des Handlungsfelds (A-F), Nummer:</u></b> <b><u>Bezeichnung der Handlungsempfehlung</u></b>				
Priorität	Umsetzbarkeit	Wirkansatz	baulicher Aufwand	betrieblicher Aufwand
hoch / mittel / niedrig	kurz- / mittel- / langfristig	Verkehrsvermeidung / modale Verlagerung / Verkehrsvermeidung	keiner / gering / mittel / hoch	gering / mittel / hoch
<b>Beschreibung</b>	Beschreibung der Maßnahme zum allgemeinen Verständnis.			
<b>Empfehlung</b>	Beurteilung und Empfehlung zur Umsetzung.			
<b>Hinweise zur Umsetzung</b>	Hinweise und weitere Infos, ggf. Fördermöglichkeiten, Bezug zu anderen Maßnahmen			
<b>Beispiele</b>	gute Beispiele, falls vorhanden aus dem Kreisgebiet			
<b>Akteure</b>	verantwortlicher Akteur in fetter Schrift und weitere hinzuzuziehende Beteiligte			

Abbildung 2: Steckbrief-Beispiel

Kfz-Verkehr	Schienenverkehr	Fuß	Information, Motivation, Beratung
ÖPNV/Bus	Fahrrad	Organisation	

Abbildung 3: Symbole für verschiedene Typen von Handlungsempfehlungen

Für die Handlungsempfehlungen werden **Prioritäten** angegeben: hoch, mittel und niedrig. Maßgebliche Kriterien für die Priorisierung sind der Aufwand (finanziell und personell), der Nutzen sowie Anknüpfungsmöglichkeiten an bereits laufende oder geplante Aktivitäten.

Bei der **Umsetzbarkeit** erfolgt eine Einschätzung, wie schnell eine Umsetzung bzw. ein Start der Maßnahme möglich ist. Kurzfristig entspricht dabei etwa einem Zeitraum von einem Jahr, mittelfris-

tig von bis zu drei Jahren und langfristig von drei Jahren und mehr. Bei manchen Handlungsempfehlungen sind mehrere Angaben zu finden: Dies ist so zu verstehen, dass die Empfehlung in verschiedenen Etappen umzusetzen ist, für die unterschiedliche Zeithorizonte gelten.

Als **Wirkansätze** werden unterschieden:

- Verkehrsvermeidung (Werden die zurückgelegten Kilometer reduziert?),
- modale Verlagerung (Wird der Verkehr auf emissionsarme oder emissionsfreie Verkehrsmittel wie ÖPNV, Fahrrad und Füße verlagert?)
- und die verträglichen Abwicklung (Wird der verbleibende emittierende Verkehr möglichst emissionsarm abgewickelt?).

**Baulicher Aufwand:** Dieser wird unterschieden in hoch, mittel, niedrig und keiner. Auch der **betriebliche Aufwand** wird in hoch, mittel und niedrig eingeteilt. Beide Angaben zum Aufwand sind als grober Richtwert zu verstehen. Da die Handlungsempfehlungen in deutlich unterschiedlicher Intensität umgesetzt werden können, genaue *Ausführungsempfehlungen* im vorliegenden Konzept jedoch nicht enthalten sind, sind keine genauen quantitativen Angaben möglich.

Im Anhang wird ein Gesamtüberblick über die einzelnen Handlungsempfehlungen und ihre Beurteilungen gegeben (Kapitel 8.4 ab Seite 65). In Tabelle 1 auf der Folgeseite sind die Handlungsempfehlungen als Übersicht dargestellt.

Es sei gesondert darauf hingewiesen, dass folgende Handlungsansätze nach der Kommunalrichtlinie 2014 des Bundesumweltministeriums als Klimaschutzprojekte förderfähig sind:

- A.3: Radverkehrskonzept des Kreises umsetzen und fortschreiben
- A.7: Moderne Fahrradstellplätze an öffentlichen Einrichtungen anbieten
- C.1: Verknüpfung zwischen ÖPNV und Fahrrad flächendeckend ausbauen
- C.3: Carsharing an Mobilitätsstationen fördern
- D.5: Kommunale Fuhrparks umweltfreundlich entwickeln (bei einer CO<sub>2</sub>-Minderung von 80% oder mehr)
- E.1: Klimaschutzmanager/in zur kreisweiten Koordination und Beratung einsetzen

<p><b>A. Nahmobilität fördern</b></p> <p>A.1: Aufenthaltsqualität und Nahmobilität in Ortsdurchfahrten stärken</p> <p>A.2: „Schleichwege“ nutzbar machen und Nahmobilitätsnetze verdichten</p> <p>A.3: Radverkehrskonzept des Kreises umsetzen und fortschreiben</p> <p>A.4: Kreisweites Radverkehrsnetz in den Kommunen ergänzen und verdichten</p> <p>A.5: Qualität des Radverkehrsnetzes systematisch sichern</p> <p>A.6: Radschnellwege prüfen</p> <p>A.7: Moderne Fahrradstellplätze an öffentlichen Einrichtungen anbieten</p> <p>A.8: Errichtung zeitgemäßer Fahrradabstellanlagen fördern</p> <p>A.9: Aufbau eines Fahrradverleihsystems im Kreis prüfen</p> <p>A.10: Fahrradlernkurse anbieten</p> <p>A.11: Serviceangebote ausbauen</p> <p>A.12: Potenziale im Radtourismus prüfen</p> <p>A.13: Info- und Imagekampagne Nahmobilität durchführen</p>	<p><b>B. Zu nachhaltiger Mobilität beraten und informieren</b></p> <p>B.1: Betriebliches Mobilitätsmanagement fortführen (mit Schwerpunkt Kreis- und Kommunalverwaltungen)</p> <p>B.2: Schulisches Mobilitätsmanagement intensivieren</p> <p>B.3: Mobilitätsmanagement für Neubürger einführen</p> <p>B.4: Mobilitätsmanagement für weitere Zielgruppensituationen gerecht aufbauen</p> <p>B.5: Mobilitätsmanagement für größere Feste und Events verankern</p> <p>B.6: Klimaschutzteilkonzept Mobilität öffentlich vorstellen und vermarkten</p> <p>B.7: Internetauftritte der Kommunen und des Kreises zu Mobilität ausbauen</p> <p>B.8: Zielgruppen-Kampagnen für nachhaltige Mobilität durchführen</p> <p>B.9: Feste, Events und Veranstaltungen mit Informationen zu Mobilität begleiten</p> <p>B.10: Sprintsparkeure für Unternehmen und Bürger durchführen</p>
<p><b>C. Verkehrsträger vernetzen</b></p> <p>C.1: Verknüpfung zwischen ÖPNV und Fahrrad flächendeckend ausbauen</p> <p>C.2: Park+Ride- und Parken+Mitnehmen-Angebote ergänzen</p> <p>C.3: Carsharing an Mobilitätsstationen fördern</p> <p>C.4: Nutzung von Mitfahrtsystemen prüfen</p> <p>C.5: Verbreitung der regionalen Mobilitätskarte fördern</p>	<p><b>D. Wirtschaftsverkehr verträglicher gestalten und Elektromobilität fördern</b></p> <p>D.1: Gleisanschlüsse erhalten und ausbauen</p> <p>D.2: Güterverkehrszentren als intermodale Schnittstellen ausbauen</p> <p>D.3: Anschluss von Gewerbegebieten an die Schiene prüfen</p> <p>D.4: Lkw-Durchfahrtsverbote und Routenkonzepte prüfen</p> <p>D.5: Kommunale Fuhrparks umweltfreundlich entwickeln</p> <p>D.6: Elektroladestationen für E-Fahrzeuge und Pedelecs prüfen</p> <p>D.7: neue Techniken bekanntmachen</p>
<p><b>E. Nachhaltige Mobilität in Organisation und Planungsprozessen verankern</b></p> <p>E.1: Klimaschutzmanager/in zur kreisweiten Koordination und Beratung einsetzen</p> <p>E.2: Kommunales Netzwerk „Nachhaltige Mobilität“ initiieren und betreiben</p> <p>E.3: Handlungsleitlinien für nachhaltige Mobilität in der Planung verankern</p> <p>E.4: LNVG zum Mobilitätsdienstleister ausbauen</p> <p>E.5: Kostenwahrheit im Verkehr fördern / Neue Finanzierungsquellen erschließen</p> <p>E.6: Bürger in die Verkehrsentwicklung und Verkehrsplanung einbeziehen</p>	<p><b>F. Öffentlichen Verkehr sichern und ausbauen</b></p>

**Tabelle 1: Übersicht über die Handlungsempfehlungen in den sechs Themenfeldern**



## 4 Handlungsempfehlungen

### A. Nahmobilität fördern

Die Handlungsempfehlungen zur Förderung der Nahmobilität zielen darauf ab, den Rad- und Fußverkehr attraktiver zu gestalten. Sie gliedern sich in drei Maßnahmenblöcke:

- Ausbau der Infrastruktur (Maßnahmen A.1 bis A.8)
- Ausbau des Services (Maßnahmen A.9 bis A.12) sowie
- Öffentlichkeitsarbeit, die Informationen zur Verfügung stellt und zudem ein positives Image der Nahmobilität aufbaut (Maßnahme A.13).



Ziel ist stets, durch attraktive Angebote mehr Menschen zum Zufußgehen und Radfahren zu motivieren und den Anteil der zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurückgelegten Wege zu erhöhen.



Neben den positiven Wirkungen für den Klimaschutz, die Aufenthaltsqualität und die Luftqualität sind bei dem Maßnahmenbündel zur Nahmobilität die positiven Effekte des Zufußgehens und Radfahrens auf die Gesundheit hervorzuheben. All dies kommt dem Gemeinwesen zugute. Entgegen verbreiteter Befürchtungen profitiert auch die lokale Wirtschaft, insbesondere der innerstädtische Einzelhandel, von einer gestärkten Nahmobilität: Radfahrer und Fußgänger beleben Straßen und öffentliche Plätze, sie fahren nicht mit dem Auto vorbei, sondern bleiben eher stehen und kaufen ein – nicht umsonst sind Fußgängerzonen die 1A-Lagen des Einzelhandels.

Das Potential zu einer verstärkten Nutzung der eigenen Füße und des Fahrrads ist hoch: So werden in den hochverdichteten Kreisen Hessens 42% der Wege bis zu 5 Kilometer Länge mit dem Pkw zurückgelegt (siehe Kapitel 2.5 Modal Split im Berichtsteil Analyse). Auch wenn nicht alle dieser Wege mit dem Fahrrad oder zu Fuß zurückgelegt werden können – z.B. wegen schwerer Transporte oder der Begleitung von mobilitätseingeschränkten Personen – ist doch anzunehmen, dass ein großer Teil dieser Wege auch nicht-motorisiert zurückgelegt werden kann, ohne größere Komfortverluste erleiden zu müssen.


Die vom Umweltbundesamt herausgegebene Studie „Potenziale des Radverkehrs für den Klimaschutz“ zeigt, dass bei einer Verlagerung von 50% der kurzen Wege vom Motorisierten Individualverkehr auf das Fahrrad der Radverkehrsanteil um elf Prozentpunkte erhöht werden kann. (Der Anteil der zu Fuß und mit dem ÖPNV zurückgelegten Wege wird dabei als konstant angenommen.) Der Ausstoß von CO<sub>2</sub> und Partikeln wird dadurch um jeweils 3% verringert. Noch größer sind die Wirkungen, wenn alle mit dem Rad sehr gut und gut erreichbaren Ziele tatsächlich mit dem Fahrrad zurückgelegt werden: Das entsprechende Szenario „Wahrnehmung des Rads als Option“ geht von einer Reduzierung des CO<sub>2</sub>-Ausstoßes um bis zu 11% aus (Ahrens/Becker 2013).


Die positiven Wirkungen des Fußverkehrs lassen nicht nur schwer in quantitativen Werten ausdrücken. Eine verbesserte Aufenthaltsqualität und Nahmobilität sind jedoch im Gesamtkontext zu sehen und können mittelfristig zu einem nahmobilitätsfreundlichen Klima beitragen.


<b><u>A.1: Aufenthaltsqualität und Nahmobilität in Ortsdurchfahrten stärken</u></b>				
 				
Priorität	Umsetzbarkeit	Wirkansatz	baulicher Aufwand	betrieblicher Aufwand
mittel	kurzfristig (Geschwindigkeitsreduzierung), mittel- bis langfristig	modale Verlagerung, verträgliche Abwicklung	hoch	mittel bis hoch
<b>Beschreibung</b>	<p>Durch die Umgestaltung der Straßenräume in den Ortsdurchfahrten und Haupterschließungsstraßen, z.B:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Verbesserung der barrierefreien Nutzbarkeit</li> <li>• Verbreiterung der Fußwege,</li> <li>• bauliche/optische Verengung der Fahrbahn,</li> <li>• Sitzmöglichkeiten, usw.</li> <li>• sowie Geschwindigkeitsbeschränkungen z.B. auf 30 km/h</li> </ul> <p>steigen die Aufenthaltsqualität und die Attraktivität für das Zu-Fuß-Gehen und Radfahren.</p>			
<b>Empfehlung</b>	<p>Bei sowieso anstehenden größeren Arbeiten an der Straße wie etwa bei der in vielen Kommunen bevorstehenden Erneuerung der Kanalisation oder der großflächigen Reparatur der Straßendecke sollte der Straßenraum in der genannten Weise umgestaltet werden. Geschwindigkeitsbegrenzungen sind im Rahmen der bestehenden Normen und Regelungen unabhängig davon möglich.</p>			
<b>Hinweise zur Umsetzung</b>	<p>Eine hohe Aufenthaltsqualität steigert auch die Attraktivität der ansässigen Geschäfte und Dienstleistungseinrichtungen.</p>			
<b>Beispiele</b>	<p>Die Hauptstraße in Trebur wurde umgestaltet und bietet nun viel Platz für Fußgänger und Radfahrer und lädt auch dank niedriger Kfz-Geschwindigkeiten zum Verweilen ein.</p>			
<b>Akteure</b>	<p><b>Kommunen, Hessen Mobil, Straßenverkehrsbehörden.</b> Wegen der anteiligen Beteiligung an den Kosten sollten Anwohner frühzeitig einbezogen werden. Sinnvollerweise sind auch Gewerbetreibende inkl. deren Verbände und die Einwohnerschaft einzubeziehen.</p>			

<b><u>A.2: „Schleichwege“ nutzbar machen und Nahmobilitätsnetze verdichten</u></b>				
 				
Priorität	Umsetzbarkeit	Wirkansatz	baulicher Aufwand	betrieblicher Aufwand
hoch	kurz- bis mittelfristig	modale Verlagerung, Verkehrsvermeidung	gering bis mittel	mittel
<b>Beschreibung</b>	<p>Abkürzungen und Schleichwege machen den Rad- und Fußverkehr attraktiver, da die Wege verkürzen helfen. Sie können z.B. durch Markierungen, Wegweisung oder eine „Schleichwegekarte“ bekannt gemacht werden. Sie sollten außerdem nach Möglichkeit befestigt werden. Je nach Situation (z.B. in Neubaugebieten) kann es sinnvoll sein, zusätzliche Querverbindungen zu schaffen, so dass ein Netz für den Fuß- und Radverkehr entsteht. Dies ist über die Bauleitplanung möglich.</p>			
<b>Empfehlung</b>	<p>Mögliche Abkürzungen und Schleichwege sollten kurzfristig erfasst werden. Einfache Maß-</p>			


	<p>nahmen wie Markierungen und wegweisende Beschilderung können kurzfristig umgesetzt werden, weitergehende mittelfristig. Im Vorfeld ist zu klären, ob sich Änderungen bzgl. der Verkehrssicherungspflicht ergeben können.</p> <p>In der Bauleitplanung ist bei allen Nutzungstypen auf eine hohe räumliche Durchlässigkeit für den Fuß- und Radverkehr durch ein engmaschiges Wegenetz zu achten.</p>
<b>Hinweise zur Umsetzung</b>	<p>Die Stadt Wuppertal wurde im Mai 2013 für ihr Schleichwegeprogramm mit dem Deutschen Fahrradpreis ausgezeichnet.</p> <p>Siehe auch: „Kreisweites Radverkehrsnetz in den Kommunen ergänzen und verdichten“</p>
<b>Beispiele</b>	<p>Im Kreisgebiet sind in mehreren Kommunen Sackgassenschilder mit einem Zusatzzeichen versehen (Fußgänger / Radfahrer frei). Nahmobilitätsnetze im Kreis existieren teilweise für den Radverkehr</p>
<b>Akteure</b>	<p><b>Kommunen.</b> Einbeziehung von Einwohnern (z.B. Vorschläge sammeln über Aufrufe in der Zeitung o.ä.) und ADFC sinnvoll.</p>


<b><u>A.3: Radverkehrskonzept des Kreises umsetzen und fortschreiben</u></b>				
				
<b>Priorität</b>	<b>Umsetzbarkeit</b>	<b>Wirkansatz</b>	<b>baulicher Aufwand</b>	<b>betrieblicher Aufwand</b>
hoch	kurzfristig (Umsetzung), mittelfristig (Fortschreibung)	modale Verlagerung	gering bis hoch	gering
<b>Beschreibung</b>	<p>Das Radverkehrskonzept aus dem Jahr 2012 empfiehlt das Radverkehrsnetz auszubauen, Bike+Ride-Anlagen an Bahnhöfen einzurichten bzw. auszubauen, die Fahrradwegweisung instandzuhalten, auszuweiten und aufzuwerten sowie eine bestimmte Qualität von Fahrradstellplätzen zu sichern.</p>			
<b>Empfehlung</b>	<p>Die Empfehlungen des Radverkehrskonzepts sollten umgesetzt werden. Die festgestellten Mängel sollten von den zuständigen Behörden geprüft und beseitigt werden. Im Jahr 2016 sollte das Konzept fortgeschrieben werden.</p>			
<b>Hinweise zur Umsetzung</b>	<p>Der investive Aufwand für die zuständigen Behörden ist je nach Maßnahme gering bis hoch. Auf lokaler Ebene ist ergänzend eine Verdichtung des kreisweiten Netzes anzustreben (siehe A.2 „Schleichwege“ und A.4 „Kreisweites Radverkehrsnetz in den Kommunen ergänzen und verdichten“.</p> <p>Investive Maßnahmen zur Wegweisung und zur Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur sind nach der Kommunalrichtlinie 2014 des Bundesumweltministeriums als Klimaschutzprojekte förderfähig.</p>			
<b>Beispiele</b>				
<b>Akteure</b>	<b>Kreis, Kommunen</b> , jeweilige Baulastträger.			

<b><u>A.4: Kreisweites Radverkehrsnetz in den Kommunen ergänzen und verdichten</u></b>				
				
Priorität	Umsetzbarkeit	Wirkansatz	baulicher Aufwand	betrieblicher Aufwand
hoch	kurz- bis mittelfristig	modale Verlagerung	mittel bis hoch	mittel
<b>Beschreibung</b>	Für den innerörtlichen Radverkehr ist das lokale Netz von hoher Bedeutung. Auch kurze Lücken (z.B. fehlende oder gefährliche Querungen über Hauptverkehrsstraßen) senken erheblich die Attraktivität für den Radverkehr.			
<b>Empfehlung</b>	Kommunen sollten das überörtliche Radverkehrsnetz des Kreises um ein lokales Netz ergänzen. Dies beinhaltet u.a. Einbahnstraßen zu öffnen, Fahrradabstellanlagen an wichtigen Zielen anzulegen, bei größeren Orten auch eine Wegweisung einzurichten. Wichtig ist dabei, einen Netzzusammenhang herzustellen.  Fehlende Querungen an Hauptverkehrsstraßen sollten kurzfristig eingerichtet bzw. gefährliche Querungen verkehrssicher gestaltet werden. Ein Netz sollte mittelfristig erarbeitet, ergänzt und verdichtet werden.			
<b>Hinweise zur Umsetzung</b>	siehe auch: A.2: „Schleichwege“ nutzbar machen und Nahmobilitätsnetze verdichten, A.3: Radverkehrskonzept des Kreises umsetzen und fortschreiben und A.5: Qualität des Radverkehrsnetzes systematisch sichern.			
<b>Beispiele</b>	In den meisten Kommunen sind bereits Einbahnstraßen in Gegenrichtung geöffnet. Kommunale Radverkehrskonzepte bestehen bereits in Groß-Gerau, Kelsterbach, Rüsselsheim, Trebur und Raunheim			
<b>Akteure</b>	<b>Kommunen.</b> Einbeziehung von ADFC und ggf. Kreisverkehrswacht sinnvoll.			


<b><u>A.5: Qualität des Radverkehrsnetzes systematisch sichern</u></b>				
				
Priorität	Umsetzbarkeit	Wirkansatz	baulicher Aufwand	betrieblicher Aufwand
hoch	kurzfristig	modale Verlagerung	gering bis hoch	gering bis mittel
<b>Beschreibung</b>	Hohe Sicherheit und Nutzerfreundlichkeit durch direkte Wegführung, Berücksichtigung des aktuellen planerischen Wissensstands, direkte und sichere Führung an Kreuzungen und Kreisverkehren, Winterdienst auf Radverkehrsanlagen usw. sind Kriterien für ein qualitativ hochwertiges Radverkehrsnetz.			
<b>Empfehlung</b>	Das bestehende Radverkehrsnetz bzw. der Straßenraum im Allgemeinen sollen regelmäßig, z.B. jährlich, überprüft werden. Hierzu eignen sich Radverkehrsschauen unter Einbeziehung relevanter Akteure. Erfasste Mängel sollten kurzfristig beseitigt werden.			
<b>Hinweise zur Umsetzung</b>	Das Radverkehrsnetz muss den Verwaltungsvorschriften zur StVO entsprechen. Neu sind u.a. die Vorgaben zur Freigabe von linken Radwegen und zur Öffnung von Einbahnstraßen. Weitere zu beachtende Regelungen: Regelwerke der FGSV (bes. RAST 06, RIN 08), Empfehlungen der FGSV (bes. Empfehlungen für Radverkehrsanlagen [ERA], Merkblatt zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr).			


<b>Beispiele</b>	Mehrere Kommunen führen bereits Radverkehrsschauen unter Einbeziehung relevanter Akteure durch.
<b>Akteure</b>	<b>Kommunen.</b> ADFC, Kreisverkehrswacht, sachkundige Bürger u.a. sollten hinzugezogen werden. Je nach Klassifizierung der Straße muss der jeweilige Baulastträger (z.B. Hessen Mobil) eingebunden werden.


<b><u>A.6: Radschnellwege prüfen</u></b>				
				
<b>Priorität</b>	<b>Umsetzbarkeit</b>	<b>Wirkansatz</b>	<b>baulicher Aufwand</b>	<b>betrieblicher Aufwand</b>
mittel	langfristig	modale Verlagerung	mittel bis hoch	mittel bis hoch
<b>Beschreibung</b>	Radschnellwege sind Routen für den Radverkehr, die aufgrund ihrer Trassierung und durch weitgehende Vermeidung von wartepflichtigen Situationen auf längeren Abschnitte höhere Geschwindigkeiten für Radfahrer ermöglichen. Sie machen auch längere Strecken über 5 Kilometer für den Radverkehr attraktiv und sind dadurch auch gut für Wege zur Arbeit geeignet. Radschnellwege gewinnen angesichts der zunehmenden Zahl an Pedelecs (elektrisch unterstützte Fahrräder) und den damit einhergehenden höheren Geschwindigkeiten an Bedeutung. In der Region Frankfurt Rhein-Main können Radschnellwege zudem stark belastete Strecken im MIV und ÖPNV entlasten.			
<b>Empfehlung</b>	Kreis, Kommunen und Regionalverband sollten gemeinsam prüfen, auf welchen Relationen ein Radschnellweg im Kreisgebiet sinnvoll ist. Dies sollte bei der Fortschreibung der derzeitigen Planung des Regionalverbands berücksichtigt werden.			
<b>Hinweise zur Umsetzung</b>	Die Analyse des Regionalverbands von möglichen Radschnellwegen in der Region sieht bisher keine Routen durch den Kreis Groß-Gerau vor, bei einer Fortschreibung sollte eine Berücksichtigung angestrebt werden. Die Ergebnisse des Bundesweiten Arbeitskreises Radschnellwege sollten ebenfalls bei einer Umsetzung berücksichtigt werden.			
<b>Beispiele</b>	Derzeit gibt es in Deutschland verschiedene Planungen für Radschnellwege, z.B. in Niedersachsen und in Nordrhein-Westfalen.			
<b>Akteure</b>	<b>Kreis, Kommunen, Regionalverband, Nachbarkreise und -städte.</b>			

<b><u>A.7: Moderne Fahrradstellplätze an öffentlichen Einrichtungen anbieten</u></b>				
				
<b>Priorität</b>	<b>Umsetzbarkeit</b>	<b>Wirkansatz</b>	<b>baulicher Aufwand</b>	<b>betrieblicher Aufwand</b>
hoch	kurzfristig	modale Verlagerung	gering bis mittel	gering
<b>Beschreibung</b>	Durch sichere und komfortable Fahrradabstellanlagen an öffentlichen Einrichtungen werden Wege mit dem Fahrrad gefördert. Gleichzeitig kann die öffentliche Hand eine Vorbild- und Vorreiterrolle einnehmen.			
<b>Empfehlung</b>	Moderne und attraktive Fahrradstellplätze an öffentlichen Einrichtungen sollen kurzfristig in ausreichender Anzahl eingerichtet werden.			
<b>Hinweise zur</b>	Für die Attraktivität und Akzeptanz von Fahrradstellplätzen sind unter anderem die			


<b>Umsetzung</b>	<p>Erkennbarkeit und direkte Erreichbarkeit von der Straße aus, die Nähe zum Gebäudeeingang, eine ausreichende Dimensionierung zum bequemen Ein- und Ausparken sowie die sichere Anschließbarkeit des Fahrrades maßgebend. Hierzu sollten die „Hinweise zum Fahrradparken“ [FGSV 2012] berücksichtigt werden. Der ADFC-Kreisverband verfügt über eine Erhebung von Fahrradstellplätzen an Schulen, auf die zurückgegriffen werden kann.</p> <p>Wild geparkte Fahrräder deuten auf einen Mangel an guten Stellplätzen hin und geben gleichzeitig einen Hinweis auf die mindestens notwendige Stellplatzzahl. Während des Betriebs der Anlage sind Schrottfahrräder regelmäßig zu entfernen.</p> <p>Siehe auch A.8: Errichtung zeitgemäßer Fahrradabstellanlagen fördern.</p> <p>Investive Maßnahmen für Abstellanlagen sind nach der Kommunalrichtlinie 2014 des Bundesumweltministeriums als Klimaschutzprojekte förderfähig.</p>
<b>Beispiele</b>	Gute Beispiele im Kreis sind u.a. das Landratsamt in Groß-Gerau und das Gebäude der Kommunalverwaltung in Gustavsburg.
<b>Akteure</b>	<b>Kommunen, Kreis.</b>


<b><u>A.8: Errichtung zeitgemäßer Fahrradabstellanlagen fördern</u></b>				
				
<b>Priorität</b>	<b>Umsetzbarkeit</b>	<b>Wirkansatz</b>	<b>baulicher Aufwand</b>	<b>betrieblicher Aufwand</b>
mittel bis hoch	mittelfristig	modale Verlagerung	gering	gering bis mittel
<b>Beschreibung</b>	<p>Zur Förderung des Radverkehrs sind sichere und komfortable Fahrradabstellanlagen an relevanten Quell- und Zielorten (Wohnung, Arbeitsplatz, Einkaufsziele, ...) unverzichtbar. Sind keine geeigneten Fahrradstellplätze vorhanden, ist die Diebstahlgefahr deutlich höher, was die Nutzung des Fahrrads hemmt. Ein besonderes Augenmerk ist auch auf private Abstellanlagen für Geschäfte und andere Ziele zu richten.</p>			
<b>Empfehlung</b>	<p>Die kommunalen Stellplatzsatzungen sollten um quantitative und qualitative Anforderungen an Fahrradstellplätze ergänzt werden. sei es als eigene Fahrradstellplatzsatzung oder als Teil einer bereits vorhandenen Stellplatzsatzung. Die Einhaltung der Satzung sollte durch die Bauaufsicht kontrolliert werden.</p> <p>Der Einzelhandel sollte gezielt über Fahrradfahrer als Kunden und die Errichtung von modernen Fahrradstellplätzen informiert werden, auch eine finanzielle Förderung ist denkbar. Bauherren sollten ebenfalls über die Bedeutung und Ausführung von modernen Fahrradabstellanlagen informiert werden. Der örtliche Baustoffhandel sollte animiert werden, zeitgemäße Fahrradhalter im Sortiment zu führen und „Felgenklemmen“ u.ä. auszulisten.</p>			
<b>Hinweise zur Umsetzung</b>	<p>Die FGSV hat 2013 einen Leitfaden „Hinweise zum Fahrradparken“ erstellt, der als Grundlage für eine kommunale Fahrradstellplatzsatzung dienen kann.</p> <p>Für Architekten und Bauherren existieren bereits ausgearbeitete Broschüren (z.B. „... und wo steht Ihr Fahrrad?“ unter <a href="http://www.fahrradfreundlich.nrw.de">http://www.fahrradfreundlich.nrw.de</a>).</p> <p>Siehe auch A.7: Moderne Fahrradstellplätze an öffentlichen Einrichtungen anbieten, A.13: Info- und Imagekampagne Nahmobilität durchführen und C.1: Verknüpfung zwischen ÖPNV und Fahrrad flächendeckend ausbauen.</p>			
<b>Beispiele</b>	Fahrradstellplatzsatzungen u.a. in Potsdam, Freiburg, Friedberg.			
<b>Akteure</b>	<p><b>Kommunen, Kreis</b></p> <p>In Biebesheim ist der Hersteller von Fahrradabstellanlagen Orion ansässig. Hier können ggf. über Kooperationen Synergien entstehen.</p>			

<b><u>A.9: Aufbau eines Fahrradverleihsystems im Kreis prüfen</u></b>				
				
Priorität	Umsetzbarkeit	Wirkansatz	baulicher Aufwand	betrieblicher Aufwand
hoch	kurzfristig	modale Verlagerung	-	gering
<b>Beschreibung</b>	Fahradverleihsysteme erleben gerade einen Boom: In größeren Städten prägen sie das Stadtbild und können dadurch zu einer höheren Akzeptanz des Fahrrads beitragen. An Bahnhöfen ermöglichen sie es, die letzte Teilstrecke des Weges mit dem Fahrrad zurückzulegen und sind daher auch für Pendler interessant.			
<b>Empfehlung</b>	Die Lage des Kreises Groß-Gerau zwischen Großstädten mit bereits bestehenden Fahrradverleihsystemen bietet grundsätzlich gute Voraussetzungen für die Einrichtung eines eigenen, regional eingebetteten Systems. Der Aufbau eines Fahrradverleihsystems im Kreisgebiet soll geprüft und bei positiver Beurteilung umgesetzt werden.			
<b>Hinweise zur Umsetzung</b>	<p>Mehrere Kommunen haben in den Interviews Interesse an einem Fahrradverleihsystem bekundet. Ein System im Kreis kann sich an bestehende oder im Aufbau befindliche Systeme in der Region anlehnen – wenn mehrere Systeme kompatibel sind, erhöht dies die Akzeptanz der potentiellen Nutzer.</p> <p>Der Aufbau eines Fahrradverleihsystems im Kreisgebiet ist nur kommunenübergreifend sinnvoll. Der Kreis kann als Initiator wirken. Bei der Prüfung und Planung kann auf dem Leitfaden der ivm GmbH zu Leihfahrradangeboten aufgebaut werden (Fertigstellung voraussichtlich Anfang 2014). Bei einem kreisweiten Fahrradverleihsystem unter Einbeziehung der Kommunen sollte eine Förderung durch die Nationale Klimaschutzinitiative geprüft werden.</p>			
<b>Beispiele</b>	Im Rhein-Main-Gebiet existieren in Frankfurt, Offenbach und Mainz Fahrradverleihsysteme; Darmstadt, Wiesbaden und Rüsselsheim (ab März 2014) planen eine Einführung. Budenheim als kleinere Gemeinde hat sich dem Mainzer System angeschlossen.			
<b>Akteure</b>	<b>Kommunen, Kreis, KlimamanagerIn</b> , ggf. RMV und LNVG. Ggf. außerdem Betreiber von anderen Systemen und weitere Verkehrsdienstleister wie Fahrradfachhandel.			

<b><u>A.10: Fahrradlernkurse anbieten</u></b>				
				
Priorität	Umsetzbarkeit	Wirkansatz	baulicher Aufwand	betrieblicher Aufwand
mittel bis niedrig	kurz- bis mittelfristig	modale Verlagerung	-	gering bis mittel
<b>Beschreibung</b>	Radfahren zu können ist nicht selbstverständlich. Vor allem ältere Menschen sind z.T. schon lange Zeit nicht mehr Fahrrad gefahren und fühlen sich dementsprechend unsicher und Migrantinnen haben nie Radfahren gelernt. Für diese Gruppen bieten sich Fahrradlernkurse an.			
<b>Empfehlung</b>	Fahradlernkurse sollten mittelfristig in allen Kommunen angeboten und bei den entsprechenden Zielgruppen aktiv beworben werden.			
<b>Hinweise zur Umsetzung</b>	Durch die zunehmende Bedeutung von Pedelecs gerade auch für ältere Menschen ist eine Ausweitung auf Pedelec-Kurse sinnvoll.			




<b>Beispiele</b>	Radfahrkurse gibt es u.a. bereits in Mörfelden-Walldorf und Rüsselsheim. Auch der ADFC Hessen bietet Kurse an. Die Kreisverkehrswacht führt Pedelec -Sicherheitstrainings durch.
<b>Akteure</b>	<b>Kreis, Kommunen</b> , Kreisvolkshochschule, ADFC, Kreisverkehrswacht und/oder weitere Organisationen wie Senioren- oder Migrantenvereine.

<b><u>A.11: Serviceangebote ausbauen</u></b>				
				
<b>Priorität</b>	<b>Umsetzbarkeit</b>	<b>Wirkansatz</b>	<b>baulicher Aufwand</b>	<b>betrieblicher Aufwand</b>
hoch bis mittel	kurz- bis langfristig (je nach Maßnahme)	modale Verlagerung	gering bis mittel	gering bis mittel
<b>Beschreibung</b>	Serviceangebote machen das Radfahren und Zufußgehen komfortabler und schaffen dadurch Anreize zu einer modalen Verlagerung. Zudem erhöhen sie die Aufmerksamkeit für das Radfahren. Einige Beispiele: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Fahrrad- und Fußgängerstadtplan,</li> <li>• Servicezentrum Fahrrad mit Reparatur, Verkauf, Informationen, Literatur, Café u.a.,</li> <li>• Öffentliche Luftpumpen, Schlauchautomaten, Angebote für Selbsthilfe-Fahrradreparatur, u.ä.</li> <li>• Fahrradwaschanlage (stationär oder mobil).</li> </ul>			
<b>Empfehlung</b>	Serviceangebote sollten nach und nach ausgebaut werden, kleinere Maßnahmen wie öffentliche Luftpumpen und Schlauchautomaten kurzfristig, größere wie ein Servicezentrum mittel- bis langfristig.			
<b>Hinweise zur Umsetzung</b>	Fahrrad-Servicezentren können in vorhandene Mobilitätsinfos des ÖPNV integriert werden; diese werden dann zu einem intermodalen Service- und Informationspunkt. Fahrradwaschanlagen können fest eingerichtet werden (Beispiel Hauptbahnhof Münster) oder aber bei großen (Fahrrad-) Veranstaltungen zum Einsatz kommen. Eine mobile Fahrradwaschanlage beim Darmstädter Fahrradfest 2013 stieß auf großen Zuspruch.			
<b>Beispiele</b>	Schlauchautomaten wurden von einigen Fahrradhändlern installiert. Einzelne Kommunen haben einen Fahrradstadtplan erstellt.			
<b>Akteure</b>	<b>Kommunen</b> , Kreis, ADFC und weitere Organisationen, Fahrradhandel.			

<b><u>A.12: Potenziale im Radtourismus prüfen</u></b>				
				
<b>Priorität</b>	<b>Umsetzbarkeit</b>	<b>Wirkansatz</b>	<b>baulicher Aufwand</b>	<b>betrieblicher Aufwand</b>
niedrig	mittel- bis langfristig	modale Verlagerung	gering	gering
<b>Beschreibung</b>	Die fahrradfreundliche Topografie und die touristischen Radrouten an Rhein und Main begünstigen den Fahrradtourismus. Eine touristische Infrastruktur erhöht die Attraktivität für Radtouristen zusätzlich. Hierzu gehören bspw. gastronomische Angebote, fahrradfreundliche Unterkünfte mit dem Zertifikat „Bett&Bike“ sowie allgemein Service- und			



	Informationseinrichtungen insbesondere entlang touristischer Radrouten. Auch die Möglichkeit einer klimafeundlichen Anreise gehört dazu; hierzu sind eine Fahrradmitnahme bzw. spezielle Transportmöglichkeiten für Fahrräder im ÖPNV nötig.
<b>Empfehlung</b>	Es ist zu prüfen, ob auf wirtschaftliche Weise ein Potential für Fahrradtourismus erschlossen werden kann. Hierfür müssen Fahrradinfrastruktur, Beherbergungs- und Gastronomieangebot und Tourismusmarketing aufeinander abgestimmt werden. Beim Ausbau von touristischen Angeboten und Services sollte ein besonderes Augenmerk auf den Fahrradtourismus – auch unter Einbeziehung von Pedelecs – gelegt werden.
<b>Hinweise zur Umsetzung</b>	Der Rheinradweg ist schon jetzt fahrradtouristisch interessant und bietet daher einen guten Ansatzpunkt.
<b>Beispiele</b>	Mehrere Unterkünfte im Kreis sind als Bett&Bike-Betrieb zertifiziert. Die Fahrradmitnahme im RMV bietet gute Voraussetzungen für eine Anreise mit dem ÖPNV.
<b>Akteure</b>	<b>Kreis</b> (Wirtschaftsförderung, Tourismusförderung). Einbeziehen von Beherbergungsbetrieben, Gaststätten und Kultureinrichtungen (Museen o.ä.) sinnvoll.

<b><u>A.13: Info- und Imagekampagne Nahmobilität durchführen</u></b>				
  				
Priorität	Umsetzbarkeit	Wirkansatz	baulicher Aufwand	betrieblicher Aufwand
hoch	kurz- bis mittelfristig	modale Verlagerung	keiner	mittel
<b>Beschreibung</b>	Kontinuierliche Öffentlichkeitsarbeit bzw. zeitlich begrenzte Kampagnen können das Radfahren und Zufußgehen gezielt ins Bewusstsein bringen und auf diese Weise die individuell nutzbaren Optionen erweitern. Inhalt und Zielsetzung sind variabel und stellen z.B. die Verkehrssicherheit in den Mittelpunkt, bieten Informationen zum Einkaufen zu Fuß an oder machen Lust auf Radfahren.			
<b>Empfehlung</b>	Info- und Imagekampagnen für Nahmobilität sollten weitergeführt und ausgeweitet werden. Kampagnen können für unterschiedliche Zielgruppen und Wegezwecke entwickelt und durchgeführt werden. Eine Imagekampagne kann z.B. auf den positiven Seiten des Radfahrens wie Gesundheit, Schnelligkeit, Spaß aufbauen. Möglich ist auch ein „Tag des Fahrrads“ z.B. mit Gebrauchtradmarkt.  Lokale Prominenz und „normale“ Einwohner können als Werbefiguren dienen. Eine Mobilitätskampagne sollte verschiedene Medien nutzen (Internet, Plakate, Kino,...).			
<b>Hinweise zur Umsetzung</b>	Da das Fahrrad auch im Nachbarortsverkehr Bedeutung hat, sollten Kampagnen auf Kreisebene abgestimmt werden. Zudem kann eine kreisweite Kampagne wirksamer und effizienter sein als eine rein lokale. Sinnvollerweise werden Kampagnen an den Ausbau von Infrastruktur (Ausbau Radverkehrsnetz, Abstellanlagen usw.) geknüpft. Gebrauchtradmärkte sind nicht nur öffentlichkeitswirksam, sondern gleichzeitig eine Maßnahme, um für Menschen mit geringem Einkommen einen Zugang zu Fahrrädern zu ermöglichen. Siehe auch A.11: Serviceangebote ausbauen. Informationen zu Wirkungen liefert die Evaluation der Müncher „Radlhauptstadt“-Kampagne ( <a href="http://www.ris-muenchen.de/RII2/RII/DOK/SITZUNGSVORLAGE/2497925.pdf">http://www.ris-muenchen.de/RII2/RII/DOK/SITZUNGSVORLAGE/2497925.pdf</a> ).			

<b>Beispiele</b>	<p>Gelungene Fahrradkampagnen sind z.B. „Kopf an, Motor aus“, Radlust, „Radfahren in Frankfurt“ (<a href="http://www.radfahren-ffm.de">www.radfahren-ffm.de</a>), „Radlhauptstadt München“ oder die Radkultur-Kampagne in Baden-Württemberg. Für das Zu-Fuß-Gehen gibt es Beispiele aus Berlin, gesonderte Kampagnen für den Fußverkehr sind allerdings rar. Die österreichische Aktion „Minus 10 Prozent“ will die Verkehrssicherheit erhöhen.</p> <p>Im Kreisgebiet wird bei der bisher stets sehr gut besuchten Aktion „Der Kreis rollt“ im Südkreis die ehemalige Bundesstraße für den motorisierten Verkehr gesperrt; bei diesem großen Straßenfest gehört die Straße Radfahrern, Fußgängern und Inlineskatern. An der Aktion Stadtradeln nehmen u.a. Mörfelden-Walldorf und Rüsselsheim teil. In Nauheim gibt es die Idee einer Kampagne „kauf und lauf“. Gebrauchtradmärkte gibt es bereits in einigen Kommunen, z.T. als Teil eines Stadtfestes.</p>
<b>Akteure</b>	<p><b>Kreis, KlimaschutzmanagerIn.</b> Einbeziehung der Kommunen sinnvoll. Um eine hohe Akzeptanz und Bekanntheit zu erreichen, sollten möglichst Akteure aus Gesellschaft und Wirtschaft hinzugezogen werden (z.B. Radsportvereine, ADFC, aber auch andere Organisationen).</p>

## B. Zu nachhaltiger Mobilität beraten und informieren

Die Handlungsempfehlungen zur Beratung und Information zu nachhaltiger Mobilität zielen darauf ab, Mobilitätsangebote an die mobilen Menschen zu bringen, sie gezielt auf deren Bedürfnisse zuzuschneiden und nach und nach nachhaltigere Mobilitätskulturen zu etablieren. Sie gliedern sich in zwei Maßnahmenblöcke:

- Mobilitätsmanagement (Maßnahmen B.1 bis B.5)
- Information und Marketing (Maßnahmen B.6 bis B.10)

**Mobilitätsmanagement** bezeichnet abgestimmte Mobilitätskonzepte, die die Mobilität von bestimmten Gruppen wie Beschäftigten, Besuchern, Schülern u.a. effizienter gestalten können. Seine besondere Wirksamkeit erreicht es durch den konkreten Zielgruppenbezug, der auch das Marketing erleichtert. Mobilitätsmanagement erfordert eine Beratung der jeweiligen Zielgruppe sowie die Umsetzung unterschiedlicher Maßnahmen – von kurzfristig umsetzbaren organisatorischen und informativen bis hin zu aufwändigeren infrastrukturellen Maßnahmen.




Die Wirkungsabschätzungen verkehrlicher und mobilitätsbezogener Maßnahmen in Umwelt- und Klimaschutzkonzepten gehen bei einer konsequenten Umsetzung von betrieblichen Mobilitätsmanagements davon aus, dass im Rhein-Main-Gebiet 20% der Pkw-Alleinfahrten verlagert werden können und dadurch die CO<sub>2</sub>- und Feinstaubemissionen um vier bis fünf Prozent verringert werden können. Ein Mobilitätsmanagement für Neubürger kann innerhalb der Gruppe der Neuhinzugezogenen eine CO<sub>2</sub>-Reduzierung von gut 20% bewirken (Feinstaub: 18%), bezogen auf den Gesamtverkehr liegt die Reduzierung bei 1% CO<sub>2</sub> und Feinstaub (Studie für die ivm GmbH, voraussichtliches Erscheinen Anfang 2014).


Beim Mobilitätsmanagement an Schulen ist hervorzuheben, dass kindliche Erfahrungen und Lernergebnisse oft bis in die Erwachsenenzeit anhalten – wer also bereits als Schülerin oder Schüler erfahren hat, dass Radfahren Spaß machen kann oder gelernt hat, wie Busfahren geht, der wird auch später eher diese Verkehrsmittel nutzen.



**Information und Marketing** sind notwendige Grundlagen um Wissen über verschiedene Mobilitätsangebote zu vermitteln und eine nachhaltige Mobilitätskultur zu entwickeln. Mobilitätsangebote

können noch so gut sein – sie werden nur dann ein Erfolg, wenn sie allgemein bekannt und gesellschaftlich anerkannt sind. Die CO<sub>2</sub>-Einsparung von Information und Marketing als isolierte Maßnahmen sind gering, sind jedoch im Gesamtkontext zu sehen.



<b><u>B.1: Betriebliches Mobilitätsmanagement fortführen</u></b> <b><u>(mit Schwerpunkt Kreis- und Kommunalverwaltungen)</u></b>				
Priorität	Umsetzbarkeit	Wirkansatz	baulicher Aufwand	betrieblicher Aufwand
hoch	kurz- bis mittelfristig	Verkehrsvermeidung, modale Verlagerung verträgliche Abwicklung	keiner bis hoch	mittel bis hoch
<b>Beschreibung</b>	<p>Betriebliches Mobilitätsmanagement fußt auf einer eingehenden Analyse der Mobilitätsrahmenbedingungen und –anforderungen eines Unternehmens, die zu einem unternehmensspezifischen Mobilitätskonzept bzw. Mobilitätsplan führt. Zu den Maßnahmen des Betrieblichen Mobilitätsmanagements gehören im Handlungsfeld ÖPNV häufig die „Leitmaßnahme“ Jobticket, ansonsten Schulungen zum Sprit sparenden Fahren, die Förderung von Fahrgemeinschaften, die Einrichtung von Fahrradstellplätzen sowie evtl. die Einführung von Parkraumbewirtschaftung. Je nach Struktur des Betriebs können auch Dienstreisen und der betriebliche Fuhrpark effizienter gestaltet werden. Maßnahmen mit indirektem Verkehrsbezug wie individuelle Arbeitszeitmodelle und Umkleieräume / Duschen zählen ebenso dazu. Eingerahmt ist ein betriebliches Mobilitätsmanagement in Informationsangebote und Kampagnen.</p> <p>Insgesamt kann Betriebliches Mobilitätsmanagement zu einer Kostenreduzierung und einer besseren Erreichbarkeit des Betriebs führen.</p>			
<b>Empfehlung</b>	<p>Die bisherigen Aktivitäten (siehe unten: Beispiele) sollen systematisch fortgeführt werden. Kreis und Kommunen sollten Betriebe gezielt ansprechen und für ein Mobilitätsmanagement werben. Sinnvollerweise gehen Kreis- und Kommunalverwaltungen dabei als Vorreiter voran und stärken so ihre Vorbildrolle gegenüber Betrieben.</p>			
<b>Hinweise zur Umsetzung</b>	<p>Unterstützung kann das Programm „Südhessen effizient mobil“ bieten. Durch eine gleichzeitige Ansprache von Betrieben in einem Gewerbegebiet können bei der Maßnahmenumsetzung deutliche Synergieeffekte erzielt werden, da bspw. für die Einrichtung von ÖPNV-Infrastruktur bzw. Ausweitung des Angebots eine gewisse Nutzerzahl erreicht sein sollte.</p> <p>Je nachdem, ob rein organisatorische und informatorische oder auch investive Maßnahmen ergriffen werden, unterscheiden sich die Kosten deutlich.</p> <p>Siehe auch D.5: Kommunale Fuhrparks umweltfreundlich entwickeln.</p>			
<b>Beispiele</b>	<p>Mehrere Betriebe und Verwaltungen im Kreis haben im Rahmen des Programms „Südhessen effizient mobil“ ein Mobilitätsmanagement durchgeführt. Zudem existieren in den Kommunalverwaltungen vielfältige Ansätze für eine effizientere Mitarbeitermobilität: Beispiele sind Dienstfahrräder für Hausmeister auch zur Briefzustellung (Nauheim), ein gemeinsames Fahrzeug für die gesamte Verwaltung (Stockstadt) und Teilnahme an Carsharing (Rüsselsheim).</p>			
<b>Akteure</b>	<p>Kreis, Kommunen (Wirtschaftsförderung), <b>KlimaschutzmanagerIn, IHK Darmstadt Rhein Main Neckar, ivm GmbH, LNVG, Unternehmen.</b></p>			


<b>B.2: Schulisches Mobilitätsmanagement intensivieren</b>				
  				
Priorität	Umsetzbarkeit	Wirkansatz	baulicher Aufwand	betrieblicher Aufwand
hoch	kurzfristig	Verkehrsvermeidung, modale Verlagerung verträgliche Abwicklung	gering bis mittel	mittel bis hoch
<b>Beschreibung</b>	<p>Mobilitätsmanagement für Schulen unterstützt Schulen in ihrem Bemühen um einen sicheren und umweltfreundlichen Schulweg. Maßnahmen sind z.B.: Schulwegeplan mit geeigneten Routen für zu Fuß gehende und/oder Rad fahrende Schüler, Einüben der ÖPNV-Nutzung, verkehrssichere Umgestaltung des Schulumfelds, diebstahlsichere Fahrradabstellanlagen, Aktionstage, Elterninformation vor Schuljahresbeginn, Netzwerk zum Austausch von Erfahrungen, u.v.m.</p> <p>Zu Fuß zur Schule zu gehen oder mit dem Rad zu fahren dient gleichzeitig der Gesundheits- und Bewegungsförderung. Außerdem lernen Schüler von den eigenen Füßen über Rad und ÖPNV bis hin zum Auto verschiedene Verkehrsmittel und ihre Nutzung kennen; ein bewusster Umgang mit Mobilität kann so schon im Kindesalter gelernt werden.</p>			
<b>Empfehlung</b>	<p>Schulisches Mobilitätsmanagement sollte mit Unterstützung des Kreises und der LNVG in allen Grund- und weiterführenden Schulen eingeführt bzw. intensiviert werden. Ausgangspunkt kann eine systematische Analyse und Beratung der Schulen sein.</p>			
<b>Hinweise zur Umsetzung</b>	<p>Es ist sehr empfehlenswert, das Themenfeld Mobilität verstärkt in den Schul- und Unterrichtsalltag aufzunehmen.</p> <p>Das Handbuch „Schulisches Mobilitätsmanagement“ der ivm GmbH bietet umfassende Informationen aus Theorie und Praxis.</p>			
<b>Beispiele</b>	<p>Der Landkreis Darmstadt-Dieburg ist dabei, seine Schulen systematisch mit Schulmobilitätsplänen auszustatten, die neben Schulwegplänen auch ein schulspezifisches „Curriculum“ zum Umgang mit allen Themen des Verkehrs und der Mobilität in Unterricht und Elternarbeit enthalten.</p> <p>Mehrere Kommunen im Kreis erstellen für ihre Schulen bereits Schulwegepläne, die sichere Schulwege aufzeigen. In Nauheim gibt es ein Netzwerk zu Mobilität an der Schule, die Gemeinde hat außerdem Interesse an einem Pilotprojekt.</p> <p>Der Schülerradroutenplaner ist für das Kreisgebiet bereits online (<a href="http://www.radroutenplaner.hessen.de/rph_schulen_01.asp">http://www.radroutenplaner.hessen.de/rph_schulen_01.asp</a>). Die Kreisverkehrswacht bietet Radfahrtrainings an, die die motorischen Fähigkeiten von Schülern schulen.</p> <p>Die LNVG lässt derzeit von der Hochschule Darmstadt eine Studie zum Thema Modellkonzeption für eine leistungsfähige Schülerbeförderung im Rahmen eines zukunftsfähigen ÖPNV im Kreis Groß-Gerau erstellen.</p>			
<b>Akteure</b>	<p><b>Kreis, Kommunen, KlimaschutzmanagerIn</b>, Schulen, LNVG. Ggf. Kreisverkehrswacht, ADFC, weitere Organisationen wie Klimabündnis usw.</p>			


<b><u>B.3: Mobilitätsmanagement für Neubürger einführen</u></b> 				
<b>Priorität</b>	<b>Umsetzbarkeit</b>	<b>Wirkansatz</b>	<b>baulicher Aufwand</b>	<b>betrieblicher Aufwand</b>
hoch	kurzfristig	Verkehrsvermeidung, modale Verlagerung verträgliche Abwicklung	keiner	gering bis mittel
<b>Beschreibung</b>	Bei der Anmeldung in den kommunalen Bürgerbüros erhalten Neubürger ein Infopaket zu Mobilität, bspw. einen ÖPNV-Fahrplan und ein Schnupperticket, Information zum Radfahren, P+R-Plätzen u.a. Möglich sind auch Kennenlern-Radtouren und Kennenlern-Spaziergänge für Neubürger, bei denen sie die Stadt mit dem Rad oder zu Fuß kennenlernen.			
<b>Empfehlung</b>	Aufgrund der hohen Zuzugszahlen sollte möglichst kurzfristig ein aktivierendes Mobilitätsmanagement für Neubürger eingeführt werden.			
<b>Hinweise zur Umsetzung</b>	Eine Änderung des Wohnorts unterbricht oft langjährige Routinen, auch im Mobilitätsverhalten. Da der Kreis weiterhin hohe Zuzugszahlen zu verzeichnen hat, ist hier ein großes Potential vorhanden, das zur Priorität „hoch“ führt.			
<b>Beispiele</b>	Mehrere Verkehrsverbünde bieten bereits Schnupperfahrkarten für Neuzugezogene an, z.B. der RNN (kostenloses Neubürgerticket für 2 Wochen, <a href="http://www.rnn.info">www.rnn.info</a> ) und der VRN (stark vergünstigtes verbundweites „Entdecker-Ticket“ für einen Monat, <a href="http://www.vrn.de">www.vrn.de</a> ). Viele Städte bieten – z.T. in Kooperation mit dem ADFC – Kennenlerntouren („Neubürgertouren“) an, z.B. München oder Herten in Nordrhein-Westfalen.			
<b>Akteure</b>	<b>Kreis, Kommunen</b> (Bürgerbüros), <b>KlimaschutzmanagerIn</b> , LNVG, RMV. Ggf. Organisationen/Vereine für Kennenlerntouren.			

<b><u>B.4: Mobilitätsmanagement für weitere Zielgruppen situationsgerecht aufbauen</u></b>  				
<b>Priorität</b>	<b>Umsetzbarkeit</b>	<b>Wirkansatz</b>	<b>baulicher Aufwand</b>	<b>betrieblicher Aufwand</b>
niedrig	kurz- bis mittelfristig	Verkehrsvermeidung, modale Verlagerung verträgliche Abwicklung	keiner bis gering	gering bis mittel
<b>Beschreibung</b>	Weitere Zielgruppen sind bspw. Migranten, Senioren, Sporttreibende, Mieter oder Kirchgänger. Sie können unterschiedlich angesprochen werden. Bei Sportvereinen bietet sich etwa eine Ansprache über das Sportliche an: als Maßnahme ist bspw. die Integration des zu Fuß oder mit dem Rad zurückgelegten Weges zur Trainingsstätte in das Aufwärmtraining sinnvoll. Für Senioren sind ÖPNV-Trainings denkbar und die Bewerbung der RMV-Zeitkarte für Menschen ab 65 Jahren. Für Migranten können Informationen in unterschiedlichen Sprachen angeboten werden, für eine Teilgruppe können Radfahrtrainings interessant sein.			




<b>Empfehlung</b>	Der Kreis sollte Kommunen mit einem hohen Anteil von Personen aus den genannten Zielgruppen darin unterstützen, ein Mobilitätsmanagement für diese aufzubauen. Auch eine kreisweite Ansprache ist möglich.
<b>Hinweise zur Umsetzung</b>	siehe auch A.10: Fahrradlernkurse anbieten
<b>Beispiele</b>	Das Mieterticket in Bielefeld bietet Mietern der städtischen Wohnungsbaugesellschaft eine vergünstigte Zeitkarte. Die Aktion „Sportlich zum Sport“ der Stadt Zürich spricht gezielt Sporttreibende an.
<b>Akteure</b>	<b>Kreis, Kommunen, KlimaschutzmanagerIn.</b> Jeweilige Zielgruppe und nahestehende Organisationen einbeziehen, z.B. Seniorentreffs oder Sportvereine.

<b><u>B.5: Mobilitätsmanagement für größere Feste und Events verankern</u></b>  				
<b>Priorität</b>	<b>Umsetzbarkeit</b>	<b>Wirkansatz</b>	<b>baulicher Aufwand</b>	<b>betrieblicher Aufwand</b>
niedrig	mittelfristig	Verkehrsvermeidung, modale Verlagerung verträgliche Abwicklung	keiner bis gering	gering bis mittel
<b>Beschreibung</b>	Größere Veranstaltungen bedeuten hohe Besucherzahlen in einer kurzen Zeit. Dies ist oft mit Staus verbunden; teilweise werden nur für Großveranstaltungen Parkplätze bereitgehalten, die in der sonstigen Zeit leer stehen.			
<b>Empfehlung</b>	Wenn eine Großveranstaltung geplant oder beim zuständigen Ordnungsamt angemeldet wird, sollten verschiedene Maßnahmen angeboten werden, die eine klimafreundliche An- und Abreise ermöglichen. Hierfür sind jeweils vor Ort geeignete Standard-Angebote und – Vorschläge zu entwickeln. Weiterhin sollten die ÖPNV-Verantwortlichen frühzeitig in die Ausgestaltung der Veranstaltung einbezogen werden.			
<b>Hinweise zur Umsetzung</b>	Möglich sind etwa: Sonderbusse / Sonderzüge beim RMV bestellen, über eine Kooperation mit der Bahn ein Kontingent an vergünstigten Bahnfahrkarten anbieten (sinnvoll bei längeren Anreisewegen), mobile Fahrradständer zur Verfügung stellen (sinnvoll bei kürzeren Anreisewegen), u.v.m.			
<b>Beispiele</b>	Zur Fussball-Weltmeisterschaft 2006 in Berlin und zum Kulturfestival „Breminale“ 2013 wurden hunderte zusätzliche mobile Fahrradstellplätze eingerichtet. Der RMV stellt auf Anfrage Sonderzüge zur Verfügung.			
<b>Akteure</b>	<b>Kreis, Kommunen, KlimaschutzmanagerIn</b> , ggf. RMV und LNVG.			


<b><u>B.6: Klimaschutzteilkonzept Mobilität öffentlich vorstellen und vermarkten</u></b>				
				
Priorität	Umsetzbarkeit	Wirkansatz	baulicher Aufwand	betrieblicher Aufwand
hoch	kurzfristig	Verkehrsvermeidung, modale Verlagerung verträgliche Abwicklung	keiner	gering
<b>Beschreibung</b>	Das vorliegende Konzept umfasst eine Vielzahl von Handlungsempfehlungen, die auf eine aktive Rolle der Einwohnerinnen und Einwohner des Kreises setzen.			
<b>Empfehlung</b>	Das Integrierte Verkehrsentwicklungskonzept (Klimaschutzteilkonzept Mobilität) sollte im Rahmen mindestens einer Veranstaltung der Öffentlichkeit vorgestellt werden.			
<b>Hinweise zur Umsetzung</b>	Neben dem reinen Informieren sollte ein wichtiges Ziel sein, Lust am Mitmachen zu wecken.			
<b>Beispiele</b>				
<b>Akteure</b>	Kreis. Alle Mitwirkenden am Klimaschutzkonzept (Kommunen, Verbände, usw.) als Multiplikatoren.			


<b><u>B.7: Internetauftritte der Kommunen und des Kreises zu Mobilität ausbauen</u></b>				
				
Priorität	Umsetzbarkeit	Wirkansatz	baulicher Aufwand	betrieblicher Aufwand
hoch bis mittel	kurzfristig	Verkehrsvermeidung, modale Verlagerung verträgliche Abwicklung	keiner	gering
<b>Beschreibung</b>	Internetauftritte von Städten und Gemeinden sind zu einer wichtigen Informationsquelle für Einwohner geworden.			
<b>Empfehlung</b>	<p>Das Themenfeld Mobilität sollte ausgebaut werden und mindestens folgendes beinhalten: Gut auffindbare Hinweise auf den ÖPNV-Fahrplan auf der RMV-Seite, den Radroutenplaner, das Pendlerportal und/oder flinc, Carsharing-Anbieter bzw. -Stellplätze, lokale Vereine/Initiativen aus dem Mobilitätsbereich, die Kampagnen „Mit dem Rad zur Arbeit“ und „bike&amp;business“ sowie aktuelle Veranstaltungen zu klimafreundlicher Mobilität.</p> <p>Eine interaktive Karte auf der Kreisseite mit Verkehrsdienstleistungen und -serviceangeboten (Stellplätze an Bahnhöfen, Mobilitätszentralen und Fahrscheinverkaufsstellen, Fahrradhandel, Fahrradverleih, Radverkehrsnetz, Strom- und Wasserstoff-Tankstellen, Carsharing, Geschäfte mit Lieferservice,...) rundet das Angebot ab. Ergänzt werden können die Online-Informationen mit einem regelmäßigen Newsletter des Kreises an die Kommunen und interessierte Einwohner</p>			
<b>Hinweise zur Umsetzung</b>	Eine Karte mit Elektrotankstellen existiert bereits unter <a href="http://www.lemnet.org">www.lemnet.org</a> .			

<b>Beispiele</b>	Internetauftritt der Stadt Frankfurt zu Radfahren: <a href="http://www.radfahren-ffm.de">http://www.radfahren-ffm.de</a> , Klimaschutzstadtplan der Stadt München: <a href="http://maps.muenchen.de/rgu/klimaschutzstadtplan">http://maps.muenchen.de/rgu/klimaschutzstadtplan</a>
<b>Akteure</b>	<b>Kreis, Kommunen, KlimaschutzmanagerIn.</b>

<b>B.8: Zielgruppen-Kampagnen für nachhaltige Mobilität durchführen</b>   				
<b>Priorität</b>	<b>Umsetzbarkeit</b>	<b>Wirkansatz</b>	<b>baulicher Aufwand</b>	<b>betrieblicher Aufwand</b>
hoch	kurz- bis mittelfris- tig	Verkehrs- vermeidung, moda- le Verlagerung verträgliche Ab- wicklung	gering	mittel
<b>Beschreibung</b>	<p><i>Aktionen zu umweltfreundlichem Verkehr:</i> Kreisweite und kommunale Aktionen wie etwa „Der Kreis rollt“ ermöglichen positive Erfahrungen mit umweltfreundlichen Verkehrsmitteln.</p> <p><i>Politik und Verwaltung als Vorbild und Vorreiter:</i> Nur wer selbst klimafreundlich unterwegs ist, kann überzeugend für ein klimafreundliches Mobilitätsverhalten werben</p> <p><i>Teilnahme an Wettbewerben:</i> Die Teilnahme an Wettbewerben schafft Aufmerksamkeit für gute Beispiele und wirkt identitätsstiftend. Wettbewerbe können auch den Sportsgeist anregen und zum Mitmachen ermuntern; dies ist beim Stadtradeln der Fall.</p>			
<b>Empfehlung</b>	<p>Die bereits vorhandene Aktion „Der Kreis rollt“ (Sperrung der alten Bundesstraße im Südkreis für motorisierten Verkehr) sollte regelmäßig durchgeführt und auf weitere Straßen (-abschnitte) ausgedehnt werden.</p> <p>Politik und Verwaltung sollten eine aktive Vorbild- und Vorreiterrolle einnehmen.</p> <p>Nach der Umsetzung der ersten Handlungsempfehlungen des Integrierten Verkehrsentwicklungsplans können diese für Wettbewerbe eingereicht werden.</p>			
<b>Hinweise zur Umsetzung</b>	<p>Geeignete Wettbewerbe sind z.B. der Wettbewerb Kommunaler Klimaschutz (<a href="http://kommunen.klimaschutz.de/wettbewerbe.html">http://kommunen.klimaschutz.de/wettbewerbe.html</a>) oder der Deutsche Fahrradpreis (<a href="http://www.der-deutsche-fahrradpreis.de">http://www.der-deutsche-fahrradpreis.de</a>).</p>			
<b>Beispiele</b>	<p>Unter dem Motto „Mörfelden-Walldorf steigt auf - Mein Auto hat Urlaub“ hat der Bürgermeister von Mörfelden-Walldorf sein Auto für drei Wochen „eingemottet“ und öffentlichkeitswirksam den Schlüssel abgegeben. In immer mehr Städten fahren Bürgermeister Dienstpedelec statt Dienstauto oder nutzen kleine, sparsame Dienstautos. Am Stadtradeln beteiligen sich bereits mehrere Groß-Gerauer Kommunen.</p>			
<b>Akteure</b>	<p><b>Kreis, Kommunen, KlimaschutzmanagerIn.</b> Möglichst viele Vereine, Organisationen, Gewerbetreibende usw. einbeziehen.</p>			



<b>B.9: Feste, Events und Veranstaltungen mit Informationen zu Mobilität begleiten</b>				
				
Priorität	Umsetzbarkeit	Wirkansatz	baulicher Aufwand	betrieblicher Aufwand
mittel	kurzfristig	Verkehrsvermeidung, modale Verlagerung verträgliche Abwicklung	keiner	gering
<b>Beschreibung</b>	Eine Integration des Themas Mobilität in bestehende Veranstaltungen erleichtert und verbessert den Zugang zu Informationen für die Bevölkerung und kann zur Imagesteigerung eingesetzt werden.			
<b>Empfehlung</b>	Bestehende Feste und Veranstaltungen wie z.B. der Öko-Markt in Riedstadt, Stadtfeste u.a. sollten thematisch um nachhaltigen Verkehr ergänzt werden. In diesem Rahmen können etwa Informationsstände, Mitmachaktionen oder Gebrauchtradmärkte angeboten werden			
<b>Hinweise zur Umsetzung</b>				
<b>Beispiele</b>	Bei verschiedenen Veranstaltungen im Kreis wird dies bereits praktiziert.			
<b>Akteure</b>	<b>Kommunen, Kreis, KlimaschutzmanagerIn</b> , Einzelhandel, Vereine und Organisationen aus dem Verkehrsbereich.			

<b>B.10: Spritsparkurse für Unternehmen und Bürger durchführen</b>				
				
Priorität	Umsetzbarkeit	Wirkansatz	baulicher Aufwand	betrieblicher Aufwand
hoch	kurzfristig	verträgliche Abwicklung	gering	gering bis mittel
<b>Beschreibung</b>	In Spritsparkursen, auch Öko-Fahrtraining genannt, wird Kraftfahrern in ein- bis zweitägigen Kursen eine kraftstoffsparende Fahrweise vermittelt. Sie stellen für die Teilnehmer und für die Umwelt einen Gewinn dar, ohne dass spritsparendes Fahren mit irgendwelchen Einschränkungen verbunden wäre. Flankierend können durch Wettbewerbe o.ä. Anreize zum Spritsparen geschaffen werden.			
<b>Empfehlung</b>	Der Kreis sollte koordinierend tätig werden, damit für alle Interessierten Spritspartrainings angeboten werden können, und dieses Angebot bei Privatpersonen wie auch bei Unternehmen bewerben.			
<b>Hinweise zur Umsetzung</b>	Die hohe Priorität ergibt sich aus dem hohen – häufig unterschätzten – Einsparpotential.			
<b>Beispiele</b>	In Rüsselsheim führt die Kreisverkehrswacht zusammen mit dem ADAC Spritspartrainings durch. Im Allgemeinen sind auch Fahrschulen dafür geeignet Spritspartrainings anzubieten.			
<b>Akteure</b>	<b>Kreis</b> , Kommunen, <b>KlimaschutzmanagerIn</b> , Kreisverkehrswacht, weitere Akteure zur Durchführung der Trainings (z.B. Fahrschulen).			

### C. Verkehrsträger vernetzen


Die Vernetzung von Verkehrsmitteln erleichtert die Verknüpfung verschiedener Verkehrsmittel auf einem Weg (Intermodalität) sowie die situationsangepasste Nutzung verschiedener Verkehrsmittel für unterschiedliche Wege (Multimodalität).

Ein Beispiel für Intermodalität ist, mit dem Fahrrad zum Bahnhof zu fahren, dort den Zug zu nehmen und am Zielort mit einem Leihfahrrad weiterzufahren. Um Intermodalität zu erleichtern, bedarf es in diesem Beispiel einer sicheren Fahrradabstellanlage am Startort und eines Leihfahrradsystems am Zielort.


Multimodales Verhalten legt beispielsweise jemand an den Tag, der für seine Wege im Nahbereich überwiegend Fuß und Fahrrad nutzt und nur für den Transport größerer Waren auf ein Auto zurückgreift. In diesem Fall erleichtern beispielsweise Carsharing-Angebote und Mitfahrssysteme den Verzicht auf ein eigenes Auto.


Generell bedeutet also eine Vernetzung von Verkehrsmitteln ein Mehr an Mobilitätsangeboten und individuellen Mobilitätsoptionen.


Konkrete und differenzierte Einsparberechnungen bezüglich Emissionen existieren für dieses Handlungsfeld bisher nicht. Zu beachten ist jedoch, dass durch eine zunehmende Vielfalt an Mobilitätsangeboten die Abhängigkeit von einem eigenen Privat-Pkw sinkt. So können also mehr Menschen nicht nur bestimmte Wege vom Pkw auf andere Verkehrsmittel verlagern, sondern auf längere Sicht auf ein eigenes Auto verzichten. Wer jedoch keinen eigenen Pkw hat, ist verkehrssparsamer und umweltfreundlicher unterwegs: Im Szenario „Autonutzung statt Besitz“ ermittelt eine vom Umweltbundesamt herausgegebene Studie eine Reduktion der CO<sub>2</sub>-Emission um 13% bei konservativen Annahmen (Ahrens/Becker 2013).

<b>C.1: Verknüpfung zwischen ÖPNV und Fahrrad flächendeckend ausbauen</b>				
				
Priorität	Umsetzbarkeit	Wirkansatz	baulicher Aufwand	betrieblicher Aufwand
hoch	kurz- bis mittelfristig	modale Verlagerung	mittel	gering
<b>Beschreibung</b>	An Knotenpunkten des ÖPNV werden durch Fahrradabstellanlagen intermodale Wege erleichtert (Bike&Ride). Besonders sichere Abstellanlagen (Fahrradboxen, Fahrradparkhaus) evtl. kombiniert mit Serviceangeboten machen das Fahrradparken für längere Zeiträume attraktiv. In diesem Fall kommt den Anlagen auch eine regionale Bedeutung zu. Auch die Fahrradmitnahme im ÖPNV dient einer besseren Verknüpfung der beiden Verkehrsmittel.			
<b>Empfehlung</b>	An Bahnhöfen, stark frequentierten Bushaltestellen bzw. Endhaltestellen sind flächendeckend in ausreichender Zahl sichere Fahrradabstellanlagen einzurichten. An Bahnhöfen sollten auch Fahrradboxen, ggf. Fahrradparkhäuser vorgesehen werden. Eine erweiterte Fahrradmitnahme in Bussen in Rüsselsheim sowie auf touristischen Linien ist zu prüfen. Die Informationen zu Fahrradstellplätzen an ÖPNV-Halten und zur Fahrradmitnahme im ÖPNV/SPNV sind auszuweiten.			

<b>Hinweise zur Umsetzung</b>	<p>B+R-Plätze sind ggf. bei Zusammenschluss der Kommunen und Unterstützung durch den Kreis über die Nationale Klimaschutzinitiative förderbar.</p> <p>Siehe auch A.9: Aufbau eines Fahrradverleihsystems im Kreis prüfen, A.8: Errichtung zeitgemäßer Fahrradabstellanlagen fördern und C.2: Park+Ride- und Parken+Mitnehmen-Angebote ergänzen.</p> <p>Die ivm erarbeitet derzeit ein P+R- / B+R-Konzept für die Region, auf das sich auch der Kreis beim Ausbau von B+R-Anlagen stützen kann.</p> <p>Während des Betriebs der Anlage sind Schrottfahrräder regelmäßig zu entfernen.</p> <p>Investive Maßnahmen für Abstellanlagen sind nach der Kommunalrichtlinie 2014 des Bundesumweltministeriums als Klimaschutzprojekte förderfähig.</p>
<b>Beispiele</b>	Die modernisierten Bahnhöfe verfügen bereits über gute und ausreichend dimensionierte Fahrradstellplätze. Dies gilt auch für einige Bushaltestellen. Mehrere Bahnhöfen (Mörfelden, Groß-Gerau Dornberg, Nauheim, Bischofsheim u.a.) verfügen bereits über Fahrradboxen.
<b>Akteure</b>	<b>Kommunen, Kreis, LNVG, MVG, RMV.</b>

<b>C.2: Park+Ride- und Parken+Mitnehmen-Angebote ergänzen</b>				
				
<b>Priorität</b>	<b>Umsetzbarkeit</b>	<b>Wirkansatz</b>	<b>baulicher Aufwand</b>	<b>betrieblicher Aufwand</b>
hoch	kurz- bis mittelfristig	Verkehrsvermeidung, modale Verlagerung, verträgliche Abwicklung	mittel	gering
<b>Beschreibung</b>	<p>Park+Ride- (P+R-) und Parken+Mitnehmen- (P+M-) Angebote fördern intermodale Wegeketten bzw. Fahrgemeinschaften. Sie richten sich vorwiegend an Pendler. P+R-Angebote befinden sich an Bahnhöfen: Das eigene Auto kann dort abgestellt und anschließend der Zug genutzt werden. Das Parken auf P+R-Plätzen ist meist kostenlos oder kostet nur wenig, um einen Anreiz für die Weiterfahrt mit der Bahn zu schaffen</p> <p>P+M-Angebote liegen an Autobahnzufahrten /-raststätten o.ä. An ihnen können sich Personen treffen, die bspw. den Weg zur Arbeit gemeinsam zurücklegen wollen, aber nicht in direkter Nachbarschaft wohnen. Ein oder mehrere Fahrzeuge bleiben dann (meist tagsüber) auf dem P+M-Parkplatz stehen.</p>			
<b>Empfehlung</b>	Es sind ausreichend Flächen an geeigneten Standorten bereitzustellen. Die vorhandenen Angebote sollten auf ihre Auslastung hin untersucht und ggf. ergänzt sowie verstärkt beworben werden.			
<b>Hinweise zur Umsetzung</b>	Bereits vorhandene Informationsplattformen im Internet sind <a href="http://www.pundr.hessen.de/">http://www.pundr.hessen.de/</a> für P+R, <a href="http://www.pundm.hessen.de/">http://www.pundm.hessen.de/</a> für P+M und <a href="http://www.hessen.pendlerportal.de/">http://www.hessen.pendlerportal.de/</a> für Mitfahrgelegenheiten. Die ivm erarbeitet derzeit ein P+R- / B+R-Konzept für die Region, auf das sich auch der Kreis beim Ausbau von P+R-Anlagen stützen kann.			
<b>Beispiele</b>	P+R-Angebote an Bahnhöfen sind inzwischen Standard und an fast allen Bahnhöfen im Kreis zu finden. Der einzige P+M-Parkplatz im Kreis befindet sich in der Nähe der A67 - Anschlussstelle Gernsheim.			
<b>Akteure</b>	<b>Kommunen, ivm, Kreis.</b>			


<b>C.3: Carsharing an Mobilitätsstationen fördern</b>				
				
Priorität	Umsetzbarkeit	Wirkansatz	baulicher Aufwand	betrieblicher Aufwand
hoch bis mittel	kurz- bis mittelfristig	Verkehrsvermeidung, verträgliche Abwicklung	gering	gering
<b>Beschreibung</b>	<p>Carsharing ist eine organisierte, gemeinsame Verwendung von Pkw durch mehrere Nutzer. Gegen ein zeit- und/oder entfernungsabhängiges Entgelt erhält der Nutzer ein Carsharingfahrzeug, das vom Anbieter unterhalten wird. Sowohl Privatpersonen als auch Unternehmen können Carsharing nutzen.</p> <p>Mobilitätsstationen sind Standorte von CarSharing-Fahrzeugen, die auch mit qualitätvollen Fahrradabstellanlagen ausgestattet sind und idealer Weise in der Nähe von hochwertigen ÖPNV-Haltestellen liegen, so dass eine einfache Verknüpfung dieser drei Verkehrsträger gegeben ist.</p>			
<b>Empfehlung</b>	<p>Weitere Carsharing-Stationen im Kreisgebiet sollten aufgebaut werden. Als Standbein sollten kommunale bzw. gewerbliche Nutzer gefunden werden, die für eine Mindestauslastung sorgen und dadurch die notwendige Rentabilität für den Anbieter schaffen. Im Rahmen eines Mobilitätsmanagements in Verwaltungen soll geprüft werden, ob Carsharing geeignet ist. Organisiertes und privates Carsharing sollten verstärkt beworben werden.</p>			
<b>Hinweise zur Umsetzung</b>	<p>Carsharing kann zu einem geringeren Autobesitz führen, dafür sind jedoch ausreichend Standorte und Fahrzeuge vonnöten. Carsharing-Mitglieder nutzen seltener ein Auto als der Durchschnitt der Bevölkerung. Eine enge Verzahnung zwischen ÖPNV-Vertrieb/E-Ticketing und Carsharing-Angeboten ist sinnvoll.</p> <p>Siehe auch B.1: Betriebliches Mobilitätsmanagement fortführen (mit Schwerpunkt Kreis- und Kommunalverwaltungen)</p> <p>Leitfaden zu Carsharing für die Rhein-Main-Region unter <a href="http://www2.ivm-rheinmain.de/wp-content/uploads/2013/05/IVM_Carsharing_Handreichung1.pdf">http://www2.ivm-rheinmain.de/wp-content/uploads/2013/05/IVM_Carsharing_Handreichung1.pdf</a>, Ergänzung zu flexiblen Car-Sharing-Angeboten und E-CarSharing unter <a href="http://www.ivm-rheinmain.de/wp-content/uploads/2013/11/ivm_Carsharing_Handreichung_Ergaenzung_Nov2013.pdf">http://www.ivm-rheinmain.de/wp-content/uploads/2013/11/ivm_Carsharing_Handreichung_Ergaenzung_Nov2013.pdf</a>.</p> <p>Investive Maßnahmen zur Einrichtung von Mobilitätsstationen sind nach der Kommunalrichtlinie 2014 des Bundesumweltministeriums als Klimaschutzprojekte förderfähig.</p>			
<b>Beispiele</b>	<p>Bei verschiedenen CarSharing-Anbietern erhalten ÖPNV-Stammkunden mit ihrer Dauerkarte bereits heute einen vergünstigten Zugang bzw. reduzierte Tarife.</p> <p>Rüsselsheim hat einen Carsharing-Standort von book-n-drive; das Angebot wird auch von der Stadtverwaltung genutzt.</p>			
<b>Akteure</b>	<p><b>Kreis</b>, Kommunen, <b>KlimaschutzmanagerIn</b>, Carsharing-Anbieter, LNVG, ggf. RMV.</p> <p>Einbeziehung von Betrieben und Kommunalverwaltungen sinnvoll.</p>			


<b><u>C.4: Nutzung von Mitfahrsystemen prüfen</u></b>				
				
Priorität	Umsetzbarkeit	Wirkansatz	baulicher Aufwand	betrieblicher Aufwand
mittel bis niedrig	kurz- bis mittelfristig	Verkehrsvermeidung, verträgliche Abwicklung	keiner	mittel
<b>Beschreibung</b>	Flexible Mitfahrsysteme funktionieren ähnlich wie Mitfahrzentralen, sind jedoch durch Web 2.0-Anwendungen und die Nutzung von Smartphones flexibler nutzbar und daher auch für kürzere Strecken im Nachbarorts- und Regionalverkehr geeignet.			
<b>Empfehlung</b>	Die Nutzung von flexiblen Mitfahrsystemen wie z.B. flinc sollte gefördert werden. Es ist zu prüfen, unter welchen Voraussetzungen und mit welchem Aufwand der Kreis mit einer auf ihn zugeschnittenen Online-Plattform das System einführen und verbreiten kann. Ggf. sind alternative Wege zur Förderung einer Mitfahrsystem-Plattform zu identifizieren und zu verfolgen.			
<b>Hinweise zur Umsetzung</b>	Mitfahrsysteme eignen sich auch für größere Betriebe und können im Zusammenhang mit Betrieblichem Mobilitätsmanagement eingeführt werden (vgl. B.1: Betriebliches Mobilitätsmanagement fortführen)			
<b>Beispiele</b>	14 Gemeinden in den baden-württembergischen Landkreisen Rems-Murr, Schwäbisch-Hall und Hohenlohe haben sich zusammengeschlossen um eine gemeinsame Online-Plattform für Fahrgemeinschaften zu etablieren.			
<b>Akteure</b>	<b>Kreis, KlimaschutzmanagerIn</b> , LNVG, Kommunen, Anbieter von Mitfahrsystemen.			


<b><u>C.5: Verbreitung der regionalen Mobilitätskarte fördern</u></b>				
 				
Priorität	Umsetzbarkeit	Wirkansatz	baulicher Aufwand	betrieblicher Aufwand
hoch bis mittel	mittelfristig	Verkehrsvermeidung, modale Verlagerung, verträgliche Abwicklung	keiner	gering bis mittel
<b>Beschreibung</b>	Die regionale Mobilitätskarte des RMV erleichtert die Nutzung von verschiedenen Verkehrsmitteln über einen gemeinsamen elektronischen Zugang.			
<b>Empfehlung</b>	Die Mobilitätskarte sollte im Kreisgebiet bekannt gemacht und ggf. um lokale Angebote (z.B. Zugang zum Fahrradparkhaus) erweitert werden.			
<b>Hinweise zur Umsetzung</b>	Der Zugang zu den verschiedenen Dienstleistungen will der RMV zukünftig erleichtern, indem die Anmeldung bei einer Dienstleistung direkt den Zugang zu den anderen Angeboten freischaltet.			
<b>Beispiele</b>	In die Mobilitätskarte integriert sind derzeit: RMV-Zeitkarten, Carsharing-Angebote, Fahrradverleihangebote, u.a.			
<b>Akteure</b>	<b>Kreis, KlimaschutzmanagerIn, RMV</b> , Kommunen, Anbieter von Mobilitätsdienstleistungen.			

## D. Wirtschaftsverkehr verträglicher gestalten und Elektromobilität fördern

Wirtschaftsverkehr beinhaltet Verkehr von Gütern wie auch von Personen, sofern diese beruflich unterwegs sind, z.B. als Handwerker oder im Rahmen von Geschäftsreisen. Insbesondere der Güterverkehr hat bedingt durch die immer größeren Entfernungen zwischen Produktions- und Konsumorten in den letzten Jahren und Jahrzehnten zugenommen und Prognosen gehen von einer weiteren Zunahme aus. An diesen bundesweiten und sogar globalen Entwicklungen kann ein kreisweites Verkehrsentwicklungskonzept kaum steuernd eingreifen – hier ist vorrangig die Landes-, Bundes- oder EU-Ebene gefragt. Gleichzeitig entsteht durch den Wirtschaftsverkehr ein erheblicher Ausstoß an Emissionen. An den Lärm- und Luftschadstoffemissionen hat der Güterverkehr einen überproportionalen Anteil. Deshalb muss auch in diesem Handlungsfeld angesetzt werden. Als Maßnahmen kommen insbesondere die Verlagerung von Lkw auf die Schiene und die Entwicklung effizienter Fuhrparks infrage. Der CO<sub>2</sub>-Ausstoß bei Binnenschiff und Bahn liegt bei gut 30 Gramm pro Tonnenkilometer und damit bei einem Drittel des CO<sub>2</sub>-Ausstoßes beim Transport mit dem Lkw (Arndt 2013).

<b><u>D.1: Gleisanschlüsse erhalten und ausbauen</u></b>				
				
Priorität	Umsetzbarkeit	Wirkansatz	baulicher Aufwand	betrieblicher Aufwand
mittel	mittel- bis langfristig	modale Verlagerung	mittel bis hoch	mittel
<b>Beschreibung</b>	Gleisanschlüsse am Werk fördern den Transport von Gütern auf der Schiene. Schienenverkehrsanschlüsse werden nach der geplanten Entlastung der Riedbahnstrecke an Attraktivität gewinnen.			
<b>Empfehlung</b>	Die im Schienenverkehrskonzept für das Rhein-Main-Gebiet benannten Potenziale v.a. in Biebesheim und Gernsheim beim Gleisanschluss bzw. beim kombinierten Verkehr sollten erschlossen werden. Vorhandene Schienenanschlüsse und für Schienenanschlüsse freigehaltene Trassen sollten erhalten bleiben und in Regional- und Bauleitplanung planerisch gesichert werden.			
<b>Hinweise zur Umsetzung</b>	Der Bund fördert Wirtschaftsunternehmen bei Neu-/Ausbau oder Reaktivierung von Gleisanschlüssen. Weitere Hinweise gibt das „Schienengüterverkehrskonzept für das Rhein-Main-Gebiet“			
<b>Beispiele</b>				
<b>Akteure</b>	<b>Kommunen</b> , produzierende Unternehmen mit bestehenden Gleisanschlüssen bzw. in direkter Nähe von bestehenden Gleisanschlüssen.			

<b><u>D.2: Güterverkehrszentren als intermodale Schnittstellen ausbauen</u></b>				
				
Priorität	Umsetzbarkeit	Wirkansatz	baulicher Aufwand	betrieblicher Aufwand
mittel	mittel- bis langfristig	Verkehrsvermeidung, modale Verlagerung, verträgliche Abwicklung	mittel bis hoch	mittel
<b>Beschreibung</b>	Güterverkehrszentren sind Schnittstellen zwischen Straßen-, Schienen und ggf. Schiffsverkehr. Sie fördern intermodale Transportwege, so dass nicht die komplette Strecke mit dem Lkw zurückgelegt werden muss.			
<b>Empfehlung</b>	Bereits vorhandene Schnittstellen zwischen Wasser, Straße und Schiene sollten ausgebaut und verstärkt bei Betrieben und Transporteuren beworben werden. Dies gilt auch für Umschlagstellen ohne Anschluss an Wasserstraßen.			
<b>Hinweise zur Umsetzung</b>	Für Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs gibt es Fördermittel des Bundes.			
<b>Beispiele</b>	Intermodale Schnittstellen im Kreis befinden sich in Gernsheim und Gustavsburg.			
<b>Akteure</b>	<b>Kreis</b> , Kommunen, Betriebe, Transportunternehmen.			



<b><u>D.3: Anschluss von Gewerbegebieten an die Schiene prüfen</u></b>				
				
Priorität	Umsetzbarkeit	Wirkansatz	baulicher Aufwand	betrieblicher Aufwand
mittel	kurzfristig (Prüfung), langfristig (Umsetzung)	modale Verlagerung	keiner (Prüfung), hoch (Umsetzung)	gering bis mittel
<b>Beschreibung</b>	Mit einem Schienenverkehrsanschluss werden Transportwege mit der Bahn für die angebundenen Gewerbegebiete erheblich erleichtert. In mehreren Städten und Gemeinden des Kreises liegen die Flächen neuer Gewerbegebiete in der Nähe des Schienennetzes und könnten einen Anschluss erhalten, nämlich in Biebesheim, Groß-Gerau, Kelsterbach und Rüsselsheim.			
<b>Empfehlung</b>	Ein Anschluss der in Planung und Entwicklung befindlichen Gewerbebestände im Kreis sollte geprüft und ggf. umgesetzt werden.			
<b>Hinweise zur Umsetzung</b>	Weitere Hinweise gibt das „Schienengüterverkehrskonzept für das Rhein-Main-Gebiet“			
<b>Beispiele</b>	U.a. in Biebesheim ist das Gewerbegebiet an die Schiene angeschlossen.			
<b>Akteure</b>	<b>Kreis</b> , Kommunen, Betriebe.			


<b><u>D.4: Lkw-Durchfahrtsverbote und Routenkonzepte prüfen</u></b>				
<b>Priorität</b>	<b>Umsetzbarkeit</b>	<b>Wirkansatz</b>	<b>baulicher Aufwand</b>	<b>betrieblicher Aufwand</b>
hoch bis mittel	kurz- bis mittelfristig	verträgliche Abwicklung	mittel	gering bis mittel
<b>Beschreibung</b>	Lkw-Durchfahrtsverbote entlasten sensible Gebiete (z.B. reine Wohnquartiere oder Schulstandorte) und/oder stark befahrene Straßen. Der Lkw-Verkehr wird gebündelt und über eine Wegweisung geleitet.			
<b>Empfehlung</b>	Für stark belastete innerörtliche Straßen sollen Lkw-Durchfahrtsverbote in Verbindung mit einem Routenkonzept (Verkehrsleitsystem) geprüft werden; dies gilt auch für belastete sensible Gebiete.			
<b>Hinweise zur Umsetzung</b>	Routenkonzepte können sich am Empfehlungsnetz der ivm orientieren (vgl. <a href="http://www.lkw-lotse.de/">http://www.lkw-lotse.de/</a> ).			
<b>Beispiele</b>	Lkw-Durchfahrtsverbote gibt es u.a. in Rüsselsheim, Riedstadt und Groß-Gerau.			
<b>Akteure</b>	Kommune und jeweilige Baulastträger.			

<b><u>D.5: Kommunale Fuhrparks umweltfreundlich entwickeln</u></b>				
<b>Priorität</b>	<b>Umsetzbarkeit</b>	<b>Wirkansatz</b>	<b>baulicher Aufwand</b>	<b>betrieblicher Aufwand</b>
hoch	kurz- bis mittelfristig	Verkehrsvermeidung, modale Verlagerung, verträgliche Abwicklung	keiner	gering
<b>Beschreibung</b>	Fahrzeuge in einem umweltfreundlichen Fuhrpark sind emissionsfrei (Fahrräder) oder emissionsarm (sparsame Kraftfahrzeuge, ggf. mit neuen Antriebstechniken). Es werden nur so viele Fahrzeuge vorgehalten wie tatsächlich gebraucht werden. Ein umweltfreundlicher Fuhrpark ist effizient, kostensparend und gesundheitsfördernd.			
<b>Empfehlung</b>	Verwaltungen sollten ihre Fahrzeugflotte und deren Auslastung prüfen und entsprechend umstellen. Ggf. kann auch Carsharing eingeführt werden. Wo möglich sollte ein gemeinsamer Fahrzeugpool eingerichtet werden, da dies effizienter ist als einzelne Fahrzeuge für einzelne Ämter. Bei notwendigen Neuanschaffungen sollten sparsame Fahrzeuge gekauft werden.			



<b>Hinweise zur Umsetzung</b>	<p>Bei Nutzfahrzeugen sollte geprüft werden, ob ein Elektrofahrzeug in Frage kommt – E-Fahrzeuge sind im Nutzfahrzeugsegment bereits alltagstauglich und wenn kommunale Mitarbeiter nicht mehr den Abgasen ausgesetzt sind, ist dies gleichzeitig ein Beitrag zum Gesundheitsschutz.</p> <p>Weitere Informationen unter <a href="http://www.vcd.org/leitfaden_effizienter_fuhrpark.html">http://www.vcd.org/leitfaden_effizienter_fuhrpark.html</a>.</p> <p>Wird der Fuhrpark so umgestaltet, dass eine CO<sub>2</sub>-Einsparung von 80% oder mehr erzielt wird, ist diese Maßnahme nach der Kommunalrichtlinie 2014 des Bundesumweltministeriums förderfähig, wenn ein/e Klimaschutzmanager/in eingestellt wird („Förderung einer ausgewählten Maßnahme im Rahmen des Klimaschutzmanagements“). Eine derart hohe Einsparung ist bspw. mit der Umstellung der verbleibenden Kfz auf Elektrofahrzeuge (betankt mit Ökostrom) oder auf Fahrzeuge angetrieben mit Bioerdgas (Biomethan) zu erreichen.</p> <p>Siehe auch B.1: Betriebliches Mobilitätsmanagement fortführen (mit Schwerpunkt Kreis- und Kommunalverwaltungen) und E.1: Klimaschutzmanager/in zur kreisweiten Koordination und Beratung einsetzen.</p>
<b>Beispiele</b>	<p>Viele Verwaltungen im Kreisgebiet haben häufig aus Kostengründen bereits ihren Fuhrpark umweltfreundlicher gestaltet: z.B. Dienstfahräder für Hausmeister auch zur Briefzustellung (Nauheim), ein gemeinsames Fahrzeug für die gesamte Verwaltung inklusive Kindergarten (Stockstadt), Teilnahme an Carsharing (Rüsselsheim).</p>
<b>Akteure</b>	<b>Kommunen</b> , Kreis kann unterstützen.

<b><u>D.6: Elektroladestationen für E-Fahrzeuge und Pedelecs prüfen</u></b>				
				 
<b>Priorität</b>	<b>Umsetzbarkeit</b>	<b>Wirkansatz</b>	<b>baulicher Aufwand</b>	<b>betrieblicher Aufwand</b>
hoch	kurz- bis mittelfristig	modale Verlagerung, verträgliche Abwicklung	gering bis mittel	gering
<b>Beschreibung</b>	Elektroladestationen machen die Nutzung von elektrisch angetriebenen Fahrzeugen attraktiver, da sie eine höhere Reichweite ermöglichen.			
<b>Empfehlung</b>	Der Kreis sollte prüfen, ob weitere, mit Strom aus regenerativen Quellen betriebene Ladestationen sinnvoll sind und ggf. deren Aufbau vorantreiben. Vorhandene Stationen sollten beworben werden.			
<b>Hinweise zur Umsetzung</b>	<p>Als Standorte geeignet sind für Pedelecs größere Fahrradstellplätze an Bahnhöfen und für Radtouristen an überregionale Radrouten, für Elektroautos P+R-Parkplätze und vielbefahrene Orte mit längeren Standzeiten. Pedelecs können an normalen Steckdosen aufgeladen werden. Eine Karte mit Elektrotankstellen existiert bereits unter <a href="http://www.lemnet.org">www.lemnet.org</a>. Bedingung ist die Nutzung von Strom aus regenerativen, klimaneutralen Energiequellen.</p> <p>Siehe auch: A.6: Radschnellwege prüfen und D.7: neue Techniken bekanntmachen.</p>			
<b>Beispiele</b>	Elektroladestationen als Serviceangebot des Kreises und der Kommunen bzw. der Überlandwerke, Stadtwerke Rüsselsheim und anderen gibt es in Groß-Gerau, Gernsheim, Büttelborn, Wolfskehlen, Rüsselsheim, Bischofsheim, Kelsterbach, Mörfelden und Walldorf (siehe <a href="http://www.lemnet.org">www.lemnet.org</a> ). In Nauheim sind Ladestationen für Pedelecs geplant.			
<b>Akteure</b>	<b>Kreis</b> , Kommunen, <b>KlimaschutzmanagerIn</b> ggf. Elektrizitätsanbieter.			

<b><u>D.7: neue Techniken bekanntmachen</u></b>				
				
<b>Priorität</b>	<b>Umsetzbarkeit</b>	<b>Wirkansatz</b>	<b>baulicher Aufwand</b>	<b>betrieblicher Aufwand</b>
mittel	kurzfristig	verträgliche Abwicklung	keiner	gering
<b>Beschreibung</b>	Neue Techniken, insbesondere beim Antrieb, können Fahrzeuge effizienter und emissionsärmer machen. Neben Elektrofahrzeugen sind heutzutage Fahrzeuge mit Erdgas und Brennstoffzellentechnologie bereits einsatzfähig. Verbreitet sind neue Antriebe jedoch noch nicht, was auch mit dem geringen Bekanntheitsgrad dieser Technologien und ihren Nutzungsmöglichkeiten zu erklären ist.			
<b>Empfehlung</b>	Der Kreis sollte die neuen Technologien bekannt machen und zu ihrer Nutzung informieren. Hierzu sind auch Informationen zu Tankstellen, Auflademöglichkeiten und Reichweiten sinnvoll. Zielgruppen sind neben Privatpersonen auch Kommunen und Betriebe.			
<b>Hinweise zur Umsetzung</b>	Die ivm erstellt derzeit einen „Masterplan Elektromobilität“, an dessen Ergebnissen und Empfehlungen sich auch die Aktivitäten des Kreises orientieren sollten. Da bei der Herstellung von Elektrofahrzeugen hohe CO <sub>2</sub> -Emissionen entstehen, ist bisher die Gesamtemissionsbilanz auf die Lebenszeit des Fahrzeugs gerechnet kaum besser als bei konventionellen Fahrzeugen. Siehe auch „Kommunale Fuhrparks umweltfreundlich entwickeln“ und „Elektroladestationen für E-Fahrzeuge und Pedelecs einführen“.			
<b>Beispiele</b>	Erfahrungen der Stadt Frankfurt zeigen ein hohes Potential bei kommunalen Nutzfahrzeugen und im städtischen Wirtschaftsverkehr.			
<b>Akteure</b>	<b>Kreis, KlimaschutzmanagerIn</b> , ggf. in Kooperation mit Händlern von Pedelecs, Elektroautos o.ä..			

## **E. Nachhaltige Mobilität in Organisation und Planungsprozessen verankern**


Nur eine institutionelle Verankerung von nachhaltiger Mobilität in der Planung (Organisation und Prozesse) gewährleistet, dass dieses Themenfeld dauerhaft berücksichtigt wird und eine Steuerungswirkung entfaltet. Sie schafft überhaupt erst die Voraussetzungen, die inhaltlichen Handlungsfelder A bis D und F systematisch und effizient umzusetzen. Die Verankerung von kreisweiten Austauschmöglichkeiten ermöglicht zudem ein effizientes und effektives Vorgehen in Politik und Verwaltung.

CO<sub>2</sub>-Einsparmöglichkeiten sind nicht bezifferbar, das Handlungsfeld ist jedoch aufgrund seiner Funktion, Strukturen für eine nachhaltige Mobilität zu schaffen, grundlegend für eine nachhaltige Mobilität.

<b><u>E.1: Klimaschutzmanager/in zur kreisweiten Koordination und Beratung einsetzen</u></b>				
Priorität	Umsetzbarkeit	Wirkansatz	baulicher Aufwand	betrieblicher Aufwand
hoch	kurzfristig	Verkehrsvermeidung, modale Verlagerung, verträgliche Abwicklung	keiner	gering
<b>Beschreibung</b>	Um die in diesem Konzept empfohlenen Maßnahmen umsetzen zu können, ist eine personelle Aufstockung in der Kreisverwaltung und/oder bei der LNVG unerlässlich.			
<b>Empfehlung</b>	Nach Fertigstellung und Annahme des Konzepts durch den Kreistag sollte bei der Nationalen Klimaschutzinitiative des Bunds unverzüglich eine Stelle für Klimaschutzmanagement beantragt werden.			
<b>Hinweise zur Umsetzung</b>	Der derzeitige Fördersatz liegt bei 65%, für finanzschwache Gebietskörperschaften ist eine Aufstockung möglich. Der Förderzeitraum beträgt zwei Jahre und kann um ein Jahr verlängert werden.			
<b>Beispiele</b>	Der Verband Region Hannover setzt sein preisgekröntes Klimaschutzkonzept „VEP pro Klima“ mit Unterstützung von zwei Klimamanagerinnen um.			
<b>Akteure</b>	Kreis, ggf. LNVG.			

<b><u>E.2: Kommunales Netzwerk „Nachhaltige Mobilität“ initiieren und betreiben</u></b>				
Priorität	Umsetzbarkeit	Wirkansatz	baulicher Aufwand	betrieblicher Aufwand
hoch	kurzfristig	Verkehrsvermeidung, modale Verlagerung, verträgliche Abwicklung	keiner	gering bis mittel
<b>Beschreibung</b>	Ein kommunales Netzwerk fördert den Austausch von Erfahrungen, Informationen und guten Beispielen fördern und trägt dadurch zu einer nachhaltigen Mobilitätsentwicklung bei. Gerade kleinere Kommunen haben häufig nicht die personelle Kapazität, sich bei allen Entwicklungen auf den neuesten Stand zu bringen. Zu bestimmten Themen kann das Netzwerk mit Fachleuten ergänzt werden. Das Netzwerk kann auch zwecks gemeinsamer Antragstellung bei Förderungen zusammenarbeiten und gemeinsam gegenüber anderen Institutionen auftreten.			
<b>Empfehlung</b>	Der Kreis sollte ein kommunales Netzwerk kurzfristig initiieren und dauerhaft betreiben. Instrumente des Netzwerks sollten regelmäßige Treffen (z.B. halbtägige Treffen zwei bis vier Mal pro Jahr), ein regelmäßiger Newsletter sowie ein Adressverteiler als Grundlage für den direkten Informationsaustausch sein.			

<b>Hinweise zur Umsetzung</b>	Als relevante Themen für ein Kommunalnetzwerk wurden in den InVek-Workshops genannt: Kreisverkehre, Mobilitätsmanagement für Betriebe, Mobilität in der Kommunalverwaltung, Informationen zu Fördermöglichkeiten/gemeinsame Förderanträge, Aushandeln von Konditionen bei lokalen oder regionalen Unternehmen (z.B. für kommunale Elektrofahrzeuge), Straßenraumgestaltung, Barrierefreiheit, Gestaltung von Bushaltestellen, Lärmsanierungen, Luftschadstoffe, Flugverkehr, Vorgehen bei großen Projekten, P+R, Mobilitätsbildung.
<b>Beispiele</b>	Ein ähnliches Netzwerk existiert im Kreis bereits in der Wirtschaftsförderung. In Nordrhein-Westfalen, Brandenburg und Baden-Württemberg existieren zum Teil bereits seit Jahren erfolgreiche Kommunalnetzwerke zu den Themen Radverkehr und Verkehrssicherheit.
<b>Akteure</b>	<b>Kreis</b> , Kommunen, <b>KlimaschutzmanagerIn</b> , LNVG, je nach Thema Fachleute einbeziehen.

<b><u>E.3: Handlungsleitlinien für nachhaltige Mobilität in der Planung verankern</u></b> 				
<b>Priorität</b>	<b>Umsetzbarkeit</b>	<b>Wirkansatz</b>	<b>baulicher Aufwand</b>	<b>betrieblicher Aufwand</b>
hoch	kurzfristig	Verkehrsvermeidung, modale Verlagerung, verträgliche Abwicklung	keiner	gering
<b>Beschreibung</b>	<p>Leitlinien zu bestimmten Planungsthemen greifen vor allem bei neuartigen Themen (z.B. CarSharing, E-Mobilität), aber auch im Bestand. Sie dienen einer einheitlichen Vorgehensweise innerhalb des Kreisgebiets und erleichtern den einzelnen Akteuren die Arbeit.</p> <p>Mögliche Leitlinien-Themen können sein:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Kreiseinheitliche Standards zur barrierefreien Gestaltung des öffentlichen Straßenraums und der ÖPNV-Infrastruktur.</li> <li>• Grüne Wellen bei einer relativ niedrigen Geschwindigkeit und/oder für Busse im Rahmen einer ÖPNV-Beschleunigung (um Halte und energieaufwändiges Anfahren zu vermeiden)</li> <li>• Verkehrsberuhigte Zonen und Geschwindigkeitsbeschränkungen für bestimmte Gebiete (z.B. Kindergärten, Schulen, Ortsdurchfahrten)</li> <li>• Bau von Kreisverkehrsplätzen</li> <li>• Parkraumbewirtschaftung und Festlegung zur Verwendung der zusätzlichen Mittel</li> <li>• Nutzung des Siedlungsfolgekostenrechners bei Neuausweisungen von Siedlungsflächen</li> <li>• Einbeziehung der LNVG bei allen verkehrsnachfrage-relevanten Planungen und Entscheidungen wie z.B. der Schulentwicklungsplanung oder Einzelhandelskonzepten.</li> </ul> <p>Je nach Themenfeld kann zwischen den Kommunen die Anwendung bestehender Regelwerke und Leitfäden vereinbart werden oder es können eigene Leitlinien entwickelt werden.</p>			
<b>Empfehlung</b>	Handlungsansätze für eine nachhaltige Mobilität in der Planung sollen erarbeitet und als Leitlinien entsprechend in Kreis und Kommunen verankert werden.			
<b>Hinweise zur Umsetzung</b>	Siehe auch E.2: Kommunales Netzwerk „Nachhaltige Mobilität“ initiieren und betreiben – als Rahmen um die genannten Themen zu erörtern.			
<b>Beispiele</b>	Das „Netzwerk verkehrssichere Städte NRW“ hat mit Unterstützung des Landes bereits zu einer Reihe von Fachthemen eigene Leitlinien erarbeitet und publiziert diese (siehe <a href="http://www.verkehrssicherheit.nrw.de/">http://www.verkehrssicherheit.nrw.de/</a> )			

<b>Akteure</b>	Kreis, Kommunen, <b>KlimaschutzmanagerIn.</b>
----------------	---

<b><u>E.4: LNVG zum Mobilitätsdienstleister ausbauen</u></b>				
Priorität	Umsetzbarkeit	Wirkansatz	baulicher Aufwand	betrieblicher Aufwand
hoch	mittelfristig	Verkehrsvermeidung, modale Verlagerung, verträgliche Abwicklung	gering	mittel
<b>Beschreibung</b>	<p>Durch einen Ausbau des Angebots der LNVG auch auf andere Verkehrsmittel bzw. die Verknüpfung von Verkehrsmitteln kann diese sich als Mobilitätsdienstleister positionieren. Diese Positionierung kommt sowohl der LNVG als auch den Kunden zugute, da das Angebot für Kunden attraktiver und leichter nutzbar sein wird und dadurch eine höhere Nutzung und stärkere Kundenbindung zu erwarten sind.</p> <p>Möglich ist bspw. B+R-Anlagen an ÖPNV-Haltestellen flächendeckend auszubauen, ein Fahrradverleihsystem zu betreiben, tarifliche Verknüpfungen mit anderen Mobilitätsdienstleistungen herzustellen, verkehrsmittelübergreifende Informationen und Beratungen oder sogar eine „Mobilitätsgarantie“ anzubieten.</p>			
<b>Empfehlung</b>	Die LNVG sollte eine Strategie entwickeln, wie sie sich in den nächsten Jahren zum Mobilitätsdienstleister entwickeln kann. Bereits begonnene Aktivitäten sollten fortgeführt werden.			
<b>Hinweise zur Umsetzung</b>	Siehe auch A.9: Aufbau eines Fahrradverleihsystems im Kreis prüfen, C.1: Verknüpfung zwischen ÖPNV und Fahrrad flächendeckend ausbauen und C.4: Nutzung von Mitfahrssystemen .			
<b>Beispiele</b>	Die geplante „Mobilitätsgarantie“ im Odenwaldkreis garantiert Kunden, zu ihrem Ziel zu gelangen und schließt dabei Taxis und neue Mitfahrssysteme mit ein. Die Mainzer Verkehrsgesellschaft (MVG) betreibt das städtische Fahrradverleihsystem MVGmeinRad.			
<b>Akteure</b>	LNVG, Kreis.			

<b><u>E.5: Kostenwahrheit im Verkehr fördern / Neue Finanzierungsquellen erschließen</u></b>				
Priorität	Umsetzbarkeit	Wirkansatz	baulicher Aufwand	betrieblicher Aufwand
hoch	kurzfristig	Verkehrsvermeidung, modale Verlagerung, verträgliche Abwicklung	keiner	gering bis mittel
<b>Beschreibung</b>	<p>Die Finanzierung des Verkehrs erfolgt aus einer Vielzahl von Quellen und ist häufig intransparent. Längst nicht alle Kosten, die der Verkehr verursacht, werden von den Verkehrsteilnehmern getragen.</p> <p>Im Sinne des Ziels der ökonomischen Nachhaltigkeit und angesichts der kommunalen</p>			

	Haushaltsslage ist es erforderlich, so weit wie möglich Kostentransparenz und Kostenwahrheit herzustellen: nur in Kenntnis von (Folge-) Kosten können ökonomisch sinnvolle Entscheidungen getroffen werden, nur bei verursachergerechter Zuordnung von Kosten bleibt das Verkehrssystem auf Dauer finanzierbar..
<b>Empfehlung</b>	Die Haushalte des Kreises und der Kommunen werden regelmäßig hinsichtlich der verkehrsbezogenen Ausgaben und Einnahmen analysiert. Bei der Entwicklung neuer Siedlungsflächen und bei verkehrsnachfrage-relevanten Planungen wie der Schulentwicklungsplanung werden obligatorisch die Verkehrsfolgekosten dieser Vorhaben vorab geschätzt. Es wird geprüft, ob und inwieweit neue Formen der Nutzer- und der Nutznießerfinanzierung Beiträge zur dauerhaften Finanzierung des Mobilitätssystems – insbesondere des ÖPNV – leisten können.
<b>Hinweise zur Umsetzung</b>	Für die Analyse kommunaler Haushalte haben das weltweite Städtenetzwerk ICLEI und das Umweltbundesamt ein Verfahren entwickelt, mit dessen Hilfe Kommunen ihre tatsächlichen Ausgaben für Verkehr ermitteln können ( <a href="http://www.umweltbundesamt.de/themen/verkehr-laerm/verkehrsplanung/kommunale-verkehrsplanung/least-cost-transportation-planning">http://www.umweltbundesamt.de/themen/verkehr-laerm/verkehrsplanung/kommunale-verkehrsplanung/least-cost-transportation-planning</a> ). Zu den Folgekosten neuer Siedlungsflächen bieten das Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) und das Deutsche Institut für Urbanistik (Difu) einen „Verkehrsfolgekostenschätzer“ als einfaches Tabellenkalkulationswerkzeug an. Bezüglich neuer Formen der Nutzer- und der Nutznießerfinanzierung haben ivm und RMV für die Region Frankfurt RheinMain einen Fachdiskurs initiiert, von dem auch der Kreis Groß-Gerau profitieren kann.
<b>Beispiele</b>	Eine Beispielanalyse von Haushalten verschiedener Städte hat gezeigt, dass die ungedeckten Ausgaben der Kommunen für Verkehr in einer Größenordnung von € 80 bis € 250 je Einwohner und Jahr liegen.
<b>Akteure</b>	Kreis, Kommunen (Kämmereien)

<b><u>E.6: Bürger in die Verkehrsentwicklung und Verkehrsplanung einbeziehen</u></b>				
<b>Priorität</b>	<b>Umsetzbarkeit</b>	<b>Wirkansatz</b>	<b>baulicher Aufwand</b>	<b>betrieblicher Aufwand</b>
hoch	kurzfristig	Verkehrsvermeidung, modale Verlagerung, verträgliche Abwicklung	keiner	mittel
<b>Beschreibung</b>	Eine Beteiligung fördert das Verständnis zwischen Bürgerschaft, Politik und Verwaltung für die jeweiligen Anliegen und Aufgaben. In Planungen eingebrachte Anregungen von Einwohnern tragen dazu bei, diese zu verbessern und auf die Bedürfnisse der zukünftigen Nutzer abzustimmen.			
<b>Empfehlung</b>	Die Öffentlichkeit sollte frühzeitig in alle Planungen eingebunden werden.			
<b>Hinweise zur Umsetzung</b>	Gerade bei großen Planungen ist das Interesse der Einwohnerinnen und Einwohner an einer Beteiligung hoch. Eine Beteiligung trägt nicht zuletzt zu einer höheren Akzeptanz von Planungen bei.			
<b>Beispiele</b>	Mehrere Städte, z.B. Bonn und Heidelberg, haben Leitlinien zur Bürgerbeteiligung			

	verabschiedet. Der Fahrgastbeirat des Kreises Groß-Gerau begleitet bereits seit 1995 erfolgreich die Entwicklung des ÖPNV im Kreisgebiet und liefert wertvolle Hinweise zur Verbesserung des ÖPNV-Angebots
<b>Akteure</b>	Kreis, Kommunen. Einbeziehen von Öffentlichkeit und Akteursgruppen.

## **F. Öffentlichen Verkehr sichern und ausbauen**

Das Handlungsfeld F „Öffentlichen Verkehr sichern und ausbauen“ nimmt eine Sonderrolle ein: Voraussichtlich in 2014 wird der Nahverkehrsplan des Kreises Groß-Gerau fortgeschrieben und es werden darin detaillierte Vorgaben zur Gestaltung des ÖPNV gemacht. Daher werden im Rahmen der vorliegenden Handlungsempfehlungen zum Integrierten Verkehrsentwicklungskonzept vorrangig Leitlinien für einen attraktiven und klimafreundlichen ÖPNV formuliert bzw. es wird auf Maßnahmen anderer Handlungsfelder mit engem ÖPNV-Bezug verwiesen; die Formulierung konkreter Anforderungen und Maßnahmen, etwa zum Linien- und Fahrtenangebot und zur Infrastruktur, bleibt der Ausarbeitung im neuen Nahverkehrsplan vorbehalten.

### **Leitlinien für einen attraktiven und klimafreundlichen ÖPNV**

Der ÖPNV ist integraler Bestandteil des Mobilitätssystems im Kreis Groß-Gerau. Er trägt wesentlich dazu bei, die Standortqualität zu sichern und zu verbessern sowie die Mobilitätsbedürfnisse der Menschen in der Region – Einwohner wie auch Gäste – zu befriedigen.

Zentrale Herausforderungen der kommenden Jahre, die auch das Verkehrssystem betreffen, sind der demographische Wandel, die Sicherung des Wohlstands und der Wirtschaftskraft, der Klimaschutz und die Verringerung der Luftschadstoff- und Lärmemissionen. Der ÖPNV liefert als Teil des so genannten Umweltverbundes gemeinsam mit dem Fußverkehr, dem Fahrradverkehr und weiteren effizienten Mobilitätsangeboten einen wichtigen Beitrag zur Bewältigung dieser Herausforderungen.

Der ÖPNV ist Teil und zugleich Instrument einer integrierten Gesamtverkehrspolitik, die den Kreis Groß-Gerau und die angrenzenden Gebietskörperschaften als zusammenhängendes Verkehrsgebiet versteht. Der ÖPNV ermöglicht nahtloses Reisen in diesem Gebiet und unterstützt das Zusammenwachsen der Region. Bei der Integration der Verkehrsträger und dem Ausbau inter- und multimodaler Angebote nimmt der ÖPNV-Aufgabenträger hinsichtlich Organisation und Marketing eine zentrale Rolle ein und entwickelt sich zum umfassenden Mobilitätsdienstleister.

Während durch individuelle Verkehrsmittel (Fuß, Fahrrad, Pkw) eine flächendeckende Erschließung des Kreisgebietes und jede beliebige Verbindung gewährleistet wird, kann der ÖPNV diese Ansprüche nur bedingt befriedigen. Die Grundversorgung durch den ÖPNV ist im gesamten Bedienungsgebiet unter wirtschaftlichen und verkehrlichen Erwägungen zu gewährleisten. Auf den Hauptkorridoren, auf denen hohe Marktpotenziale ausschöpfbar sind, soll der ÖPNV konsequent in seiner Attraktivität – insbesondere hinsichtlich Fahrtenhäufigkeit und Reisegeschwindigkeit – gepflegt und verbessert werden.

Im gesamten Kreisgebiet gewährleistet der ÖPNV eine attraktive Erreichbarkeit der zentralen Einkaufs-, Versorgungs- und Arbeitsplatzbereiche auf möglichst direkten und weitgehend störungsfreien Wegen. Die Anbindung der verschiedenen Schulstandorte und Bildungseinrichtungen für Schülerinnen und Schüler sowie der Arbeitsplatzschwerpunkte für Berufspendler ist ebenfalls ein wichtiger Bestandteil des ÖPNV-Angebotes im Kreis Groß-Gerau.

Folgende wesentlichen Anforderungen sind an die Weiterentwicklung und Ausgestaltungen des ÖPNV-Angebots zu stellen:

#### **1. ÖPNV und Kunden**

Der ÖPNV ist ein Partner der Menschen in der Region, der sie bei der Realisierung ihrer Mobilitätsbedürfnisse unterstützt. Zentrale Anforderung bei der Ausgestaltung des ÖPNV-Angebots ist die leichte, einfache und bequeme Nutzbarkeit für die Menschen (Aspekte Stationen, Fahrzeuge,



Tarif- und Vertriebssystem, Informationen). Weiterer wichtiger Aspekt ist die Verlässlichkeit, die sich durch Pünktlichkeit und Anschlusssicherheit ausdrückt.

## **2. ÖPNV und Barrierefreiheit**

Vor dem Hintergrund des demographischen Wandels ist das im novellierten Personenbeförderungsgesetz definierte Ziel zu realisieren, bis zum Jahr 2022 eine vollständige Barrierefreiheit im ÖPNV zu erreichen.

## **3. ÖPNV-Nachfrage**

Der Anteil der Wege und der Verkehrsleistung, die im Kreis Groß-Gerau mit dem ÖPNV zurückgelegt werden, soll – insbesondere im Vergleich zum Motorisierten Individualverkehr (MIV) – steigen. Hierfür sollten konkrete Ziele definiert werden.

## **4. ÖPNV-Angebot**

Der Schienenpersonenverkehr bildet das Rückgrat des ÖPNV im Kreisgebiet. Buslinien nehmen die Aufgabe der flächenhaften Erschließung sowie – in wichtigen, nicht im Schienenverkehr bedienten Relationen – der Verbindung wahr; dabei sind Erschließungs- und Verbindungsfunktionen so weit als möglich zu entflechten. Schienen- und Busangebote sind so aufeinander abzustimmen, dass in den Haupt-Nachfragerelationen bzw. –zeiten zuverlässige Umsteigeverbindungen mit kurzen Gesamtreisezeiten gewährleistet werden. Das Angebot der Grund-Daseinsvorsorge ist zu bemessen, dass der ganz überwiegende Teil der Mobilitätsnachfrage auf Arbeits-, Ausbildungs-, Versorgungs-, Einkaufs- und Freizeitwegen mit dem ÖPNV in angemessener Qualität befriedigt werden kann; örtlichen und teilräumlichen Besonderheiten (z.B. besonderen Arbeitszeiten) sind dabei zu berücksichtigen.

## **5. ÖPNV und Siedlungsstruktur**

Die Attraktivität und die Marktfähigkeit des ÖPNV werden wesentlich von der Siedlungsstruktur sowie von der vorhandenen Verkehrsinfrastruktur bestimmt. Damit der ÖPNV die ihm zugeordnete Rolle und Funktion erfüllen kann, sind Siedlungs- und ÖPNV-Planung eng miteinander zu verzahnen und die wechselseitigen Wirkungen sind bei jeglichen Planungen – einschließlich der Schulentwicklungsplanung und vergleichbaren raumbedeutsamen Planungen – zu ermitteln.

## **6. ÖPNV und Wirtschaftlichkeit**

Ziel ist die weitere nachhaltige Verbesserung der Wirtschaftlichkeit des ÖPNV im Hinblick auf den erforderlichen Finanzierungsbedarf. Hierfür sind Investitionen konsequent nach den Gesichtspunkten der verkehrlichen Wirksamkeit und des Nutzens im ÖPNV-Gesamtsystem zu tätigen, Verkehrsleistungen, Fahrzeugeinsätze sowie Bedienungsformen kontinuierlich in Bezug auf Effizienz und Marktausrichtung zu monitoren und die ÖPNV-Marktausschöpfung insbesondere außerhalb der derzeitigen Nachfragespitzen und in Bereichen mit nennenswerten Potenzialen außerhalb des Berufs- und Schulverkehrs zu steigern. Ferner sind neue Finanzierungswege der Nutzer- und Nutznießerfinanzierung zu suchen und zu erschließen.

## **7. ÖPNV und Umwelt**

Die Weiterentwicklung des ÖPNV soll konsequent das Erfüllen der umweltpolitischen Zielsetzungen des Kreises Groß-Gerau flankieren, insbesondere die Reduktion der Schadstoffbelastungen durch den MIV. Die Lärm- und Schadstoff-Emissionen durch den ÖPNV sind schrittweise zu vermindern, soweit wirtschaftlich in angemessenem Umfang realisierbar.

## **8. ÖPNV-Qualität**

Das ÖPNV-Angebot muss hinsichtlich aller aus Fahrgastsicht wesentlichen Kriterien wie Pünkt-

lichkeit und Zuverlässigkeit, Ausstattung und Sauberkeit von Fahrzeugen und Haltestellen sowie Freundlichkeit und Kompetenz des Personals hohen Qualitätsansprüchen genügen. Zur Sicherung der im Nahverkehrsplan definierten Qualitätsstandards ist zum einen ein Qualitätscontrolling erforderlich; zum anderen ist dafür Sorge zu tragen, dass die Entgelte für Verkehrsunternehmen und Fahrpersonal so bemessen sind, dass sie die Erbringung der Leistung in der erforderlichen Qualität ermöglicht bzw. dazu motiviert.

### **Handlungsempfehlungen mit ÖPNV-Bezug**

Die fünf anderen Handlungsfelder enthalten aufgrund des integrierten Ansatzes des Konzepts eine Reihe von Maßnahmen mit unmittelbaren Bezügen zum ÖPNV, die nachfolgend aufgezählt sind und die auch im Nahverkehrsplan Niederschlag finden sollten:

- A. Nahmobilität fördern
  - A.11: Serviceangebote ausbauen
- B. Zu nachhaltiger Mobilität beraten und informieren
  - B.1: Betriebliches Mobilitätsmanagement fortführen (mit Schwerpunkt Kreis- und Kommunalverwaltungen)
  - B.2: Schulisches Mobilitätsmanagement intensivieren
  - B.3: Mobilitätsmanagement für Neubürger einführen
  - B.4: Mobilitätsmanagement für weitere Zielgruppen situationsgerecht aufbauen
  - B.5: Mobilitätsmanagement für größere Feste und Events verankern
  - B.8: Zielgruppen-Kampagnen für nachhaltige Mobilität durchführen
  - B.9: Feste, Events und Veranstaltungen mit Informationen zu Mobilität begleiten
- C. Verkehrsträger vernetzen
  - C.1: Verknüpfung zwischen ÖPNV und Fahrrad flächendeckend ausbauen
  - C.2: Park+Ride- und Parken+Mitnehmen-Angebote ergänzen
  - C.3: Carsharing an Mobilitätsstationen fördern
  - C.5: Verbreitung der regionalen Mobilitätskarte fördern
- D. Wirtschaftsverkehr verträglicher gestalten und Elektromobilität fördern
  - D.5: Kommunale Fuhrparks umweltfreundlich entwickeln
- E. Nachhaltige Mobilität in Organisation und Planungsprozessen verankern
  - E.2: Kommunales Netzwerk „Nachhaltige Mobilität“ initiieren und betreiben
  - E.3: Handlungsleitlinien für nachhaltige Mobilität in der Planung verankern
  - E.4: LNVG zum Mobilitätsdienstleister ausbauen
  - E.5: Kostenwahrheit im Verkehr fördern / Neue Finanzierungsquellen erschließen
  - E.6: Bürger in die Verkehrsentwicklung und Verkehrsplanung einbeziehen

## 5 Controlling

Klimaschutz ist auf das Erreichen konkreter, quantitativer Ziele ausgerichtet. Es ist daher erforderlich, regelmäßig bzw. kontinuierlich im Rahmen eines Controlling zu überprüfen, ob und in welchem Maße die gesteckten Ziele – hier um 20% im Zeitraum von 2010 bis 2020 – erreicht werden.

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

Ein **Controlling der Emissionen** ist nur indirekt möglich, indem analog dem Verfahren bei der CO<sub>2</sub>-Bilanzierung (siehe Berichtsteil Analyse) wesentliche Kenngrößen der Mobilität und der Emissionen erfasst und daraus die Emissionen hochgerechnet werden. Es ist zu empfehlen, beide Bilanzierungsansätze zu verwenden, die auch der Analyse zu Grunde lagen:

- Erhebung des Mobilitätsverhaltens der Bevölkerung im Kreisgebiet.  
Gemeinsam mit der Region (insbesondere ivm, RMV und Regionalverband) sowie dem Land sollte dafür Sorge getragen werden, dass Mobilitätsuntersuchungen wie die Studie „Mobilität in Deutschland (MiD) 2008“ auch künftig wiederholt werden und die notwendigen Grundlagendaten für ein Controlling und Monitoring der verkehrlichen CO<sub>2</sub>-Emissionen liefern. Die nächste bundesweite MiD-Erhebung ist für 2015 vorgesehen und bietet Gelegenheit, durch eine Stichprobenerhöhung für das Kreisgebiet besonders aussagekräftige Ergebnisse zu erhalten.
- Erhebung und Modellierung der Verkehrsnachfrage.  
Die regelmäßigen Erhebungen der Verkehrsmengen auf den Straßen und in den ÖPNV-Verkehrsmitteln im Kreisgebiet sind fortzuführen und das regionale Verkehrsmodell „VDRM“ ist fortzuschreiben. Auf beide Instrumente haben Kreis und Kommunen nur mittelbaren Einfluss: Sie sollten sich bei den verantwortlichen Institutionen wie Hessen Mobil (Straßenverkehrszählungen, VDRM), der ivm (VDRM), dem Regionalverband (VDRM) und dem RMV (ÖPNV-Nachfrageerhebung, VDRM) dafür einsetzen, dass die Erhebungen durchgeführt und das Verkehrsmodell fortgeschrieben wird. Darüber hinaus können Kommunen und LNVG eigene Zählungen auf den Straßen bzw. in den ÖPNV-Linien vornehmen.

Die zweite Ebene ist das **Controlling der Maßnahmenumsetzung**: es muss kontinuierlich überprüft werden, ob, in welchem Maße und in welcher Qualität die empfohlenen Maßnahmen auch tatsächlich umgesetzt werden. Für die Klimaschutzmaßnahmen insgesamt bietet sich hierfür ein jährlicher Statusbericht an, in dem dargestellt ist, in welchem Umsetzungsstand die einzelnen Handlungsempfehlungen auf der Ebene des Kreises und bei den einzelnen Kommunen ist. Der Statusbericht dient zugleich als Instrument, um Hemmnisse und Hindernisse bei der Maßnahmenrealisierung erkennen zu können und um ggf. Modifikationen am Handlungsprogramm vorzunehmen, falls einzelne Maßnahmen sich nicht wie empfohlen als umsetzbar erweisen. Zuständig für die Erstellung des Statusberichts kann der/die KlimamanagerIn sein. In der folgenden Tabelle 2 werden darüber hinaus für die einzelnen Maßnahmen entsprechende Hinweise gegeben.

Maßnahme	Controllingansätze und Messgrößen
<b>A. Nahmobilität fördern</b>	
A.1: Aufenthaltsqualität und Nahmobilität in Ortsdurchfahrten stärken	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Regelmäßige (z.B. jährliche) Umsetzungsbilanz von Maßnahmen zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität und der Nahmobilität.</li> <li>• Beurteilung von durchgeführten Straßenbaumaßnahmen hinsichtlich der Berücksichtigung der Aspekte</li> </ul>
A.2: „Schleichwege“ nutzbar machen und Nahmobilitätsnetze verdichten	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Regelmäßige (z.B. jährliche) Umsetzungsbilanz von Maßnahmen zur Nutzbarmachung von Schleichwegen.</li> <li>• Beurteilung der Planung bzw. Ausführung von neuen Siedlungsflächen hinsichtlich ihrer Durchlässigkeit für Fuß- und Radverkehr</li> </ul>
A.3: Radverkehrskonzept des Kreises umsetzen und fort-schreiben	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Jährliche Umsetzungsbilanz der Maßnahmen des Kreis-Radverkehrskonzepts</li> <li>• Periodisch wiederholte Stichprobenzählungen des Radverkehrsaufkommens</li> </ul>
A.4: Kreisweites Radverkehrsnetz in den Kommunen ergänzen und verdichten	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Regelmäßige (z.B. jährliche) Umsetzungsbilanz der Maßnahmen in den Kommunen</li> <li>• Periodisch wiederholte Stichprobenzählungen des Radverkehrsaufkommens</li> </ul>
A.5: Qualität des Radverkehrsnetzes systematisch sichern	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Jährliche Dokumentation der durchgeführten Verkehrsschauen (Art und Anzahl identifizierter Mängel; Mängelbehebungsquoten usw.)</li> <li>• Quantitative und qualitative Auswertung der Rückmeldungen aus der Meldeplattform Radverkehr der ivm und eigenen Beschwerdemanagement-Systemen von Kreis und Kommunen</li> </ul>
A.6: Radschnellwege prüfen	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Regelmäßige Umsetzungsbilanz des Prüfauftrags und ggf. der Maßnahmenrealisierung</li> </ul>
A.7: Moderne Fahrradstellplätze an öffentlichen Einrichtungen anbieten	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Regelmäßige (z.B. jährliche) Umsetzungsbilanz der realisierten Fahrradstellplätze</li> <li>• Periodisch wiederholte Stichprobenzählungen des Aufkommens abgestellter Fahrräder</li> </ul>
A.8: Errichtung zeitgemäßer Fahrradabstellanlagen fördern	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Umsetzungsbilanz der Verankerung von qualitätsvollen Standards in den kommunalen Fahrradabstellplatzsatzungen</li> <li>• Erhebung der Beratungsgespräche mit Bauherren, der verteilten Bauherrenbroschüren und der Anzahl realisierten Fahrradabstellanlagen</li> <li>• Evaluation der Erfahrungen der Baugenehmigungsbehörden</li> </ul>
A.9: Aufbau eines Fahrradverleihsystems im Kreis prüfen	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Umsetzungsbilanz des Prüfauftrags</li> <li>• Bei Realisierung eines Fahrradverleihsystems jährliche Evaluation der Nutzung (Anzahl Kunden, Ausleihhäufigkeit, Ausleihdauer, Kundenzufriedenheit, ...)</li> </ul>
A.10: Fahrradlernkurse anbieten	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Jährliche Umsetzungsbilanz (Anzahl durchgeführte Kurse und Aktionen, Anzahl Teilnehmende, ...)</li> </ul>
A.11: Serviceangebote ausbauen	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Umsetzungsbilanz der Serviceangebote und Evaluation der Resonanz und Nachfrage</li> </ul>

<b>Maßnahme</b>	<b>Controllingansätze und Messgrößen</b>
A.12: Potenziale im Radtourismus prüfen	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Umsetzungsbilanz des Prüfauftrags</li> <li>• Bei Realisierung eines touristischen Radkonzepts Zählung von Radtouristen (auf Route bzw. Übernachtungszahlen) und Evaluation der Zufriedenheit</li> </ul>
A.13: Info- und Imagekampagne Nahmobilität durchführen	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Umsetzungsbilanz (Anzahl/Umfang durchgeführter Maßnahmen)</li> <li>• Erfassung der Nachfrage (z.B. Teilnehmendenzahlen) und der Resonanz</li> <li>• Befragung der Teilnehmenden</li> </ul>
<b>B. Zu nachhaltiger Mobilität beraten und informieren</b>	
B.1: Betriebliches Mobilitätsmanagement fortführen (mit Schwerpunkt Kreis- und Kommunalverwaltungen)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Umsetzungsbilanz der durchgeführten Beratungen für Unternehmen bzw. der realisierten Maßnahmen einschließlich Evaluation der Zufriedenheit der teilnehmenden Unternehmen</li> <li>• Mittelfristig Evaluation des Mobilitätsverhaltens durch Beschäftigtenbefragungen</li> </ul>
B.2: Schulisches Mobilitätsmanagement intensivieren	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Umsetzungsbilanz der Maßnahmen und Aktionen an Schulen einschließlich Evaluation der Zufriedenheit bei Lehrkräften, Eltern und Schülern</li> <li>• Evaluation des Mobilitätsverhaltens der Schüler, bspw. in jährlichen Projekten durch die Schüler selbst und durch Sammlung der Erfahrungen der Jugendverkehrsschulen mit der motorischen Kompetenz der Schüler.</li> </ul>
B.3: Mobilitätsmanagement für Neubürger einführen	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Umsetzungsbilanz der Angebote für Neubürger</li> <li>• Evaluation der Zufriedenheit der Neubürger und der Annahme der Angebote</li> </ul>
B.4: Mobilitätsmanagement für weitere Zielgruppen situationsgerecht aufbauen	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Umsetzungsbilanz weiterer Mobilitätsmanagement-Aktivitäten</li> </ul>
B.5: Mobilitätsmanagement für größere Feste und Events verankern	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Umsetzungsbilanz (Anzahl/Umfang durchgeführter Maßnahmen)</li> <li>• Erfassung der Nachfrage (z.B. Teilnehmendenzahlen) und der Resonanz</li> <li>• Befragung der Teilnehmenden</li> </ul>
B.6: Klimaschutzteilkonzept Mobilität öffentlich vorstellen und vermarkten	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Evaluation der Nachfrage (z.B. Teilnehmendenzahlen) und der Medienresonanz</li> <li>• Befragung der Teilnehmenden zu ihrer Zufriedenheit</li> </ul>
B.7: Internetauftritte der Kommunen und des Kreises zu Mobilität ausbauen	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Regelmäßige Umsetzungsbilanz der durchgeführten Maßnahmen</li> <li>• Stichproben-Prüfung der Aktualität der Informationen</li> </ul>
B.8: Zielgruppen-Kampagnen für nachhaltige Mobilität durchführen	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Umsetzungsbilanz (Anzahl/Umfang durchgeführter Kampagnen)</li> <li>• Erfassung der Nachfrage (z.B. Teilnehmendenzahlen) und der Resonanz</li> <li>• Befragung der Teilnehmenden</li> </ul>

Maßnahme	Controllingansätze und Messgrößen
B.9: Feste, Events und Veranstaltungen mit Informationen zu Mobilität begleiten	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Umsetzungsbilanz (Anzahl/Umfang begleiteter Veranstaltungen)</li> <li>• Erfassung der Nachfrage (z.B. Teilnehmendenzahlen) und der Resonanz</li> <li>• Befragung der Teilnehmenden</li> </ul>
B.10: Spritsparkurse für Unternehmen und Bürger durchführen	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Erfassung der Nachfrage nach Spritsparkurse</li> <li>• Evaluation der Zufriedenheit der Teilnehmer, auch in längerem zeitlichem Abstand zur Kursteilnahme</li> </ul>
<b>C. Verkehrsträger vernetzen</b>	
C.1: Verknüpfung zwischen ÖPNV und Fahrrad flächendeckend ausbauen	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Umsetzungsbilanz der eingerichteten B+R-Anlagen</li> <li>• Evaluation der Nachfrage durch periodische Zählung abgestellter Fahrräder</li> </ul>
C.2: Park+Ride- und Parken+Mitnehmen-Angebote ergänzen	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Umsetzungsbilanz der eingerichteten P+R- und P+M-Anlagen</li> <li>• Evaluation der Nachfrage durch periodische Zählung abgestellter Kfz</li> </ul>
C.3: Carsharing an Mobilitätsstationen fördern	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Umsetzungsbilanz der eingerichteten Mobilitätsstationen bzw. der Anzahl angebotener CarSharing-Fahrzeuge</li> <li>• Evaluation der CarSharing-Nutzung (Kunden, Ausleihvorgänge usw.)</li> </ul>
C.4: Nutzung von Mitfahrssystemen prüfen	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Umsetzungsbilanz des Prüfauftrags</li> <li>• Bei erfolgter Realisierung Evaluation der Nachfrage durch Auswertung von Nutzungsstatistiken und Befragung von Nutzern.</li> </ul>
C.5: Verbreitung der regionalen Mobilitätskarte fördern	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Umsetzungsbilanz der in die RMV-Mobilitätskarte integrierten Dienste</li> <li>• Evaluation der Nachfrage und Kundenakzeptanz.</li> </ul>
<b>D. Wirtschaftsverkehr verträglicher gestalten und Elektromobilität fördern</b>	
D.1: Gleisanschlüsse erhalten und ausbauen	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Regelmäßige Berichterstattung über das Gleisanschlussangebot und seine Nutzung</li> </ul>
D.2: Güterverkehrszentren als intermodale Schnittstellen ausbauen	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Umsetzungsbilanz der Maßnahmenaktivitäten</li> </ul>
D.3: Anschluss von Gewerbegebieten an die Schiene prüfen	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Umsetzungsbilanz des Prüfauftrags</li> </ul>
D.4: Lkw-Durchfahrtsverbote und Routenkonzepte prüfen	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Umsetzungsbilanz des Prüfauftrags</li> <li>• Bei Realisierung Vorher-Nachher-Erhebungen der Schwerverkehrsmengen zur Erfassung der Nachfragereaktion</li> </ul>
D.5: Kommunale Fuhrparks umweltfreundlich entwickeln	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Periodische Berichterstattung zur Zusammensetzung der kommunalen Fuhrparks und den fahrleistungsspezifischen sowie den absoluten Energieverbräuchen bzw. Emissionen</li> </ul>
D.6: Elektroladestationen für E-Fahrzeuge und Pedelecs prüfen	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Umsetzungsbilanz des Prüfauftrags</li> <li>• Bei Realisierung Erfassung und Dokumentation der Nachfrage (Anzahl Ladevorgänge, umgesetzte Energie, ...)</li> </ul>

<b>Maßnahme</b>	<b>Controllingansätze und Messgrößen</b>
D.7: Neue Techniken bekannt-machen	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Umsetzungsbilanz der durchgeführten Maßnahmen</li> </ul>
<b>E. Nachhaltige Mobilität in Organisation und Planungsprozessen verankern</b>	
E.1: Klimaschutzmanager/in zur kreisweiten Koordination und Beratung einsetzen	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Umsetzungsbilanz der Maßnahme</li> <li>• Regelmäßige Tätigkeits- und Erfolgsberichte</li> </ul>
E.2: Kommunales Netzwerk „Nachhaltige Mobilität“ initiieren und betreiben	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Regelmäßige Berichterstattung zu den durchgeführten Netzwerkaktivitäten und der Resonanz in den Kommunen</li> <li>• Erhebung der Zufriedenheit der Teilnehmer</li> </ul>
E.3: Handlungsleitlinien für nachhaltige Mobilität in der Planung verankern	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Regelmäßige Umsetzungsbilanz zu vereinbarten Handlungsleitlinien</li> <li>• Evaluation der Anwendung und des Nutzens der Handlungsleitlinien in den Kommunalverwaltungen</li> </ul>
E.4: LNVG zum Mobilitätsdienstleister ausbauen	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Umsetzungsbilanz der durchgeführten Aktivitäten</li> </ul>
E.5: Kostenwahrheit im Verkehr fördern / Neue Finanzierungsquellen erschließen	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Umsetzungsbilanz bezüglich der analysierten Kommunalhaushalte und der durchgeführten Verkehrsfolgekostenschätzungen</li> <li>• Zusammenfassung und Beurteilung der Ergebnisse aus den vorgenannten Untersuchungen</li> </ul>
E.6: Bürger in die Verkehrsentwicklung und Verkehrsplanung einbeziehen	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Regelmäßige Umsetzungsbilanz der durchgeführten Maßnahmen</li> <li>• Evaluation der Resonanz bei Bürgern und in den Medien.</li> </ul>
<b>F. Öffentlichen Verkehr sichern und ausbauen</b>	

**Tabelle 2: Hinweise zum Maßnahmen-Controlling**

## 6 Konzept zur Öffentlichkeitsarbeit

Nachhaltige Veränderungen des Mobilitäts- und Verkehrsgeschehens erfordern nicht allein entsprechender Verkehrsinfrastrukturen und -angebote, sondern auch eine intensive und professionelle Kommunikation gegenüber und mit der Öffentlichkeit. Öffentlichkeitsarbeit und Marketing müssen daher inhärente Bestandteile einer Gesamtstrategie sein. In den Handlungsempfehlungen sind daher bereits folgende Maßnahmen enthalten, die dem Feld Öffentlichkeitsarbeit und Marketing zugeordnet werden können:

- A.13: Info- und Imagekampagne Nahmobilität durchführen
- B.5: Mobilitätsmanagement für größere Feste und Events verankern
- B.6: Klimaschutzteilkonzept Mobilität öffentlich vorstellen und vermarkten
- B.7: Internetauftritte der Kommunen und des Kreises zu Mobilität ausbauen
- B.8: Zielgruppen-Kampagnen für nachhaltige Mobilität durchführen
- B.9: Feste, Events und Veranstaltungen mit Informationen zu Mobilität begleiten
- D.7: Neue Techniken bekanntmachen
- E.6: Bürger in die Verkehrsentwicklung und Verkehrsplanung einbeziehen

Aufgrund der Bedeutung der Öffentlichkeitsarbeit werden nachfolgend weitere Hinweise gegeben.

Anforderungen an die Informations- und Öffentlichkeitsarbeit sind nach den aktuellen „Hinweise zur Beteiligung und Kooperation in der Verkehrsplanung“ (FGSV 2012) Systematik, Vielseitigkeit, Aktualität, Kontinuität, Glaubwürdigkeit und Integration. Auf den Kreis Groß-Gerau angewendet führt dies zu den in Tabelle 3 auf der Folgeseite dargestellten Umsetzungshinweisen:



Anforderung	Umsetzung (Beispiele)
Systematik	Erstellung eine Jahresprogramm für die Öffentlichkeitsarbeit im Bereich Mobilität
Medienvielfalt	<p>Aufstellung eines Informations- und Kommunikationsangebots auf verschiedenen Ebenen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Online- und Printmedien Weiterentwicklung der Homepages des Kreises und der Kommunen mit nutzerfreundlichen Bündelung der Informationen zur Mobilität,</li> <li>• Presse Presse regelmäßig und anlassbezogen mit Informationen zur Mobilität versorgen. Mobilitätsthemen wie Mobilitätsmanagement bei Unternehmen und in Schulen im Kreisgebiet durch die Presse begleiten</li> <li>• Jährliche Events <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Kommunale Mobilitätsaktionstage im Frühjahr zum Start der Fahrradsaison</li> <li>○ Kreisweite Veranstaltung „Der Kreis rollt“</li> </ul> </li> <li>• Radfahrwettbewerb <ul style="list-style-type: none"> <li>○ „Stadtradeln“ verstetigen</li> <li>○ „Mit dem Rad zur Arbeit“ bei Unternehmen bewerben und zur Teilnahme anregen</li> </ul> </li> <li>• Kampagnen <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Zielgruppenbezogene Werbekampagnen zu Teilthemen nachhaltiger Mobilität durchführen</li> </ul> </li> <li>• Entwicklung von Online- und Printinformationen für verschiedene Zielgruppen <ul style="list-style-type: none"> <li>○ z.B. „mit dem Rad zum einkaufen“, „mit dem Rad ins Büro“</li> <li>○ z.B. zur Bewerbung von Neubürgerradtouren</li> </ul> </li> </ul>
Aktualität	Qualitätsmanagement zur Sicherstellung, dass Informationen in Online- und Print-Medien aktuell sind → Klare Verteilung der Aufgabe in den einzelnen Verwaltungen.
Kontinuität	Medien regelmäßig mit Informationen versorgen. Den Bürgerinnen und Bürgern zeigen, dass Kreis und Kommunen am Thema dran bleiben und aktiv sind.
Glaubwürdigkeit	Keine unrealistischen Erwartungen wecken.
Integration	Aktivitäten übergeordneter Planungsebenen und örtlicher Akteure werden aufgenommen und gefördert (z.B. Unterstützung bundesweiter Kampagnen und Aktionen, Angebote wie Radtouren des ADFC mitbewerben)

**Tabelle 3: Konzept für die Öffentlichkeitsarbeit**

## **7 Quellen**

Ahrens, Gerd-Axel / Becker, Udo u.a. 2013: Potenziale des Radverkehrs für den Klimaschutz. Berlin. (= Texte 19/2013, hrsg. vom Umweltbundesamt)

Arndt, Wulf-Holger 2013: Wirtschaftsverkehr, Ursachen, Folgen, Modelle, Lösungen. In: Handbuch der kommunalen Verkehrsplanung, 67. Ergänzungs-Lieferung 08/13. Berlin / Offenbach.

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), 2012: Hinweise zum Fahrradparken. Köln

## **8 Anhang**

### **8.1 Dokumentation des Arbeitskreises vom 15. Mai 2013**

#### ***Ziel und Anlass***

Die Zusammenkunft dient dazu, die bisherigen Analyseergebnisse vorzustellen und zu diskutieren sowie Themen für die Bearbeitung von Klimaschutzstrategien in Workshops zu ermitteln.

#### ***Begrüßung***

Herr Erster Kreisbeigeordneter Astheimer begrüßt die Anwesenden und dankt ihnen für ihr Kommen und ihre Beteiligung am Verkehrsentwicklungskonzept. Nach einem kurzen Rückblick auf die Auftaktveranstaltung im Februar wünscht er ein informatives und produktives Arbeitskreistreffen.

#### ***Vorstellung der Analyseergebnisse***

Die umfangreichen Datenauswertungen stellen Dr. Volker Brees, Verkehrslösungen, und Dr. Thomas Novotny, ZIV, vor. Im Vergleich mit vielen anderen Landkreisen fällt beim Kreis Groß-Gerau das leichte Bevölkerungswachstum – bedingt durch Zuzüge – auf. Der Fahrzeugbestand steigt jedoch langsamer als im gesamten Bundesgebiet, die Verkehrsbelastung auf Bundes- und Landesstraßen ist seit etwa 2000 sogar leicht rückläufig.

Charakteristisch sind für das Kreisgebiet große Pendlerströme nach Frankfurt; insgesamt ist die Zahl der Auspendler größer als die Zahl der Einpendler. Die Auswertungen für den Modal Split zeigen, dass 60% aller Wege mit dem motorisierten Individualverkehr (Pkw, Motorrad,...) zurückgelegt werden (Diese Angaben gelten für hochverdichtete Kreise in Hessen, zu denen auch der Kreis Groß-Gerau zählt). Damit verbunden ist ein CO<sub>2</sub>-Ausstoß von knapp 1,7 Tonnen pro Person und Jahr für Mobilität (ohne Flugverkehr), was in etwa dem bundesdeutschen Durchschnitt entspricht. Prognosen gehen von einem leichten Emissionsrückgang bis 2020 aus.

Die Fotoimpressionen, vorgestellt von Hannah Eberhardt (Verkehrslösungen), zeigen Situationen an Bahnhöfen, Bushaltestellen und in der Straßenraumgestaltung, die jeweils die Bandbreite von verbesserungsfähigen Punkten bis zu vorbildlichen Lösungen aufzeigen. Es bleibt festzuhalten, dass in den letzten Jahren bereits vielfältige Infrastrukturmaßnahmen vorgenommen wurden, die zur Verkehrsberuhigung, zur Förderung von Bike&Ride, zur Attraktivierung des ÖPNV u.v.m. beitragen. Zugleich lässt sich aber auch eine Vielzahl von punktuellen Verbesserungspotenzialen feststellen.

Die Interviewergebnisse zeigen ein breites Feld an bisherigen Aktivitäten für einen nachhaltigen Verkehr. Insbesondere vertreten sind die Themenfelder Verkehrsberuhigung und Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum, ÖPNV, Radverkehr und Mobilitätsmanagement in der Kommunalverwaltung. Bei den geplanten bzw. gewünschten Aktivitäten liegen Schwerpunkte neben den bereits genannten „harten“ Maßnahmen auf Imageverbesserung für den Umweltverbund (inkl. Mobilitätskampagnen), der Förderung des interkommunalen Austauschs und „neuen“ Mobilitätsformen wie Intermodalität und flexiblen Mobilitätsangeboten.

#### ***Rückmeldungen aus dem Publikum***

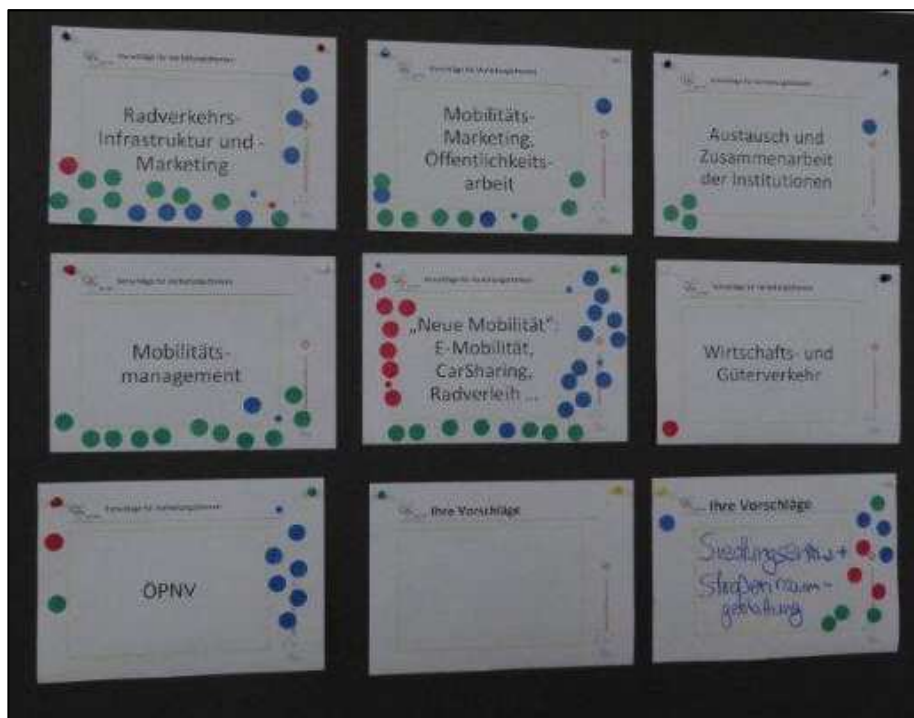
Die unterschiedlichen Entwicklungen der Verkehrsmengen in den vergangenen zehn Jahren (Rückgang des Pkw-Verkehrs auf Bundes- und Landesstraßen, Rückgang des Lkw-Verkehrs auf Autobahnen) und in der Prognose werfen die Frage nach der Verlässlichkeit der Aussagen auf. Die Entwicklung in der Vergangenheit beruht auf den Verkehrszählungen der Hessischen Straßen- und Verkehrsverwaltung. Die Prognosen orientieren sich am Basisjahr 2010, das krisenbedingt geringe Güterver-

kehrleistungen aufweist. Von daher ist eine Zunahme des Lkw-Verkehrs in Zukunft durchaus möglich.

Es wird darauf hingewiesen, dass aufgrund der technologischen Entwicklung (Internet- Informationsplattformen, Handy-Ticket u.a.) der ÖPNV zunehmend mit neuen Mobilitätsformen wie Carsharing oder intermodalen Wegekettten verknüpft sein wird. Die beiden Themen sollten daher gemeinsam betrachtet werden.

Die Wirksamkeit der einzelnen Strategien bzw. Maßnahmen für eine energieeffizientere und klimaschonendere Mobilität wird im zweiten Analyseschritt, im Maßnahmenkatalog, untersucht und lag daher zur Arbeitskreissitzung noch nicht vor. Generell kann festgehalten werden, dass es eines Bündels verschiedener Maßnahmen bedarf, um Energieverbrauch und CO<sub>2</sub>-Ausstoß zu verringern. Da das Repertoire denkbarer und wirksamer Maßnahmen die Möglichkeiten und Ressourcen der Akteure in der Regel übersteigt, ist es zudem wichtig, sich auf einzelne Maßnahmenbereiche zu konzentrieren und diese dann konsequent umzusetzen.

### **Ermitteln der Workshopthemen**



Die Vorschläge der Gutachter werden durch die Teilnehmenden mit Klebepunkten bewertet hinsichtlich Wirksamkeit (blaue Punkte) und Leichtigkeit der Umsetzung (grüne Punkte). Zudem kann ein Favorit für die anstehenden Workshops angegeben werden (roter Punkt). Bei den Workshop-Wünschen liegt klar das Themenfeld „neue Mobilität“ vorne, an zweiter Stelle das Thema „Siedlungsentwicklung und Straßenraumgestaltung“.

### **Weiteres Vorgehen**

Im nächsten Schritt ermitteln die Büros in zwei Szenarien die theoretischen Einsparpotentiale, wie sie sich – noch unabhängig von konkreten Maßnahmen - aus den generellen technologischen und verkehrlichen Entwicklungen sowie aus der Gesamtheit denkbarer Handlungsansätze ableiten.

Parallel dazu werden Handlungsempfehlungen und Maßnahmen entwickelt. Dabei werden grundsätzlich alle oben genannten Themenfelder einbezogen. In Workshops mit Akteuren aus dem Kreis werden drei der Themen vertieft behandelt, während für die anderen Themen Maßnahmenvorschläge durch die Büros entwickelt werden.



## 8.2 Dokumentation der Workshops am 10. Juli 2013

### ***Ziel und Anlass der Veranstaltung***

Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer der Arbeitskreissitzung am 15. Mai hatten mehrere Themen ausgewählt, die vertieft in Workshops behandelt werden sollten. In den Workshops sollten verschiedene potentielle Maßnahmen für das Verkehrsentwicklungskonzept von Experten aus der Praxis kurz und knapp vorgestellt werden. In der jeweils darauffolgenden Diskussionsphase ging es um die Fragen, ob diese für den Kreis Groß-Gerau sinnvoll sind und was bei einer Einführung beachtet werden sollte. Die Ergebnisse werden in die Handlungsempfehlungen für den Kreis einfließen.

### ***Begrüßung***

Herr Erster Kreisbeigeordneter Astheimer begrüßt die Anwesenden und dankt für die trotz Ferienzeit sehr zahlreiche Teilnahme und das damit dokumentierte große Interesse an der Workshopveranstaltung. Er verweist auf den derzeitigen Arbeitsstand des Integrierten Verkehrsentwicklungskonzepts mit der bereits erfolgten Zustandsanalyse und die noch zu leistenden Arbeitsschritte, um ein zukunftsweisendes klimafreundliches Mobilitätskonzept für den Landkreis zu entwickeln und gemeinsam abzustimmen. Hierzu solle die heutige Veranstaltung mit zahlreichen Fachvorträgen und anschließenden Diskussionen konkrete Perspektiven aufzeigen.

### ***Workshop 1: Nachhaltige Mobilität durch Siedlungs- und Straßenplanung***

#### **Katalin Saary (Verkehrsplannerin SRL): Nachhaltige Mobilität im Straßenraum**

**Katalin Saary** stellte in ihrem Vortrag vor, was Städte und Gemeinden tun können, um verkehrsbedingte Belastungen für Menschen und das Umfeld zu minimieren und dem öffentlichen Raum stärker die Funktion eines Lebensraum mit Aufenthaltsqualität zurückzugeben.

Dazu ist eine Stärkung der Nahmobilität notwendig, z.B. durch Nutzungsmischung, gute Verkehrsangebote für den nicht-motorisierten Verkehr und ein attraktives Umfeld. Dies kann z.B. erreicht werden, wenn bei einer Straßenraumgestaltung nicht von einer bestimmten Mindestbreite für Kfz ausgegangen wird und die weiteren Nutzungen auf Restflächen verteilt werden, sondern die verschiedenen Nutzeransprüche unter Berücksichtigung des verfügbaren Straßenraums gegeneinander abgewogen werden.

Die Knoten sollten aufenthaltsqualitätssteigernd, fuß- und radfahrfreundlich gestaltet werden; die Ausführung ist abhängig von der Kfz-Belastung, immer aber sind attraktive Querungsmöglichkeiten einzurichten. Gute Beispiele aus Schwetzingen, Ditzingen und Keitum (Sylt) sind der beigefügten Präsentation zu entnehmen.

#### **Diskussionsbeiträge:**

- Bzgl. der Straßenraumgestaltung werden die langen Planungszeiträume als Problem gesehen. So wird In Kelsterbach gerade ein Baugebiet realisiert, dessen Planung 20 Jahre alt ist und den heutigen Richtlinien nicht mehr entspricht.
- Positivbeispiel: In Mörfelden-Walldorf konnte mit Unterstützung durch das Finanzierungsprogramm „Aktive Kernbereiche“ eine Umgestaltung der Ortsdurchfahrt auf aktuellem Stand der Regelwerke bewerkstelligt werden.

- Das Thema Straßenraumgestaltung wird in den nächsten Jahren an Bedeutung gewinnen, weil viele Kanalisationen zur Erneuerung anstehen. Hier sollte bzgl. Terminierung und vermeidbarem Doppelaufwand eine Abstimmung der beteiligten Fachplanungen erfolgen.
- Aus Sicht der LNVG machen unterschiedliche Wissensstände in den Kommunen die ÖPNV-Planung im Kreis schwierig. Das betrifft z.B. die Haltestellengestaltung, wo sich in etlichen Kommunen und auch bei Hessen Mobil Bus-Kaps etabliert haben, während andere Kommunen auf Busbuchten beharren.
- Ähnliches gilt zur barrierefreien Ausstattung: Es gibt Widersprüche zwischen Regelwerken und DIN-Normen, was die Zielsetzung einheitlicher und durchgängiger Planungsprinzipien bei Verkehrsanlagen für Mobilitätseingeschränkte erschwert. Es fehlt im Landkreis auch an der Institution eines Behindertenbeauftragten wie etwa im Landkreis Darmstadt-Dieburg.
- Eine Forderung seitens des ÖPNV ist außerdem, dass die ÖV-Anbindung entscheidendes Kriterium für die Siedlungsentwicklung sein soll. Siedlung an der falschen Stelle kostet den ÖV viel Geld, (Fahr-) Zeit und Fahrgäste. Verkehrsberuhigungsmaßnahmen können für den ÖPNV problematisch sein (Fahrzeitverlängerung, Anschlussverluste, ...).
- Von Vertretern aus Kommunen wird angemerkt, dass es in einer Kommune viele unterschiedliche Interessenlagen und teils gegensätzliche Anforderungen und Erwartungen von außen gibt, die nur schwer unter einen Hut zu bringen sind. Für Bauämter ist es aufgrund der Aufgabenfülle oft nicht möglich, sich kontinuierlich über den neuesten Stand der Technik zu informieren.
- Von Seiten des Kreises wird darauf hingewiesen, dass dieser nur die Rahmenbedingungen für gute Planung unterstützen kann. Die Planungshoheit bzgl. Straßenraumgestaltung liegt bei den Kommunen, der Kreis kann über neue Entwicklungen (Planungsrichtlinien) informieren.
- Eine Orientierung zu Planungsprinzipien für die Kommunen und ein Katalog guter (und ggf. auch schlechter) Beispiele oder Planungs-Checklisten werden von Kommunalvertretern als sehr hilfreich benannt. Dem Thema Straßenraumgestaltung wird eine hohe Bedeutung zugemessen. Es wird angeregt, ein Netzwerk zu gründen, das den Kommunen einen gezielten Austausch zu stadt- und verkehrsplanerischen Fragestellungen ermöglicht.

### **Dr. Volker Blees (Verkehrslösungen Blees): Stellplatzsatzung als Steuerungsinstrument**

**Dr. Volker Blees** erläuterte in seinem Vortrag, wie die **Stellplatzsatzung** als Steuerungsinstrument genutzt werden kann: So ist die Verfügbarkeit eines Verkehrsmittels direkt am Wohnstandort maßgeblich für die Verkehrsmittelwahl. Wenn bspw. das Fahrrad erst aus dem Keller geholt werden muss, das Auto aber vor der Haustür steht, wird eher das Auto genutzt.

Zahlen aus verdichteten Quartieren mit einer guten ÖPNV-Anbindung zeigen, dass dort der Autobesitz niedrig ist. Eine Stellplatzsatzung kann an dieser Stelle einhaken, indem sie die Anzahl und Qualität von Pkw- und Fahrradstellplätzen festlegt. Mögliche Strategien können sein, die Stellplatzsatzung um Fahrradstellplätze zu erweitern oder die Zahl der Stellplätze am Wohnstandort einzuschränken oder die Zahl der Stellplätze an Gewerbestandorten einzuschränken.

An Gewerbestandorten erlaubt die Hessische Bauordnung eine Reduzierung der Stellplatzanzahl, wenn durch die Förderung des Radverkehrs, des ÖPNV, von Mitfahrgemeinschaften usw. zu erwarten ist, dass sich der Pkw-Verkehrsaufwand reduziert.

#### **Diskussionsbeiträge:**

- Mehrere Kommunen berichten, dass sie eine eigene Stellplatzsatzung haben. Ob der Bauherr die Stellplätze aber auch wirklich baut, wird meist nicht kontrolliert. Hier müsse die Bauaufsicht mehr als bisher kontrollieren, ob Vorgaben eingehalten werden.
- Auch die Praxis der Ablösesummen der Bauherren an die Kommune für nicht gebaute Parkplätze ist nicht bei allen Kommunen beliebt, da diese dann diese Stellplätze auf eigene Kosten auf gemeindeeigenen Flächen herstellen müssen. Bei sehr hohen Ablösesummen können diese aber auch ein Investitionshemmnis für den Bauherrn sein.
- Die Frage, ob die Zahl der vorgeschriebenen privaten Stellplätze reduziert werden soll, wurde kontrovers diskutiert. Es bestünde die Gefahr, dass dann mehr Autos im öffentlichen Straßenraum abgestellt würden. Auch sei das Thema stark emotional besetzt und daher konfliktträchtig. Auf Interesse stieß jedoch der Gedanke, Anzahl und Qualität von Fahrradstellplätzen in die Stellplatzsatzung aufzunehmen.
- Bei der Parkraumbewirtschaftung sei zu differenzieren zwischen Innenstadtlagen und Randbereichen, eine flächenhafte Bewirtschaftung außerhalb der Innenstädte sei i.d.R. politisch nicht darstellbar.

#### **Workshop 2: Flexibel und effizient: Carsharing und Fahrradverleihsysteme**

##### **Martin Trillig (book-n-drive): CarSharing**

Obwohl es im Kreis Groß-Gerau nur eine Station in Rüsselsheim gibt, gibt es im ganzen Kreisgebiet 200 book-n-drive-Kunden. Insgesamt hat das Unternehmen 11.000 Kunden und verfügt über 350 Autos. In den letzten Jahren hat die Anzahl der Standorte, Fahrzeuge und Ausleihen stark zugenommen. Jedes Fahrzeug muss durchschnittlich im Monat 500€ netto einbringen, um die Fahrzeug- und Systemkosten (inkl. Kundenbetreuung) zu kompensieren.

Ziel ist es, eine Alternative zum eigenen Auto zu schaffen. Kunden sind jedoch nicht nur autofreie Haushalte. Durch Carsharing treffen Nutzervor jeder Autonutzung eine bewusste Entscheidung, außerdem gibt es eine Preiswahrheit über jede Fahrt. Sinnvoll ist eine Verknüpfung von Carsharing mit dem ÖPNV, bezüglich Stationen aber auch der Buchung.

In Rüsselsheim wird eines der Fahrzeuge von der Stadtverwaltung genutzt. Dies komme beiden Parteien entgegen, da die Stadtverwaltung so die Zahl der eigenen Dienstfahrzeuge reduzieren kann und gleichzeitig das Fahrzeug eine gewisse Grundauslastung hat (sich also schneller rentiert). Solche Kooperationen seien eine gute Voraussetzung für den Aufbau einer neuen Station. So wird book-n-drive wahrscheinlich in den nächsten ein bis zwei Jahren eine neue Station in Griesheim errichten, wo es einerseits bereits einen relativ großen Kundenkreis gibt und andererseits die Caritas Interesse an der Nutzung anstelle von Dienstfahrzeugen bekundet hat.

Die Nutzung von Carsharing ist offenbar stark von Einstellungen und der Sozialstruktur geprägt. So weist Darmstadt sehr hohe Nutzerzahlen auf, wohingegen in Wiesbaden die Nutzung deutlich geringer ist.



### **Uwe Hiltmann (MVGmeinRad): Fahrradverleihsysteme**

Das Fahrradvermietsystem **MVGmeinRad** wurde im Rahmen des Bundeswettbewerbs „Öffentliche Fahrradverleihsysteme“ aufgebaut und umfasst heute gut 100 Stationen mit insgesamt 660 Fahrrädern bei 50.000 zurückgelegten Fahrten im Monat und 13.000 angemeldeten Kunden. Das System befindet sich weiter im Ausbau und die MVG hat auch Interesse an einer Erweiterung über das Mainzer Stadtgebiet hinaus. So wurden in Bodenheim (südlich von Mainz) und Budenheim (nordwestlich von Mainz) bereits Stationen aufgebaut. Während in Bodenheim die Nutzung so gering war, dass die Stationen wieder abgebaut wurden, ist in Budenheim die Nutzung sehr gut; dort werden vor allem Fahrten zum Bahnhof zurückgelegt. Will eine Kommune das Mainzer Fahrradvermietsystem einrichten, übernimmt die MVG 50% der Investitionskosten.

Als Erfolgsfaktoren für das Mainzer System spielten die hochwertigen Fahrräder (Wert: 750€ netto) sicher eine Rolle, außerdem das Aufstellen einer großen Anzahl von Stationen und Fahrrädern, so dass eine hohe Stationsdichte erreicht wurde. Viele Stationen mussten nach kurzer Zeit erweitert werden, weil sie so stark genutzt wurden. Etwa 80% der Kosten entstehen der MVG durch die Wartung und die Verteilung der Räder, dies sind etwa 900.000€ im Jahr. Langfristig soll der Betrieb kostendeckend sein. Für die MVG ist das Fahrradvermietsystem jedoch auch ein wichtiges Element der Kundenbindung und Neukundengewinnung. Das System wird entgegen allgemeiner Klischees auch gerne von älteren Menschen genutzt.

### **Till Sommerfeld (RMV): Mobilitätskarte RheinMain**

**Till Sommerfeld** vom RMV stellt die **RMV-Mobilitätskarte „eTicket RheinMain“** vor. Ziel des RMV ist es, nicht nur „Bus und Bahn“ anzubieten, sondern weitere Mobilitätsangebote zu integrieren. Die Mobilitätskarte ist eine kontaktlos funktionierende elektronische Karte, mit der die Angebote des RMV und der Partner genutzt werden können. Partner sind derzeit u.a. Carsharinganbieter, Fahrradverleihe, die emobil-Station in Offenbach (Verleih von Pedelects und E-Autos) und eine Parkhaus-Betriebsgesellschaft.

Mit der Mobilitätskarte können Nutzer z.B. Wegekettens mit unterschiedlichen Verkehrsmitteln zurücklegen und benötigen dafür nur eine Karte. Die erhöht die Attraktivität der einzelnen Angebote. Wichtig war dem RMV von Anfang an, dass die Mobilitätskarte nicht als Insellösung für einzelne Kommunen betrieben wird, sondern im gesamten Rhein-Main-Gebiet unter Eingliederung der lokalen Einzelangebote.

Ein Hemmnis für Kunden ist momentan noch, dass diese sich bei den Partnern jeweils gesondert anmelden müssen; es ist also nicht möglich mit Erwerb der Karte gleich alle Angebote zu nutzen. Nach und nach werden alle Zeitkarten, später auch Einzelfahrscheine auf die Mobilitätskarte umgestellt. Der RMV möchte sein Angebot zukünftig mit weiteren Partnern ausbauen.

### **Diskussionsbeiträge zu den drei Input-Referaten:**

- Ein Fahrradverleihsystem ist nicht ohne weiteres von einer Großstadt auf eine kleine Gemeinde übertragbar; Insellösungen für einzelne Gemeinden sind nicht sinnvoll. Stattdessen sollte ein einheitliches System im Kreis und evtl. sogar darüber hinaus verfolgt werden. Wenn es ein regional kompatibles Fahrradverleihsystem gibt, ist es zudem für Nutzer nicht mehr notwendig, das eigene Fahrrad in der Bahn mitzunehmen, was zu einer leichten Entlastung

der Mitnahmekapazitäten führen könnte. Für das Kreisgebiet ist gut vorstellbar, dass ein Fahrradverleihsystem als letzte Wegestrecke vom ÖPNV-Halt zum Ziel genutzt wird.

- Voraussetzung für die Einführung eines Fahrradverleihsystems ist ein politischer Wille, denn für den Aufbau von Stationen müssen häufig Parkplätze entfallen. Gerade bei der Werbung um Akzeptanz und der Stationsfindung erwartet die MVG Unterstützung vor Ort.
- Als sinnvoll wird angesehen, im Zuge der sowieso anstehenden Bahnhofsmmodernisierungen dort weitere Mobilitätsangebote aufzubauen, wie etwa Carsharing oder Fahrradverleih. Hier bietet der RMV eine Zusammenarbeit an. Auch die Einrichtung von guten Fahrradstellplätzen an Bahnhöfen ist wichtig – an Stelle oder in Ergänzung zu einem Fahrradverleihsystem.
- Sowohl bei Carsharing als auch beim Fahrradverleih ist es wichtig in einem Netz zu denken, statt vereinzelte Standorte anzubieten. Erfolgreich kann ein System nur werden, wenn es groß gedacht wird – das Beispiel Mainz zeigt, dass zu Beginn die Nutzung oft zu niedrig eingeschätzt wird und dann nachgebessert werden muss. Beide Systeme sind aber für einen nachfrageabhängigen Ausbau geeignet.
- Der Aufbau einer Carsharing-Station ist für book-n-drive dann attraktiv, wenn es eine Zusammenarbeit mit den Verwaltungen gibt. Um die aktuellen tatsächlichen Auslastungen der Dienstfahrzeuge in einer Verwaltung und daraus mögliche Kosteneinsparungen durch Carsharing zu ermitteln, bietet book-n-drive interessierten Verwaltungen ein Excel-basiertes Berechnungstool an. Voraussetzung für eine Carsharing-Nutzung in der Verwaltung sei eine allgemeine Bereitschaft zu Veränderungen.
- Im Zuge von Benzinpreissteigerungen und einer stärkeren Kluft zwischen Armen und Reichen kann Carsharing den Zugang zu einem Pkw ermöglichen, was die soziale Teilhabe fördert. Die LNVG bietet an zu prüfen, ob sie einen Carsharing-Stellplatz zur Verfügung stellen kann, sollte ein Angebot aufgebaut werden. Die ivm weist darauf hin, dass ein Leitfaden zu Carsharing für die Rhein-Main-Region zum Download zur Verfügung steht<sup>1</sup>.
- Es wird angeregt, möglichst weitere Anbieter wie z.B. Call-a-bike in die Mobilitätskarte zu integrieren. Dies ist aber nur möglich, wenn der RMV ein akzeptables Angebot von den potentiellen Partnern erhält.
- Die Weiterverfolgung der Themen aus diesem Workshop wird von den Teilnehmerinnen und Teilnehmern gewünscht.

### ***Workshop 3: Unterwegs in die Zukunft: E-Mobilität und Mitfahrssysteme***

#### **Ansgar Roese (Stadt Frankfurt, Amt Wirtschaftsförderung): Elektromobilität aus kommunaler Sicht**

**Ansgar Roese** von der Wirtschaftsförderung Frankfurt berichtet von der Entwicklung der **Elektromobilität** und seinen Erfahrungen aus der Praxis. Elektromobilität war bisher dann ein Thema, wenn Ressourcen (besonders Öl) knapp zu werden drohten oder wenn Umweltauflagen eingehalten werden mussten. Aktuell sind es die zu vermeidenden CO<sub>2</sub>-Emissionen. In den vergangenen 5 Jahren gab es einen Hype, der bislang zu unkoordinierten Einzellösungen sowohl hinsichtlich der Technologie als auch der Versorgungsinfrastruktur geführt hat.

---

<sup>1</sup> siehe [http://www2.ivm-rheinmain.de/wp-content/uploads/2013/05/IVM\\_Carsharing\\_Handreichung1.pdf](http://www2.ivm-rheinmain.de/wp-content/uploads/2013/05/IVM_Carsharing_Handreichung1.pdf)

In den letzten Jahren wurde häufig angenommen, dass Kommunen eine umfangreiche Ladeinfrastruktur zur Verfügung stellen müssten, um die Verbreitung von E-Autos zu fördern. Daraufhin wurden in einigen Städten Ladesäulen installiert, so auch in Frankfurt. Diese wurden in Parkscheinautomaten integriert, die Stromversorgung erfolgt über ein Solarpanel und eine Autobatterie (Kostenpunkt pro Station: 8.000-10.000€). Allerdings hat sich inzwischen zum einen gezeigt, dass die Infrastruktur zwar da ist, die Nutzer aber weiterhin fehlen und zum anderen, dass für Energieversorger Elektro-Ladestationen wegen der geringen Einnahmen kein Geschäftsmodell sind. Die Ernüchterung hängt auch mit der Erkenntnis zusammen, dass Elektromobilität kein verkehrliches Wunderheilmittel ist: Auch ein Elektroauto trägt zum Stau bei bzw. steht im Stau, auch ein Elektroauto verursacht Emissionen (in hohem Maße bei der Herstellung des Fahrzeugs, aber auch bei der Herstellung des Stroms). Für Verbraucher ist ein Elektroauto wegen der hohen Anschaffungskosten (etwa Faktor 5 gegenüber einem Pkw mit Verbrennungsmotor) und der immer noch geringen Reichweiten wenig attraktiv.

Dennoch gibt es Perspektiven: Elektroautos können Bestandteil des Gesamtsystems werden und bspw. als CarSharing-Fahrzeuge in die Mobilitätskarte integriert werden – dies hat umso mehr Potential, als die junge Generation weniger auf Autos und Autobesitz fixiert ist als ältere Generationen. Wenn Elektroautos auch kaum einen Beitrag zur CO<sub>2</sub>-Reduzierung leisten können, so doch zur Verringerung der Luftschadstoffe. Für Kommunen sind Elektrofahrzeuge insbesondere als Nutzfahrzeuge im eigenen Fuhrpark interessant: Diese sind nur wenig teurer (etwa 10%) als solche mit Verbrennungsmotor, zudem fördern sie Gesundheit der Mitarbeiter, da lokal keine Abgase entstehen. Auch die Umstellung von Bussen von Verbrennungsmotor auf andere Antriebe kann eine Handlungsmöglichkeit der öffentlichen Hand sein. So plant die Stadt Hamburg derzeit alle Busse auf Brennstoffzellen umzustellen, was zwar deutlich höhere Anschaffungskosten bedeutet (1,2 Mio. zu 250.000€), aber mithelfen könnte, drohende EU-Sanktionen wegen anhaltender Schadstoffbelastungen abzuwehren. Auch für den städtischen Wirtschafts- und Lieferverkehr bieten sich Elektrofahrzeuge an, da hier meist kurze Strecken zurückgelegt werden.

#### **Diskussionsbeiträge:**

- Der Kreis kann bei der Elektromobilität keine Entwicklungsarbeit leisten. Auch im Kreis wurden bereits Ladestationen aufgebaut; dabei gibt es verschiedene Systeme, die nicht für alle Fahrzeugtypen nutzbar sind. Es wird angeregt eine Karte mit Lademöglichkeiten im Kreis zu erstellen.
- Die Kosten-Nutzen-Relation gerade in Bezug auf eine Senkung der CO<sub>2</sub>-Emissionen wird als nicht sehr gut eingeschätzt. Gerade die Batterieherstellung erfordert einen hohen Energieeinsatz. Auch ist unklar, wie lange noch Rohstoffe (besonders Lithium) vorhanden sein werden, um eine große Anzahl an Akkus herzustellen. Ebenso ist die Frage nach der Entsorgung der Akkus ist noch nicht geklärt. Die Brennstoffzelle ist ebenfalls noch nicht ausgereift, wird jedoch weiterentwickelt und könnte ein weiterer Baustein sein.
- Bei Elektromobilität wird oft nur an Pkw gedacht, jedoch gehören der ÖPNV (mit Straßenbahnen schon seit langer Zeit elektromobil) und Pedelecs mit dazu. Elektromobilität kann vom Kreis und den Kommunen sinnvollerweise nur integriert betrachtet und gefördert werden, z.B. im Rahmen der Radverkehrsförderung. So könnten zum Beispiel Radschnellwege für Pedelecs eingerichtet werden.

### **Dr. Volker Blees (Verkehrslösungen Blees): Mitfahrssysteme**

Als eine der Stellschrauben mit dem größten Wirkungspotenzial bei der Verminderung des Kfz-Verkehrs nennt **Dr. Volker Blees** in seinem Vortrag den Pkw-Besetzungsgrad: Derzeit seien Besetzungsgrade von durchschnittlich 1,4 über alle Pkw-Fahrten und 1,1 bei den Berufspendlern aktueller Stand der Mobilitätsforschung.

Mitfahrssysteme wie z.B. das am weitesten verbreitete System „flinc“ sind als ein Instrument zur nachhaltigen Mobilitätsentwicklung mit dem Ziel der Steigerung des Pkw-Besetzungsgrades konzipiert. flinc baut auf der Idee der konventionellen Mitfahrssysteme auf und erweitert diese.

Die Nutzer können auf einer gemeinsamen Internetplattform miteinander kommunizieren und bekommen dort Fahrten bzw. Mitfahrer angeboten. Teilstrecken werden bei der Suche automatisch berücksichtigt, auch ist eine Verbindung mit dem Navigationsgerät möglich. Das System kann wegen der genauen Start- und Zieleingabe auch für kurze Strecken genutzt werden.

Es gibt bereits Nutzungsmodelle für Unternehmen und Landkreise. Dafür müssen diese einen Beitrag zahlen und erhalten im Gegenzug ein eigenes flinc-Vertrauens-Netzwerk, Marketing-Unterstützung, einen Live-Fahrplan, Support u.v.m. Derzeit hat flinc 150.000 angemeldete Nutzer und monatlich 500.000 Fahrtangebote.

Als wesentliche Eigenschaften sind zusammenfassend zu nennen:

- Das System „flinc“ funktioniert wie ein soziales Netzwerk
- Nur Vermittlung, keine Bezahlregelung
- Kundenschwerpunkte Pendler, Unternehmen (z.B. BASF), Gebietskörperschaften
- Funktioniert nur bei ausreichender Dichte von Angeboten und Gesuchen
- Zeichnet sich aus durch professionelle Vermarktung

#### **Diskussionsbeiträge:**

- Es gibt seitens der ivm eine Pendler-Plattform Rhein-Main, die aber in ihrer derzeitigen Form veraltet ist und nicht die „kritische Masse“ an Nutzern zusammenbringt. Ein zweiter Anlauf scheint möglich, dann aber auf höherem Niveau und in ein übergeordnetes System integriert.
- Auch bei flexiblen Mitfahrssystemen muss der ÖPNV als „Rückfallebene“ weiterhin vorhanden sein.

### **8.3 Dokumentation der Abschlussveranstaltung am 23. Januar 2014**

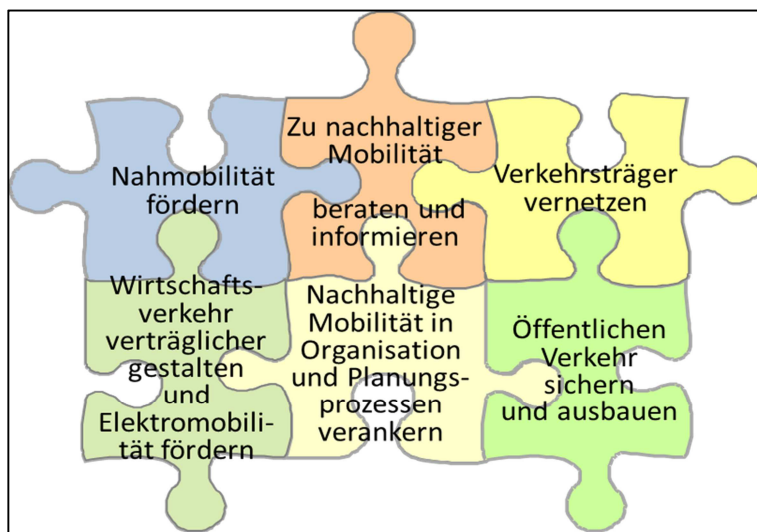
#### ***Begrüßung***

Erster Kreisbeigeordneter Walter Astheimer begrüßt die Teilnehmenden und zeigt sich erfreut über die rege Teilnahme. Er führt ein, dass die Veranstaltung den Teilnehmenden die Gelegenheit bietet, die bereits schriftlich erhaltenen Handlungsempfehlungen zu bewerten. Im nächsten Schritt werden die politischen Gremien des Kreises dann den endgültigen Bericht zur Beschlussvorlage erhalten.

### **Vorstellung des Projekts**

Dr. Volker Blees, Verkehrslösungen, wirft einen Blick zurück auf den Entstehungsprozess des Konzepts: Die Potenzialanalyse zeigte hohe CO<sub>2</sub>-Einsparpotenziale bei umfassenden Klimaschutzanstrengungen. Um diese Potenziale zu realisieren ist es wichtig, dass alle Akteure – von Kreis und Kommunen über die übergeordneten staatlichen Ebenen bis hin zu Wirtschaft und Privatpersonen – in ihrem Einfluss- und Zuständigkeitsbereich hierfür Anstrengungen unternehmen. Auch der – isoliert betrachtet – eher gering erscheinende Einfluss von Kreis und Kommunen ist im Gesamtzusammenhang unverzichtbar.

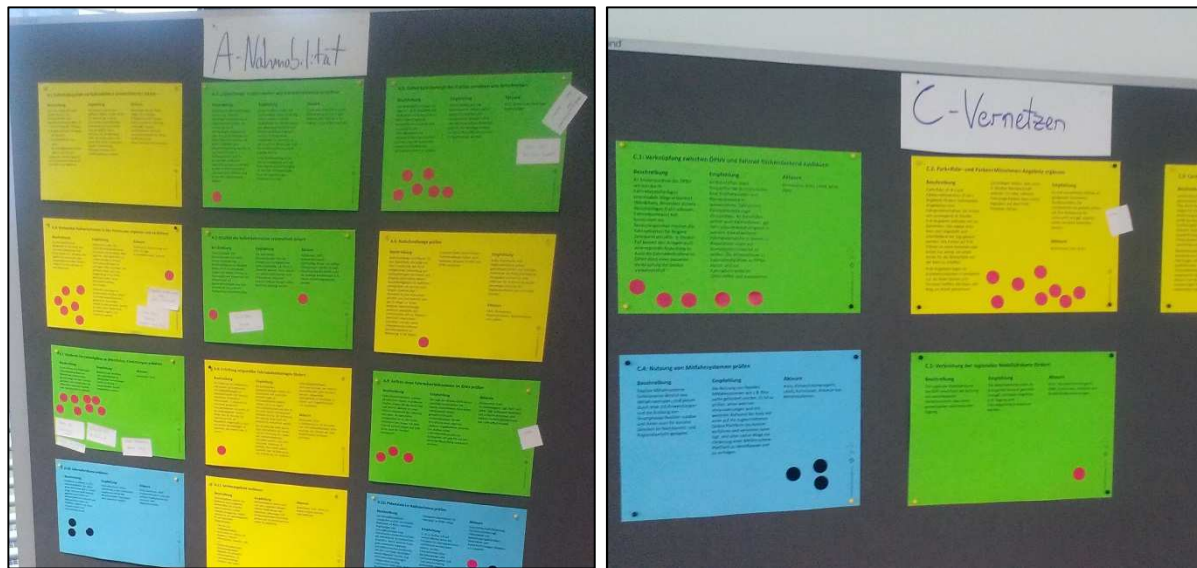
In mehreren Workshops haben sich kreisangehörige Kommunen und interessierte Institutionen am Prozess beteiligt und ihr Wissen und ihre Anregungen eingebracht. Dieses Engagement und die geführten Diskussionen haben wesentlich auch die nun formulierten Handlungsempfehlungen geprägt. Am Ende des Erarbeitungsprozesses stehen nun Empfehlungen aus sechs verschiedenen Handlungsfeldern (siehe Abbildung).



Blees weist ergänzend auf die Notwendigkeit eines Controllings hin: beim Klimaschutz gilt es, konkrete Emissionsziele zu erreichen. Daher muss regelmäßig geprüft werden, wie sich die Treibhausgasemissionen entwickeln und inwieweit bzw. mit welchem Erfolg die empfohlenen Maßnahmen umgesetzt werden.

### **Klimaschutz-Vernissage**

In einem Rundgang können sich die Teilnehmenden die an sechs Stellwänden aufgehängten Handlungsempfehlungen durchlesen und sie bewerten. Die Bewertung erfolgt mit Klebepunkten, wobei rote Punkte für eine wichtige Maßnahme stehen und schwarze für eine Maßnahme, die zurückgestellt werden kann. Wer sich besonders für eine Maßnahme einsetzen möchte, kann diese mit einem Namenskartchen versehen.



Als Ergebnis des aktiven Rundgangs ergeben sich folgende Bewertungen der vorgeschlagenen Maßnahmen:

Maßnahme	wichtig	ggf. zurückstellen
<b>A. Nahmobilität fördern</b>		
A.1: Aufenthaltsqualität und Nahmobilität in Ortsdurchfahrten stärken		
A.2: „Schleichwege“ nutzbar machen und Nahmobilitätsnetze verdichten	●	
A.3: Radverkehrskonzept des Kreises umsetzen und fortschreiben	●●●●●●●●	
A.4: Kreisweites Radverkehrsnetz in den Kommunen ergänzen und verdichten	●●●●●●●●	
A.5: Qualität des Radverkehrsnetzes systematisch sichern	●●	
A.6: Radschnellwege prüfen	●	
A.7: Moderne Fahrradstellplätze an öffentlichen Einrichtungen anbieten	●●●●●●●●	
A.8: Errichtung zeitgemäßer Fahrradabstellanlagen fördern	●	
A.9: Aufbau eines Fahrradverleihsystems im Kreis prüfen	●●●	
A.10: Fahrradlernkurse anbieten		●●●
A.11: Serviceangebote ausbauen		
A.12: Potenziale im Radtourismus prüfen	●	●●
A.13: Info- und Imagekampagne Nahmobilität durchführen		
<b>B. Zu nachhaltiger Mobilität beraten und informieren</b>		
B.1: Betriebliches Mobilitätsmanagement fortführen (mit Schwerpunkt Kreis- und Kommunalverwaltungen)	●●●●●	
B.2: Schulisches Mobilitätsmanagement intensivieren	●●●●	
B.3: Mobilitätsmanagement für Neubürger einführen	●●●	
B.4: Mobilitätsmanagement für weitere Zielgruppen situationsgerecht aufbauen		
B.5: Mobilitätsmanagement für größere Feste und Events verankern		
B.6: Klimaschutzteilkonzept Mobilität öffentlich vorstellen und vermarkten	●●●	

Maßnahme	wichtig	ggf. zu- rückstel- len
B.7: Internetauftritte der Kommunen und des Kreises zu Mobilität ausbauen	●●	●
B.8: Zielgruppen-Kampagnen für nachhaltige Mobilität durchführen		
B.9: Feste, Events und Veranstaltungen mit Informationen zu Mobilität begleiten	●	
B.10: Spritsparkurse für Unternehmen und Bürger durchführen		●
<b>C. Verkehrsträger vernetzen</b>		
C.1: Verknüpfung zwischen ÖPNV und Fahrrad flächendeckend ausbauen	●●●●●	
C.2: Park+Ride- und Parken+Mitnehmen-Angebote ergänzen	●●●●●● ●●	
C.3: Carsharing an Mobilitätsstationen fördern		
C.4: Nutzung von Mitfahrssystemen prüfen		●●●
C.5: Verbreitung der regionalen Mobilitätskarte fördern	●	
<b>D. Wirtschaftsverkehr verträglicher gestalten und Elektromobilität fördern</b>		
D.1: Gleisanschlüsse erhalten und ausbauen	●	
D.2: Güterverkehrszentren als intermodale Schnittstellen ausbauen	●	
D.3: Anschluss von Gewerbegebieten an die Schiene prüfen		●
D.4: Lkw-Durchfahrtsverbote und Routenkonzepte prüfen	●	●●
D.5: Kommunale Fuhrparks umweltfreundlich entwickeln	●●●	
D.6: Elektroladestationen für E-Fahrzeuge und Pedelecs prüfen	●●	●
D.7: neue Techniken bekanntmachen		●
<b>E. Nachhaltige Mobilität in Organisation und Planungsprozessen verankern</b>		
E.1: Klimaschutzmanager/in zur kreisweiten Koordination und Beratung einsetzen	●●●●●●	
E.2: Kommunales Netzwerk „Nachhaltige Mobilität“ initiieren und betreiben	●	
E.3: Handlungsleitlinien für nachhaltige Mobilität in der Planung verankern	●●●●●	
E.4: LNVG zum Mobilitätsdienstleister ausbauen	●●	
E.5: Kostenwahrheit im Verkehr fördern	●	
E.6: Bürger in die Verkehrsentwicklung und Verkehrsplanung einbeziehen		
<b>F. Öffentlichen Verkehr sichern und ausbauen</b>		
● Leitlinien ÖPNV + Kunden		
● Leitlinien ÖPNV-Nachfrage		
● Leitlinien ÖPNV-Angebot	●●●●●●	
● Leitlinien ÖPNV + Siedlungsstruktur		
● Leitlinien ÖPNV + Wirtschaftlichkeit		
● Leitlinien ÖPNV + Umwelt		
● Leitlinien ÖPNV + Qualität		

Als besonders wichtig (mindestens 5 rote Punkte, keine schwarzen Punkte) wurden folglich bewertet:

- A3: Radverkehrskonzept des Kreises umsetzen und fortschreiben
- A4: Kreisweites Radverkehrsnetz in den Kommunen ergänzen und verdichten
- A7: moderne Fahrradstellplätze an öffentlichen Einrichtungen anbieten
- B1: Betriebliches Mobilitätsmanagement fortführen (mit Schwerpunkt Kreis- und Kommunalverwaltungen)
- B2: Schulisches Mobilitätsmanagement intensivieren

- C1: Verknüpfung zwischen ÖPNV und Fahrrad flächendeckend ausbauen
- C2: Park+Ride- und Parken+Mitnehmen-Angebote ergänzen
- E1: Klimaschutzmanager/in zur kreisweiten Koordination und Beratung einsetzen
- E3: Handlungsleitlinien für nachhaltige Mobilität in der Planung verankern
- Leitlinien ÖPNV + Angebot

Als vorerst zurückstellbare Maßnahmen (mindestens 2 schwarze Punkte, keine roten Punkte) wurden benannt:

- A10: Fahrradlernkurse anbieten
- C4: Nutzung von Mitfahrssystemen prüfen

Zusammenfassend hält Dr. Volker Blees fest, dass Radverkehr und Mobilitätsmanagement offensichtlich einen hohen Stellenwert genießen. Auch die in der Öffentlichkeit häufig nicht wahrgenommenen internen Organisations- und Planungsprozesse werden als wichtig eingeschätzt. Generell zeugen sich nur geringe Abweichungen in den Einschätzungen der Teilnehmer und der Prioritäten der Gutachter.

Der Vertreter des ADFC, Mario Schuller, merkt unter Bezug auf die Bewertung der Maßnahme ‚A10: Fahrradlernkurse anbieten‘ an, dass tatsächlich eine recht hohe Zahl an Erwachsenen nicht Fahrrad fahren kann und daher Radfahrlernkurse durchaus ihre Berechtigung haben. Frau Stowasser, Stadt Riedstadt, gibt zu bedenken, dass die Kommunen durchaus Interesse an einer Umsetzung des Konzepts haben, die aktuelle Finanzlage jedoch eine rasche Umsetzung erschwere.

### ***Abschluss und weiteres Vorgehen***

Herr Astheimer dankt den Teilnehmenden für die Anregungen. Dass die Umsetzung und Fortschreibung des Radverkehrskonzepts von vielen als wichtig bewertet wurde, nimmt er positiv auf. Eine solche Zusammenarbeit bzw. ein solches koordiniertes Handeln von Kreis und Kommunen sieht er als Vorbild auch für viele andere Maßnahmen des Integrierten Verkehrsentwicklungskonzepts an. Er appelliert daher an die Kommunen, die Umsetzung der Handlungsempfehlungen zu unterstützen. Auch bei der schwierigen Finanzsituation der kommunalen Gebietskörperschaften gebe es Möglichkeiten, politische Akzente zu setzen. Um das Konzept vor Ort bekannter zu machen, bietet der Kreis an, dieses vor Ort in den einzelnen Kommunen vorzustellen.

Die Anregungen aus der Veranstaltung werden in den Abschlussbericht einfließen. Der Bericht wird dann dem Kreistag vorgelegt.

Abschließend dankt auch Herr Dr. Blees den Teilnehmenden für ihre engagierte Mitarbeit.



## 8.4 Überblick über die Handlungsempfehlungen und ihre Beurteilung

Zur Interpretation der Angaben siehe Kapitel 3.

Maßnahme	Priorität	Umsetzbarkeit	Wirkansatz	baulicher Aufwand	betrieblicher Aufwand
<b>A. Nahmobilität fördern</b>					
A.1: Aufenthaltsqualität und Nahmobilität in Ortsdurchfahrten stärken	mittel	kurzfristig (Geschwindigkeits-reduzierung), mittel- bis langfristig	modale Verlagerung, verträgliche Abwicklung	hoch	mittel bis hoch
A.2: „Schleichwege“ nutzbar machen und Nahmobilitätsnetze verdichten	hoch	kurz- bis mittelfristig	modale Verlagerung, Verkehrs-vermeidung	gering bis mittel	mittel
A.3: Radverkehrskonzept des Kreises umsetzen und fortschreiben	hoch	kurzfristig (Umsetzung), mittelfristig (Fort-schreibung)	modale Verlagerung	gering bis hoch	gering
A.4: Kreisweites Radverkehrsnetz in den Kommunen ergänzen und verdichten	hoch	kurz- bis mittelfristig	modale Verlagerung	mittel bis hoch	mittel
A.5: Qualität des Radverkehrsnetzes systematisch sichern	hoch	kurzfristig	modale Verlagerung	gering bis hoch	gering bis mittel
A.6: Radschnellwege prüfen	mittel	langfristig	modale Verlagerung	mittel bis hoch	mittel bis hoch
A.7: Moderne Fahrradstellplätze an öffentlichen Einrichtungen anbieten	hoch	kurzfristig	modale Verlagerung	gering bis mittel	gering
A.8: Errichtung zeitgemäßer Fahrradabstellanlagen fördern	mittel bis hoch	mittelfristig	modale Verlagerung	gering	gering bis mittel

VERKEHRSLÖSUNGEN BLEES

Untere Mühlstraße 31 – 64291 Darmstadt

Tel. 06151 99282-10 – E-Mail volker.blees@verkehrsloesungen.de

in Kooperation mit ZIV - Zentrum für Integrierte Verkehrssysteme GmbH

<b>Maßnahme</b>	<b>Priorität</b>	<b>Umsetzbarkeit</b>	<b>Wirkansatz</b>	<b>baulicher Aufwand</b>	<b>betrieblicher Aufwand</b>
A.9: Aufbau eines Fahrradverleihsystems im Kreis prüfen	hoch	kurzfristig	modale Verlagerung	-	gering
A.10: Fahrradlernkurse anbieten	mittel bis niedrig	kurz- bis mittelfristig	modale Verlagerung	-	gering bis mittel
A.11: Serviceangebote ausbauen	hoch bis mittel	kurz- bis langfristig (je nach Maßnahme)	modale Verlagerung	gering bis mittel	gering bis mittel
A.12: Potenziale im Radtourismus prüfen	niedrig	mittel- bis langfristig	modale Verlagerung	gering	gering
A.13: Info- und Imagekampagne Nahmobilität durchführen	hoch	kurz- bis mittelfristig	modale Verlagerung	keiner	mittel
<b>B. Zu nachhaltiger Mobilität beraten und informieren</b>					
B.1: Betriebliches Mobilitätsmanagement fortführen (mit Schwerpunkt Kreis- und Kommunalverwaltungen)	hoch	kurz- bis mittelfristig	Verkehrsvermeidung, modale Verlagerung verträgliche Abwicklung	keiner bis hoch	mittel bis hoch
B.2: Schulisches Mobilitätsmanagement intensivieren	hoch	kurzfristig	Verkehrsvermeidung, modale Verlagerung verträgliche Abwicklung	gering bis mittel	mittel bis hoch
B.3: Mobilitätsmanagement für Neubürger einführen	hoch	kurzfristig	Verkehrsvermeidung, modale Verlagerung verträgliche Abwicklung	keiner	gering bis mittel
B.4: Mobilitätsmanagement für weitere Zielgruppen situationsgerecht aufbauen	niedrig	kurz- bis mittelfristig	Verkehrsvermeidung, modale Verlagerung verträgliche Abwicklung	keiner bis gering	gering bis mittel

<b>Maßnahme</b>	<b>Priorität</b>	<b>Umsetzbarkeit</b>	<b>Wirkansatz</b>	<b>baulicher Aufwand</b>	<b>betrieblicher Aufwand</b>
B.5: Mobilitätsmanagement für größere Feste und Events verankern	niedrig	mittelfristig	Verkehrsvermeidung, modale Verlagerung verträgliche Abwicklung	keiner bis gering	gering bis mittel
B.6: Klimaschutzteilkonzept Mobilität öffentlich vorstellen und vermarkten	hoch	kurzfristig	Verkehrsvermeidung, modale Verlagerung verträgliche Abwicklung	keiner	gering
B.7: Internetauftritte der Kommunen und des Kreises zu Mobilität ausbauen	hoch bis mittel	kurzfristig	Verkehrsvermeidung, modale Verlagerung verträgliche Abwicklung	keiner	gering
B.8: Zielgruppen-Kampagnen für nachhaltige Mobilität durchführen	hoch	kurz- bis mittelfristig	Verkehrsvermeidung, modale Verlagerung verträgliche Abwicklung	gering	mittel
B.9: Feste, Events und Veranstaltungen mit Informationen zu Mobilität begleiten	mittel	kurzfristig	Verkehrsvermeidung, modale Verlagerung verträgliche Abwicklung	keiner	gering
B.10: Spritsparkurse für Unternehmen und Bürger durchführen	hoch	kurzfristig	verträgliche Abwicklung	gering	gering bis mittel
<b>C. Verkehrsträger vernetzen</b>					
C.1: Verknüpfung zwischen ÖPNV und Fahrrad flächendeckend ausbauen	hoch	kurz- bis mittelfristig	modale Verlagerung	mittel	gering
C.2: Park+Ride- und Parken+Mitnehmen-Angebote ergänzen	hoch	kurz- bis mittelfristig	Verkehrsvermeidung, modale Verlagerung, verträgliche Abwicklung	mittel	gering

<b>Maßnahme</b>	<b>Priorität</b>	<b>Umsetzbarkeit</b>	<b>Wirkansatz</b>	<b>baulicher Aufwand</b>	<b>betrieblicher Aufwand</b>
C.3: Carsharing an Mobilitätsstationen fördern	hoch bis mittel	kurz- bis mittelfristig	Verkehrsvermeidung, verträgliche Abwicklung	gering	gering
C.4: Nutzung von Mitfahrssystemen prüfen	mittel bis niedrig	kurz- bis mittelfristig	Verkehrsvermeidung, verträgliche Abwicklung	keiner	mittel
C.5: Verbreitung der regionalen Mobilitätskarte fördern	hoch bis mittel	mittelfristig	Verkehrsvermeidung, modale Verlagerung, verträgliche Abwicklung	keiner	gering bis mittel
<b>D. Wirtschaftsverkehr verträglicher gestalten und Elektromobilität fördern</b>					
D.1: Gleisanschlüsse erhalten und ausbauen	mittel	mittel- bis langfristig	modale Verlagerung	mittel bis hoch	mittel
D.2: Güterverkehrszentren als intermodale Schnittstellen ausbauen	mittel	mittel- bis langfristig	Verkehrsvermeidung, modale Verlagerung, verträgliche Abwicklung	mittel bis hoch	mittel
D.3: Anschluss von Gewerbegebieten an die Schiene prüfen	mittel	kurzfristig (Prüfung), langfristig (Umsetzung)	modale Verlagerung	keiner (Prüfung), hoch (Umsetzung)	gering bis mittel
D.4: Lkw-Durchfahrtsverbote und Routenkonzepte prüfen	hoch bis mittel	kurz- bis mittelfristig	verträgliche Abwicklung	mittel	gering bis mittel
D.5: Kommunale Fuhrparks umweltfreundlich entwickeln	hoch	kurz- bis mittelfristig	Verkehrsvermeidung, modale Verlagerung, verträgliche Abwicklung	keiner	gering
D.6: Elektroladestationen für E-Fahrzeuge und Pedelecs prüfen	hoch	kurz- bis mittelfristig	modale Verlagerung, verträgliche Abwicklung	gering bis mittel	gering

<b>Maßnahme</b>	<b>Priorität</b>	<b>Umsetzbarkeit</b>	<b>Wirkansatz</b>	<b>baulicher Aufwand</b>	<b>betrieblicher Aufwand</b>
D.7: neue Techniken bekanntmachen	mittel	kurzfristig	verträgliche Abwicklung	keiner	gering
<b>E. Nachhaltige Mobilität in Organisation und Planungsprozessen verankern</b>					
E.1: Klimaschutzmanager/in zur kreisweiten Koordination und Beratung einsetzen	hoch	kurzfristig	Verkehrsvermeidung, modale Verlagerung, verträgliche Abwicklung	keiner	gering
E.2: Kommunales Netzwerk „Nachhaltige Mobilität“ initiieren und betreiben	hoch	kurzfristig	Verkehrsvermeidung, modale Verlagerung, verträgliche Abwicklung	keiner	gering bis mittel
E.3: Handlungsleitlinien für nachhaltige Mobilität in der Planung verankern	hoch	kurzfristig	Verkehrsvermeidung, modale Verlagerung, verträgliche Abwicklung	keiner	gering
E.4: LNVG zum Mobilitätsdienstleister ausbauen	hoch	mittelfristig	Verkehrsvermeidung, modale Verlagerung, verträgliche Abwicklung	gering	mittel
E.5: Kostenwahrheit im Verkehr fördern / Neue Finanzierungsquellen erschließen	hoch	kurzfristig	Verkehrsvermeidung, modale Verlagerung, verträgliche Abwicklung	keiner	gering bis mittel
E.6: Bürger in die Verkehrsentwicklung und Verkehrsplanung einbeziehen	hoch	kurzfristig	Verkehrsvermeidung, modale Verlagerung, verträgliche Abwicklung	keiner	mittel
<b>F. Öffentlichen Verkehr sichern und ausbauen</b>					