

# „SÜDHESSEN EFFIZIENT MOBIL“

IHK BEZIRK DARMSTADT RHEIN MAIN NECKAR

## MOBILITÄTSPLAN STADTVERWALTUNG RÜSSELSHEIM AM MAIN

südhessen  
effizient mobil



Integriertes Verkehrs- und  
Mobilitätsmanagement  
Region Frankfurt RheinMain



## Kontakt

### Regionale Koordinierungsstelle Mobilitätsmanagement



Integriertes Verkehrs- und  
Mobilitätsmanagement  
Region Frankfurt RheinMain

ivm GmbH

(Integriertes Verkehrs- und Mobilitätsmanagement Region Frankfurt RheinMain)

Christine Breser

Bessie-Coleman-Str. 7, 60549 Frankfurt am Main

Tel. 069-660759-33 E-Mail: [c.breser@ivm-rheinmain.de](mailto:c.breser@ivm-rheinmain.de)

### IHK Darmstadt Rhein Main Neckar



Darmstadt  
Rhein Main Neckar

Daniel Kaeding

Rheinstraße 89, 64295 Darmstadt

Tel. 06151-871-182 E-Mail: [kaeding@darmstadt.ihk.de](mailto:kaeding@darmstadt.ihk.de)

### Lokale Koordinierungsstelle

Ralph Joly DADINA

Europaplatz 1, 64293 Darmstadt

Tel. +49 (0) 6151 360 5-119 E-Mail: [r.joly@dadina.de](mailto:r.joly@dadina.de)



### Fachliche Projektbegleitung

Hélène Pretsch

Planungsbüro Mobilitätslösung

Robert-Bosch-Str. 7, 64293 Darmstadt

Tel. 06151-950 94 20 E-Mail: [helene.pretsch@mobilitaetsloesung.de](mailto:helene.pretsch@mobilitaetsloesung.de)

### Weitere Informationen und Unterlagen

<http://www.suedhessen-effizient-mobil.de>

### Weitere Partner im Netzwerk Süd Hessen

Wissenschaftsstadt  
Darmstadt



## Zusammenfassung

Der vorliegende Mobilitätsplan soll die Stadtverwaltung Rüsselsheim am Main darin unterstützen, ihre Mobilität auf Arbeits- und Dienstwegen effizient, kostensparend sowie umwelt- und klimafreundlich zu gestalten. Im Wesentlichen werden die folgenden **Ziele** verfolgt:

- die Erreichbarkeit für Mitarbeiter\*innen und Kund\*innen zu sichern,
- die Gesundheitsvorsorge der Mitarbeiter\*innen zu unterstützen,
- das positive Image als attraktive Arbeitgeberin zu stärken,
- einen Beitrag zum Klimaschutz zu leisten
- und ganz konkret die Poolfahrzeuge auf Zweiräder auszuweiten.

Hierfür kann auf das **Beratungsprogramm zum Betrieblichen Mobilitätsmanagement** („südhessen effizient mobil“) zurückgegriffen werden. Mit diesem kostenfreien Beratungsprogramm können öffentliche Verwaltungen und Unternehmen basierend auf standardisierten Analysen passgenaue Maßnahmenkonzepte für ihre betriebliche Mobilität entwickeln. Der Gesamtprozess wird unterstützt von der ivm GmbH als regionale Gesellschaft in Kooperation mit dem RMV, den IHKen, Lokalen Nahverkehrsgesellschaften, Städten und Landkreisen sowie begleitet durch das Büro Mobilitätslösung für die durchgeführten Coachings.

Als **methodische Grundlage** für die verkehrliche Analyse und die Entwicklung der Maßnahmen herangezogen wurden:

- Standortsteckbriefe Betrieb (betriebliche und verkehrliche Rahmenbedingungen),
- Wohnstandortanalyse (Mobilitätsmöglichkeiten der Beschäftigten),
- Beschäftigtenbefragung (Untersuchung des tatsächlichen Mobilitätsverhaltens).

**Wichtige Ergebnisse** aus den Analysen sind:

- Sehr hohe Nutzung des Pkw sowohl auf den Arbeits- als auch auf den Dienstwegen (70 bzw. 81 %)
- Öffentliche Verkehrsmittel werden wenig genutzt, obwohl die Ausgangsbedingungen gut sind, was auf die Tarifstruktur bzw. das fehlende Jobticket zurückgeht
- Fuß- und Radverkehr haben hohe mögliche Weganteile, da viele Wege kurz sind: 41 % der Beschäftigten wohnen im Nahbereich (< 5 km), 52 % der Dienstgänge sind < 3 km
- Dienstgänge finden für 46 % mindestens wöchentlich statt, erfolgen häufig im Nahbereich (52 % < 3 km) und zu 81 % mit dem Pkw
- die größten Potentiale werden für die Arbeitswege in einer verstärkten Nutzung von ÖPNV und Rad, für die Dienstwege von Fuß, Rad und Dienst-Pkw gesehen.

Auf der Grundlage der Analyseergebnisse sowie der eingangs definierten Ziele wurden folgende Maßnahmen für die Stadtverwaltung Rüsselsheim erarbeitet (vgl. Tabelle 1). Die Maßnahmen sind gegliedert nach Handlungsfeldern (1-6), und jeweils mit dreistufiger Skala bewertet nach dem aktuellen Umsetzungsstand (Status Quo), der Zeit-Perspektive für eine Umsetzung (kurz- bis langfristige Perspektive) und der Umsetzungspriorität (hoch, mittel, gering).

Tabelle 1: Maßnahmenübersicht

Maßnahme	Status Quo	Perspektive	Priorität
 <b>1 Handlungsfeld Radverkehrsförderung</b>			
1.1 Erweiterung bzw. Verbesserung der Fahrradabstellanlagen	nicht umgesetzt	kurzfristig	I
1.2 Erweiterung der Bike+Ride-Abstellanlagen	teilweise umgesetzt	mittelfristig	II
1.3 Anschaffung hochwertiger Diensträder	teilweise umgesetzt	mittelfristig	I
1.4 Prüfung: Stadtverwaltung als Ankerkunde für Fahrradverleihsystem	teilweise umgesetzt	mittelfristig	III
1.5 Prüfung: Einführung von Fahrradleasing (Jobrad)	nicht umgesetzt	kurzfristig	I
1.6 Prüfung: Weitere Dusch- und Umkleidemöglichkeit	nicht umgesetzt	mittelfristig	II
1.7 Reparaturset anschaffen und informieren	nicht umgesetzt	kurzfristig	III
 <b>2 Handlungsfeld Fußverkehrsförderung</b>			
2.1 Ergänzung der vorhandenen Wegweisung	teilweise umgesetzt	kurzfristig	II
2.2 Anreize für Fußgänger und Radfahrer (Aktionen + Kampagnen)	teilweise umgesetzt	kurzfristig	I
2.3 Weiter so: Gehwegüberfahrten entlang von Hauptwegeachsen	teilweise umgesetzt	langfristig	II
2.4 Klimainsel Rathaus: Schattenbank und Trinkwasserspender	teilweise umgesetzt	mittelfristig	II
 <b>3 Handlungsfeld ÖPNV-Förderung</b>			
3.1 Einführung eines Jobtickets	teilweise umgesetzt	kurzfristig	I
 <b>4 Handlungsfeld effiziente Pkw-Nutzung</b>			
4.1 Optimierung Übersicht, Zugang, Buchung für Dienstfahrzeuge	nicht umgesetzt	kurzfristig	I
4.2 Prüfung: CarSharing-Nutzung auf Dienstwegen	nicht umgesetzt	mittelfristig	III
4.3 Fahrgemeinschaften: Information + reservierte Stellplätze	nicht umgesetzt	kurzfristig	III
 <b>5 Handlungsfeld Information und Kommunikation</b>			
5.1 Mobilitätsinformationen für Besucher - Ergänzung Homepage	teilweise umgesetzt	kurzfristig	I
5.2 Mobilitätsinformationen für (neue) Mitarbeiter / Azubis	teilweise umgesetzt	kurzfristig	II
5.3 Mobilitätsinformationen für Dienstgänge der Mitarbeiter	nicht umgesetzt	kurzfristig	I
 <b>6 Handlungsfeld Organisation</b>			
6.1 Prozessverstetigung: Mobilitäts- oder Klimaschutzbeauftragte(r)	nicht umgesetzt	mittelfristig	I
6.2 Dienst(reise)hinweis zur Verkehrsmittelwahl	nicht umgesetzt	kurzfristig	I
6.3 Dienstvereinbarung alternierende Telearbeit	teilweise umgesetzt	kurzfristig	I
6.4 Prüfauftrag: Einführung Fuhrparkmanager*in	nicht umgesetzt	mittelfristig	II
6.5 Evaluation / Audit SEM-Prozess	nicht umgesetzt	mittelfristig	II

Legende

Status Quo	Perspektive	Priorität der Umsetzung
 bereits umgesetzt	 langfristig umsetzbar	I hohe Priorität
 teilweise umgesetzt	 mittelfristig umsetzbar	II mittlere Priorität
 nicht umgesetzt	 kurzfristig umsetzbar	III niedrige Priorität

## Inhaltsverzeichnis

1. Ziele des Mobilitätskonzeptes.....	7
2. Methodik.....	7
3. Analyse zur Mobilität am Standort .....	8
3.1 Lage und verkehrliche Rahmenbedingungen des Betriebsstandortes .....	8
3.2 Beschäftigtenstruktur und Stichprobe .....	15
3.3 Wohnortverteilung der Beschäftigten .....	16
3.4 Betriebliche Regelungen zur Mobilität.....	22
4. Mobilitätsverhalten der Beschäftigten .....	24
4.1 Verkehrsmittelnutzung auf dem Weg zur Arbeit.....	25
4.2 Verkehrsmittelverfügbarkeit für den Weg zur Arbeit.....	29
4.3 Motive der Verkehrsmittelwahl auf dem Weg zur Arbeit.....	32
4.4 Verkehrsmittel-Potenziale.....	32
4.5 Verkehrsmittelnutzung auf Dienstgängen .....	40
5. Zusammenfassung Analyseergebnisse.....	45
6. Maßnahmenplan.....	47
6.1 Grundlegende Strategie .....	47
6.2 Handlungsfelder/ Maßnahmenbereiche.....	47
7. Weiteres Vorgehen .....	71

## Abbildungs- und Tabellenverzeichnis

Abbildung 1: Ablauf Beratungsprozess .....	7
Abbildung 2: Verkehrsmittelwahl in Südhessen und dem Rhein-Main-Raum.....	8
Abbildung 3: Karte Rüsselsheim mit wichtigen Standorten der Stadtverwaltung.....	9
Abbildung 4: Beschäftigtenstruktur nach Alter, Geschlecht und Arbeitsumfang bzw. -modell .	15
Abbildung 5: Anzahl der Mitarbeiter*innen nach Wohnorten (Postleitzahlen) .....	17
Abbildung 6: Entfernung Wohnort – Arbeitsort geschätzt (links) und gemessen (rechts) .....	18
Abbildung 7: Entfernung Wohnort-Arbeitsort nach Standorten der Stadtverwaltung .....	19
Abbildung 8: Zeitaufwand für den Arbeitsweg mit verschiedenen Verkehrsmitteln (gemessen) .....	20
Abbildung 9: (Fast) täglich genutztes Verkehrsmittel auf dem Arbeitsweg.....	25
Abbildung 10: (Fast) täglich genutztes Verkehrsmittel auf dem Arbeitsweg nach Standorten..	26
Abbildung 11: (Fast) täglich genutztes Verkehrsmittel auf dem Arbeitsweg nach Entfernungsklassen .....	27
Abbildung 12: Verkehrsmittelnutzung auf Arbeitswegen nach Jahreszeit und Nutzungshäufigkeit .....	28
Abbildung 13: Verkehrsmittelbesitz und -zugang .....	29
Abbildung 14: Genutzte ÖPNV-Fahrkarten .....	30
Abbildung 15: Genutzte Stellplätze .....	31
Abbildung 16: Gründe für die Pkw-Nutzung auf dem Arbeitsweg.....	32
Abbildung 17: Entfernung zur ÖPNV-Haltestelle am Wohnort und Umsteigehäufigkeit .....	33
Abbildung 18: Möglichkeit der Nutzung des ÖPNV für den Arbeitsweg.....	34
Abbildung 19: Möglichkeit der Nutzung des Fahrrades für den Arbeitsweg .....	35
Abbildung 20: Möglichkeit der Nutzung eines E-Pkw für den Arbeitsweg .....	36
Abbildung 21: Möglichkeit einer Fahrgemeinschaft für den Arbeitsweg .....	37
Abbildung 22: Möglichkeit zu mobilem Arbeiten.....	38
Abbildung 23: Verbesserungswünsche für die Erreichbarkeit des Arbeitsplatzes.....	39
Abbildung 24: Häufigkeit von Dienstgängen .....	40
Abbildung 25: Entfernung dienstlicher Ziele .....	41
Abbildung 26: Häufig genutzte Verkehrsmittel auf Dienstgängen (alle Standorte).....	42
Abbildung 27: Gründe für die Pkw-Nutzung auf Dienstgängen .....	43
Abbildung 28: Umweltverbund als Alternative .....	44
Tabelle 1: Maßnahmenübersicht .....	4
Tabelle 2: Erreichbarkeit Rüsselsheim sowie Hauptstandorte Stadtverwaltung.....	10
Tabelle 3: Entfernung Wohnort – Arbeitsort in Entfernungsklassen .....	16
Tabelle 4: Reisezeitverhältnis Pkw : ÖV : Rad für wichtige Wohnorte.....	21
Tabelle 5: Regelungen zur betrieblichen Mobilität .....	22
Tabelle 6: Zentrale Ergebnisse nach Verkehrsmitteln.....	45
Tabelle 7: Zentrale Ergebnisse nach Standorten.....	46

## 1. Ziele des Mobilitätskonzeptes

Die Stadtverwaltung Rüsselsheim am Main hat bereits vielfältige Aktivitäten im Themenfeld Mobilität bzw. mit Querverbindung zur Mobilität angestoßen. Neben einer Innenstadtsanierung zur Stärkung der Nahversorgung und u.a. Öffnung der Sophienpassage für den Radverkehr, liegt ein Masterplan Green City mit Radverkehrsteil vor, es gibt einen Fahrradstadtplan sowie eine Radverkehrsbeauftragte, die Stadt hat sich am sog. Opelsteg beteiligt. 2019 hat die Stadt wieder beim bundesweiten Stadtradeln teilgenommen und sich am Programm „Radfahren neu entdecken“ des Landes Hessen beteiligt. Die Bürgerinnen und Bürger hatten dabei die Gelegenheit, Lastenräder zu testen. Ganz aktuell hat die Stadt den Klimanotstand ausgerufen, so dass auch Maßnahmen im Mobilitätssektor zu ergreifen sind.

Mit der Teilnahme am Programm „südhessen effizient mobil“ möchte die Stadtverwaltung Rüsselsheim in einem umfassenderen Ansatz das Thema der nachhaltigen Mobilität aufgreifen. Hierbei geht es sowohl um die Gesundheitsvorsorge für die Mitarbeiter\*innen durch die Förderung aktiver Mobilitätsformen als auch um einen aktiven Beitrag zum Klimaschutz durch das Aufzeigen verträglicher und effizienter Mobilitätsoptionen. Im Wettbewerb um neue Mitarbeiter\*innen möchte sich die Stadtverwaltung darüber hinaus als attraktive, mit verschiedenen Verkehrsmitteln gut erreichbare Arbeitgeberin positionieren. Mit Hilfe des betrieblichen Mobilitätsmanagements soll der Anteil der mit dem Umweltverbund zur Arbeit kommenden Mitarbeiter\*innen weiter erhöht werden.

## 2. Methodik



Der Beratungsprozess gliederte sich insgesamt in Arbeitsphasen und Coaching-Phasen (vgl. Abbildung 1). Hierbei stehen unterschiedliche thematische Aspekte im Vordergrund: Während beim 1. Coaching der Fokus auf den verkehrlichen und betrieblichen Rahmenbedingungen liegt, werden beim 2. Coaching die Ergebnisse der Analysen (Beschäftigtenbefragung, Wohnstandortanalyse) gemeinsam besprochen und beim 3. Coaching mögliche Maßnahmen diskutiert.

Der Befragungszeitraum lag im Frühsommer 2019, der gesamte Coachingprozess erstreckte sich von Mai bis September 2019.

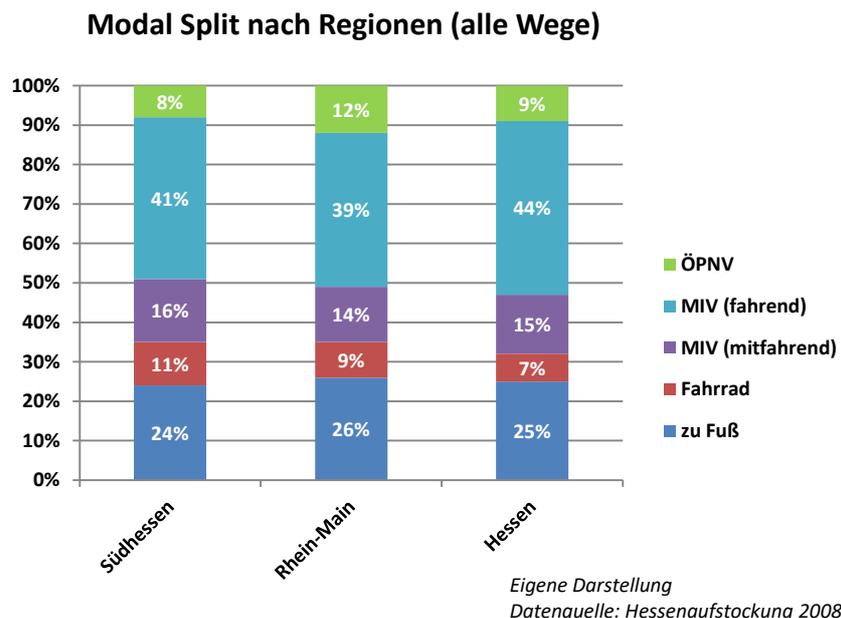
Abbildung 1: Ablauf Beratungsprozess

### 3. Analyse zur Mobilität am Standort

#### 3.1 Lage und verkehrliche Rahmenbedingungen des Betriebsstandortes

Rüsselsheim ist mit ca. 65.000 Einwohnern eine Sonderstatusstadt in Hessen und gleichzeitig die größte Stadt im Kreis Groß-Gerau. Die Stadt liegt mitten im Rhein-Main-Raum, am Untermain zwischen Frankfurt a. M. und Mainz. Für die verkehrliche Situation prägend sind der Verwaltungssitz und (Hoch-)Schulstandort Rüsselsheim, aber auch die Nähe zum Flughafen und natürlich der internationale Automobilstandort von Opel.

Für die Verkehrsmittelwahl in Rüsselsheim liegen keine spezifischen Zahlen vor. Über die regionsspezifisch aufbereiteten Daten aus der Mobilität in Deutschland (MiD 2008) für den Raum Südhessen und das Rhein-Main-Gebiet kann eine erste Annäherung vorgenommen werden (Abbildung 2). Demnach werden gemittelt auf alle Wege ca. 55 % mit dem Motorisierten Individualverkehr (MIV) zurückgelegt, ca. 25 % der Wege zu Fuß und je ca. 10 % mit dem Öffentlichen Verkehr (ÖV) und dem Rad.



**Abbildung 2: Verkehrsmittelwahl in Südhessen und dem Rhein-Main-Raum**

Die aktuellen MiD-Daten (2017) liegen derzeit noch nicht regionsspezifisch ausgewertet vor, liefern aber im Grunde ähnliche Werte für Hessen insgesamt mit: 57 % MIV, 24 % Fußverkehr, 11 % ÖV, 8 % Radverkehr.

Die in den Mobilitätsumfragen dargestellten Werte beziehen sich auf alle Wege, betrachtet man spezifisch die Arbeitswege, ist aufgrund der zurückzulegenden tendenziell größeren Entfernungen mit einem höheren MIV- und einem geringeren Fuß-Anteil zu rechnen.

Die Stadt Rüsselsheim hat insgesamt ca. 1.200 Mitarbeiter\*innen. Für die Analysen der betrieblichen Mobilität wurden 4 Hauptstandorte identifiziert (Abbildung 3). Darüber hinaus gibt es ca. 400 Mitarbeiter\*innen in Kindertagesstätten, die verteilt über das Stadtgebiet arbeiten. Daneben wird die Stadtverwaltung von vielen Hundert Kundinnen und Kunden in der Woche besucht. Die Erreichbarkeit der Standorte ist also für Mitarbeiter\*innen ebenso wie für Besucher\*innen der Stadtverwaltung von Relevanz.



Quelle: OpenStreetMap

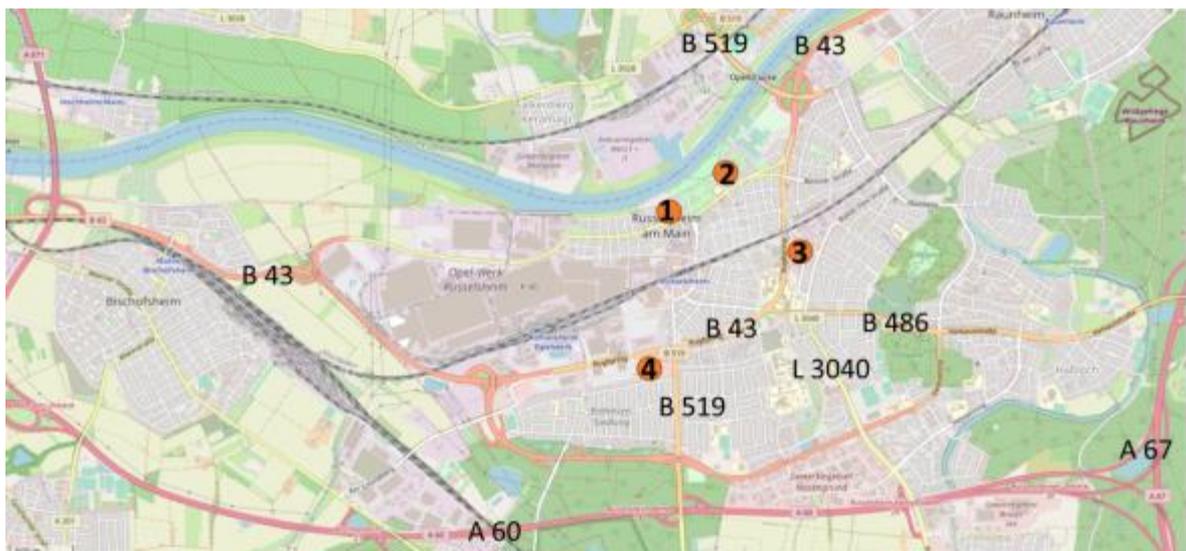
**Abbildung 3:** Karte Rüsselsheim mit wichtigen Standorten der Stadtverwaltung

Folgende Tabelle zeigt die verkehrlichen Rahmenbedingungen für Rüsselsheim insgesamt beziehungsweise die gewählten 4 Hauptstandorte, gegliedert nach den einzelnen Verkehrsmitteln sowie ergänzt um die Aspekte der Mobilitätsinformation sowie administrative Strukturen (Tabelle 2).

**Tabelle 2: Erreichbarkeit Rüsselsheim sowie Hauptstandorte Stadtverwaltung**

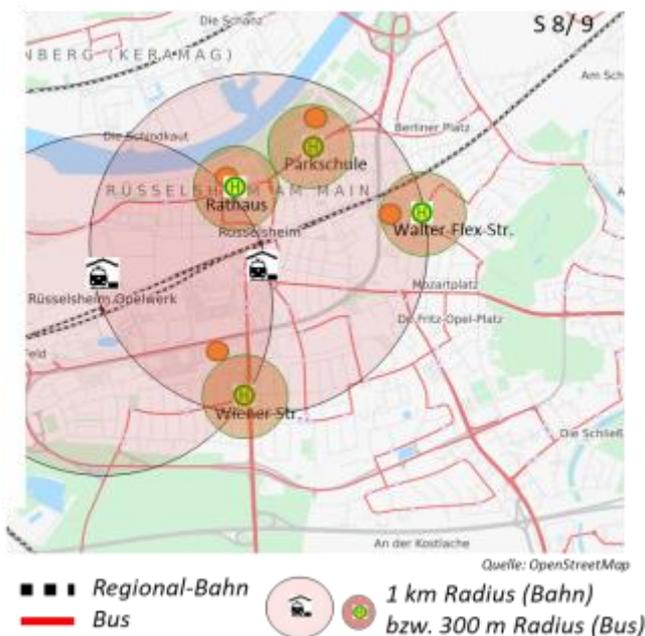


- Straßennetz aufgrund Flughafennähe, Großraum Rhein-Main und Mainspitz- bzw. Rüsselsheimer Dreieck insgesamt belastet
- Wichtige, z.T. belastete großräumliche Anbindung über die A60, A67, A671
- wichtige inner- und überörtliche Achse in Ost-West-Richtung ist die B43 (Rugbyring)
- Pkw-Stellplätze: sind insgesamt in ausreichender Zahl vorhanden
  - *Standorte Innenstadt/Rathaus*
  - \* oberirdischer Parkplatz für „Vielfahrer\*innen“: 22 Stellplätze/16 Pkw (14 Uhr)
  - \* Mainvorland (150 m von Rathaus): ca. 150 Stellplätze/100 Pkw (hier sind immer Kapazitäten frei!)
  - \* Tiefgarage (Zugang mit Chip): Miete 15 €/Monat
  - *Standort Festung*: 3 Stellplätze mit Berechtigung FB Sicherheit, überlastet
  - *Standort Gebäudewirtschaft*: 30 Stellplätze, hohe Auslastung
- Dienst-/Pool-Fahrzeuge: regelt jeder Fachbereich für sich
  - *Standort Rathaus*: 2 Poolfahrzeuge (Zentrale, telefonische Bestellung), 1 Fahrzeug FB 6
  - *Standort Museum*: greift auf Fahrzeuge der Zentrale zu
  - *Standort Kultur*: 4 Fahrzeuge, *Standort Gebäudewirtschaft*: 5 + 6 (FB)
- Einsatz privater Pkw für Dienstgänge findet generell häufig statt
- Fahrgemeinschaften: bilden sich punktuell auf privater Basis
- Car-Sharing: book-n-drive hat Standort am Bahnhof (Fahrzeug wird seitens der Verwaltung z.T. über Sekretariat gebucht, Stadt ist aber keine Ankerkundin)





- Es besteht eine sehr gute ÖV-Erreichbarkeit insgesamt, über die S8/9 im 15-min-Takt und über zahlreiche Buslinien des Stadtverkehrs
- Alle 4 Hauptstandorte sind von einer der beiden Bahnstationen „Rüsselsheim“ bzw. „Opelwerk“ fußläufig erreichbar d.h. unter 1 km entfernt und liegen im Einzugsbereich einer Bushaltestelle
- Bislang kein Jobticket vorhanden, wäre aber interessant, das Schülerticket Hessen wird von Auszubildenden z.T. genutzt
- RMV-Preise (von F): Monatsticket 138,40 €
- ÖV-Informationen
  - für Besucher\*innen auf Homepage versteckt, wenig prominent dargestellt
  - für Mitarbeiter\*innen : z.T. Fahrplanaushänge
  - für neue Mitarbeiter\*innen noch nicht Bestandteil der „Begrüßungsmappe“



#### Distanzen zur ÖV-Haltestelle

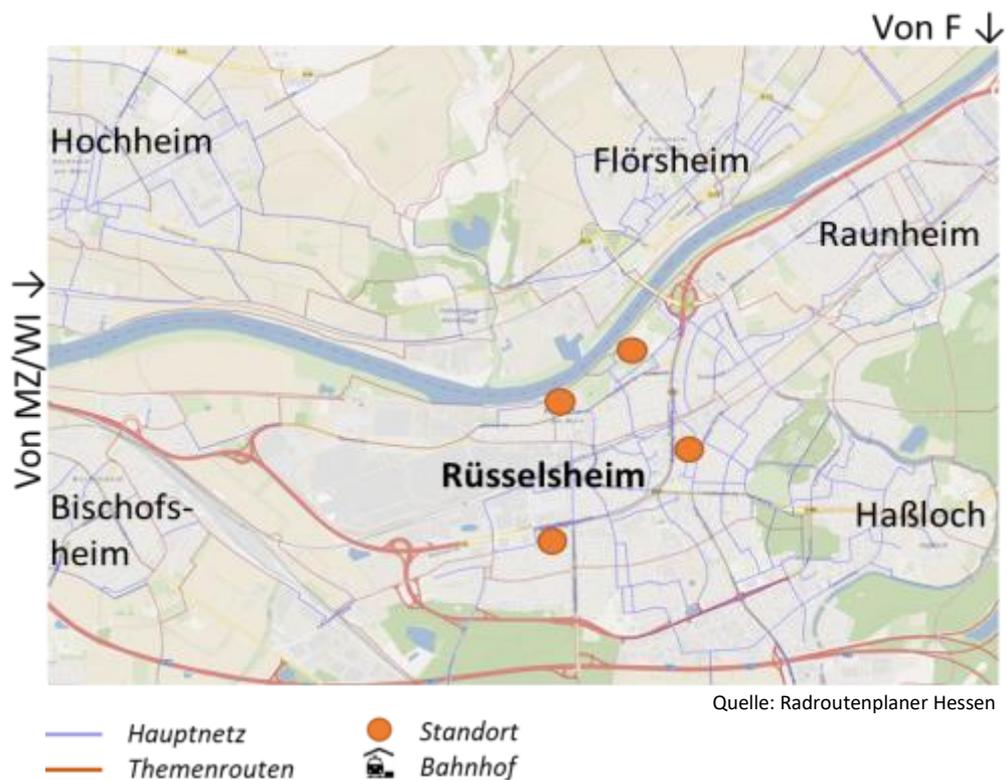
	Rat- haus	Festung	Am Treff	Feuer- wache
Bf. Rüs.	480 m	900 m	1 km	900 m
Bf. Rüs.- Opel	1,3 km	2,9 km	2 km	1 km
Nächster Bushalt	30 m	250 m	200 m	350 m

#### ÖV-Angebot (Auszug)

Linie	Von ... nach	Halt	Takt min.	Betriebs- zeit
S8/S9	WI/MZ - F - HU	Rüs + Rüs- opel	15	4 - 4
RE2/3	F - MZ	Rüs	43/ 77	5 - 22
Stadt- verkehr	Bf - Markt	Rathaus	~ 3	6 - 22
31/32	Stadt- verkehr	W.-F.-Str.	15	6 - 22
6/22/46	Stadt- verkehr	Wiener Str.	<15	6 - 22

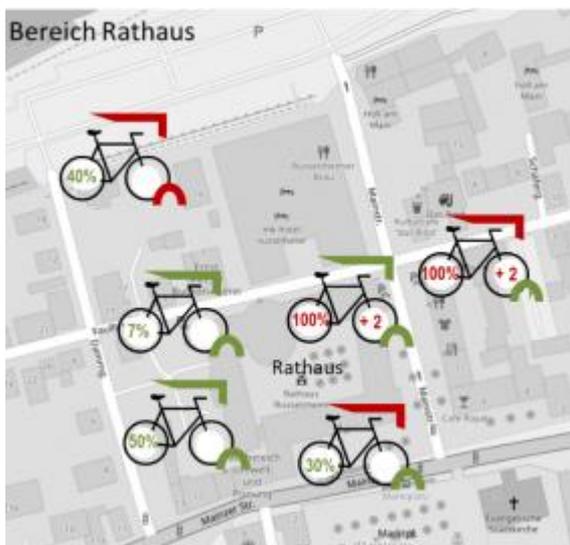


- überörtliche Raderreichbarkeit Rüsselsheims aus den umliegenden Gemeinden bzw. Ortsteilen gegeben
- Topographie: Rüsselsheim liegt topographisch günstig
- wichtige Wohnorte der Mitarbeiter\*innen befinden sich in radelbaren Entfernungen (z.B. Raunheim 3,4 km, Bischofsheim 5,3 km, Mainz 11 km)
- Innerhalb Rüsselsheims: in den vielen Wohnstraßen (Tempo 30), Mainufer als wichtige Radachse, am Rathaus in Ost-West-Richtung Schutzstreifen Mainzerstr.
- Fahrradmitnahme in der Bahn kostenlos möglich (B+R), z.T. Kapazitätsengpässe
- Diensträder: bislang regelt das jeder Fachbereich für sich
  - *Standort Gebäudewirtschaft*: über Haushaltsanmeldung 2 Diensträder (klassische Räder) beschafft, welche über zentrale Buchungsliste entliehen und einmal jährlich gewartet werden
  - *Standort Museum*: abgelegtes Privatrad als Dienstrad für alle zur Verfügung
  - *Standort Marktplatz*: 3 Diensträder
- Fahrradverleihsystem VRN Nextbike: 56 Räder an 7 Stationen, u.a. Rathaus, Bahnhof und Feuerwache, aber Stadt bislang kein Kunde
- Anreize für Radnutzung: Teilnahme am Stadtradeln, Teilnahme „Radfahren neu entdecken“ (road show Lastenräder).





- Radabstellanlagen:
  - *Standort Rathaus:*
    - \* Marktplatz 4: 10 nicht-überdachte Bügel davor für Besucher\*innen: 3 Räder (14 Uhr)
    - \* Mainstraße/Ecke Faulbruchstraße: 4 mobile Vorderradhalter überdacht + 7 „Bügel“ ohne Dach 6 Räder (14 Uhr)
    - \* Fahrradkäfig im Hof (nur Mitarbeiter\*innen): 50 Plätze Vorderradhalter überdacht, 25 Räder (13:45 Uhr)
    - \* Faulbruchstraße: 4 Bügel + 10 Vorderradhalter überdacht, 1 Rad (13:45 Uhr)
  - *Standort Stadtbüro:* hohe Auslastung
    - \* Mainstr. 7: 4 mobile Vorderradhalter, nicht-überdacht, 4 Räder + 2 Wildparker
    - \* Tiefgarage: 6 Stellplätze, umgewandelter ehemaliger Pkw-Stellplatz.
  - *Standort Dammgasse:* 5 Felgenklemmer ohne Dach, 2 Räder (13:45 Uhr)
  - *Standort Gebäudewirtschaft:* überdachter Fahrradkäfig mit Felgenklemmer
- Radabstellanlagen am Bahnhof (B+R):
  - zu wenige Abstellplätze am Bf., Auslastung 116 % - 155 %
  - Qualität Anlagen: teils ohne Überdachung (Vorplatz und Südwestseite), teils schlechte Sicherheitslage (soziale Kontrolle)
- Duschen: sind an den meisten Standorten nicht vorhanden



Quelle: OpenStreetMap



- Alle Standorte sind fußläufig von einem der beiden Bahnhöfe und von einer Bushaltestelle erreichbar, wichtige Querungshilfen sind vorhanden
- *Standort Rathaus*: fußgängerfreundliches Umfeld mit Fußgängerzone, Main-Achse, Stadtpark, Tempo-30-Zonen, Gehwegüberfahrten für den Fußgängerlängsverkehr am Marktplatz
- Standort Am Treff/Feuerwehr: schwieriges Umfeld für Fußgänger\*innen, Erfordernis Querung B43 und Mainbahn
- Wegweisung: Fußgängerwegweisung an wichtigen Punkten in der Stadt vorhanden z.B. Rathaus, Bahnhof, Mainufer



- Anreiseinformation: Informationen sind vorhanden, aber z.T. schwer auffindbar
- Gute ÖV-Erreichbarkeit, gute Rad- und Fußerreichbarkeit können prominenter dargestellt werden i.S. eines Standortvorteils
- Gebündelte Anreiseinformationen für neue Mitarbeiter\*innen: derzeit nicht vorhanden



- Arbeitszeiten: es gibt einen Rahmenvertrag zur Gleitzeit, v.a. Mitarbeiter\*innen am Rathaus haben flexible Arbeitszeiten, Mitarbeiter\*innen der KITAS, Feuerwehr usw. haben i.d.R. feste Arbeitszeiten oder Schichten
- Dienstreisen/Dienstgänge: Hessisches Reisegesetz, sonst keine schriftliche Dienstreisevorschrift
- Homeoffice: Dienstvereinbarung befindet sich in Vorbereitung, wird von Mitarbeiter\*innen gewünscht
- Administrative Strukturen: eine Mitarbeiterin hat im Rahmen des Projektes die Koordinierung übernommen, ist aber keine offizielle Mobilitätsbeauftragte

### 3.2 Beschäftigtenstruktur und Stichprobe

Die Beschäftigtenzahl der Stadt Rüsselsheim liegt bei ca. 1.250, an der Beschäftigtenbefragung teilgenommen haben 468 Personen, was einer Rücklaufquote von 37 % entspricht. Im Verbund mit der Wohnstandortanalyse, welche alle Mitarbeiter\*innen erfasst, sind dennoch repräsentative Aussagen zur Mobilität möglich. Das Gros der Beschäftigten hat seinen Arbeitsplatz im Rathaus selbst (36 %), einen weiteren Schwerpunkt stellt der Bereich „Am Treff“ dar mit dem Eigenbetrieb Kultur 123 und dem Fachbereich Gebäudemanagement (15 %), im Stadtgebiet verteilt arbeiten die Kita-Mitarbeiter\*innen (29 %) sowie 20 % Mitarbeiter\*innen an „sonstigen Standorten“ (kleinere Standorte, Fragebogen ohne Angabe des konkreten Arbeitsplatzes).

Die Struktur der Beschäftigten ist hinsichtlich der Verteilung nach Alter, Geschlecht, Arbeitszeitmodellen und -umfang weitgehend als typisch für eine städtische Verwaltung zu bezeichnen. In Rüsselsheim hat bereits eine gewisse Verjüngung der Verwaltungsstruktur eingesetzt. Das Geschlechterverhältnis ist (u.a. aufgrund der v.a. weiblichen Kita-Beschäftigten) nicht ganz ausgeglichen. Mit fast 60 % flexibler Arbeitszeit sowie fast 40 % Teilzeitbeschäftigung sind die betrieblichen Rahmenbedingungen für eine flexible Gestaltung der Mobilität gut, Schichtbetrieb spielt kaum eine Rolle (Abbildung 4).

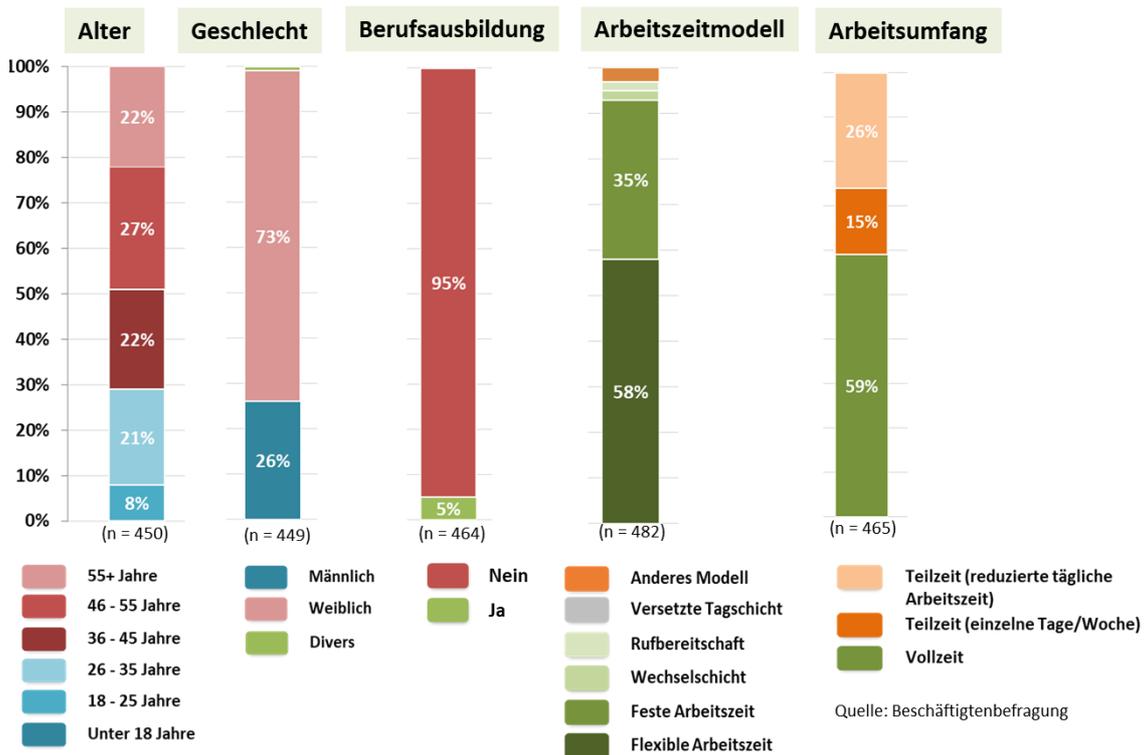


Abbildung 4: Beschäftigtenstruktur nach Alter, Geschlecht und Arbeitsumfang bzw. -modell

### 3.3 Wohnortverteilung der Beschäftigten

Um Maßnahmen für eine effizientere und nachhaltige Mobilität ableiten zu können, wird nachfolgend die Wohnortverteilung der Mitarbeiter\*innen graphisch und textlich dargestellt. Die Wohnstandortverteilung stellt die Rahmenbedingung dar für alternative Mobilitätsoptionen, gleichzeitig zeigt sie aber auch die Grenzen z.B. für mit dem Rad noch zurückzulegende Entfernungen auf. Tabelle 3 zeigt die Entfernungen zwischen Wohnort und Arbeitsplatz.

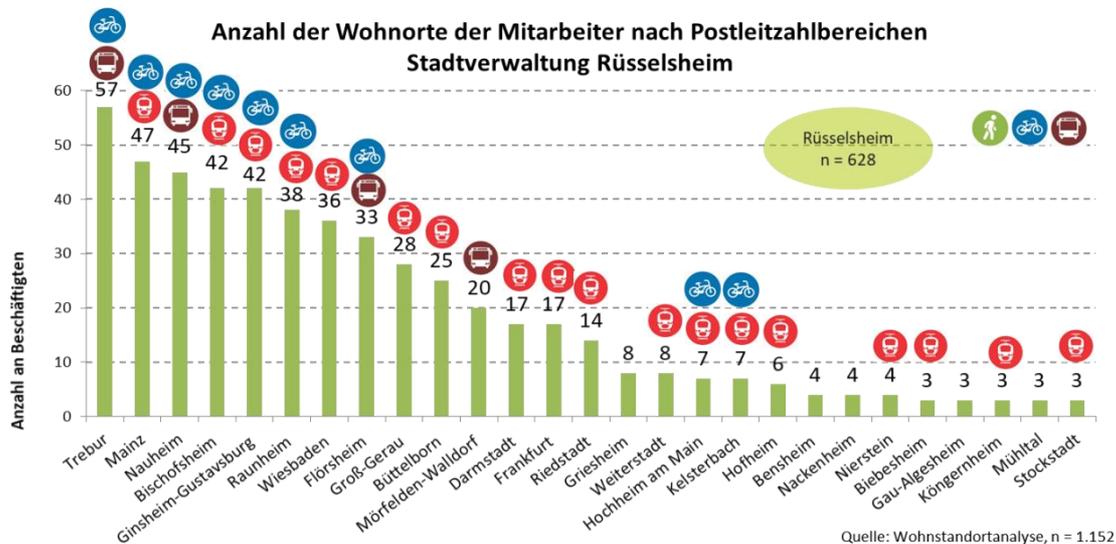
**Tabelle 3: Entfernung Wohnort – Arbeitsort in Entfernungsklassen**

#### Stadtverwaltung Rüsselsheim (nach Vielmobil)

Entfernungs- -klassen in km	Anzahl Gesamt	Anteil Gesamt		
(0 - 2)	179	15%		(ca. 20 min.)
0 - 3	288	23%		
(> 2 - 5)	336	27%		
> 3 - 5	227	18%		
> 5 - 7	184	15%		
> 7 - 10	168	14%		
(> 5 - 10)	352	29%		
> 10 - 15	95	8%		
> 15 - 25	146	12%		
> 25 - 100	117	10%		
> 100	4	0%		
(> 10)	362	29%		
Gesamt	1229	100%		Quelle: Wohnstandortbefragung

Insgesamt ist für die Mitarbeiter\*innen der Stadtverwaltung Rüsselsheim etwa eine Drittelung festzustellen zwischen nahen, mittleren und weiten Entfernungen. Aus dem Nahbereich (unter 3 km) kommen ca. 23 % der Beschäftigten, weitere 18 % wohnen in einer Entfernung bis 5 km. Legt man für Fußwege eine Entfernung von maximal 2 km und setzt für Radwege typischerweise die „kurzen Mitteldistanzen“ (2-5 km) an, könnten – unter der Annahme physischer und motorischer Gesundheit – theoretisch 41 % ihren Arbeitsplatz mit vertretbarem Weg und Zeitaufwand zu Fuß oder per Rad erreichen. Setzt man zusätzlich auf die Nutzung von Pedelecs/E-Bikes, können sogar Distanzen bis zu 10 km (z.B. von Mainz, Trebur oder Kelsterbach kommend) bequem gefahren werden, dies entspräche einem weiteren Beschäftigtenanteil von 29 %. Für Entfernungen über 10 km werden normalerweise motorisierte Verkehrsmittel verwendet (Pkw, Bus und Bahn). Nur 29 % der Beschäftigten kommen aus diesem Entfernungsspektrum und sind damit auf die Nutzung motorisierter Verkehrsmittel, zumeist den Pkw, angewiesen.

Interessant ist die konkrete Verteilung der Beschäftigten auf wichtige Wohnorte (nach PLZ) als Häufigkeitsverteilung (oben) sowie in ihrer räumlichen Verteilung als Karte (Abbildung 6).



### Verkehrsmitteloptionen basierend auf Entfernung und Verkehrsangebot

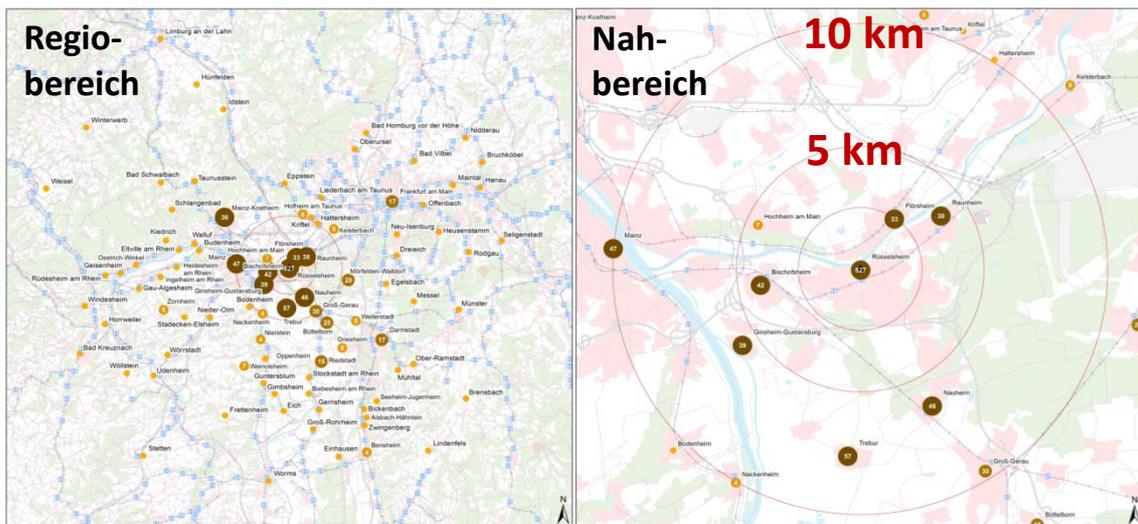


Abbildung 5: Anzahl der Mitarbeiter\*innen nach Wohnorten (Postleitzahlen)

Es zeigt sich, dass über die Hälfte der Mitarbeiter\*innen (628 Beschäftigte) aus Rüsselsheim selbst kommt. Für sie könnten Fuß- und Radwege eine große Rolle spielen. Aufgrund des flächigen Charakters des Stadtgebietes und den z.T. vorhandenen Distanzen zu Ortsteilen (z.B. Königstädten, Bauschheim, Haßloch) könnte hier auch der ÖV für die Arbeitswege interessant sein, hier können die Mitarbeiter\*innen auf ein weitgehend gut ausgebautes Stadtbussystem zurückgreifen. Wichtige Einzugskommunen sind darüber hinaus in einem 5-km-Radius noch gut per Rad erreichbar (z.B. Bischofsheim, Flörsheim, Raunheim), nimmt man die Pedelec-Option hinzu, erweitert sich der Radius, so dass auch Mainz, Trebur, Nauheim erreichbar wären. Bezüglich der räumlichen Schwerpunkte sind einerseits die Siedlungs-Achsen Wiesbaden-Darmstadt sowie Wiesbaden-Frankfurt zu nennen, welche gleichzeitig wichtige SPNV-Achsen darstellen und über eine gute ÖV-Erschließung verfügen. Andererseits zeigt sich aber auch eine diffus im Ried bzw. im Rhein-Main-Raum gestreute Wohnortverteilung, wo größere Entfernungen auftreten und nur z.T. Optionen auf umweltfreundliche Verkehrsmittel bestehen.

Interessant ist ein Vergleich der Entfernung zwischen Wohn- und Arbeitsort einmal wie sie von Mitarbeiter\*innen geschätzt wurde (Beschäftigtenbefragung, Säule links) und einmal wie sie gemessen wurde (Wohnstandortanalyse, Säule rechts Abbildung 6).

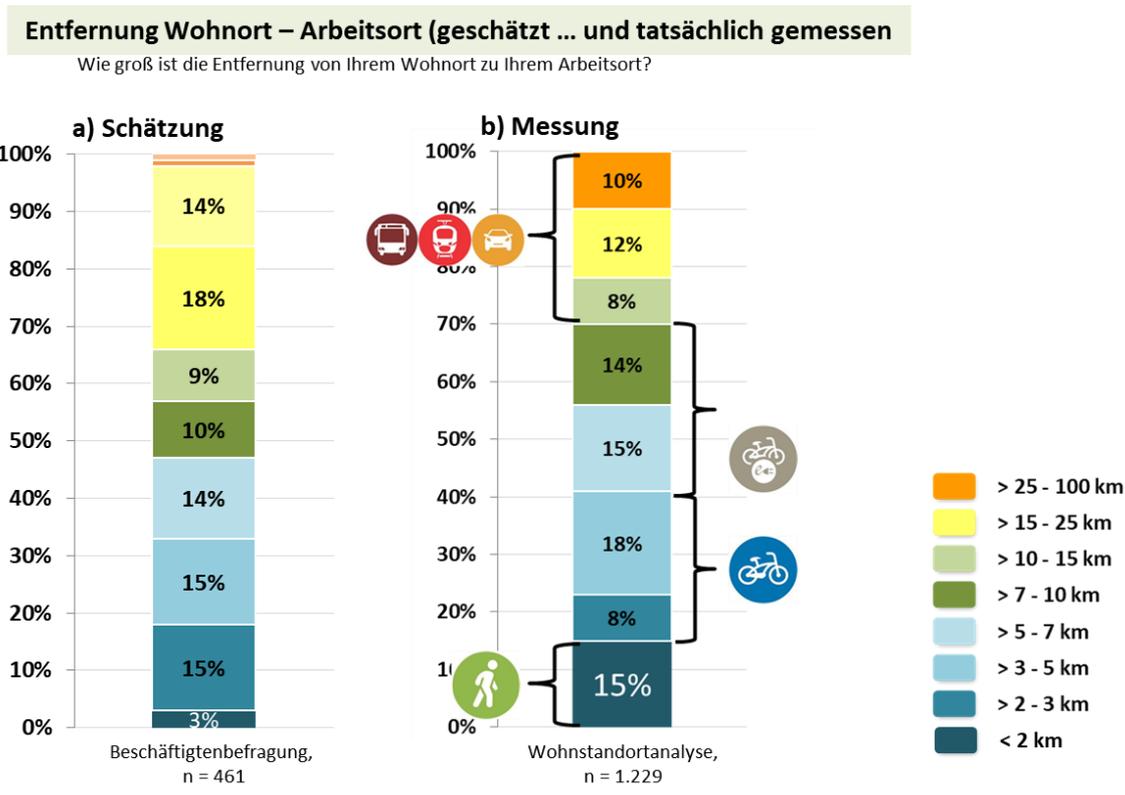


Abbildung 6: Entfernung Wohnort – Arbeitsort geschätzt (links) und gemessen (rechts)

Es zeigt sich, dass die Entfernungen zum Arbeitsort überschätzt und dadurch die Potentiale für den Einsatz von Fuß- und Radverkehr unterschätzt werden. Basierend auf der Schätzung der Mitarbeiter\*innen (Beschäftigtenbefragung) scheinen lediglich 33 % der Beschäftigten aus einem Nahbereich (< 5 km) zu kommen, wohingegen die Arbeitspendler über größere Distanzen (> 10 km) mit 44 % vertreten sind. Die tatsächlich gemessenen Entfernungen (Wohnstandortbefragung) zeigen ein anderes Verhältnis: 41 % der Mitarbeiter\*innen kommen aus dem Nahbereich und nur 29 % müssen über 10 km zur Arbeit fahren. Diese „Fehleinschätzung“ ist vergleichsweise typisch und aus verschiedenen Mobilitätsuntersuchungen bekannt. Sie führt in der Konsequenz dazu, dass viele Mitarbeiter\*innen von einem weiten Arbeitsweg ausgehen und z.B. das Fahrrad gar nicht als Mobilitätsoption wahrnehmen.

Differenziert man die Entfernung Wohnort-Arbeitsort nach den einzelnen Standorten der Stadtverwaltung, zeigt sich, dass insbesondere die Mitarbeiter\*innen der Kitas durch einen nahen Einzugsbereich geprägt sind. Die Hälfte der Kita- Mitarbeiter\*innen kann ihren Standort innerhalb von höchstens 5 km erreichen (Abbildung 7).

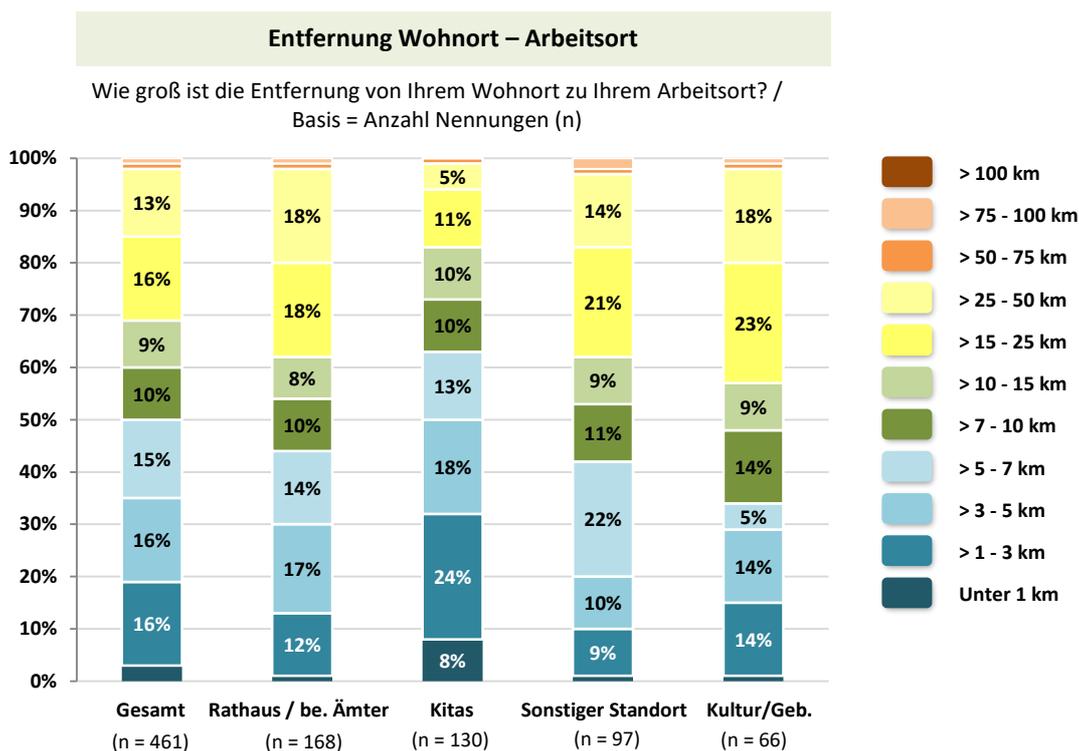
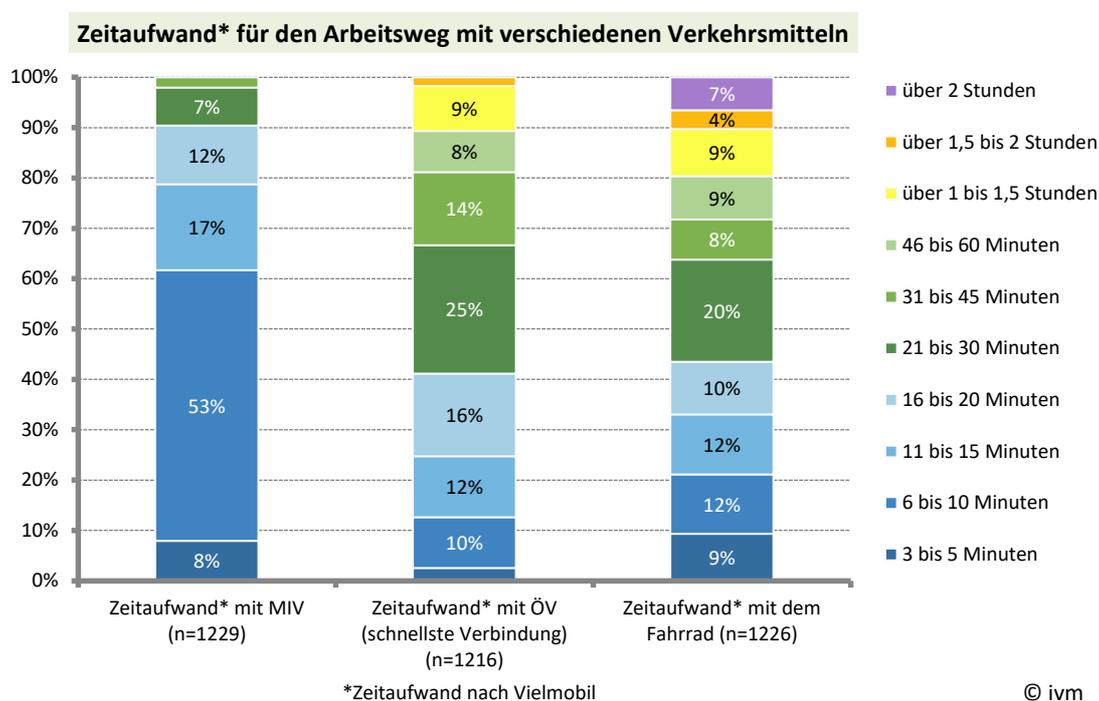


Abbildung 7: Entfernung Wohnort-Arbeitsort nach Standorten der Stadtverwaltung

Ein wichtiges Kriterium für den Arbeitsweg ist der erforderliche Zeitbedarf, dargestellt mit den verschiedenen Verkehrsmitteln in den Säulen. Der durchschnittliche Arbeitsweg in der Region beträgt 30 min., weshalb dies als Referenzwert als akzeptiertes Zeitbudget herangezogen wird. Die Beschäftigten der Stadtverwaltung erreichen ihren Arbeitsplatz per Pkw zu 98 % in weniger als 30 Minuten, mit Bus und Bahn sind es 66 % und mit dem Rad 63 %. Interessant ist, dass in den kurzen Distanzen die Raderreichbarkeit besser ist als die ÖV-Erreichbarkeit, erst bei einer Wegzeit von ca. 20 Minuten steht der ÖV besser da (**Abbildung 8**).



**Abbildung 8: Zeitaufwand für den Arbeitsweg mit verschiedenen Verkehrsmitteln (gemessen)**

Da die benötigte Reisezeit ein häufiger Grund ist, weshalb der Pkw dem ÖV oder dem Rad vorgezogen wird, sollen die drei Reisezeiten für die wichtigsten Wohnorte einander vergleichend gegenüber gestellt werden (Tabelle 4).

**Tabelle 4: Reisezeitverhältnis Pkw : ÖV : Rad für wichtige Wohnorte**

- Sehr günstig ≤ 1
- Günstig ≤ 1,5
- Zufrieden stellend ≤ 2
- Gerade noch akzeptabel ≤ 2,5
- schlecht ≤ 3
- Sehr schlecht > 3

**Details Reisezeitverhältnis: Pkw-ÖV-Rad für die Standorte Innenstadt**

Wohnort	Reisezeiten in min. (Reisezeitverhältnis zum Pkw)				
	Pkw	ÖV	ÖV	Rad	Rad
Rüsselsheim					
- City	7	13	(1,9)	8	(1,1)
- Bauschheim	12	19	(1,6)	18	(1,5)
- Haßloch	10	22	(1,5)	12	(1,2)
- Königstädten	14	24	(1,7)	19	(1,3)
Trebur	13	27	(2,1)	27	(2,1)
Mainz	22	29	(1,3)	40	(1,8)
Nauheim	15	35	(2,3)	26	(1,7)
Bischofsheim	10	19	(1,9)	18	(1,8)
Ginsheim-G.	14	23	(1,6)	20	(1,4)

Für alle wichtigen Wohnorte (außer Trebur) ist entweder mit dem Rad oder mit dem ÖV eine zumindest zufrieden stellende Wegzeit zu erreichen. Im Vergleich zum Pkw wird davon ausgegangen, dass ein Reisezeitverhältnis von höchstens Faktor 2 noch akzeptiert wird, vor dem Hintergrund, dass die in der Bahn verbrachte Zeit aktiv genutzt werden kann (zum Lesen, Arbeiten usw.) bzw. die per Rad verbracht Zeit gleichzeitig als persönliches Fitnessprogramm gewertet werden kann und z.B. den Gang ins Fitnessstudio zeitlich gegengerechnet werden kann.

### 3.4 Betriebliche Regelungen zur Mobilität

Im Folgenden sind die Regelungen zur betrieblichen Mobilität (Dienstgänge, Dienstreisen) bei der Stadtverwaltung Rüsselsheim nach Verkehrsmitteln aufgeführt (Tabelle 5).

Tabelle 5: Regelungen zur betrieblichen Mobilität

	Dienstliche Fahrten und Reisen	Rüsselsheim
<b>Organisation</b>	Organisation von Dienstreisen	<i>dezentral organisiert</i>
	Regelungen für die Verkehrsmittelwahl	<i>Hessisches Reisegesetz, sonst keine schriftliche Regelung</i>
	Anzahl und Nutzung von Dienst-Pkw	<i>Macht jeder Fachbereich eigenständig - Rathaus: 2 Poolfahrzeuge + 1 FB 6 - Kultur: 4 Poolfahrzeuge - Gebäudewirtschaft: 5 + 6 FB</i>
	Weitere Regelungen	<i>Mit vielen Mitarbeiter*innen ist vertraglich geregelt, den privaten Pkw auch für Dienstwege zu nutzen.</i>
	<b>Kfz-Stellplätze, Kfz-Nutzung</b>	
	Parkgebühren	<i>z.T. für Tiefgarage Rathaus: 15€/Monat, sonst kostenfrei</i>
	Parkberechtigungen	<i>ausgewiesene Behindertenparkplätze</i>
	Fahrgemeinschaften-Förderung	<i>Bislang nicht</i>
	Anreizsysteme	<i>nein</i>
	<b>Fahrradstellplätze, Fahrradnutzung</b>	
	Fahrradabstellplätze	<i>Standort Rathaus:</i> - 10 nicht-überdachte Bügel für Besucher*innen - Mainstraße/Ecke Faulbruchstraße: 4 mobile Vorderradhalter überdacht + 7 „Bügel“ ohne Dach - Fahrradkäfig im Hof (nur Mitarbeiter*innen): 50 Plätze Vorderradhalter überdacht - Faulbruchstraße: 4 Bügel + 10 Vorderradhalter überdacht <i>Standort Stadtbüro:</i> - Mainstr. 7: 4 mobile Vorderradhalter, nicht-überdacht - Tiefgarage: 6 Stellplätze <i>Standort Dammgasse: 5 Felgenklemmer ohne Dach</i>

		<i>Standort Gebäudewirtschaft: überdachter Fahrradkäfig mit Felgenklemmer</i>
	Fahrradnutzung	<i>Teilnahme am „Stadtradeln“</i>
	<b>ÖPNV-Nutzung</b>	
	Information	<i>ÖPNV Information über Internet möglich</i>
	Zuschuss / Jobticket	<i>nein</i>
	<b>Information, Motivation, Administrative Strukturen</b>	
	Information	<i>Einige Mobilitätsinformationen auf städtischer Homepage, z.T. schwer auffindbar</i>
	Motivation	<i>nein</i>
	Organisation	<i>Es gibt projektbezogen eine Person, die sich für 3 Stunden/Woche mit betrieblichem Mobilitätsmanagement befasst, aber keine dauerhafte Institutionalisierung</i>

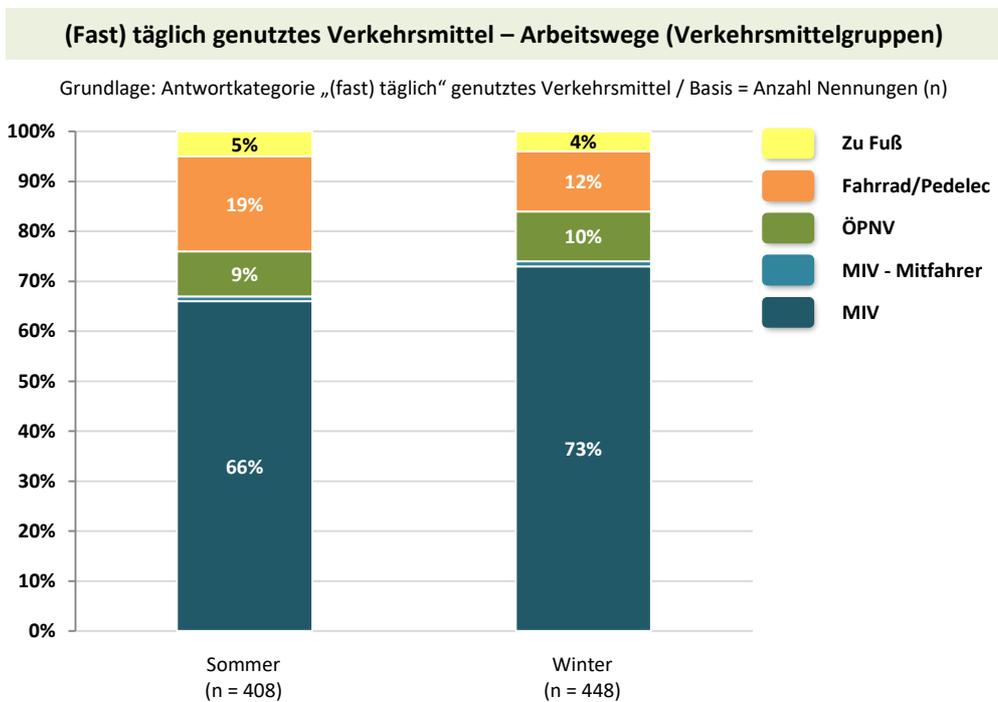
## 4. Mobilitätsverhalten der Beschäftigten

Im Folgenden wird das Mobilitätsverhalten der Mitarbeiter\*innen auf dem Weg zur Arbeit (vgl. Kap. 4.1 – 4.4) sowie das Mobilitätsverhalten auf Dienstgängen (vgl. Kap. 4.5) betrachtet.

Um für die Stadtverwaltung Rüsselsheim ein umfassendes Mobilitätskonzept zu entwickeln, die Mobilität der Mitarbeiter\*innen effizienter zu gestalten und dabei auch einen Beitrag zu Umwelt- und Klimaschutz zu leisten, wurden die Mitarbeiter\*innen mittels eines standardisierten Fragebogens zu ihren Arbeitswegen befragt. Neben Fragen zu den Arbeitszeiten, der Lage der Wohnorte, der Verkehrsmittelverfügbarkeit und –nutzung auf Arbeits- und Dienstwegen, wurden die Mitarbeiter\*innen auch nach Optionen und Verbesserungswünschen befragt.

Von den insgesamt 1.250 Mitarbeiter\*innen haben 468 Personen (37 %) den Fragebogen komplett ausgefüllt, wodurch Aussagen zur Arbeits- und Dienst-Mobilität der Mitarbeiter\*innen getroffen werden können. Die Standorte der Rüsselsheimer Stadtverwaltung generieren nicht nur über ihre Mitarbeiter\*innen ein Verkehrsaufkommen, sondern auch über ihre zahlreichen Besucher\*innen. Eine umfassende Betrachtung der Mobilität von und zu den Standorten der Stadtverwaltung sollte also zusätzlich zur Mobilität der Mitarbeiter\*innen auch die ihrer Besucher\*innen ins Auge fassen.

#### 4.1 Verkehrsmittelnutzung auf dem Weg zur Arbeit



**Abbildung 9: (Fast) täglich genutztes Verkehrsmittel auf dem Arbeitsweg**

Das für den Arbeitsweg mit Abstand am häufigsten genutzte Verkehrsmittel ist im Jahresmittel mit 70 % der Pkw (Abbildung 9). Zweitwichtigstes Verkehrsmittel stellt das Fahrrad mit 16 % dar, gefolgt vom ÖPNV mit 10 %. Die eigenen Füße werden nur mit 4 % genutzt, obwohl ca. 15 % im fußläufigen Einzugsbereich wohnen (Tabelle 3). Die Verkehrsmittelnutzung zeigt in Bezug auf die Rad- und Pkw-Anteile gewisse jahreszeitliche Unterschiede: Während der Radverkehr im Sommer bei 19 % liegt, sinkt er im Winterhalbjahr auf 12 %, gleichzeitig steigt der Autoverkehr von 66 % auf 73 % an. Die Werte für ÖV und Fußverkehr zeigen sich jahreszeitenunabhängig, der Verkehrsmittel-Umstieg findet demnach zwischen Pkw und Rad statt.

Insgesamt entspricht der Anteil des Fahrrades vergleichbaren Verkehrserhebungen, wohingegen die ÖV-Anteile im Vergleich zurück bleiben. Die bundesweiten Anteile in Regiopolen liegen bei 14 % für das Fahrrad und 12 % für den ÖV (Mobilität in Deutschland - MiD 2017) für alle Wegzwecke. In Frankfurt liegen die Werte konkret in Bezug auf die Arbeitswege bei 15 % für das Rad und 28 % für den ÖV (System repräsentativer Verkehrserhebung - SrV 2013).

### (Fast) täglich genutztes Verkehrsmittel – Arbeitswege (Verkehrsmittelgruppen)

Grundlage: Antwortkategorie „(fast) täglich“ genutztes Verkehrsmittel / Basis = Anzahl Nennungen (n)

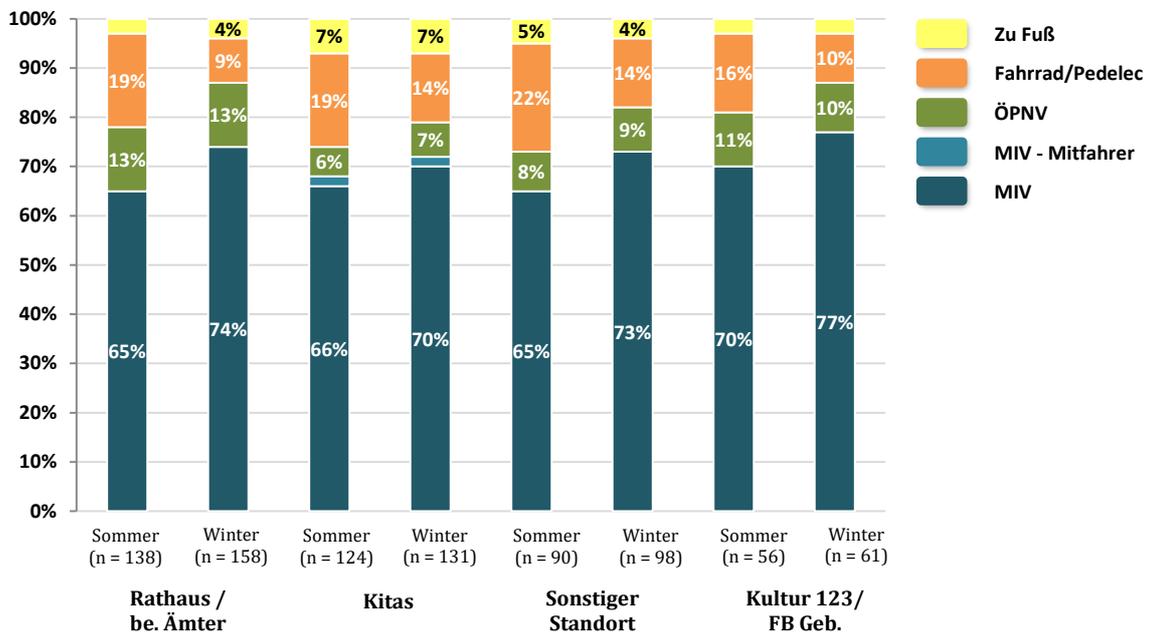


Abbildung 10: (Fast) täglich genutztes Verkehrsmittel auf dem Arbeitsweg nach Standorten

Die Verkehrsmittelwahl differiert dabei in Abhängigkeit der jeweiligen Standorte (Abbildung 10). Es zeigt sich, dass der Pkw-Anteil am innerstädtisch gelegenen Rathaus sowie bei den Kitas mit den stark nähräumlichen Einzugsbereichen zwar immer noch dominiert, aber nicht ganz so hoch liegt (68 bzw. 70 %). Gleichzeitig sind die Standorte durch etwas höhere Fußweganteile (Kitas: 7 %) bzw. im Sommer durch Radweganteile charakterisiert. Überraschend ist der sehr starke jahreszeitliche Einbruch im Radweganteil in Bezug auf das Rathaus.

Der „auto-affine“ Standort „am Treff“ (Kultur 123/Gebäudemanagement) verzeichnet besonders hohe Pkw-Anteile, gleichzeitig sind Fuß- und Radweganteile unterdurchschnittlich ausgeprägt. In Bezug auf den ÖPNV-Anteil ist der Standort Rathaus hervorzuheben (13 statt 10 %), der mit der Nähe zum Bahnhof und der hervorragenden Anbindung an die Stadtbuslinien gute Nutzungsvoraussetzungen aufweist.

Ein weiterer wichtiger Faktor ist die zurück zu legende Entfernung.

### (Fast) täglich genutztes Verkehrsmittel – Arbeitswege nach Entfernungsklassen – Gesamt

Grundlage: Antwortkategorie „(fast) täglich“ genutztes Verkehrsmittel im Sommer / Basis = Anzahl Nennungen (n)

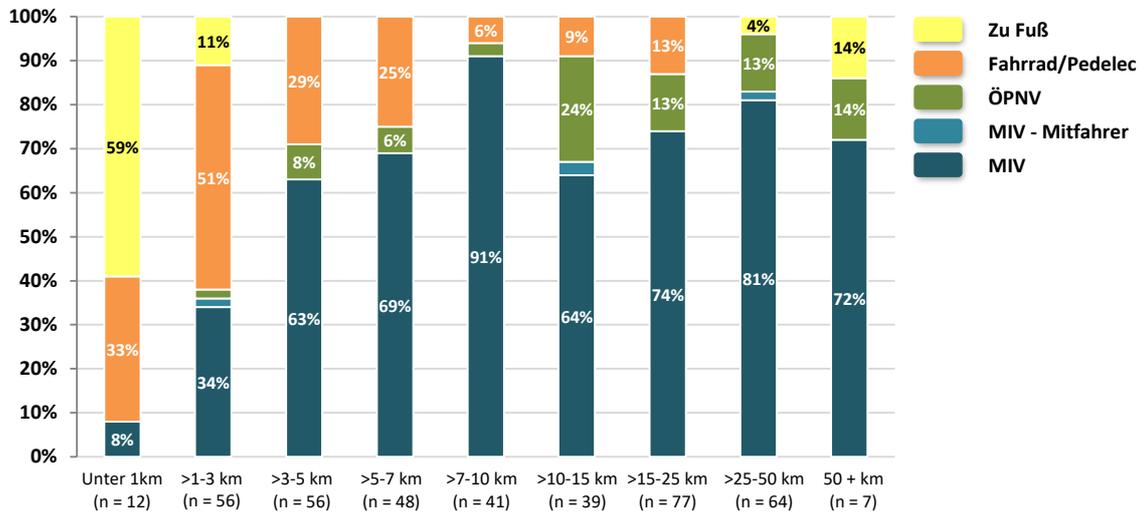


Abbildung 11: (Fast) täglich genutztes Verkehrsmittel auf dem Arbeitsweg nach Entfernungsklassen

Auf den kurzen Entfernungen bis 3 km dominieren die Fuß- und Radweganteile (Abbildung 11). Ab 3 km ist der Pkw das absolut dominierende Verkehrsmittel. Der Radverkehr kann allerdings bis in eine Entfernung von 7 km noch immerhin ein Viertel der Wege auf sich vereinen, so dass das Verkehrsmittel Rad in Rüsselsheim durchaus auch in den mittleren Entfernungen als Option wahrgenommen wird.

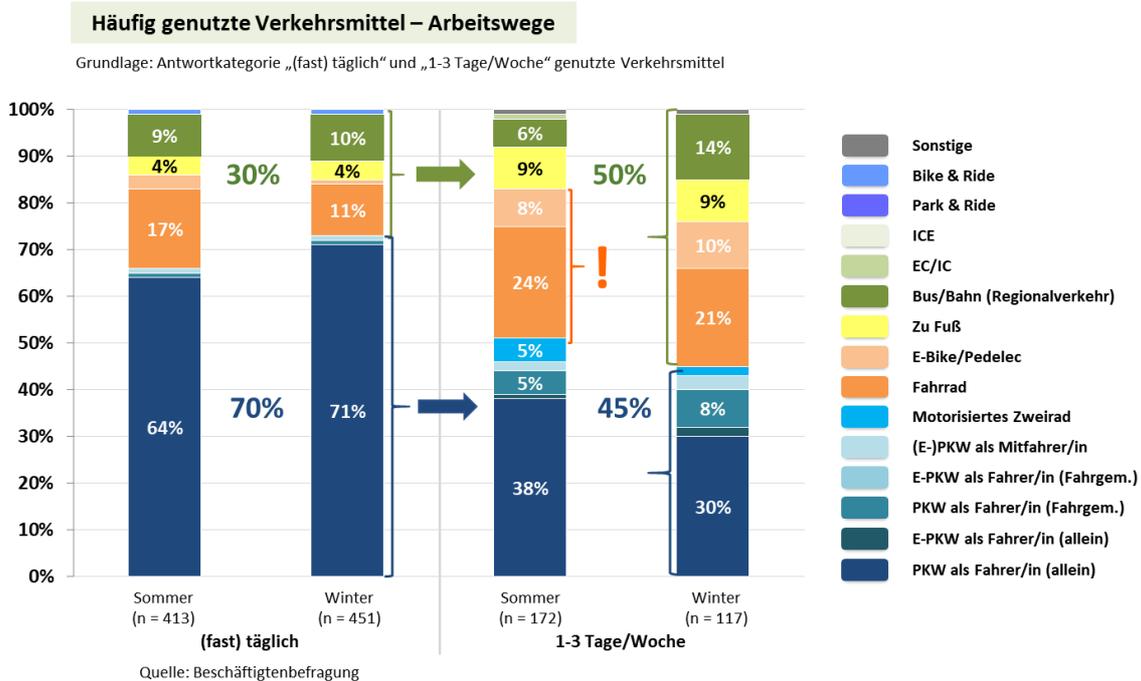


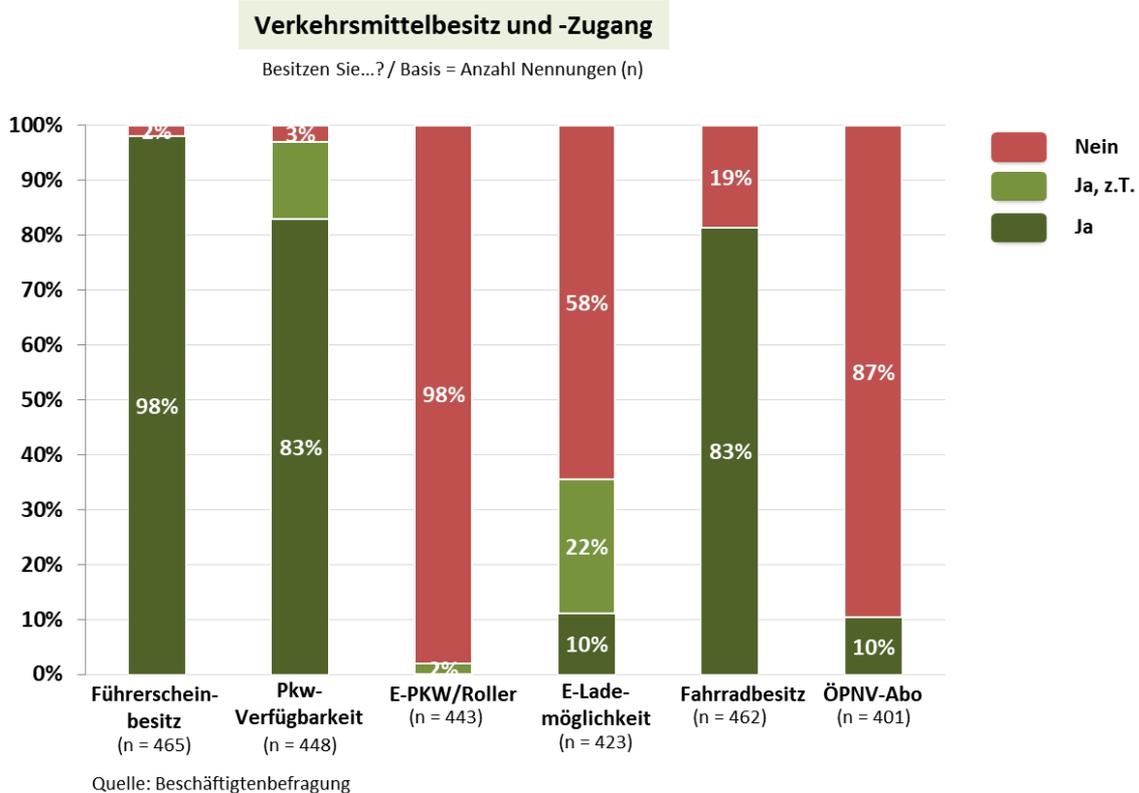
Abbildung 12: Verkehrsmittelnutzung auf Arbeitswegen nach Jahreszeit und Nutzungshäufigkeit

Betrachtet man die Verkehrsmittelnutzung nicht nur nach Jahreszeiten (Sommer/Winter), sondern zusätzlich nach der Nutzungshäufigkeit (täglich/1-3 x wöchentlich) ergibt sich ein nochmals differenzierteres Bild (Abbildung 12). Beim Übergang von den täglich genutzten Verkehrsmitteln auf die an 1-3 Tagen/Woche verwendeten, nimmt der Umweltverbund (ÖV, Fuß, Rad) stark zu von 30 % auf 52 %. Insbesondere Rad- und Fußverkehr verdoppeln sich (Rad: 16 auf 32 %, Fuß: 4 auf 9 %), was wiederum besonders bei den Kita-Standorten zu Buche schlägt. Auch Fahrgemeinschaften sind jetzt mit ca. 10 % vertreten sowie zusätzlich Motorisierte Zweiräder (ca. 3 %). Der ÖV stellt insbesondere im Winter eine Rückfallebene für 1-3 Tage/Woche dar.

Insgesamt ergibt sich offensichtlich ein stark situatives Nutzen der Verkehrsmittel, abhängig u.a. von möglichen Beschäftigungen vor oder nach der Arbeit, die Wegeketten erforderlich machen, von Jahreszeiten, von Mitfahrer\*innen etc. Ein weiterer wichtiger Faktor ist die zurückzulegende Entfernung.

## 4.2 Verkehrsmittelverfügbarkeit für den Weg zur Arbeit

Der Besitz und die Verfügbarkeit von Verkehrsmitteln haben naturgemäß erheblichen Einfluss auf ihre Nutzung. Von den Befragten besitzen 98 % einen Führerschein und 97 % können (zumindest nach Absprache) über einen Pkw verfügen – dies entspricht Werten aus anderen Verkehrsuntersuchungen. Hingegen zeigen sich die Fahrrad- und ÖV-Abonnement-Besitzquoten unterdurchschnittlich: 83 % besitzen ein Fahrrad (bundesweit: 93 % MiD 2017), 10 % ein ÖPNV-Abo (vgl. Abbildung 13).



**Abbildung 13: Verkehrsmittelbesitz und -zugang**

Im Vergleich zu anderen Mobilitätsuntersuchungen (SrV, MiD) sind dies vergleichsweise „übliche“ Werte. Überraschend ist angesichts des guten S-Bahn-Anschlusses der Stadt der sehr geringe Anteil der ÖV-Abonnenten. Bundesweit liegt hier bereits der Durchschnitt bei 15 %, für Regiopolen – und Rüsselsheim ist hier im Sinne der Raumtypen Bestandteil der Regiopole Frankfurt – sind es 22 % (MiD 2017).

## Fahrscheine

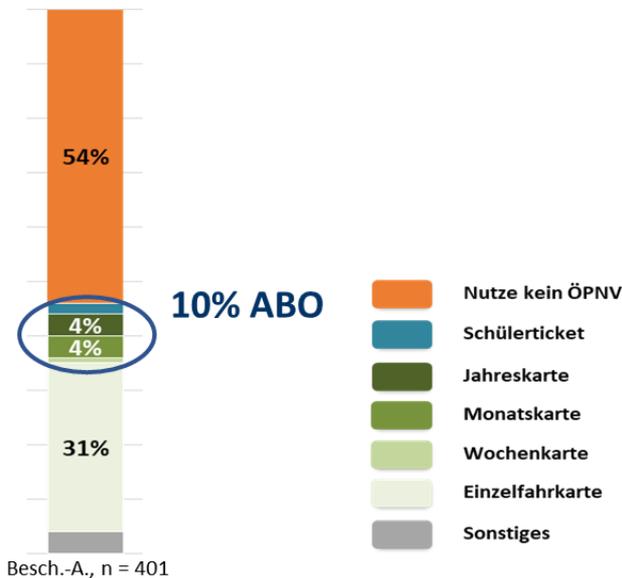


Abbildung 14: Genutzte ÖPNV-Fahrkarten

Betrachtet man die genutzten ÖV-Fahrscheine genauer, zeigt sich, dass über die Hälfte der Mitarbeiter\*innen (54 %) nie mit dem ÖV zur Arbeit fahren (Abbildung 14). Ein Drittel der Mitarbeiter\*innen (34 %) fahren zumindest gelegentlich mit dem Bus und der Bahn, davon nutzen die meisten Einzelfahrkarten (31 %). Nur 10 % der Mitarbeiter\*innen verfügen über ein Abo-Fahrticket (Monats- oder Jahreskarten). Dies obwohl 87 % der Mitarbeiter\*innen ihre nächste Haltestelle in maximal 1 km (70 % sogar in weniger als 500 m) erreichen können und fast 90 % der Mitarbeiter\*innen nicht oder nur einmalig umsteigen müssten, würden sie ihren Arbeitsweg mit dem ÖV zurücklegen. Die ÖV-Zugänglichkeit und -Erreichbarkeit ist hiermit als gut zu bezeichnen, die Gründe für die geringe Nutzung müssen anders gelagert sein (Preise?).

Der Anteil an Nicht-Nutzer\*innen (54 %) ist für den Rhein-Main-Raum mit seinem guten ÖV-Angebot sehr hoch. Teilweise lässt sich dies darauf zurückführen, dass 51 % der Mitarbeiter\*innen aus Rüsselsheim selbst stammen, für einige mag die Nutzung von Bus und Bahn aufgrund der Nähe zum Arbeitsplatz schlichtweg nicht relevant sein. Ein gewichtiger Aspekt für von Westen kommende Arbeitnehmer\*innen ist der Tarifsprung hinter Bischofsheim, so dass die Fahrt nach Rüsselsheim unverhältnismäßig teuer wird. Ein Aspekt für aus Norden anreisende Arbeitnehmer\*innen ist die trennende Wirkung des Mains, welche in Bezug auf die ÖV-Anreise z.T. große Umwege erforderlich macht.

Die höchste ÖV-Nutzung ist am Standort Rathaus festzustellen.

Zur Betrachtung der Verkehrsmittelverfügbarkeit gehört auch die Verfügbarkeit von Parkplätzen am Arbeitsplatz.

### Parken am Arbeitsort

Wenn Sie mit dem PKW zur Arbeit kommen, wo parken

Sie Ihr Fahrzeug in der Regel? / Mehrfachnennungen möglich / Basis = Anzahl Nennungen (n)

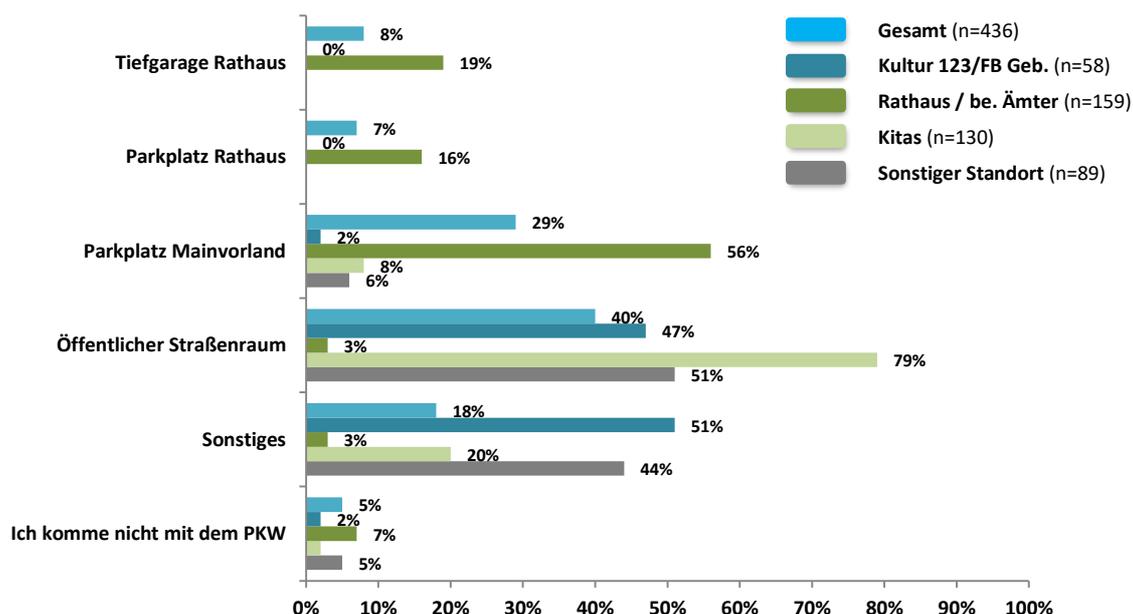


Abbildung 15: Genutzte Stellplätze

Die Mehrheit der Mitarbeiter\*innen stellen ihr Fahrzeug naturgemäß an ihrem Standort ab (Abbildung 15). Die Mitarbeiter\*innen des Rathauses parken zu 35 % in der Tiefgarage und dem Parkplatz Rathaus, der Rest parkt überwiegend auf dem Mainvorland (56 %).

Weiterhin interessant sind hohe Anteile an Parken im öffentlichen Straßenraum, weil hieraus in der Regel ein gewisser Parkdruck in die umliegenden Wohn- und Straßenräume resultiert. Insbesondere die Mitarbeiter\*innen der Kitas parken im umliegenden öffentlichen Raum, wobei ja gleichzeitig gerade die Kita- Mitarbeiter\*innen oft aus dem Nahraum stammen, so dass zumindest Verkehrsmittelooptionen bestünden. Das Parken im öffentlichen Straßenraum „am Treff“ meint den dort befindlichen großen Parkplatz, so dass Parkdruck in andere Straßenräume dort kein Thema ist.

### 4.3 Motive der Verkehrsmittelwahl auf dem Weg zur Arbeit

#### Gründe für PKW-Nutzung auf dem Arbeitsweg – Gesamt

Wenn Sie mit dem PKW zur Arbeit kommen, warum nutzen Sie diesen? / Mehrfachnennungen möglich / Basis = Anzahl Nennungen (n=1.416)

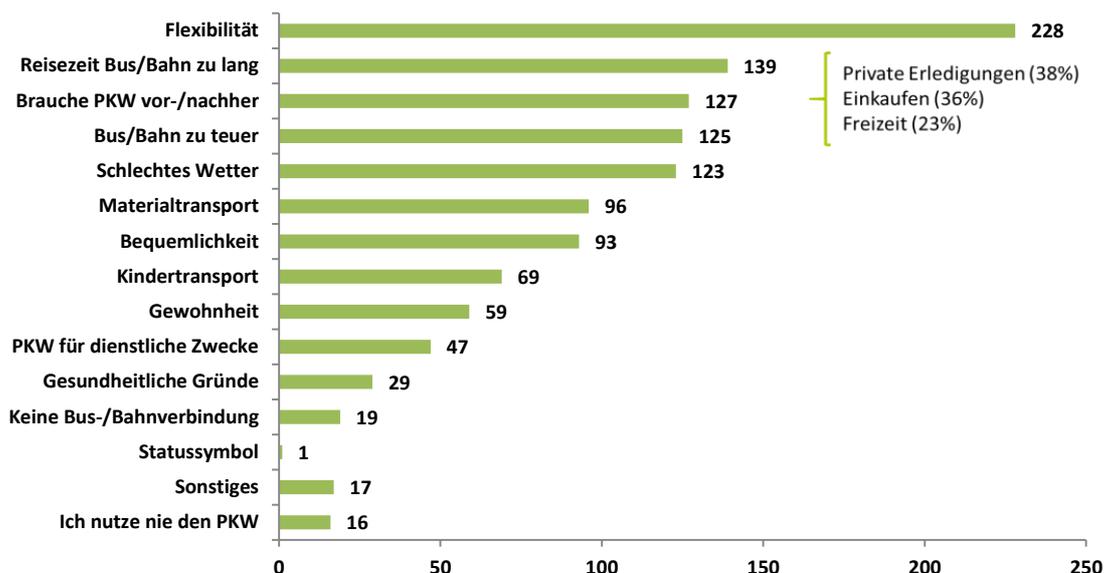


Abbildung 16: Gründe für die Pkw-Nutzung auf dem Arbeitsweg

Die am häufigsten genannten Gründe für die Fahrt mit dem Auto zur Arbeit sind die größere Flexibilität (228 Nennungen), eine zu lange Reisezeit per Bus und Bahn (139 Nennungen), die Nutzung des Pkw vor oder nach der Arbeit (127 Nennungen), aber auch Aspekte wie Bequemlichkeit und schlechtes Wetter (je 123 Nennungen, vgl. Abbildung 16). Die Notwendigkeit den Privat-Pkw für Dienstwege zu nutzen, wird von 47 Beschäftigten und damit häufig genannt, angesichts der Tatsache, dass Pool-Fahrzeuge vorhanden sind.

Versucht man die genannten Gründe in „harte“ unabänderliche Fakten (z.B. gesundheitliche Gründe) und „weiche“ veränderbare Kriterien (z.B. Gewohnheit) zu unterteilen, stellt man fest, dass etwa ein Drittel der Gründe „harte Fakten“ sind, für die anderen Aspekte könnten verschiedene Maßnahmen, die Entwicklung anderer/neuer Mobilitätsangebote theoretisch Abhilfe schaffen.

### 4.4 Verkehrsmittel-Potenziale

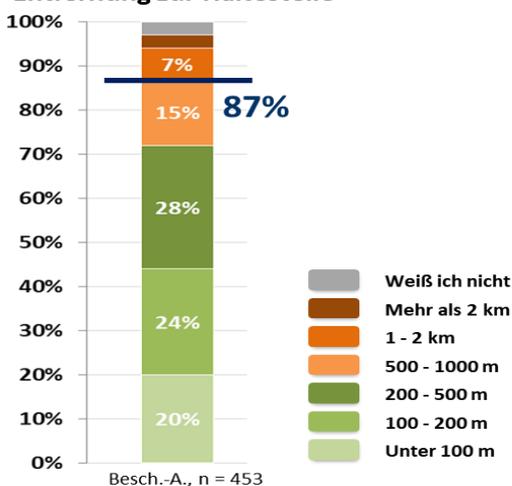
Um die Potenziale für Alternativen zum Pkw oder eine effizientere Pkw-Nutzung abzuleiten, werden im Folgenden die Entfernung zur nächsten Bus- bzw. Bahn-Haltestelle am Wohnort, die Umsteigehäufigkeit für ÖPNV-Wege und die Bereitschaft zur Nutzung von Bus und Bahn, des

Fahrrads, von E-Pkw, Fahrgemeinschaften sowie der Bereitschaft zu mobilem Arbeiten betrachtet.

Für den ÖPNV zeigen sich grundsätzlich gute Nutzungsmöglichkeiten auf dem Weg zur Arbeit. Die Erreichbarkeit einer ÖPNV-Haltestelle am jeweiligen Wohnort der Beschäftigten zeigt, dass 87 % weniger als 1 km zu ihrer Haltestellen gehen müssen, 72 % sogar weniger als 500 m (Abbildung 17). Der 1.000 m-Radius entspricht der Qualität, welche in Nahverkehrsplänen (NVP) i.d.R. eingefordert wird so z.B. auch im aktuellen NVP des Kreises Groß-Gerau. Lediglich 13 % kennen ihre Haltestelle nicht oder liegen außerhalb dieser Mindestqualität.

#### Details ÖPNV

##### Entfernung zur Haltestelle



##### Umsteigehäufigkeit

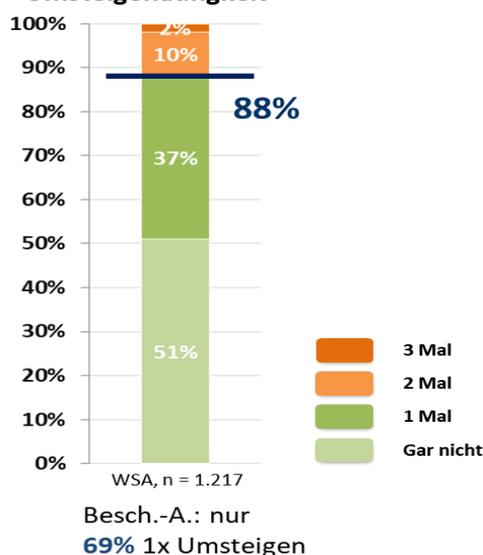


Abbildung 17: Entfernung zur ÖPNV-Haltestelle am Wohnort und Umsteigehäufigkeit

Die Umsteigehäufigkeit im ÖPNV ist ebenfalls ein wichtiges Qualitätskriterium. Umsteigen zu müssen, wird als umständlich empfunden, bedeutet Zeitverlust und ggf. eine Anschlussgefährdung. Kundinnen und Kunden des ÖPNV empfinden Direktverbindungen als besonders qualitativ, ein einmaliger Umstieg wird von den meisten noch akzeptiert. Ein Sechstel der Mitarbeiter\*innen kommen aus Wohnorten entlang der S8/9, verfügen also über ein sehr attraktives ÖV-Angebot, insgesamt müssen 51 % für ihren Arbeitsweg gar nicht umsteigen. Während aus der Wohnstandortanalyse ersichtlich wird, dass 88 % der Beschäftigten ihren Arbeitsplatz mit höchstens einem Umstieg erreichen können (gemessen), gaben in der Beschäftigtenanalyse nur 69 % an, ihren Arbeitsplatz mit maximal einen Umstieg zu erreichen – dies ist auch ein Hinweis auf ein gewisses Image-Problem des ÖV.

Insgesamt kann also von einer sehr guten ÖV-Erreichbarkeit und -Zugänglichkeit gesprochen werden.

Die Mitarbeiter\*innen wurden befragt, inwiefern sie sich für ihre Pkw-Arbeitswege alternative Verkehrsmittel (ÖPNV, Rad, E-Pkw, Fahrgemeinschaft) vorstellen können. Die höchste potenzielle Umstiegsbereitschaft besteht in Rüsselsheim hinsichtlich des ÖPNV, dicht gefolgt vom Fahrrad.

### Potenzielle Nutzung von ÖPNV für den Arbeitsweg – Gesamt

Würde die Nutzung von Bus/Bahn für Sie auf Ihrem Arbeitsweg in Frage kommen? / Mehrfachnennungen möglich / Basis = Anzahl Nennungen (n)

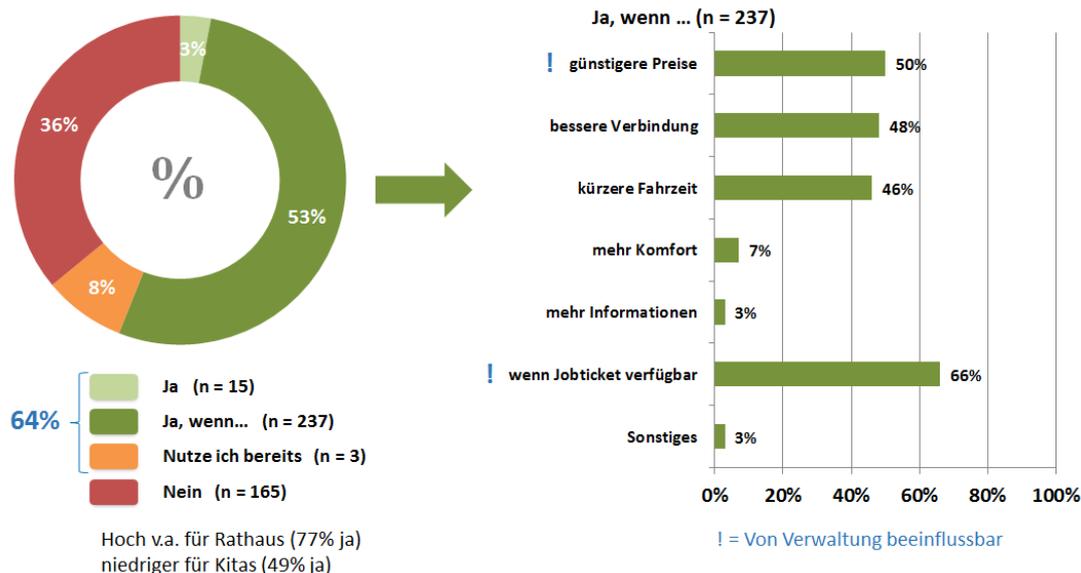


Abbildung 18: Möglichkeit der Nutzung des ÖPNV für den Arbeitsweg

Von den Mitarbeiter\*innen nutzen 8 % den ÖPNV, um zu ihrer Arbeitsstelle zu gelangen (Abbildung 18). Für weitere 56 % kommen Bus und Bahn als Verkehrsmittel grundsätzlich in Frage, z.T. unter bestimmten Voraussetzungen. Besonders häufig sind die Nennung des Jobtickets bzw. allgemeiner gefasst von günstigeren Fahrpreisen (66 bzw. 50 %). Weiterhin werden eine Verbesserung der Verbindung (48 %) und kürzere Fahrzeiten (46 %) gewünscht.

Auffällig ist hier wie viele Mitarbeiter\*innen zum Thema ÖV insgesamt geantwortet (höchste Antwortbeteiligung) und zusätzlich Angaben bei der offenen Frage („ja wenn...“) gegeben haben. Dies spricht für ein profundes Interesse seitens der Mitarbeiter\*innen und einen gewissen Problemdruck. Im Vergleich zu anderen Mobilitätsuntersuchungen, bei denen zumeist das Fahrrad als erste Umstiegsoption genannt wird, steht hier der ÖV an erster Stelle und sollte entsprechend bei der Maßnahmenentwicklung Berücksichtigung finden.

## Potenzielle Nutzung des Fahrrads für den Arbeitsweg – Gesamt

Würde Radfahren für Sie auf Ihrem Arbeitsweg in Frage kommen? / Mehrfachnennungen möglich / Basis = Anzahl Nennungen (n)

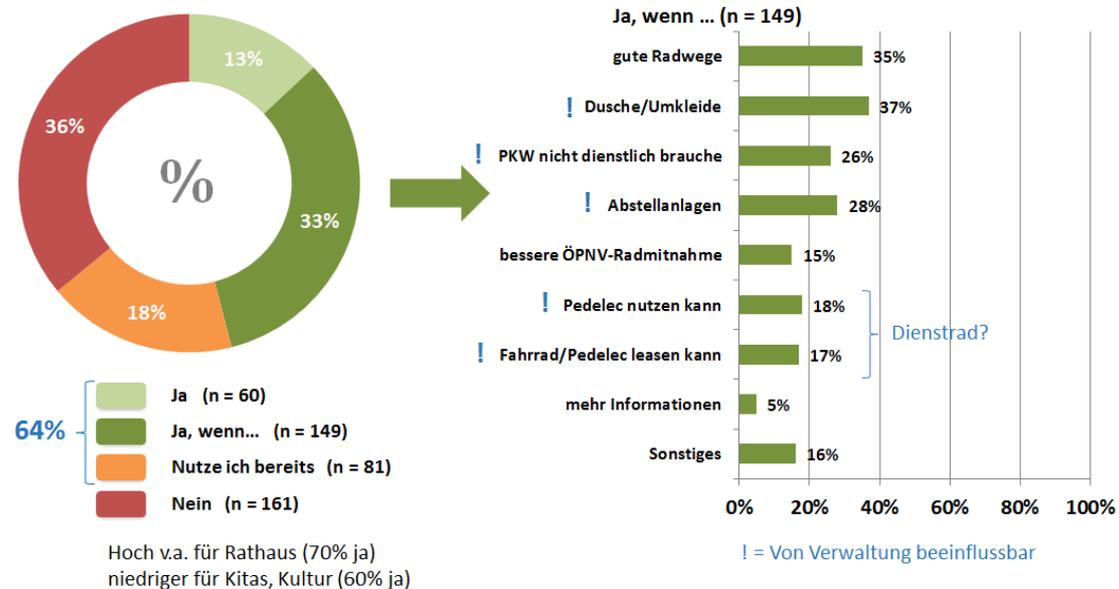


Abbildung 19: Möglichkeit der Nutzung des Fahrrades für den Arbeitsweg

Bislang nutzen 18 % das Fahrrad (zumindest gelegentlich) auf ihrem Arbeitsweg, weitere 46 % können sich dies vorstellen, z.T. unter bestimmten Voraussetzungen (Abbildung 19). Auf die wichtigste Nennung (gute Radwege) kann die Stadtverwaltung nur z.T. Einfluss nehmen, weil sich viele Kritikpunkte auf klassifizierte Straßen beziehen. Hingegen liegen die Punkte Duschen (35 %), Abstellanlagen (28 %), die Nutzung von Pedelecs (dienstlich/privat) durchaus in ihrem Einflussbereich. Auch eine Entkopplung der Verkehrsmittelwahl zur Arbeit von der dienstlichen Mobilität wird gewünscht (Pkw nicht dienstlich brauche).

### Potenzielle Nutzung von einem E-PKW für den Arbeitsweg – Gesamt

Würde ein E-PKW für Sie auf Ihrem Arbeitsweg in Frage kommen? / Mehrfachnennungen möglich / Basis = Anzahl Nennungen (n)

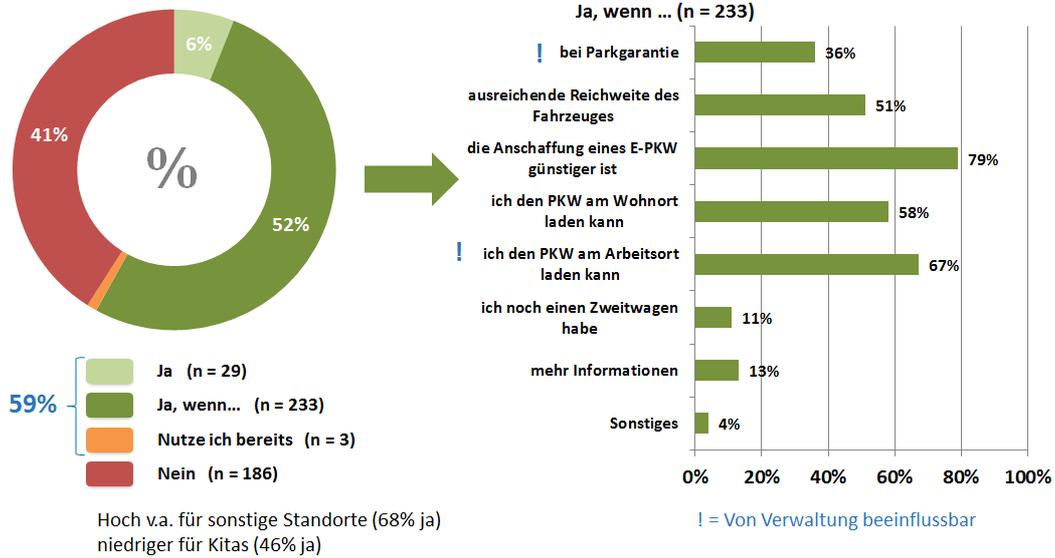


Abbildung 20: Möglichkeit der Nutzung eines E-Pkw für den Arbeitsweg

Die Nutzung eines E-Pkw kommt für insgesamt 59 % prinzipiell in Frage (Abbildung 20), z.T. unter bestimmten Voraussetzungen. Hier spielt der noch höhere Anschaffungspreis für E-Fahrzeuge eine wichtige Rolle, worauf die Stadtverwaltung keinen unmittelbaren Einfluss hat (79 % der Nennungen). Von der Stadtverwaltung zu beeinflussen sind hingegen die Lademöglichkeit (67 %) sowie Parkgarantie am Arbeitsort (36 %).

## Potenzielle Nutzung von Fahrgemeinschaften für den Arbeitsweg – Gesamt

Würde eine Fahrgemeinschaft für Sie auf Ihrem Arbeitsweg in Frage kommen? / Mehrfachnennungen möglich / Basis = Anzahl Nennungen (n)

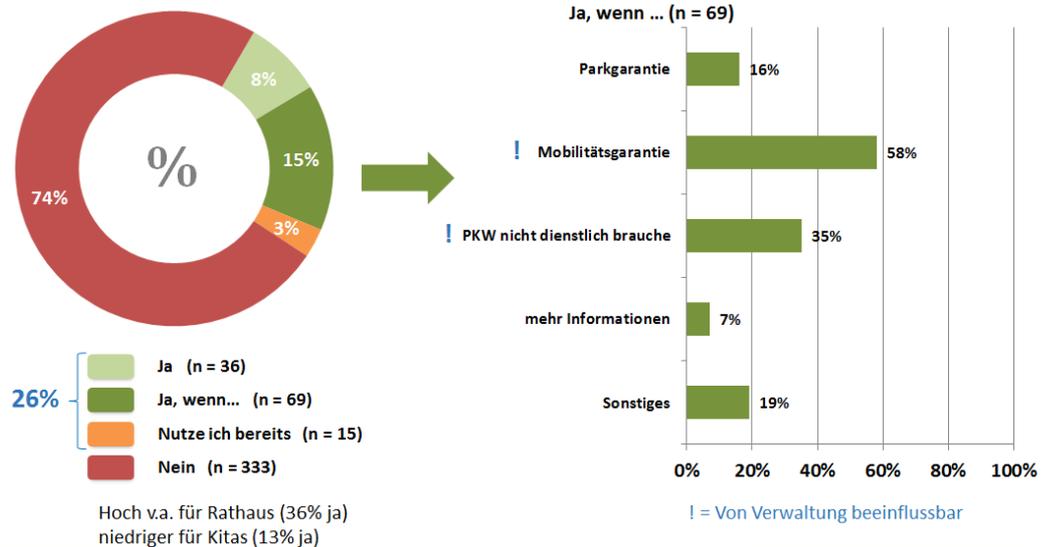
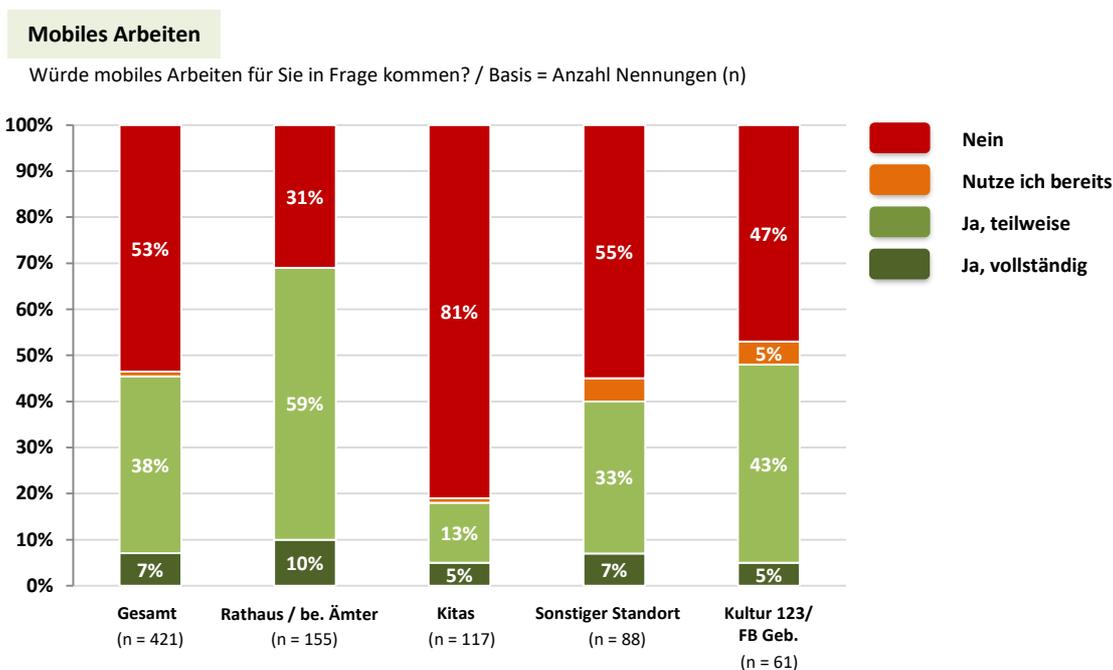


Abbildung 21: Möglichkeit einer Fahrgemeinschaft für den Arbeitsweg

Die mit Abstand geringste Umstiegsbereitschaft zeigt sich in Bezug auf Fahrgemeinschaften. Bisher werden Fahrgemeinschaften von der Belegschaft kaum genutzt (3 %), prinzipiell vorstellen könnten sich weitere 23 % Fahrgemeinschaften für den Arbeitsweg zu bilden, z.T. unter bestimmten Voraussetzungen (Abbildung 21). Besondere Bedeutung kommt der sogenannten Mobilitätsgarantie zu, also einer alternativen Transportmöglichkeit auch bei kurzfristigem Ausfall der Fahrgemeinschaft (z.B. aufgrund von Krankheit des Fahrers). Weitere Voraussetzungen sind, dass der Privat-Pkw nicht für dienstliche Zwecke benötigt wird. Querverweis zum Thema Dienstgänge: Drei Viertel der Mitarbeiter\*innen geben an, dass Ihnen kein Dienstwagen zur Verfügung steht (mit Ausnahme der FB Kultur 123/Gebäudemanagement, wo die Dienstwagenverfügbarkeit mit 57 % angegeben wurde, vgl. Abbildung 26). Auf den per Pkw zurückgelegten Dienstwegen kommen mit sieben Achteln zu einem sehr hohen Anteil der Privat-Pkw zum Einsatz. Der für den Dienstgang benötigte Pkw nötigt Beschäftigte also zu einem Teil auch ihre Wege zur Arbeit per Pkw zurückzulegen, insofern spricht einiges für eine Entkopplung der dienstlichen Mobilität von der Verkehrsmittelwahl für den Arbeitsweg.

Auch das Ausweisen reservierter (privilegierter) Parkplätze für Fahrgemeinschaften am Arbeitsort (z.B. am Rathaus auf dem oberirdischen Parkplatz im Hof) kann ein Aspekt sein, um das gemeinsame Fahren attraktiv zu gestalten (16 %).

Um Arbeitswege effizienter zu gestalten kommt, neben dem Umstieg auf ein anderes, umweltfreundlicheres Verkehrsmittel, auch mobiles Arbeiten in Betracht, so dass zumindest für einzelne Tage der Weg zur Arbeit gespart werden kann.



**Abbildung 22: Möglichkeit zu mobilem Arbeiten**

Von den Mitarbeiter\*innen gaben insgesamt 47 % an potentiell mobil arbeiten zu können, zumindest gelegentlich. Nach Standorten aufgeschlüsselt ergaben sich besonders hohe Werte für die Beschäftigten der Stadtverwaltung (69 %) sowie der FB Kultur 123/Gebäude-management. Die Mitarbeiter\*innen der Kitas müssen naturgemäß häufiger Vor-Ort arbeiten, mobiles Arbeiten bietet sich hier lediglich z.B. zur Vor- oder Nachbereitung von Elterngesprächen an (18 %).

Derzeit ist die Stadt Rüsselsheim dabei, eine Dienstvereinbarung zu diesem Thema auszuarbeiten.

Innerhalb der Beschäftigtenbefragung wurden die Mitarbeiter\*innen der Stadtverwaltung nach Verbesserungswünschen für ihren Arbeitsweg befragt.

### Verbesserung der Erreichbarkeit des Arbeitsplatzes

Was könnte Ihr Arbeitgeber\*in zur Verbesserung der Erreichbarkeit Ihres Arbeitsplatzes noch tun?  
Basis=Anzahl Nennungen (n=190)

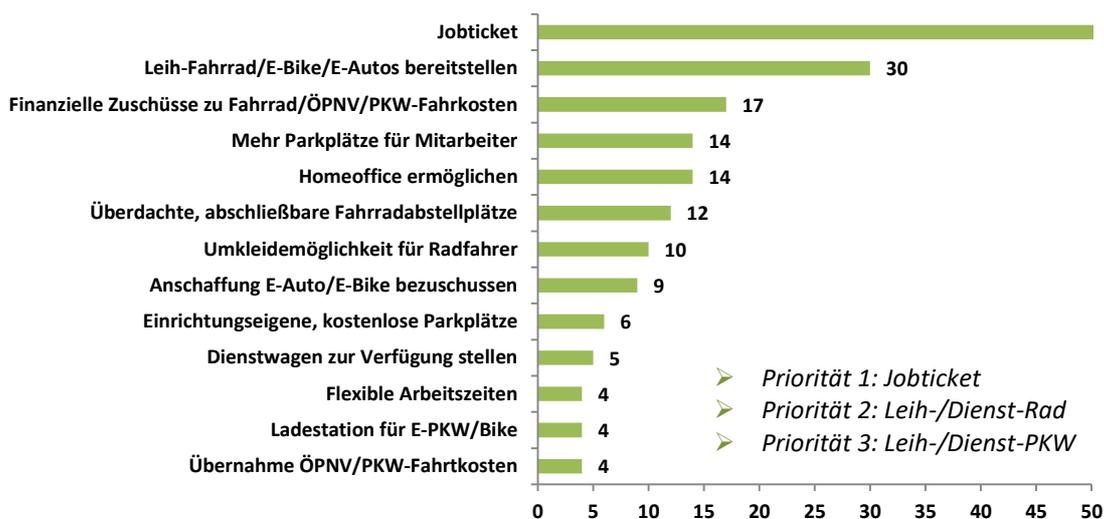


Abbildung 23: Verbesserungswünsche für die Erreichbarkeit des Arbeitsplatzes

Der wichtigste Verbesserungswunsch bezieht sich auf den öffentlichen Verkehr, es werden sowohl das Jobticket konkret benannt (61 Nennungen) als auch generell von finanziellen Zuschüssen gesprochen (17 Nennungen, Abbildung 23). An zweiter Stelle kommen Verbesserungen, die sich mit dem Themenkomplex Fahrrad beschäftigen, sei es Leih-Fahrräder, Abstellplätze oder die Bezuschussung von E-Bikes. Erst an dritter Stelle kommen Verbesserungen in Bezug auf den Pkw (E-Pkw, Dienstwagen). Die Forderung nach mehr und möglichst kostenlosen Stellplätzen wird in jeder Mobilitätsbefragung erhoben, in Rüsselsheim allerdings mit einer geringen Anzahl Nennungen, so dass hier kein Handlungsdruck besteht.

#### 4.5 Verkehrsmittelnutzung auf Dienstgängen

Die betriebliche Mobilität der Stadtverwaltung wird nicht nur durch die Arbeitswege der Mitarbeiter\*innen bestimmt, sondern auch durch die von ihnen getätigten Dienstwege.

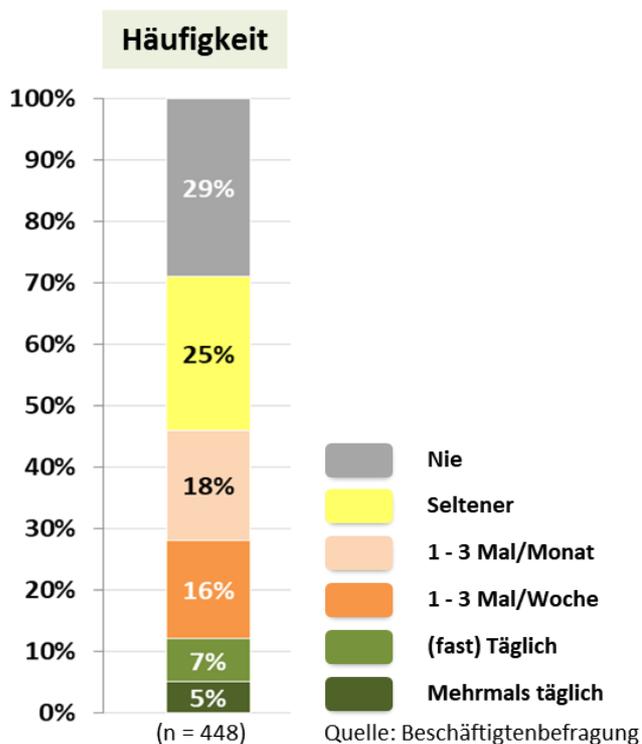
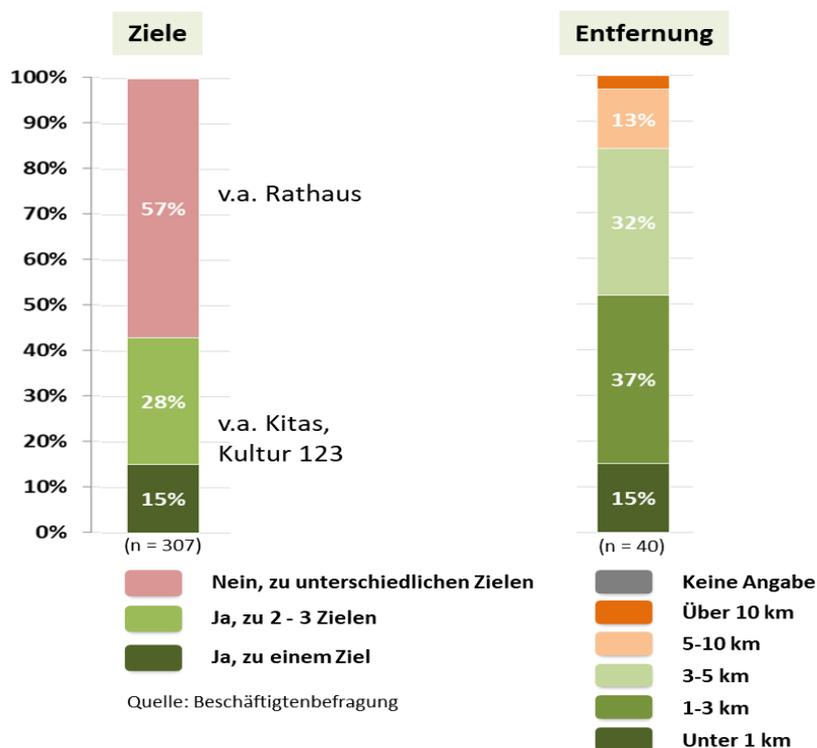


Abbildung 24: Häufigkeit von Dienstgängen

Dienstgänge sind in der Stadtverwaltung Rüsselsheim häufig (Abbildung 24). Insgesamt 45 % der Mitarbeiter\*innen sind mindestens 1-3 mal je Monat unterwegs, 12 % sogar täglich. Deshalb lohnt es sich, über das Thema Mobilität bei Dienstgängen nachzudenken und alternative Möglichkeiten zum heute noch vielfach genutzten (Dienst-/privat) Pkw in Betracht zu ziehen.

Wohin sind Mitarbeiter\*innen auf ihren Dienstgängen unterwegs und welche Entfernungen müssen sie dabei zurücklegen?



**Abbildung 25: Entfernung dienstlicher Ziele**

Das Gros der dienstlichen Wege findet innerhalb Rüsselsheims selbst und der näheren Umgebung statt. 52 % der Dienstgänge sind weniger als 3 km vom Arbeitsort entfernt, 85 % der Dienstwege liegen unter 5 km (Abbildung 25). Insbesondere das Segment 1-3 km, als typische Fahrraddistanz ist mit 37 % stark vertreten.

Auffällig ist, dass die Mitarbeiter\*innen, v.a. die des Rathauses, vergleichsweise viele verschiedene Ziele ansteuern. Will man Alternativen zur Pkw-Fahrt für die Dienstgänge fördern, wird in Abhängigkeit vom jeweiligen Ziel erforderlich sein, unterschiedliche Maßnahmen ins Auge zu fassen. Während für Dienstgänge z.B. nach Frankfurt zum Regionalverband oder nach Wiesbaden zu den Ministerien vielleicht die S-Bahn eine gute Alternative darstellt, ist die Fahrt zur Kreisverwaltung nach Groß-Gerau vielleicht in Fahrgemeinschaft möglich bzw. kommt für den Dienstgang vom Rathaus zum Treff das Rad in Betracht.

### Immer genutzte Verkehrsmittel – Dienstwege

Grundlage: Antwortkategorie „immer“ genutzte Verkehrsmittel / Basis = Anzahl Nennungen (n)

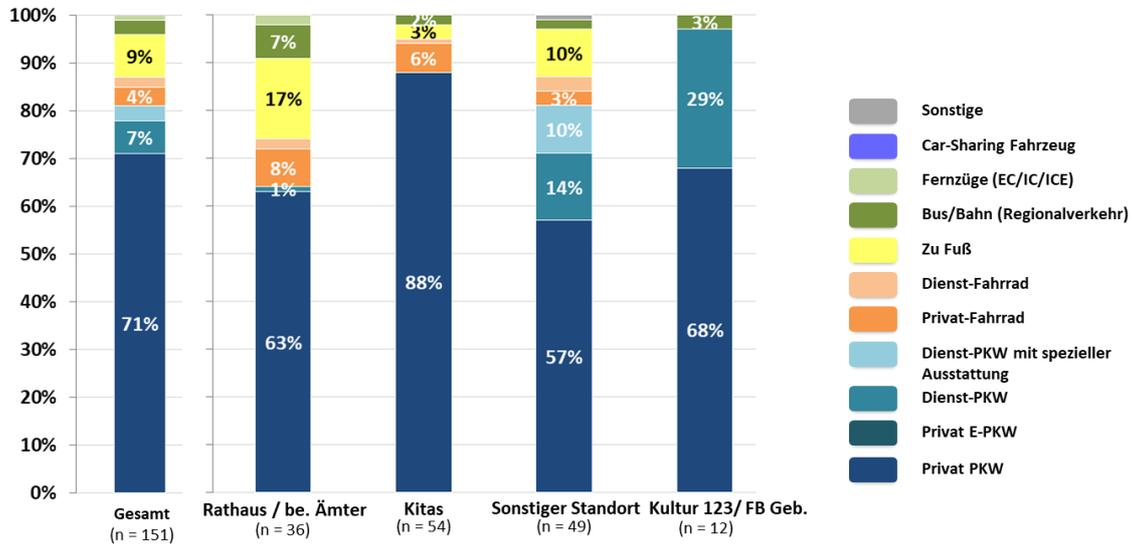


Abbildung 26: Häufig genutzte Verkehrsmittel auf Dienstgängen (alle Standorte)

Auf Dienstgängen wird der Pkw mit 81 % noch häufiger genutzt als auf den Arbeitswegen (Abbildung 26). Dabei findet von den per Pkw zurückgelegten Dienstfahrten v.a. der Privat-Pkw Einsatz (71 %), nur zu einem Achtel werden Dienst-Pkw eingesetzt. Dies passt zusammen mit der angegebenen Verfügbarkeit der Dienst-Pkw – nur 22 % der Mitarbeiter\*innen hat angegeben auf ein Dienstfahrzeug zugreifen zu können. Dabei bleibt allerdings ungeklärt, ob die Verfügbarkeit der Dienst-Pkw tatsächlich so gering ist oder es sich eher um eine „gefühlte“ Verfügbarkeit handelt, die z.B. auf ein als umständlich oder unübersichtlich empfundenes Buchungssystem zurückgeht. Zu Fuß ist das zweitwichtigste Verkehrsmittel auf Dienstwegen, insbesondere in Bezug auf den Standort Rathaus (9 bzw. 17 %). Auch die Rad- und ÖV-Nutzung ist hier etwas höher als an anderen Standorten, so dass der Umweltverbund insgesamt auf immerhin 36 % kommt.

Die Verkehrsmittelwahl auf Dienstgängen ist bemerkenswert. Die ausgeprägte Pkw-Orientierung steht in einem gewissen Widerspruch zu der bereits festgestellten Dominanz der Dienstgänge im Nahbereich - 52 % der Wege sind unter 3 km weit. Hier besteht deutliches Entwicklungspotenzial für den Fuß- und Radverkehr. Gerade im Entfernungssegment 1-3 km könnten hochwertige prominent am Eingang platzierte Dienst- oder Leihräder (ggf. Pedelecs) helfen, die Abhängigkeit von (Dienst-)Pkws zu reduzieren.

## Gründe für PKW-Nutzung auf Dienstwegen

Welche Gründe liegen für die PKW Nutzung auf Dienstwegen vor?  
Mehrfachnennungen möglich / Basis = Anzahl Nennungen (n=229)

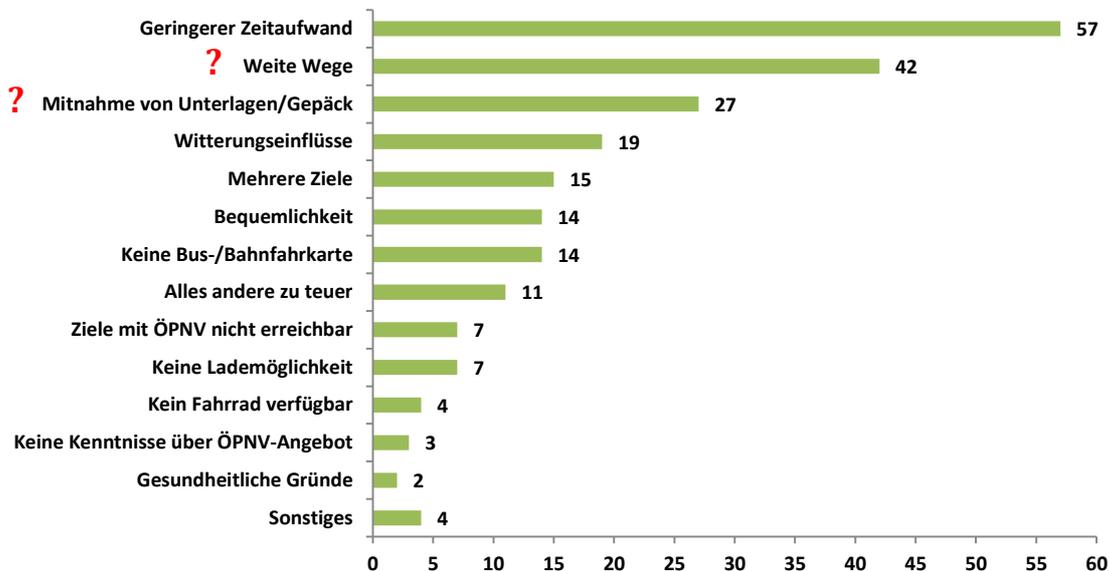


Abbildung 27: Gründe für die Pkw-Nutzung auf Dienstgängen

Als Gründe für die Pkw-Nutzung auf Dienstgängen benennen die Mitarbeiter\*innen u.a. den geringeren Zeitaufwand (57 Nennungen) sowie die weiten Wege (42 Nennungen, Abbildung 27). Für das Gros der Dienstgänge treffen gerade diese beiden Punkte nicht wirklich zu, da die Entfernungen eher kurz und der Zeitvorteil der Pkw-Fahrt gegenüber einer Fahrt mit dem Rad sich in diesem Entfernungsspektrum kaum bemerkbar macht. An dritter Stelle folgt die Mitnahme von Materialien (27 Nennungen). Hier könnten z.B. fest am Dienstrad angebrachte Packtaschen zumindest für kleinere Gepäckmengen Abhilfe schaffen.

### Umweltverbund als Alternative

Würde die Nutzung von E-PKW, ÖPNV, Fahrrad oder das zu Fuß gehen auf Dienstgängen für Sie in Frage kommen? / Basis = Anzahl Nennungen (n)

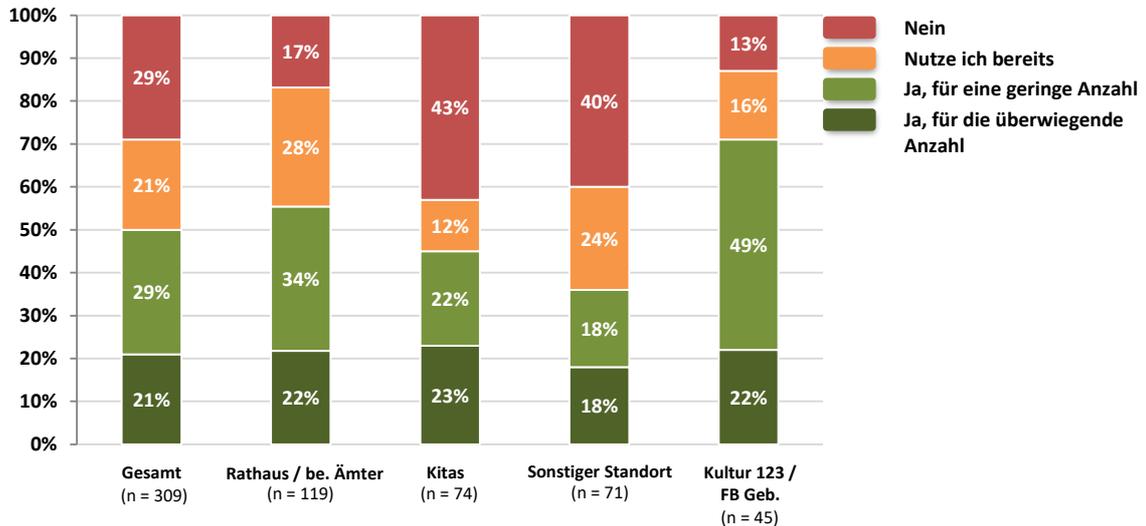


Abbildung 28: Umweltverbund als Alternative

Die Mitarbeiter\*innen wurden gefragt, inwiefern sie sich alternative Verkehrsmittel zum Pkw (Bus, Bahn, Fahrrad, Fuß = Umweltverbund) für ihre Dienstgänge vorstellen könnten (Abbildung 28). 21 % der Mitarbeiter\*innen nutzen für Dienstgänge bereits den Umweltverbund. Weitere 50 % könnten sich vorstellen, Dienstgänge zumindest teilweise mit anderen Verkehrsmitteln als dem Auto zu tätigen.

Nach Standorten aufgegliedert, sehen das größte Potenzial für die Nutzung des Umweltverbundes die Mitarbeiter\*innen des Rathauses sowie der Kultur 123/Gebäudemanagement.

Dabei stellt die wichtigste Verkehrsmittelalternative für Dienstwege in Bezug auf alle Standorte das Fahrrad dar (82 % der Nennungen), ganz besonders für das Rathaus. Bus und Bahn werden mit nur 37 % als Alternative gesehen, auch hier wieder insbesondere von den Rathausmitarbeiter\*innen.

## 5. Zusammenfassung Analyseergebnisse

Die wesentlichen Erkenntnisse aus den Analysen (Betriebssteckbriefe, Beschäftigtenbefragung und Wohnstandortanalyse) und Beratungsterminen sind in Tabelle 6 nach Verkehrsmitteln und in Tabelle 7 nach Standorten aufgeschlüsselt dargestellt.

**Tabelle 6: Zentrale Ergebnisse nach Verkehrsmitteln**

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Sehr häufig genutztes Verkehrsmittel</b> 70 % der Arbeits- und 81 % der Dienstwege</li> <li>• Gründe für Pkw-Nutzung sind: Flexibilität, Wegeketten, Zeitaufwand, Bedarf für Dienstgänge</li> <li>• Parken: größtenteils kostenlos und ohne Kapazitätsprobleme</li> <li>• häufige Nutzung des <b>Privat-Pkw</b> auf Dienstwegen (sieben Achtel)</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• ÖV spielt bislang <b>geringe Rolle</b>: Arbeitswege 10 %, Dienstgänge 4%</li> <li>• ...obwohl <b>gute Ausgangsbedingungen</b> (Entfernung Haltestellen, Umsteigen, hochwertiges S-Bahn-Angebot, Reisezeit) bestehen</li> <li>• Z.T. Imageproblem (schlechter geschätzt als tatsächlich), z.T. Preisproblem (Tarifsprung, unverhältnismäßige Fahrpreise)</li> <li>• Höchste Umstiegsbereitschaft (64 %), <b>Jobticket/ÖV-Preise</b> sind wichtigste Verbesserungswünsche</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Auf Arbeitswegen zweitwichtigstes Verkehrsmittel (16 %)</li> <li>• Auf Dienstgängen nur 6%, trotz typischer Radentfernungen: 52% &lt; 3km</li> <li>• <b>Höchste Umstiegsbereitschaft</b> (64 %), Wichtigste Verbesserungswünsche: Dusche, Abstellanlagen, Dienst-/Leih-/Lease-Rad</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Zweitwichtigstes Verkehrsmittel auf Dienstwegen (9 %)</li> <li>• Nutzung unabhängig von der Jahreszeit</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Potential für alternierende Telearbeit</li> <li>• Ausdrücklicher Verbesserungswunsch</li> </ul>

**Tabelle 7: Zentrale Ergebnisse nach Standorten**

<b>Rathaus</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Hohe Radanteile auf Arbeitswegen im Sommer (19 %)</li> <li>• Nur Rathaus hat etwa regionsdurchschnittlichen ÖV-Anteil (13 %)</li> <li>• Hoher Anteil an Umstiegsbereitschaft ÖV (77 %) und Rad (70 %) auf Arbeitswegen</li> <li>• Hoher Anteil an Option auf mobiles Arbeiten</li> <li>• Dienstgänge häufig zu diversen Zielen</li> <li>• Höchster Anteil an Umweltverbund auf Dienstgängen: Fuß- (17 %), Rad- und ÖV (10 %)</li> </ul>
<b>Kultur 123 / Geb.manag.</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Höchster Pkw-Anteil auf Arbeits- (73 %) und Dienstwegen (97 %)</li> <li>• Hoher Anteil an Option auf mobiles Arbeiten</li> <li>• Dienstgänge v.a. zu immer gleichen Zielen</li> <li>• Hohe Dienstwagen-Verfügbarkeit und –Nutzung</li> <li>• Hoher Anteil mit Umweltverbund als Option</li> </ul>
<b>Kitas</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Einzugsbereich ist geprägt durch hohe Anteile Nahbereich (4 %)</li> <li>• Hohe Radanteile im Sommer (19 %)</li> <li>• Parken besonders häufig im öffentlichen Raum (Parkdruck)</li> <li>• Hoher Anteil „Radstrecke unbekannt“ ⇔ kurze Arbeitswege</li> <li>• Dienstgänge v.a. zu immer gleichen Zielen (Rathaus)</li> <li>• Dienstgänge: sehr hoher Pkw-Anteil, keine Dienstwagen-Verfügbarkeit</li> </ul>
<b>sonstige</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Höchster Pkw-Anteil auf Arbeitswegen (73 %)</li> <li>• Höchste Radanteile auf Arbeitswegen im Sommer (22 %)</li> <li>• Hohe Anteile Dienst-Pkw</li> </ul>

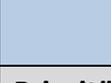
## 6. Maßnahmenplan

### 6.1 Grundlegende Strategie

Im Folgenden werden steckbriefartig mögliche Maßnahmen sortiert nach Handlungsfeldern vorgestellt. Jede Maßnahme wird kurz beschrieben und hinsichtlich Zeit-, Kosten- und Koordinierungsaufwand beurteilt. Im Steckbrief oben rechts findet der\*die schnelle Leser\*in eine Einschätzung zum Umsetzungsstand (Status Quo), der zeitlichen Perspektive sowie der Umsetzungspriorität jeweils in drei Stufen.

Bei der Analyse der Mobilität für die Stadtverwaltung Rüsselsheim hat sich herausgestellt, dass der Fokus der Maßnahmen für Arbeitswege auf einer Förderung der Mobilität per Rad und ÖPNV liegen sollte und für die Dienstwege auf Maßnahmen des Fuß- und Radverkehrs. Gleichzeitig sollten Maßnahmen zu einer effizienteren Pkw-Nutzung ergriffen werden (z.B. Einsatz Dienst-Pkw, Fahrgemeinschaften usw.).

### 6.2 Handlungsfelder/ Maßnahmenbereiche

Maßnahmentypen	Status Quo
 Fahrrad	 bereits umgesetzt: weiter so
 Fußgänger	 teilweise umgesetzt
 Kfz-Verkehr	 nicht umgesetzt
 Bus und Bahn	
 Information, Motivation und Beratung	
 Organisation	
	<b>Zeitliche Perspektive</b>
	 langfristig: die Maßnahme besitzt langfristig Potenziale, zunächst aber keine Priorität.
	 mittelfristig: die Maßnahme ist gut geeignet und sollte realisiert werden (ca. 3-5 Jahre).
	 kurzfristig: die Maßnahme ist sehr gut geeignet und sollte zeitnah (1-2 Jahre) realisiert werden.
	<b>Priorität der Umsetzung</b>
	 hohe Priorität: Thema mit vielen Rückmeldungen, leichte Umsetzbarkeit oder großer Wirkung
	 mittlere Priorität: mittlere Umsetzbarkeit, Wirkung
	 niedrige Priorität: Thema mit geringen Rückmeldungen oder schwieriger Umsetzbarkeit

## 1. Handlungsfeld Radverkehrsförderung

1.1	 <b>Erweiterung bzw. Verbesserung von Fahrradabstellanlagen</b>	Status Quo	
		Zeitperspektive	
		Priorität der Umsetzung	I
<b>Beschreibung</b>	<p>Wetterschutzte, diebstahlsichere Fahrradabstellanlagen, welche in Eingangsnähe positioniert sind, tragen zur Attraktivität des Radfahrens bei.</p> <p>Die Fahrradabstellanlagen an den einzelnen Standorten sollen auf ihre Qualität, Quantität und Lage hin überprüft und bei Bedarf erneuert bzw. ergänzt werden. Dabei sollten vorzugsweise überdachte Bügel (anstatt sog. Felgenklemmer) Verwendung finden und die vorhandenen Bedarfe im Dialog mit den Beschäftigten abgestimmt werden. Konkret sollte v.a. geprüft werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>Mainstr. 7</b> (Stadtbüro): Erhöhung der Stellplatzzahl, Nachrüstung Überdachung, (bei der Begehung 23.5.2019 Auslastung von 150 % (vgl. S. 13)</li> <li>- <b>Marktplatz 6</b> (Standort Wahlbüro): Neue Anlage (Wildparker!)</li> <li>- <b>Marktplatz 4</b> (Standort Rathaus Faulbruchstr./Mainstr., Eingang zu Standesamt): Anlage erweitern (ausgelastet), ggf. unter Überdachung</li> <li>- <b>Dammgasse</b>: Ersatz mobiler Felgenklemmer durch moderne Anlage incl. Dach</li> <li>- <b>Am Treff</b> (Fahrradkäfig): Ersatz Felgenklemmer und Erneuerung Dach (Leck)</li> <li>- <b>Theater/Bücherei</b>: Erweiterung und Ersatz Felgenklemmer</li> <li>- <b>Ferdinand-Stuttmanstr. 15</b>: Errichten neuer Anlage (ggf. alternativ B+R-Anlage am Bf. Südseite nutzbar, sofern erweitert vgl. 1.2)</li> </ul>		
 			
<b>Beurteilung</b>	<p>18 % der Mitarbeiter*innen nutzen bereits gelegentlich das Fahrrad auf dem Weg zur Arbeit. Weitere 46 % können sich gut vorstellen, prinzipiell auf das Fahrrad umzusteigen, als Voraussetzung hierfür werden u.a. gute Abstellanlagen gewünscht (28 % der Nennungen). Da viele Arbeits- und Dienstwege typische Fahrraddistanzen aufweisen, bestehen hier große Verlagerungspotenziale (41 % der Arbeitswege &lt; 5 km, 52 % der Dienstgänge &lt; 3 km).</p>		
<b>Aufwand</b>	<p>Mittlerer Aufwand, Kosten Bügel ab 100 €/Stück, Förderung möglich:</p> <p>a) Mobilitätsförderungsgesetz (ehemals GVFG): auch als Sammelantrag z.B. über Kreis GG oder Regionalverband möglich</p> <p>b) Förderung über Nahmobilitäts-Richtlinie: <a href="https://mobil.hessen.de/verkehr">https://mobil.hessen.de/verkehr</a></p>		
<b>Zielgruppe</b>	Mitarbeiter*innen und Besucher*innen der Standorte		
<b>Koordinierung</b>	Tiefbauamt		

1.2	  <b>Erweiterung der Bike+Ride- Abstellanlagen</b>	<b>Status Quo</b>	
		<b>Zeitperspektive</b>	
		<b>Priorität der Umsetzung</b>	
<b>Beschreibung</b>	<p>Einige Standorte der Stadtverwaltung befinden sich in typischer Rad-Entfernung von den S-Bahnhaltepunkten Rüsselsheim bzw. Opelwerk. B+R kann also für Mitarbeiter*innen der Stadtverwaltung eine Rolle spielen auf ihren Arbeits- oder Dienstwegen sowie für die Rüsselsheimer Bürger*innen, die auswärts z.B. in Frankfurt oder Mainz arbeiten und ihr Rad am Haltepunkt abstellen wollen.</p> <p>In Rüsselsheim gibt es bereits hochwertige, überdachte Anlagen an der Nord- und Südseite des Bahnhofs, allerdings sind sie in ihrer Quantität nicht ausreichend, einige sind auch in ihrer Qualität ungenügend. Bei der Begehung (23.5.19) betrug die Auslastung der Anlagen zwischen 116 % und 155 %. Die Stadt führt bereits Gespräche mit der DB im Rahmen des Projektes „Bahn+Bike“.</p> <p>Konkret bezüglich der B+R-Anlagen geprüft werden sollte:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>Nordseite</b> (140 Plätze/207 Räder): Erweiterung der Anlage, Ergänzung Überdachung am Vorplatz, =&gt; hier ist im Rahmen von „Bahn+Bike“ das Anbringen von Doppelstockparker mit Lademöglichkeit angedacht.</li> <li>- <b>Südseite</b> (60 Plätze/85 Räder): Erweiterung der Anlage, Ergänzung Fahrradboxen, Anlage im Südwesten: Ersatz der alten Bügel, Ergänzung Überdachung</li> <li>- <b>Fahrradboxen</b>: Aufgrund der langen Standzeiten und der Entwicklung zu hochwertigen Rädern, sollte die vorh. Fahrradboxen ergänzt werden.</li> </ul>		
<b>Beurteilung</b>	<p>Qualitativ hochwertige und in ausreichender Zahl vorhandene B+R-Anlagen befördern die kombinierte Nutzung von Bahn und Rad auf dem Weg zur Arbeit. Fahrradboxen können ergänzend für das Abstellen hochwertiger Räder interessant sein.</p>		
<b>Aufwand</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- mittlerer Aufwand für Kommune</li> <li>- Kosten Fahrradboxen: ca. 2.000 – 3.000 €</li> <li>- Förderung (sofern nicht über DB-Programm) möglich z.B. <ul style="list-style-type: none"> <li>a) über Mobilitätsförderungsgesetz/ehemals GVFG: Sammelanträge stellen z.B. Koordination via Kreis GG, um die Bagatellgrenze zu überwinden</li> <li>b) über Nahmobilitäts-RL mögl.: Punkt 2.1 „investive Maßnahmen“ Punkt 10 „Fahrradabstellanlagen/B+R“ (i.d.R. 70% Förderung + ggf. 10% bei gehobenem Fördersatz)</li> </ul> </li> </ul>		
<b>Zielgruppe</b>	Bewohner*innen, Mitarbeiter*innen, Besucher*innen		
<b>Koordinierung</b>	Tiefbauamt, DB, Radverkehrsbeauftragte		

1.3	 <b>Anschaffung hochwertiger Dienstfahräder</b>	<b>Status Quo</b>	
		<b>Zeitperspektive</b>	
		<b>Priorität der Umsetzung</b>	I
<b>Beschreibung</b>	<p>Hochwertige, gut zugängliche Diensträder können einen Teil der in Rüsselsheim überwiegend kurzen Dienstwege per Pkw ersetzen, dabei kann es sich je nach Einsatzzweck um konventionelle Räder, um Pedelecs oder Lasten-Räder handeln. Derzeit regelt dies jeder Fachbereich für sich, teils werden abgelegte Privaträder als inoffizielle Diensträder genutzt, teils wurden Räder klassisch über den Haushalt angeschafft. Vielfach ist das Vorhandensein der Diensträder nicht allen Beschäftigten bekannt, teils ist unklar, wie das Ausleihprozedere funktioniert, wo die Schlüssel liegen, ob es evtl. Packtaschen gibt, wer Ansprechpartner bei Reparaturen ist. Die Stadt Rüsselsheim hatte am Programm „Radfahren neu entdecken“ (HMWEVW) teilgenommen.</p> <p>Konkret geprüft werden sollte hinsichtlich der Diensträder:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>Übersicht</b> erstellen: Welcher FB hat welche Diensträder, wo stehen diese?</li> <li>- <b>Anschaffung</b> weiterer Diensträder prüfen: z.B. für den Standort Rathaus (über Haushaltsanmeldung / alternativ TN am Fahrradverleihsystem vgl. 1.4)</li> <li>- Einfaches <b>Ausleihen</b> sicherstellen: Niederschwellige Ausleihmöglichkeit (über Outlook-Kalender, zentrale Ansprechperson)</li> <li>- <b>Information</b> an Mitarbeiter*innen: Information über Vorhandensein der Räder, Standort, Ausleihprozedere ggf. Hinweis auf Packtaschen usw.</li> <li>- <b>Materialtransport</b> sicherstellen. ggf. Anschaffung von Korb/Koffer/Taschen</li> <li>- <b>Einführungsveranstaltung</b>: sinnvoll ist ein Vor-Ort-Termin, v.a. wenn Pedelecs/Lastenräder angeschafft werden, um evtl. vorhandene Nutzungshemmnisse abzubauen und Fragen zu klären.</li> <li>- <b>Service- und Wartungsvertrag</b>: Diensträder sollten regelmäßig (z.B. 1 x / Jahr) gewartet werden, z.B. via Fahrrad-Händler vor Ort.</li> </ul>		
<b>Beurteilung</b>	<p>Im Hinblick auf die überwiegend kurzen Dienstwege (52 % unter 3km), eignen sich Fahrräder als Alternative für die kurzen Pkw-Dienstfahrten. Bislang werden nur für 6 % der Dienstwege v.a. das eigene Fahrrad genutzt, so dass hier ein erhebliches Verlagerungspotential besteht. Pedelecs ermöglichen dabei ein entspanntes Fahren und unerschwitztes Ankommen zum Dienstgeschäft.</p>		
<b>Aufwand</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Beschaffung eigener Räder: mittlerer Aufwand (Förderung möglich)</li> <li>- Teilnahme VRN Nextbike: je nach Vertragsbedingungen (gering-mittel)</li> </ul>		
<b>Zielgruppe</b>	Mitarbeiter*innen auf innerstädtischen Dienstwegen		
<b>Koordinierung</b>	Zentrale Dienste, z.T. Hausmeister, künftig: Fuhrparkmanager*in?		



1.4	 <p><b>Prüfung: Stadtverwaltung als Ankerkunde für das Fahrradverleihsystem</b></p>	Status Quo	
		Zeitperspektive	
		Priorität der Umsetzung	
<b>Beschreibung</b> 	<p>Fahrradverleihsysteme eignen sich insbesondere, um in städtischen Räumen kurze Wege zurück zu legen. Dabei kann das Rad als Hauptverkehrsmittel eingesetzt werden z.B. für innerstädtische Wege zwischen den Verwaltungsstandorten oder Teil einer Wegekette (z.B. zum Bahnhof) sein.</p> <p>In Rüsselsheim gibt es den Anbieter VRN Nextbike mit 56 Rädern an insgesamt 7 Stationen (u.a. auch Rathaus, Bahnhof Nord- und Südseite, Campus, Feuerwache). Die Stadtverwaltung nutzt das System bisher nicht, es wurden erste Gespräche mit dem Anbieter geführt, um zu prüfen, ob die Verwaltung als sog. „Ankerkunde“ beim Verleihsystem einsteigen möchte. Denkbar wäre, dass die Stadt auf die weitere Anschaffung von eigenen Diensträdern verzichtet (vgl. 1.3) und sich stattdessen bei Nextbike einkauft.</p> <p>Bislang waren die von Nextbike angebotenen konkreten Modalitäten nicht interessant, außerdem wurde von den Mitarbeiter*innen moniert, dass die eingesetzten Räder schwer und wenig attraktiv sind. Um Dienstgänge mit dem Rad zu erledigen, wurden hochwertige Diensträder als die bessere Option bewertet (vgl. 1.3), insbesondere dann, wenn vom Anbieter Nextbike kein attraktiveres Angebot unterbreitet wird.</p>		
<b>Beurteilung</b>	<p>Für die Stadtverwaltung könnte der Zugang zum vorhandenen Fahrradverleihsystem interessant sein, um Dienstwege zwischen den Standorten zurück zu legen (wichtige Dienstorte besitzen bereits eine Station) oder für den „letzten Kilometer“ z.B. für Mitarbeiter*innen, die mit der Bahn kommen. Gegenüber der Variante „Diensträder“ würde die Stadt Anschaffung, Wartung, Disposition der Räder usw. an den Verleiher auslagern. Allerdings werden die Nextbike-Räder nicht als hochwertig empfunden.</p>		
<b>Aufwand</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Abstimmungsaufwand mit Anbieter VRN Nextbike (aber ggf. eingesparte Kosten gegenüber Neuanschaffung von Diensträdern)</li> <li>- Kosten Größenordnung für evtl. zusätzliche Station: ca. 10.000 € für eine Station mit 5 Räder (von Stadt und/oder Nextbike zu tragen)</li> <li>- Förderung: bis zu 90% der Bau- und Betriebskosten möglich (z.B. über Klimaschutzinitiative, Umsetzung Nationaler Radverkehrsplan)</li> </ul>		
<b>Zielgruppe</b>	Bewohner*innen, Mitarbeiter*innen (Arbeits- und Dienstwege), Besucher*innen		
<b>Koordinierung</b>	Fachbereich Umwelt und Planung, Nextbike, Radverkehrsbeauftragte		

1.5	 <b>Prüfung: Einführung von Fahrradleasing (Jobrad)</b>	Status Quo	
		Zeitperspektive	
		Priorität der Umsetzung	
<b>Beschreibung</b>	<p>Das Modell des Dienstwagens wurde 2012 auf Fahrräder übertragen. Damit können Beschäftigte hochwertige Fahrräder über attraktive Leasingraten nutzen (für Arbeitswege und auch privat) und ggf. im Anschluss an den Leasingvertrag kostengünstig erwerben. Gleichzeitig senken sie ihr zu versteuerndes Bruttoeinkommen. Für die Stadtverwaltung Rüsselsheim als Arbeitgeberin ist Jobrad quasi „kostenneutral“, dem administrativen Aufwand stehen gesenkte Lohnnebenkosten gegenüber. Gleichzeitig kann ein Beitrag zur Gesundheitsförderung, zur Beschäftigtenmotivation, zum Klimaschutz und zum Image geleistet werden. Der früher bestehende „Zwang“ für den*die Arbeitgeber*in ein geleastes Rad in sein Eigentum zu übernehmen, wenn der Beschäftigte dies nicht wünscht, entfällt, spezialisierte Händler kaufen die Räder auf.</p> <p>Es findet eine monatliche Gehaltsumwandlung statt nach der 1%-Regel (analog zum Dienstwagenprivileg). Seit 1.3.19 muss bei Abnahme des Rades am Ende des Leasing-Vertrages nur noch der halbierte Bruttolistenpreis versteuert werden.</p> <p>Für Verwaltungen ist eine rechtssichere Einführung von Jobrad möglich, wenn:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>a) der Tarifvertrag eine <i>Öffnungsklausel</i> oder ausdrückliche Regelung zur Entgeltumwandlung enthält oder</li> <li>b) eine Entgeltumwandlung aus zusätzlichen <i>übertariflichen Vergütungsbestandteilen</i> besteht.</li> </ol> <p>Das Vorliegen einer der beiden genannten Tatbestände müsste die Stadt für sich intern prüfen. Bei positivem Ergebnis können Gespräche mit einem der Jobradanbieter (z.B. Jobrad, LeaseRad GmbH u.a.) aufgenommen werden.</p>		
<b>Beurteilung</b>	Die Maßnahme unterstützt Mitarbeiter*innen darin, hochwertige Räder für den privaten und dienstlichen Gebrauch zu erwerben. Hochwertige Räder sind gleichbedeutend mit hohem Fahrspaß und einer Steigerung der Fahrradnutzung.		
<b>Aufwand</b>	Der Aufwand für die Stadt ist sehr überschaubar (geringer administrativer Aufwand von ca. 1h/Mitarbeiter*innen und Jahr). Der größte Teil des Aufwandes übernimmt der Jobrad-Anbieter (vgl. z.B. <a href="https://www.jobrad.org/arbeitgeber.html">https://www.jobrad.org/arbeitgeber.html</a> , <a href="https://www.lease-a-bike.de/vorteile-arbeitgeber-fahrradleasing">https://www.lease-a-bike.de/vorteile-arbeitgeber-fahrradleasing</a> ).		
<b>Zielgruppe</b>	(neue) Mitarbeiter*innen		
<b>Koordinierung</b>	Fachbereich Personal		

1.6	 <b>Prüfung: Weitere Dusch- und Umkleide- möglichkeiten</b>	<b>Status Quo</b>	
		<b>Zeitperspektive</b>	
		<b>Priorität der Umsetzung</b>	
<b>Beschreibung</b>	<p>Duschen und Umkleiden im Betrieb bieten Radfahrer*innen die Möglichkeit, auch bei schlechtem Wetter oder nach körperlicher Anstrengung einen angenehmen Arbeitstag zu verbringen. Dadurch wird eine Nutzungsbarriere für das Rad abgebaut. Derzeit verfügen die folgenden Standorte bzw. Fachbereiche bereits über eine Dusche: Kultur, Marktplatz 6, Mainzerstr. 7, Museum.</p> <p>Alle Standorte sollten auf das Vorhandensein von Duschen, Umkleiden (ggf. Spinde) überprüft und eine entsprechende Information an die Mitarbeiter*innen gegeben werden. Bei Ein- und Umbaumaßnahmen sollten die konkreten Bedarfe (z.B. zu Standort, Anzahl, Funktionalität) im Dialog mit den Mitarbeiter*innen ermittelt werden. Derzeit wird beispielsweise am Standort Rathaus im Ratskeller der Einbau einer Dusche incl. Umkleidemöglichkeiten geplant.</p> <p>Insbesondere sollte geprüft werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>Nutzbarkeit/Sauberkeit</b> vorhandener Duschen: sind die vorhandenen Duschen in sauberem Zustand (z.B. im Museum?)</li> <li>- <b>Information</b> der Mitarbeiter*innen im Hinblick auf vorhandene Wasch- und Umkleidemöglichkeiten, da dies vielfach nicht bekannt ist.</li> </ul>		
<b>Beurteilung</b>	<p>18 % der Mitarbeiter*innen nutzen bereits gelegentlich das Fahrrad auf dem Weg zur Arbeit. Weitere 46 % können sich gut vorstellen, prinzipiell auf das Fahrrad umzusteigen. Als Voraussetzung hierfür werden u.a. das Vorhandensein von Duschen und Umkleiden benannt (35 % der Nennungen). Da viele Arbeits- und Dienstwege typische Fahrraddistanzen aufweisen, bestehen große Verlagerungspotenziale (41 % der Arbeitswege &lt; 5 km, 52 % der Dienstgänge &lt; 3 km). Hier kann die Stadtverwaltung als Vorbild auch für andere Arbeitgeber*innen wirken.</p>		
<b>Aufwand</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Überprüfung und Mitarbeiter*inneninformation: geringer Aufwand</li> <li>- Einbau von Duschen und Spinden: mittlerer Aufwand</li> </ul>		
<b>Zielgruppe</b>	Mitarbeiter*innen		
<b>Koordinierung</b>	Gebäudewirtschaft		

1.7	 Reparaturset anschaffen + informieren	Status Quo	
		Zeitperspektive	
		Priorität der Umsetzung	
	<b>Beschreibung</b> Durch die Aufbewahrung von häufig benötigten Werkzeugen für einfache Reparaturen am Fahrrad an einem bekannten Ort, haben Mitarbeiter*innen die Möglichkeit, sich bei kleinen Pannen selbst zu helfen. Es wird eine Barriere für die Nutzung des Fahrrades auf dem Weg zur Arbeit abgebaut. Für die Standorte der Stadtverwaltung könnte konkret: <ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>Einfaches Reparaturset</b> für Verwaltungsstandorte angeschafft werden (z.B. Luftpumpe, Flickzeug, 13er Schraubenschlüssel, Ersatzschlauch, Kettenöl wichtige Sechskantschlüssel usw.)</li> <li>- <b>Pannensäule</b> am Standort Rathaus angebracht werden (Typ ADFC-Pannensäule z.B. im Innenhof)</li> <li>- <b>Information</b> über Angebot und Aufbewahrungsort an Beschäftigte</li> <li>- <b>Wartung:</b> regelmäßiges Überprüfen ggf. ergänzen des Reparatur-Sets.</li> </ul>		
	Die Stadtverwaltung plant mit einem einfachen Reparaturset zu beginnen.		
<b>Beurteilung</b>	Die Vorhaltung von Reparaturwerkzeug und häufig benötigtem Material an den Verwaltungsstandorten hilft Radfahrer*innen bei kleinen Pannen – ein Platter auf dem Hinweg wird so nicht zum Problem für den Rückweg.		
<b>Aufwand</b>	Geringer Aufwand		
<b>Zielgruppe</b>	Mitarbeiter*innen		
<b>Koordinierung</b>	Fachbereich Umwelt und Planung, Hausmeister, Radverkehrsbeauftragte		

## 2. Handlungsfeld Förderung des Zufußgehens

2.1	 <p>Ergänzung der vorhandenen Wegweisung</p>	Status Quo	
		Zeitperspektive	
		Priorität der Umsetzung	II
<b>Beschreibung</b>	<p>Eine wegweisende Beschilderung für zu Fuß Gehende kann einerseits für Ortsfremde Orientierung liefern und andererseits für Bewohner*innen wie Mitarbeiter*innen ein Bewusstsein schaffen für die oft kurzen Wege in Rüsselsheim.</p> <p>Rüsselsheim verfügt über eine durchgängige Beschilderung für Radfahrende und für Fußgänger*innen im Innenstadt- und Mainuferbereich. Allerdings ist als ortsfremde*r Fußgänger*in die fußläufige Verbindung zwischen S-Bahn-Halt und Zentrum/Rathaus nicht sofort offensichtlich. Zwar steht am Bahnhof eine entsprechende Säule Richtung Sophienpassage, wenn man den Bahnhof allerdings dem Hauptstrom folgend Richtung Bahnhofsvorplatz und Bahnhofstraße verlässt, findet sich keine Wegweisung.</p> <p>Bei der Wegweisung sollte das Augenmerk v.a. auf den Wegen zu den ÖV-Haltestellen und wichtigen städtischen Zielen liegen. Konkret geprüft werden sollte, eine durchgängige Beschilderung:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Vom Bahnhof zum Rathaus (via Bahnhofstr.)</li> <li>- Am nordöstlichen Ausgang (An der Schauburg)</li> <li>- Am südlichen Ausgang (Bahnhofsrückseite, Rheinstraße): Ergänzung vorhandener Stele durch eine Karte (vgl. Bild)</li> </ul> <p>Die konkrete Ausgestaltung der Wegweisung sollte das Design der vorhandenen Säulen aufgreifen.</p>		
<b>Beurteilung</b>	<p>Verbesserungen der Fußwegesituation können das Gehen attraktiver machen – auch in der Kombination mit dem ÖPNV bzw. ein Bewusstsein für die fußläufige Erreichbarkeit des S-Bahnhaltepunktes schaffen.</p>		
<b>Aufwand</b>	geringer Aufwand		
<b>Zielgruppe</b>	Besucher*innen, Mitarbeiter*innen, Bewohner*innen		
<b>Koordinierung</b>	Fachbereich Umwelt und Planung		

2.2	 	Status Quo	
		Zeitperspektive	
		Priorität der Umsetzung	
Beschreibung	<p>Um Anreize für die Nutzung der eigenen Füße bzw. des Fahrrades auf dem Arbeitsweg zu schaffen, gibt es ganz verschiedene Möglichkeiten und Formate. Ansatzpunkt ist dabei auf situative Art etwas Neues auszuprobieren und sich spielerisch mit dem Thema Gehen bzw. Radfahren zu beschäftigen. Mitarbeiter*innen sollen so, ohne erhobenen moralischen Zeigefinger, dazu gebracht werden, das eigene Mobilitätsverhalten zu reflektieren. Es können verschiedene Aktionen gestartet werden (z.B. als Teilnahme an vorhandenen übergeordneten Kampagnen/Wettbewerben oder als eigene interne Aktion). Denkbare Formate sind z.B.:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Teilnahme an bestehenden <b>Wettbewerben/Kampagnen</b> wie z.B. dem „Stadtradeln“ (Klimabündnis), an welchem Rüsselsheim dieses Jahr wieder teilgenommen hat. Beim Stadtradeln gibt es auch die Möglichkeit dies auf ÖV-Nutzer*innen und Fußgänger*innen zu erweitern (Bsp. Gemeinde Sulzbach). Künftig soll auch wieder „mit dem Rad zur Arbeit“ aktiv beworben werden.</li> <li>- <b>Aktion</b> „Frühstück für Fußgänger und Radler“: Einmal im Halbjahr wird denjenigen, die zu Fuß/mit dem Rad in die Arbeit gekommen sind, als kleines Dankeschön z.B. vom OB/Stadtrat ein Frühstück spendiert.</li> <li>- <b>Interner Wettbewerb</b>: Wer in einem bestimmten Zeitraum am häufigsten zu Fuß/mit dem Rad in die Arbeit kam, erhält z.B. einen Gutschein für eine Fahrradüberholung oder ein Paar neue Schuhe. Alternativ: wer an mind. X Tagen/Jahr zu Fuß oder mit dem Rad in die Arbeit kommt, erhält einen zusätzlichen Urlaubstag. Mitarbeiter*innen, die regelmäßig zu Fuß/mit dem Rad in die Arbeit kommen, sind durchschnittlich an 3-5 Tagen weniger krank - einen „eingesparten“ Krankheitstag würde der*die Arbeitgeber*in dadurch an seine Mitarbeiter*innen zurückgeben.</li> </ul>		
Beurteilung	<p>Mit solchen Aktionen kann die Stadtverwaltung in regelmäßigen Abständen – positiv besetzt – immer wieder auf das Gehen und Radfahren hinweisen. Sie entfalten eine starke Multiplikatoren-Wirkung. Zusätzlich können sie aufgrund der gemeinsamen Aktion einen Beitrag zum Betriebsklima leisten.</p>		
Aufwand	geringer Aufwand		
Zielgruppe	Mitarbeiter*innen, (bei Stadtradeln auch die Bewohner*innen)		
Koordinierung	Fachbereich Umwelt und Planung		

2.3	 <p>Weiter so: Gehwegüberfahrten entlang von Hauptfußwegeachsen</p>	Status Quo	
		Zeitperspektive	
		Priorität der Umsetzung	
Beschreibung	<p>Bei der Betrachtung der Fußgänger*innen-Unfälle stellen Abbiegen-Kreuzen-Unfälle (Kfz biegt aus vorfahrtberechtigter Straße kommend rechts/links ab und missachtet die Vorfahrt des geradeaus Laufenden) eine der häufigsten Unfallursachen dar. Gleichzeitig stellen für Fußgänger*innen, die sich entlang von Hauptverkehrsstraßen bewegen, die zu querenden Seitenstraßen (bei z.T. nicht abgesenktem Bordstein) ein Erschwernis auf ihren Wegen dar.</p> <p>Die sogenannten „Gehwegüberfahrten“ (vgl. Bild) leisten hier wirkungsvolle Hilfe. Einerseits verdeutlichen sie dem abbiegenden Kfz-Verkehr den Fußgänger*innenvorrang, andererseits können sich Fußgänger*innen entlang der Hauptverkehrsstraße niveaugleich (barrierefrei) fortbewegen. Sie ist die bauliche Antwort darauf, dass an der Stelle eigentlich die (untergeordnete) Fahrbahn den (übergeordneten) Fußweg unterbricht.</p> <p>In Rüsselsheim sind solche Gehwegüberfahrten z.T. bereits entlang der Mainzerstraße (z.B. vor dem Rathaus). Analog sollte dies entlang anderer wichtiger Hauptachsen für den Fußverkehr entsprechend systematisch umgebaut werden, wenn ohnehin Fahrbahnsanierungen oder Kanalbauarbeiten anstehen.</p>		
	Beurteilung	Wichtige Infrastrukturmaßnahme auf Hauptachsen des Fußverkehrs. Leistet einen Beitrag zur Verkehrssicherheit und zur Barrierefreiheit.	
Aufwand	Ein Umbau „eigens für den Fußverkehr“ ist teuer, Verankert man den Umbau bei Ohnehinda-Maßnahmen (Kanalbau, Fahrbahnsanierung), kann es nahezu kostenneutral erfolgen.		
Zielgruppe	Fußgänger*innen		
Koordinierung	Tiefbauamt		

2.4	 <b>Klimainsel Rathaus: Schattenbank + Trinkwasserspender</b>	Status Quo	
		Zeitperspektive	
		Priorität der Umsetzung	
<b>Beschreibung</b>  	<p>In Rüsselsheim wurde der Klimanotstand ausgerufen, gleichzeitig besteht in punkto städtisches Mikroklima noch Verbesserungspotential. Im innerstädtischen öffentlichen Raum ist insgesamt wenig Stadtgrün zu verzeichnen und in ihm nur wenig schattige Aufenthaltsmöglichkeiten, z.B. weist der sanierte Marktplatz keine Aufenthaltsräume (Bänke) im Schatten auf. Trotz der Nähe zum Main ist Wasser im Bereich der Fußgängerzone wenig sicht- und erlebbar, außer über den Springbrunnen am Bahnhofsvorplatz. Das Vorhandensein von Grün und Wasser wirkt sich positiv auf das städtische Mikroklima aus und hilft, auch in heißen Sommern, einen angenehmen Aufenthalt im öffentlichen Raum zu erleben.</p> <p>Konkret am Rathaus zu prüfen wäre:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Aufstellen einer runden Parkbank auf der Nordseite des Marktplatzes (vor dem Rathaus), umlaufend um den dort befindlichen Baum (wg. Brandschutz). So können auch Bus-Fahrgäste in Sichtweite zur Bushaltestelle auf ihren Bus im Schatten warten (vgl. Bild unten).</li> <li>- Aufstellen einer Schatten-Bank auf der Südseite des Marktplatzes, damit sich Besucher*innen des Wochenmarktes, wartende Bus-Fahrgäste, Boule-Spieler*innen usw. im Schatten aufhalten können.</li> <li>- Trinkwasserspender: An heißen Tagen heizt sich der innerstädtische Bereich (Asphalt, Pflaster, Hausfassaden) sehr stark auf, ein Wasserspender kann helfen Kreislaufschwierigkeiten vorzubeugen (vgl. Bild oben).</li> </ul>		
<b>Beurteilung</b>	Ergänzende Infrastrukturmaßnahme auf Hauptachsen des Fußverkehrs. Leistet einen Beitrag zur Gesundheitsvorsorge und angenehme Aufenthaltsmöglichkeiten im öffentlichen Raum auch an heißen Tagen.		
<b>Aufwand</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Geringer Aufwand für eine Schattenbank</li> <li>- Trinkwasserspender: abhängig von Vorhandensein eines Wasseranschlusses</li> </ul>		
<b>Zielgruppe</b>	Fußgänger*innen, wartende ÖV-Fahrgäste, Bewohner*innen und Besucher*innen		
<b>Koordinierung</b>	Fachbereich Umwelt und Planung, Tiefbauamt		

### 3. Handlungsfeld ÖPNV-Förderung

3.1	 <p>Einführung eines Jobtickets</p>	Status Quo	
		Zeitperspektive	
		Priorität der Umsetzung	
<b>Beschreibung</b>	<p>Die Einführung vergünstigter ÖV-Tickets führt zu einer erheblichen Reduzierung der Mobilitätskosten für die Mitarbeiter*innen, womit die Akzeptanz und die Nutzung des ÖPNVs wesentlich verbessert werden können. Basierend auf den Befragungsergebnissen wurde der Stadt Rüsselsheim (Verwaltung und städtische Gesellschaften) ein attraktives Jobticket-Angebot des RMV vorgelegt. Bei einer Einführung des Jobtickets ist durch die Stadt der vom RMV ermittelte Preis je Mitarbeiter*in und Monat zu entrichten, unabhängig von der tatsächlichen Jobticket-Abnahme. Der Vertrieb erfolgt hausintern mit allen Freiheiten für die Stadt bzgl. Abgabepreis bzw. Zuschuss. Der Magistrat hat die Einführung des Jobtickets vorbehaltlich der Haushaltsgenehmigung beschlossen.</p> <p>Das Jobticket ist mit der Mitnahmereglung und der verbundweiten Gültigkeit nicht nur für Arbeitswege interessant, sondern auch für private Wege (z.B. für kulturelle Angebot in Frankfurt) nutzbar. Darüber hinaus vereinfacht ein Jobticket die Abrechnung für per ÖV getätigte Dienstgänge enorm (keine Einzel-Belegabrechnung mehr nötig). Entsprechend sollte die Nutzung des ÖV auf Dienstgängen für gut per ÖV zu erreichende Dienstziele klar verschriftlicht werden (vgl. 6.2).</p>		
<b>Beurteilung</b>	<p>Im Rahmen der Umfrage hat sich eine sehr hohe Umstiegsbereitschaft auf den ÖV gezeigt (64%). 1/6 der Mitarbeiter*innen wohnen im Einzugsbereich der S8/9, verfügen also über ein sehr attraktives Angebot (Taktichte, Betriebszeit). 88% könnten ohne oder mit nur einmaligem Umsteigen ihren Arbeitsplatz erreichen. Vergünstigte (Job-)tickets wurden von den Mitarbeiter*innen als wichtigster Verbesserungswunsch insgesamt und konkret als Voraussetzung für eine vermehrte ÖV-Nutzung genannt.</p>		
<b>Aufwand</b>	mittlerer Aufwand (je nach Modalität und Höhe des Zuschusses)		
<b>Zielgruppe</b>	Mitarbeiter*innen		
<b>Koordinierung</b>	Baudezernat		

## 4. Handlungsfeld effiziente Pkw-Nutzung

4.1	 <p>Optimierung Übersicht, Zugang, Buchung für Dienstfahrzeuge</p>	Status Quo	
		Zeitperspektive	
		Priorität der Umsetzung	I
Beschreibung	<p>Derzeit stehen für Dienstgänge, die mit dem Pkw zurückgelegt werden an den Verwaltungsstandorten Dienst-Fahrzeuge zur Verfügung. Innerhalb der Belegschaft besteht eine gewisse Unsicherheit / Unwissen darüber, wer auf welche Fahrzeuge zugreifen kann und wie das Ausleihprozedere von statten geht usw. Die vorhandenen Pkw werden nicht optimal eingesetzt, die „empfundene“ Dienstwagenverfügbarkeit als schlecht beschrieben, obwohl i.d.R. Fahrzeuge vorhanden sind. Konkret das Rathaus verfügt über 2 Pool-Fahrzeuge, die telefonisch bestellt werden, der FB 6 besitzt ein weiteres Fahrzeug. In diesem Jahr sollen 5 E-Fahrzeuge beschafft werden (3 für Gebäudemanagement, 2 für Rathaus), im nächsten Jahr sollen vsl. weitere 5 E-Fahrzeuge folgen, so dass eigentlich ausreichend Fahrzeuge vorhanden sind. Maßnahmen zur Optimierung der Dienstwagenverfügbarkeit sind z.B.:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>Übersicht</b> erstellen über die vorhandenen Dienstfahrzeuge, ihren Standort, ihre Zugangsbedingungen usw. (Fahrzeuge anderer FB buchbar?)</li> <li>- <b>Information</b> der Mitarbeiter*innen über Zugang, Buchung, Standort usw.</li> <li>- <b>Zugang:</b> einfache Buchbarkeit gewährleisten (Outlook, Ansprechpartner)</li> <li>- <b>Buchungsdisziplin:</b> Poolfahrzeuge nur tageweise, für eindeutig terminierte Dienstgeschäfte buchen, konsequentes Löschen, wenn Termine entfallen</li> <li>- <b>Ausstattung Fahrzeuge:</b> „soziale Dienste“ benötigt Kindersitze</li> <li>- <b>Prüfung Verkehrsmittelwahl:</b> Einhaltung der Priorität für den Umweltverbund (Fuß, Rad, ÖV) gemäß Dienstreisevorschrift?</li> <li>- <b>Übersicht alternative Mobilitäts-Optionen</b> für Dienstgeschäfte (vgl. 5.3).</li> </ul> <p>Mit der geplanten Umstellung auf E-Fahrzeuge steht evtl. eine Aktualisierung an.</p>		
Beurteilung	<p>82 % der Dienstwege werden per Pkw zurückgelegt, von den mit Pkw getätigten Dienstwegen finden wiederum sieben Achtel mit dem Privat-Pkw statt. Die Dienstwagenverfügbarkeit wird nur mit 22 % angegeben. Dadurch entsteht ein faktischer Zwang morgens mit dem Privat-Auto zur Arbeit zu fahren, wenn Dienstwege erforderlich sind und Dienst-Pkw nicht zur Verfügung stehen. Es besteht deutliches Potential für eine Entkopplung der Arbeitswege von der Dienstwegemobilität und eine effektivere Nutzung der vorhandenen Dienstfahrzeuge.</p>		
Aufwand	Geringer Aufwand, ggf. Aktualisierung bei Umstellung auf E-Fahrzeuge erforderlich		
Zielgruppe	Mitarbeiter*innen auf Dienstwegen		
Koordinierung	Fachbereich Zentrales, Fuhrparkmanager*in		

4.2	 <b>Prüfung: Carsharing-Nutzung auf Dienstwegen</b>	<b>Status Quo</b>	
		<b>Zeitperspektive</b>	
		<b>Priorität der Umsetzung</b>	III
<b>Beschreibung</b>	<p>Carsharing eignet sich, zur effizienten Abwicklung von Dienstgängen. Stadtverwaltungen nutzen Carsharing i.d.R. ergänzend zum vorhandenen eigenen Fuhrpark, um Nutzungsspitzen bei Dienstwagen abzufedern und damit Fahrzeuge einzusparen (Kostenaspekt). Interessant ist oft auch der Zugriff auf verschiedene Fahrzeugtypen und –größen (z.B. Polo, Kleinbus), passend zu Anlass und betroffene Mitarbeiterzahl für den jeweiligen Dienstgang.</p> <p>In der Region gibt es bereits einige Mittelstädte, die Carsharing auf ihrem Gebiet anbieten (z.B. Roßdorf, Groß-Gerau) und bei denen die Stadtverwaltung als Ankerkunde fungiert. Um auch spontane Nutzungen der Carsharing-Fahrzeuge für Dienstgänge der Mitarbeiter*innen zu ermöglichen, kann die Verwaltung mit dem Anbieter eine blockweise Buchung der Fahrzeuge (z.B. Mo.-Fr. 7 – 17 Uhr) vereinbaren. An Wochenenden und abends stehen die Carsharing-Fahrzeuge dann auch den Bewohner*innen zur Verfügung.</p> <p>Im Rüsselsheim ist der Carsharing-Anbieter book-n-drive aktiv (Station am Bahnhof), allerdings ist die Stadt bislang kein Ankerkunde, konkret in Bezug auf die Fahrzeuge wird von Problemen mit der Sauberkeit und Wartung berichtet. Da Rüsselsheim eine Umstellung des Fahrzeugpools auf E-Fahrzeuge plant, sollte diese Umstellung abgewartet und dann die Verfügbarkeit von Dienstfahrzeugen evaluiert werden (vgl. 4.1), bevor über das weitere Verfahren und ein evtl. Engagement in Sachen Carsharing entschieden wird.</p>		
<b>Beurteilung</b>	<p>82 % der Dienstwege werden per Pkw zurückgelegt, von den mit Pkw getätigten Dienstwegen finden wiederum sieben Achtel mit dem Privat-Pkw statt. Die Dienstwagenverfügbarkeit wird nur mit 22 % angegeben. Carsharing kann eine Möglichkeit darstellen die teuren Nutzungsspitzen abzufedern, ohne weitere eigene Pool-Fahrzeuge anzuschaffen.</p>		
<b>Aufwand</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Abstimmungsaufwand mit Externen (book-n-drive)</li> <li>- Ggf. Abstimmung mit Kreis GG (Mobilitätsmanagement)</li> <li>- Kostenbeispiel für Privatkund*innen: break even ist bei ca. 10.000 km Fahrleistung pro Jahr, die Kosten für eine Fahrt liegen derzeit z.B. bei 4€ (Basis) + 17ct./km</li> </ul>		
<b>Zielgruppe</b>	Mitarbeiter*innen und Bewohner*innen		
<b>Koordinierung</b>	Fachbereich Zentrales, Fuhrparkmanager*in, Carsharing-Anbieter		

4.3	 <p><b>Fahrgemeinschaften: Börse einführen, informieren und Stellplätze reservieren</b></p>	<b>Status Quo</b>	
		<b>Zeitperspektive</b>	
		<b>Priorität der Umsetzung</b>	
<b>Beschreibung</b>	<p>Die Bildung von Fahrgemeinschaften und damit die effizientere Nutzung von Pkws kann durch eine Vermittlungsbörse, durch aktive Ansprache von Mitarbeiter*innen, durch Parkvorberechtigungen und durch Heimweg-Garantien gefördert werden.</p> <p>Bislang bilden sich in Rüsselsheim Fahrgemeinschaften nur in kleinem Umfang basierend auf individuellen, bilateralen Absprachen zwischen Mitarbeiter*innen .</p> <p>Um einem breiteren Mitarbeiter*innenkreis den Zugang zu Fahrgemeinschaften zu ermöglichen, könnte:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>Fahrgemeinschaftsportale:</b> der Verweis auf ein vorhandenes Portal z.B. Pendlerportal Hessen ins Internet/Intranet eingestellt werden <a href="https://www.pendlerportal.de/">https://www.pendlerportal.de/</a>. Dies bringt die Option mit sich Fahrgemeinschaften mit Pendler*innen, auch außerhalb der Stadtverwaltung zu bilden, wodurch mit größerer Wahrscheinlichkeit passende Fahrpartner*innen zu finden sind.</li> <li>- <b>Information</b> der Mitarbeiter*innen über das Portal und seine Funktionsweise gegeben, besonders wirksam wäre dies, über eine Ansprache durch Oberbürgermeister*innen oder Dezernent*innen</li> <li>- <b>Reservierte Stellplätze:</b> prominente, eingangsnaher Stellplätze für Fahrgemeinschaften reserviert werden z.B. im Hof am Rathaus.</li> </ul>		
<b>Beurteilung</b>	Eine gemeinschaftliche Pkw-Fahrt zur Arbeit stellt (gegenüber der Alleinfahrt) eine effizientere Pkw-Nutzung dar, die eine Bevorzugung rechtfertigt.		
<b>Aufwand</b>	Geringer Aufwand, bei Nutzung vorhandener Pendlerportale muss nur ein Link auf der Homepage eingestellt werden.		
<b>Zielgruppe</b>	Mitarbeiter*innen (Bewohner*innen)		
<b>Koordinierung</b>	Fachbereich Zentrales (Link)		

## 5. Handlungsfeld Information und Kommunikation

5.1	 <p>Mobilitätsinformationen für Besucher*innen Ergänzung Homepage</p>	Status Quo	
		Zeitperspektive	
		Priorität der Umsetzung	
Beschreibung	<p>Derzeit verfügt die Homepage der Stadt über einige Mobilitätsinformationen, allerdings sind diese z.T. schwer auffindbar. Eine Übersicht zu Anreisemodalitäten für verschiedene Verkehrsmittel sucht man vergeblich. Die vorhandenen Informationen sind Pkw-orientiert, Radverkehr taucht nur unter dem Reiter „Freizeit“ auf, die guten ÖV-Optionen könnten deutlich prominenter als Standortvorteil vermarktet werden.</p> <p>Eine Aktualisierung der Web-Site ist für nächstes Jahr bereits beauftragt, in diesem Zuge sollten auch die Mobilitätsinformationen für Besucher*innen und (neue) Mitarbeiter*innen gut aufbereitet und prominent platziert werden. Denkbare Informationen wären:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– <b>Übersicht Anreiseinformation:</b> für alle Verkehrsmittel Anreise darstellen</li> <li>– <b>ÖPNV:</b> Benennung der relevanten Haltestellen (S-Bahnhof Rüsselsheim, Bushaltestelle Rathaus) und ÖPNV-Linien, Link zu relevanten Fahrplänen, Hinweis auf attraktives S-Bahnangebot (Takt, Betriebszeitraum)</li> <li>– <b>Rad:</b> Links zu a) Radroutenplaner (auch als Widget möglich), b) Freizeitkarten Regionalpark (Blatt 2), Radkarten „drei gewinnt“, „Fahrradanbindungen zum Flughafen“, c) Abstellanlagen; d) Fahrradverleihsystem.</li> <li>– <b>Fuß:</b> Hinweis Wegeleitsystem von S-Bahn bzw. 500 m Fußweg zum Rathaus</li> <li>– <b>Pkw:</b> ein Hinweis auf die ausgelastete Parksituation am Rathaus und alternative Optionen (z.B. Mainvorland), Hinweis Carsharing.</li> </ul> <p>Mobilitätsinformationen können in kürzerer Form („Standardinformation“) ebenfalls auf Briefpapier, Einladungen und Flyern angegeben werden.</p>		
Beurteilung	Anreiseinformationen sollen kompakt, übersichtlich und verkehrsmittelneutral die Anreisemodalitäten zum Standort erklären und somit zu einer freien Verkehrsmittelwahl beitragen. Die Wahrnehmung wird auf Alternativen zum Pkw gelenkt.		
Aufwand	Geringer Aufwand		
Zielgruppe	Externe und Besucher*innen		
Koordinierung	Fachbereich Zentrales		

5.2	 <b>Mobilitätsinformationen für (neue) Mitarbeiter*innen / Azubis</b>	<b>Status Quo</b>	
		<b>Zeitperspektive</b>	
		<b>Priorität der Umsetzung</b>	
<b>Beschreibung</b>	<p>Durch eine Mobilitätsberatung der Mitarbeiter*innen können Mitarbeiter*innen gezielt angesprochen und ggf. individuelle Ansätze für eine effizientere Mobilität vermittelt werden. V.a. bei neuen Mitarbeiter*innen haben solche Mobilitäts-Informationen eine hohe Wirkung, da diese sich bezüglich ihrer Mobilitätsmuster ohnehin neu orientieren müssen und daher offener sind für alternative Mobilitätsformen.</p> <p>Mögliche Maßnahmen/Ideen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– In <b>Stellenausschreibungen</b>: Hinweis auf „vorbildlicher Arbeitgeber*in im Bereich Mobilität“/auditierendes Unternehmen im Bereich nachhaltiger Betriebsmobilität (sofern Auditierung vorgenommen wird)</li> <li>– Im <b>Bewerbungsgespräch</b>: Proaktiver Hinweis auf verschiedene verkehrliche Möglichkeiten, um den künftigen Arbeitsort zu erreichen</li> <li>– Bei der <b>Einstellung</b>: Übergabe einer Mappe mit gut aufbereiteten Mobilitätsinformationen für alle Verkehrsmittel</li> <li>– <b>Einführungswoche</b> für Azubis: u.a. Hinweis auf Schülerticket Hessen (365 €), falls ein Jobticket (3.1) eingeführt wird, könnte dies ggf. billiger sein.</li> <li>– Regelmäßige <b>Mobilitätsinformation</b>: Um das Thema in Erinnerung zu rufen, sollte Mobilität immer wieder angesprochen werden z.B. einmal jährlich bei einer Personalversammlung vorzugsweise im Frühling, per Mail (Mobilitätsinfo als Doppelseiter, Newsletter) oder per Gehaltsabrechnung.</li> </ul> <p>Die zu vermittelnden Informationen beziehen sich u.a. auf angespannte Parkraumsituation und alternative Mobilitätsoptionen bzw. Parkmöglichkeiten, Mobilitätsmöglichkeiten für Dienstwege (Dienstfahrräder, -fahrzeuge), Radler-Hinweise (Duschen, Fahrradabstellmöglichkeiten, Radroutenplaner Hessen), Pendlerportal... vgl. auch 5.1</p>		
<b>Beurteilung</b>	<p>Beschäftigte können durch die (wiederholte) Ansprache des Themas zum Nachdenken über ihre eigene Mobilität und ggf. zum Umstieg motiviert werden, neue Mitarbeiter*innen müssen sich in ihrer Mobilität ohnehin neu ausrichten und sind daher offener für neue Mobilitätsoptionen.</p>		
<b>Aufwand</b>	Geringer Aufwand, Informationen z.T. aus Maßnahme 5.1 vorhanden		
<b>Zielgruppe</b>	Mitarbeiter*innen		
<b>Koordinierung</b>	Fachbereich Personal		

5.3	 <p><b>Mobilitätsinformationen für Dienstgänge der Mitarbeiter*innen</b></p>	Status Quo	
		Zeitperspektive	
		Priorität der Umsetzung	
<b>Beschreibung</b>	<p>Unsere Mobilitätsmuster verlaufen routiniert und sind in starkem Maße „eingefahren“, oft auch, weil notwendige Informationen nicht vorliegen oder diese im Bewusstsein nicht präsent sind. Gegenwärtig erfolgen die Dienstwege zu 82 % mit dem Pkw, Mobilitätsalternativen werden kaum wahrgenommen.</p> <p>Gebündelte Mobilitätsinformationen zum Thema Dienstgänge könnten beinhalten z.B.:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>Rad:</b> Hinweis auf Diensträder + Link Radroutenplaner</li> <li>- <b>ÖV:</b> Hinweis Jobticket-Nutzung für Dienstgänge (so Jobticket eingeführt wird) bzw. Hinweis auf übertragbare RMV-Fahrscheine (so eingeführt)</li> <li>- <b>Fuß:</b> Stadtplan mit Karte und einem eingezeichneten Radius, der aufzeigt, welcher Bereich z.B. ausgehend vom Rathaus in 10 min Fußweg zu erreichen wäre.</li> <li>- <b>Pkw:</b> Übersicht Dienstfahrzeuge (Art, Standort, Buchung usw.).</li> </ul>		
<b>Beurteilung</b>	<p>Gerade bei den Dienstwegen wird der Pkw oft unreflektiert genutzt, oft weil für Mobilitätsalternativen keine Informationen vorliegen bzw. diese nicht bewusst gemacht werden. Hier kann eine gute Übersicht mit Informationen zu allen Verkehrsmitteln helfen, dieses Wahrnehmungsdefizit abzubauen.</p>		
<b>Aufwand</b>	<p>Geringer Aufwand, viele Informationen liegen bereits vor (vgl. 5.1, 5.2) und müssten „nur“ übersichtlich zusammengestellt werden.</p> <p>Eine solche Übersicht kann auch weiter entwickelt werden und als „Mobilitätskompass“ für andere Zielgruppen aufbereitet werden (z. B. für die Bewohner*innen), Anschauungsbeispiel: <a href="https://weilheim.de/attachments/article/2618/Mobikompass.pdf">https://weilheim.de/attachments/article/2618/Mobikompass.pdf</a></p>		
<b>Zielgruppe</b>	Mitarbeiter*innen		
<b>Koordinierung</b>	Fachbereich Zentrales		



## 6. Handlungsfeld Organisation

6.1	 <p><b>Verstetigung des Prozesses: Mobilitäts- oder Klimaschutzbeauftragte</b></p>	Status Quo	
		Zeitperspektive	
		Priorität der Umsetzung	
<b>Beschreibung</b>	<p>Nicht nur die Initiierung eines Mobilitätsmanagementprozesses, sondern v.a. auch die Umsetzung und dauerhafte Begleitung von Maßnahmen und Angeboten des Mobilitätsmanagements bedürfen eines*einer "Kümmerer*in", der innerhalb der Verwaltung alle Aktivitäten anstößt und koordiniert.</p> <p>Die Stadt Rüsselsheim am Main hat für die Dauer des SEM-Prozesses eine Mitarbeiterin des Fachbereiches „Umwelt und Planung“ damit betraut, wichtig wäre eine Verstetigung des Prozesses. Organisatorisch umgesetzt werden kann dies durch</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>Eine(n) Klimaschutzbeauftragte(n) bzw. Mobilitätsbeauftragte(n), die Stadt plant im Zusammenhang mit der Fortschreibung des Klimaschutzplanes eine(n) Klimaschutzbeauftragte(n) einzustellen, alternativ bzw. bis dahin</li> <li>die Fortführung der bestehenden Runde mit Vertretern aus den relevanten Ämtern wie sie im Rahmen des SEM-Prozesses sich zusammengefunden hat unter Leitung des Fachbereiches „Umwelt und Planung“.</li> </ol> <p>Wichtige Aufgaben wären:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Koordinierung und Umsetzung der im Mobilitätsplan verankerten Maßnahmen</li> <li>– Ansprechpartner*in für mobilitäts- und klimaschutzbezogene Themen</li> <li>– Regelmäßige Mobilitätsinformationen und kontinuierliche Pressearbeit, um das Thema intern wie extern präsent zu halten</li> <li>– Initiierung und Organisation von: Aktionen zur Mobilität (z.B. Stadtradeln), Treffen einer regelmäßigen Arbeitsgruppe usw.</li> <li>– Fuhrparkmanagement...</li> </ul>		
<b>Beurteilung</b>	Das strategische Ziel der Mobilitätsberatung ist die dauerhafte Verankerung des Themas bei der Stadt.		
<b>Aufwand</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Mittlerer Aufwand</li> <li>- Klimaschutz-/Mobilitätsmanager ist förderfähig</li> </ul>		
<b>Zielgruppe</b>	Mitarbeiter*innen und Bürger*innen		
<b>Koordinierung</b>	Fachbereich Umwelt und Planung		

6.2	 <b>Dienstreisehinweise zur Verkehrsmittelwahl</b>	<b>Status Quo</b>	
		<b>Zeitperspektive</b>	
		<b>Priorität der Umsetzung</b>	
<b>Beschreibung</b>	<p>In der Stadt Rüsselsheim gibt es derzeit keine verschriftlichte Darstellung darüber, welche Verkehrsmittel auf den Dienstgängen und Dienstreisen zu nutzen sind. Im Rundschreiben des Personalamtes Nr. 6/2010 (15.07.2010) wird jedoch darauf verwiesen, dass möglichst das ökonomischste Verkehrsmittel genutzt werden sollte.</p> <p>Gerade in Verbindung mit der Einführung des Jobtickets (vgl. 3.1) bietet es sich an, den ÖV zu bevorzugen (Stadt Rüsselsheim zahlt vsl. einen Zuschuss), zumindest auf Dienstwegen, die gut mit dem ÖV zu erreichen sind, die genauen Modalitäten sollten näher bestimmt werden.</p> <p>Um die Nutzung des Umweltverbundes (ÖV, Rad, Fuß) auf Dienstwegen zu befördern, sollte eine Dienstreisevereinbarung formuliert werden, welche</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- die Nutzung von ÖV, Rad und Fuß auf Dienstwegen als prioritär definiert (dies entfaltet insbesondere Wirkung, wenn das Jobticket eingeführt wird, vgl. Maßnahme 3.1)</li> <li>- bei Pkw-Nutzung: den Dienst-Pkw vor der Nutzung des Privat-Pkw stellt</li> <li>- Ausnahmen definiert, um Härtefälle abzuwenden:  z.B. für mobilitätseingeschränkte Mitarbeiter*innen  z.B. wenn Dienstgeschäfte in der Tagesrandzeit liegen oder wenn sich unter Nutzung des Privat-Pkw im Rahmen von Wegekettens kürzere Wege ergeben, entfällt die Priorität des Dienst-Pkw  z.B. für während des Dienstganges benötigte Sonderfahrzeuge.</li> </ul>		
<b>Beurteilung</b>	<p>Derzeit werden 82 % der Dienstwege per Pkw getätigt, obwohl 52 % der Dienstwege &lt; 3km weit sind (Option Fuß/Rad) und einige Dienstgeschäfte auch per ÖV getätigt werden könnten (Stadtbusssystem bzw. attraktiver S-Bahnanschluss).</p> <p>Die Maßnahme dient der Förderung und vermehrten Nutzung umweltfreundlicher Alternativen auf den Dienstwegen sowie des effizienteren Einsatzes der vorhandenen Dienstfahrzeuge.</p>		
<b>Aufwand</b>	gering		
<b>Zielgruppe</b>	Mitarbeiter*innen, Verwaltungsintern		
<b>Koordinierung</b>	Fachbereich Zentrales, Personal		

6.3	 <b>Dienstvereinbarung alternierende Telearbeit</b>	Status Quo	
		Zeitperspektive	
		Priorität der Umsetzung	
<b>Beschreibung</b>	<p>Arbeitgeber*innen können die Wege ihrer Mitarbeiter*innen zur Arbeit umweltfreundlicher und effizienter gestalten (über die Verkehrsmittelwahl) oder z.T. versuchen, Wege an manchen Tagen gänzlich zu vermeiden (über Telearbeit).</p> <p>In Rüsselsheim arbeiten derzeit nur 2 % der Mitarbeiter*innen ab und zu von zu Hause aus. Eine entsprechende Dienstvereinbarung befindet sich in Vorbereitung, derzeit laufen Abstimmungsgespräche mit Dienststelle und Personalrat.</p>		
<b>Beurteilung</b>	<p>47 % der Mitarbeiter*innen können sich theoretisch vorstellen, tageweise von zu Hause aus zu arbeiten. In der Mitarbeiter*innenbefragung gaben v.a. die Rathausmitarbeiter*innen (69 %) und Mitarbeiter*innen von Kultur 123/Gebäudemanagement (53 %) an, sich potentiell Homeoffice vorstellen zu können.</p>		
<b>Aufwand</b>	<p>Mittlerer Aufwand, es müssen Arbeitsplätze zu Hause entsprechend technisch ausgestattet werden, dass Telearbeit möglich ist.</p>		
<b>Zielgruppe</b>	<p>Verwaltung,</p>		
<b>Koordinierung</b>	<p>Fachbereich Personal</p>		

6.4	 <b>Prüfauftrag: Einführung Fuhrparkmanager*in</b>	<b>Status Quo</b>	
		<b>Zeitperspektive</b>	
		<b>Priorität der Umsetzung</b>	
<b>Beschreibung</b>	<p>In der Stadt Rüsselsheim gibt es in den verschiedenen Fachbereichen unterschiedliche Lösungen für die Zuständigkeiten für ggf. vorhandenen Poolfahrzeuge und Diensträder. Teils übernehmen Hausmeister eine solche Funktion, teils ist es in der Zuständigkeit einzelner Mitarbeiter*innen mit einem gewissen Stundenkontingent.</p> <p>Ideal wäre ein(e) zentrale(r) Fuhrparkmanager*in, der/die:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- eine regelmäßig Wartung übernimmt</li> <li>- sich um Service und anfallende Reparaturen kümmert.</li> </ul>		
<b>Beurteilung</b>	Die Maßnahme dient der regelmäßigen Wartung und guten Instandsetzung der Dienstfahrzeuge (Pkw und Räder gleichermaßen).		
<b>Aufwand</b>	Mittlerer Aufwand (neue Stelle erforderlich)		
<b>Zielgruppe</b>	Verwaltungsintern		
<b>Koordinierung</b>	Fachbereich Zentrales		

6.5	 <b>Evaluation / Audit SEM-Prozess</b>	<b>Status Quo</b>	
		<b>Zeitperspektive</b>	
		<b>Priorität der Umsetzung</b>	
<b>Beschreibung</b>	<p>Die Stadt Rüsselsheim hat den Coaching-Prozess im Rahmen des Programmes „südhessen effizient mobil“ erfolgreich durchlaufen. Um in Bezug auf den Umsetzungsprozess einzelner Maßnahmen mehr Verbindlichkeit nach innen und außen zu schaffen, kann über die IHK ein Audit vorgenommen und das Prädikat „vorbildlich mobil“ erworben werden. Zusätzlich zum ausgearbeiteten Mobilitätskonzept ist ein Beratungsgespräch gemeinsam mit IHK und ivm erforderlich. In diesem Rahmen werden auch etwa 10 Maßnahmen ausgewählt, mit welchen innerhalb der nächsten drei Jahre begonnen werden sollte. Das auf dieser Basis ausgestellte Zertifikat ist drei Jahre gültig. Für die Folgezertifizierung sollten 65 % der im Vorfeld definierten Maßnahmen erfolgreich realisiert bzw. begonnen worden sein. Auch unabhängig von einer möglichen Auditierung sollte im Sinne einer Evaluation des Gesamtprozesses nach etwa drei Jahren eine Positionsbestimmung durchgeführt werden.</p>		
<b>Beurteilung</b>	<p>Die Maßnahme schafft Verbindlichkeit für den Umsetzungsprozess nach innen (verwaltungsintern) und außen (Kommunikation gegenüber Bewohner*innen, Kund*innen, Besucher*innen).</p>		
<b>Aufwand</b>	<p>Geringer Aufwand (Auditprozess)</p>		
<b>Zielgruppe</b>	<p>Verwaltungsintern</p>		
<b>Koordinierung</b>	<p>Fachbereich Umwelt und Planung</p>		

## 7. Weiteres Vorgehen

Es ist geplant die zentralen Ergebnisse des Workshop-Programmes „südhessen effizient mobil“ zunächst dem Magistrat der Stadt Rüsselsheim und anschließend der Belegschaft vorzustellen. Als Basis für die etwaig zu stellenden Förderanträge sollte der Magistrat das Mobilitätskonzept per **Grundsatzbeschluss** verabschieden. Dabei findet noch keine Festlegung hinsichtlich der Umsetzung einzelner Maßnahmen statt.

Um den begonnen Prozess des betrieblichen Mobilitätsmanagements lebendig zu halten, ist es wichtig, eine\*n zentrale\*n Kümmer\*in für die **Umsetzung der Maßnahmen** zu betrauen. Dies kann, durch die Einstellung eines spezifischen Klima- und Mobilitätsmanagers (förderfähig) erfolgen oder alternativ weiterhin durch den Fachbereich Umwelt und Planung koordiniert werden.

Aus der Erfahrung anderer Mobilitätsmanagement-Prozesse erscheint es ratsam, sich zunächst eine überschaubare Zahl kleinerer, vergleichsweise leicht zu realisierender Maßnahmen aus der Prioritätsstufe 1 vorzunehmen, um schnelle Erfolge verbuchen und ggf. weitere Mitstreiter\*innen gewinnen zu können. Basierend auf ersten Erfolgen können dann in einem zweiten Schritt und verteilt auf mehr Schultern die größeren Projekte angegangen werden.

Die IHK Darmstadt Rhein-Main-Neckar bietet eine zweistufige **Zertifizierung** des Prozesses mit dem Prädikat „vorbildlich mobil“ an. Hierzu ist für die Erst-Zertifizierung die Vorlage des erstellten betrieblichen Mobilitätskonzeptes bei der IHK erforderlich sowie ein Beratungsgespräch (mit IHK, ivm) zur gemeinsamen Festlegung von Entwicklungszielen u.a. mit welchen Maßnahmen soll begonnen werden? Das auf dieser Basis ausgestellte Zertifikat ist drei Jahre gültig. Für die Folgezertifizierung wird eine überschaubare Anzahl an Maßnahmen (z.B. 10 Stück) für die Umsetzung binnen drei Jahre festgeschrieben. Konnten 65 % der im Vorfeld definierten Maßnahmen erfolgreich realisiert werden, erhält die Stadt Rüsselsheim die Rezertifizierung. Der Zertifizierungsprozess hilft Verbindlichkeit bezüglich der Maßnahmenumsetzung zu schaffen und erhöht die Außenwahrnehmung für das Engagement der Mitarbeiter\*innen verwaltungsintern sowie gegenüber der Bevölkerung. Die Überreichung des Prädikates „vorbildlich mobil“ durch die IHK wird in der Regel für einen Pressetermin genutzt und kann z.B. im Zuge von Stellenausschreibungen oder für Nachhaltigkeits- oder Klimaberichte o.ä. verwendet werden.