

GEFÖRDERT VOM



Bundesministerium
für Bildung
und Forschung

rüsselsheim
am main



Mobilitätsstadt Rüsselsheim

Den Wandel von der Autostadt zur Mobilitätsstadt
in den Dimensionen
Angebot, Organisation und Einstellung/Haltung
aktiv gestalten.

Schlussbericht zum Forschungsprojekt
vom 18.08.2021

Ein Forschungsprojekt des Magistrats der Stadt Rüsselsheim am Main mit dem Schwerpunkt auf sozial-ökologischer Mobilitätsforschung unter Leitung der Abteilung Mobilität. Das Projekt wurde mit Mitteln des Bundesministeriums für Bildung und Forschung gefördert.

Schlussbericht

nach Nr. 3.2 BNBest-BMBF 98

Zuwendungsempfänger Magistrat der Stadt Rüsselsheim am Main Marktplatz 4 65428 Rüsselsheim am Main	Förderkennzeichen 01UV2023
Vorhabenbezeichnung „Mobilitätsstadt Rüsselsheim“: den Wandel von der Autostadt zur Mobilitätsstadt in den Dimensionen Angebot, Organisation und Einstellung/ Haltung aktiv gestalten	
Laufzeit des Vorhabens 01.01.2020 – 31.03.2021	Berichtszeitraum 01.01.2020 – 31.03.2021
Vorhabenbeschreibung In den drei Teilthemen <ul style="list-style-type: none">• Wandel der Angebote für Mobilität,• Wandel der Organisation von Mobilität und• Wandel der Einstellungen und Haltung zu Mobilität sollen zunächst Status quo und Potenziale erfasst werden. Hierfür wird ein hybrider Arbeitsansatz aus Quellenrecherche und -analyse sowie diskursiven Formaten mit den relevanten Akteur*innen verfolgt. Darauf aufbauend werden mögliche Handlungsansätze bzw. Maßnahmen entwickelt und beurteilt. Dabei spielen die wechselseitigen Abhängigkeiten der drei Teilthemen eine wichtige Rolle. Die Auswahl von Maßnahmen berücksichtigt, was überhaupt organisatorisch umsetzbar und was von mobilen Menschen gewünscht ist. Umgekehrt werden die Organisationsformen und das Marketing neuer Mobilität auf die Maßnahmen abgestimmt. Ergebnis der „Mobilitätsstadt Rüsselsheim“ ist ein konkretes Umsetzungskonzept für Phase II.	

I. Teil – Kurzdarstellung

1. Aufgabenstellung

Rüsselsheim am Main ist traditionell ein Industrie- und Gewerbestandort, wobei die Automobilindustrie, insbesondere die Firmen Opel (Stellantis) und Hyundai/Kia, bestimmend sind. Auf Basis dessen war es Ziel der „Mobilitätsstadt Rüsselsheim“, Bausteine für den Wandel von der Autostadt zur Mobilitätsstadt in den Dimensionen Angebot, Organisation und Einstellung/ Haltung zu identifizieren.

Während der Projektlaufzeit wurden dazu der Status quo (inter-)kommunaler Mobilitätsangebote, -nachfrage und Organisationsformen des städtischen Verkehrs umfassend ermittelt sowie aktuelle Projekte (Electric City, Green City Plan, Radverkehrskonzept etc.) und

Maßnahmen in Rüsselsheim a.M. mit Fokus auf deren Anschlussfähigkeit und strukturelle Integration analysiert. Für eine effektive Verlagerung des bestehenden Verkehrssystems, hin zu Mobilitätsangeboten des Umweltverbunds, standen individuelle Mobilitätsbedürfnisse und deren lokalräumliche Anforderungen im Fokus. Im Verlauf wurden daher Ziel- und Fokusgruppen formuliert und über verschiedene diskursive Formate in das Projekt eingebunden. So sollte ein möglichst breites Meinungsbild erfasst werden, um eine nachhaltige und gleichzeitig bedarfsgerechte Mobilität in Rüsselsheim a.M. entstehen zu lassen.

2. Voraussetzungen, unter denen das Vorhaben durchgeführt wurde

Das Projekt „Mobilitätsstadt Rüsselsheim“ wurde von Mitarbeitern der Stadtverwaltung, einer Teilzeit-Projektstelle bearbeitet und durch die Hochschule RheinMain (HSRM) wissenschaftlich begleitet. Für die Durchführung und Bearbeitung des Projekts stand eine Stelle im Stellenumfang von 50 % zur Verfügung, welche zu 100% vom Bundesministerium für Bildung und Forschung (BMBF) finanziert wurde. Ursprünglich wurde von einem Stellenumfang von 75 % ausgegangen. Von der Stadtverwaltung wurde der Projektstelle ein Arbeitsplatz inkl. EDV-Ausstattung zur Verfügung gestellt. Notwendige Dienstreisen waren ebenfalls in den bewilligten Projektmitteln abgedeckt. Ab Juni 2020 wurde die Projektstelle und Projektumsetzung durch die neu geschaffene Abteilung Mobilität betreut.

Um die unmittelbare wissenschaftliche Anbindung des Projekts zu gewährleisten wurde die HSRM mit einem FuE-Auftrag beauftragt. Betreut wurde diese von der Professur für „Verkehrswesen“ (Prof. Dr. Ing.-. Volker Blees). Neben dem Austausch im Projekt- und Fördernetzwerk bestand zu dem die Möglichkeit zur Kommunikation mit lokalen Verantwortlichen, Fachabteilungen sowie Dienstleistern (bspw. Verkehrsbetriebe oder Jugendeinrichtungen).

3. Planung und Ablauf des Vorhabens



Abbildung 1: Handlungsablauf der „Mobilitätsstadt Rüsselsheim“ in Phase I

Das Projekt „Mobilitätsstadt Rüsselsheim“ bearbeitete das vom BMFB finanzierte Förderprojekt „MobilitätsWerkStadt 2025“ in der ersten Phase. Phasen II und III sind konsekutiv und erfolgen auf Antrag. Die Leitung in der ersten Phase wurde von der Stadtverwaltung übernommen.

Projektleiter: Frank Kohmann, Fachbereichsleiter Umwelt und Planung, Magistrat der Stadt Rüsselsheim am Main

Wissenschaftlich wurde das Projekt durch,

Herrn Prof. Dr.-Ing. Volker Blees (Professur für „Verkehrswesen“ im Fachbereich Architektur und Bauingenieurwesen an der Hochschule RheinMain) sowie M.Sc. Anna-Sophie Jäger (Wissenschaftliche Mitarbeiterin an der Hochschule RheinMain) im Auftrag der Stadtverwaltung betreut.

Die Aufgaben des Projektes wurden in sieben (Stadtverwaltung) und vier (HSRM) Arbeitspakete (AP) gegliedert.:

Arbeitspakete (AP) Stadtverwaltung:

- AP1:** Grundlagenermittlung – Teilthema Angebot
- AP2:** Grundlagenermittlung – Teilthema Organisation
- AP3:** Grundlagenermittlung – Teilthema Einstellung/ Haltung
- AP4:** Synthese der Teilthemen
- AP5:** Maßnahmenentwicklung und –beurteilung
- AP6:** Formulierung Umsetzungskonzept
- AP7:** Akteur*inneneinbindung und Kommunikation

Arbeitspakete (AP) Forschungs- und Entwicklungsauftrag – HSRM:

- AP1:** Grundlagenermittlung/ SWOT-Analyse
- AP2:** Unterstützung bei der Einbindung der institutionellen Akteur*innen und der Bevölkerung
- AP3:** Kooperative Entwicklung und Beurteilung von Handlungsansätzen
- AP4:** Transfer

Im weiteren Verlauf erfolgt eine detaillierte Darstellung der Arbeitspakete unter „II. Eingehende Darstellung“.

Die Überprüfung von Zwischenergebnissen erfolgte durch zwei vorab definierte Meilensteine (MS), die das Erreichen von Teilzielen markierten:

- M1:** Zustandsanalyse in den Teilthemen Angebot, Organisation und Einstellung/ Haltung wurde analysiert und beurteilt
- M2:** Maßnahmen wurden auf der Grundlage der Zustandsanalyse und Akteur*inneneinbindung entwickelt und beurteilt

Das praxisgebundene Forschungsvorhaben erforderte in allen Arbeitspaketen eine enge Verzahnung der Methoden und Operationalisierung innerhalb des Projektteams. Die Hochschule RheinMain übernahm im Projekt u.a. die wissenschaftliche Grundlagenforschung. Sie unterstützte die Stadtverwaltung bei der Einbindung verschiedener Akteur*innengruppen – von institutionellen Akteur*innen wie auch der Bevölkerung – unter Beachtung aktueller wissenschaftlicher Partizipationsdebatten in das Projekt. Die Implementierung der aus dem Erkenntnis- und Beurteilungsprozess abgeleiteten Maßnahmen geschah ebenfalls unter Hochschulbeteiligung.

Bedingt durch die COVID-19-Pandemie konnten in 2020 geplante Inhalte, Methoden und Ergebnisse des Projekts nicht wie vorgesehen umgesetzt werden. Eine Laufzeitverlängerung für das Jahr 2021 wurde daher erforderlich. Die pandemiebedingte Verzögerung entstand während des ersten „Lockdowns“ und machte einen verschobenen Projektbeginn und Anpassungen im Vorhaben notwendig. Änderungen wurden v.a. in der Wahl der Partizipations- und Kommunikationsformate vorgenommen. Hier mussten im Rahmen der Projektlaufzeit passende Alternativformate erörtert werden. Ursprünglich sah der Arbeitsplan vor, mindestens zwei Klausurtagungen mit institutionellen Akteur*innen sowie zwei Präsenzsprechkreise mit ausgewählten Personen aus der Bevölkerung im Rahmen des Projekts stattfinden zu lassen. Im Projektverlauf wurden Gesprächskreise durch eine Online-(Mobilitäts-)Umfrage ersetzt und Tagungen auf mehrere kleine Treffen sowie einen Expert*innen-Workshop begrenzt. Ersatzweise wurde dabei auf politische Gremien, Sitzungen und mobile Aktionen im Stadtgebiet zurückgegriffen die alle unter Einhaltung der jeweils zeitlich geltenden lokalen Hygienebestimmungen durchgeführt wurden. Die Einbindung der Rüsselsheimer Stadtbevölkerung geschah an mehreren Informationsständen, bei der eine Online-Umfrage vorgestellt und das Mobilitätsverhalten erfragt wurden.

Pandemiebedingte Anpassung waren damit v.a. in kontaktnahen AP's notwendig: AP 2 (Organisation), AP 3 (Einstellung/ Haltung) sowie AP 7 (Akteur*inneneinbindung und Kommunikation). Das BMBF gewährte die Verlängerung der Projektlaufzeit um den Zeitraum 01.01.2021 – 31.03.2021, da eine solche Notwendigkeit in der Phase des Projektantrages nicht absehbar war.

4. Wissenschaftlicher und technischer Stand, an den angeknüpft wurde

- *Angaben bekannter Konstruktionen, Verfahren und Schutzrechte, die für die Durchführung des Vorhabens benutzt wurden:*

Es wurden keine Arbeitspakete unter Anwendung bekannter Konstruktionen, Verfahren und Schutzrechte durchgeführt. Die Ermittlung bzw. Auswertung von Ergebnissen basierte ausschließlich auf Methoden der empirischen Sozialforschung mit Fokus auf Anschlussfähigkeit und strukturelle Integration von Maßnahmen.

- *Angaben der verwendeten Fachliteratur sowie der benutzten Informations- und Dokumentationsdienste:*

Der Stand internationaler Forschung zu raumplanerischen Verkehrs- und Mobilitätsentwicklung sowie humanwissenschaftlichen Fragestellungen wie der Einstellung/ Haltung zu Mobilität wurde in Bezug auf eine nachhaltige und gleichzeitig bedarfsgerechte Mobilität recherchiert und kritisch aufgearbeitet. Dabei konnten verschiedene Forschungsfelder identifiziert werden, an die das Projekt schließt.

Indem das Projektvorhaben:

- an Fragen des „Nutzens von konsistenten und übergreifenden verkehrlichen Strategien in Kommunen im Sinne eines Verkehrsentwicklungsplans (Mobilitätskonzept)“ knüpft. Forschungslücken ergeben sich aufgrund der unzureichenden Untersuchungslage zur Wirkung von Mobilitätskonzepten.
- Wechselwirkungen zwischen Angebots- und Organisationsformen von Verkehr und Mobilität sowie Partizipation von Gesellschaft im Sinne einer inklusiven Verkehrs- bzw. Mobilitätsentwicklung hinterfragt. Hier können neue Organisationsformen ein Weg sein, gefundene Übereinkünfte und Lösungen zu verfestigen und das Mobilitätsangebot lokal selbst zu steuern.
- die Gestaltung bzw. Koordination einer nachhaltigen Mobilität in die Prozesse der Stadtentwicklung integriert, demnach der Frage nach den Voraussetzungen für die Etablierung und Ausbau alternativer Mobilitätsangebote nachgeht.

Das Projekt setzt an diesen Themen an und versucht, die verschiedenen Aspekte gleichermaßen zu berücksichtigen. Für die Bearbeitung konnte folgende Fachliteratur ermittelt werden:

Verkehrs- und Mobilitätsforschung

APPEL, A./ SCHEINER, J./ WILDE, M. (Hrsg.) (2020): Mobilität, Erreichbarkeit, Raum. (Selbst-)kritische Perspektiven aus Wissenschaft und Praxis (Studien zur Mobilitäts- und Verkehrsforschung). Wiesbaden.

BIRK, M. / BLEES, V. (2020): Klein- und Mittelstädte – Orte der Verkehrswende? In: Planerin (4_20), 29 – 32.

CANZLER, W. / A. KNIE (2019): Autodämmerung. Experimentierräume für die Verkehrswende. HEIN- RICH-BÖLL-STIFTUNG (Hrsg.). Berlin.

DEFFNER, J./ K. GÖTZ/ S. SCHUBERT/ C. POTTING/ G. STETE/ A. UND TSCHANN/ W. LOOSE (2006): Schlussbericht zu dem Projekt „Nachhaltige Mobilitätskultur“. Entwicklung eines integrierten Konzepts der Planung, Kommunikation und Implementierung einer nachhaltigen, multioptionalen Mobilitätskultur. Frankfurt a.M.

Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt e.V. (DLR) Institut für Verkehrsforschung (Hrsg.) (2019): Mobilitätsangebote in Wohnquartieren. Erfahrungen und Bewertung aus Sicht von öffentlicher Verwaltung, Wohnungsunternehmen und Planungspraxis - Ergebnisse einer Expertenbefragung (Arbeitsberichte zur Verkehrsforschung). Internet: <https://d-nb.info/1201329604/34> (06.01.2021).

- DREWES, S. (2019): urbaner Raum. Von der autogerechten zur lebenswerten Stadt. Internet: <https://www.boell.de/de/urbaner-raum-von-der-autogerechten-zur-lebenswerten-stadt> (24.06.2020).
- MAYER, C. (2018): Moderne Mobilitätskonzepte in der städtebaulichen Quartierentwicklung. In: Recht, Automobil, Wirtschaft. 2/2018, S. 137–139.
- RUPPRECHT, S. (2020): Die Verkehrswende braucht eine neue kommunale Planungskultur. In: Ökologische Wirtschaft. 1/2020 (35).
- TILS, G./ REHAAG, R. (2017): Nachhaltige Mobilität durch soziale Innovationen. Potenziale des Carsharing aus Sicht von KonsumentInnen. In: JAEGER-ERBEN, M./ RÜCKERT-JOHN, J./ SCHÄFER, M. (Hrsg.): Soziale Innovationen für nachhaltigen Konsum. Wissenschaftliche Perspektiven, Strategien der Förderung und gelebte Praxis (Innovation und Gesellschaft). Wiesbaden, S. 169–189.
- Umweltbundesamt (2020): Verkehrswende für ALLE. So erreichen wir eine sozial gerechtere und umweltverträglichere Mobilität. Dessau-Roßlau.
- VCD – Verkehrsclub Deutschland (2020): Wohnen leitet Mobilität. Internet: www.vcd.org/themen/wohnen-und-mobilitaet/ueber-das-projekt/wohnen-leitet-mobilitaet/ (letzter Zugriff 23.11.2020).
- ZACHÄUS, C./ WILSCH, B./ BÖSCHE, E./ MARTENS M./ RANDHAHN A. (2020): Auf dem Weg zu einer nachhaltigen Mobilität. (Hrsg.) Institut für Innovation und Technik (iit). Themenband. Internet: https://library.open.org/bitstream/handle/20.500.12657/43272/2020_Book_Klima.ppd?sequence=1#page=124 (06.01.2021).

Stadt- und Raumplanung

- BLECHSCHMIDT, A./ LANZENDORF, M./ WILDE, M. (2015): Integrierte Stadtentwicklung und die Gestaltung nachhaltiger Mobilität. Zum Stand der Planungspraxis am Beispiel der Stadt Leipzig. In: Raumforschung und Raumordnung. 6/2015 (73).
- BUKOW, W.-D. (2017): Wandel der Urbanität. Die Wiederentdeckung des Quartiers als Raum global-gesellschaftlicher Wirklichkeit. In: DERS./ BERDING, N./ CUDAK, K. (Hrsg.): Die kompakte Stadt der Zukunft. Auf dem Weg zu einer inklusiven und nachhaltigen Stadtgesellschaft. Wiesbaden, S. 79–104.
- FRICKE, A. (2015): Reurbanisierung als stadtpolitische Herausforderung. Positionspapier zum Umgang mit dem Trend in der Stadt, In: DERS. (Hrsg.): Reurbanisierung in baden-württembergischen Stadtregionen. Hannover, S. 171–186.
- LEFEBVRE, H. (1991): The Production of Space. Malden, Oxford, Carlton, Victoria.

Partizipationsforschung

- BECKER, S./ BEVERIDGE, R./ NAUMANN, M. (2014): Infrastruktur in Bürgerhand? Soziale Bewegungen und Infrastruktur in Berlin. In: Forum Wohnen und Stadtentwicklung 6/2014 (6), S. 297–300.
- Bertelsmann Stiftung (o.J.): Wegweiser breiter Bürgerbeteiligung. Argumente, Methoden, Praxisbeispiele. Allianz Vielfältiger Demokratie. Gütersloh.

BIRZER, M. (2015): So geht Bürgerbeteiligung. Eine Handreichung für die kommunale Praxis. (Hrsg.) Friedrich-Ebert-Stiftung. Band 7. Bonn.

BUKOW, W.-D. (2016): Urbanität, Diversität und Mobilität. Neue Herausforderungen für eine nachhaltige und inklusive Stadtentwicklung. In: Hoch, G./ SCHRÖTELER-VON BRANDT, H./ STEIN, V./ SCHWARZ, A. (Hrsg.): Vielfalt als Chance. Göttingen, S.163–186.

HBS – Heinrich-Böll-Stiftung (2016): Wie kann Bürgerbeteiligung inklusiv sein? Internet: <https://www.boell.de/de/2016/02/24/wie-kann-buergerbeteiligung-inklusiv-sein> (22.06.2020).

TRAUNMÜLLER, R. (2014): Religiöse Vielfalt, Sozialkapital und gesellschaftlicher Zusammenhalt. Gütersloh: Verlag Bertelsmann Stiftung.

5. Zusammenarbeit mit anderen Stellen

Zur Realisierung der Projektziele war eine enge Zusammenarbeit zwischen dem wissenschaftlichen Partner und der Stadtverwaltung in der gesamten Projektlaufzeit notwendig. Zum fachlichen Abgleich und zur Wahrnehmung administrativer Aufgaben innerhalb der Projektarbeit wurden digitale Treffen unter Teilnahme der Projektkoordination, Mitarbeit der Stadtverwaltung sowie dem wissenschaftlichen Partner 2x monatlich durchgeführt. Für die effektive Zusammenarbeit innerhalb der Stadtverwaltung wurde eine digitale Plattform geschaffen, welche der Ablage von Daten, Berichten, Arbeitsergebnissen und administrativen Unterlagen diente und den fachübergreifenden Austausch erleichterte. Dazu zählen:

- Fachbereich Umwelt und Planung, Bereich Natur- und Umweltschutz
- Tiefbauamt, Abteilung Mobilität,

Auf institutioneller Ebene fand die Zusammenarbeit mit folgenden weiteren Akteur*innen der Administration statt:

- Fachbereich Umwelt und Planung, Bereich Stadtplanung
- Fachbereich Stadtentwicklung Strategische Planung, Bereich Wirtschaftsförderung und Stadtentwicklung
- Dezernat Mobilitäts- und Verkehrsentwicklung, Lärmabwehr und Klimaschutz
- Lokale Nahverkehrsorganisation der Stadt Rüsselsheim am Main

Darüber hinaus wurde während der Projektlaufzeit die Zusammenarbeit um das Rüsselsheimer Jungunternehmen Carré Mobility (Gründung 2019) initiiert. Dieses wurde mit der Vision gegründet, eine neue nachhaltige und soziale Mobilitätslösung für Wohnquartiere im peri-urbanen Raum zu entwickeln. 2020 wurde das Unternehmen dafür mit dem Deutschen Mobilitätspreis ausgezeichnet. Carré Mobility unterstützte das Projektvorhaben mit seiner Idee, bedarfsgerechte Mobilität in Quartieren anzubieten und begleitete das Vorhaben fachlich. Zusätzlich gab es regelmäßige Austauschrunden mit den Nachbarprojekten der Partner aus Oberursel am Taunus sowie des Regionalverbandes FrankfurtRheinMain.

II. Teil – Eingehende Darstellung

1. Verwendung der Zuwendung und des erzielten Ergebnisses im Einzelnen, mit Gegenüberstellung der vorgegebenen Ziele

Im Folgenden soll am Beispiel der Arbeitspakete die Verwendung der Zuwendung dargelegt werden. Für jedes dieser Arbeitspakete erfolgt zunächst eine Darstellung der gesetzten Ziele. Anschließend werden der definierten Aufgabenstellung die erzielten Ergebnisse gegenübergestellt.

Während Phase I der „Mobilitätsstadt Rüsselsheim: von der Autostadt zur Mobilitätsstadt“ standen die drei Dimensionen Angebot, Organisation und Einstellung/Haltungen im Fokus.

Daraus leiteten sich folgende Teilziele ab:

- Die Maßnahmen aus den Projekten „Electric City Rüsselsheim“, „Dikovers“ und „Quartier Zukunft“ sollen stärker in einen Gesamtkontext des Mobilitätswandels in Rüsselsheim a.M. integriert und durch flankierende Maßnahmen in ihren Wirkungen gestärkt werden.
- Die Potenziale neuer, für Rüsselsheim a.M. geeigneter Mobilitätsangebote aus den Feldern neue Antriebe und „Smart Mobility“, aber auch aus dem Bereich der Förderung von Fuß, Fahrrad und ÖPNV sollen genutzt werden, indem diese Angebote eingeführt und etabliert werden.
- Für Steuerung, Organisation und Betrieb der Mobilitätsangebote insgesamt soll gemeinsam mit den zuständigen Verwaltungseinheiten und auf Basis von Gesprächen mit Zielgruppen Vorschläge für administrative Strukturen erarbeitet werden, die fachbereichsübergreifend und unter Einbeziehung benachbarter, übergeordneter sowie auch privatwirtschaftlichen Akteur*innen weiterentwickelt und erforderlichenfalls hierfür die Rahmenbedingungen angepasst (bzw. deren Anpassung auf übergeordneten staatlichen Ebenen angestoßen) werden.
- Für den dauerhaften Betrieb der Mobilitätsangebote sollen tragfähige Finanzierungsmodelle entwickelt und umgesetzt werden, welche die finanzielle Situation der Stadt Rüsselsheim a.M. berücksichtigen.
- Der Prozess des Mobilitätswandels als „Mental Change“ soll unter Einbeziehung der Bevölkerung mit besonderem Fokus auf die Diversität sozialer und kultureller Hintergründe gestaltet werden.

AP 1–3: Grundlagenermittlung der Teilthemen Angebot, Organisation und Einstellung/ Haltung

Im Rahmen des Förderprojektes sollte der Status quo (inter)kommunaler Mobilitätsangebote, -nachfrage und Organisationsformen des städtischen Verkehrs umfassend ermittelt sowie aktuelle Projekte und Maßnahmen mit Fokus auf deren Anschlussfähigkeit und strukturelle Integration analysiert werden.

Ergebnisse

AP 1 Das vorhandene Verkehrssystem in Rüsselsheim a.M. ist durch eine starke Polarität gekennzeichnet: Insbesondere das Paradigma der „autogerechten“ Stadt ist strukturell und habituell weiterhin vorherrschend. Mobilitätsangebote des Umweltverbundes sind vorhanden, aber im Stadtraum wie auch im täglichen Verkehrsmix wenig präsent. Dabei spielt der strukturelle als auch sozioökonomische Zugang zu alternativen Angeboten eine besondere Rolle.

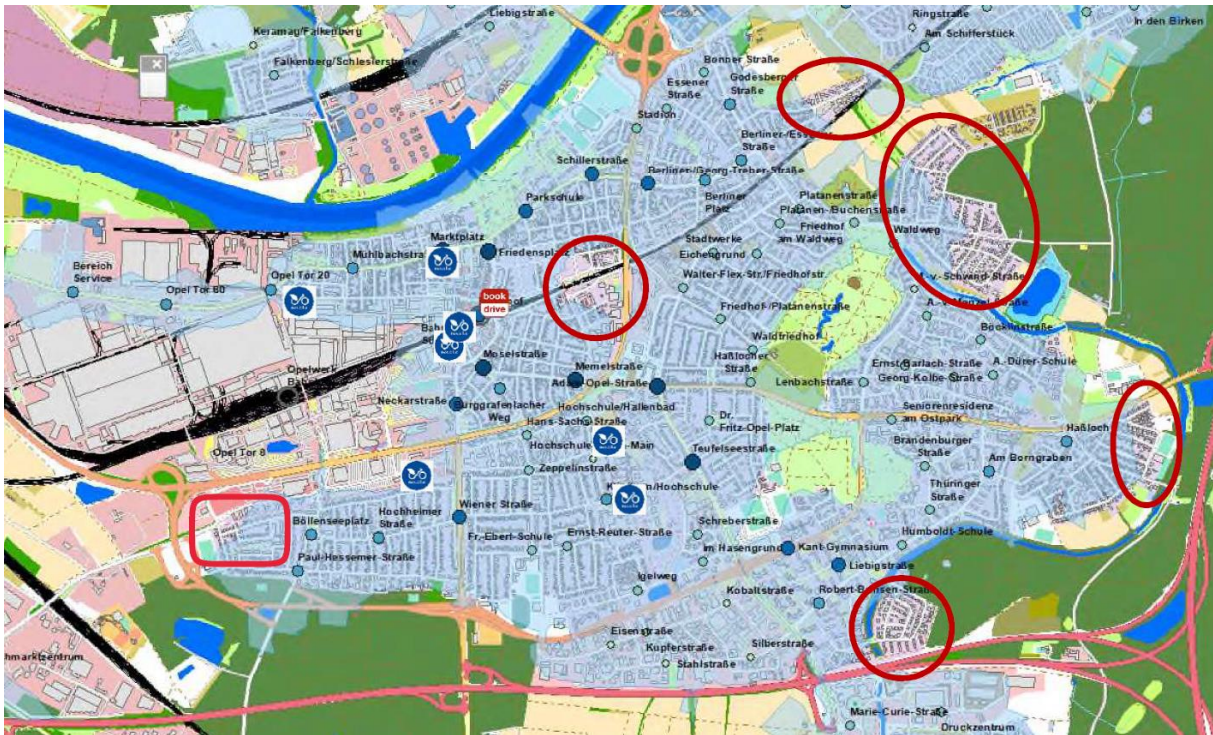


Abbildung 2: Mobilitätslücken in Rüsselsheim a.M. (Kernstadt) – Alternative Mobilitätsangebote innerhalb 5 Min. fußläufige Erreichbarkeit (Quelle: Regionalverband FrankfurtRheinMain)

AP 2 Innerhalb der Stadtverwaltung sind bis dato die Gestaltung und Organisation von Mobilität und Verkehr auf unterschiedliche Verwaltungseinheiten verteilt und insbesondere in Bezug auf eine integrierte Verkehrsplanung bestehen Zuständigkeitslücken. Planerisch wurden die Verkehrsträger bisher selten zusammen gedacht, eine vernetzte Angebotsstruktur ist somit nicht ersichtlich. Mobilitätsbezogene Leitlinien und verkehrspolitische Zielrichtungen der Stadt Rüsselsheim a.M. fehlen, die Bedürfnisse der heterogenen Bevölkerungsstruktur in Rüsselsheim a.M. werden kaum berücksichtigt. Während der Laufzeit der Phase I wurde daher die Abteilung „Mobilität“ mit zunächst zwei Personalstellen gebildet, um Querschnittsaufgaben in den Themenfeldern „Nahmobilität“, „ÖPNV“ und „Mobilitätsmanagement“ zu koordinieren.

Hauptakteure

- III/ **66** Tiefbauamt
 - 66.2 Verkehrsplanung und Straßen-/Ingenieurbau
 - 66.3 Mobilität (NEU)
- III/ **F6** Umwelt und Planung
 - F6.2 Stadtplanung
 - F6.4 Umwelt und Naturschutz

Nebenakteure

- I/ **F1** Zentrales
- II/ **F2** Stadtentwicklung Strategische Planung
 - F2.1 Wirtschaftsförderung und Stadtentwicklung
- II/ **F9** Sicherheit und Ordnung
 - F9.1 Straßenverkehrswesen

Abbildung 3: Behördliche Zuständigkeiten Mobilität in Rüsselsheim a.M. (Quelle: eigene Darstellung)



Abbildung 4: Zuständigkeiten ÖPNV (Quelle: eigene Darstellung)

AP 3 Auch in Rüsselsheim a.M. findet ein Diskurs zu innovativen und ökologischen Mobilitätsangeboten statt. Gleichzeitig wird im Alltag und bei kommunalen Projekten deutlich, dass gesellschaftlicher Anspruch und Wirklichkeit oft auseinandergehen. Trotz der positiven Besetzung von alternativen Mobilitätsangeboten im städtischen und politischen Diskurs, konnte eine immer noch vorherrschende Vorstellung der autogerechten Stadt in Rüsselsheim a.M. festgestellt werden. Dabei spielt die allgegenwärtige Verfügbarkeit des eigenen Kfz's und eines ausreichenden Parkraums für viele Zielgruppen (auch Gewerbetreibende) eine dominante Rolle. Gleichzeitig wurden sowohl sozioökonomische als auch soziokulturelle Diskrepanzen zwischen den verschiedenen Nutzungsgruppen innerhalb der Stadt deutlich.

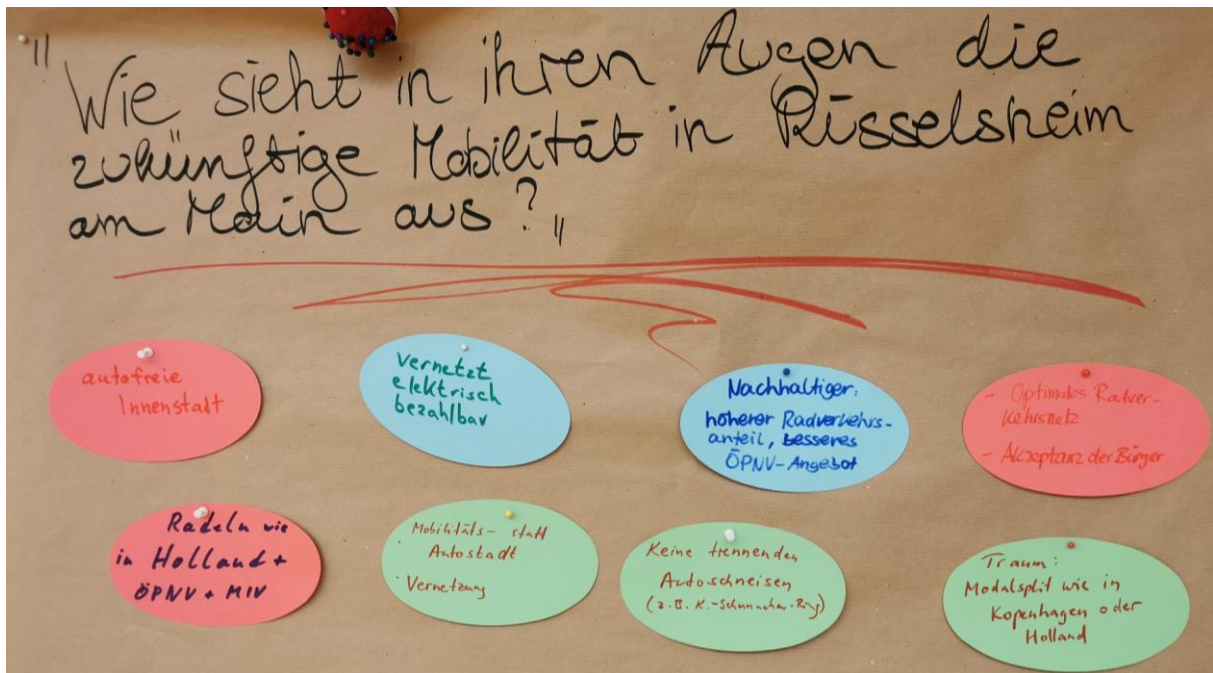


Abbildung 5: Abfrage interfraktioneller Unterausschuss Nahmobilität der Stadt Rüsselsheim a.M.

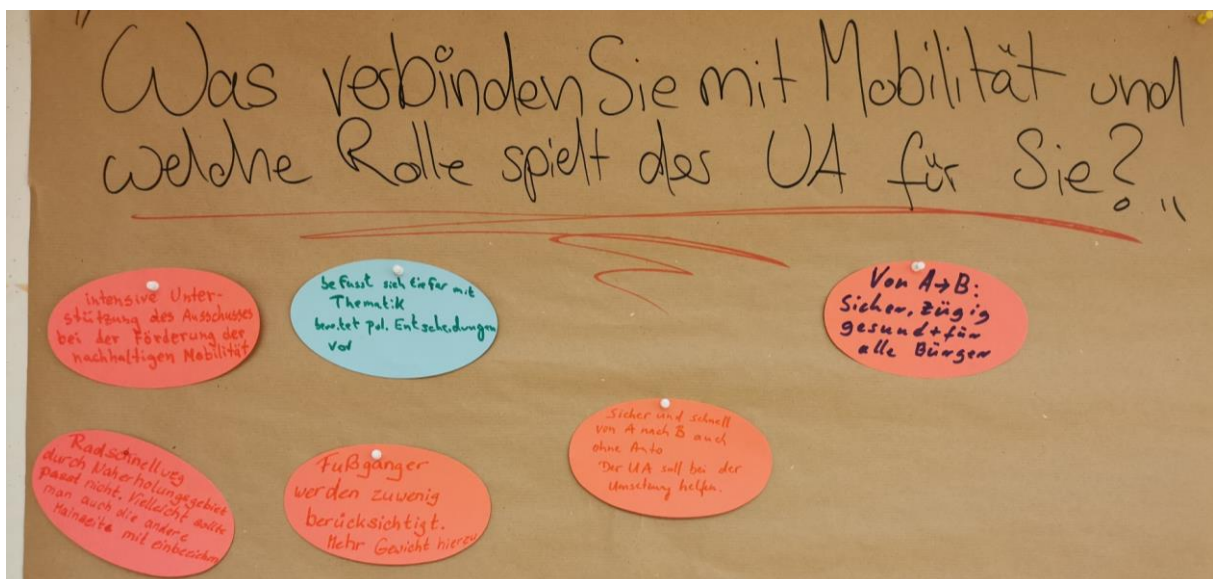


Abbildung 6: Abfrage interfraktioneller Unterausschuss Nahmobilität der Stadt Rüsselsheim a.M.

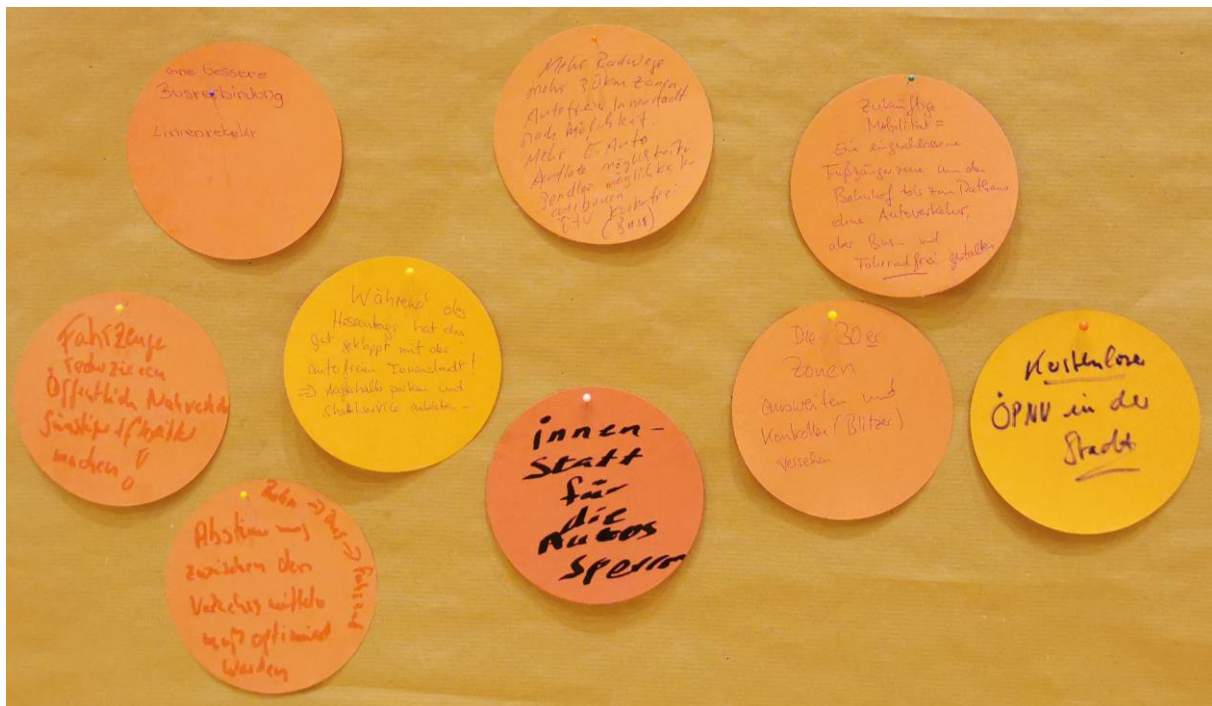


Abbildung 7: Abfrage Ausländerbeirat der Stadt Rüsselsheim a.M. "Wie sieht für Sie die Mobilität der Zukunft in der Stadt aus?"

AP 4–5: Synthese der Teilthemen sowie Maßnahmenentwicklung und –beurteilung

Die Zusammensetzung der Teilthemen erfolgte iterativ unter den Fragestellungen:

- Welche Angebote sind für Rüsselsheim a.M. unter Berücksichtigung organisatorischer Aspekte sowie im Hinblick auf die Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerung sinnvoll und machbar?
- Wie kann/muss die Organisationsform aussehen, um die Angebote dauerhaft zu etablieren und den „Mental Change“ zu begleiten?
- Wie können Einstellungen und Haltungen in der Bevölkerung im Sinne der Akzeptanz der Angebote beeinflusst und gestaltet werden?

Ergebnisse

AP 4 Mit Unterstützung des wissenschaftlichen Partners (Hochschule Rhein-Main) und begleitender Analyseformate wurde festgestellt: Der Wandel der Autostadt zur Mobilitätsstadt in Rüsselsheim a.M. ist dispers zu betrachten und insbesondere durch die vorhandene strukturelle und sozioökonomische Disparität innerhalb der Stadt gekennzeichnet. Viele Rüsselsheimer Lebenswelten sind durch Ihre jeweiligen Milieus geprägt, so auch deren Mobilität. Dennoch zeichnet sich in der Breite ein Bewusstsein für die Thematik ab.

Zusammenfassend lässt sich eine Polarität der Stadt Rüsselsheim a.M. erkennen, die auf der einen Seite einen attraktiven und autoorientierten MIV umfasst und auf der anderen Seite auch gewisse Vorzüge bei Angeboten des Umweltverbundes vorweisen kann. Diese beiden „Pole“ sollten nicht als Widersprüche gesehen werden,

sondern sich gegenseitig ergänzen und in einer gemeinsamen Strategie zusammengetragen werden. Generell sollte auf weiche Maßnahmen gesetzt werden, um ein Umdenken in den Köpfen anzustoßen.

Schwerpunkte	Charakteristika
<i>ÖPNV</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Anbindung an Bus und Bahn • Schlechte bzw. mangelhafte Busverbindungen (Taktungen, Zeiten, Bedienung am Wochenende und nachts) • ÖPNV/Busse: Mehrbedarf durch Unternehmen • Konservativer ÖPNV • Interesse an besseren Verbindungen aus Rüsselsheim heraus
<i>Rad- & Fußverkehr</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Hohes Radverkehrspotential • Starke Radnutzung und relativ gute Radwege vorhanden • Tlw. im Nichts endende Fahrradwege • Wenig Verständnis für Fahrradfahrer von Seiten der Autofahrer • Fehlende Radabstellanlagen • Wenig Fußverkehr
<i>MIV</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Autogerechte Stadt Rüsselsheim • „unechte“ Tempo 30 Zonen • Zu breit dimensionierte Straßen für den MIV, die zum Rasen einladen • Keine Parkraumstrategie, niedrige (?) Parkgebühren • Gefühlte Bevorzugung des MIV durch Ampelschaltung • Hoher Motorisierungsgrad • Starke Autoorientierung sowohl in der Politik, Verwaltung, bei den Bürgern und in der Siedlungsstruktur • Leerstehende Parkhäuser • Massives Angebot an Parkflächen im Straßenraum • Starke Ost-West Verbindung / Durchgangsverkehr

Abbildung 8: Synthese der Teilthemen Teil 1 (Quelle: interner Fachworkshop, eigene Darstellung)

<i>Mobilität Allg.</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Sichtbare vs. Unsichtbare Mobilität • Viele Angebote vorhanden
<i>Aufenthaltsqualität & Straßenraum</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Innenstadt sehr laut • Stadtbild ist durch ruhenden Verkehr dominiert • Öffentliche Mobilitätsräume und Aufenthaltsqualitäten vorhanden • Trennungswirkungen großer Verkehrsachsen • Funktionale Trennung
<i>Sonstiges</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Dienstfahrzeuge und günstige Mitarbeiterkonditionen • Spezifische Bevölkerungsstruktur (Herkunft, Bildung) • Fehlende verkehrspolitische Strategie • Insellösungen aber kein Gesamtkonzept • Fehlende (Verkehrsbezogene) Datengrundlage

Abbildung 9: Synthese der Teilthemen Teil 2 (Quelle: interner Fachworkshop, eigene Darstellung)

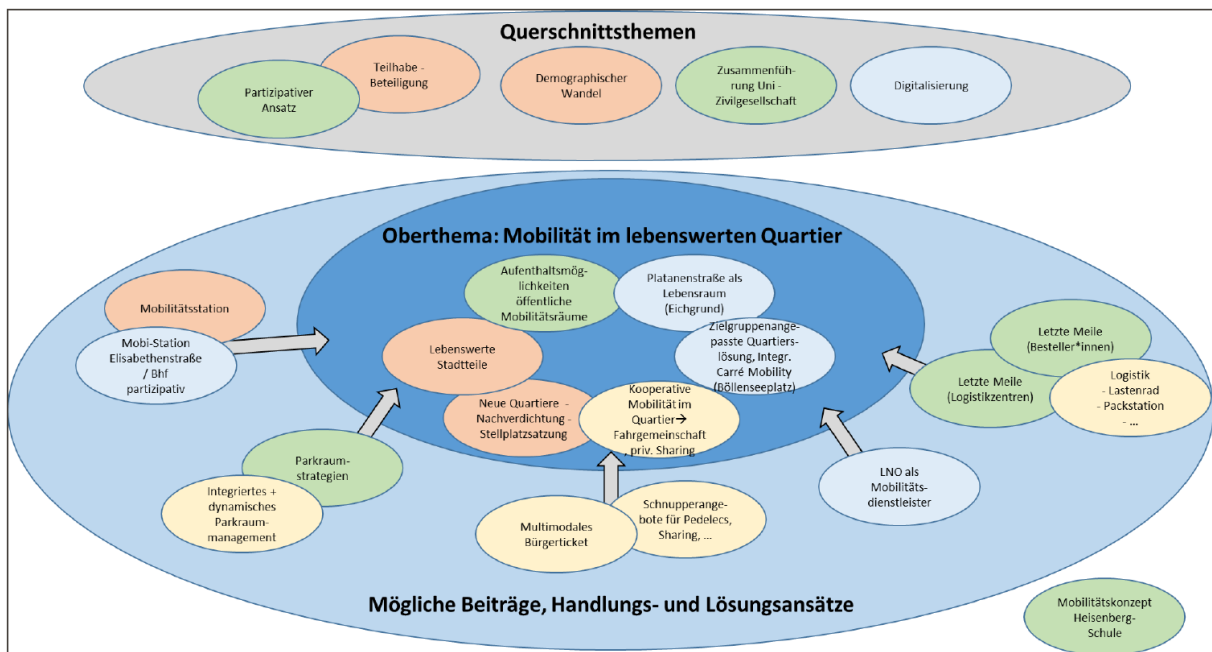


Abbildung 10: Synthese der Teilthemen Teil 3 (Quelle: interner Fachworkshop, eigene Darstellung)

AP 5 Um einen solchen Wandel nachhaltig und gesellschaftlich fundiert zu fördern, wurde festgestellt, dass es folglich einer zielgruppenspezifischen und bedarfsorientierten Planung, sowie einer konsistenten und übergreifenden Mobilitätsstrategie für Quartiere und deren BewohnerInnen bedarf. Als Lebensmittel- und Startpunkt mannigfaltiger Mobilitätsarten kommt dem Quartier im Sinne einer identitätsstiftenden Raumanweisung eine entscheidende Rolle für die spätere Entwicklung und Verhaltensänderung zu. Aus dieser Erkenntnis heraus wurde in Phase I das „lebenswerte Quartier“ inklusive aller flankierender Handlungs- und Lösungsansätze als Kristallisationspunkt abgeleitet.

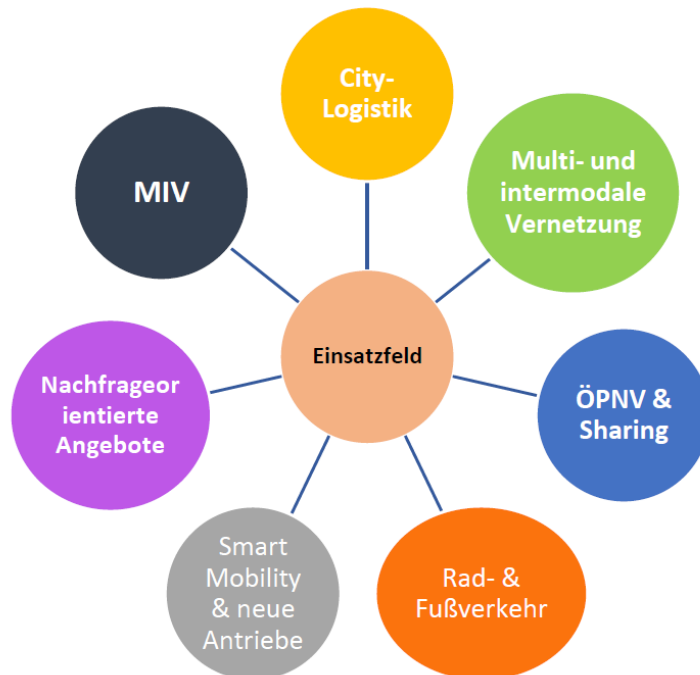


Abbildung 11: Ableitung möglicher Handlungsfelder (Quelle: Darstellung HSRM)

Ableitung möglicher Maßnahmen und Lösungsansätze für zielgruppenorientierter Mobilitätsangebote innerhalb der Stadt Rüsselsheim a.M.

- Installation von Mobilitätsstationen im Quartier
- Parkraummanagement im Quartier
- Heranführung an und erleichteter Zugang zu Mobilitätsangeboten durch günstige Tarifangebote, Test- und Schnupperaktionen, niederschwelliger Zugang, direkte Ansprache, gute Planbarkeit usw.
- Organisation der Mobilität aus einer Hand
- Logistikmanagement im Quartier

AP 6–7: Akteur*inneneinbindung/ Kommunikation sowie Formulierung eines Umsetzungs-konzepts

In Phase I stand die Einbindung heterogener Bevölkerungs- bzw. Akteur*innengruppen im Fokus. Daher sollten Teile der Rüsselsheimer Bevölkerung wie auch institutionelle Akteur*innen über unterschiedlicher diskursiver Beteiligungsformate und Ansprachen aktiv in das Projekt eingebunden werden (siehe hierzu auch AP 3). Es wurden anschließend mögliche Potentiale – wie die bedarfsgerechte Gestaltung nachhaltiger Mobilität im „lebenswerten Quartier“ für Rüsselsheim a.M. – abgeleitet. Die Ermittlung individueller Mobilitätsbedürfnisse und lokalräumliche Anforderungen (Quartiersbezug) spiegeln den Kern der Untersuchung wider.

Ergebnisse

AP 6 In Kooperation mit der Hochschule RheinMain, der Frankfurt University of Applied Sciences und dem Start-UP Carré Mobility entwickelte die Stadt Rüsselsheim a.M. für die kommenden drei Jahre (2021-2024) das Umsetzungskonzept „MainQuartierBewegt“. Durch das Wahrnehmen unterschiedlicher Bedürfnisse und dem Neudefinieren kommunaler Fragestellungen der Daseinsvorsorge sollen Lebenswelten in Quartieren neugedacht und „bewegt“ werden. Dabei sollen bestehende „echo chambers“ bewusst überwunden und offene Räume der Interaktion und Kommunikation geschaffen werden. Dabei steht die Kooperation und Sensibilisierung für heterogene (Mobilitäts-)Bedürfnisse im Fokus.

Das Konzept umfasst: Die gemeinsame Gestaltung von individuell-anpassbaren Quartierbaukästen, die Einrichtung und Inbetriebnahme technologischer Lösungen sowie die Förderung sozialer Begegnungen im öffentlichen Raum zur Überwindung sozialer Distanz und verbesserten Vernetzung untereinander. Hierfür sieht das Konzept vor, mit Bürger*innen in (Bestands-)Quartieren kleinschrittig und interaktiv kreative (Maßnahmen-)Bausteine zu entdecken und zu erproben. Die bedarfsorientierte Herangehensweise soll gemeinschaftliche und zielgerichtete Mobilitätslösungen entstehen lassen, auf deren Basis ein kommunaler Leitfaden für die Verstetigung und Ausbreitung auf Landes- und Bundesebene entwickelt werden soll. Als zentrale Aktionselemente dienen drei Pilotquartiere als Reallabor, die mit Kooperationspartnern, Quartiersbewohner*innen und Partnerkommunen gestaltet werden sollen.

Quartiersbaukasten

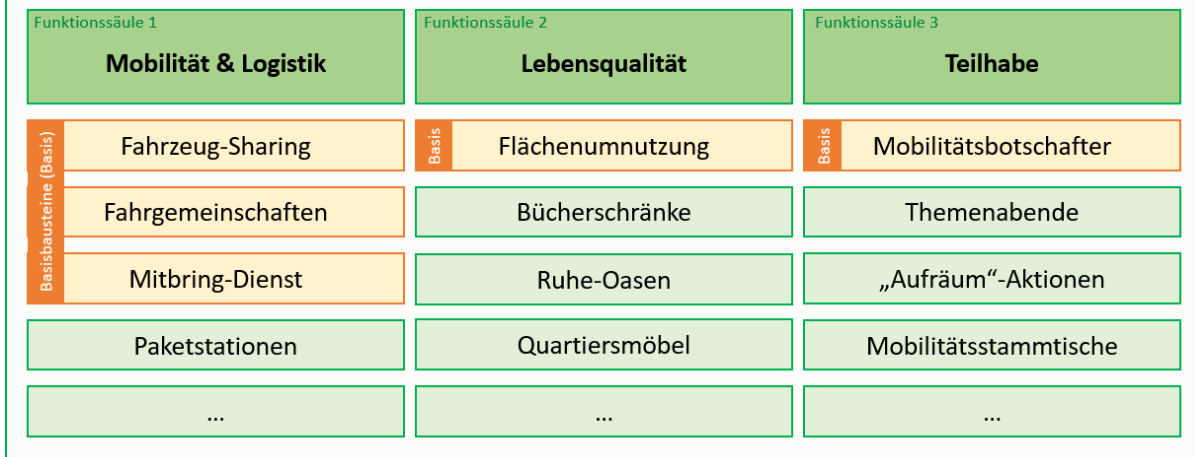


Abbildung 12: Beispiel eines Quartierbaukastens mit Basisbausteinen und möglichen Bausteinen (Quelle: eigene Darstellung)

AP 7 Pandemiebedingt wurden die Zielgruppen über verschiedene (partizipative) Formate angesprochen (bspw. über Medien, politische Gremien und soziale Projekte) und für das Thema Mobilität sensibilisiert. Hierfür wurden Methoden der qualitativen und quantitativen Sozialforschung, wie Einzel- und Fokusgruppengespräche innerhalb der Workshops und an einem Informationsstand geführt (siehe hierzu auch Ergebnisse-AP 3). Zusätzlich wurde eine quantitative Online-Umfrage durchgeführt. Um (sprachliche) Barrieren dabei zu überwinden, wurden u.a. Mitglieder*innen des Ausländerbeirats und das Spielmobil-Angebot der Jugendförderung miteinbezogen sowie mehrere Sprachoptionen für die Online-Umfrage zur Verfügung gestellt. Ziel war es, ein breites Meinungsbild zu identifizieren.

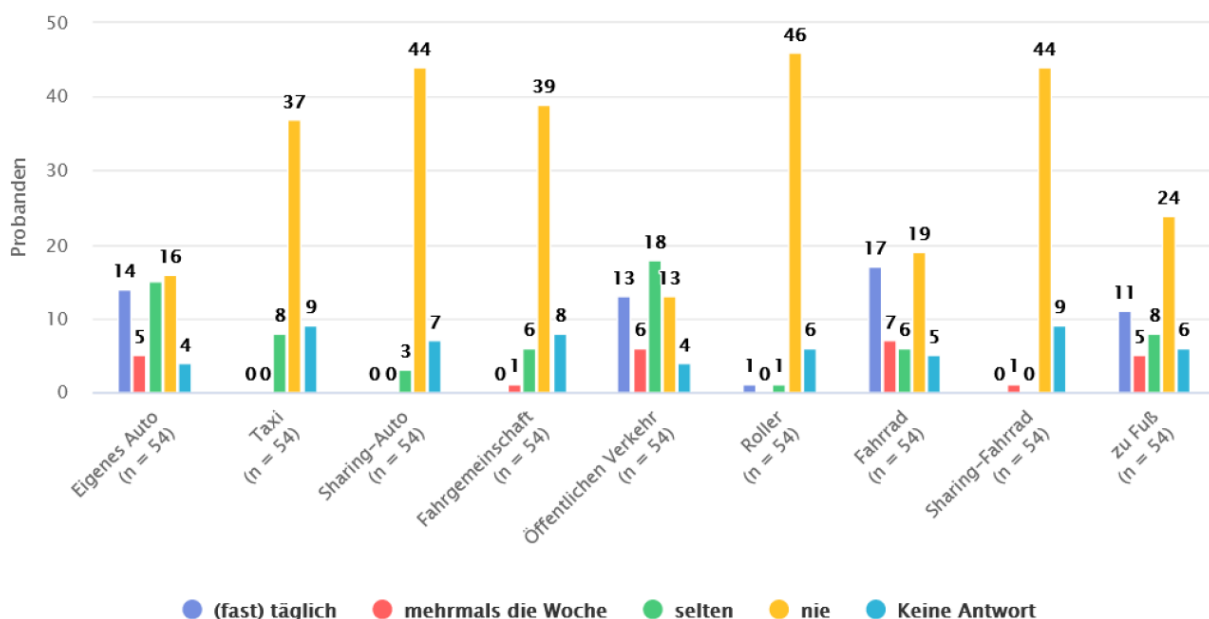


Abbildung 13: Auszug Mobilitätsbefragung im Innenstadtquartier (Quelle: eigene Erhebung, n=54, Mehrfachnennungen möglich)

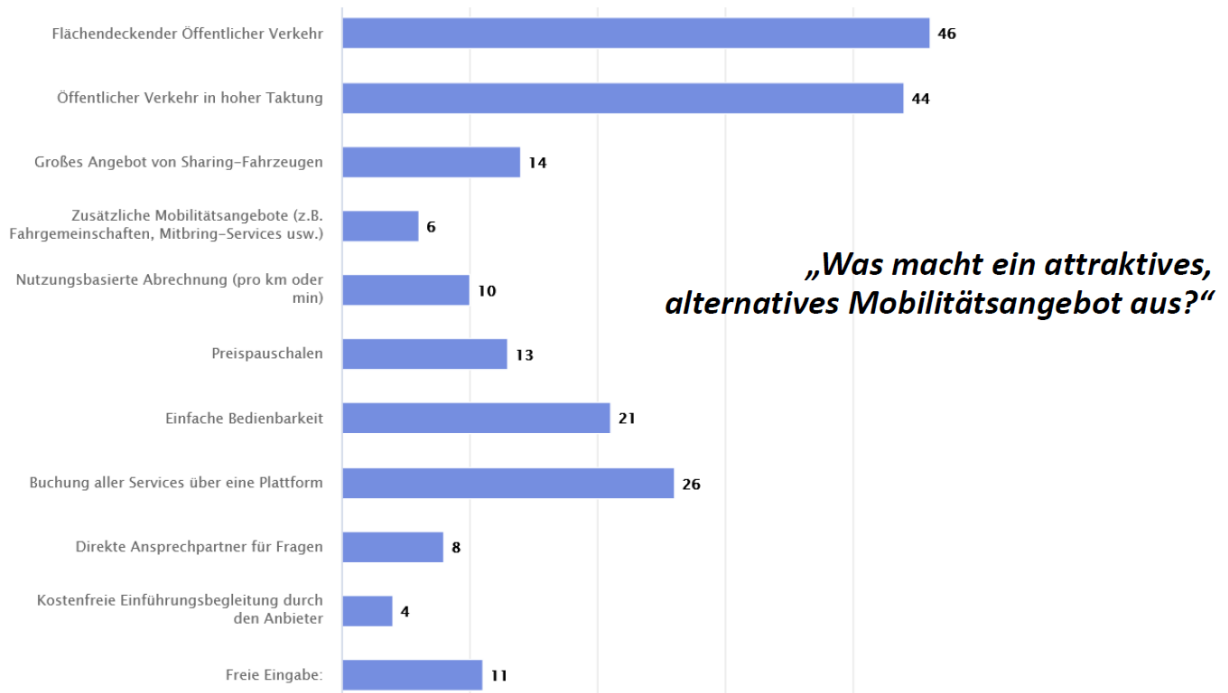


Abbildung 14: Auszug Mobilitätsbefragung im Innenstadtquartier (Quelle: eigene Erhebung, n=54, Mehrfachnennungen möglich)



Abbildung 15: Gemeinsame Abfrage mit dem Kinder und Jugendbüro der Stadt Rüsselsheim a.M. zu "guten" und "schlechten" Stellen im Innenstadtquartier mit Kindern des Spielmobils (Quelle: eigene Erhebung)

Die Zuwendung wurde dabei entsprechend der Zielsetzung im Projektantrag eingesetzt. Reisekosten für Projekttreffen zwischen dem Projektteam entstanden nicht. Treffen fanden aufgrund der COVID-19-Pandemie entweder digital oder vereinzelt im Rathaus statt. Die Teilnahme an wissenschaftlichen Fachtagungen oder Vorträgen, welche der Fortbildung und dem Austausch dienen, fanden digital statt. Reisen waren damit kaum notwendig

2. Wichtigsten Positionen des zahlungsmäßigen Nachweises

Die wichtigsten Positionen des zahlenmäßigen Nachweises setzten sich wie folgt zusammen:

Personalkosten

(Haushaltsjahr 2020) **Beschäftigte nach E11, St1: 19.363,65 €**

(Haushaltsjahr 2021) **Beschäftigte nach E11, St1: 6.961,41 € (Gesamt 26.325,06 €)**

Zu den wesentlichen Kostenfaktoren der „Mobilitätsstadt Rüsselsheim“ zählte die Beschäftigung von projektbezogenen Mitarbeiter im Umfang von insgesamt einer Teilzeit-Stelle für die Bearbeitung des Projekts und die Koordination des Projektteams.

Vergabe von Aufträgen

FuE-Auftrag: 34.104,00€

Darüber hinaus fielen Mittel für den projektbegleitenden Forschungs- und Entwicklungsvertrag der Hochschule RheinMain an, der in enger und kontinuierlicher Abstimmung mit der Stadt Rüsselsheim a.M. während der einjährigen Projektlaufzeit erbracht wurde.

Gesamtkosten des Vorhabens

Personalkosten	26.325,06 €
Vergabe von Aufträgen	34.104,00 €
Gesamt	60.429,06 €

3. Notwendigkeit und Angemessenheit der geleisteten Arbeit

Das Projekt „Mobilitätsstadt Rüsselsheim“ greift ein hochaktuelles Thema auf: die vielfältigen (Gestaltungs-)Formen urbaner Mobilität im Zeichen des Mobilitätswandels. Im Rahmen des Projekts standen dabei individuelle Mobilitätsbedürfnisse und lokalräumliche Anforderungen (Quartiersbezug) besonders im Fokus. Ausgangspunkt dieses Ansatzes waren diskursive Überlegungen, wonach kleinräumige Lösungen lokale Interessen besser fassen und geeignet umsetzen können als „top down“ Ansätze. Die „Mobilitätsstadt Rüsselsheim“

sieht daher vor: Begegnungen im öffentlichen Raum zu fördern, um soziale Distanz zu überwinden. Dieser Erkenntnis geht das (Gemeinwohl-)Ziel voraus, Vernetzung untereinander und übergeordnet die Aufenthalts- und Lebensqualität im Quartier verbessern zu wollen. Um solche Entwicklungen lokal realisieren zu können, wurde das Umsetzungskonzept „MainQUBE - MainQuartierBewegt“ für Phase II des Projekts entwickelt.

Rückschlüsse dazu lieferten der Status quo und ermittelten Potenziale der ersten Phase. Hierzu zählt die Erkenntnis, dass nachhaltige und gesellschaftlich fundierte Förderungen, eine zielgruppenspezifische und bedarfsgerechte Planung sowie eine konsistente und übergreifende Mobilitätsstrategie für Quartiere und deren Bewohner*innen bedarf und dass im Sinne einer identitätsstiftenden Raumeignung dem Quartier, als Lebensmittel- und Startpunkt mannigfaltiger Mobilitätsarten, eine entscheidende Rolle für die spätere Entwicklung und Verhaltensänderung zu kommt.

Das erreichte Kernergebnis des Vorhabens „Mobilitätsstadt Rüsselsheim“ lässt sich wie folgt zusammenfassen: Ein gelingender Mobilitätswandel bedarf der Analyse zielgruppenspezifischer Bedürfnisse und der Ableitung passgenauer Lösungen bei gleichzeitiger Sensibilisierung für die jeweilige Lebenswelt und den gemeinsamen Raumbezug.

4. Nutzen und Verwertbarkeit des Ergebnisses im Sinne des fortgeschriebenen Verwertungsplanes

In den Forschungsfeldern: Gestaltung nachhaltiger Mobilitätsangebote, Governance für neue Mobilität und Marketing für nachhaltige Mobilität sowie Bürger*innenpotenziale und Raumeignung lieferte „Mobilitätsstadt Rüsselsheim“ neue Perspektiven auf nachhaltige (Mobilitäts-)Lösungen – v.a. im peri-urbanen Rüsselsheim a.M. Die entwickelten Ansätze wurden daraufhin der Stadtverwaltung präsentiert und auf deren Wirksamkeit hin gemeinsam reflektiert. Hieraus abgeleitet wurde das Umsetzungskonzept für Phase II „MainQUBE - MainQuartierBewegt“ erarbeitet.

Der in der Projektlaufzeit entwickelte Ansatz ist modular und beinhaltet auf Arbeitsebene die Vertiefung und Verdichtung gewonnener Erkenntnisse durch Evaluation. Kristallisationspunkt dafür waren Ergebnisse aus den Arbeitspaketen 4 und 5, in denen Erkenntnisse reflektiert und Vorschläge zur ganzheitlichen Mobilitätsstrategie in Rüsselsheim a.M. unter Berücksichtigung der soziokulturellen Situationen entwickelt und konzipiert wurden. Die Anschlussfähigkeit des Konzepts zeichnet sich durch die Verbindung der Ebenen Verwaltung, Wirtschaft und Wissenschaft und dem gemeinsamen Erkenntnisinteresse aus.

Eine wirtschaftliche Verwertung der Ergebnisse durch die Stadtverwaltung Rüsselsheim war nicht vorgesehen. Phase I von „Mobilitätsstadt Rüsselsheim“ sollte dennoch den Grundstein für eine mögliche *kommerzielle Verwertung* ab Phase II legen. Hierzu wurde im Umsetzungskonzept „MainQUBE - MainQuartierBewegt“ ein Mobilitäts- bzw. Quartierbaukasten mit Maßnahmenbausteinen formuliert, das Unternehmen aus der Region Perspektiven im Bereich zielgruppenspezifische Mobilitätsplanung eröffnet.

Auch ein *gesellschaftlicher Nutzen* sollte mit „Mobilitätsstadt Rüsselsheim“ spätestens ab Phase II einhergehen: die Maßnahmen zielen auf die Sicherung der Mobilität für alle Be-

völkerungsgruppen ab und legen dabei besonderen Fokus auf sozioökonomisch schwächere Teile der Bevölkerung und deren Partizipation, womit die Hoffnung auf eine tragfähigere soziale und kulturelle Integration aber auch gesellschaftliche Akzeptanz der Maßnahmen verbunden ist.

Die *externe Verwertung* der Ergebnisse erfolgte, wie im Projektantrag dargestellt, über die Hochschule RheinMain als wissenschaftliche Partnerin. Obligatorisch flossen Projekterfahrung und -erkenntnisse in die Hochschullehre ein und wurden über das neu gegründete Studienfeld „Mobilitätsmanagement“ auch in die Lehre an weiteren Hochschulen transferiert.

5. Fortschritte auf dem Gebiet des Vorhabens bei anderen Stellen

Während der Laufzeit des Projektes fand ein stätiger Austausch zwischen themenbezogenen Nachbarprojekten im Rahmen der „MobilitätsWerkStadt2025“ statt. Zusätzlich beteiligte sich das Projekt aktiv an den Workshops und Informationsveranstaltungen der Begleitforschung „BeNaMo“.

Grundsätzlich kann von einer zunehmenden Sensibilisierung für das Thema innerhalb der Stadtverwaltung Rüsselseim gesprochen werden. Mit der im Juni 2020 geschaffenen Abteilung Mobilität und dem sukzessiven Aufbau von internen Facharbeitskreisen und Koordinierungsstellen für die Mobilitätsplanung wurden hierfür wichtige Meilensteine auf Basis der Ergebnisse der „MobilitätsWerkStadt2025“ erreicht.

6. Erfolgte oder geplante Veröffentlichungen der Ergebnisse

Eine Veröffentlichung der Ergebnisse ist bisher nicht geplant, sondern dienen der internen Arbeitsgrundlage.