

## Abschlussbericht

### Phase I: Raum für neue Mobilität

—

## Mobilitätsstationen und mehr in der Region FrankfurtRheinMain

Laufzeit: 1. Januar 2020 bis 31. März 2021



Ansprechpartnerin: Arnold, Alina

Regionalverband Frankfurt RheinMain, Abteilung Mobilität

Poststraße 16, 60329 Frankfurt am Main

Telefon: +49 69 2577-1580, [arnold@region-frankfurt.de](mailto:arnold@region-frankfurt.de)

FKZ: 01UV2006

**FONA**  
Sozial-ökologische Forschung

GEFÖRDERT VOM  
 Bundesministerium  
für Bildung  
und Forschung

## Inhaltsverzeichnis

1	Kurzdarstellung des Projekts RaMo .....	1
2	Zielsetzung .....	1
3	Ergebnisse Phase 1- Entwicklung eines integrierten Mobilitätskonzepts .....	2
	3.1 AP 1: Identifikation und Kategorisierung von Standorten für Mobilitätsstationen.....	2
	3.2 AP 2: Integration der Standorte in den Regionalen Flächennutzungsplan (RegFNP)	3
	3.3 AP 3: Erarbeitung einer Umsetzungsstrategie .....	3
	3.4 AP 4: Kommunikation und Beteiligung.....	5
4	Standortanalyse für die Pilotkommune Ginsheim-Gustavsburg.....	7
	4.1 Flächensuche für Mobilitäts-/ Car-Sharing-Stationen.....	8
	4.2 Potentialflächen für Mobilitätsstationen in Ginsheim-Gustavsburg.....	10
	4.3 Umsetzungsempfehlung für die Stadt.....	13
5	Umsetzungsstrategie Phase 2: Planung, Umsetzung und Erprobung .....	14
6	Literaturverzeichnis .....	15
7	Anhang .....	16

## Danksagung

Ein Dank gilt dem Bundesministerium für Bildung und Forschung, das im Rahmen des Wettbewerbs "MobilitätsWerkStadt 2025" die Möglichkeit bietet, Mobilitätskonzepte zu entwickeln, diese perspektivisch in Real-laboren vor Ort umzusetzen und zu erproben sowie dadurch ein nachhaltiges Mobilitätsmanagement zu entwickeln. Ein weiterer Dank geht an Prof. Volker Blees und Anna Jäger von der Hochschule RheinMain für ihre wissenschaftliche Unterstützung des Vorhabens und die Erstellung der Standortanalysen. Ebenso danken wir dem gesamten Projektkonsortium für die erfolgreiche Zusammenarbeit.

## **1 Kurzdarstellung des Projekts RaMo**

Die Verknüpfung von Fuß-, Rad- und Öffentlichem Personennahverkehr zählt zu den wesentlichen Bestandteilen eines nachhaltigen, integrierten Mobilitätskonzepts. Je attraktiver die Nutzung des Umweltverbunds für die Menschen wird, desto mehr wird auf Fahrten mit dem privaten Pkw verzichtet. In einer vom BMVI beauftragten Studie wurde aufgezeigt, dass in der Region FrankfurtRheinMain die Pkw-Abschaffungsquote bei Nutzenden von multimodalen Angeboten bei neun Prozent liegt (BMVI, 2017). Dieses enorme Potenzial gilt es zu nutzen.

Das Projekt RaMo setzt an diesem Punkt an. In einem ersten Schritt wurden geeignete Standorte für Mobilitätsstationen identifiziert und hinsichtlich ihrer Lage im Raum kategorisiert. Anschließend erfolgte eine planungsrechtliche Analyse zur Integration von Mobilitätsstationen in den sich in Neuaufstellung befindlichen Regionalen Flächennutzungsplan. Zur Umsetzung der Mobilitätsstationen im regionalen Kontext wurde zudem eine Strategie erarbeitet, die den Aufbau eines Akteursnetzwerks, die Ausarbeitung eines Planungskonzepts an einen Modellstandort sowie einen Maßnahmenplan beinhaltet. Im Rahmen der begleiteten Kommunikations- und Beteiligungsprozesse wurde, als Baustein des zukünftigen Marketings, eine Dachmarke für die Mobilitätsstationen angestoßen, ein öffentlicher Ideenwettbewerb für den Modellstandort initiiert und das Vorhaben in das Kommunikationskonzept des Masterplans Mobilität FrankfurtRheinMain integriert. Begleitet wurde das Vorhaben von der Hochschule RheinMain, die den wissenschaftlichen Erkenntnis- und Diskussionsstand zu wesentlichen Kernthemen erschloss, zielgerichtet in das Projekt einspeiste und den wissenschaftlichen Transfer der Projekterkenntnisse sicherstellte.

## **2 Zielsetzung**

Die Ziele des Projekts sind die Erarbeitung eines Planungskonzepts für Mobilitätsstationen in einer Modellkommune, die Integration dieses Konzepts als Baustein der regionalen Flächennutzungsplanung und die Erarbeitung einer Umsetzungsstrategie im regionalen Kontext in Zusammenarbeit mit den relevanten Akteuren. Der Anwendungsfall Mobilitätsstation steht dabei beispielhaft für die Verankerung neuer Mobilitätsangebote in der räumlichen Planung regionalen Maßstabs. Schließlich sollen als weiteres Ziel Synergien erzeugt werden, indem Projekte und Aktivitäten im Verbandsgebiet im Bereich Verkehr und Mobilität aus einer überregionalen Perspektive beleuchtet und gebündelt werden. Eine integrative Zusammenschau einzelner Aktivitäten der unterschiedlichsten Akteure eröffnet dadurch neue Wege der überregionalen Zusammenarbeit.

### 3 Ergebnisse Phase 1- Entwicklung eines integrierten Mobilitätskonzepts

Mit dem Abschluss der ersten Phase "Konzept und Strategie für nachhaltige Mobilität" wurde das Konzept zur Planung und Realisierung von Mobilitätsstationen auf regionaler Ebene finalisiert. Durch die effektive Bündelung der Aktivitäten und Ressourcen der regionalen Akteure wurden im Vorfeld die Rahmenbedingungen für die flächenhafte Umsetzung von Mobilitätsstationen präzise benannt, abgestimmt und in diesem umfassenden Konzept verbindlich festgehalten. Dieses Konzept dient nicht nur als fundierte inhaltliche Grundlage, sondern fungiert gleichermaßen als grober Fahrplan für die erfolgreiche Umsetzung.

Während dieser Phase wurde das Vorhaben mit fachlicher Expertise durch die Begleitung der Fachgruppe Mobilitätsmanagement der Hochschule RheinMain unterstützt. Die Fachgruppe erschloss den wissenschaftlichen Erkenntnis- und Diskussionsstand zu essenziellen Kernthemen und integrierte diese Erkenntnisse auf zielgerichtete Weise in das Gesamtprojekt.

#### 3.1 AP 1: Identifikation und Kategorisierung von Standorten für Mobilitätsstationen

Die Identifizierung und Kategorisierung von Standorten für Mobilitätsstationen im Gebiet des Regionalverbandes konnte in Phase 1 trotz der Corona-Pandemie für einen konkreten Bezugsfall (Pilotkommune Ginsheim-Gustavsburg) durchgeführt werden: Auf kleinem Maßstab wurden geeignete Flächen für Mobilitätsstationen identifiziert, im Siedlungsraum verortet und kategorisiert. Als wertvoll erwies sich dabei, dass die kommunale Verwaltung die identifizierten Standorte in der Öffentlichkeit zur Diskussion gestellt hatte, so dass der ‚bottom-up-Ansatz‘ der Stadt und der ‚top-down-Ansatz‘ aus RaMo zielgerichtet zusammengeführt werden konnten. Aus diesen Erkenntnissen wurde ein Kriterienkatalog zur Übertragbarkeit auf weitere Kommunen erstellt.

1.1	Erarbeitung eines Kriterienkatalogs zur Identifikation und Kategorisierung der Standorte ✓
1.2	Anwendung des Kriterienkatalogs auf die Region FrankfurtRheinMain ✓

### 3.2 AP 2: Integration der Standorte in den Regionalen Flächennutzungsplan (Reg-FNP)

Der Regionale Flächennutzungsplan (RegFNP) ist das gesetzliche Planungsinstrument des Regionalverbandes FrankfurtRheinMain und ermöglicht, bisherige und geplante Entwicklungen in einem größeren räumlichen Zusammenhang zu betrachten. Er steuert die Siedlungsentwicklung, den Ausbau der Verkehrsinfrastruktur und die Sicherung des Freiraums für 80 Kommunen im Ballungsraum FrankfurtRheinMain. Das Planwerk wird durch die Verbandskammer und durch die Regionalversammlung Südhessen beschlossen. Derzeit wird der RegFNP für das Zieljahr 2030 neu aufgestellt (Vorentwurf: 2022). Damit besteht die Chance, den Plan neu zu denken, um die anstehenden Herausforderungen wie Siedlungsdruck, wachsender Flächenverbrauch, Freiraumsicherung und verkehrliche Infrastrukturen oder Mobilitätsangebote nachhaltig zu steuern. Auch der Maßstab des neuen RegFNP ist von 1:50.000 auf 1:25.000 geändert worden. Mit der Maßstabsänderung ist es möglich, nun auch detailliertere Planungsaussagen zu treffen und ab einer Untergrenze von 0,5 Hektar darzustellen. Eine wesentliche Bewertungs- und Entscheidungsgrundlage bilden zudem gesamträumliche Planungskonzepte. In regelmäßiger fachlicher Abstimmung mit der für den RegFNP zuständigen Abteilung Planung des Regionalverbandes wurde die Integration des Bausteins Mobilitätsstationen in den Regionalen Flächennutzungsplan erörtert und für zielgerecht und sinnvoll bewertet.

2.1	Analyse vorhandener Raumordnungspläne und der planungsrechtlichen Vorgaben ✓
2.2	Identifikation geeigneter Flächen und Abwägung hinsichtlich vorhandener Belange ✓

### 3.3 AP 3: Erarbeitung einer Umsetzungsstrategie

Ziel des dritten Arbeitspakets war die Erarbeitung von strategischen Voraussetzungen für die Umsetzung von Mobilitätsstationen. In einem ersten Schritt wurden alle an der Umsetzung beteiligten Akteure (z.B. lokale Verkehrsorganisationen, Mobilitätsdienstleister, wissenschaftliche Institute) identifiziert, angesprochen und zu einem gemeinsamen Austausch über die Potenziale multimodaler Mobilität eingeladen. Als zentrales Ergebnis wurde festgehalten, diesen Austausch zu verstetigen und das „Netzwerk Mobilitätsstationen“ zu etablieren.

Dieses Netzwerk bietet den Teilnehmenden trotz ggf. wirtschaftlicher Konkurrenzen oder unterschiedlicher Interessen in erster Linie eine neutrale Plattform gegenseitigen Austauschs. Gleichzeitig nutzt das Projekt RaMo dieses geballte Wissen aus Theorie und Praxis als Thinktank für die zentralen Bausteine der Planung sowie Bau und Betrieb von Mobilitätsstationen. In moderierten Workshops zu ausgewählten Themen traten so unterschiedliche Erfahrungen und Perspektiven zu Tage, es wurden offene Fragen für alle geklärt und zum Abschluss auch Ideen für die Inhalte der nächsten Netzwerktreffen generiert. Das Netzwerk führt demnach

auch zu mehr Verständnis der Akteure untereinander - gerade die Stärkung des Umweltverbundes durch den multimodalen Ansatz ist für alle Beteiligten zentrales Anliegen. In der Phase 1 wurden zwei dieser Netzwerktreffen durchgeführt. Die Auftaktveranstaltung fand unter coronabedingten Hygieneregeln als Präsenzveranstaltung mit 21 Personen im House of Logistics & Mobility (HOLM) GmbH statt. Hier wurde zunächst das Fördervorhaben vorgestellt und anschließend in Kleingruppenworkshops Kernfragen zu Standortanforderungen, sowie den Anforderungen an das Buchungssystem aus Kunden- und Betreibersicht anhand von Carsharingsystemen bearbeitet. Aus dem ersten Netzwerktreffen ging hervor, dass der Fokus des zweiten Netzwerktreffen auf dem Themenfeld Betreibermodelle liegen soll. Das zweite Netzwerktreffen mit 34 Teilnehmenden fand in den Räumen des Regionalverbandes FrankfurtRheinMain statt. Ziel der Veranstaltung war die Betrachtung und Beurteilung möglicher Betreibermodelle.

Ein weiterer Meilenstein im 3. Arbeitspaket war die Analyse der identifizierten Standorte hinsichtlich der Umsetzungspotenziale und der Erstellung eines Planungskonzeptes für einen ausgewählten Standort. Nach der Standortanalyse im Rahmen von AP1 wurde die Kommune Ginsheim-Gustavsburg als wichtiger Knotenpunkt der Verbandsregion mit einem hohen Umsetzungspotenzial für Mobilitätsstationen identifiziert. In Abstimmung mit der Kommune wurde ein Planungskonzept erarbeitet, welches die Grundlage für die Umsetzung bilden sollte. Nach dem Motto der Mobilitätsstrategie FrankfurtRheinMain des Regionalverbandes „Mut zur Lücke – einfach machen“ entschieden sich die Kommune und der Regionalverband, die Planung direkt umzusetzen. Am 10. September 2020 wurden die ersten Stationen eingeweiht (siehe Abb.1).

3.1	Identifikation und Ansprache der notwendigen Akteure ✓
3.2	Analyse der identifizierten Standorte hinsichtlich der Umsetzungspotenziale ✓
3.3	Erstellung eines Planungskonzeptes für einen ausgewählten Standort ✓
3.4	Erarbeitung eines Maßnahmen- und Zeitplans für Phase 2 ✓

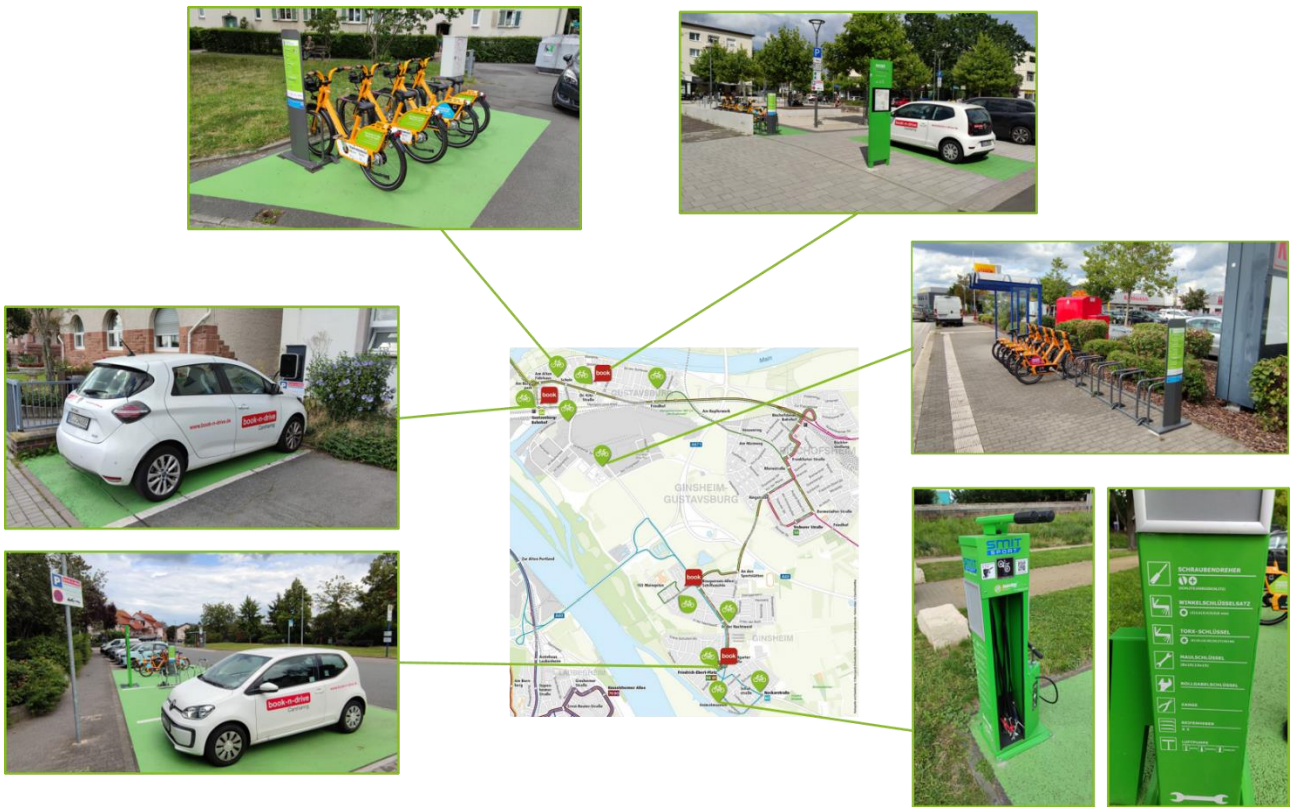


Abbildung 1 Mobilitätsstationen in Ginsheim-Gustavsburg (eigene Aufnahme, Juli 2021)

### 3.4 AP 4: Kommunikation und Beteiligung

In Zusammenarbeit mit der Hochschule RheinMain wurden mehrere Kommunikations- und Marketingstrategien hinsichtlich ihrer Wirksamkeit untersucht und beurteilt. Diese Erkenntnisse fanden bei der Planung der Mobilitätsstationen in Ginsheim-Gustavsburg Berücksichtigung und mündeten in den Start einer Entwicklung einer kommunalen Dachmarke. Ein weiterer relevanter Punkt war die Bürgerbeteiligung. Im Rahmen der Kommunikations- und Beteiligungsprozesse zur Mobilitätsstrategie FrankfurtRheinMain wurde das Projekt RaMo integriert und bei vielen Veranstaltungen beworben. Hierzu gehörten zum Beispiel das Bau- und Planungsamtsleitungstreffen des Regionalverbands FrankfurtRheinMain, ein Treffen der 75 Bau- und Planungsämter der verbandsangehörigen Kommunen am 2. Juli 2020 sowie das Bürgerforum in Nidderau am 5. März 2020. Weitere Bürgerforen mussten Covid-19 bedingt abgesagt werden. Dafür wurde auf der Website des Regionalverbandes eine Onlinebeteiligung eingestellt. Eine weitere Art der Bürgerbeteiligung stellt der Ideenwettbewerb dar: Im Rahmen dieses werden Personen jeden Alters aufgerufen, ihren perfekten „Ort des Umstiegs“, eine Mobilitätsstation, zu entwickeln (siehe Anhang 1). Covid-19 bedingt musste dieser Meilenstein ans Ende der Laufzeit rücken.

Zudem wurde in moderierten Onlineworkshops die Fachebene zu strategischen Zielen der verkehrlichen Entwicklung befragt die auch das Thema Mobilitätsstationen zum Schwerpunkt hatten. Eines dieser Aspekte ist als zentrales Ziel der Mobilitätsstrategie FrankfurtRheinMain aufgenommen worden:

*Bis 2030 ist in 5 Gehminuten ist von jedem besiedelten Ort der Region mindestens ein Mobilitätsangebot zu erreichen.*



Abbildung 2 Illustration Maßnahme "5-Minuten-Region" (Regionalverband FrankfurtRheinMain, 2020)

4.1	Konzeptionelle Entwicklung einer Dachmarke ✓
4.2	Planung und Durchführung eines Ideenwettbewerbs unter öffentlicher Beteiligung ✓
4.3	Integration in den Kommunikations- und Beteiligungsprozess des Mobilitätsstrategie ✓



## 4 Standortanalyse für die Pilotkommune Ginsheim-Gustavsburg

Die Standortanalyse für die Pilotkommune Ginsheim-Gustavsburg wurde von der Hochschule RheinMain vom Fachbereich Mobilitätsmanagement durchgeführt. Die Grundlage für diese Standortanalyse bildet der „Kriterienkatalog zur Standortsuche für Mobilitäts- und Car-Sharing-Stationen“, welcher ebenso im Rahmen des Projektes „RaMo“ erarbeitet wurde (siehe Abb. 3). Die in diesem Kapitel vorgestellten Standorte wurden aufgrund einer vorangegangenen Bestandsanalyse der strukturellen Rahmenbedingungen von Ginsheim-Gustavsburg als potenzielle Flächen identifiziert. Diese dienten lediglich als Empfehlung und wurden im weiteren Verlauf der Umsetzung von der Stadt noch konkretisiert, insbesondere in Bezug auf Eigentümerverhältnisse der Flächen und erforderliche Infrastruktur.

### Bewertungskriterien:

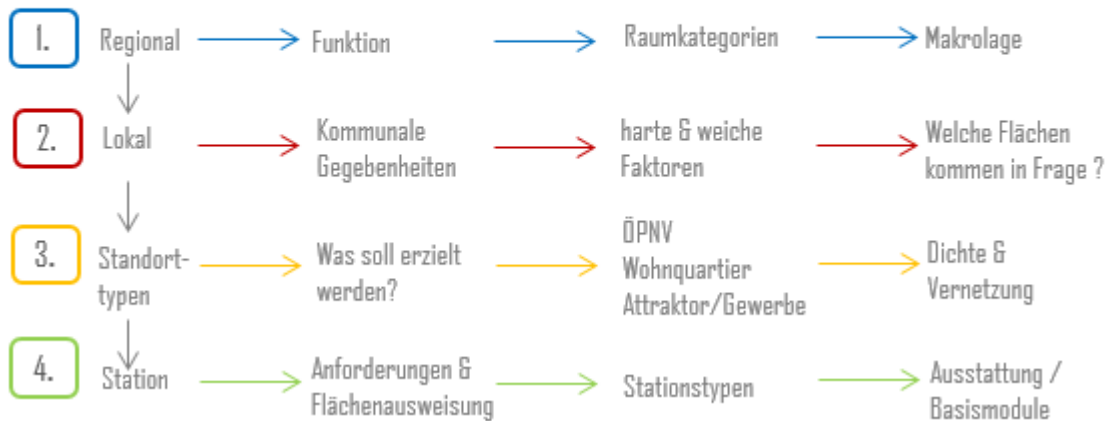
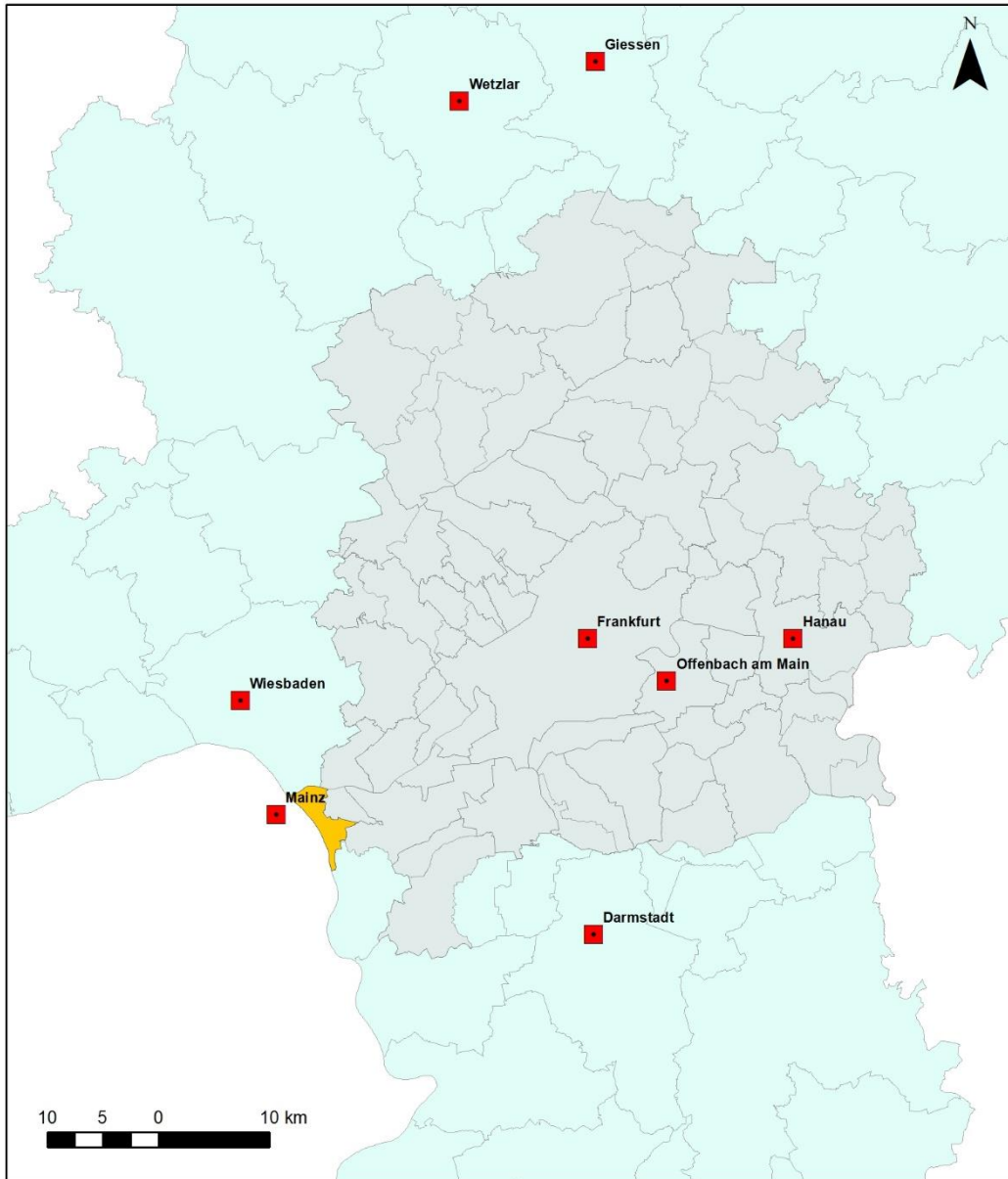


Abbildung 3 Bewertungskriterien (Hochschule RheinMain)

## 4.1 Flächensuche für Mobilitäts-/ Car-Sharing-Stationen

<b>Einbindung in die Region</b>	
<b>Funktion</b>	
Raumkategorie der Kommune	Grundzentrum (Unterzentrum)
Größe des Einzugsgebietes	Rd. 16.800 Einwohner (Stand Dez 2018) und einer Fläche von rd. 14km <sup>2</sup> Besteht aus den Stadtteilen Ginsheim und Gustavsburg
<b>Regionale Lage</b>	
Lage im Raum	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Im Süden von Hessen am Rhein</li> <li>• Liegt im Verdichtungsraum des Regierungsbezirks Darmstadt im Kreis Groß-Gerau</li> <li>• Grenzt an die Landeshauptstädte Wiesbaden und Mainz</li> </ul>
Nachbarkommunen	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Norden: Wiesbadener Stadtteil MZ-Kostheim, Stadt Hochheim am Main (getrennt durch den Main)</li> <li>• Osten: Gemeinde Bischofsheim, Stadt Rüsselsheim am Main (Bauschheim)</li> <li>• Süden: Gemeinde Trebur</li> </ul>

## Lage im Raum Gi-Gu



### Legende

-  Oberzentrum
-  Ginsheim-Gustavsburg
-  Regionalverband FFM
-  Hessische Verwaltungsgrenzen

Datengrundlage:  
Verwaltungsgrenzen: Hessische Landesamt  
für Bodenmanagement und Geoinformation 2020  
Raumstruktur, Zentrale Orte: Hessisches Ministerium  
für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen 2020

Abbildung 4 Ginsheim-Gustavsburg Lage im Raum (Hochschule RheinMain, Datengrundlage siehe Bildtext)

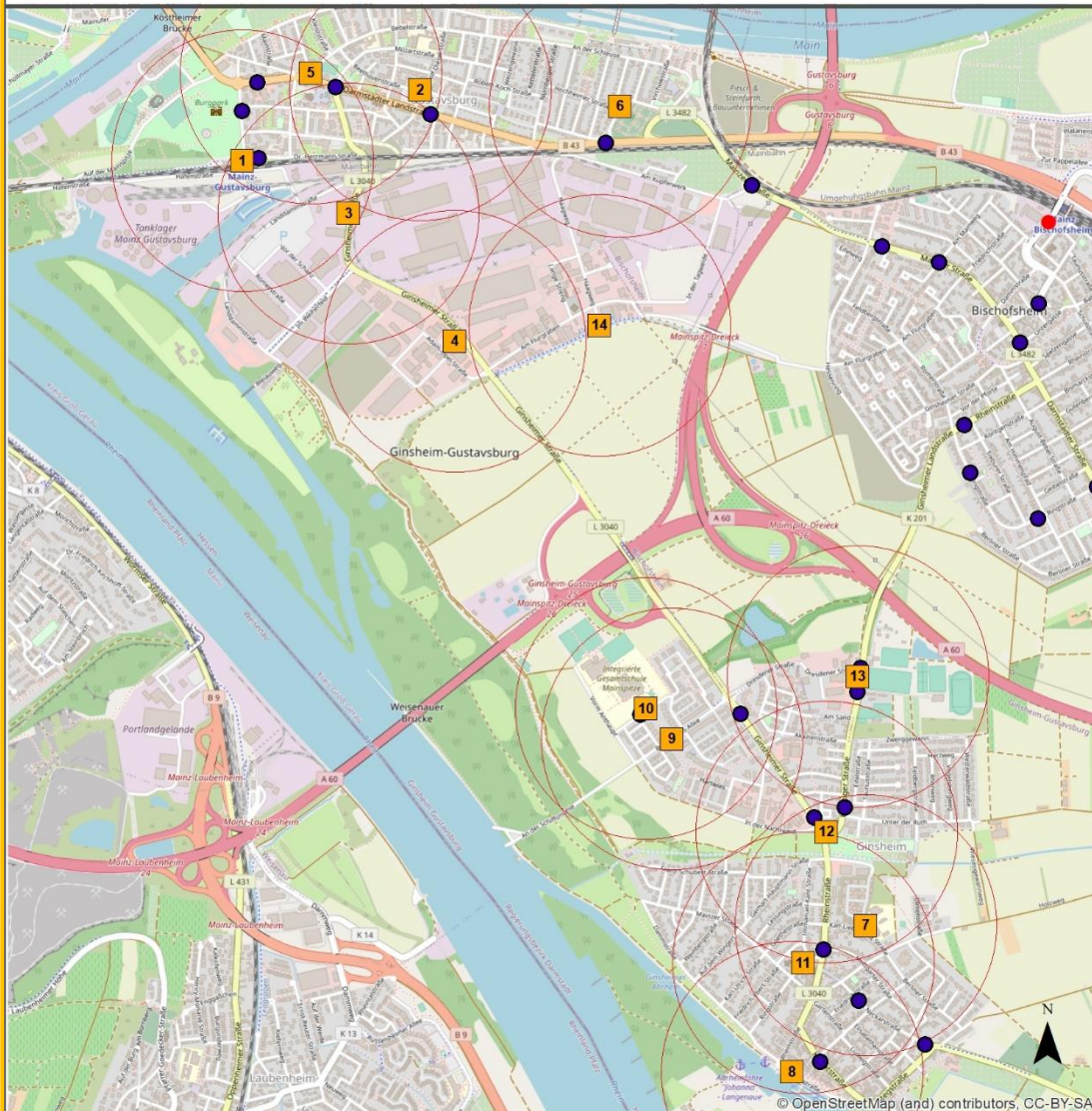
Standorttypen für Mobilitätsstationen	
<b>Zieldefinition</b>	
Was soll erzielt werden?	<p>Auf Grundlage der kommunalen Gegebenheiten sind unterschiedliche Ziele zu verfolgen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Anbindung von Attraktoren (v.a. Gewerbegebiet, Versorgungseinrichtungen, Rheinufer)</li> <li>• Vernetzung ins Umland (v.a. in Richtung Mainz)</li> <li>• Verbindung der Stadtteile Ginsheim und Gustavsburg</li> <li>• Öffentlichkeitswirksame Installation an wichtigen Standorten zur Demonstration der angestrebten Mobilitätswende</li> <li>• Nutzung als Dienstflotte der Verwaltung</li> </ul>
<b>Welcher Standorttyp macht Sinn?</b>	
ÖPNV – Verknüpfungspunkte	<p>Station an BHF oder ÖPNV-Haltestellen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Station Stadt</li> <li>• Station Randgebiet</li> </ul>
Wohn- / Kerngebiet	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kleine Stationen in dichtbesiedelten Wohnquartieren</li> <li>• Station Attraktoren: Lage an attraktiven Standorten (z.B. großer Arbeitgeber, touristische Zentren, Versorgungszentren)</li> </ul>
Gewerbegebiete	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Station Versorgung</li> <li>• Station Attraktor</li> </ul>

## 4.2 Potentialflächen für Mobilitätsstationen in Ginsheim-Gustavsburg

Im Rahmen der Standortanalyse wurden potenzielle Freiflächen im Stadtgebiet von Ginsheim-Gustavsburg identifiziert, die sich als geeignete Standorte für Car-Sharing- bzw. Mobilitätsstationen eignen könnten. Die Auswahl dieser Flächen wurde unter Berücksichtigung der zuvor durchgeführten Standortanalyse getroffen. Jede der identifizierten Potentialflächen wurde im Hinblick auf ihre Eignung für eine Mobilitätsstation analysiert, und es wurden kurze Handlungsempfehlungen für die Ausstattung jeder Station abgegeben. Diese Vorschläge basieren auf der Verfügbarkeit der Flächen und ihrer Eignung für verschiedene Mobilitätsdienste. Im Ergebnis ergeben sich folgende Freiflächen, die als Vorschläge für die Stadt dienen:

<b>Stadtteil Gustavsburg:</b>	
<b>1. Bahnhof Gustavsburg</b>	
	Empfehlung: Fahrradverleihstation, Car-Sharing-Station, Mobilitätszentrale, Ausleihe von Lastenrädern
<b>2. Nähe Fritz-Bauer Platz</b>	
	Empfehlung: Car-Sharing (stationsgebunden), Fahrradverleihstation, Information
<b>3. TIGZ Technologie-, Innovations- und Gründungszentrum</b>	
	Empfehlung: Car-Sharing (stationsgebunden, Dienstfahrzeuge), Fahrradverleihstation, Information, E-Ladesäule
<b>4. Versorgungszentrum – Ginsheimer Landstraße</b>	
	Empfehlung: Car-Sharing (free-floating), Fahrradverleihstation, Information
<b>5. B43/Bebelstraße</b>	
	Empfehlung: Car-Sharing (free-floating), Fahrradverleihstation, Information
<b>6. Friedhof und Wohnsiedlung</b>	
	Empfehlung: Car-Sharing (stationsgebunden), Fahrradverleihstation, Information
<b>Stadtteil Ginsheim:</b>	
<b>7. Nähe Neubaugebiet „Am alten Sportplatz“</b>	
	Empfehlung: Car-Sharing (stationsgebunden), Fahrradverleihstation, E-Ladestationen, Information
<b>8. Dammstraße / Fähre „Johanna“</b>	
	Empfehlung: Fahrradverleihstation (für Touristen), Information
<b>9. Ballou-Platz</b>	
	Empfehlung: Car-Sharing (stationsgebunden), Fahrradverleihstation, Information
<b>10. IGS Mainspitze</b>	
	Empfehlung: Car-Sharing (stationsgebunden, Dienstfahrzeuge), Fahrradverleihstation, Information
<b>11. Ringstraße / Friedrich-Ebert-Platz</b>	
	Empfehlung: Car-Sharing (stationsgebunden), Fahrradverleihstation, Information (evtl. im Bürgerbüro)
<b>12. Leipziger Straße / Ginsheimer Straße</b>	
	Empfehlung: Car-Sharing (free-floating oder stationsgebunden), Fahrradverleihstation, Information
<b>13. Versorgungszentrum – Gemeinde Bischofsheim</b>	
	Empfehlung: Car-Sharing (free-floating), Fahrradverleihstation mit Lastenrädern, Information
<b>14. Gewerbegebiet – Am Flurgraben</b>	
	Auf Anfrage der Stadt wird die potenzielle Fläche im Gewerbegebiet untersucht. Standort im "Haagweg" wird aufgrund fehlender Sichtbarkeit und Infrastruktur als wenig vorteilhaft eingestuft.

## Potentialflächen für Mobilitäts- & Carsharing-Stationen in Ginsheim-Gustavsburg



### Legende

- |  |                             |                                     |
|--|-----------------------------|-------------------------------------|
| <span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: yellow; border: 1px solid black; margin-right: 5px;"></span> Potentialflächen für Mobilitäts/ Car-Sharing-Stationen |                             |                                     |
| <span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; border: 1px solid black; margin-right: 5px;"></span> 500m Umfeld  | 1. BHF Gustavsburg          | 6. Friedhof/Wohnsiedlung            |
| <span style="display: inline-block; width: 10px; height: 10px; background-color: red; border-radius: 50%; margin-right: 5px;"></span> Bahnhöfe   | 2. Fritz-Bauer-Platz        | 7. Neubaugebiet                     |
| <span style="display: inline-block; width: 10px; height: 10px; background-color: blue; border-radius: 50%; margin-right: 5px;"></span> Haltestellen  | 3. TIGZ                     | 8. Dammstr.                         |
|  | 4. VZ - Ginsheimer Landstr. | 9. Ballou-Platz                     |
|  | 5. B43/Bebelstr.            | 10. IGS Mainspitze                  |
|  |                             | 11. Ringstr./Friedrich-Ebert-Platz  |
|  |                             | 12. Leipzigerstr./Ginsheimer Str.   |
|  |                             | Weitere untersuchte Standorte:      |
|  |                             | (13. VZ - Gemeinde Bischofsheim)    |
|  |                             | (14. Gewerbegebiet - Am Flurgraben) |

Abbildung 5 Potentialflächen Mobilitätsstationen Ginsheim-Gustavsburg (Hochschule RheinMain)

### **4.3 Umsetzungsempfehlung für die Stadt**

Die Standortanalyse auf Grundlage des Kriterienkataloges ergab insgesamt 13 bzw. 14 Flächen im Stadtgebiet Ginsheim-Gustavsburg, die potentiellen Standorte für Mobilitätsstationen bzw. Car-Sharing-Stationen darstellen. Hinsichtlich der Umsetzung ergibt sich folgende Gewichtung:

- 1.) Bahnhof Ginsheim-Gustavsburg
- 2.) Zentrale und öffentlich leicht zugängliche Flächen an wichtigen Stadtplätzen (Ballou-Platz, Friedrich-Ebert-Platz, Fritz-Bauer-Platz, B-43/Bebelstraße)
- 3.) TIGZ (da hier bereits Interesse an einer Umsetzung und Nutzung besteht)
- 4.) Wohnstandorte (Neubaugebiet, Wohnsiedlung/Friedhof) (um Wege bereits am Wohnstandort auf andere Verkehrsträger zu verlagern)
- 5.) Versorgungszentren (Ginsheim, Ginsheimer Landstraße)
- 6.) Sonstige (Dammstraße, IGS Mainspitze, Leipziger/Ginsheimerstraße)
- 7.) Prüfung Standorte im Gewerbegebiet



## **5 Umsetzungsstrategie Phase 2: Planung, Umsetzung und Erprobung**

Mobilitätsbedarfe machen keinen Halt vor kommunalen Grenzen, deshalb sollen multimodale Verknüpfungspunkte auch interkommunal umgesetzt werden. Auf Basis der Erkenntnisse und Ergebnisse in der Phase 1 wird eine Umsetzungsstrategie auf regionaler Ebene erarbeitet. Die Phase 2 teilt sich in sechs Arbeitspakete auf, welche sich mit der Planung, Umsetzung und Erprobung der Mobilitätsstationen im regionalen Kontext befassen.

Zunächst wird auf Grundlage des in der ersten Phase erarbeiteten Kriterienkatalogs zur Standortsuche eine Standortanalyse auf Ortsteilebene durchgeführt. Gestartet wird mit dem Wetteraukreis, welcher auf Grund seiner Lage in der Region und der heterogenen Struktur als Pilot in der Fläche fungiert. Die gesammelten Erkenntnisse werden nachfolgend auf die weiteren angehörigen Verbandsgemeinden der Region FrankfurtRheinMain übertragen.

Neben der Einrichtung des Fachnetzwerks wurde bereits ein Projektkonsortium gegründet. Somit sind die ersten Meilensteine für eine gemeinsame Zusammenarbeit erreicht worden. Das Projektkonsortium besteht aus sechs Organisationen:

House of Logistics & Mobility (HOLM) GmbH  
Kreisausschuss des Wetteraukreises  
Magistrat der Stadt Ginsheim-Gustavsburg  
Ivm GmbH  
Regionalverband FrankfurtRheinMain  
Rhein-Main-Verkehrsverbund GmbH

Das Projektkonsortium berät über wichtige Entscheidungen. Dazu gehören insbesondere die Verständigung auf ein maßgeschneidertes regionales Betreibermodell, die Schaffung einer abgestimmten Dachmarke und die Umsetzung des im BMBF-Projekt RaMo erarbeiteten Konzepts mit dem Ziel, Rahmenbedingungen für die erfolgreiche Umsetzung von Mobilitätsstationen in der Region FrankfurtRheinMain zu schaffen.



## 6 Literaturverzeichnis

**Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur; Auftraggeber (2017):** *Bewertung von Multimodalitätsstrategien für Verkehrsunternehmen, -verbände und Kommunen*; unter [http://mobilitaet21.de/wp-content/uploads/2018/02/2017-09-26\\_FoPS-Forschungsvorhaben\\_700877.pdf](http://mobilitaet21.de/wp-content/uploads/2018/02/2017-09-26_FoPS-Forschungsvorhaben_700877.pdf); abgerufen am 20.09.2020

**Regionalverband FrankfurtRheinMain (2005):** *Bike&Ride-Konzept für die Region FrankfurtRheinMain*

**Regionalverband FrankfurtRheinMain (2020):** *FrankfurtRheinMain in Bewegung – Die Mobilitätsstrategie für die Region* unter <https://www.region-frankfurt.de/mostra>; abgerufen am 31.03.2021

**Rhein-Main-Verkehrsverbund GmbH (2014):** *Regionaler Nahverkehrsplan*; unter: <https://www.rmv.de/c/de/informationen-zum-rmv/der-rmv/aufgaben-der-rmv-gmbh/verkehrs-und-mobilitaetsplanung/regionaler-nahverkehrsplan/>; abgerufen am 14.10.2017

**Rhein-Main-Verkehrsverbund GmbH (2016):** *Park&Ride-Konzept*

**Rhein-Main-Verkehrsverbund GmbH (2018):** *eMobil 2.0 – Die Zukunft der Mobilität*; unter: <https://www.emobil-rheinmain.de/angebot>; abgerufen am 22.11.2020

## 7 Anhang

### Anhang 1: Aufruf zum Ideenwettbewerb



## Ideen für Umsteigeorte gesucht

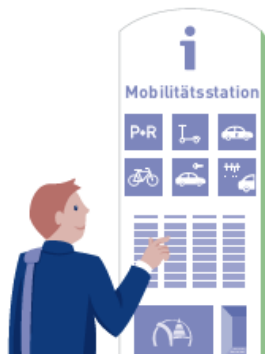
Im Zusammenhang mit dem vom Bundesministerium für Bildung und Forschung geförderten Projekt „Raum für neue Mobilität – Mobilitätsstationen und mehr“ ruft der Regionalverband zu einem **Ideenwettbewerb** auf. Unter dem Motto „Der perfekte Umsteigeort von Bus und Bahn zum Leihfahrrad“ sind alle, die an dem Thema interessiert sind, vom Kindergartenkind bis zur Abiturientin, von Auszubildenden bis zu Rentnerinnen und Rentnern, aufgerufen, einen **Umsteigeort in Form einer Mobilitätsstation** zu entwerfen.

Mobilitätsstationen sind sichtbare, einfach zu erreichende und zu nutzende Orte im öffentlichen Raum, an denen die klassischen Mobilitätsangebote (zum Beispiel Bahnhöfe, Bushaltestellen) mit neuen Angeboten (wie etwa Carsharing, Informationszentralen, Fahrradmietsystemen, E-Scooter-Verleihsystemen oder Ladepunkte für elektrifizierte Verkehrsmittel) ergänzt werden. Damit soll ein schneller, einfacher und sicherer Umstieg zwischen öffentlichen Verkehrsmitteln und Leihfahrzeugen erreicht werden. Ein einheitliches Erscheinungsbild macht diese Knotenpunkte sicht- und erkennbar. Die Stationen sollen sowohl im ländlichen als auch im städtischen Verkehr die Mobilität vereinfachen.

Teilnehmen können **Einzelpersonen oder Gruppen jeden Alters** – zum Beispiel Vereine, Erdkunde-AGs, Freunde, Leistungskurse, Familien und Nachbarn. Der Fantasie sind bei der Umsetzung keine Grenzen gesetzt. Eingereicht werden können etwa Textbeiträge mit Zeichnungen, Bilder, Modelle, Aquarelle, Poster, Bastelarbeiten oder Computerspiele, Kurzfilme, Date- oder Internet-Präsentationen. Es können ausgedachte Orte oder bereits bestehende mögliche Knotenpunkte als Grundlage des Entwurfes gewählt werden. Das selbstständige und kreative Arbeiten von Kindern ist erwünscht, die Arbeit kann von Erzieherinnen, Lehrern, Eltern oder Fachleuten unterstützt werden.

Ein Juryteam aus Fachleuten des Regionalverbandes wird die ideenreichsten und sorgfältigsten Arbeiten (Idee, Umsetzung, Aufwand) unter Berücksichtigung des Alters prämiieren. Die Gewinner\*innen werden per E-Mail oder Telefon benachrichtigt.

- 1. Platz 250 Euro
- 2. Platz 150 Euro
- 3. Platz 100 Euro



**Einsendeadresse des Beitrags:** Regionalverband FrankfurtRheinMain, Masterplan Mobilität, Poststraße 16, 60329 Frankfurt am Main, oder an [mobilität@region-frankfurt.de](mailto:mobilität@region-frankfurt.de)

**Einsendeschluss:** 22. Januar 2021 (Eingang in der Redaktion)

**Verpackung und Porto:** Bitte achten Sie sowohl auf die sichere Verpackung Ihrer Beiträge als auch auf das richtige Porto. Nicht ausreichend frankierte Sendungen können nicht angenommen werden.

**Anschrift:** Vergessen Sie bitte nicht, Ihren Namen, das Alter, die Adresse sowie Telefonnummer und E-Mail-Adresse auf einer DIN-A4-Seite beizulegen. Wer will, kann eine Kurzbeschreibung des Beitrags hinzufügen.

■ Mit der Teilnahme an dem Wettbewerb erklären Sie sich bereit, dass Ihr Beitrag mit Angabe des Vornamens, des Wohnorts und des Alters veröffentlicht werden. Der Rechtsweg ist ausgeschlossen.

GEFÖRDERT VOM



## Anhang 2: Fotos der Netzwerktreffen 1 und 2



Abbildung 6: Begrüßung durch den Mobilitätsdezernenten Rouven Kötter (Regionalverband FrankfurtRheinMain)



Abbildung 7: Vortrag zur "RaMo"-Mobilitätsstation (Regionalverband FrankfurtRheinMain)



Abbildung 8: Diskussionsrunde mit Hygieneabstand (Regionalverband FrankfurtRheinMain)





Abbildung 9: Erarbeitung von Fragestellungen zum Betreibermodell (Regionalverband FrankfurtRheinMain)



Abbildung 10: Gruppenarbeit zweites Netzwerktreffen unter Hygienebedingungen (Regionalverband FrankfurtRheinMain)



*Abbildung 51: Warten auf den ersten Workshop (Regionalverband FrankfurtRheinMain)*





Abbildung 12: Erarbeitung von Ergebnissen im Netzwerk (Regionalverband FrankfurtRheinMain)



Abbildung 13: Vorstellung der erarbeiteten Ergebnisse (Regionalverband FrankfurtRheinMain)

### Anhang 3: Auszüge der Standortanalyse für die Pilotkommune Ginsheim-Gustavsburg

Bestandsanalyse strukturelle Rahmenbedingen																															
Lokale / kommunale Gegebenheiten und Voraussetzungen																															
Soziale Struktur der Kommune – Bevölkerungsanalyse & Nutzerpotential																															
Einwohnerzahl- und Dichte	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 1.206 EW/m<sup>2</sup> (Stand Dez. 2018)</li> <li>• Rd. 16.800 Einwohner (Stand Dez 2018)</li> </ul>																														
Bevölkerungsentwicklung	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Die Bevölkerung bleibt laut Prognose bis 2035 auf einem gleichbleibenden Niveau (- 0,1%) (LK Groß-Gerau +4,7%; Hessen +1,4%)</li> <li>• Der Ausländeranteil liegt bei rd. 20%</li> <li>• Positiver Wanderungssaldo von +295</li> <li>• Natürlicher Bevölkerungsbewegung +34</li> </ul> <div style="text-align: center;"> <p><b>Bevölkerungsentwicklung von 2018 bis 2035 im Regionalvergleich (Jahresendstand im Jahr 2018=100)</b></p> <table border="1"> <caption>Estimated data for Abbildung 6</caption> <thead> <tr> <th>Jahr</th> <th>Ginsheim-Gustavsburg</th> <th>LK Groß-Gerau</th> <th>RB Darmstadt</th> <th>Hessen</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2018</td> <td>100</td> <td>100</td> <td>100</td> <td>100</td> </tr> <tr> <td>2020</td> <td>100</td> <td>101</td> <td>101</td> <td>100.5</td> </tr> <tr> <td>2025</td> <td>100</td> <td>102.5</td> <td>102.5</td> <td>101.2</td> </tr> <tr> <td>2030</td> <td>100</td> <td>103.5</td> <td>103.5</td> <td>101.4</td> </tr> <tr> <td>2035</td> <td>100</td> <td>104.5</td> <td>103.8</td> <td>101.5</td> </tr> </tbody> </table> </div> <p style="text-align: center; font-size: small;"><i>Abbildung 6: Bevölkerungsentwicklung von 2018 - 2035 (Hessen Agentur, 2019)</i></p>	Jahr	Ginsheim-Gustavsburg	LK Groß-Gerau	RB Darmstadt	Hessen	2018	100	100	100	100	2020	100	101	101	100.5	2025	100	102.5	102.5	101.2	2030	100	103.5	103.5	101.4	2035	100	104.5	103.8	101.5
Jahr	Ginsheim-Gustavsburg	LK Groß-Gerau	RB Darmstadt	Hessen																											
2018	100	100	100	100																											
2020	100	101	101	100.5																											
2025	100	102.5	102.5	101.2																											
2030	100	103.5	103.5	101.4																											
2035	100	104.5	103.8	101.5																											
Altersstruktur	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Das Durchschnittsalter lag im Jahr 2018 bei 43,7 Jahren. Im Jahr 2035 steigt es auf 46,3 Jahre (LK Groß-Gerau 45,6 Jahre; Hessen 46,7 Jahre)</li> <li>• 2018 hatten die 40 bis unter 60-Jährigen den größten Anteil an der Bevölkerung (29%), gefolgt von den 20 – unter 40 -jährigen (25%)</li> </ul> <div style="text-align: center;"> <p><b>Altersstruktur der Bevölkerung im Zeitvergleich (Einteilung in äquidistante Altersgruppen, Anteilswerte in %)</b></p> <table border="1"> <caption>Estimated data for Abbildung 7</caption> <thead> <tr> <th>Altersgruppe</th> <th>2000</th> <th>2018</th> <th>2035</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>unter 20 Jahre</td> <td>20%</td> <td>19%</td> <td>19%</td> </tr> <tr> <td>20 bis unter 40 Jahre</td> <td>30%</td> <td>25%</td> <td>21%</td> </tr> <tr> <td>40 bis unter 60 Jahre</td> <td>25%</td> <td>29%</td> <td>27%</td> </tr> <tr> <td>60 bis unter 80 Jahre</td> <td>20%</td> <td>20%</td> <td>26%</td> </tr> <tr> <td>80 Jahre und älter</td> <td>4%</td> <td>6%</td> <td>8%</td> </tr> </tbody> </table> </div> <p style="text-align: center; font-size: small;"><i>Abbildung 7: Altersstruktur der Bevölkerung (Hessen Agentur, 2019)</i></p>	Altersgruppe	2000	2018	2035	unter 20 Jahre	20%	19%	19%	20 bis unter 40 Jahre	30%	25%	21%	40 bis unter 60 Jahre	25%	29%	27%	60 bis unter 80 Jahre	20%	20%	26%	80 Jahre und älter	4%	6%	8%						
Altersgruppe	2000	2018	2035																												
unter 20 Jahre	20%	19%	19%																												
20 bis unter 40 Jahre	30%	25%	21%																												
40 bis unter 60 Jahre	25%	29%	27%																												
60 bis unter 80 Jahre	20%	20%	26%																												
80 Jahre und älter	4%	6%	8%																												



## Bestandsanalyse strukturelle Rahmenbedingen

### Lokale / kommunale Gegebenheiten und Voraussetzungen

#### Verkehrslage MIV

Straßennetz & -infrastruktur	<ul style="list-style-type: none"> <li>• B43 durchzieht den Stadtteil Gustavsburg von West nach Ost</li> <li>• Gi-Gu zählt derzeit zwei Ladestation der Mainzer Stadtwerke am Fritz-Bauer Platz (Gustavsburg) &amp; am Ballou-Platz (Ginsheim)</li> <li>• Die Straßenverkehrsunfälle lagen im Jahr 2018 bei insgesamt 82, davon ereigneten sich 53 innerorts und insgesamt 52 Verkehrsunfälle wiesen Personenschaden auf</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 2035 werden die 40 bis unter 60-Jährigen weiterhin den größten Anteil an der Bevölkerung aufweisen (27%), dicht gefolgt von den 60 bis unter 80-jährigen (26%)</li> </ul>
Haushaltsstruktur	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Anzahl der Wohnungen 8.000 (Stand Dez. 2018; + 11,8% ggü. 2000)</li> <li>• Wohnungsbestand 7.987 Wohneinheiten; Haushaltsgröße 2,1 Personen/WE</li> </ul>
Beschäftigungsstruktur	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Starker Anstieg der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten am Arbeitsort um +62,7% gegenüber 2000 (Hessen +18,8%)             <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Vorwiegend im Wirtschaftszweig „produzierendes Gewerbe“ (37,0%) und „Handel, Gastgewerbe und Verkehr“ (35,3%)</li> </ul> </li> </ul>

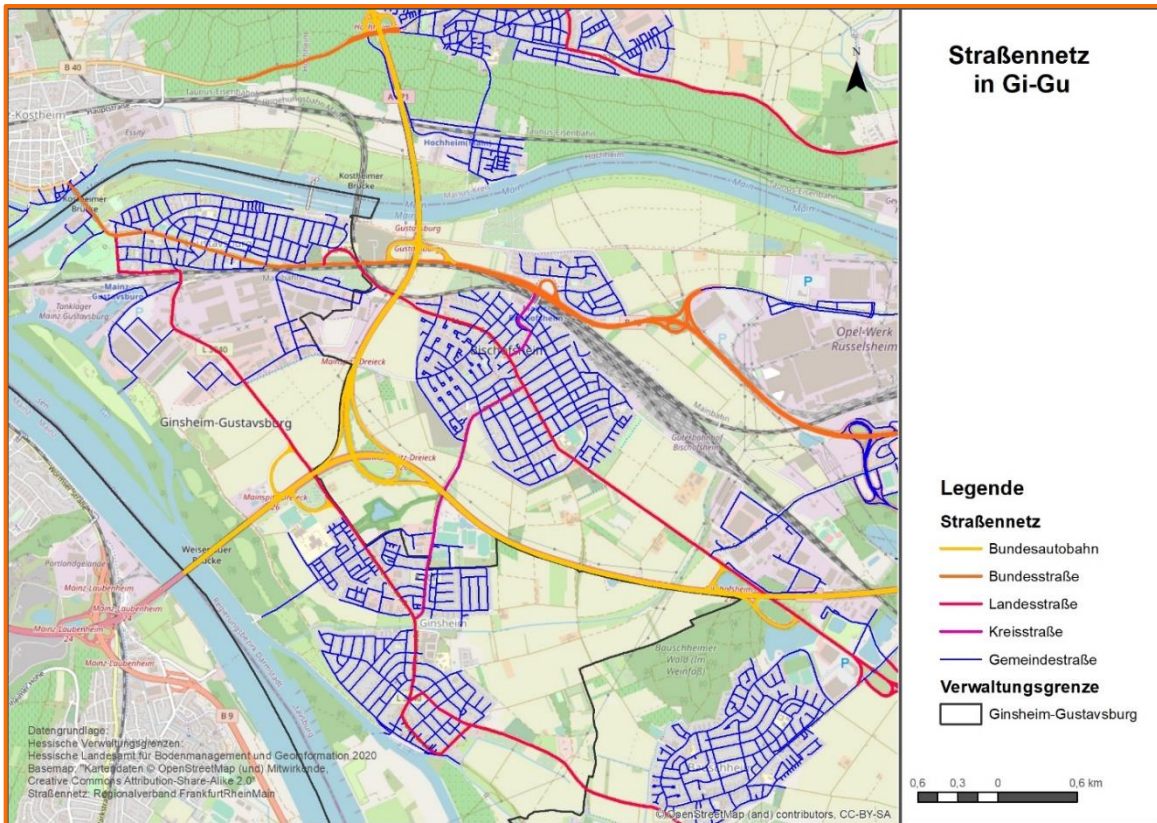


Abbildung 14 Straßennetz Ginsheim-Gustavsburg (Hochschule RheinMain, Datengrundlage siehe Karte)

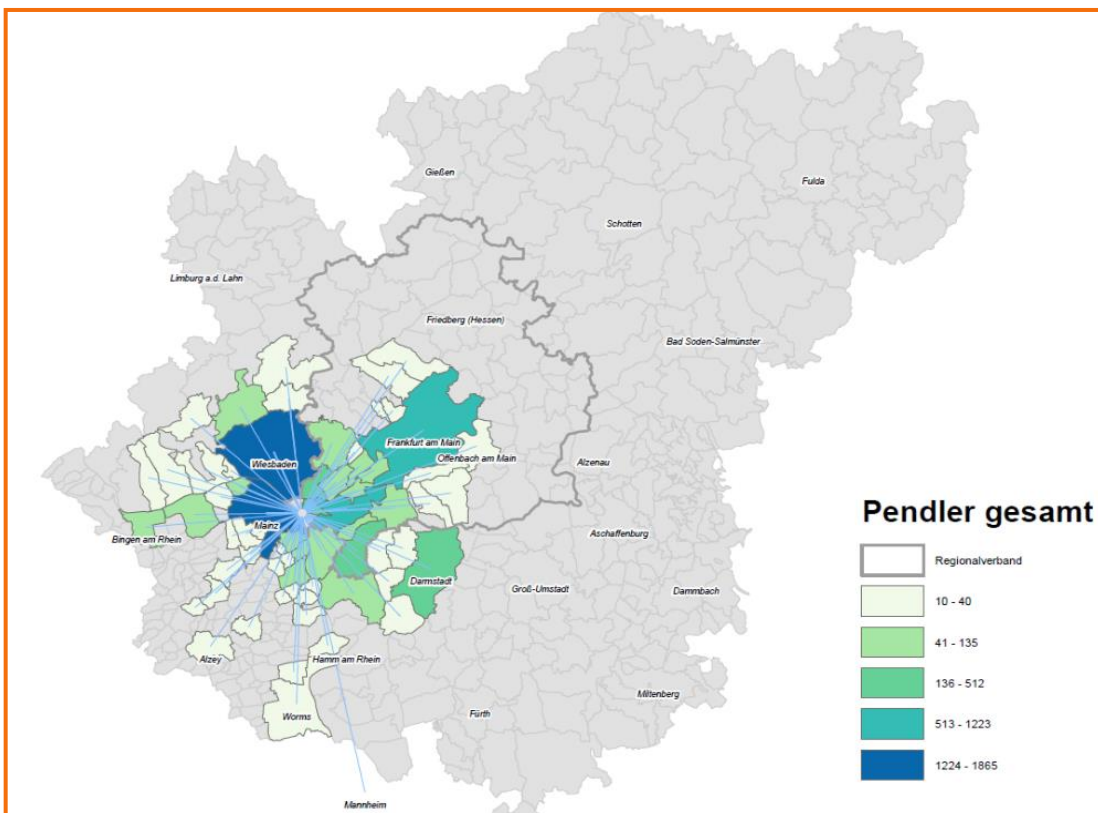


Abbildung 15 Pendlerbeziehung (Regionalverband FrankfurtRheinMain 2020)

## Verkehrslage ÖPNV

### Netz- und Linieninfrastruktur

- BHF, Haltestellen
- Linienverläufe
- Taktung & Schnelligkeit
- Verbindungsqualität

- Die LNVG (Lokale Nahverkehrsgesellschaft Kreis Groß-Gerau mbH) ist verantwortlich für die Aufstellung und Realisierung des Nahverkehrsplans für den Kreis Groß-Gerau.

### Überregional – Bahnhof Gustavsburg

- Anbindung an den Regionalverkehr:
  - RB75 (Wiesbaden – Mainz – Darmstadt – Aschaffenburg)
- Anbindung an den S-Bahn Verkehr
  - S8 (Wiesbaden – Frankfurt)

### Buslinien

- Linie 54 (Gustavsburg – Mz-Kostheim – Mz-Kastel – Mainz – Mz-Lerchenberg)
- Linie 56 (Ginsheim – Bischofsheim – Gustavsburg – Mz-Kostheim/Kastel – Mz-Finthen)
- Linie 60 (Ginsheim – Mz-Weisenau – Mz-Mombach)
- Linie 81 (Gustavsburg – Bischofsheim -Rüsselsheim); Schülerbeförderung
- Linie 83 (Ginsheim – Rüsselsheim)
- Linie 91 (Ginsheim – Bischofsheim – Gustavsburg – Mz-Kostheim/Kastel – Mz-Finthen)

### Bedienungsqualität (Linienanzahl, Fahrtenangebot, Bedienungszeitraum)

Linie	Bedienungszeitraum	Taktung
RB75	Mo – Fr: ca. 5.30 – 22.00 Sa – So/ Feiertag: ca. 7.00 – 22.00	Mo – So: 60-Min.
S8	Mo – So: ca. 4.30 – 4.00	Mo – So: 30-Min.
Buslinie 54	Mo – Fr: ca. 5.00 – 1.00 Sa: ca. 6.00 – 1.00 So /Feiertag: ca. 8.00 – 23.00	Mo – So:30-Min
Buslinie 56	Mo – Fr: ca. 4.30 – 1.00 Sa: ca. 6.00 – 1.00 So/Feiertage: ca. 8.00 – 23.0	Mo – So: 30-Min.
Buslinie 60	Mo – Fr: ca. 5.45 – 21.00 Sa: ca. 6.30 – 21.00 So/Feiertage: ca. 10.15 – 21.00	Mo – Sa: 30-Min. So: 60-Min.
Buslinie 81	Mo – Fr: morgens (Gustavsburg – Rüsselsheim) Nachmittags (Rüsselsheim – Gustavsburg)	Einmal täglich 3-mal täglich
Buslinie 83	Mo – Fr: morgens (Ginsheim – Rüsselsheim) Nachmittags (Rüsselsheim – Ginsheim)	Einmal täglich 3-mal täglich
Buslinie 91 (Fr. und Sa über Europalace)	Mo – Fr: 23.00 – 3.00 Sa: 1.00 – 5.00 So / Feiertag: 0.00 – 4.00	Mo – Sa: 30-Min. – 60-Min.

Räumliche Erschließung  
Lage und Anbindung an den ÖPNV  
(s. Abb. 11)

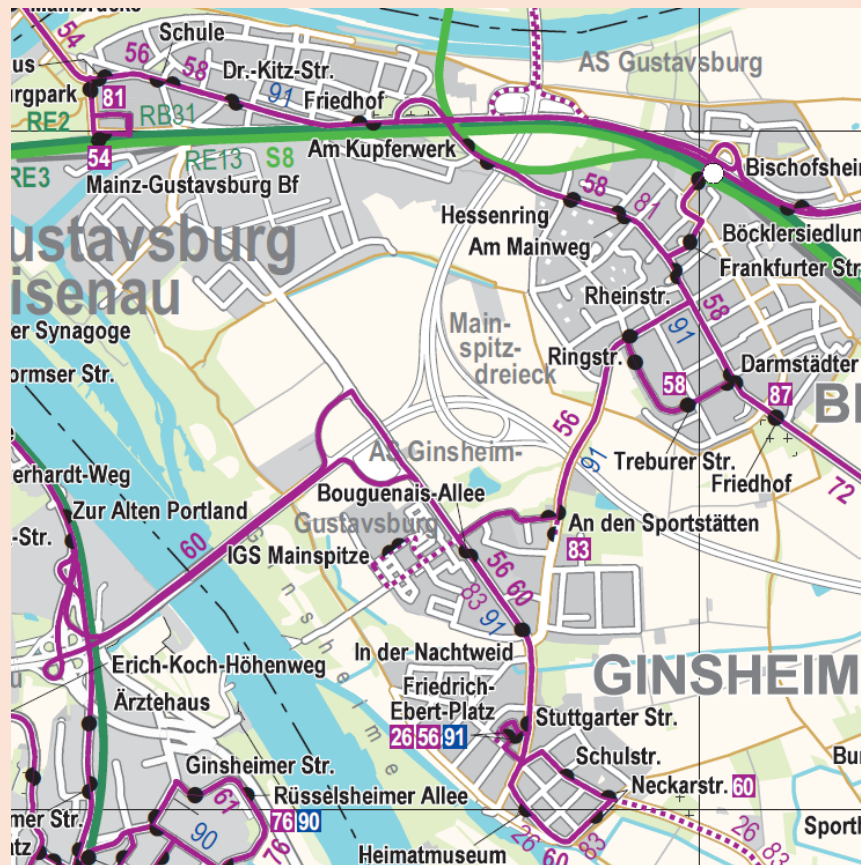


Abbildung 8: Auszug aus dem Gesamtliniennplan LK Groß Gerau; Liniennetz Ginsheim-Gustavsburg (Rhein-Main-Verkehrsverbund GmbH, 2020)

Ergänzende Einrichtungen

- P+R Plätze am Bahnhof Gustavsburg
- Taxiunternehmen vorhanden

### Verkehrslage Radverkehr

Radverkehr:  
Routennetze  
(s. Abb. 12 +13)

Die topografischen und naturräumlichen Gegebenheiten im Landkreis Groß-Gerau bieten geeignete Voraussetzungen für einen hohen Radverkehrsanteil in der Region. Der Landkreis Groß-Gerau hat ein beschildertes Radroutennetz, welches größtenteils auf landwirtschaftlichen Wegen verläuft und der Freizeitnutzung dient (Kreis Groß-Gerau, 2012).

- Radwegeverbindungen zwischen
  - Den Stadtteilen Ginsheim und Gustavsburg (L 3040 / Ginsheimerstraße)
  - Gustavsburg und Mz-Kostheim (B43 / Darmstädter Landstraße)
  - Gustavsburg und Bischofsheim (L 3482 / Mainzer Straße)
  - Ginsheim und Bischofsheim (K 201 / Ginsheimer Landstraße)
  - Gustavsburg/Ginsheim und Mainz über die Süd- und Weisenauer Brücke
-



Anbindung an das (über) regionale Radverkehrsnetz (z.B. RMV 3, Hessischer FernradwegRG)



Abbildung 9: Fahrradkarte (Kreis Groß-Gerau)

Radverkehrsanlagen / Sharing-Angebote  
(s. Abb. 13)

- 2 Sharing-Stationen in Mz-Kostheim von MVGmeinRad (Entfernung zum BHF Gustavsburg rd. 1km)
- Radabstellanlagen z.B. am Bahnhof, Fritz-Bauer-Platz, am Bürgerbüro, Kirchplatz (Gustavsburg) sowie an der Kreuzung Ginsheimerstraße – Leipziger Straße (Ginsheim)

Vorhandene Netzlücken  
(Abb. 14)

- Nach dem Radverkehrskonzept des Kreises Groß-Gerau bestehen insg. 5 Netzlücken bzw. Schwachstellen an Streckenabschnitten des Radroutennetzes in Gi-Gu, (Kreis Groß-Gerau, 2012). Aktuell befindet sich das Radverkehrskonzeptes des Kreises in Überarbeitung und soll fortgeschrieben werden. Ob die vorhandenen Netzlücken im Raum Ginsheim-Gustavsburg darin weiterhin bestehen, ist noch zu prüfen.