

„SÜDHESSEN EFFIZIENT MOBIL“

IHK-BEZIRK OFFENBACH AM MAIN

MOBILITÄTSPLAN STADTVERWALTUNG DREIEICH

südhessen
effizient mobil



Integriertes Verkehrs- und
Mobilitätsmanagement
Region Frankfurt RheinMain



Kontakt

Regionale Koordinierungsstelle Mobilitätsmanagement



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

Lokale Koordinierungsstelle:

IHK Offenbach am Main



Judith Müller
Frankfurter Straße 90, 63067 Offenbach am Main
Tel. +49 (0) 69 28207-250 E-Mail: mueller@offenbach.ihk.de

Verkehrsgesellschaft Offenbach



Kvg OF – Kreisverkehrsgesellschaft Offenbach mbH
Marcell Biederbick
Masayaplatz 1, 63128 Dietzenbach
Tel. +49 (0)6074 69669-25 E-Mail: marcell.biederbick@kgof.de

Fachliche Projektbegleitung



Hélène Pretsch
Planungsbüro Mobilitätslösung
Robert-Bosch-Str. 7, 64293 Darmstadt
Tel. 06151-950 94 20 E-Mail: helene.pretsch@mobilitaetsloesung.de

Weitere Informationen und Unterlagen

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

Zusammenfassung

Der vorliegende Mobilitätsplan soll die Stadtverwaltung von Dreieich darin unterstützen, ihre Mobilität auf Arbeits- und Dienstwegen effizient, kostensparend und umweltfreundlich zu gestalten. Im Wesentlichen werden die folgenden **Ziele** verfolgt:

- einen Beitrag zum Klimaschutz zu leisten,
- die Gesundheitsvorsorge zu unterstützen,
- die Beschäftigten insbesondere auf „kurzen Wegen“ zu einem Umstieg zu motivieren,
- das positive Image als attraktive Arbeitgeberin zu stärken und
- den Parkdruck zu verringern.

Hierfür kann auf das **Beratungsprogramm zum Betrieblichen Mobilitätsmanagement** („südhessen effizient mobil“) zurückgegriffen werden. Mit diesem kostenfreien Beratungsprogramm können Unternehmen und öffentliche Verwaltungen 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:

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

Wichtige Ergebnisse aus den Analysen sind:

- die überwiegende Mehrheit der Beschäftigten nutzt den Pkw für den Weg zur Arbeit (74 %) bzw. auf Dienstwegen (77 %), v.a. aus Gründen der Bequemlichkeit und Flexibilität
- 42 % der Arbeitswege und 54 % der Dienstwege betreffen Entfernungen, die gut zu Fuß bzw. mit dem Rad zurückgelegt werden können
- Das Rad ist zweitwichtigstes Verkehrsmittel für die Arbeitswege (13 %), spielt aber bislang auf Dienstgängen trotz vieler typischer Radentfernungen noch keine Rolle (7 %)
- „zu Fuß“ ist das wichtigste Verkehrsmittel für die kurzen Arbeitswege (< 1 km) und zweitwichtigstes Verkehrsmittel für Dienstgänge (9 %), insbesondere als Winteroption
- die größten Umstiegs-Potentiale werden in einer verstärkten Nutzung des Rades und des ÖPNV gesehen, für Rathausbeschäftigte zusätzlich auch des Fußverkehrs.

Auf der Grundlage der Analyseergebnisse sowie der eingangs definierten Ziele wurden folgende Maßnahmen für die Stadtverwaltung von Dreieich 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
1 Handlungsfeld Radverkehrsförderung			
1.1 Erweiterung bzw. Verbesserung der Fahrradabstellanlagen	teilweise umgesetzt	kurzfristig	I
1.2 Erweiterung der Bike+Ride-Abstellanlagen	teilweise umgesetzt	mittelfristig	II
1.3 Erweiterung bzw. Verbesserung des Dienstradangebotes	teilweise umgesetzt	mittelfristig	I
1.4 Prüfung: Anschaffung eines Dienst-Lastenrades	Nicht umgesetzt	mittelfristig	II
1.5 Prüfung von Fahrradleasing (Jobrad)	Nicht umgesetzt	mittelfristig	I / II
1.6 Prüfung eines Fahrradverleihsystems (bei externer Anfrage)	Nicht umgesetzt	mittelfristig	III
1.7 Sichtbarmachung wichtiger Radachsen	teilweise umgesetzt	kurzfristig	II
1.8 Reparaturset anschaffen und informieren	teilweise umgesetzt	kurzfristig	II
1.9 Prüfung: Wasch- und Umkleidemöglichkeit	Nicht umgesetzt	kurzfristig	II
2 Handlungsfeld Fußverkehrsförderung			
2.1 Ergänzung Wegweisung zum Rathaus	teilweise umgesetzt	kurzfristig	I
2.2 Aktionen und Anreize zur Förderung des Gehens	teilweise umgesetzt	kurzfristig	II
2.3 Querbarkeit Frankfurter-, Offenbacher-, Hauptstraße verbessern	Nicht umgesetzt	langfristig	I
2.4 Weiter so: Gehwegüberfahrten entlang von Hauptwegeachsen	teilweise umgesetzt	langfristig	II
2.5 Einführung eines ehrenamtlichen Fußverkehrsbeauftragten	teilweise umgesetzt	kurzfristig	I
3 Handlungsfeld ÖPNV-Förderung			
3.1 Prüfung: Einführung Jobticket (rabattierter ÖV-Tickets)	teilweise umgesetzt	kurzfristig	I
3.2 Prüfung: Übertragbare RMV-Tickets für Dienstgänge	nicht umgesetzt	kurzfristig	II
3.3 ÖV-Informationen für Mitarbeitende und Kunden	nicht umgesetzt	kurzfristig	II
3.4 ÖV-Anreize für künftige Mitarbeitende (ÖV-Anreisekosten)	nicht umgesetzt	kurzfristig	II
4 Handlungsfeld effiziente Pkw-Nutzung			
4.1 Optimierung Übersicht, Zugang, Buchung für Dienstfahrzeuge	teilweise umgesetzt	kurzfristig	I
4.2 Prüfung: CarSharing-Nutzung auf Dienstwegen	nicht umgesetzt	mittelfristig	III
4.3 Optimierung Beschäftigtenparkplätze	nicht umgesetzt	kurzfristig	II
4.4 Regelung zu „Diensteigenem Pkw“ aufgeben	nicht umgesetzt	kurzfristig	II
4.5 Einführung Fahrgemeinschaftsbörse	nicht umgesetzt	kurzfristig	II
5 Handlungsfeld Information und Kommunikation			
5.1 Ergänzung Homepage Mobilitätsinformationen für Besuchende	teilweise umgesetzt	kurzfristig	II
5.2 Mobilitätsinformationen für (neue) Mitarbeitende	teilweise umgesetzt	kurzfristig	I
5.3 Mobilitätsinformationen für Dienstgänge der Mitarbeitenden	teilweise umgesetzt	kurzfristig	I
6 Handlungsfeld Organisation			
6.1 Verstetigung Mobilitätsbeauftragter	teilweise umgesetzt	mittelfristig	I
6.2 Dienstreisevorschrift einführen: Umweltverbund priorisieren	teilweise umgesetzt	kurzfristig	I
6.3 Rahmenvereinbarung Homeoffice	nicht umgesetzt	kurzfristig	II

Legende

Status Quo	Perspektive	Priorität der Umsetzung	
bereits umgesetzt	langfristig umsetzbar (> 5 Jahre)	I	hohe Priorität
teilweise umgesetzt	mittelfristig umsetzbar (3-5 Jahre)	II	mittlere Priorität
nicht umgesetzt	kurzfristig umsetzbar (1-2 Jahre)	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	14
3.3 Wohnortverteilung der Beschäftigten	15
3.4 Betriebliche Regelungen zur Mobilität.....	20
4. Mobilitätsverhalten der Beschäftigten	22
4.1 Verkehrsmittelnutzung auf dem Weg zur Arbeit	22
4.2 Verkehrsmittelverfügbarkeit für den Weg zur Arbeit	25
4.3 Motive der Verkehrsmittelwahl auf dem Weg zur Arbeit.....	28
4.4 Verkehrsmittel-Potenziale.....	28
4.5 Verkehrsmittelnutzung auf Dienstwegen	36
5. Zusammenfassung Analyseergebnisse	40
6. Maßnahmenplan	41
6.1 Grundlegende Strategie	41
6.2 Handlungsfelder/ Maßnahmenbereiche.....	41
7. Weiteres Vorgehen	71

Abbildungs- und Tabellenverzeichnis

Abbildung 1: Ablauf Beratungsprozess	7
Abbildung 2: Verkehrsmittelwahl in Dreieich und Südhessen bzw. dem Rhein-Main-Raum im Vergleich.....	8
Abbildung 3: Karte Dreieich mit Rathausstandort in Sprendlingen	9
Abbildung 4: Beschäftigtenstruktur nach Geschlecht, Alter und Arbeitsumfang bzw. -modell .	14
Abbildung 5: Wohnort – Arbeitsort Anteil der Beschäftigten in Entfernungsklassen	15
Abbildung 6: Anzahl der Beschäftigten nach Wohnorten (Postleitzahlen).....	16
Abbildung 7: Karte Wohnortverteilung Beschäftigte des Rathauses.....	17
Abbildung 8: Entfernung Wohnort – Arbeitsort geschätzt (links) und gemessen (rechts)	18
Abbildung 9: Zeitaufwand für den Arbeitsweg mit verschiedenen Verkehrsmitteln (geschätzt)	19
Abbildung 10: Zeitaufwand für den Arbeitsweg mit verschiedenen Verkehrsmitteln (gemessen)	19
Abbildung 11: (Fast) täglich genutztes Verkehrsmittel für den Weg zur Arbeit	22
Abbildung 12: Verkehrsmittelnutzung auf Arbeitswegen nach Jahreszeit und Nutzungshäufigkeit	23
Abbildung 13: Häufig genutztes Verkehrsmittel auf dem Arbeitsweg nach Standorten	24
Abbildung 14: Verkehrsmittelbesitz und -Zugang.....	25
Abbildung 15: Genutzte ÖPNV-Fahrkarten	26
Abbildung 16: Genutzte Stellplätze	27
Abbildung 17: Gründe für die Pkw-Nutzung auf dem Arbeitsweg.....	28
Abbildung 18: Entfernung zur ÖPNV-Haltestelle am Wohnort und Umstiegshäufigkeit.....	29
Abbildung 19: Möglichkeit der Nutzung des Fahrrads für den Arbeitsweg	30
Abbildung 20: Möglichkeit der Nutzung eines E-Pkw für den Arbeitsweg	31
Abbildung 21: Möglichkeit der Nutzung von Bus und Bahn für den Arbeitsweg.....	32
Abbildung 22: Möglichkeit einer Fahrgemeinschaft für den Arbeitsweg	33
Abbildung 23: Möglichkeit zu mobilem Arbeiten.....	34
Abbildung 24: Verbesserungswünsche der Mitarbeitenden	35
Abbildung 25: Häufigkeit von Dienstwegen	36
Abbildung 26: Häufig genutzte Verkehrsmittel auf Dienstgängen (alle Standorte).....	37
Abbildung 27: Gründe für die Pkw-Nutzung auf Dienstgängen	38
Abbildung 28: Umweltverbund als Alternative	39
Tabelle 1: Maßnahmenübersicht	4
Tabelle 2: Erreichbarkeit des Standorts Rathaus, Hauptstraße 45 in Sprendlingen	10
Tabelle 3: Entfernungen Wohnort – Arbeitsort	15
Tabelle 4: Reisezeiten in Minuten und Reisezeitverhältnis Pkw : ÖV : Rad	20
Tabelle 5: Regelungen zur betrieblichen Mobilität	21
Tabelle 6: Zentrale Ergebnisse nach Verkehrsmitteln.....	40

1. Ziele des Mobilitätskonzeptes

Die Stadtverwaltung von Dreieich hat bereits vielfältige Aktivitäten im Themenfeld Mobilität bzw. mit Querverbindung zur Mobilität unternommen. Die Stadt ist Mitglied im Klimabündnis (seit 1994) und hat einen Klimaschutzmanager eingestellt. Darüber hinaus besteht seit 2008 ein „Runder Tisch Radverkehr“, von welchem vielfältige Maßnahmen angestoßen wurden u.a. die Einrichtung der ca. 3 km langen Fahrradstraße 2017.

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

2. Methodik



Der Beratungsprozess gliederte sich insgesamt in Arbeitsphasen und Coaching-Phasen (vgl. Abbildung 1 dunkel- bzw. hellgrüne Phasen).

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.

Seitens der Stadtverwaltung waren das Klimaschutz- und Gebäudemanagement, die Personaldienste, der Einkauf, die Schwerbehindertenvertretung sowie der Personalrat mit einbezogen.

Abbildung 1: Ablauf Beratungsprozess

3. Analyse zur Mobilität am Standort

3.1 Lage und verkehrliche Rahmenbedingungen des Betriebsstandortes

Die Stadt Dreieich mit ca. 43.500 Einwohnern liegt im Kreis Offenbach und gliedert sich in fünf Stadtteile. Die verkehrliche Situation ist geprägt einerseits von seiner Funktion als Mittelzentrum mit dem Verwaltungssitz im Stadtteil Sprendlingen, andererseits von seiner Position zwischen den Oberzentren Frankfurt und Darmstadt sowie als Tor zum vorderen Odenwald.

Die Verkehrsmittelwahl in Dreieich wurde 2018 über eine kommunale Verkehrsmittelbefragung ermittelt. Darüber hinaus liegen zum Vergleich regionenspezifisch aufbereitete Daten aus der Mobilität in Deutschland (MiD 2008) für den Raum Südhessen und das Rhein-Main-Gebiet vor (Abbildung 2).

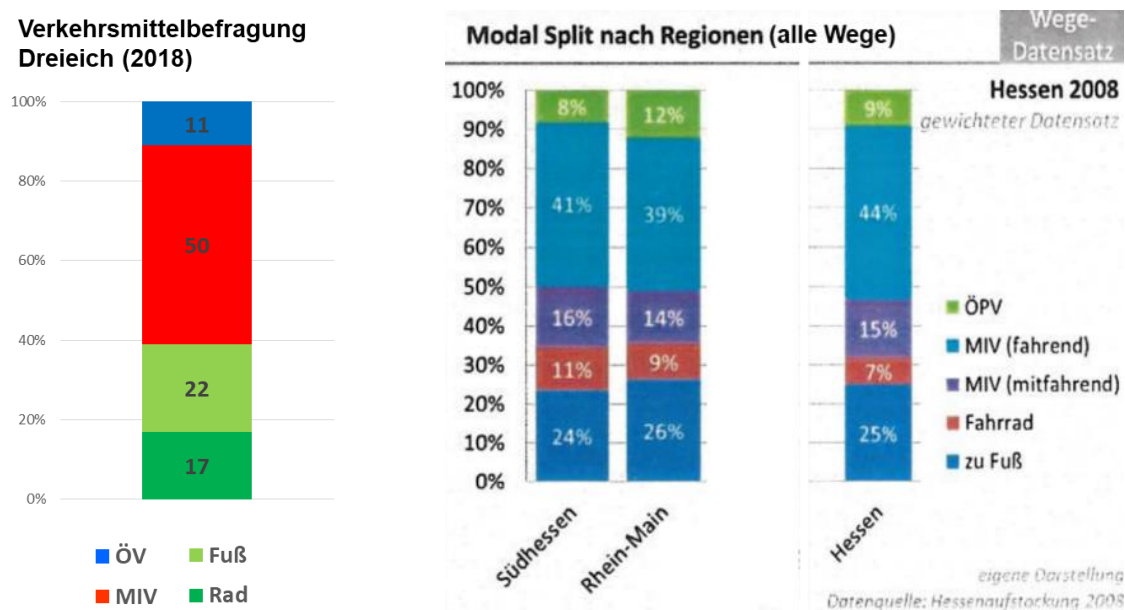


Abbildung 2: Verkehrsmittelwahl in Dreieich und Südhessen bzw. dem Rhein-Main-Raum im Vergleich

Die Stadt Dreieich hat einen ÖV-Anteil von rund 10 % und einen MIV-Anteil von 50 %, der gegenüber Südhessen und Rhein-Main vergleichsweise gering ausfällt. Der Anteil der Nahmobilität (Fuß- und Radverkehr) liegt mit knapp 40 % schon recht hoch, v.a. der Radverkehr liegt mit 17 % über den Werten für Südhessen und Rhein-Main.

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 Dreieich hat insgesamt ca. 490 Beschäftigte, davon arbeiten knapp die Hälfte im Rathaus Sprendlingen als Hauptstandort der Stadtverwaltung (Abbildung 3). Darüber hinaus gibt es eine beträchtliche Menge an Besuchenden, allein über das Bürgerbüro wurden im Jahr 2018 28.300 Wartetickets vergeben (das sind ca. 550 Besuchende je Woche), die Besuchenden der

jeweiligen Ämter kommen noch hinzu. Die Erreichbarkeit des Standortes ist also für Mitarbeitende ebenso wie für Besuchende der Stadtverwaltung von Relevanz.

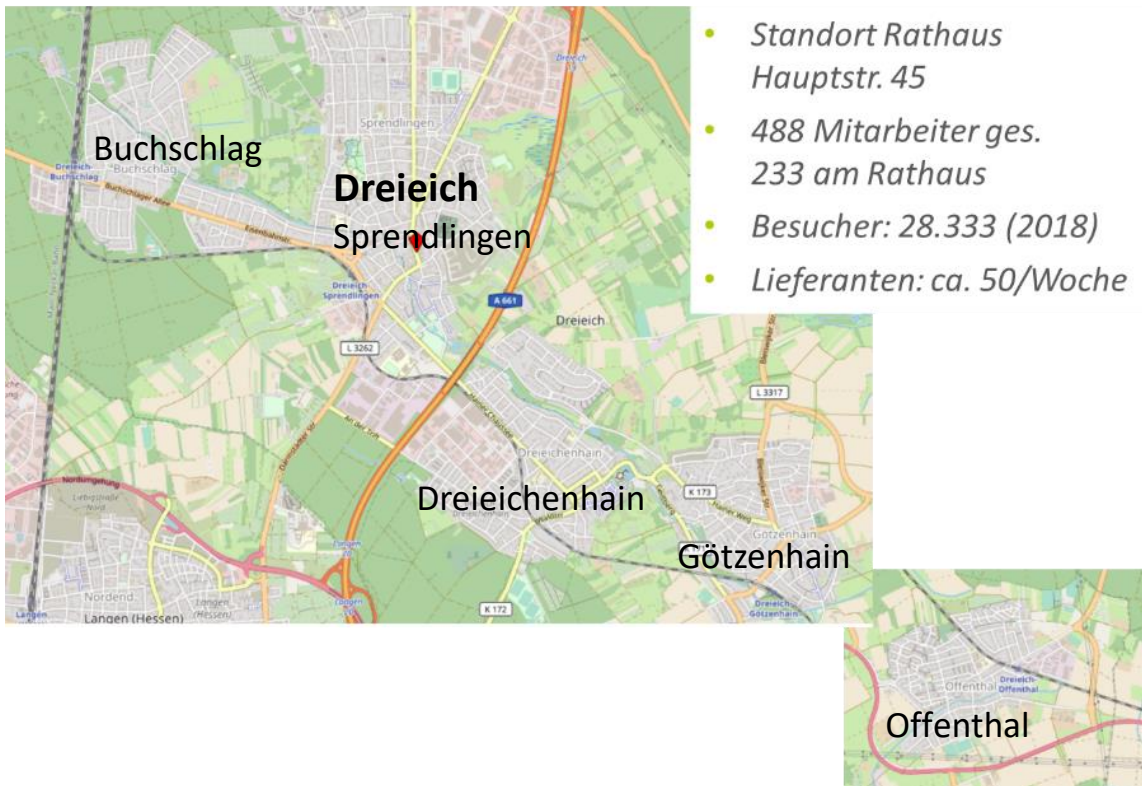


Abbildung 3: Karte Dreieich mit Rathausstandort in Sprendlingen

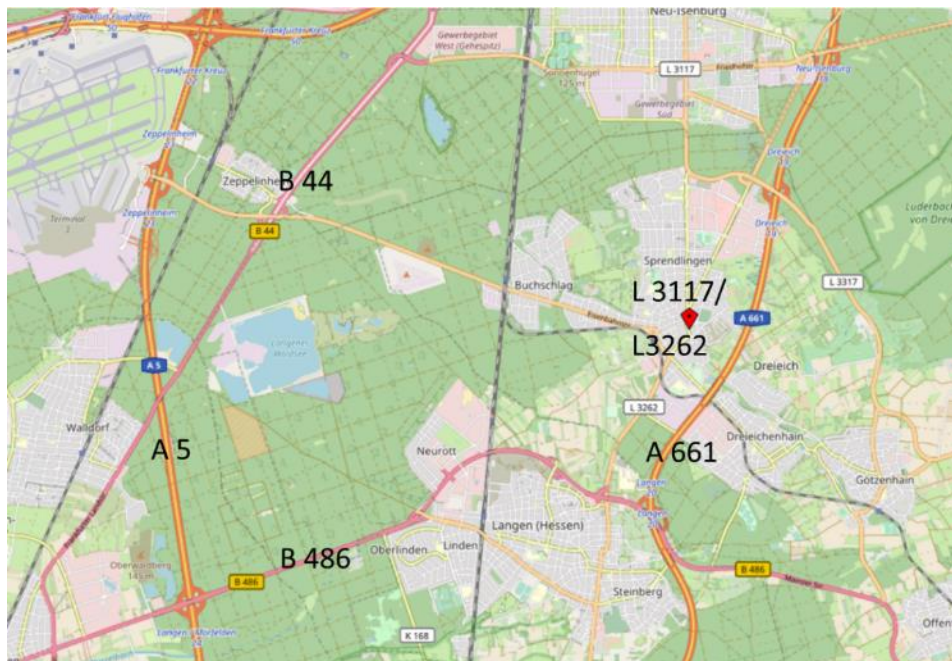
Quelle: OpenStreetMap

Im Rahmen der betrieblichen Beratung wird hauptsächlich der Standort des Rathauses in Sprendlingen untersucht. Die verkehrlichen Rahmenbedingungen für das Rathaus zeigt Tabelle 2, gegliedert nach den einzelnen Verkehrsmitteln sowie ergänzt um die Aspekte der Mobilitätsinformation.

Tabelle 2: Erreichbarkeit des Standorts Rathaus, Hauptstraße 45 in Sprendlingen



- gute großräumliche Anbindung über die A5, A661, B486, B44
- L3117/3262 als wichtige inner- und überörtliche Achse in Ost-West- bzw. Nord-Süd-Richtung
- Pkw-Stellplätze:
 - 77 Stellplätze in Tiefgarage für Mitarbeitende
...werden privat gemietet für 30€/Monat (lange Warteliste!)
 - 25 reserviert für Dienstwagen
 - 1 Platz mit Lademöglichkeit (Steckdose in Tiefgarage)
 - im öffentlichen Straßenraum (zeitbegrenzt i.d.R. auf 2 h)
- Stellplatzauslastung in Tiefgarage ca. 75% um 11:00 Uhr
- Fahrgemeinschaften: bilden sich punktuell auf privater Basis
- Car-Sharing: app2drive ist im Stadtgebiet Dreieich tätig
 - Mitarbeitende der Stadtverwaltung können den Comfort-Tarif nutzen, wenn sie sich mit ihrer kommunalen Mailadresse anmelden
 - Stadt ist nicht „Ankerkunde“
 - es gibt neuerdings keine Station mehr am Rathaus



Fuhrpark

- Fahrzeuge:
 - 1 Poolfahrzeug als Hybrid (mit zentralem Zugang)
 - 29 Abteilungsfahrzeuge: davon 9 Sonderfahrzeuge, 6 Transporter, 3 Lkw, 11 Pkw (Zugriff nach bilateraler Absprache)
 - E-Auto (2015-18): nach Auslaufen des Projektes abgeschafft
- Stellplätze in Tiefgarage (ca. 50 m vom Eingang)

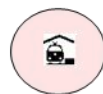


- Bahnhof „Buchsschlag“ (S3/S4) ist mit 2,6 km Entfernung nicht mehr fußläufig erreichbar, stellt aber eine typische Radentfernung dar (B+R)
- Bahnhof „Sprendlingen“ (Dreieichbahn) ist ca. 600 m vom Rathaus entfernt
- Bushaltestelle „Rathaus“ liegt ca. 50 m vom Rathaus entfernt
- Die Bedienfrequenzen der Busse und Bahnen sind (Auszug):
 - S3/S4: jeweils halbstündlich, so dass sich ein 15 min-Takt ergibt
 - Dreieichbahn (RB 61): 30 min-Takt
 - Bus OF 64 (Flughafen-Dreieich Bf. Buchschlag-Dreieich Mitte): 30 min-Takt
 - Bus 662 (DA-Dreieich Mitte-Neu-Isenburg): 30 min-Takt
 - Bus X83 (Bf. Langen-Dreieich-Neu-Isenburg-Offenbach): 30 min-Takt
- Bislang kein Jobticket vorhanden, wäre aber v.a. für die Anwerbung neuer Beschäftigter sehr interessant, das Schülerticket Hessen wird für Auszubildende übernommen
- RMV-Preise (von DA): Monatsticket 138,40 €
- ÖV-Informationen
 - für Besuchende auf Homepage sehr übersichtlich dargestellt
 - für Mitarbeitende: z.T. keine Fahrplanaushänge
 - für neue Mitarbeitende noch nicht Bestandteil der „Begrüßungsmappe“



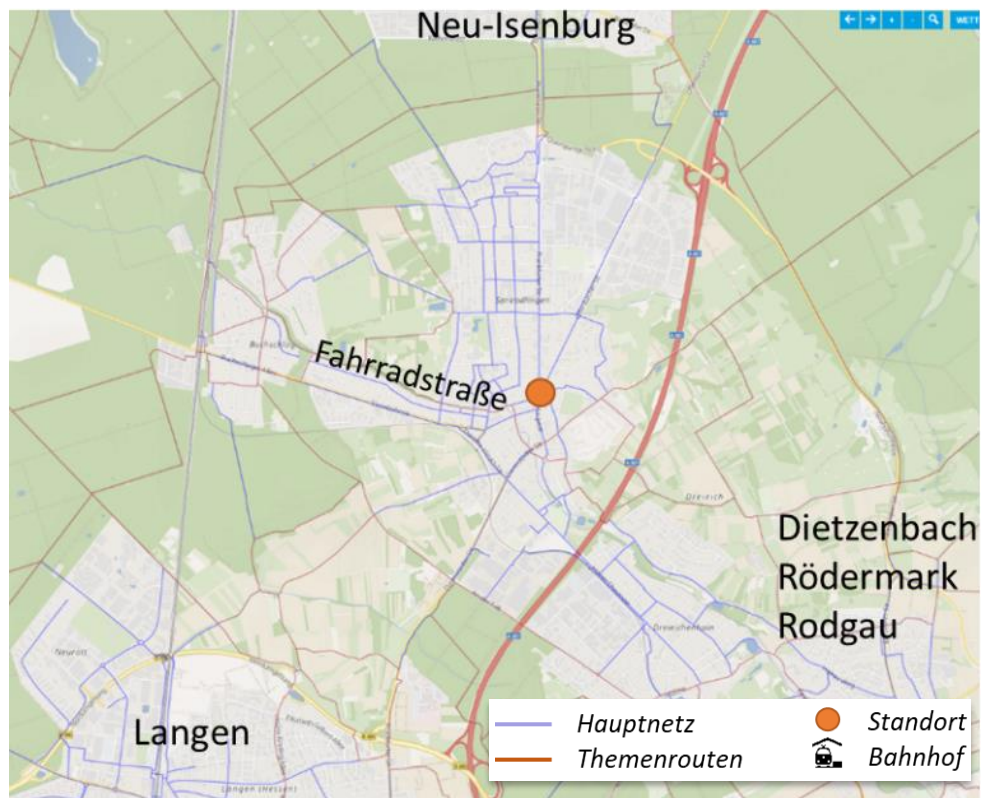
Quelle: OpenStreetMap

Orange line: Regional-Bahn
Red line: Bus



1 km Radius (Bahn)
bzw. 300 m Radius (Bus)

- überörtliche Raderreichbarkeit Dreieichs aus den umliegenden Gemeinden bzw. Ortsteilen gegeben
- wichtige Wohnorte der Mitarbeitenden befinden sich in radelbaren Entfernungen (z.B. Neu-Isenburg 3,8 km, Langen 4,6 km, Dietzenbach 7,8 km)
- Innerhalb Dreieichs: in den vielen Wohnstraßen (Tempo 30) sowie auf der in Ost-West-Richtung vom Bf. Buchschlag zum Rathaus verlaufenden Fahrradstraße kann sehr gut Rad gefahren werden
- Topographie: Dreieich liegt topographisch günstig
- Fahrradmitnahme in der Bahn kostenlos möglich (B+R), z.T. Kapazitätsengpässe
- B+R:
 - Bf. Buchschlag: interessante Rad-Distanz, hochwertige Abstellanlagen am Bahnhof aber quantitativ nicht ausreichend
 - Bf. Sprendlingen: B+R-Anlage sind veraltete, nicht überdachte Felgenklemmer
- Diensträder: 1 Pedelec, 2 konventionelle Räder des Fachbereichs Planung und Bau (in der Tiefgarage Rathaus), 2 konventionelle Räder des Fachbereichs Bürger und Ordnung
- Anreize für Radnutzung: Teilnahme an Stadtradeln (7. Jahr)



Quelle: Radroutenplaner Hessen



- Radabstellanlagen:
 - 24 Felgenklemmer in Tiefgarage (für Mitarbeitende): ca. 15 Räder
...problematisch ist die Ausfahrt vom Gelände (Induktionsschleife reagiert nicht auf Fahrräder sowie die Ausfahrt aus der Tiefgarage ab 19 Uhr (geschlossen)
 - 8 nicht überdachte Bügel (Gebäuderückseite): keine Räder
 - 6 überdachte Bügel (Haupteingang): 12 Räder + 2 „Wildparker“
- Auslastung Radabstellanlage Haupteingang: 117 %
- Duschen, Spinde, Trockenraum sind nicht vorhanden
(Stadt ist Mieter des Gebäudes, nicht Gebäudeeigentümer)



- Standort befindet sich in Ortsmitte von Sprendlingen
- Bahnhof Sprendlingen und Bushaltestelle Rathaus sind gut fußläufig erreichbar
- Querungserfordernisse für zu Fuß Gehende auf dem Weg zum Rathaus: über die Frankfurter Straße und Offenbacher Straße (2-phasiges Queren, mit langer Wartezeit und kurzer Grünzeit ca. 5 sec für die Querung der Offenbacher Straße)
- Wegweisung: Zuweg zum Haupteingang könnte deutlicher gekennzeichnet sein
- Hengstbach als interessante Wegachse



- Anreiseinformation:
 - Sehr gute Übersicht zu Mobilitätsangeboten mit Priorität auf Umweltverbund
- Mängelmelder und Meldeplattform Radverkehr sind installiert
- Gebündelte Anreiseinformationen für neue Mitarbeitende: derzeit nicht vorhanden



- Rathausgebäude ist Mietobjekt, Veränderungen der Infrastruktur bedürfen der Zustimmung des Eigentümers
- Arbeitszeiten: feste Arbeitszeiten (z.B. in der Kläranlage, Beginn: 7 Uhr), flexible Arbeitszeiten in der Verwaltung
- Keine schriftliche Dienstreisevorschrift
- Administrative Strukturen: Radverkehrsbeauftragter und Klimaschutzmanager, es gibt keinen Mobilitätsbeauftragten

3.2 Beschäftigtenstruktur und Stichprobe

Die Beschäftigtenzahl der Stadt Dreieich liegt bei etwa 500 Beschäftigten. An der Beschäftigtenbefragung haben 249 Personen teilgenommen, was einer guten Rücklaufquote von 51 % entspricht und repräsentative Aussagen zur Mobilität ermöglicht. Zusätzlich liegt die Wohnstandortanalyse vor, welche alle Beschäftigten erfasst. Das Gros der Beschäftigten hat seinen Arbeitsplatz entweder im Rathaus selbst (37 %) oder an weiteren Standorten in Sprendlingen und Buchschlag (40 %), in den Ortsteilen Offenthal sind 14% bzw. in Dreieichenhain/ Götzenhain 10 % beschäftigt.

Die Struktur der Beschäftigten ist hinsichtlich der Verteilung nach Geschlecht, Alter und Arbeitszeitmodellen als typisch für eine städtische Verwaltung zu bezeichnen. Neben einer Altersverteilung analog zur deutschen Bevölkerungsurne, schlägt sich im Geschlechterverhältnis die Tatsache nieder, dass Beschäftigte in den Kitas überwiegend weiblich sind. Die Arbeitszeiten und -modelle sind gekennzeichnet durch ein Drittel Teilzeitbeschäftigte sowie insgesamt überwiegend flexible Arbeitszeitmodelle – Schichtbetrieb spielt kaum eine Rolle, nur wenige Beschäftigte befinden sich noch in der Berufsausbildung (Abbildung 4).

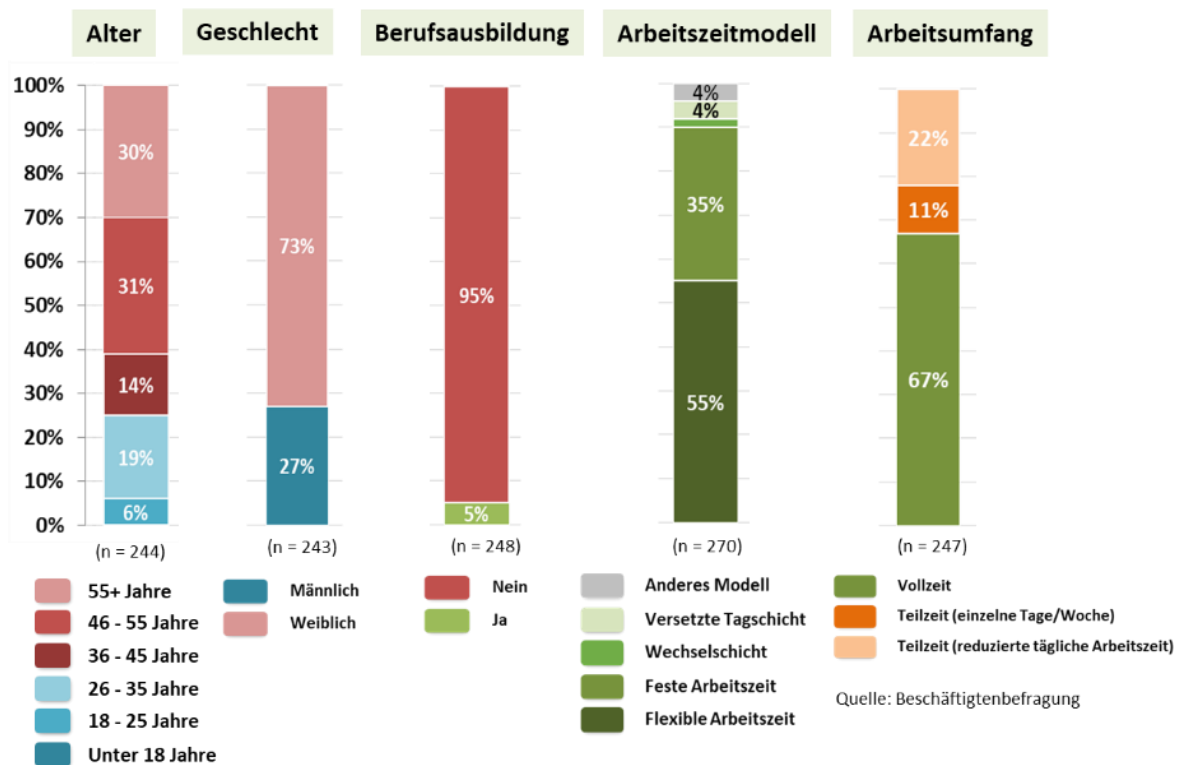








Abbildung 4: Beschäftigtenstruktur nach Geschlecht, Alter und Arbeitsumfang bzw. -modell

3.3 Wohnortverteilung der Beschäftigten

Um Maßnahmen für eine effizientere und nachhaltige Mobilität ableiten zu können, wird nachfolgend die Wohnortverteilung der Beschäftigten 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. Die Entfernungen zwischen Wohnort und Arbeitsplatz zeigt Tabelle 3 für alle Verwaltungsstandorte in Dreieich, Abbildung 5 aufgliedert nach den einzelnen Standorten.

Tabelle 3: Entfernungen Wohnort – Arbeitsort

Entfernungs- klassen in km	Anzahl Gesamt	Anteil Gesamt	
(0 - 2)	100	20%	 (ca. 20 min.)
0 - 3	130	26%	
(> 2 - 5)	114	22%	
> 3 - 5	84	17%	
> 5 - 7	68	13%	
> 7 - 10	42	8%	
(> 5 - 10)	110	22%	
> 10 - 15	59	12%	
> 15 - 25	60	12%	
> 25 - 100	57	11%	  
> 100	8	2%	
(> 10)	184	36%	
Gesamt	508	100%	

Quelle: Wohnstandortbefragung, n = 508

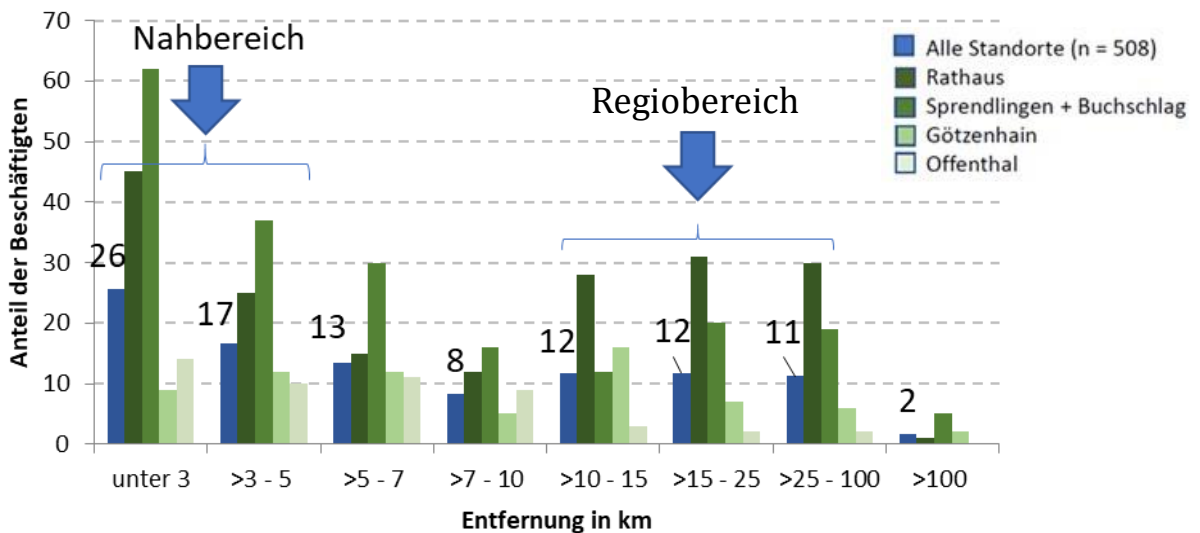


Abbildung 5: Wohnort – Arbeitsort Anteil der Beschäftigten in Entfernungsklassen

Ein Viertel aller Beschäftigten Dreieichs kommt aus dem Nahbereich (unter 3 km), besonders ausgeprägt ist dieser Nahbereich für Beschäftigte des Rathauses mit 45 % und den in Sprendlingen / Buchschlag Beschäftigten mit sogar 65 %. Insgesamt wohnen 43 % höchstens 5 km vom Arbeitsort entfernt. Ein weiterer Schwerpunkt bildet der nahe Regiobereich (10-25 km) mit 24 %. Nur 13 % kommen aus weit entfernten Wohnorten (> 25 km).

Unter der Annahme physischer und motorischer Gesundheit der Beschäftigten und basierend auf der Überlegung, dass zu Fuß maximal Entfernungen bis 2 km akzeptiert werden, mit dem Rad üblicherweise „kurze Mitteldistanzen“ in einem Entfernungsspektrum von 2 bis 5 km zurückgelegt werden, könnten rein theoretisch 43 % der Beschäftigten ihren Arbeitsplatz zu Fuß oder mit dem Rad in vertretbarem Weg- und Zeitaufwand erreichen. In ganz besonderem Maße trifft dies auf Beschäftigte des Rathauses und generell in Sprendlingen zu. Setzt man zusätzlich auf die Nutzung von Pedelecs/E-Bikes, können sogar Distanzen bis zu 10 km bequem gefahren werden, was 64 % der Beschäftigten ausmacht.

Für Entfernungen über 10 km werden normalerweise motorisierte Verkehrsmittel verwendet (Pkw, Bus und Bahn). Dies betrifft ein gutes Drittel der Beschäftigten in Dreieich (36 %), die damit auf die Nutzung motorisierter Verkehrsmittel angewiesen sind.

Interessant ist die konkrete Verteilung der Beschäftigten auf die Wohnorte nach Postleitzahlen (Abbildung 6), die räumliche Verteilung der Beschäftigtenwohnorte für den Standort Rathaus zeigen die Karten auf (Abbildung 7).

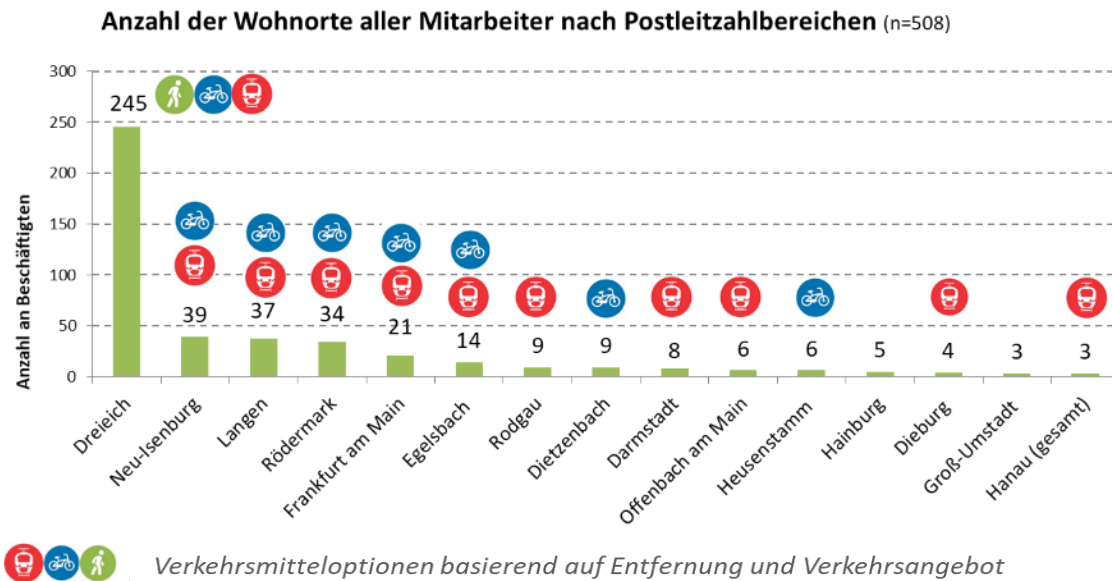
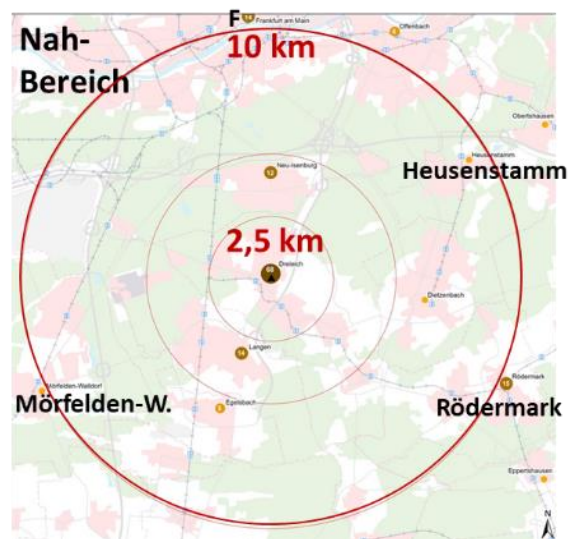
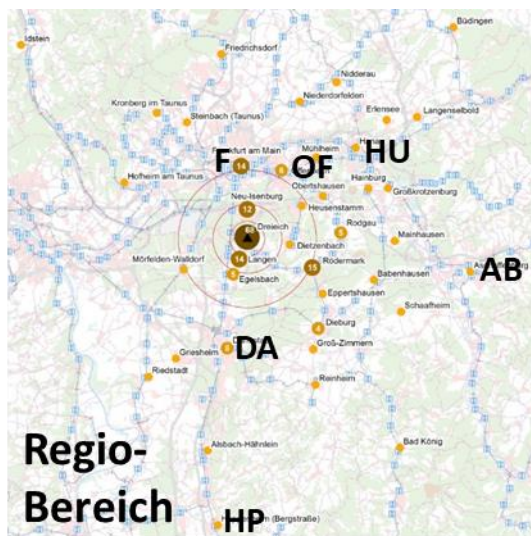


Abbildung 6: Anzahl der Beschäftigten nach Wohnorten (Postleitzahlen)



Quelle: Wohnstandortanalyse,
n = 187

▲ Standort *Stadtverwaltung

□ Isochronen: 2,5; 5; 10 km

**Anzahl der Wohnstandorte
- Beschäftigte**

- 1 - 3*
- 4 - 10
- > 10
- > 30

SPNV-Netz

- Bahnhof
- +— Eisenbahnstrecke

Flächennutzung

- Grünflächen
- Verkehrsflächen
- Siedlungsflächen

Straßennetz

- Autobahnen
- Sonstige Straßen

Abbildung 7: Karte Wohnortverteilung Beschäftigte des Rathauses

Es zeigt sich, dass 48 % aller Mitarbeitenden (245 Beschäftigte) aus Dreieich selbst kommen, 45 % wohnen in einem Einzugsbereich von maximal 3 km. Für sie könnten Fuß- und Radwege eine große Rolle spielen. Aufgrund des Charakters einer Flächengemeinde und einer erheblichen Längserstreckung, kann der ÖV auch zwischen den Ortsteilen eine Rolle spielen für die Arbeitswege. Wichtige Einzugskommunen sind darüber hinaus Neu-Isenburg, Langen und Rödermark, von welchen aus Dreieich sowohl mit dem Rad als auch per ÖV gut zu erreichen ist. Bezüglich der räumlichen Schwerpunkte ist einmal die Siedlungs-Achse Darmstadt-Frankfurt zu nennen, zum zweiten der nördliche Odenwald und zum dritten der Rhein-Main-Raum. Für fast alle Wohnortkommunen bestehen Optionen auf umweltfreundliche Verkehrsmittel.

Interessant ist ein Vergleich der tatsächlichen Entfernung zwischen Wohn- und Arbeitsort (gemessen nach Wohnstandortanalyse) mit der geschätzten Entfernung durch die Beschäftigten aus der Befragung (Abbildung 8).

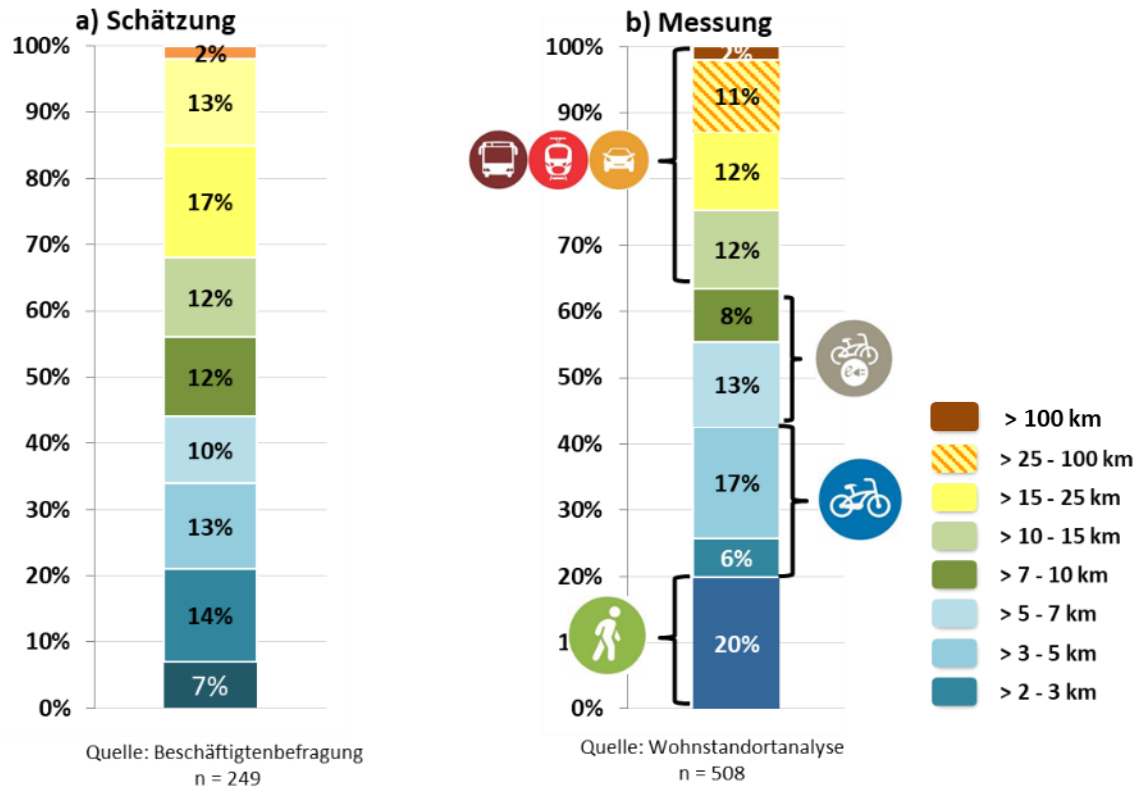
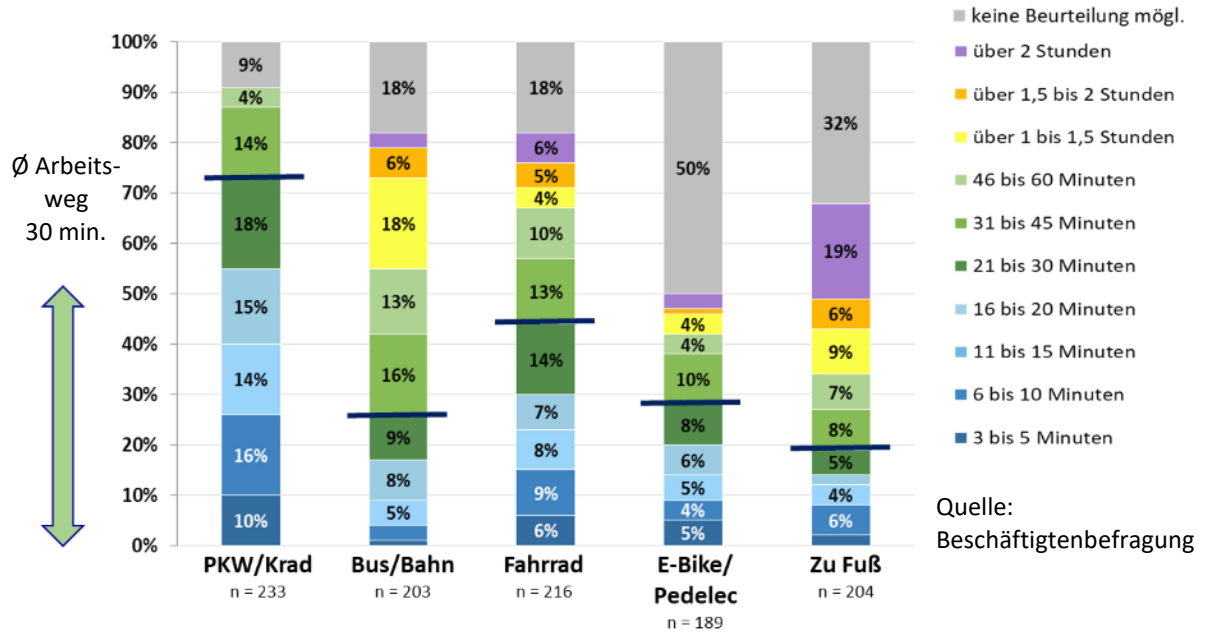


Abbildung 8: Entfernung Wohnort – Arbeitsort geschätzt (links) und gemessen (rechts)

Es zeigt sich, dass insbesondere im Nahbereich die Entfernungen zum Arbeitsort deutlich überschätzt und dadurch die Potentiale für den Einsatz von Fuß- und Radverkehr unterschätzt werden. Basierend auf der Schätzung der Beschäftigten (Befragung) scheinen lediglich 21 % der Beschäftigten aus dem Nahbereich (< 3 km) zu kommen, wohingegen die Arbeitspendler über größere Distanzen (> 10 km) mit 44 % vertreten sind. Betrachtet man im Vergleich die tatsächlich gemessenen Entfernungen (Wohnstandortanalyse), so zeigt sich ein anderes Verhältnis: 26 % der Beschäftigten kommen aus dem Nahbereich (< 3 km) und nur 37 % 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 Beschäftigte von einem weiten Arbeitsweg ausgehen und z.B. das Fahrrad gar nicht als Mobilitätsoption wahrnehmen.

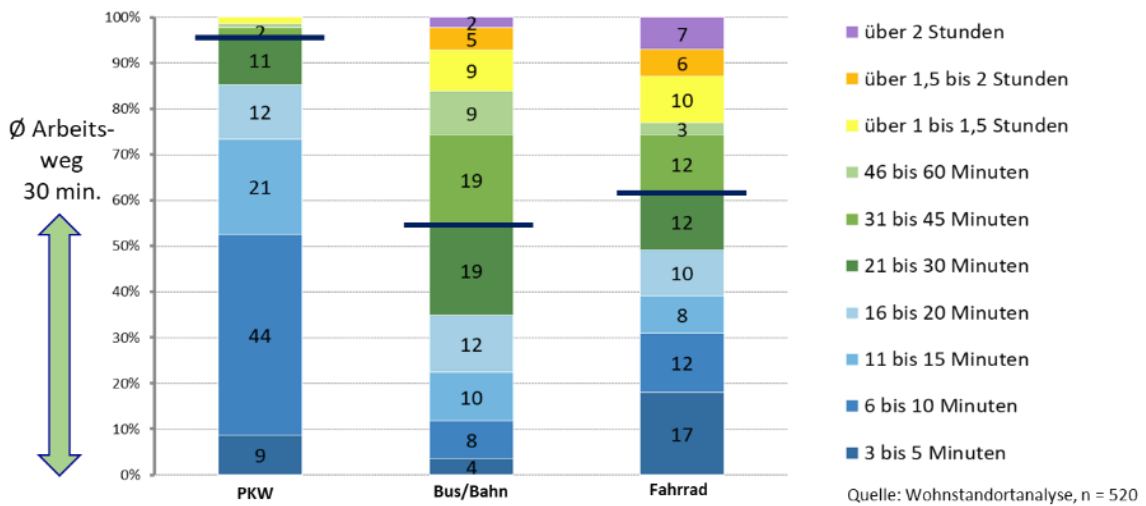
Ähnliches zeigt auch die Einschätzung der Zeitbedarfe für den Arbeitsweg mit verschiedenen Verkehrsmitteln. Auch hier lässt sich eine Diskrepanz feststellen zwischen dem geschätzten Zeitbedarf zwischen Wohn- und Arbeitsort aus der Beschäftigtenbefragung (**Abbildung 9**) und

dem tatsächlichen Zeitbedarf basierend aus der Auswertung der Wohnstandortanalyse (Abbildung 10).



Quelle: Beschäftigtenbefragung

Abbildung 9: Zeitaufwand für den Arbeitsweg mit verschiedenen Verkehrsmitteln (geschätzt)



Quelle: Wohnstandortanalyse, n = 520

Abbildung 10: Zeitaufwand für den Arbeitsweg mit verschiedenen Verkehrsmitteln (gemessen)

Der durchschnittliche Arbeitsweg beträgt in der Region etwa 30 min. – dies kann als akzeptierter Zeitaufwand für Arbeitswege herangezogen werden. Innerhalb höchstens 30 min. schätzen 73 %

der Befragten, dass sie ihren Arbeitsplatz mit dem Pkw erreichen können, mit dem Fahrrad sind es 44 %, weit abgeschlagen sind hingegen das Pedelec, welches interessanterweise schlechter abschneidet als das konventionelle Rad (28 %, aufgrund hoher Antwortquote „weiß nicht“) und der ÖV (25 %). Der tatsächliche Zeitbedarf stellt sich deutlich anders dar: 53 % der Beschäftigten könnten mit dem ÖV ihren Arbeitsplatz innerhalb höchstens 30 min. erreichen, mit dem Rad sind es 60 %, wobei in den kurzen Distanzen die Raderreichbarkeit noch besser dasteht als die ÖV-Erreichbarkeit. Hier könnten Informations- und Image-Maßnahmen ansetzen.

Für viele Beschäftigte ist die benötigte Reisezeit DER Hauptgrund, weshalb mit dem Pkw zur Arbeit gefahren wird. Daher sollen die Pkw-Reisezeiten den Reisezeiten mit ÖV (incl. der Wege zum Bahnhof) und Rad vergleichend gegenübergestellt werden (Tabelle 4).

Tabelle 4: Reisezeiten in Minuten und Reisezeitverhältnis Pkw : ÖV : Rad

Wohnort	Reisezeiten in min. (Faktor Reisezeitverhältnis zum Pkw)		
	Pkw	ÖV	Rad
Dreieich			
- Buchschlag	10	16	(1,6)
- Dreieichenhain	8	25	(3,1)
- Götzenhain	12	26	(2,1)
- Offenthal	15	28	(1,8)
Neu-Isenburg	15	29	(1,9)
Langen	14	28	(2,0)
Rödermark	27	36	(1,3)
Frankfurt	28	45	(1,6)





■ sehr günstig - kleiner als 1,0	■ gerade noch akzeptabel > 2,0 bis 2,7
■ günstig > 1,0 bis 1,5	■ schlecht > 2,8 bis 3,7
■ zufrieden stellend > 1,5 bis 2,0	■ sehr schlecht > 3,7

Reisezeitfaktoren bis zum Faktor 1,5 gelten als günstig, bis 2 noch als zufrieden stellend, vor dem Hintergrund, dass im ÖV verbrachte Zeit aktiv genutzt werden kann (zum Lesen, Arbeiten, Entspannen usw.) bzw. auf dem Rad verbrachte Zeit gleichzeitig einen Teil des täglichen Fitness-Programmes gleichsam „auf dem Weg“ erledigt. Für die wichtigsten Wohnstandortgemeinden gibt es mindestens eine Verkehrsmittelalternative, die gute bis zufriedenstellende Reisezeitverhältnisse aufweist. Rödermark beispielsweise hat attraktive ÖV-Reisezeiten aufzuweisen, von Neu-Isenburg bestehen attraktive Radreisezeiten.

3.4 Betriebliche Regelungen zur Mobilität

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

Tabelle 5: Regelungen zur betrieblichen Mobilität

	Dienstliche Fahrten und Reisen	Dreieich
Organisation	Organisation von Dienstreisen	<i>dezentral organisiert</i>
	Regelungen für die Verkehrsmittelwahl	<i>Keine schriftliche Regelung</i>
	Kfz-Stellplätze, Kfz-Nutzung	
	Parkgebühren	<i>Tiefgarage: 30€/Monat</i>
	Parkberechtigungen	<i>ausgewiesene Behindertenparkplätze</i>
	Anzahl und Nutzung von Dienst-Pkw	<i>1 Pool-Pkw, 25 Abteilungsfahrzeuge (nach Absprache nutzbar)</i>
	Fahrgemeinschaften-Förderung	<i>Bislang nicht</i>
	Anreizsysteme	<i>nein</i>
	Fahrradstellplätze, Fahrradnutzung	
	Fahrradabstellplätze	<i>24 in Tiefgarage 14 Bügel oberirdisch</i>
	Diensträder	<i>1 Pedelec, 4 konventionelle Räder (Rathaus), sonst unbekannt</i>
	Fahrradnutzung	<i>Teilnahme an „Stadtradeln“</i>
	ÖPNV-Nutzung	
	Information	<i>ÖPNV Information über Homepage</i>
	Zuschuss / Jobticket	<i>nein</i>
	Information, Motivation, Administrative Strukturen	
	Information	<i>Mobilitätsinformationen auf städtischer Homepage.</i>
	Motivation	<i>nein</i>
	Organisation	<i>Es gibt derzeit eine Person, die sich geringfügig mit Abrechnung, Versicherungen etc, des Fuhrparks beschäftigt</i>

4. Mobilitätsverhalten der Beschäftigten

Im Folgenden wird das Mobilitätsverhalten der Beschäftigten auf dem Weg zur Arbeit sowie das Mobilitätsverhalten auf Dienstgängen betrachtet. Die Standorte der Stadtverwaltung generieren allerdings nicht nur mit den Beschäftigten ein Verkehrsaufkommen, sondern auch über ihre Besuchenden (z.B. 28.300 Besuchende im Rathaus Sprendlingen 2018 gemäß Nummernvergabe am Empfang). Eine umfassende Betrachtung der Mobilität von und zu den Standorten der Stadtverwaltung sollte also zusätzlich zur Mobilität der Beschäftigten auch die ihrer Besuchenden ins Auge fassen.

Um für die Stadtverwaltung ein umfassendes Mobilitätskonzept zu entwickeln, die Mobilität der Beschäftigten effizienter zu gestalten und dabei auch einen Beitrag zum Umweltschutz und zur Gesundheitsvorsorge zu leisten, wurden die Beschäftigten zu ihren Arbeitswegen mittels standardisierten Fragebogens befragt. Neben Fragen zu den Arbeitszeiten, der Lage der Wohnorte, der Verkehrsmittelverfügbarkeit und -nutzung auf Arbeits- und Dienstwegen, wurden die Beschäftigten auch nach Optionen und Verbesserungswünschen befragt.

4.1 Verkehrsmittelnutzung auf dem Weg zur Arbeit

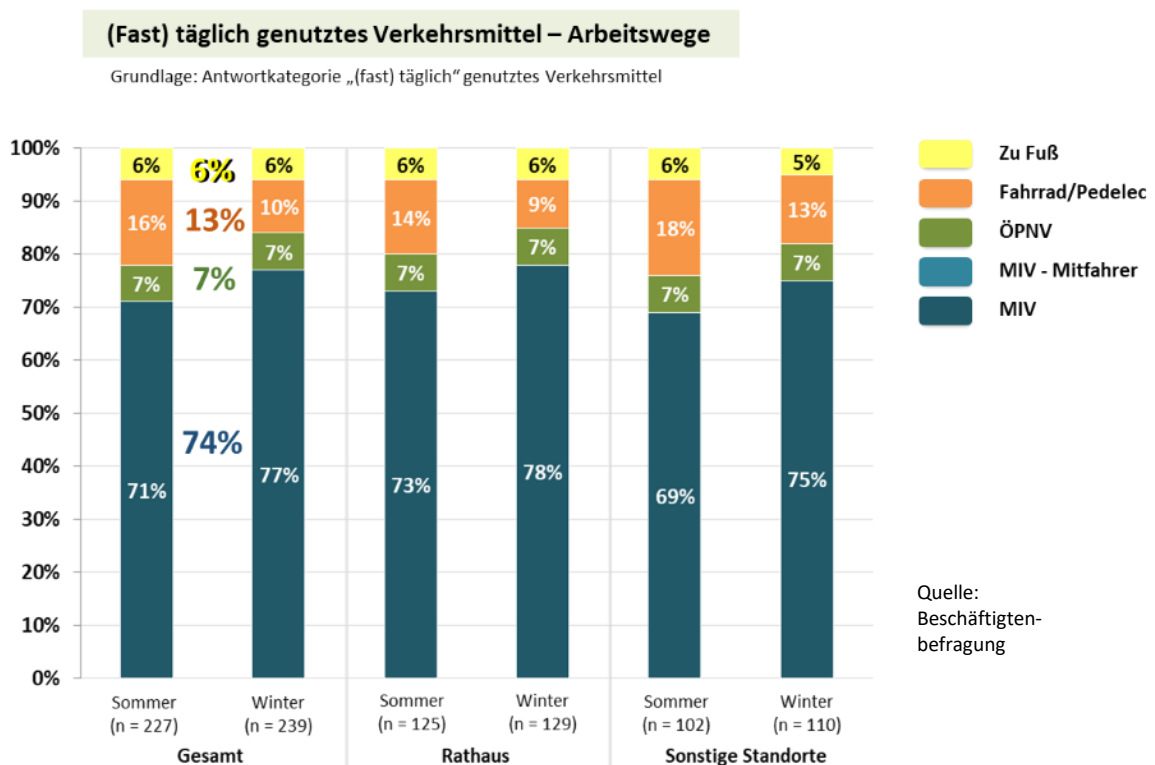


Abbildung 11: (Fast) täglich genutztes Verkehrsmittel für den Weg zur Arbeit

Das für den Arbeitsweg mit Abstand am häufigsten genutzte Verkehrsmittel ist im Jahresmittel mit 74 % der Pkw (Abbildung 11). Zweitwichtigstes Verkehrsmittel stellt das Fahrrad mit 13 %

dar, gefolgt vom ÖPNV mit 7 % und den eigenen Füße mit 6 %. Die Verkehrsmittelnutzung zeigt in Bezug auf die Jahreszeiten eine gewisse Verschiebung um 6 Prozent-Punkte von höheren MIV-Anteilen im Winter (77 %) zu höheren Radanteilen im Sommer (16 % statt 10 %).

Insgesamt ist der MIV-Anteil im Vergleich zu anderen Verkehrserhebungen ausgesprochen hoch, während der ÖV-Anteil ausbaufähig bleibt. Zum Vergleich: Der Regionalverband verzeichnet konkret für Wege zur Arbeit 13 % ÖV und 68 % MIV für seine Umlandkommunen (MiD 2008, Arbeitswege), die bislang durchgeführten Projekte im Rahmen von „südhessen effizient mobil“ liegen im langjährigen Schnitt bei 66 % MIV und 14 % ÖV (eigene SEM-Auswertungen).

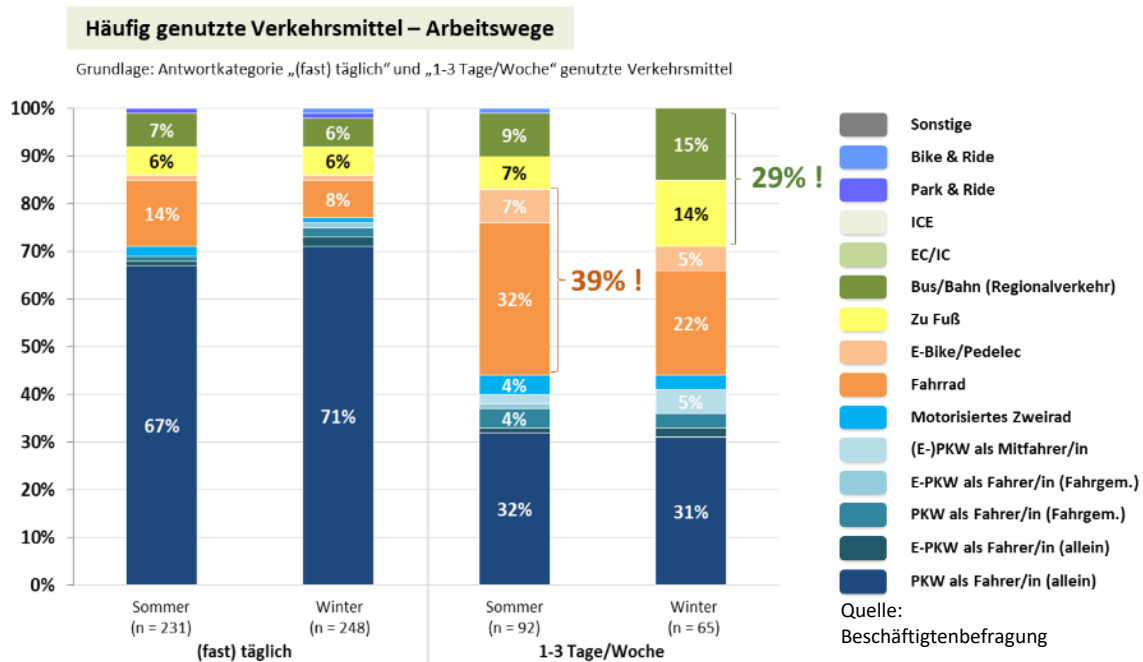


Abbildung 12: Verkehrsmittelnutzung auf Arbeitswegen nach Jahreszeit und Nutzungshäufigkeit

Beim Übergang vom täglich genutzten Verkehrsmittel (beide linken Säulen) auf häufig (an 1-3 Tagen pro Woche) genutzte Verkehrsmittel (rechtes Säulenpaar), ergibt sich ein differenzierteres Bild (Abbildung 12). Zunächst nimmt der Umweltverbund (ÖV, Fuß, Rad) stark zu von 26 % auf 56 %, der MIV-Anteil sinkt von 74 % auf 44 %. Dies geht im Sommer insbesondere auf den stark gestiegenen Radverkehr zurück (wächst auf 39 %), im Winter ist es auch auf gestiegenen Anteile im Fußverkehr (14 %) und ÖV (15 %) zurück zu führen. Das Rad wird also an ein bis drei Tagen je Woche als Sommeroption erachtet, wohingegen im Winter die Beschäftigten mit einer gewissen Regelmäßigkeit eher zu Fuß gehen oder den ÖV nutzen. Auch sind in dieser Darstellung zusätzlich Motorisierte Zweiräder und Fahrgemeinschaften vertreten (helle Blautöne).

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 etc.

Häufig genutzte Verkehrsmittel – Arbeitswege – nach Standorten

Grundlage: Antwortkategorie „(fast) täglich“ und „1-3 Tage/Woche“ genutzte Verkehrsmittel

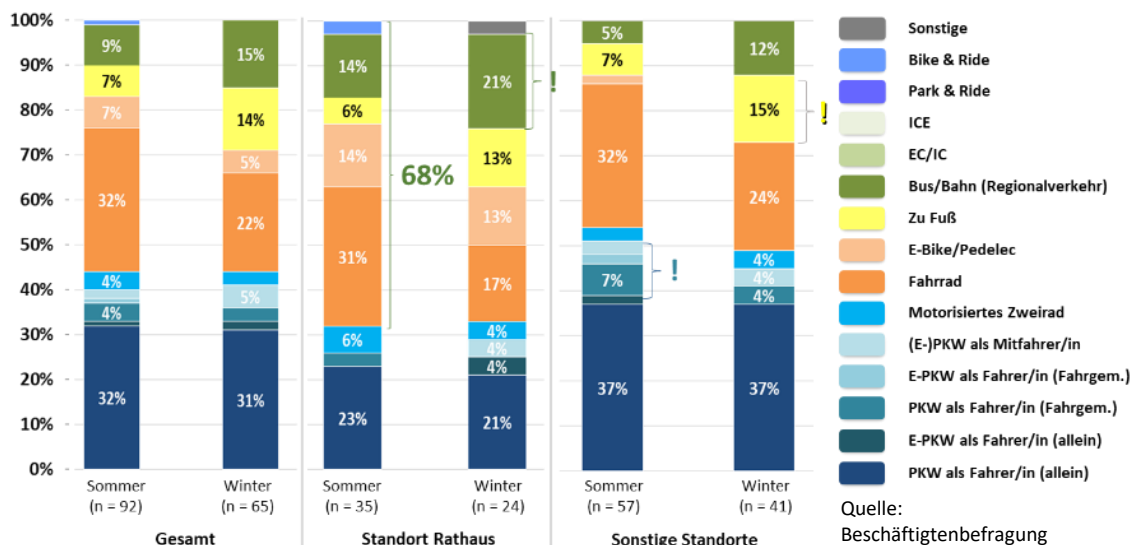


Abbildung 13: Häufig genutztes Verkehrsmittel auf dem Arbeitsweg nach Standorten

Die Verkehrsmittelwahl differiert je nach Standort (Abbildung 13). Während am innerstädtisch gelegenen Standort Rathaus in Bezug auf die häufig genutzten Verkehrsmittel der Umweltverbund bei bis zu 68 % liegt (im Sommer v.a. aufgrund hoher Radanteile, im Winter aufgrund des Fuß- und ÖV-Verkehrs), liegen die MIV-Anteile bei den sonstigen Standorten immer noch über 50 %. Als Besonderheiten sind hier zu nennen der Anteil der Fahrgemeinschaften (10 %) und die hohen Fußwegeanteile im Winter (15 %).

Auch Verkehrsmittelkombinationen spielen für die Arbeitswege eine gewisse Rolle. Laut Beschäftigtenbefragung nutzen 13 % der Beschäftigten zumindest gelegentlich B+R (Bike + Ride), dies insbesondere im Nachlauf und in Bezug auf den Standort Rathaus (Fahrradstraße führt vom Bahnhof Buchschlag direkt bis zum Rathaus) und 9 % P+R (Park + Ride) v.a. im Vorlauf zum Wohnortbahnhof.

Insgesamt gibt es erfreuliche Ansätze zumindest gelegentlich den Pkw stehen zu lassen, die es weiter zu stärken gilt.

4.2 Verkehrsmittelverfügbarkeit für den Weg zur Arbeit

Der Besitz und die Verfügbarkeit von Verkehrsmitteln haben naturgemäß erheblichen Einfluss auf ihre Nutzung. Sie stellen eine wichtige Ausgangsbasis zur Beurteilung der Mobilität dar und bilden die Grundlage für Mobilitätsoptionen. Von den Befragten besitzen 98 % einen Führerschein, 96 % verfügen über einen Zugang zum Pkw, was als üblich bezeichnet werden kann (Abbildung 14). Hingegen liegen die Besitzquoten für das Rad und das ÖV-Abonnement deutlich unter dem Bundesschnitt gemäß der Untersuchung Mobilität in Deutschland - MiD 2017 (Rad: 79 % statt 93 %, ÖV: 8 % statt 15 %).

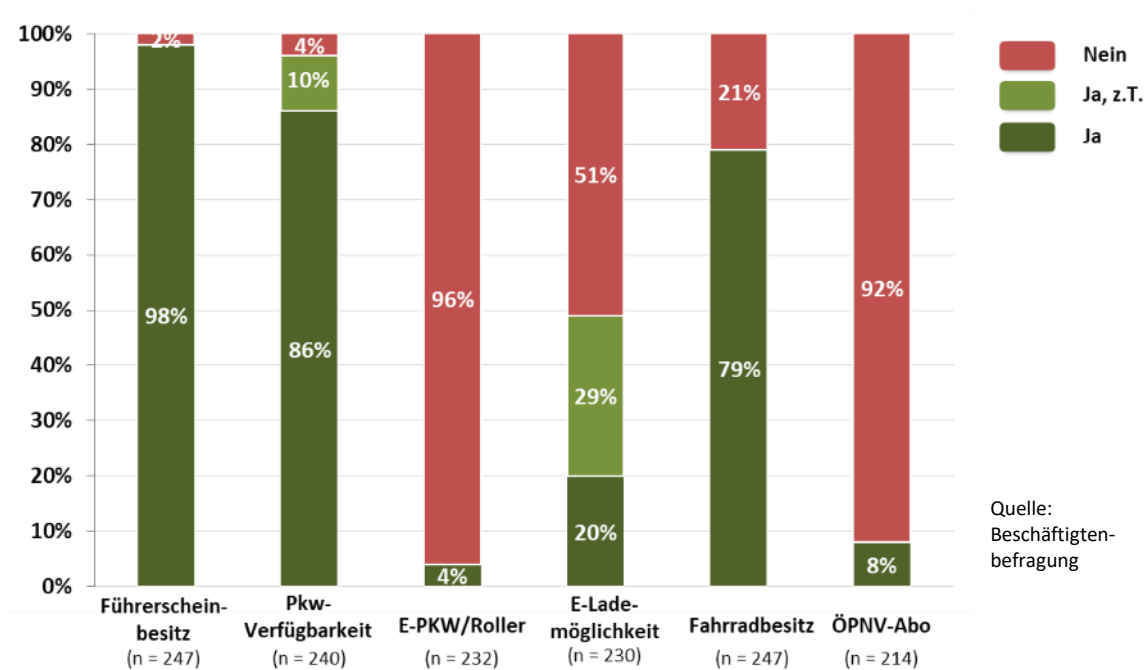


Abbildung 14: Verkehrsmittelbesitz und -Zugang

Dies ist insofern überraschend, als dass die Stadt Dreieich über gute ÖV-Anschlüsse verfügt mit der S-Bahn nach Frankfurt und Darmstadt, der Dreieichbahn Richtung Rödermark und Neu-Isenburg, hochwertigen Busanschlüsse u.a. nach Langen, Neu-Isenburg, in den Kreis Offenbach hinein usw. Gleichzeitig verfügt das Stadtgebiet in Sachen Radverkehr über sehr gute Rahmenbedingungen: geringe Topographie, weitreichende Tempo-30-Zonen, die längste Fahrradstraße Hessens als Rückgrat für den Radverkehr in Ost-West-Richtung usw.

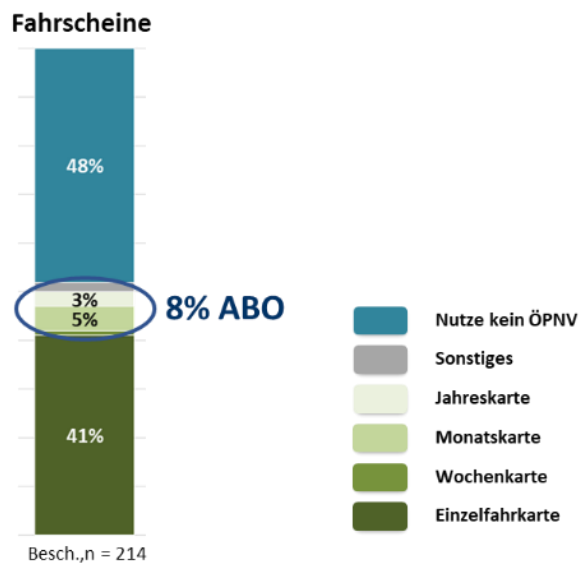


Abbildung 15: Genutzte ÖPNV-Fahrkarten

Die Hälfte der Beschäftigten (52 %) fahren zumindest gelegentlich mit dem Bus oder der Bahn (Abbildung 15). Davon nutzen die meisten Einzelfahrkarten (vgl. 41 %), stellen also Gelegenheitskunden dar. Nur 8 % der Beschäftigten verfügen über ein Abo-Fahrticket (Monats- oder Jahreskarten).

Dies obwohl die Ausgangsbedingungen in punkto ÖV-Zugänglichkeit und Erreichbarkeit als sehr gut zu bezeichnen sind. Als Qualitätskriterium in Anlehnung an Nahverkehrspläne herangezogen werden die Entfernung zur Einstiegshaltestelle und die Umsteigehäufigkeit: 83 % der Beschäftigten erreichen ihre nächste Haltestelle in maximal 1 km (67 % sogar in weniger als 500 m), 83 % der Beschäftigten müssen hierfür höchstens einmalig umsteigen (59 % verfügen über Direktverbindungen, vgl. Abbildung 18). Die ÖV- Erreichbarkeit ist hiermit als gut zu bezeichnen, die Gründe für die geringe Nutzung müssen anders gelagert sein (Preise?, Reisezeiten?).

Der hohe Anteil an Nicht-Nutzern (48 %) lässt sich teilweise darauf zurückführen, dass gleichfalls 48 % der Beschäftigten in Dreieich selbst wohnen. Nun besteht für einen Mitarbeitenden aus Spremlingen kein Anlass, den ÖV für seinen Arbeitsweg zum Rathaus zu nutzen. Gleichwohl kann, aufgrund des Charakters einer Flächengemeinde z.B. für einen Beschäftigten aus Offenthal die Nutzung der Dreieichbahn sehr wohl interessant sein, wenn er zum Arbeitsstandort Rathaus muss.

Die ÖV-Nutzung variiert nach Standort und Jahreszeit. Sie ist im Winter höher (Winteroption für Arbeits- und Dienstwege) und am Rathaus höher als an den sonstigen Standorten (vgl. Abbildung 13).

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

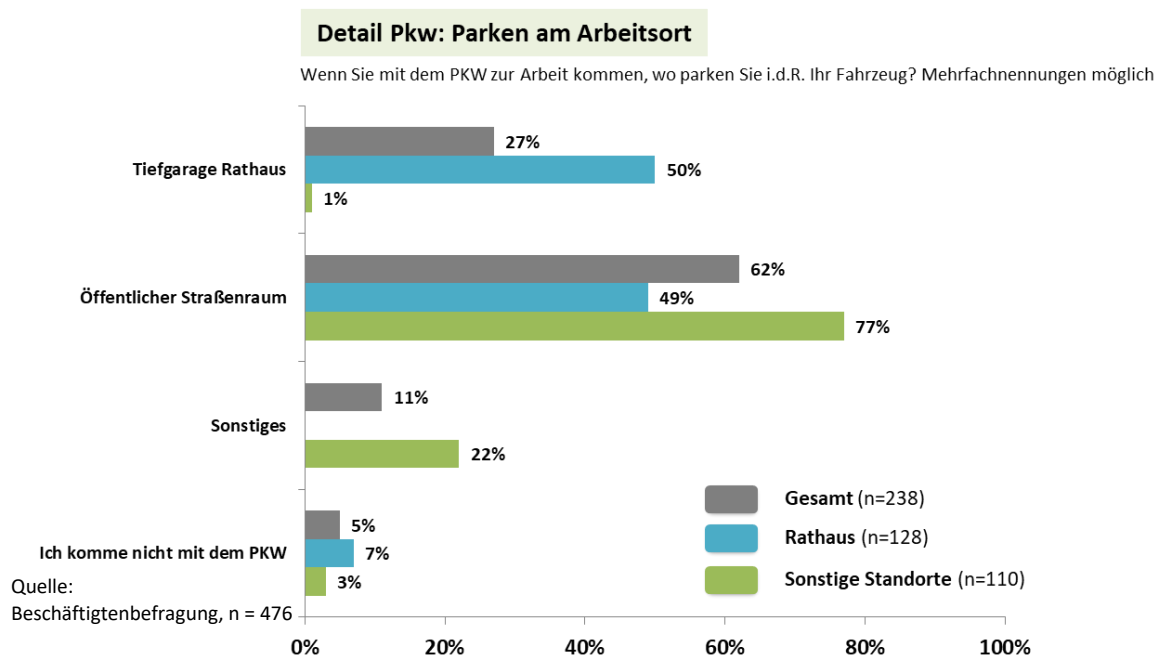


Abbildung 16: Genutzte Stellplätze

Die Mehrheit der Beschäftigten stellen ihr Fahrzeug naturgemäß an ihrem Standort ab (Abbildung 16). Als Lesebeispiel parken von den Rathausbeschäftigten 50 % in der Tiefgarage und 49 % im öffentlichen Raum. Auffällig ist, dass insbesondere Beschäftigte der sonstigen Standorte (v.a. Kitas) verstärkt im öffentlichen Straßenraum parken (77 %), so dass ein gewisser Parkdruck in den umliegenden Straßenräumen – häufig Wohngebieten - entsteht.

Insgesamt ist die absolute Höhe der am Rathaus in der Tiefgarage und im öffentlichen Raum parkenden Beschäftigten überraschend, angesichts dessen, dass doch 45 % der Beschäftigten in einem Entfernungsbereich von unter 3 km vom Arbeitsort wohnen, sollte insgesamt kein so hohes Parkbedürfnis vorhanden sein.

4.3 Motive der Verkehrsmittelwahl auf dem Weg zur Arbeit

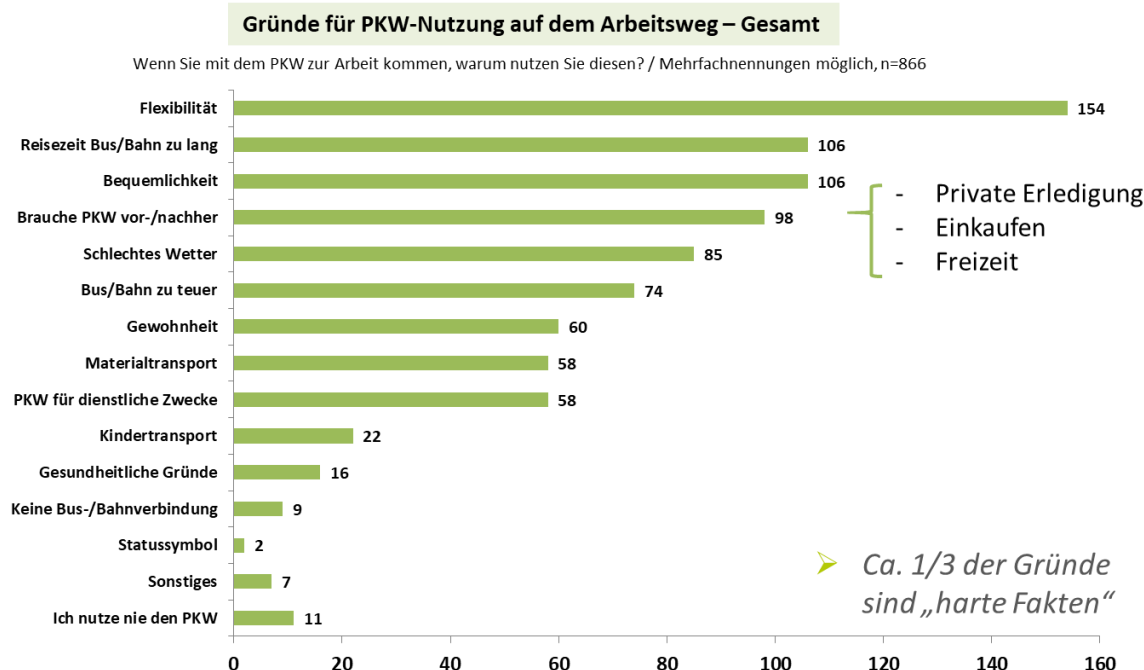


Abbildung 17: Gründe für die Pkw-Nutzung auf dem Arbeitsweg

Die am häufigsten genannten Gründe für die Fahrt mit dem Auto zur Arbeit sind die größere Flexibilität (154 Nennungen), eine zu lange Reisezeit per Bus und Bahn (106 Nennungen), eine gewisse Bequemlichkeit (106) oder die Nutzung des Pkw vor oder nach der Arbeit (98 Nennungen) z.B. für private Erledigungen, Einkaufen usw. Aber auch die Notwendigkeit den Privat-Pkw für Dienstwege zu nutzen, wird von 58 Beschäftigten genannt (Abbildung 17).

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 Fahrgemeinschaften, des Fahrrads sowie von Bus und Bahn 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 83 % weniger als 1 km zu ihrer Haltestellen gehen müssen, 67 % sogar weniger als 500 m

(Abbildung 18). Der 1.000 m-Radius entspricht der Qualität, welche in Nahverkehrsplänen (NVP) i.d.R. eingefordert wird. Lediglich 2 % kennen ihre Haltestelle nicht bzw. liegen 14 % außerhalb dieser Mindestqualität.

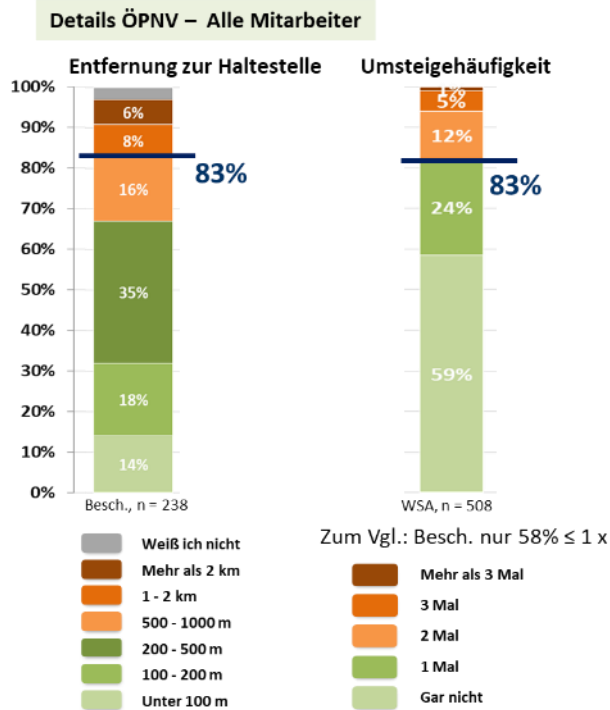


Abbildung 18: Entfernung zur ÖPNV-Haltestelle am Wohnort und Umstiegshäufigkeit

Die Umsteigehäufigkeit im ÖPNV ist ebenfalls ein wichtiges Qualitätskriterium. Umsteigen zu müssen, wird als umständlich empfunden, bedeutet Zeitverlust und ggf. eine Anschlussgefährdung. Kunden des ÖPNV empfinden Direktverbindungen als besonders qualitativ, ein einmaliger Umstieg wird von den meisten noch akzeptiert. Gemäß Wohnstandortanalyse können 83 % der Beschäftigten ihren Arbeitsplatz mit höchstens einem Umstieg erreichen. Interessant ist hier der Vergleich mit der Beschäftigtenbefragung, bei der lediglich 58 % der Beschäftigten angeben mit Direktverbindung oder einmaligem Umstieg den Arbeitsplatz erreichen zu können, ein Hinweis auf ein gewisses Imageproblem des ÖV.

Insgesamt kann von einer guten ÖV-Erreichbarkeit und -Zugänglichkeit gesprochen werden. Gleichzeitig steht die unterdurchschnittliche Nutzung - mit nur 8 % Abonnement-Kunden, also Beschäftigte, die offensichtlich den ÖV regelmäßig nutzen - in einem gewissen Widerspruch zur festgestellten guten ÖV-Verfügbarkeit (vgl. Abbildung 15). Hier besteht auch im Hinblick auf bundesweite und regionale Vergleichszahlen noch Entwicklungspotenzial in Dreieich.

Die Beschäftigten wurden befragt, inwiefern sie sich für ihre Pkw-Arbeitswege alternative Verkehrsmittel (Rad, ÖPNV, E-Pkw, Fahrgemeinschaft) vorstellen können. Die höchste potenzielle Umstiegsbereitschaft besteht in Dreieich hinsichtlich des Fahrrades, dicht gefolgt vom E-Pkw und dem ÖPNV.

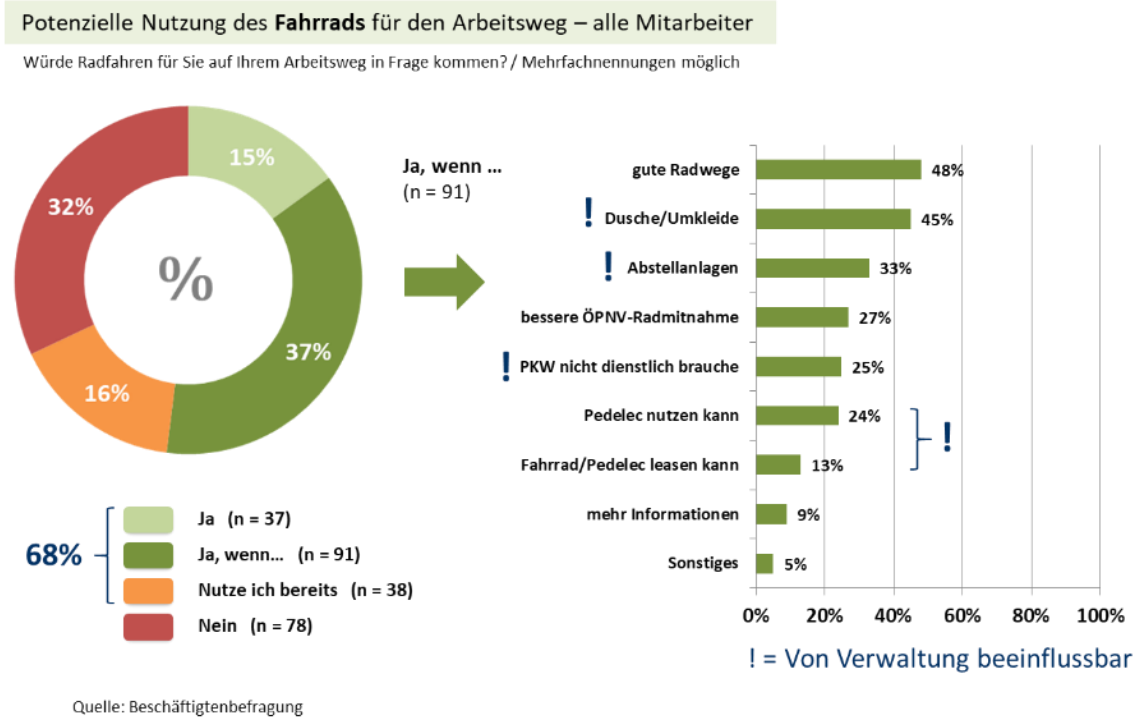


Abbildung 19: Möglichkeit der Nutzung des Fahrrads für den Arbeitsweg

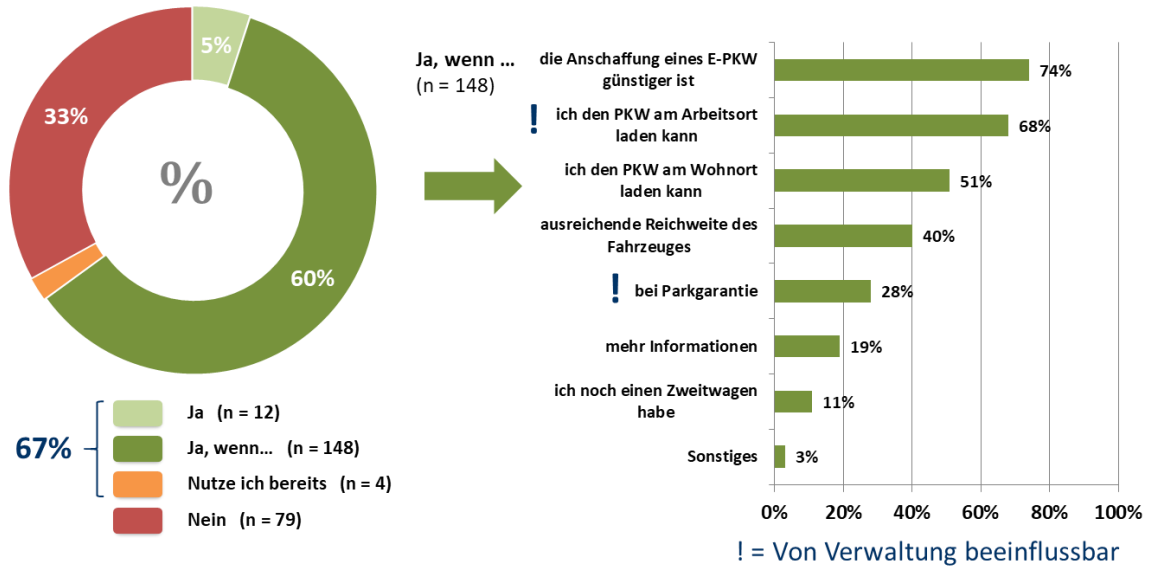
Von den Beschäftigten nutzen 16 % bereits (häufig/gelegentlich) das Fahrrad, um zu ihrer Arbeitsstelle zu gelangen (Abbildung 19). Für weitere 52 % kommt das Fahrrad als Verkehrsmittel grundsätzlich in Frage, insbesondere gilt dies im Hinblick auf den nahen Einzugsbereich der Beschäftigten am Rathaus bzw. in Sprendlingen/Buchsschlag generell. Teils werden bestimmte Voraussetzungen genannt, auf einige wichtige Aspekte hat die Stadtverwaltung als Arbeitgeberin auch unmittelbaren Einfluss: Das Anbieten von Duschen am Arbeitsplatz (konkret am Rathaus wäre dies mit dem Gebäudeeigentümer abzusprechen), die Nutzbarkeit von Diensträdern/Pedelecs (37 %), die Radabstellanlagen (33 %) und das Entkoppeln von Mobilität zum Arbeitsplatz und auf Dienstwegen („Pkw nicht dienstlich brauche“ 25 %). Müssen Beschäftigte für ihre Dienstwege auf ihr Privat-Fahrzeug zugreifen, so entsteht hieraus ein Zwang, das Privat-Fahrzeug auch morgens für den Weg zur Arbeit zu nutzen.

Der Hinweis auf bessere Radwege ist angesichts der langjährigen und effektiven Arbeit des „Runden Tisches Radverkehr“ und einem vergleichsweise guten infrastrukturellen Angebot in Dreieich verwunderlich und muss vielleicht als Spiegel der derzeit starken gesellschaftlichen Forderung nach „besseren Radwegen“ interpretiert werden. Für 32 % der Beschäftigten kommt eine Nutzung des Fahrrads nicht in Frage, dies deckt sich in starkem Maße mit dem Anteil der

Beschäftigten, welcher schlichtweg zu weit weg wohnt (37 % der Beschäftigten wohnen über 10 km entfernt vom Arbeitsort).

Potenzielle Nutzung von einem **E-PKW** für den Arbeitsweg – alle Mitarbeiter

Würde ein E-PKW für Sie auf Ihrem Arbeitsweg in Frage kommen? / Mehrfachnennungen möglich



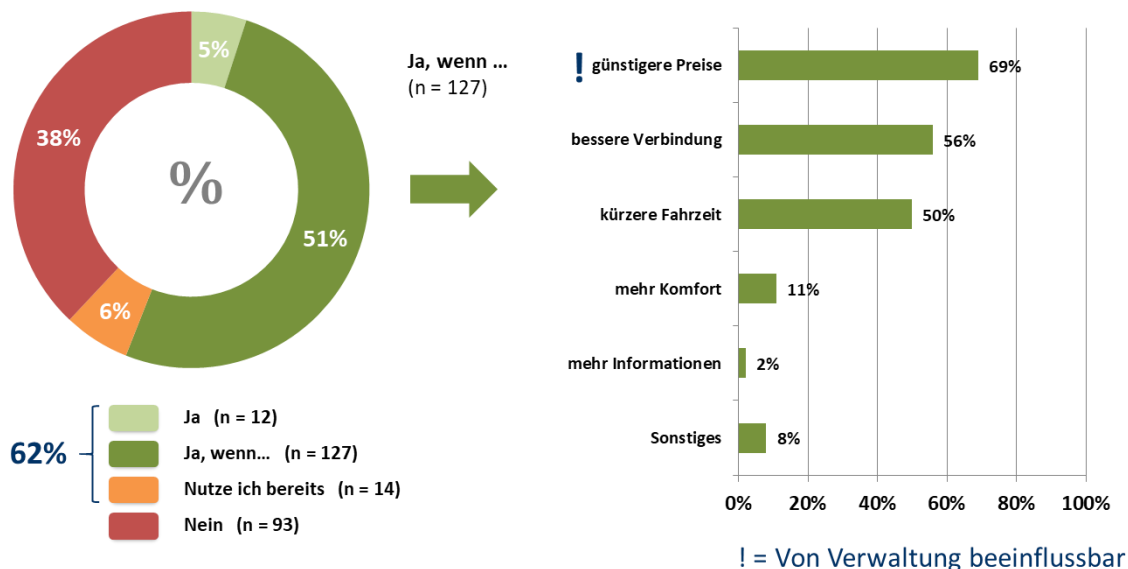
Quelle: Beschäftigtenbefragung

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

Die Nutzung eines E-Pkw kommt für insgesamt 67 % prinzipiell in Frage (Abbildung 20), z.T. unter bestimmten Voraussetzungen. Hier spielt der noch höhere Anschaffungspreis für E-Fahrzeuge eine wichtige Rolle. Von der Verwaltung beeinflussbar sind Aspekte wie, die Lademöglichkeiten am Arbeitsort (68 %) sowie eine Parkgarantie (28 %).

Potenzielle Nutzung von ÖPNV für den Arbeitsweg – alle Mitarbeiter

Würde die Nutzung von Bus/Bahn für Sie auf Ihrem Arbeitsweg in Frage kommen?



Quelle: Beschäftigtenbefragung

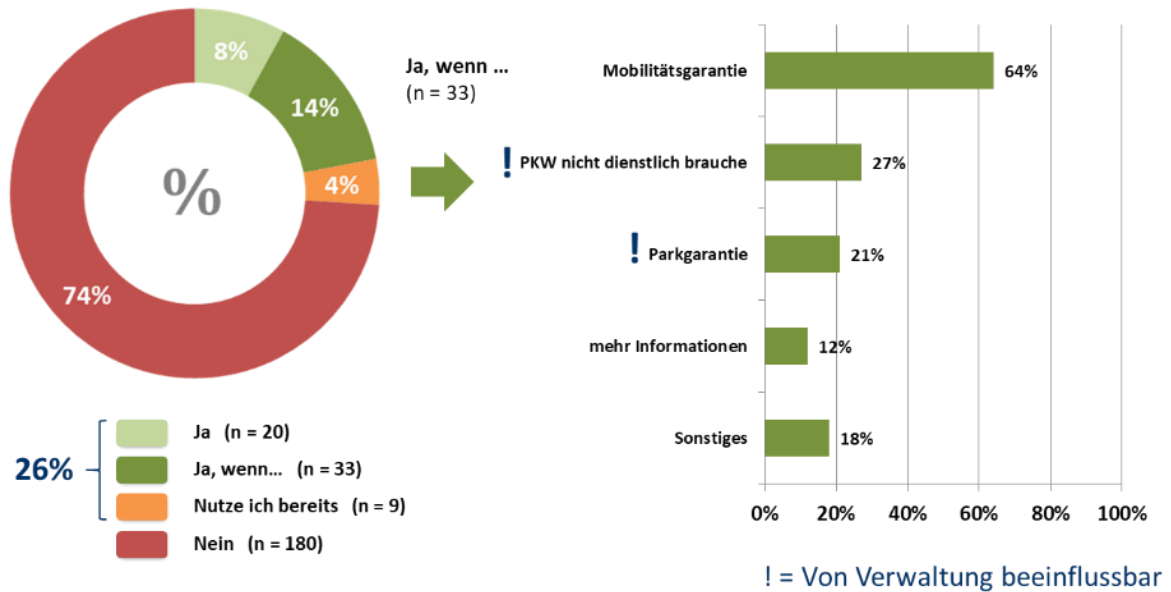
Abbildung 21: Möglichkeit der Nutzung von Bus und Bahn für den Arbeitsweg

Bislang nutzen nur 6 % der Befragten zumindest gelegentlich den ÖPNV für ihren Arbeitsweg (Abbildung 21). Für weitere 56 % kommt die Nutzung von Bus und Bahn grundsätzlich in Frage, teils unter bestimmten Voraussetzungen. Auffällig ist hier eine insgesamt hohe Beteiligung an der Frage „Ja wenn...“, was zeigt, dass den Beschäftigten die ÖV-Alternative durchaus wichtig wäre. Besonders häufig ist die Nennung von günstigeren Fahrpreisen (69 %), teils in Verbindung mit dem konkret geäußerten Verbesserungswunsch der Jobticket-Einführung (vgl. Abbildung 24).

Eine parallel durchgeführte Befragung unter den Kita-Beschäftigten (n = 151) ergab, dass sich 64 % für die Einführung eines Jobtickets aussprechen.

Potenzielle Nutzung von Fahrgemeinschaften für den Arbeitsweg – alle Mitarbeiter

Würde eine Fahrgemeinschaft für Sie auf Ihrem Arbeitsweg in Frage kommen? / Mehrfachnennungen möglich



Quelle: Beschäftigtenbefragung

Abbildung 22: Möglichkeit einer Fahrgemeinschaft für den Arbeitsweg

Bislang werden Fahrgemeinschaften von der Belegschaft wenig genutzt, im Mittel liegt die Nutzungsquote bei 4 %, etwas höher bei den sonstigen Standorten mit 8 % (v.a. KITAS). Prinzipiell vorstellen könnten sich weitere 22 % Fahrgemeinschaften für den Arbeitsweg zu bilden, z.T. unter bestimmten Voraussetzungen (Abbildung 22). Besondere Bedeutung kommt der sogenannten Mobilitätsgarantie zu, also einer alternativen Transportmöglichkeit auch bei kurzfristigem Ausfall der Fahrgemeinschaft, z.B. aufgrund von Krankheit des Fahrennden (dies könnte u.a. ein vorhandenes Jobticket übernehmen). Einige Personen können sich Fahrgemeinschaften vorstellen, sofern sie den Privat-Pkw nicht für dienstliche Zwecke brauchen. Zur Erinnerung: Zwei Drittel der Pkw-basierten Dienstgeschäfte finden mit dem privaten Fahrzeug statt. Insofern spricht einiges für eine weitere Entkoppelung der dienstlichen Mobilität von der Verkehrsmittelwahl für den Arbeitsweg. Ein weiterer Aspekt kann das Ausweisen reservierter (privilegierter) Parkplätze für Fahrgemeinschaften am Arbeitsort sein, um vorhandene Stellplätze effektiver zu nutzen und das gemeinsame Fahren über die Stellplatzgarantie attraktiv zu gestalten.

Eine weitere, ergänzende Option für Arbeitswege ist das Thema „mobiles Arbeiten“. (Teilweise) Arbeiten von zu Hause aus kann helfen, Arbeitswege an bestimmten Tagen zu vermeiden und so den gesamten Verkehrsaufwand zu senken.

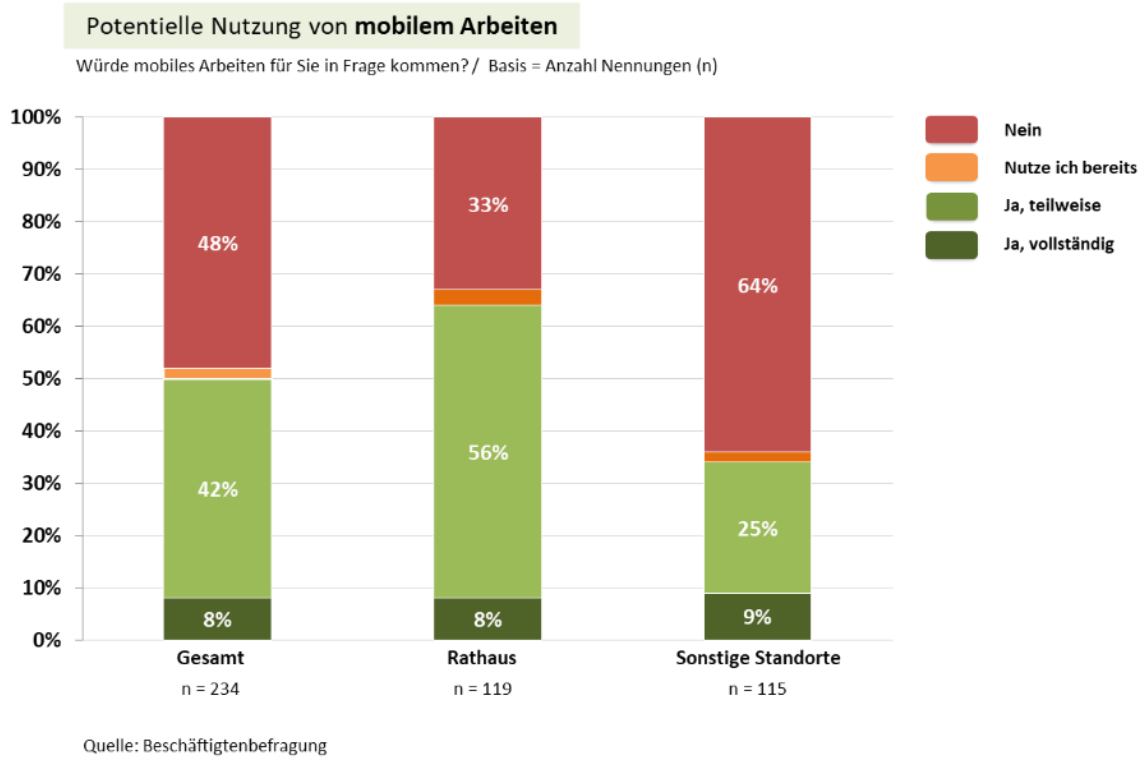


Abbildung 23: Möglichkeit zu mobilem Arbeiten

Insgesamt gibt es in der Belegschaft eine große Aufgeschlossenheit für dieses Thema, 52 % können sich mobiles Arbeiten vorstellen, zumindest tageweise (Abbildung 23). Innerhalb der Verwaltung wurden erste Gespräche bereits geführt und eine Pilotphase mit zwei Beschäftigten vereinbart. Perspektivisch ist angedacht, die gesammelten Erfahrungen in einer Rahmenvereinbarung münden zu lassen.

Welche konkreten Verbesserungswünsche haben die Beschäftigten von Dreieich für eine leichtere Erreichbarkeit ihres Arbeitsplatzes?

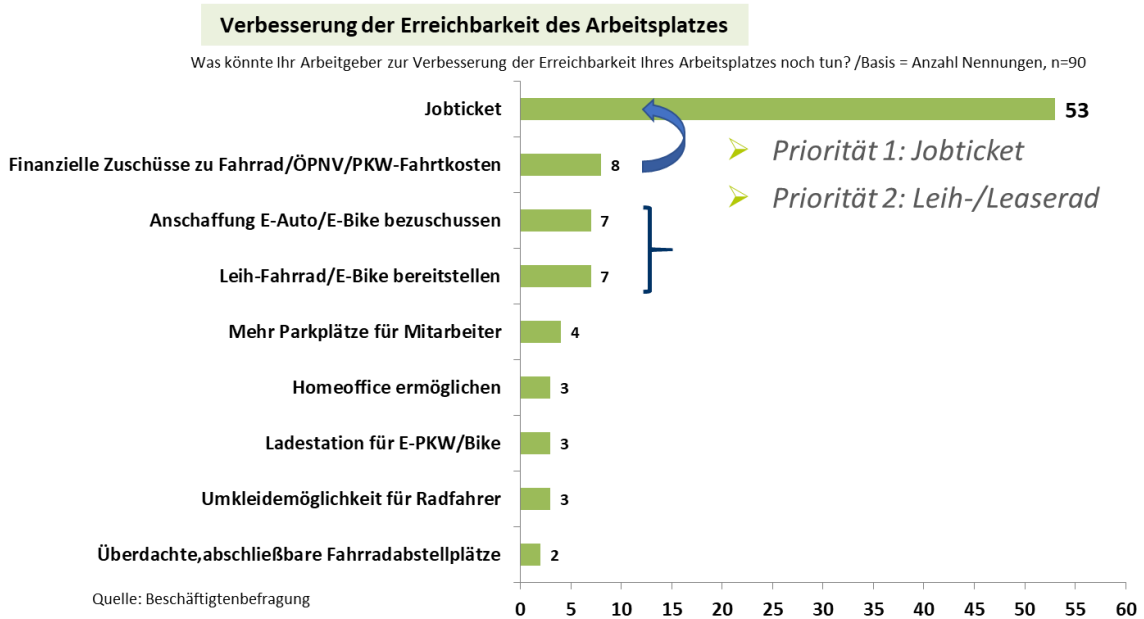


Abbildung 24: Verbesserungswünsche der Mitarbeitenden

Mit großem Abstand am häufigsten genannt wurde konkret das Jobticket bzw. allgemeiner die Zuschussung von Fahrtkosten (53 + 8 Nennungen). Dies passt auch gut mit einer parallel erfolgten Befragung unter den Kita-Beschäftigten zusammen (n = 151), bei der sich 64 % der Beschäftigten für ein Jobticket ausgesprochen haben. An zweiter Stelle steht eine Verbesserung im Bereich Radverkehr, ob als Leihrad, Leasing-Rad oder als Kosten-Zuschuss für privat beschaffte Räder (Abbildung 24).

4.5 Verkehrsmittelnutzung auf Dienstwegen

Die betriebliche Mobilität der Stadtverwaltung wird nicht nur durch die Arbeitswege der Beschäftigten bestimmt, sondern auch durch die von ihnen getätigten Dienstwege. Wodurch sind diese Dienstwege charakterisiert?

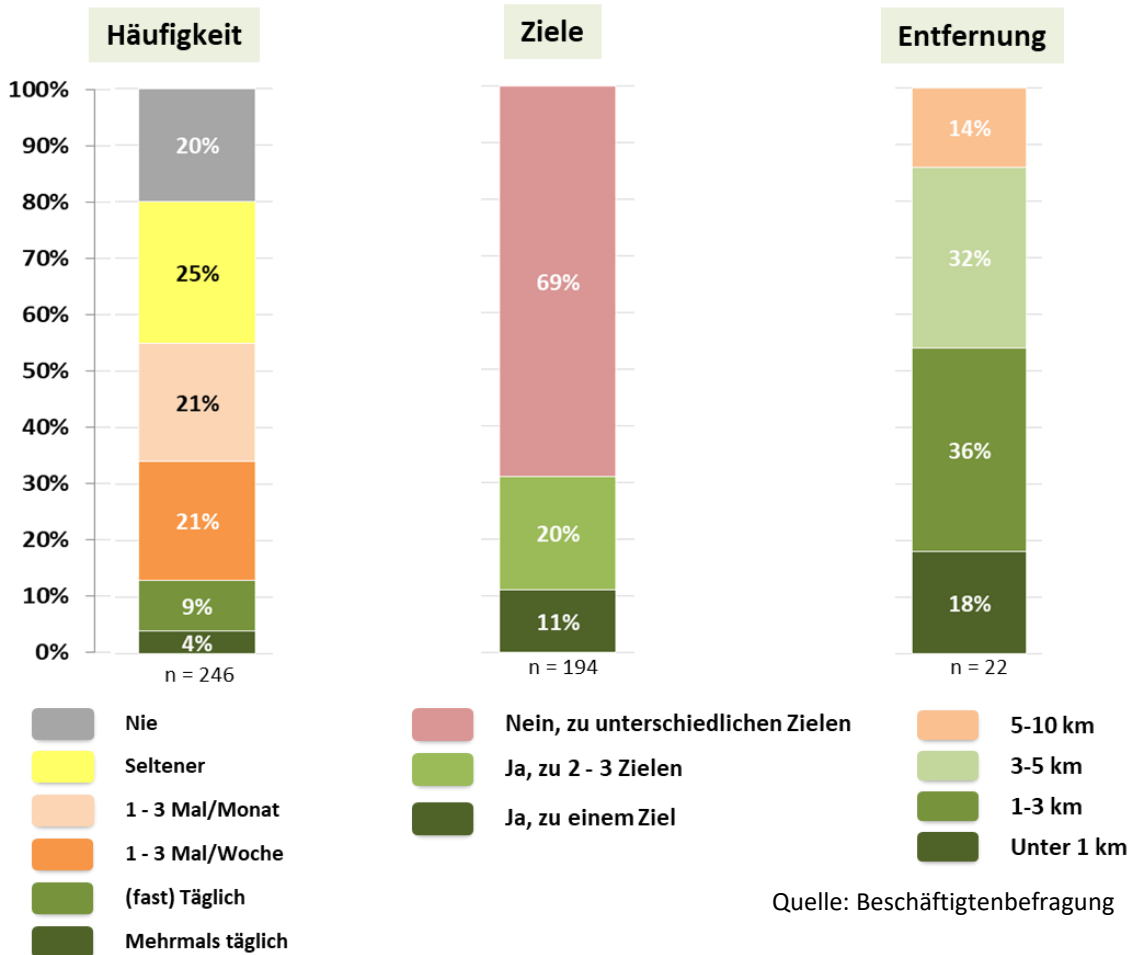


Abbildung 25: Häufigkeit von Dienstwegen

Zunächst einmal finden Dienstwege der Stadtverwaltung Dreieichs häufig statt (Abbildung 25). Insgesamt 34 % der Beschäftigten sind täglich bzw. mehrmals pro Woche dienstlich unterwegs, weitere 21 % haben mindestens ein Dienstgeschäft im Monat zu erledigen. 55 % sind also regelmäßig dienstlich unterwegs, so dass es sich in jedem Falle lohnt sich mit den Dienstgängen und ihrer Verkehrsmittelwahl auseinander zu setzen.

Wohin sind die Beschäftigten auf ihren Dienstgängen unterwegs und welche Entfernungen müssen sie dabei zurücklegen? Auffällig ist, dass die Beschäftigten vergleichsweise viele verschiedene Ziele ansteuern (69 % verschiedene Ziele). Will man Alternativen zur Pkw-Fahrt für die Dienstgänge fördern, wird in Abhängigkeit vom jeweiligen Ziel erforderlich sein,

unterschiedliche Maßnahmen ins Auge zu fassen. Beispielsweise haben Beschäftigte des Rathauses sowohl kurze Dienstwege zur Bücherei zu erledigen, die sehr wohl zu Fuß oder mit dem Rad machbar sind, als auch Dienstgänge z.B. nach Frankfurt zu tätigen, für welche dann eher der ÖV in Frage kommt.

Betrachtet man die während der Dienstwege zurückgelegten Entfernungen, zeigt sich, dass 54 % im Nahbereich von unter 3 km erfolgen. Für über die Hälfte der Dienstwege besteht damit zumindest die Option, diese zu Fuß oder mit dem Rad zurück zu legen.

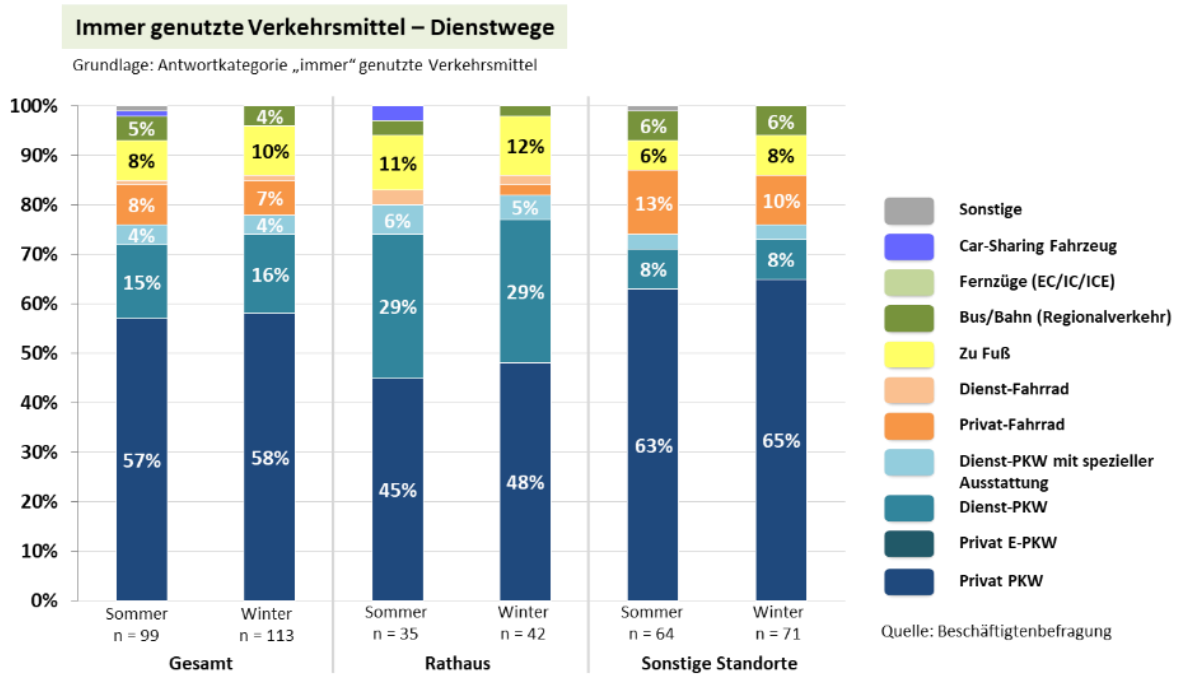


Abbildung 26: Häufig genutzte Verkehrsmittel auf Dienstgängen (alle Standorte)

Auf Dienstgängen wird der Pkw mit 77 % noch häufiger genutzt als auf den Arbeitswegen (Abbildung 26). Dabei findet ca. ein Drittel der Dienstgänge mit dem Dienst-Pkw statt, für zwei Drittel werden Privat-Pkw genutzt. Zu Fuß ist das zweitwichtigste Verkehrsmittel (8 bzw. 10 %), gefolgt vom Fahrrad (7 bzw. 8 %), welches angesichts vieler Dienstwege mit typischer Fahrraddistanz noch deutliches Entwicklungspotenzial zeigt. Der ÖPNV ist nur mit 4 bzw. 5 % vertreten, überraschenderweise gerade für den Standort Rathaus besonders gering ausgeprägt.

Differenziert man nach den Standorten der Stadtverwaltung, zeigen sich gewisse Unterschiede: Während die sonstigen Standorte eine stärkere Rad- und ÖPNV-Nutzung aufweisen, zeigt der Standort Rathaus einen höheren Anteil Fußverkehr sowie eine vermehrte Dienst-Pkw-Nutzung. Dies korrespondiert mit einer hohen Dienstwagenverfügbarkeit am Rathaus (54 %) gegenüber nur 18 % an den sonstigen Standorten, wobei offen bleibt, ob es sich dabei um die tatsächliche Dienstwagen-Verfügbarkeit oder eher um eine „gefühlte“ Verfügbarkeit handelt, die z.B. auf fehlende Informationen zurückgeht.

Die Verkehrsmittelwahl auf Dienstgängen ist bemerkenswert. Die ausgeprägte Pkw-Orientierung steht in einem gewissen Widerspruch zu der bereits festgestellten Dominanz der Dienstgänge im Nahbereich - 54 % der Wege sind unter 3 km weit. Dies sind eigentlich typische Radentfernungen, hier könnten hochwertige prominent am Eingang platzierte Diensträder (ggf. Pedelecs) helfen, die Abhängigkeit von (Dienst-)Pkw zu reduzieren.

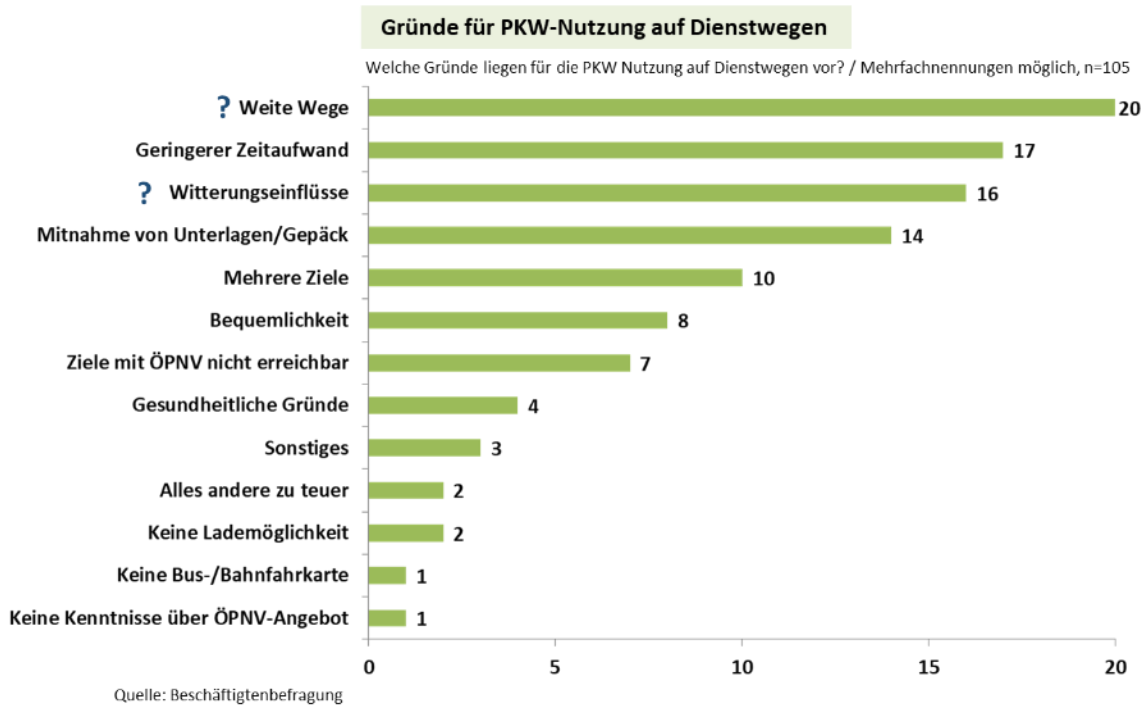


Abbildung 27: Gründe für die Pkw-Nutzung auf Dienstgängen

Als wichtigsten Grund für die Pkw-Nutzung auf Dienstgängen benennen die Beschäftigten überraschenderweise „weite Wege“ (Abbildung 27), was einen gewissen Widerspruch zu den festgestellten überwiegend kurzen Dienstwegen darstellt. Auch der „geringere Zeitaufwand“ im Vergleich Pkw-Fahrt versus Fahrt mit dem Rad sollte auf kurzen Dienstgängen eigentlich vernachlässigbar sein. Die Witterungseinflüsse spielen eine vergleichsweise große Rolle, laut dem Deutschen Wetterdienst regnet es jährlich an zehn Tagen zwischen 7 und 8 Uhr morgens. Was die Mitnahme von Materialien anbelangt könnten z.B. Satteltaschen an Diensträdern gute Dienste leisten – Dienstgänge, bei denen große Materialmengen befördert werden müssen, stellen meist Ausnahmen dar und betreffen nur bestimmte Mitarbeitende z.B. Hausdienste, Bauhof.

Auch hier könnte man analog zu den Arbeitswegen versuchen, die genannten Gründe in „harte“ unabänderliche Fakten (z.B. gesundheitliche Gründe) und „weiche“ veränderbare Kriterien (z.B. Bequemlichkeit) zu unterteilen. Etwa ein Drittel der Gründe wären „harte Fakten“, für die anderen Aspekte könnten verschiedene Maßnahmen, die Entwicklung anderer/neuer Mobilitätsangebote theoretisch 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?

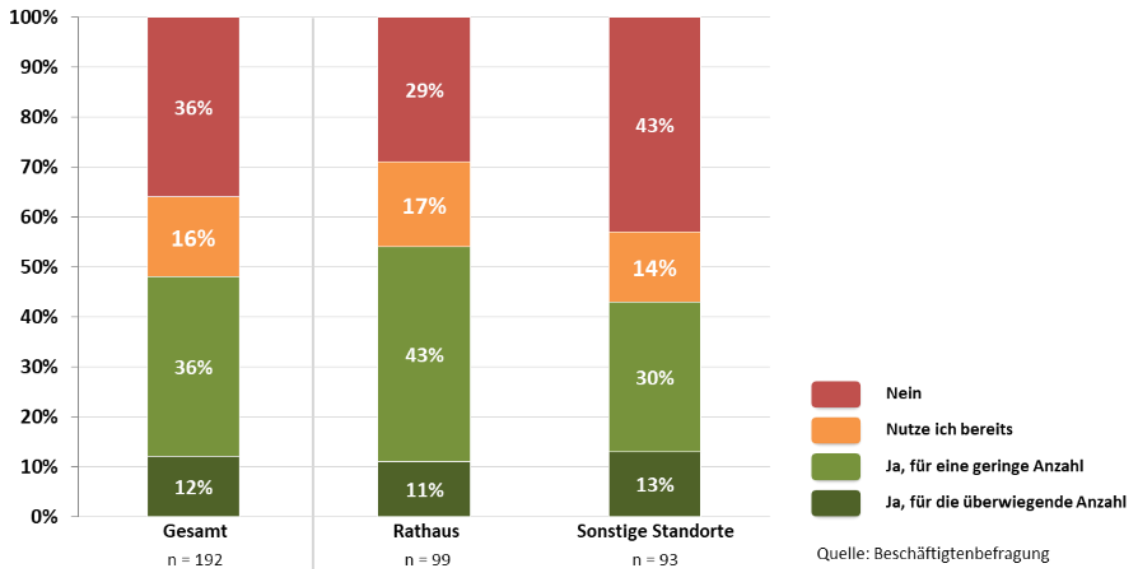


Abbildung 28: Umweltverbund als Alternative






Die Beschäftigten wurden gefragt, inwiefern sie sich alternative Verkehrsmittel zum Pkw (Bus, Bahn, Fahrrad, Fuß = Umweltverbund) für ihre Dienstgänge vorstellen könnten (Abbildung 28). 16 % der Beschäftigten nutzen für Dienstgänge bereits den Umweltverbund. Weitere 48 % könnten sich vorstellen, Dienstgänge zumindest teilweise mit anderen Verkehrsmitteln als dem Auto zu tätigen.

Nach Standorten aufgegliedert, sehen v.a. die Beschäftigten des Rathauses Potenzial für die Nutzung des Umweltverbundes.

5. Zusammenfassung Analyseergebnisse

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

Tabelle 6: Zentrale Ergebnisse nach Verkehrsmitteln

	<ul style="list-style-type: none"> • Sehr häufig genutztes Verkehrsmittel 74 % der Arbeits- und 77 % der Dienstwege • ... dabei finden 54 % der Arbeits- und Dienstgänge im Nahbereich < 3 km statt => Verlagerungspotential vorhanden • Gründe für Pkw-Nutzung sind: Bequemlichkeit, Flexibilität, Wegekettens, Zeitaufwand, Bedarf Privat-Pkw für Dienstgänge • Parken findet am Rathaus kostenpflichtig in der Tiefgarage statt (Warteliste), für andere Standorte im öffentlichen Raum • Eine Entkoppelung der Verkehrsmittelwahl auf Arbeitswegen von der auf Dienstwegen wird gewünscht (Pkw-Anreise wg. Dienstgängen)
	<ul style="list-style-type: none"> • ÖV spielt für Arbeits- (7 %) und Dienstwege (4 %) eine geringe Rolle, • ...obwohl gute Ausgangsbedingungen (Entfernung Haltestellen, Umsteigen, ÖV-Angebot) bestehen • Nur 8 % ÖV-Abonnement-Kunden (= Häufige Nutzer) • Hohe Umstiegsbereitschaft (62 %), ÖV-Preise und bessere Verbindungen sind wichtigste Verbesserungswünsche
	<ul style="list-style-type: none"> • Unterdurchschnittlicher Radbesitz (nur 79 % statt 93 % in D) • Zweitwichtigstes Verkehrsmittel für Arbeitswege (13 %), auch B+R spielt dabei eine Rolle • Dienstgänge finden trotz vieler typischer Radentfernungen (54 % < 3 km) selten per Rad statt (7 %) • Höchste Umstiegsbereitschaft (68 %) • Wichtigste Umstiegsoption für Beschäftigte sonstiger Standorte
	<ul style="list-style-type: none"> • Wichtigstes Verkehrsmittel (41 %) in Entfernungsklasse < 1 km • Zweitwichtigstes Verkehrsmittel auf Dienstwegen (9%), insbesondere auch als „Winteroption“ geschätzt • Wichtigste Umstiegsoption für Dienstgänge der Rathausbeschäftigten
	<ul style="list-style-type: none"> • Mobiles Arbeiten für viele möglich • Dienstvorschriften an moderne Mobilität anpassen
















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 schnelle Leser eine Einschätzung zum Umsetzungsstand (Status Quo), der zeitlichen Perspektive sowie der Umsetzungspriorität jeweils in drei Stufen.



Bei der Analyse der Mobilität für die Stadtverwaltung Dreieich hat sich herausgestellt, dass der Fokus der Maßnahmen auf einer Förderung der Mobilität per Rad liegen sollte, da ein guter Teil der Arbeits- und Dienstwege in typischen Radentfernungen erfolgt. Gleichzeitig sollten Maßnahmen zur Stärkung des Fußverkehrs ergriffen werden sowie zu einer effizienteren Pkw- und häufigeren ÖPNV-Nutzung.

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	
	Zeitliche Perspektive
	 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.
	Priorität der Umsetzung
	 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	 Erweiterung bzw. Verbesserung der Fahrradabstellanlagen	Status Quo	
		Zeitperspektive	
		Priorität der Umsetzung	I
Beschreibung	<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"> - Standort Rathaus (Bügel für Besuchende Schulstraße): Die vorhandenen 6 Bügel entsprechen nicht dem Bedarf (Begehung am 13.5.19: 14 Räder). Eine Erweiterung der Radabstellanlage um 9 Bügel konnte in Absprache mit dem Gebäudeeigentümer kurzfristig unter dem vorhandenen Gebäudedach erfolgen. - Standort Rathaus (Anlage für Beschäftigte in der Tiefgarage): Ersatz der Felgenklemmer durch moderne Bügel oder z.T. Entfernen der Klemmer, um im Fahrradkeller mehr Räder unterzubringen. Zu klären wäre des Weiteren die Tiefgaragenausfahrt nach 19 Uhr (Sicherheitstor von innen nicht bedienbar) - Alle Standorte: Radabstellanlagen auf Qualität und Quantität prüfen. 		
Beurteilung	<p>16 % der Beschäftigten nutzen bereits das Fahrrad auf dem Weg zur Arbeit. Weitere 52 % können sich gut vorstellen, prinzipiell auf das Fahrrad umzusteigen, als Voraussetzung hierfür werden u.a. gute Abstellanlagen gewünscht (33 % der Nennungen). Da viele Beschäftigte aus einem per Rad gut zu bewältigenden Einzugsbereich (42 % < 5 km) kommen, bestehen hier große Verlagerungspotenziale für Arbeitswege und innerstädtische Dienstgänge zwischen den Standorten der Verwaltung.</p>		
Aufwand	<p>Mittlerer Aufwand, Kosten je Bügel ab 100 €/Stück, keine Überdachung (Rathaus) erforderlich</p> <p>Förderung möglich:</p> <p>a) Mobilitätsfördergesetz (ehemals GVFG)</p> <p>b) Förderung über Nahmobilitäts-Richtlinie: https://mobil.hessen.de/verkehr</p>		
Zielgruppe	Beschäftigte und Besuchende der Standorte		
Koordinierung	Fachbereich 3/8 (Planung und Bau bzw. Gebäudemanagement)		

1.2	  Erweiterung der Bike+Ride- Abstellanlagen	Status Quo	
		Zeitperspektive	
		Priorität der Umsetzung	
Beschreibung	<p>Viele Standorte der Stadtverwaltung befinden sich in einer typischen Rad-Entfernung von den Bahnhaltepunkten, z.B. ist der Standort Rathaus via Fahrradstraße in ca. 2,6 km von Buchschlag erreichbar. Bike+Ride (B+R) spielt also sowohl für die Arbeits- oder Dienstwege der Verwaltungsmitarbeitenden eine Rolle, als auch für die Menschen in Dreieich, die z.B. in Frankfurt oder Darmstadt arbeiten und mit dem Rad zum Bahnhof fahren. Angesichts der langen Standzeiten am Bahnhof ist die Hochwertigkeit, Überdachung und Sicherheit der Anlage wichtig. Bzgl. der B+R-Anlagen konkret zu prüfen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Buchschlag: Erweiterung der vorhandenen, qualitativ hochwertigen Anlage; Prüfung ob die unter der Überdachung stehenden Fahrradboxen außerhalb Platz finden können, um unter dem Dach Platz für weitere Bügel zu schaffen; langfristig B+R im Zusammenhang mit B-Plan Parkplatz Bf. Süd erweitern. - Sprendlingen: Ersatz der Felgenklemmer durch hochwertige Bügel und Prüfung einer Überdachung (kostengünstige Möglichkeit über Modul Bushaltestelle). Abstimmungsgespräche mit der Bahn laufen, wonach der Stadt gestattet wird, auf eigene Kosten eine neue B+R-Anlage zu errichten. - Prüfung anderer Bahnstationen auf Qualität, Quantität und Überdachung. 		
Beurteilung	<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>		
Aufwand	<ul style="list-style-type: none"> - mittlerer Aufwand für Kommune - Förderung möglich z.B. über: <ul style="list-style-type: none"> a) Mobilitätsförderungsgesetz (ehemals GVFG): Sammelanträge stellen z.B. Koordination via Kreis oder Regionalverband, um die Bagatellgrenze zu überwinden (vgl. https://www.region-frankfurt.de/media/custom/2629_1197_1.PDF?1540804840) b) Nahmobilitäts-RL mögl.: Punkt 2.1 „investive Maßnahmen“ Punkt 10 „Fahrradabstellanlagen/B+R“ (i.d.R. 70% Förderung + ggf. 10% bei gehobenem Fördersatz) 		
Zielgruppe	Bewohner*innen, Beschäftigte, Besuchende		
Koordinierung	Fachbereich 3 (Planung und Bau), Runder Tisch Radverkehr		





1.3	 Erweiterung bzw. Verbesserung des Dienstradangebotes	Status Quo	
		Zeitperspektive	
		Priorität der Umsetzung	
Beschreibung	<p>Hochwertige, gut zugängliche Diensträder können einen Teil der in Dreieich überwiegend kurzen Pkw-Dienstwege ersetzen. Dabei können konventionelle Fahrräder oder Pedelecs (Rad mit elektrischer Unterstützung) zum Einsatz kommen. Um den Antrittswiderstand für ihre Nutzung gering zu halten, ist eine leichte Zugänglichkeit sicher zu stellen, in Bezug auf den Ausleihvorgang (z.B. Buchung per Outlook/Groupwise) und in Bezug auf eine prominent sichtbare Platzierung der Dienst-Räder, um ihr Vorhandensein im Bewusstsein der Belegschaft zu verankern.</p> <p>Derzeit verfügt der Fachbereich Planung und Bau am Standort Rathaus über drei (im Fahrradkeller platzierte) Diensträder – ein Pedelec und 2 konventionelle Räder.</p> <p>Zur Erweiterung und Verbesserung des Dienstrad-Angebotes sollte erfolgen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Übersicht erstellen: In welchen Fachbereichen sind Diensträder vorhanden? - Buchungssystem klären/vereinfachen: Wie kann man auf sie zugreifen, wie kann die Buchung „niederschwellig“ gestaltet werden? - Zentraler Schlüsselablageplatz: z.B. in Schlüsselkasten am Empfang - Standortüberprüfung Diensträder: Der Standort der Rathaus-Diensträder ist nicht optimal (Tiefgarage), es sollte nach einem prominenteren Platz gesucht werden (am Empfang, in Boxen vor dem Eingang siehe Bild o.ä.). Die Räder könnten durch „Dienstrad-Sticker“ kenntlich gemacht werden. - Kommunikation des Dienstrad-Angebotes: Da vielen Beschäftigten das Angebot unbekannt war, sollte über Vorhandensein, Standort und Nutzungsbedingungen für die Diensträder informiert werden, ggf. in Verbindung mit einer Einführungsveranstaltung zur Benutzung von Pedelecs - Anschaffen von Taschen/Körben: für Materialtransport auf Dienstgängen. 		
Beurteilung	<p>Im Hinblick auf die überwiegend kurzen Dienstwege (54 % unter 3km), eignen sich Fahrräder als Alternative für die kurzen Pkw-Dienstfahrten. Bislang werden nur für 8 % der Dienstwege (v.a. das eigene) Fahrrad genutzt, so dass hier ein erhebliches Verlagerungspotential besteht. Pedelecs ermöglichen dabei ein entspanntes Fahren und unverschwitztes Ankommen zum Dienstgeschäft.</p>		
Aufwand	<ul style="list-style-type: none"> - Bei Neubeschaffung: mittlerer Aufwand (Förderung möglich) - niederschwellige Alternative: bei Fahrradversteigerung, nutzbare Räder durch Radhändler überholen und als Diensträder weiter verwenden 		
Zielgruppe	Beschäftigte		
Koordinierung	Fachbereich 7/8 (Verwaltungssteuerung & Service/Gebäudemanagement)		




1.4	 Prüfung: Anschaffung eines Dienst-Lastenrades	Status Quo	
		Zeitperspektive	
		Priorität der Umsetzung	II
Beschreibung	<p>Für einen Teil der kurzen Dienstwege besteht das Erfordernis Lasten von mittlerem Umfang und Gewicht zu transportieren z.B. für Hausmeisterdienste oder Spiel-Mobile. Hier können Dienstlastenräder eine Alternative zum Dienst-Pkw/-Bus darstellen.</p> <p>Konkret geprüft werden sollte:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Anschaffung eines hochwertigen Lasten-Dienststrades zunächst für den Standort Rathaus (ggf. weitere?) ggf. über vorheriges Probefahren oder Ausleihen eines Lastenrades, um ein Bild über Einsatzzwecke und -möglichkeiten zu erhalten. - Ggf. bei Kauf: Information aller Beschäftigten über Vorhandensein, Standort, Nutzungsbedingungen für das Lasten-Rad - Ggf. Einführungsveranstaltung zur Benutzung des Lastenrades, um evtl. vorhandene Nutzungshemmnisse abzubauen - Ggf. Wartungsvertrag mit vor Ort ansässiger Fahrradwerkstatt (Ecke Hauptstraße/Offenbacher Straße). 		
Beurteilung	<p>Im Hinblick auf die überwiegend kurzen Dienstwege (54 % unter 3km) in Kombination mit der z.T. bestehenden Erfordernis zum Materialtransport, können Lasten-Fahrräder eine sinnvolle Ergänzung darstellen.</p>		
Aufwand	<ul style="list-style-type: none"> - Probefahren möglich über die Programme: a) „Radfahren neu entdecken“ (HMWEVW) Lastenräder können kostenlos (4 Wochen) ausgeliehen werden vgl. https://www.radfahren-neu-entdecken.de oder b) Programm „Lastenradtest“ (DLR) www.lastenradtest.de für 1€/Rad/Tag - Beschaffung: mittlerer Aufwand (Förderung möglich) - Wartungsvertrag: möglichst mit ortsansässiger Fahrradwerkstatt (z.B. direkt am Rathaus, der auch über Erfahrung mit Lastenrädern verfügt) - Einrichtung Standort, Information: geringer Aufwand 		
Zielgruppe	Beschäftigte		
Koordinierung	Fachbereich 3/7 (Planung und Bau/Verwaltungssteuerung & Service)		




1.5	 Prüfung von Fahrradleasing (Jobrad)	Status Quo	
		Zeitperspektive	
		Priorität der Umsetzung	Ⓘ Prüfung
			Ⓜ Einführung
Beschreibung	<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 den Arbeitgeber ist Jobrad quasi „kostenneutral“, dem administrativen Aufwand stehen gesenkte Lohnnebenkosten gegenüber. Gleichzeitig entsteht ein Beitrag zur Gesundheitsförderung, Motivation der Mitarbeitenden, zum Klimaschutz und dem Image. Der früher bestehende „Zwang“ für den Arbeitgeber ein geleastes Rad in das Eigentum zu übernehmen, wenn der Mitarbeitende 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"> der Tarifvertrag eine <i>Öffnungsklausel</i> oder ausdrückliche Regelung zur Entgeltumwandlung enthält oder eine Entgeltumwandlung aus zusätzlichen <i>übertariflichen Vergütungsbestandteilen</i> besteht. <p>Das Vorliegen einer der beiden genannten Tatbestände müsste die Stadt Dreieich für sich intern prüfen. Bei positivem Ergebnis können Gespräche mit einem der Jobrad-Anbieter (z.B. Jobrad, LeaseRad GmbH u.a.) aufgenommen werden.</p>		
Beurteilung	Die Maßnahme unterstützt Beschäftigte darin, hochwertige Räder für den privaten und dienstlichen Gebrauch zu erwerben. Hochwertige Räder sind gleichbedeutend mit hohem Fahrspaß und einer Steigerung der Fahrradnutzung.		
Aufwand	Der Aufwand für die Stadt ist sehr überschaubar (geringer administrativer Aufwand von ca. 1h/Mitarbeitenden und Jahr). Den größten Teil des Aufwandes übernimmt der Jobrad-Anbietende (vgl. z.B. https://www.jobrad.org/arbeitgeber.html , https://www.lease-a-bike.de/vorteile-arbeitgeber-fahrradleasing).		
Zielgruppe	Beschäftigte		
Koordinierung	Fachbereich 7 (Verwaltungssteuerung & Service)		

1.6	 Prüfung eines Fahrradverleihsystems (bei externer Anfrage)	Status Quo	
		Zeitperspektive	
		Priorität der Umsetzung	III
Beschreibung	<p>Fahrradverleihsysteme eignen sich insbesondere, um in städtischen Räumen kurze Wege zurück zu legen. Dabei kann das Rad als Hauptverkehrsmittel eingesetzt werden oder Teil einer Wegekette (z.B. zum Bahnhof) sein. In Dreieich könnte ein Fahrradverleihsystem insbesondere Einsatz finden:</p> <p>a) für die Arbeitswege in Kombination mit der ÖV-Anreise: ÖV-Anreise z.B. bis Buchschlag und Weiterfahrt über die Fahrradstraße mit Leihrad bis zum Rathaus b) für die Dienst-Wege zwischen den verschiedenen Standorten per Rad (alternativ oder ergänzend zu Dienst-Rädern).</p> <p>In der Region wurden Fahrradverleihsysteme bereits in verschiedenen Mittelstädten (z.B. Reinheim, Groß-Gerau, Bensheim) erfolgreich implementiert. Die jeweilige Stadtverwaltung ist für den Anbietenden des Verleihsystems dabei als „Ankerkunde“ wichtig.</p>		
Beurteilung	<p>Für die Stadtverwaltung könnte ein Fahrradverleihsystem interessant sein, um Dienstwege zwischen den Standorten zurück zu legen oder für den „letzten Kilometer“ z.B. für Mitarbeitende, die mit der Bahn kommen. Darüber hinaus wäre das System natürlich für alle Menschen nutzbar und interessant für auswärtige Beschäftigte.</p> <p>Gegenwärtig möchte die Stadt nicht von sich aus aktiv werden, jedoch die Maßnahme aufgreifen, sofern von außen ein anbietendes Unternehmen an die Stadt herantritt oder der Kreis ggf. als Koordinator aktiv wird.</p>		
Aufwand	<ul style="list-style-type: none"> - Hoher Aufwand, da Abstimmung mit Externen erforderlich (ggf. Koordination über Kreis möglich) - Kosten Größenordnung: ca. 10.000 € für eine Station mit 5 Rädern - Förderung: bis zu 90 % der Bau- und Betriebskosten möglich (z.B. über Klimaschutzinitiative, Umsetzung Nationaler Radverkehrsplan) 		
Zielgruppe	Bewohner*innen, Beschäftigte, Besuchende		
Koordinierung	Fachbereich 3/7 (Planung und Bau/Verwaltungssteuerung & Service), Unternehmen z.B. Nextbike		



1.7	 Sichtbarmachung wichtiger Radachsen	Status Quo	
		Zeitperspektive	
		Priorität der Umsetzung	II
Beschreibung	<p>Die Rahmenbedingungen für das Radfahren in Dreieich selbst und auf Arbeitswegen aus den umliegenden Nachbargemeinden sind sehr gut: Geringe Topographie sowie weitgehend gut ausgebaute Rad- bzw. Wirtschaftswege. Innerhalb Dreieichs können Radelnde gut durch die Tempo-30-Zonen im Mischverkehr fahren oder Hessens längste Fahrradstraße von/zum Bahnhof Buchschlag nutzen. Dennoch ist die Radnutzung auf den Arbeitswegen ausbaufähig (13 % gerade regionaler Schnitt). Dies scheint u.a. daran zu liegen, dass vielen Menschen ihre Radstrecke unbekannt ist oder sie nicht als gut funktionierende Radachse wahrgenommen wird.</p> <p>Dreieich verfügt über einige Informationen zum Thema Radwege (z.B. Karte Radweg „Rund um Dreieich“, Radwegweisung Region Rhein-Main-Neckar, Flyer Fahrradstraße), eine Bündelung und übersichtliche kartographische Darstellung oder Tracking-Information über wichtige Radachsen könnte ergänzend bei der Sichtbarmachung und Vermarktung helfen. Konkret könnten:</p> <ul style="list-style-type: none"> - alle Informationen in einer Radkarte gebündelt werden (Bsp. Neu-Isenburg), hierfür auch Kontakt mit GIS aufnehmen und vorhandene Grundlagen klären - im Rathaus vorhandene Informationen noch prominenter platziert werden: Aushänge, Regale - zu den gebündelten Mobilitätsinformationen für (neue Mitarbeitende) mit aufgenommen werden (ggf. mit vorgeschlagenen Tracks für wichtige Wohnstandorte) - auf die städtische Homepage aufgenommen werden (Links) - im Rahmen eines Aktionstages z.B. in Form von Sternfahrten zum Arbeitsort erlebbar gemacht werden (mit Treffpunkten z.B. in Langen, Offenthal...). 		
Beurteilung	<p>Trotz der guten Ausgangsbedingungen für das Radfahren in und um Dreieich fahren derzeit nur ausbaufähige 13 % der Beschäftigten mit dem Rad zur Arbeit bzw. 8 % zu ihren Dienstgängen. Dem stehen 42 % der Arbeitswege unter 5 km und 54 % der Dienstwege unter 3 km entgegen, so dass ein gewisser Nachholbedarf im Hinblick auf Informationen zu guten inner-/überörtlichen Radverbindungen gegeben zu sein scheint.</p>		
Aufwand	Geringer Aufwand		
Zielgruppe	Beschäftigte, Bewohner*innen		
Koordinierung	Fachbereich 3/7 (Planung und Bau/Verwaltungssteuerung & Service), Runder Tisch Radverkehr		

1.8	 Reparaturwerkzeug anschaffen	Status Quo	
		Zeitperspektive	
		Priorität der Umsetzung	II
Beschreibung	<p>Durch die Aufbewahrung von häufig benötigten Werkzeugen für einfache Reparaturen am Fahrrad an einem bekannten Ort, haben Mitarbeitende die Möglichkeit, sich bei kleinen Pannen selbst zu helfen. Es wird eine Barriere für die Nutzung des Fahrrades auf dem Weg zur Arbeit abgebaut.</p> <p>Dies sollte erweitert und ggf. auch an anderen Verwaltungsstandorten eingeführt werden, konkret:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Standort Rathaus: Prüfen ob Reparaturservice-Station am Rathaus angebracht werden kann (Typ ADFC-Pannensäule) - Mit dem benachbarten Fahrradhändler könnte ein Sonderpreis für zeitnahe (taggleiche) Reparaturen der Räder für Mitarbeitende vereinbart werden - Weitere Standorte: ein einfaches Reparaturset angeschafft werden (Luftpumpe, Flickzeug, 13er Schraubenschlüssel usw.) kann - die Mitarbeitenden über Vorhandensein/Aufbewahrungsort informieren. 		
Beurteilung	Die Vorhaltung von Reparaturwerkzeug und häufig benötigtem Material an den Verwaltungsstandorten hilft Radfahrenden bei kleinen Pannen – ein Platter auf dem Hinweg wird so nicht zum Problem für den Rückweg.		
Aufwand	Geringer Aufwand		
Zielgruppe	Beschäftigte		
Koordinierung	Fachbereich 3/8 (Planung und Bau/Gebäudemanagement)		






1.9	 Prüfung: Wasch- und Umkleidemöglichkeit	Status Quo	
		Zeitperspektive	
		Priorität der Umsetzung	II
Beschreibung	<p>Duschen und Umkleiden im Betrieb bieten Radfahrenden die Möglichkeit, auch bei längeren Anfahrtswegen, sportlichem Fahrstil oder schlechtem Wetter einen angenehmen Arbeitstag zu verbringen. Dadurch wird eine Attraktivitätssteigerung im Radverkehr erreicht und eine Nutzungsbarriere abgebaut.</p> <p>Die Stadt ist nicht Eigentümer des Rathauses und bislang haben sich die Verhandlungen mit dem Gebäudeeigentümer in dieser Thematik als schwierig erwiesen. Auch wenn kurzfristig ein Einbau einer Dusche nicht erfolgen wird, lässt sich vielleicht doch im Bestand eine „kleine Lösung“ finden, die zumindest eine Katzenwäsche ermöglicht z.B.:</p> <ul style="list-style-type: none"> - je eine Herren-/Damentoilette im Haus, die mit abschließbarer Eingangstür versehen wird (Riegel an Tür anbringen) und für eine Katzenwäsche 5 min. abschließbar ist. - Umwandlung eines Raums, der mit Wasseranschluss versehen ist und als Waschaum dienen könnte - wichtig ist auch die Information der Mitarbeitenden in Bezug auf Waschmöglichkeiten. <p>Falls perspektivisch ein Umzug der Stadtverwaltung erfolgt: Einrichten von Duschen, Umkleiden und Spinde für Mitarbeitende am neuen Standort.</p>		
Beurteilung	Ein unverschwitzter Start in den Arbeitstag ist für den Radelnden ein angenehmerer Start in den Tag. In den Analysen waren Duschen ein wichtiger Verbesserungswunsch der Mitarbeitenden.		
Aufwand	Geringer Aufwand (nur Waschmöglichkeit schaffen), mittlerer Aufwand bei Duscheneinbau		
Zielgruppe	Beschäftigte		
Koordinierung	Fachbereich 8 (Gebäudemanagement)		

2. Handlungsfeld Förderung des Zufußgehens

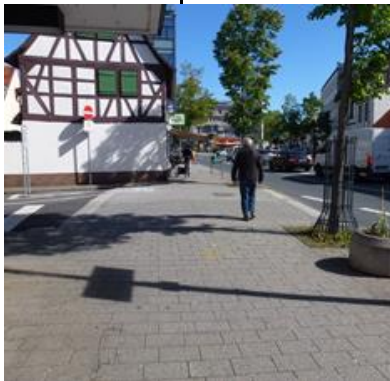
2.1	 Ergänzung der Wegweisung zum Rathaus	Status Quo	
		Zeitperspektive	
		Priorität der Umsetzung	
Beschreibung	<p>Eine wegweisende Beschilderung für zu Fuß gehende ermöglicht Ortsfremden die Orientierung. Gegenwärtig kommen Ortsunkundige, die per Bus und Bahn anreisen und dann zu Fuß den Weg zum Rathaus suchen, in der Hauptstraße z.B. an der Bushaltestelle Rathaus an und fragen sich dann, wo konkret sich das Rathaus befindet bzw. vor dem Gebäude stehend, wo der Zugang liegt.</p> <p>Derzeit befindet sich eine Beschilderung:</p> <ul style="list-style-type: none"> - An der Bushaltestelle Rathaus (Ostseite) - An der Hofeinfahrt <p>Konkret wäre eine Beschilderung hilfreich:</p> <ul style="list-style-type: none"> - An der Bushaltestelle Rathaus (Westseite) - Am Platz Kreuzung Frankfurter Straße/Offenbacher Straße (vor Café Ernst) - An der Hofeinfahrt (vorhandenes Schild korrekt nach Osten ausrichten) - Am Haus selbst (vorhandenes Schild ist klein, ausgeblichen, unverständlich). <p>Bezüglich der Gestaltung der Beschilderung gibt es 3 Möglichkeiten:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Vorhandene Fußwegeschilder nutzen (schwarz-weiß) - Radwegweisung: Da in Dreieich eine umfassende Radwegweisung existiert, könnte durchaus die Nutzung der Radbeschilderung erwogen werden, da sich Fußgänger häufig auch an der Radwegweisung orientieren. - RMV-Fußwegeschilder: Alternativ gibt es eine gemeinsam mit dem RMV entwickelte Beschilderung von Fußwegen (vgl. Bild). <p>Ergänzend wäre auf der städtischen Homepage der Hinweis „Eingang Schulstraße“ hilfreich zur Auffindung.</p>		
Beurteilung	Die Verbesserungen der Orientierung für zu Fuß gehende macht das Gehen attraktiver – auch in der Kombination mit dem ÖPNV.		
Aufwand	geringer Aufwand		
Zielgruppe	Besuchende, Beschäftigte, (neue) Bewohner*innen		
Koordinierung	Fachbereich 3/7/8 (Planung und Bau/Verwaltungssteuerung & Service/Gebäudemanagement)		





2.2	 Aktionen und Anreize zur Förderung des Gehens (und Radelns)	Status Quo	
		Zeitperspektive	
		Priorität der Umsetzung	II
Beschreibung	<p>Um Anreize für die Nutzung der eigenen Füße bzw. des Fahrrades auf dem Arbeitsweg zu schaffen, können verschiedene Aktionen gestartet werden (z.B. als Teilnahme an vorhandenen übergeordneten Kampagnen/Wettbewerben oder als eigene interne Aktion). Ansatzpunkt ist dabei auf situative Art etwas Neues auszuprobieren und sich spielerisch mit dem Thema Gehen bzw. Radfahren zu beschäftigen. Mitarbeitende sollen so, ohne erhobenen moralischen Zeigefinger, dazu gebracht werden, das eigene Mobilitätsverhalten zu reflektieren.</p> <p>Denkbare Formate sind z.B.:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Teilnahme an bestehenden Wettbewerben/Kampagnen wie z.B. dem „Stadtradeln“ (Klimabündnis). Hieran nimmt Dreieich regelmäßig teil, eine Erweiterung der Aktion auf zu Fuß gehende oder ÖV-Nutzer ist möglich (Bsp. Gemeinde Sulzbach). - Aktion „Frühstück für zu Fuß gehende und Radelnde“: Einmal im Sommerhalbjahr wird für diejenigen, die zu Fuß/mit dem Rad in die Arbeit gekommen sind als kleines Dankeschön z.B. vom Bürgermeister ein Frühstück spendiert. - Interner Wettbewerb: Wer in einem bestimmten Zeitraum mindestens an X Tagen zu Fuß/mit dem Rad in die Arbeit kam, erhält z.B. einen Gutschein für eine Fahrradüberholung oder einen zusätzlichen Urlaubstag. Mitarbeitende, die regelmäßig zu Fuß/mit dem Rad in die Arbeit kommen, sind durchschnittlich an 3-5 Tagen weniger krank, einen eingesparten Krankheitstag würde der Arbeitgeber dadurch an seine Beschäftigten zurückgeben. 		
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	Beschäftigte, (bei Stadtradeln auch die Bewohner*innen)		
Koordinierung	Fachbereich 7 (Verwaltungssteuerung & Service)		


2.3	 Querbarkeit der Frankfurter-, Offenbacher- und Hauptstraße verbessern	Status Quo	
		Zeitperspektive	
		Priorität der Umsetzung	
Beschreibung	<p>Derzeit muss auf dem Weg zum Rathaus die Haupt- bzw. Frankfurter Straße sowie die Offenbacher Straße gequert werden. Aufgrund der Gestaltung der Ampelanlagen ergibt sich ein 2-züiges Queren der Fahrbahn für zu Fuß Gehende (und abgestiegene Radfahrende). Angesichts der langen Wartezeiten und der nicht abgestimmten Grünzeiten für die beiden Furten ergeben sich so Zeitverluste von über 2 min. im unmittelbaren Rathausumfeld.</p> <p>Gleichzeitig ist der Raum Haupt-/Frankfurter/ Offenbacher Straße so etwas wie das Herz Dreieichs. Angesichts der starken Dominanz des Kfz-Verkehrs ist dies kaum erlebbar, ein wenig Aufenthaltsqualität erhält der kleine Platz durch die Außenbestuhlung der Bäckerei. Entsprechende Hinweise wurden im Rahmen eines Stadtentwicklungskonzeptes, über das ADFC-Papier „Sprendlingen Süd“ und verschiedene Verkehrsgutachten durch externe Büros bereits ausgearbeitet.</p> <p>Konkrete Maßnahmen könnten sein:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Kurzfristig Anpassung der Ampelschaltung - Langfristig Umgestaltung der Stadtmitte unter stärkerer Betonung der Aufenthaltsfunktion und Zuweisung größerer Flächen für den Fuß- und Radverkehr. 		
Beurteilung	Die Verbesserung der Querungssituation und Aufenthaltsfunktion in der Stadtmitte könnte das Gehen in Dreieich attraktiver machen und trägt über die Belebung der Stadtmitte auch zur Stärkung des lokalen Einzelhandels bei.		
Aufwand	hoher Aufwand		
Zielgruppe	Besuchende, Beschäftigte, Bewohner*innen		
Koordinierung	Fachbereich 3 (Planung und Bau)		


2.4	 Weiter so: Gehwegüberfahrten entlang von Hauptfußwegeachsen	Status Quo	
		Zeitperspektive	
		Priorität der Umsetzung	II
Beschreibung	<p>Bei der Betrachtung der Fußgänger-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 zu Fuß Gehende, die sich entlang von Hauptverkehrsstraßen bewegen, die zu querenden Seitenstraßen (bei z.T. nicht abgesenktem Bordstein) eine Erschwernis auf ihren Wegen dar.</p> <p>Die sogenannten „Gehwegüberfahrten“ (vgl. Bild) leisten hier wirkungsvolle Hilfe. Einerseits verdeutlichen sie dem abbiegenden Kfz-Verkehr den Fußgängervorrang, andererseits können sich zu Fuß Gehende entlang der Hauptverkehrsstraße niveaugleich (barrierefrei) fortbewegen. Sie ist die bauliche Antwort darauf, dass an der Stelle die (untergeordnete) Fahrbahn den (übergeordneten) Fußweg unterbricht. In Dreieich kommen solche Gehwegüberfahrten z.T. bereits entlang der Haupt- und auf der Nordseite der Eisenbahnstraße zum Einsatz. Analog sollte dies entlang anderer wichtiger Hauptachsen für den Fußverkehr entsprechend systematisch umgebaut werden, wenn ohnehin Fahrbahnsanierungen oder Kanalbauarbeiten anstehenden.</p> <p><i>Querverweis:</i> Der Regionalverband führt fußläufige Erreichbarkeitsanalysen durch im Zusammenhang mit seinem „kleinräumigen Monitoring“</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 Ohnehin-Maßnahmen (Kanalbau, Fahrbahnsanierung), kann es nahezu kostenneutral erfolgen.		
Zielgruppe	Zu Fuß Gehende		
Koordinierung	Fachbereich 1/3 (Bürger und Ordnung/Planung und Bau)		







2.5	 Einführung einer/s ehrenamtlichen Fußverkehrsbeauftragten	Status Quo	
		Zeitperspektive	
		Priorität der Umsetzung	
Beschreibung	<p>Obwohl der Fußverkehr das zweitwichtigste Verkehrsmittel – nach dem motorisierten Individualverkehr – darstellt (in Deutschland und in Dreieich 22 % Fußwege!), kommt diesem faktisch vorhandenen Anteil keine entsprechende Bedeutung bei der Zuweisung von Finanz- oder Personalmittel zu. Zwar haben mittlerweile viele Kommunen eigene Radverkehrsbeauftragte (Radverkehr in Deutschland: 11 % der Wege), eine entsprechende personelle Unterfütterung des Fußverkehrs lässt bislang jedoch vielfach auf sich warten.</p> <p>Aufgabe des Fußverkehrsbeauftragten wäre analog zum Radverkehrsbeauftragten die Belange der zu Fuß Gehenden zu vertreten und in alle relevanten Planungen der Stadt entsprechend einzubringen. Auch Informations- und Kommunikationsarbeit in Sachen Fußverkehr wären ein wichtiges Arbeitsfeld (vgl. hierzu auch https://www.mobiles-hessen2020.de/mm/Bro.Fuverk-WEB-k.pdf).</p> <p>In Dreieich gibt es erste Gespräche zur Einrichtung eines Fußverkehrsbeauftragten, denkbar ist es eine solche Position extern zu besetzen als hauptberufliche/r oder ehrenamtliche/r Fußverkehrsbeauftragte/r.</p>		
Beurteilung	<p>Gehen wurde lange Zeit als selbstverständlich erachtet, auch dass sich zu Fuß Gehende schon irgendwie ihre Wege suchen. Heute weiß man, dass Gehen eine wichtige Funktion übernimmt in Sachen Gesundheitsprävention, Stärkung des lokalen Einzelhandels, sozialer Zusammenhalt, Belebung von Stadtzentren, Klima- und Umweltschutz. Ein „Kümmerer“ speziell für den Fußverkehr soll für eine systematische Förderung sorgen.</p>		
Aufwand	gering		
Zielgruppe	Zu Fuß Gehende, Bewohner*innen		
Koordinierung	Fachbereich 1/3/7 (Bürger und Ordnung/Planung und Bau/Verwaltungssteuerung & Service)		

3. Handlungsfeld ÖPNV-Förderung


3.1	 Prüfung: Einführung eines Jobtickets (rabattierter ÖV-Tickets)	Status Quo	
		Zeitperspektive	
		Priorität der Umsetzung	I
Beschreibung	<p>Die Einführung vergünstigter ÖV-Tickets führt zu einer erheblichen Reduzierung der Mobilitätskosten für die Mitarbeitenden. Hiermit können die Akzeptanz und die Nutzung des ÖPNVs wesentlich verbessert werden, prinzipiell denkbare Optionen sind:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Einführung eines Jobtickets: Mit 500 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern verfügt die Stadt über gute Voraussetzungen für ein RMV-Jobticket, der Verwaltung wurde ein entsprechendes, sehr attraktives RMV-Angebot vorgelegt, die verwaltungs- interne Beratung läuft. Das Jobticket ist mit der Mitnahmereglung und der verbundweiten Gültigkeit nicht nur für Arbeitswege und dienstliche Wege interessant, sondern auch für private Wege (z.B. für kulturelle Angebote in Frankfurt) nutzbar. Darüber hinaus vereinfacht ein Jobticket die Abrechnung für per ÖV getätigte Dienstgänge enorm (keine Einzelbelegabrechnung). Bei Einführung des Jobtickets wäre der ermittelte Preis je Mitarbeitenden und Monat zu entrichten, unabhängig von der tatsächlichen Jobticket-Abnahme (hausinterner Vertrieb mit Freiheit bzgl. Abgabepreis bzw. Zuschuss). - Bezuschussung von ÖPNV-Tickets: Durch die Mitarbeitenden selbst beschaffte ÖPNV-Tickets werden vom Arbeitgeber nach einer intern definierten Regelung mit X % bezuschusst (ohne RMV-Vertragsabschluss). - Großkundenrabatt: Wenn Arbeitgeber mindestens 10 personalisierte Jahrestickets abnehmen, erhalten sie nochmals 10 % Rabatt. <p>Zunächst soll das Jobticket prioritär weiterverfolgt werden. Die beiden anderen Wege verstehen sich als Rückfallposition.</p>		
Beurteilung	<p>Im Rahmen der Umfrage hat sich eine sehr hohe Umstiegsbereitschaft auf den ÖV gezeigt (62 %), wichtigster Verbesserungswunsch waren dabei die Preise (69 % der Nennungen). Eine Umfrage unter den Kita-Beschäftigten hat gezeigt, dass 64 % die Einführung eines Jobtickets begrüßen würden.</p> <p>Zur ökonomischen Beurteilung wäre eine Gegenüberstellung Jobticket versus Kosten Dienstgänge (ÖV-Einzelbelege und Kilometergeld Pkw) erforderlich.</p>		
Aufwand	mittlerer Aufwand (je nach Modalität und Höhe des Zuschusses), ggf. sind Haushaltsanmeldungen erforderlich.		
Zielgruppe	Beschäftigte		
Koordinierung	Fachbereich 7 (Verwaltungssteuerung & Service)		


3.2	 Prüfung übertragbarer RMV-Tickets für Dienstgänge	Status Quo	
		Zeitperspektive	
		Priorität der Umsetzung	II
Beschreibung	<p>Der RMV bietet übertragbare (verbundweite) Jahresfahrkarten an, welche evtl. für per ÖV zurückzulegende Dienstgänge interessant sein könnten. Die Karte könnte an zentraler Stelle hinterlegt und über ein Buchungssystem (z.B. Outlook/Groupwise-Kalender) von allen Mitarbeitenden reserviert werden. Eine solche Maßnahme kann auch zunächst für 1 Jahr auf Probe durchgeführt werden.</p> <p>Eine übertragbare Jahresfahrkarte kostet z.B.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Für die Relation Dreieich-Frankfurt: 1.356,50 € <p>Die Maßnahme ist nur sinnvoll, wenn das Jobticket (3.1) nicht zustande kommt, ansonsten können alle Mitarbeitende ihre Dienstgänge mit dem verbundweit gültigen Jobticket tätigen, sofern ihr Ziel per ÖV erreichbar ist.</p>		
Beurteilung	<p>Ein Teil der Dienstgänge könnte gut mit dem ÖV zurückgelegt werden, das Vorhandensein einer übertragbaren Jahreskarte senkt den Antrittswiderstand dies zu tun und spart Arbeit in der Dienstreisestelle (Belegbuchung).</p>		
Aufwand	<p>Die Kosten für einen Jahresfahrchein müssten den aktuell anfallenden ÖV-Kosten (über Belegabrechnung) gegenüber gestellt werden und incl. eines Anteils an verlagerbaren Fahrten hin zum ÖV einer ökonomischen Abwägung unterzogen werden.</p>		
Zielgruppe	Beschäftigte (Dienstwege)		
Koordinierung	Fachbereich 6/7 (Finanzen und Controlling/Verwaltungssteuerung & Service)		


3.3	  ÖV-Informationen für Mitarbeitende und Kunden	Status Quo	
		Zeitperspektive	
		Priorität der Umsetzung	II
Beschreibung	<p>Das ÖV-Angebot in Dreieich ist gut mit zahlreichen wichtigen Direktverbindungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - dem S-Bahn-Angebot in Buchschlag (S3/S4, ggf. mit Buszubringer OF-64) Richtung Frankfurt und Darmstadt - der Dreieichbahn in Sprendlingen (Richtung Frankfurt und Dieburg) - diversen Busangeboten ab Haltestelle Rathaus (z.B. X83 nach Offenbach bzw. Langen, 662/3 nach Neu-Isenburg usw.) <p>Dieses gute Angebot könnte prominenter vermarktet werden, z.B.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Aushangfahrpläne im Eingangsbereich des Rathauses bzw. anderen Standorten, die einfach jeden Tag an das Angebot erinnern und es sichtbar machen - Abfahrtsmonitore: am vorhandenen Monitor (der die Besuchenden-Nr. anzeigt) könnten zwischendurch die aktuellen Abfahrtsinformationen für die Haltestelle Rathaus angezeigt werden - Auf der städtischen Homepage bei den Anreiseinformationen z.B. den Link auf die RMV-Fahrplansseite direkt mit der Zielhaltestelle „Rathaus“ versehen - Beim Einstellungsgespräch als Infrastrukturangebot für den Arbeitsweg - Bei den gebündelten Mobilitätsinformationen für (neue) Mitarbeitende, ggf. aufbereitet nach wichtigen Arbeitswegrelationen (vgl. wichtigste Wohnorte), welche Liniennummern, welche Haltestellen, welche Taktlagen usw. - Als freundlicher Hinweis bei der Reisekostenabrechnung, wenn Dienstgänge, die sehr gut mit dem ÖV zu erreichen wären, per Pkw getätigt werden - Regelmäßiger Hinweis in der Presse (z.B. Dreieich-Zeitung) z.B. immer anlässlich des halbjährlichen Fahrplanwechsels. 		
Beurteilung	Im Rahmen der Befragungen hat sich gezeigt, dass die ÖPNV-Nutzung trotz guter Rahmenbedingungen (Verbindungen, Umsteigehäufigkeit) gering ist und hinsichtlich der ÖPNV-Kenntnissen bei den Mitarbeitenden noch Nachholbedarf besteht.		
Aufwand	Geringer Aufwand		
Zielgruppe	Beschäftigte, ggf. Bewohner*innen		
Koordinierung	Fachbereich 7 (Verwaltungssteuerung & Service)		


3.4	 ÖV-Anreisekosten für künftige Mitarbeitende	Status Quo	
		Zeitperspektive	
		Priorität der Umsetzung	
Beschreibung	<p>Derzeit erhalten Kandidatinnen und Kandidaten, die für ein Bewerbungsgespräch nach Dreieich eingeladen werden, keine Vergütung ihres Anfahrtsweges. Im Sinne der Beschäftigtenakquise und als symbolische Priorisierung des Öffentlichen Verkehrs wäre es denkbar, Bahnfahrten in der 2. Klasse bis zu einer Höhe von max. 50 € bei Vorlage des Bahnfahrtscheins zu erstatten.</p> <p>Konkret könnte ein entsprechender Hinweis:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Bereits in die Ausschreibung mit aufgenommen werden und/oder - beim Bewerbungsgespräch nachgefragt werden, ob Bedarf für eine Erstattung eines ÖV-Fahrscheines besteht. 		
Beurteilung	<p>Künftige Mitarbeitende, welche bereits zum Bewerbungsgespräch zum Standort Dreieich mit den öffentlichen Verkehrsmitteln angereist sind, wissen um das ÖV-Angebot zu ihrer künftigen Arbeitsstelle Bescheid und werden mit größerer Wahrscheinlichkeit auch in ihrem Berufsalltag Bus und Bahn verwenden.</p>		
Aufwand	Geringer Aufwand		
Zielgruppe	Neue Mitarbeitende		
Koordinierung	Fachbereich 7 (Verwaltungssteuerung & Service)		


4. Handlungsfeld effiziente Pkw-Nutzung

4.1	 Optimierung Übersicht, Zugang, Buchung für Dienstfahrzeuge	Status Quo	
		Zeitperspektive	
		Priorität der Umsetzung	I
Beschreibung	<p>Derzeit stehen für Dienstgänge, die mit dem Pkw zurückgelegt werden, an verschiedenen Verwaltungs-Standorten Dienst-Fahrzeuge zur Verfügung. Innerhalb der Belegschaft besteht eine gewisse Unsicherheit bzw. z.T. Unwissen darüber, wer auf welche Fahrzeuge zugreifen kann. Die vorhandenen Dienstfahrzeuge werden nicht optimal eingesetzt, die „empfundene“ Dienstwagenverfügbarkeit wird als schlecht beschrieben. Einige Mitarbeitende scheinen auch Fahrzeuge z.T. über Zeiträume blockweise oder prophylaktisch zu reservieren.</p> <p>Konkret am Rathaus Sprendlingen steht ein zentral buchbares Pool-Fahrzeug zur Verfügung sowie 29 Abteilungsfahrzeuge (davon 9 Sonderfahrzeuge), ein Teil der Flotte könnte künftig auf E-Fahrzeuge umgestellt werden.</p> <p>Mögliche Maßnahmen zur Optimierung der Buchungssituation sind z.B.:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Übersicht erstellen über die vorhandenen Dienstfahrzeuge, ihren Standort, ihre Zugangsbedingungen usw. (Fahrzeuge anderer Fachbereiche buchbar?) - Information der Mitarbeitenden über Zugang, Buchung, Standort usw. - Buchung der Poolfahrzeuge über geeignete Software - Reservierung nur für eindeutig terminierte Dienstgeschäfte (nicht prophylaktisch oder für mehrere Terminoptionen) - Konsequentes Löschen von Reservierungen, wenn Dienstgeschäfte entfallen - Begründung für Pkw-Nutzung und Prüfung (gemäß Dienstreisevorschrift) - Hinweise auf andere Mobilitäts-Optionen z.B. Pedelec-Nutzung. 		
Beurteilung	<p>Für per Pkw zurückgelegte Dienstwege werden derzeit in Dreieich nicht einmal zu einem Viertel Dienst-Pkw eingesetzt, die Dienstwagenverfügbarkeit wird nur mit 36 % 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. Für eine freie Verkehrsmittelwahl der Mitarbeitenden auf dem Weg zur Arbeit, ist es erforderlich die Arbeitsmobilität von der Dienstmobilität zu entkoppeln. Hier ist eine bessere Verfügbarkeit der Dienst-Pkw entscheidend.</p>		
Aufwand	Geringer Aufwand, ggf. Aktualisierung bei Umstellung auf E-Fahrzeuge?		
Zielgruppe	Beschäftigte		
Koordinierung	Fachbereich 7 (Verwaltungssteuerung & Service)		



4.2	 Prüfung: Carsharing-Nutzung auf Dienstwegen	Status Quo	
		Zeitperspektive	
		Priorität der Umsetzung	III
Beschreibung	<p>Carsharing eignet sich, zur effizienten Abwicklung von mit Pkw getätigten 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 betroffener Beschäftigtenzahl für den jeweiligen Dienstgang.</p> <p>In Dreieich ist der Anbieter app2drive mit 2 Standorten vertreten, die Mitarbeitenden der Stadtverwaltung können den Comfort-Tarif nutzen, wenn sie sich mit ihrer städtischen Mailadresse anmelden. Der ursprünglich vorhandene dritte Standort am Rathaus wurde mangels entsprechender Ausleihzahlen wieder eingestellt.</p> <p>In der Region gibt es bereits einige Mittelstädte, die Carsharing auf ihrem Gebiet anbieten (z.B. Roßdorf, Groß-Gerau), wobei die Stadtverwaltung für den Carsharing-Anbieter als Ankerkunde fungiert. Um auch spontane Nutzungen der Carsharing-Fahrzeuge für Dienstgänge der Mitarbeitenden 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 anderen Personen zur Verfügung.</p> <p>Im Vorfeld einer Carsharing-Einführung empfiehlt sich ein Greifen der Fuhrpark-Optimierung (4.1) abzuwarten und ggf. eine umfassende Fuhrparkanalyse zu veranlassen, um einen Überblick über Laufleistung und Auslastung der Dienstfahrzeuge usw. zu erhalten (um z.B. die letzten 20% Pkw-Bedarf über Carsharing abzudecken).</p>		
Beurteilung	<p>Pkw-Dienstwege erfolgen zu 73 % mit dem privaten Pkw, d.h. Beschäftigte, die für den Dienstgang den Privat-Pkw nutzen, müssen auch den Arbeitsweg mit dem privaten Pkw bewältigen. Kann auf Carsharing-Fahrzeuge zugegriffen werden, entfällt dieser Zwang, der Arbeitsweg kann z.B. per Rad oder ÖV erfolgen.</p>		
Aufwand	<ul style="list-style-type: none"> - Höherer Aufwand, da Abstimmung mit Externen - Ggf. Abstimmung mit Kreis? - Kostenbeispiel für Privatkunden: 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 		
Zielgruppe	Beschäftigte und Bewohner*innen		
Koordinierung	Fachbereich 7 (Verwaltungssteuerung & Service), Carsharing-Anbieter		


4.3	 Optimierung Beschäftigtenparkplätze	Status Quo	
		Zeitperspektive	
		Priorität der Umsetzung	II
Beschreibung	<p>Am Rathaus Sprendlingen besteht derzeit Parkdruck, für die kostenpflichtigen Parkplätze in der Tiefgarage (30 €/Monat) wird eine Warteliste geführt. Mitarbeitende, die in der Tiefgarage einen Platz mieten, erhalten einen Zugangs-Chip, der über ein SAP-System verwaltet wird. Gleichzeitig zeigt eine Begehung vor Ort, dass die Stellplätze bei weitem nicht alle belegt sind (ca. 70 % Auslastung). Eine Optimierung bei der Stellplatzzuweisung könnte helfen, die Auslastung der Stellplätze zu erhöhen und für eine gewisse Gerechtigkeit zwischen den Mitarbeitenden zu sorgen.</p> <p>Verschiedene Optionen sind denkbar, um die Stellplätze effizienter auszulasten, wichtig ist eine begleitende Kommunikation, um für Verständnis zu werben und Missstimmungen unter der Belegschaft auszuschließen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Stellplatzzuweisung prioritär für Auswärtige: In Bezug auf die Warteliste, sollten – neben Mobilitätseingeschränkten – Auswärtige bevorzugt werden (alternativ, wenn Arbeitsweg > 5 km). Mitarbeitende aus Buchschlag/ Sprendlingen, können das Rathaus zu Fuß, per Rad/ÖV erreichen. - Stellplatzzuweisung prioritär für Fahrgemeinschaften: eine gemeinschaftliche Pkw-Fahrt zur Arbeit stellt (gegenüber der Alleinfahrt) eine effizientere Pkw-Nutzung dar, so dass für Fahrgemeinschaften Stellplätze reserviert oder Fahrgemeinschaften in der Warteliste priorisiert werden könnten. - Breite Stellplätze prioritär für Mobilitätseingeschränkte Mitarbeitende: Bei der Vergabe der Plätze sollten die breiteren Tiefgaragen-Stellplätze Mitarbeitenden mit Bewegungseinschränkungen zur Verfügung stehen. - Gemeinschaftliche Nutzung von Stellplätzen (Teilzeitkräfte): Teilzeitbeschäftigte könnten sich einen Stellplatz teilen (z.B. Person A: Mo, Mi, Fr.; Person B: Di, Do), eine Lösung für die Programmierung des Zugangs-Chips müsste gefunden werden. 		
Beurteilung	Um die Pkw-Mobilität möglichst effizient zu gestalten, ist die bessere Nutzung/ Auslastung der vorhandenen Stellplätze eine probate Maßnahme.		
Aufwand	geringer Aufwand		
Zielgruppe	Beschäftigte		
Koordinierung	Fachbereich 8 (Gebäudemanagement), Gebäudeeigentümer		



4.4	 Regelung zu „diensteigenem Pkw“ aufgeben	Status Quo	
		Zeitperspektive	
		Priorität der Umsetzung	II
Beschreibung	<p>Die Regelungen zum „diensteigen anerkannten Pkw“ (zinsloses Darlehen beim Kauf eines Neuwagens) sind rechtlich bedenklich (da die Arbeitgeberin keine Bank ist) und wurden in der Vergangenheit nicht mehr mit einem Budget hinterlegt. Konsequenterweise sollte die Regelung in Zukunft entfallen.</p>		
Beurteilung	<p>Erfahrungsgemäß werden Arbeits- und Dienstwege umso häufiger per Pkw zurückgelegt, je leichter ein Pkw zugänglich ist – Firmen-Fahrzeuge bzw. diensteigen anerkannte Fahrzeuge tragen also zu einer starken Pkw-Orientierung der Mitarbeitenden bei. In Dreieich werden gegenwärtig 74 % der Arbeits- und 76 % der Dienstwege mit dem Pkw zurückgelegt.</p>		
Aufwand	Geringer Aufwand		
Zielgruppe	Beschäftigte		
Koordinierung	Fachbereich 7 (Verwaltungssteuerung & Service)		

4.5	 Einführung Fahrgemeinschaftsbörse	Status Quo	
		Zeitperspektive	
		Priorität der Umsetzung	II
Beschreibung	<p>Die Bildung von Fahrgemeinschaften und damit die effizientere Nutzung von Pkws kann durch eine Vermittlungsbörse, durch aktive Ansprache von Beschäftigten, durch Parkvorberechtigungen und durch Heimweg-Garantien gefördert werden.</p> <p>Bislang gab es auf der städtischen Homepage einen Link auf das bestehende Fahrgemeinschaftsportal „flinc“, welcher seine Dienste zum 1.1.2019 jedoch eingestellt hat. Seither ergeben sich Fahrgemeinschaften in kleinerem Umfang auf Basis privater Absprachen.</p> <p>Um weiteren Mitarbeitenden den Zugang zu Fahrgemeinschaften zu ermöglichen, soll eine neue Fahrgemeinschaftsbörse eingeführt werden, möglich ist:</p> <ul style="list-style-type: none"> - der Verweis auf ein vorhandenes Portal z.B. Pendlerportal Hessen (Möglichkeit auch Fahrgemeinschaften mit anderen Pendlern außerhalb der Stadtverwaltung zu bilden, höhere Nutzerzahlen und damit größere Wahrscheinlichkeit passende Fahrpartner zu finden, geringerer Aufwand für die Systemimplementierung bei der Stadt Dreieich) - die Gründung einer stadtinternen Plattform (nur zugänglich für Mitarbeitende der Stadtverwaltung Dreieich, mit den Vor- und Nachteilen des geschlossenen Systems). 		
Beurteilung	<p>Eine gemeinschaftliche Pkw-Fahrt zur Arbeit stellt (gegenüber der Alleinfahrt) eine effizientere Pkw-Nutzung dar, die z.T. bevorzugt behandelt werden z.B. denkbar bei der Priorisierung hinsichtlich der Warteliste für einen Tiefgaragenstellplatz.</p>		
Aufwand	<ul style="list-style-type: none"> - Geringer Aufwand bei Nutzung vorhandener Pendlerportale (Link auf Homepage einstellen: https://www.pendlerportal.de/), - mittlerer Aufwand, wenn ein eigenes System aufgesetzt werden soll (Betreibersoftware erforderlich). 		
Zielgruppe	Beschäftigte		
Koordinierung	Fachbereich 7 (Verwaltungssteuerung & Service)		


5. Handlungsfeld Information und Kommunikation



5.1	 Ergänzung Homepage Mobilitätsinformationen für Besuchende	Status Quo	
		Zeitperspektive	
		Priorität der Umsetzung	
Beschreibung	<p>Die Stadt Dreieich verfügt derzeit auf ihrer Homepage über gut dargestellte ausführliche Anreiseinformationen. Eine Ergänzung der vorhandenen Informationen wäre denkbar um die Punkte:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Anschrift: „Zugang über Schulstraße“ – Link Radroutenplaner – ÖPNV-Auskunft: mit Zielhaltestelle „Rathaus“ eingetragen <p>Mobilitätsinformationen können in kürzerer Form („Standardinformation“) ebenfalls auf Briefpapier, Einladungen und Flyern angegeben werden.</p>		
Beurteilung	Anreiseinformationen sollen kompakt und übersichtlich die Anreiseoptionen zum Standort erklären und somit beitragen, den Parkdruck vor dem Rathaus zu verringern.		
Aufwand	Geringer Aufwand		
Zielgruppe	Externe und Besuchende		
Koordinierung	Fachbereich 7 (Verwaltungssteuerung & Service)		


5.2	 Mobilitätsinformationen für (neue) Mitarbeitende	Status Quo	
		Zeitperspektive	
		Priorität der Umsetzung	
Beschreibung	<p>Menschen, die eine neue Arbeitsstelle antreten und an einem neuen Arbeitsstandort beginnen, müssen sich i.d.R. hinsichtlich ihrer Mobilitätsmuster ganz neu orientieren. Dies ist erfahrungsgemäß ein guter Zeitpunkt, um das Thema Mobilität individuell anzusprechen und durch gezielte, gut aufbereitete Mobilitäts-Informationen die evtl. vorhandenen Nutzungshemmnisse v.a. für ÖV und Rad zu nehmen.</p> <p>Mögliche Maßnahmen/Ideen:</p> <ul style="list-style-type: none"> – In Stellenausschreibungen: ggf. Hinweis auf „vorbildlicher Arbeitgeber im Bereich Mobilität“, sofern eine Auditierung vorgenommen werden soll – Im Bewerbungsgespräch: Proaktiver Hinweis auf verschiedene verkehrliche Möglichkeiten, um den künftigen Arbeitsort zu erreichen – Bei der Einstellung (Übergabe des Begrüßungs-Ordners): mit gut aufbereiteten Mobilitätsinformationen (u.a. Hinweis auf Radroutenplaner, ÖV-Anschluss in Bezug auf Wohnort, Schülerticket Hessen für Auszubildende) – Ggf. auch regelmäßige Mobilitätsinformation an langjährige Mitarbeitende: 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. <p>Die zu vermittelnden Informationen beziehen sich u.a. auf angespannte Parkraum-situation und alternative Mobilitätsoptionen, Mobilitätsmöglichkeiten für Dienstwege (Dienstfahrräder, -fahrzeuge), Radelnden-Hinweise (Fahrradabstellmöglichkeiten, Radroutenplaner Hessen), Pendlerportal...</p>		
Beurteilung	<p>Beschäftigte können durch die (wiederholte) Ansprache des Themas zum Nachdenken über ihre eigene Mobilität und zum Umstieg motiviert werden. V.a. bei neuen Mitarbeitenden haben solche eine hohe Wirkung, da diese sich bezüglich ihrer Mobilität neu orientieren müssen und daher offener sind für alternative Mobilitätsformen.</p>		
Aufwand	Geringer Aufwand, Informationen z.T. aus Maßnahme 5.1 vorhanden		
Zielgruppe	(neue) Beschäftigte		
Koordinierung	Fachbereich 7 (Verwaltungssteuerung & Service)		

5.3	 Gebündelte Mobilitätsinformationen für Dienstgänge	Status Quo	
		Zeitperspektive	
		Priorität der Umsetzung	
Beschreibung	<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 drei Viertel mit dem Pkw, Mobilitätsalternativen werden kaum wahrgenommen.</p> <p>Eine gebündelte Mobilitätsinformation zum Thema Dienstgänge könnten beinhalten z.B.:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Rad: Hinweis auf Diensträder + Link Radroutenplaner - ÖV: Hinweis Jobticket-Nutzung für Dienstgänge (so Jobticket eingeführt wird) bzw. Hinweis auf übertragbare RMV-Fahrscheine (so eingeführt) - Fuß: Stadtplan mit Dreieich-Karte und einem eingezeichneten Radius, der aufzeigt, welche Bereiche z.B. ausgehend vom Rathaus in 10 min Fußweg zu erreichen wäre. - Pkw: Übersicht Dienstfahrzeuge (Art, Standort, Buchung usw.). 		
Beurteilung	<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>		
Aufwand	<p>Geringer Aufwand, viele Informationen liegen bereits z.T. vor und müssten „nur“ übersichtlich zusammengestellt werden.</p>		
Zielgruppe	<p>Beschäftigte</p>		
Koordinierung	<p>Fachbereich 7 (Verwaltungssteuerung & Service)</p>		

6. Handlungsfeld Organisation

6.1	 Verstetigung Mobilitätsbeauftragter	Status Quo	
		Zeitperspektive	
		Priorität der Umsetzung	I
Beschreibung	<p>Nicht nur die Initiierung eines Mobilitätsmanagementprozesses, sondern v.a. auch die Umsetzung und dauerhafte Begleitung von Maßnahmen und Angeboten des Mobilitätsmanagements bedürfen eines "Kümmersers", der innerhalb der Verwaltung alle Aktivitäten anstößt und koordiniert. Die Stadt Dreieich hat für die Dauer des SEM-Prozesses den Klimaschutzmanager mit der Koordinierung betraut. Wichtig wäre eine Verstetigung des Prozesses.</p> <p>Die Stadt Dreieich prüft eine solche Vorgehensweise. Folgende Aspekte könnten Bestandteil der Aufgabenbeschreibung für den Mobilitätsmanager sein:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Koordinierung und Umsetzung der im Mobilitätsplan vorgestellten Maßnahmen – Ansprechpartner(in) für mobilitäts- und klimaschutzbezogene Themen – Regelmäßige Mobilitätsinformationen und kontinuierliche Pressearbeit, um das Thema intern wie extern präsent zu halten – Initiierung und Organisation von: Aktionen zur Mobilität (z.B. Stadtradeln), Treffen einer regelmäßigen Arbeitsgruppe usw. – Fuhrparkmanagement... 		
Beurteilung	Das strategische Ziel der Mobilitätsberatung ist die dauerhafte Verankerung des Themas bei der Stadt.		
Aufwand	<ul style="list-style-type: none"> - Mittlerer Aufwand - Mobilitätsmanager förderfähig? 		
Zielgruppe	Beschäftigte		
Koordinierung	Fachbereich 7 (Verwaltungssteuerung & Service)		

6.2	 Dienstreisevorschrift einführen: Umweltverbund priorisieren	Status Quo	
		Zeitperspektive	
		Priorität der Umsetzung	
Beschreibung	<p>In der Stadt Dreieich gibt es derzeit keine verschriftlichte Darstellung darüber, welche Verkehrsmittel auf den Dienstgängen und Dienstreisen zu nutzen sind. Für Fortbildungen soll prioritär der ÖV verwendet 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"> - 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) - bei Pkw-Nutzung: den Dienst-Pkw vor der Nutzung des Privat-Pkw stellt - Ausnahmen definiert, um Härtefälle abzuwenden: z.B. für mobilitätseingeschränkte Mitarbeitende z.B. wenn Dienstgeschäfte in der Tagesrandzeit liegen oder wenn sich unter Nutzung des Privat-Pkw im Rahmen von Wegekettten kürzere Wege ergeben, entfällt die Priorität des Dienst-Pkw. 		
Beurteilung	Die Maßnahme dient der Förderung und vermehrten Nutzung umweltfreundlicher Alternativen auf den Dienstwegen, die derzeit zu drei Viertel per Pkw zurückgelegt werden.		
Aufwand	gering		
Zielgruppe	Beschäftigte, Verwaltungsintern		
Koordinierung	Fachbereich 7 (Verwaltungssteuerung & Service), Personalrat		

6.3	 Rahmenvereinbarung Homeoffice	Status Quo	
		Zeitperspektive	
		Priorität der Umsetzung	II
Beschreibung	<p>Der Arbeitgeber kann die Wege der Beschäftigten zur Arbeit umweltfreundlicher und effizienter gestalten (über die Verkehrsmittelwahl) oder z.T. versuchen Wege an manchen Tagen gänzlich zu vermeiden (über mobiles Arbeiten bzw. Homeoffice). In Dreieich arbeiten derzeit nur wenige Mitarbeitende ab und zu von zu Hause aus, zwei Mitarbeitende durchlaufen derzeit eine intensive Testphase, deren Erkenntnisse dann auf alle Mitarbeitende übertragen werden sollen.</p>		
Beurteilung	<p>Eine Umfrage hat ergeben, dass mindestens 200 Mitarbeitende allein am Standort Rathaus theoretisch tageweise von zu Hause aus arbeiten könnten. In der Beschäftigtenbefragung gaben 50 % an, sich potentiell Homeoffice vorstellen zu können, am Rathaus etwas mehr (67 %), bei den sonstigen Standorten darunter auch den Kitas etwas weniger (46%).</p>		
Aufwand	Geringer Aufwand		
Zielgruppe	Verwaltung,		
Koordinierung	Fachbereich 7 (Verwaltungssteuerung & Service), Personalrat		

7. Weiteres Vorgehen

Es ist geplant, die zentralen Ergebnisse des Workshop-Programmes „südhessen effizient mobil“ sowohl der Belegschaft als auch dem Magistrat der Stadt 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 begonnenen Prozess des betrieblichen Mobilitätsmanagements lebendig zu halten, ist es wichtig, einen zentralen Kümmerer für die **Umsetzung der Maßnahmen** zu betrauen. Wie das konkret in der Praxis umgesetzt werden kann, muss daher untersucht werden.

Aus der Erfahrung anderer Mobilitätsmanagement-Prozesse erscheint es ratsam, sich zunächst eine überschaubare Zahl kleinerer, vergleichsweise leicht zu realisierender Maßnahmen aus der Prioritätsstufe 1-2 vorzunehmen, um schnelle Erfolge verbuchen und ggf. weitere Mitstreiter 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 **Auditierung** des Prozesses mit dem Prädikat „vorbildlich mobil“ an. Hierzu ist für das Erst-Audit 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 die Rezertifizierung. Der Auditierungsprozess hilft Verbindlichkeit bezüglich der Maßnahmenumsetzung zu schaffen und erhöht die Außenwahrnehmung für das Engagement der Beschäftigten 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 Nachhaltigkeitsberichte o.ä. verwendet werden.