



Maßnahmenbündel für nachhaltiges Pendeln in der Region Frankfurt Rhein-Main

Erkenntnisse zur Umsetzung aus dem Projekt PendelLabor

**Impulse für eine nachhaltige Pendelmobilität
in der Region Frankfurt Rhein-Main**

	Einführung	06
01	Hintergrund	08
	Das Projekt PendelLabor	08
02	Umsetzung in der Region	16
	Maßnahmen bündeln	16
	Herangehensweisen für Kommunen, Landkreise und öffentliche Akteure	18
03	Die Maßnahmen aus dem Projekt PendelLabor	20
	Handlungsfelder der Maßnahmen	20
	Beschreibung der Maßnahmen	26
	Maßnahmensteckbriefe	40

Einführung

Die Pendelmobilität in der Region Frankfurt Rhein-Main ist maßgeblich geprägt durch das regionale Verkehrssystem und die Siedlungsstrukturen und steht in engem Zusammenhang mit der Arbeitswelt und dem Alltagsleben der Pendelnden. Dementsprechend vielfältig sind die Ansätze, mit denen sich Pendeln verändern und nachhaltiger gestalten lässt. Doch welche Maßnahmen sind besonders relevant? Und wie lassen sich diese in der Region Frankfurt Rhein-Main umsetzen?

Die vorliegende Broschüre unterstützt Kommunen, Mobilitätsdienstleister, Arbeitgeber und Pendelnde, sowie weitere Akteure in der Region darin, die Pendelmobilität in Frankfurt Rhein-Main nachhaltiger zu gestalten. Sie soll dabei helfen, gemeinsam und im Rahmen von kommunalem und betrieblichem Mobilitätsmanagement Bausteine zu identifizieren und Maßnahmen umzusetzen.

Leitgedanke ist dabei ein umfassender Überblick über verschiedene Maßnahmen aus dem Projekt PendelLabor, die Pendelnde in ihrem Pendelalltag am Wohnort, auf dem Arbeitsweg und am Arbeitsort unterstützen können. Die komplexen Zusammenhänge erfordern oftmals eine Kombination einzelner Maßnahmen, um das Pendeln in eine nachhaltige Richtung zu verändern. Für diese Kombination an Maßnahmen wird der Begriff des Maßnahmenbündels verwendet.

Die Broschüre zum idealen Maßnahmenbündel fasst die Erfahrungen und Erkenntnisse aus dem Projekt PendelLabor zusammen und leitet relevante Maßnahmen für eine nachhaltige Pendelmobilität ab. Sie ...

- vermittelt die notwendigen Hintergrundinformationen zum Pendeln aus der Sicht von Pendelnden
- beschreibt Handlungsfelder, die für die Gestaltung einer nachhaltigen Pendelmobilität relevant sind
- gibt einen Gesamtüberblick über passgenaue Maßnahmen für nachhaltiges Pendeln in der Region
- liefert Hinweise zu Umsetzungsschritten, Akteuren und Aufgaben für ausgewählte Maßnahmen

Weitere Informationen zum Projekt PendelLabor finden Sie unter www.pendellabor.de

Worum geht es?

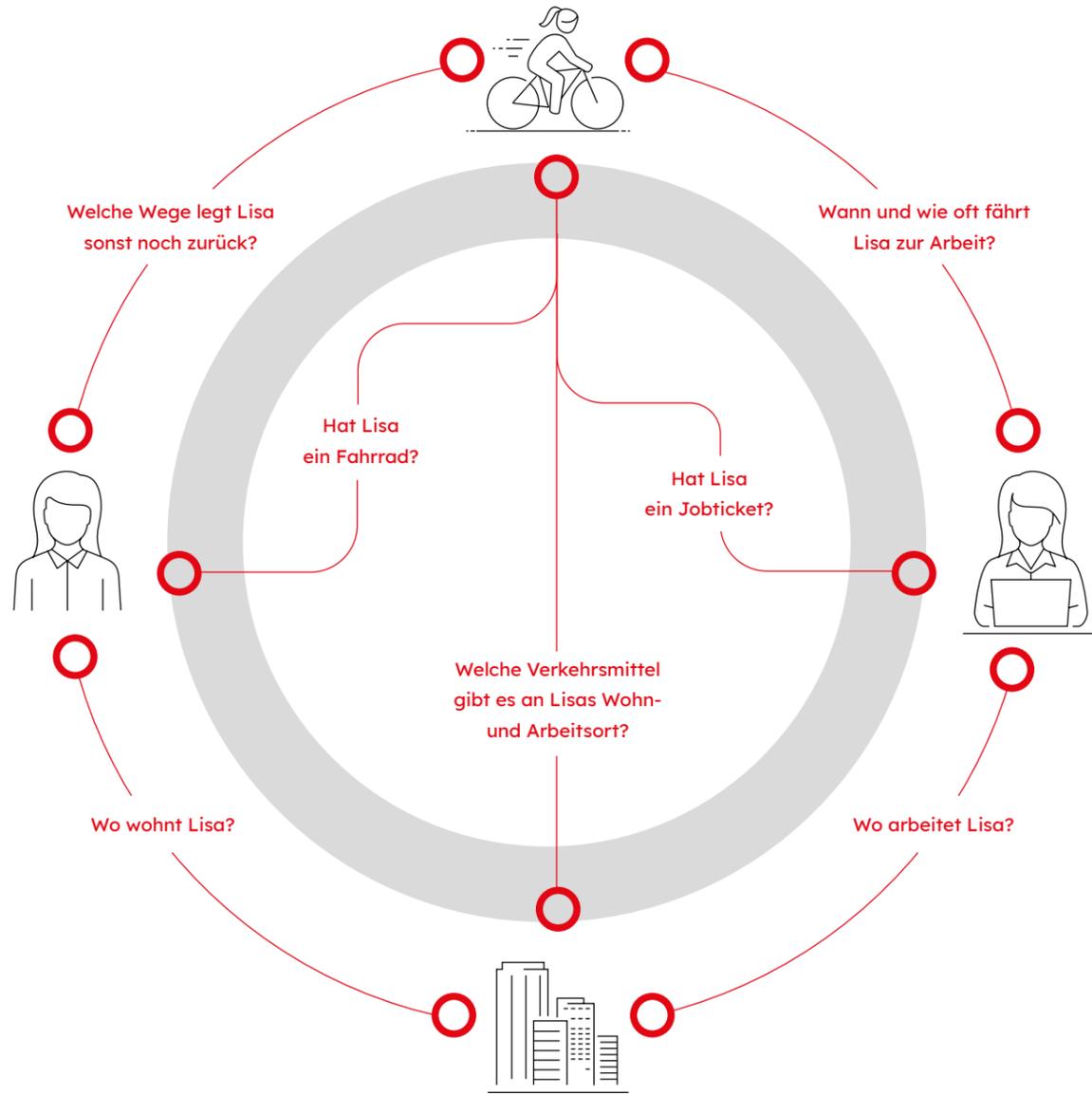
Hintergründe zum Projekt PendelLabor



- Die Untersuchung von Pendeln in der Region zeigte, dass Pendeln eine Routine mit vielen Gesichtern ist.

Der Pendelverkehr in Deutschland wächst stetig und damit auch seine Folgen: Als ökologische Konsequenzen steigen klimaschädliche Emissionen, die Lärm- und Stickoxidbelastung und die Flächeninanspruchnahme durch Verkehrsflächen. Soziale Folgen des Pendelns sind unter anderem Stressempfinden durch den Verkehrsweg an sich und besonders die Dreifachbelastung von Arbeitsalltag, Sorgearbeit und Pendelstress vorwiegend bei berufstätigen Frauen. Im Zeitraum von 2020 bis 2023 untersuchte daher das Projekt PendelLabor in der Region Frankfurt Rhein-Main, wie Pendeln in Stadtregionen umweltfreundlicher und sozial verantwortlich gestaltet werden kann. Das Projekt hatte dabei zwei Ansprüche: Zum einen ging es darum, Pendeln aus einer umfassenden Perspektive zu verstehen, um daraus Gestaltungsspielräume für nachhaltiges Pendeln abzuleiten. Zum anderen wollte das Projekt selbst einen Veränderungsimpuls setzen und führte daher Experimente mit Kommunen und Pendelnden durch, die eine Veränderung von Pendeln und Planungshandeln anstoßen sollten.

Verschiedene Pendelroutinen unterscheiden sich dabei nicht etwa allein durch die Wahl des Verkehrsmittels, sondern insbesondere durch die für das Pendeln erforderlichen Fähigkeiten, die zugewiesenen Bedeutungen, die notwendige Infrastruktur und andere materiellen Gegenstände, sowie die Einbindung des Pendelns in den alltäglichen Ablauf. Dementsprechend vielfältig sind auch die Einflüsse auf die Pendelroutinen.



Um Möglichkeiten für verändertes Pendeln zu schaffen, gilt es die verschiedenen Einflüsse auf das Pendelverhalten zu verstehen. Das Pendelverhalten ist von verschiedenen Faktoren abhängig (s. Abb 1). Dazu gehört der Arbeitsweg (Aufwand, Länge, Verknüpfung mit Alltagsorganisation) sowie die Lage und Entfernung des Wohnstandorts. Ebenso spielen die Lage und Ausstattung am Arbeitsort bzw. die Arbeitsorganisation (z.B. Möglichkeit zum mobilen

Arbeiten) eine wichtige Rolle. Zu guter Letzt wird das Pendeln auch von den Einstellungen, Kompetenzen und Präferenzen der Pendelnden selbst beeinflusst.

Im experimentellen Teil des Projektes erarbeitete das Projektteam basierend auf dem erarbeiteten Verständnis über das Pendeln in der Region sowie in enger Zusammenarbeit mit regionalen Akteuren neue Mobilitätskonzepte

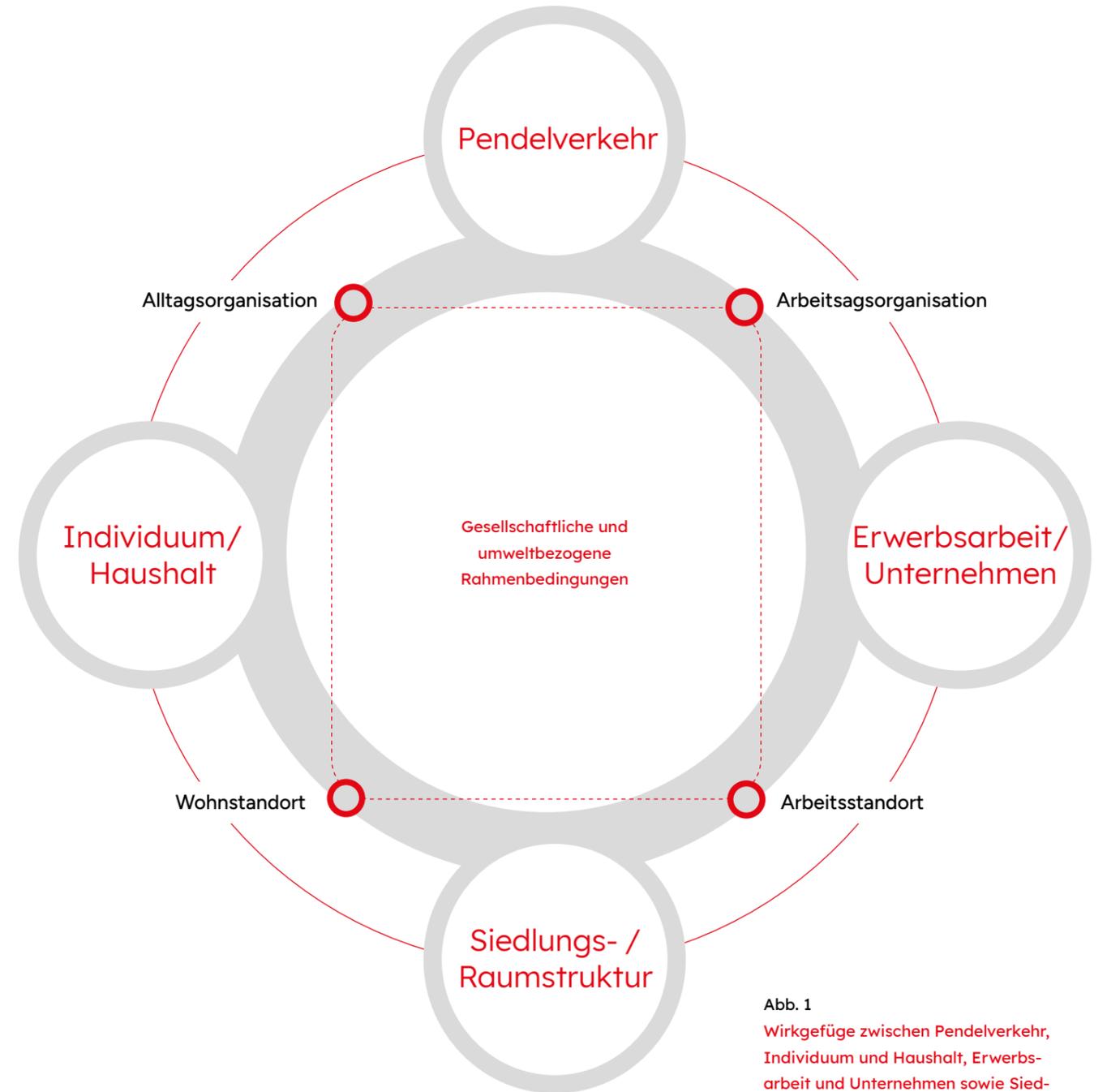


Abb. 1 Wirkgefüge zwischen Pendelverkehr, Individuum und Haushalt, Erwerbsarbeit und Unternehmen sowie Siedlungs- und Raumstruktur.

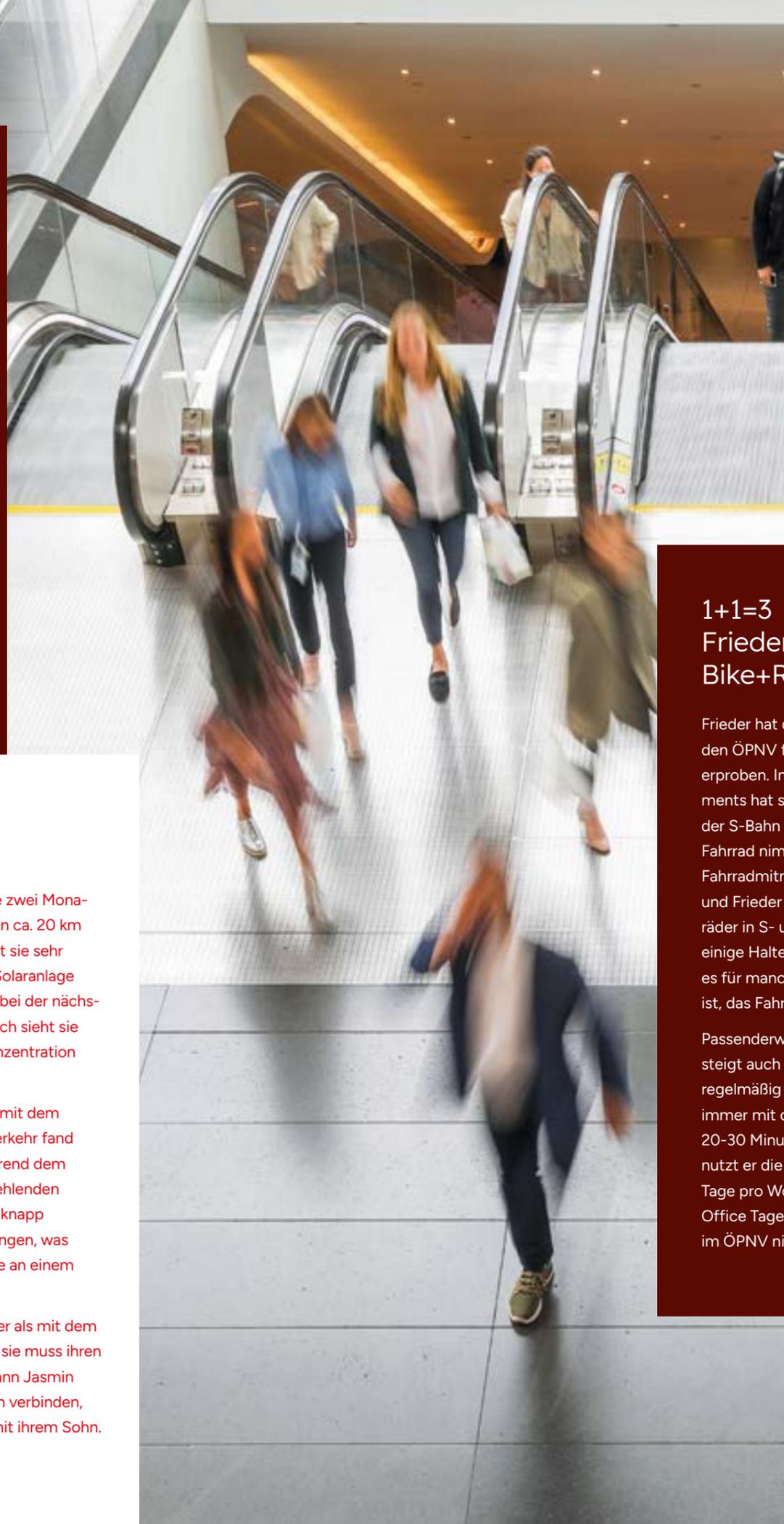
und -angebote. Soweit es innerhalb des Projektrahmens möglich war, wurden diese Ideen in einem Feldversuch mit Kommunen und Pendelnden getestet. Etwa 40 Pendelnde hatten während des Experiments die Gelegenheit, über mehrere Monate hinweg einen neuen Pendelalltag auszuprobieren. Dabei wurden sie von einer individuellen Mobilitätsberatung begleitet und erhielten eine einmalige Pauschale für Anschaffungen zur Erleichterung ihres Pendelall-

tags. Die auf den nächsten Seiten dargestellten Pendelgeschichten veranschaulichen beispielhaft die Erfahrungen der Teilnehmenden des Experiments. Diese Erfahrungen zeigen aus der individuellen Ebene der Pendelnden heraus die besonderen Herausforderungen bei der Umstellung des Pendelalltags. Gestützt auf diese Erfahrungen konnte das Projektteam Maßnahmen zur Förderung nachhaltigen Pendelns in der Region entwickeln.

Bahnfahrt ins Nirgendwo

Tobias hat sich im Experiment für die Erprobung des Öffentlichen Verkehrs entschieden. Er pendelt von einem Ortsteil von Königstein nach Höchst und hat mit dem durchgehenden RB12 hierfür die besten Voraussetzungen.

Tobias hat sich seinen Arbeitsweg mit dem RB12 eigentlich sehr entspannt vorgestellt: Die ca. 25 Minuten Fahrtzeit wollte er nutzen, um Zeitung um Zeitung zu lesen, wofür er sonst wenig Zeit hat. Allerdings sind auf seinem Pendelweg eine Vielzahl von Problemen aufgetreten. Zunächst gibt es am Bahnhof von Königstein nur wenige und schlecht erreichbare Parkplätze für Autos und keine sicheren Abstellplätze für Fahrräder. Das viel größere Problem aber war die Unzuverlässigkeit des RB12: „Zwei Mal die Woche musste ich dann aber doch auf das Auto zurückgreifen, weil der Zug nicht kam.“ Durch die insgesamt längere Fahrtzeit hat Tobias sich entschieden erst einmal beim Auto als Verkehrsmittel für seinen Pendelweg zu bleiben.



Von der Schwierigkeit Pendeln und Alltag unter einen Hut zu bringen

Jasmin hat im Experiment zwei Angebote getestet. Zuerst ist sie zwei Monate mit dem E-Auto gependelt und hat danach den ÖPNV für ihren ca. 20 km langen Arbeitsweg genutzt. Die zwei Monate mit dem E-Auto hat sie sehr genossen und plant nun mit ihrem Mann die Anschaffung einer Solaranlage auf dem Dach und die Einrichtung einer Ladesäule am Haus, um bei der nächsten Anschaffung eines Autos ein E-Auto kaufen zu können. Jedoch sieht sie auch weiterhin die Nachteile des Autopendelns: die ständige Konzentration auf den Verkehr und den Stau.

In der Mobilitätsberatung hat Jasmin eine passende Verbindung mit dem ÖPNV gefunden. Und auch das Pendeln mit dem öffentlichen Verkehr fand Jasmin sehr gut, obwohl es deutlich aufwendiger für sie ist. Während dem Experiment wurde Jasmins Sohn eingeschult. Auf Grund eines fehlenden Schulbusses und der Fahrraduntauglichkeit des Schulweges von knapp 2 Kilometern muss sie ihren Sohn jeden Morgen in die Schule bringen, was sie zurzeit mit dem Auto erledigt. Das liegt daran, dass die Schule an einem Ortsende ist und der Bahnhof am anderen.

Mit den öffentlichen Verkehrsmitteln war Jasmins Fahrtzeit länger als mit dem Auto. Das hat ihren restlichen Alltag durcheinandergebracht und sie muss ihren Sohn länger als vorher in der Betreuung lassen. Darüber hinaus kann Jasmin durch die längere Fahrtzeit keine Einkäufe mehr mit dem Pendeln verbinden, sondern erledigt diese nun am Wochenende oder nachmittags mit ihrem Sohn.

1+1=3 Frieder entdeckt Bike+Ride

Frieder hat das Mobilitätsexperiment als Chance gesehen, den ÖPNV für seinen Pendelweg auf Herz und Nieren zu erproben. In der Mobilitätsberatung im Vorfeld des Experiments hat sich gezeigt, dass sich für ihn die Kombination der S-Bahn bzw. U-Bahn mit dem Fahrrad anbietet. Sein Fahrrad nimmt er dafür immer mit. Insgesamt klappt die Fahrradmitnahme ganz gut, aber manchmal ist es sehr voll und Frieder hofft, dass es in Zukunft mehr Plätze für Fahrräder in S- und U-Bahnen gibt. Auch hat er gemerkt, dass einige Haltestellen nicht barrierefrei ausgebaut sind und es für manche Personen eine ziemliche Herausforderung ist, das Fahrrad auf den Bahnsteig zu bekommen.

Passenderweise gibt es an der Haltestelle wo Frieder aussteigt auch einen Supermarkt in dem er auf dem Rückweg regelmäßig einkauft. Dafür hat er seine Fahrradtaschen immer mit dabei. Zwar braucht Frieder mit dem ÖPNV 20-30 Minuten länger für den Weg zur Arbeit, jedoch nutzt er die Fahrtzeiten zum Lesen und kann auch 1-2 Tage pro Woche im Home-Office arbeiten. Diese Home-Office Tage legt er sich so, dass eventuelle Verspätungen im ÖPNV nicht zu Problemen mit Terminen führen.

Bewegung, Natur und Freizeit: Pendeln mit dem E-Bike

Beate ist eine der vielen Teilnehmenden die sich dafür entschieden hat, während des Experiments ihren Pendelweg mit dem E-Bike zu bestreiten. Das Fahren mit dem E-Bike empfand sie als sehr angenehm. Durch die Bewegung hat sich die Pendelzeit auch wieder mehr als Zeit für sich und nicht als verlorene Zeit im Auto angefühlt.

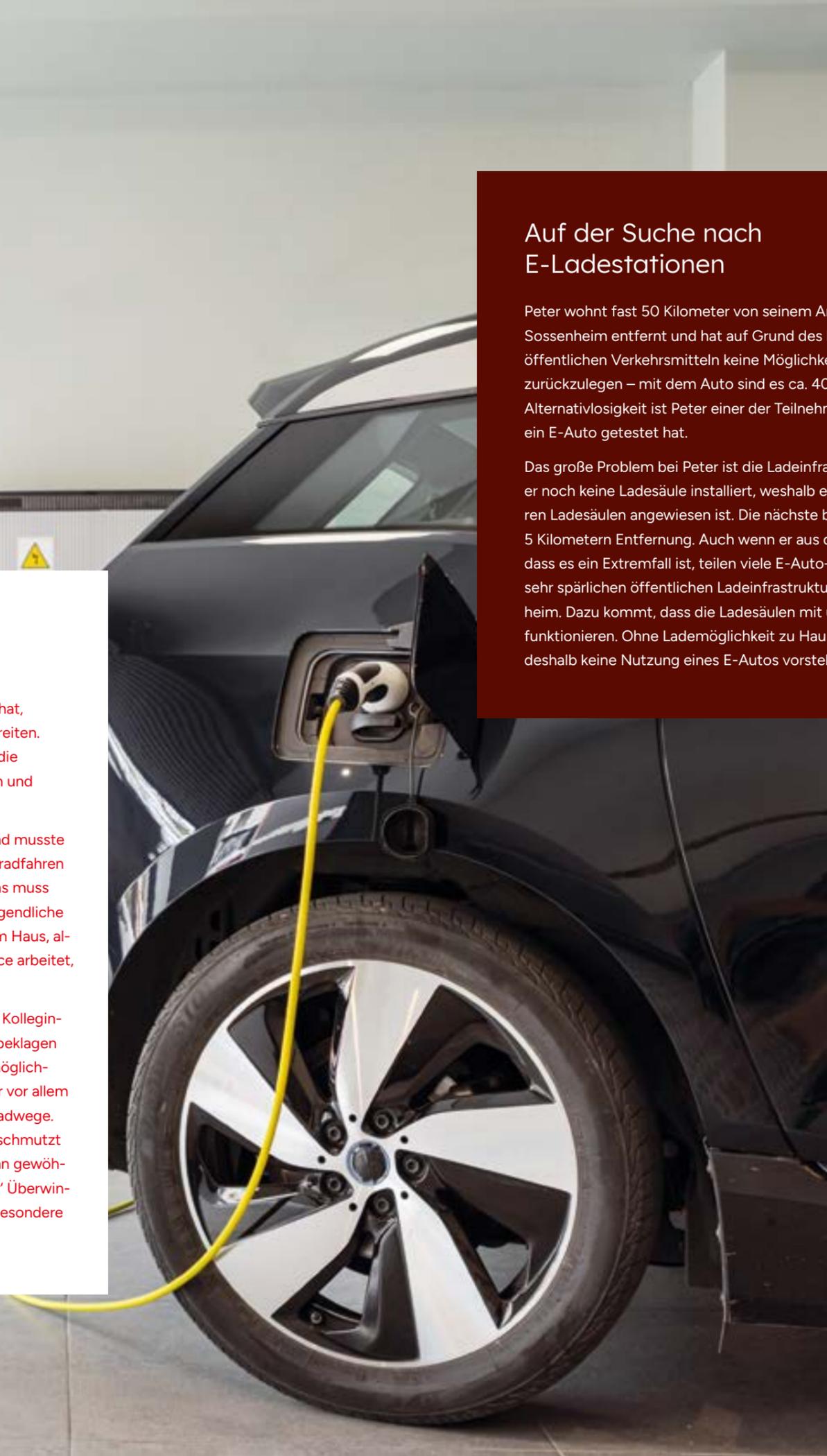
Beate hat im September angefangen mit dem E-Bike zu pendeln und musste sich deshalb auch erst einmal auf ein paar neue Routinen beim Fahrradfahren einstellen. Welche Klamotten sind für welches Wetter geeignet? Was muss in die Fahrradtaschen gepackt werden? Wie verändert sich der morgendliche Ablauf? Sie musste auch etwas früher aufstehen und früher aus dem Haus, allerdings war von Vorteil, dass ihr Mann, der Großteils im Home-Office arbeitet, die Betreuung der Kinder übernommen hat.

Pendeln mit dem E-Bike hat aber nicht nur positive Seiten.. Manche Kolleginnen und Kollegen, insbesondere die mit längeren Wegen als Beate, beklagen die fehlende Infrastruktur wie sichere Abstellmöglichkeiten, Lagermöglichkeiten für Fahrradzubehör, Umkleiden und Duschen. Was Beate aber vor allem an ihrem neuen Pendelalltag auszusetzen hat, ist der Zustand der Radwege. Außerorts kommt es oft vor, dass Radwege bzw. Seitenstreifen verschmutzt sind, z.B. durch Laub. Darüber hinaus musste sie sich erst einmal dran gewöhnen den Straßenraum so eng mit Autos zu teilen. Was zunächst ‚nur‘ Überwindung kostet, ist für Beate auch ein dauerhafter Gefahrenfaktor, insbesondere an Kreuzungsstellen, wie z.B. einer Autobahnauffahrt.

Auf der Suche nach E-Ladestationen

Peter wohnt fast 50 Kilometer von seinem Arbeitsort in Frankfurt-Sossenheim entfernt und hat auf Grund des bestehenden Angebots an öffentlichen Verkehrsmitteln keine Möglichkeit die Strecke unter 1,5 h zurückzulegen – mit dem Auto sind es ca. 40 Minuten. Auf Grund dieser Alternativlosigkeit ist Peter einer der Teilnehmenden, der im Experiment ein E-Auto getestet hat.

Das große Problem bei Peter ist die Ladeinfrastruktur. An seinem Haus hat er noch keine Ladesäule installiert, weshalb er auf die öffentlich verfügbaren Ladesäulen angewiesen ist. Die nächste befindet sich allerdings in fast 5 Kilometern Entfernung. Auch wenn er aus den Beiträgen im Forum lernt, dass es ein Extremfall ist, teilen viele E-Auto-Testende seinen Eindruck einer sehr spärlichen öffentlichen Ladeinfrastruktur außerhalb der Stadt Rüsselsheim. Dazu kommt, dass die Ladesäulen mit unterschiedlichsten Systemen funktionieren. Ohne Lademöglichkeit zu Hause können sich die meisten deshalb keine Nutzung eines E-Autos vorstellen.



Umsetzung in der Region

Maßnahmen bündeln



Aufbauend auf den Projektergebnissen wurden insgesamt 34 Maßnahmen zur Förderung nachhaltigen Pendelns in der Region entwickelt. Diese Maßnahmen resultieren aus dem qualitativen Forschungsansatz des Projekts, der eine gründliche Untersuchung des Pendelns im Kontext des realen Lebens der Menschen ermöglichte. Die Liste der 34 Maßnahmen stellt keineswegs eine umfassende Aufzählung aller verkehrsplanerischen und verkehrspolitischen Maßnahmen dar, die das Pendeln beeinflussen können. Vielmehr liegt der Fokus des Projekts darauf, einen speziellen Blick auf die Verbindungen zwischen Pendeln, Beruf und Alltag zu werfen. Dadurch werden individuell wirkungsvolle Maßnahmen aufgezeigt, die eine nachhaltigere Pendelmobilität in der Region fördern können.

Die entwickelten Maßnahmen unterscheiden sich danach, auf welchen Aspekt des Pendelns sie Einfluss nehmen (siehe Legende in Abb 1). So zielen manche Maßnahmen darauf ab, Fähigkeiten aufzubauen oder mit dem Pendeln verbundene Symboliken und Emotionen zu verändern – zum Beispiel durch eine Mobilitätsberatung oder Informationsbereitstellung. Andere Maßnahmen haben direkte Verbindungen zu Infrastrukturen und physischen Gegebenheiten, wie beispielsweise der Ausbau interkommunaler Fahrradinfrastruktur. Einige Maßnahmen wiederum fokussieren sich auf den alltäglichen Tagesablauf der Pendelnden, wie beispielsweise die Unterstützung der eigenständigen Mobilität von Kindern. Manche Maßnahmen greifen dabei mehrere Aspekte des Pendelns auf. Ein Beispiel hierfür ist die Durchführung eines Mobilitätsexperiments, welches verschiedene Dimensionen des Pendelns abdeckt. Für solche Vorhaben sind flankierende Maßnahmen vonnöten, wie etwa die Bereitstellung von E-Bikes oder Elektrofahrzeugen.

Um Pendeln zu verändern, ist es meistens notwendig, mehrere dieser Aspekte zu adressieren. Daher sollten Maßnahmen gebündelt werden, um die vielfältigen Dimensionen des Pendelns abzudecken. Diese Maßnahmenbündel berücksichtigen die vielschichtigen Auswirkungen und Einflüsse auf das Pendeln. Somit wird ein kohärentes Netzwerk an Lösungen geschaffen, welches die Herausforderungen des Pendelns umfassend angeht. Akteure können passende Maßnahmenbündel für entsprechende Kontexte identifizieren.

Herangehensweisen für Kommunen, Landkreise und öffentliche Akteure

Mit den 34 entwickelten Maßnahmen bietet diese Broschüre einen Strauß an Maßnahmen, die sich aus dem Projekt Pendellabor ableiten und Pendeln in der Region Frankfurt Rhein-Main verändern können. Von diesen Maßnahmen sind keineswegs alle für die Region komplett neu – ganz im Gegenteil: Bei vielen Maßnahmen ist die Region schon auf einem guten Weg. Darüber hinaus gibt es allerdings noch weitere Maßnahmen, die in der Region weniger breit verbreitet sind. Diese gilt es daher, mit in die Aktivitäten zur Gestaltung des Pendelns aufzunehmen.

Um für einen bestimmten Kontext das passende Maßnahmenbündel zu entwickeln, bietet sich der Einsatz von Co-Design und Planspielen an – zwei Formate, die auch Bestandteil des Projekts Pendellabor waren. Durch diese partizipativen Ansätze werden verschiedene Akteure aktiv in den Gestaltungsprozess einbezogen, um gemeinsam kreative Lösungsansätze zu entwickeln und neue Wege für nachhaltiges Pendeln zu erkunden.

Ein Co-Design-Prozess fördert Innovationsentwicklung und ermöglicht den beteiligten Interessengruppen eine strukturierte Ideenfindung innerhalb eines moderierten Rahmens. Er zeichnet sich durch Offenheit, Kollaboration und die Berücksichtigung verschiedener Standpunkte aus. Durch die Einbeziehung wissenschaftlicher Akteure können neue Erkenntnisse direkt in die Gestaltung von Maßnahmen einfließen. Planspiele zielen darauf ab, Handlungsspielräume spielerisch zu erkunden, indem die Teilnehmenden in fiktive Rollen schlüpfen. Sie zeichnen sich durch die Simulation komplexer realer Probleme und Entscheidungsprozesse aus, wodurch die Kommunikation und Zusammenarbeit zwischen den Beteiligten gefördert werden. Wesentlich für das Ergebnis sind Teamarbeit, Verhandlungen und der gegenseitige Austausch. Planspiele und Co-Design lassen sich sowohl als Bausteine in einen neuen integrierten Planungsansatz etablieren als auch in bereits existierende Ansätze integrieren.

Co-Design-Prozesse und Planspiele unterstützen, indem sie helfen:

- relevante Akteure zu identifizieren, die einen Beitrag zu nachhaltiger Pendelmobilität leisten können
- neue Perspektiven zusammenzubringen und das gegenseitige Verständnis zwischen den Akteuren zu stärken
- ein gemeinsames Problemverständnis und ein gemeinsames Ziel bzw. Zukunftsbild für nachhaltige Pendelmobilität zu entwickeln
- Maßnahmen für nachhaltiges Pendeln (für pendelnde Personen, kommunales Handeln und Unternehmen) zu entwickeln und Maßnahmenkombinationen zu finden, die sich bestmöglich ergänzen
- das Umsetzungspotenzial von Maßnahmen abzuschätzen und mögliche Stolpersteine zu identifizieren
- die Handlungsbereitschaft bei den beteiligten Akteuren zu stärken
- den Austausch und die Vernetzung untereinander und mit anderen Kommunen und Akteuren über Ideen und Erfahrungen zu verstetigen – auch über den laufenden Prozess hinaus.

Auch außerhalb des Pendellabors bieten Co-Design und Planspiele gute Möglichkeiten für Städte, Gemeinden und Landkreise sowie ÖPNV-Aufgabenträger und Mobilitätsdienstleister verschiedene Maßnahmenbündel zu entwickeln und den Prozess aktiver zu gestalten.

Weitere Informationen zur Umsetzung von Planspielen und Co-Design-Prozessen finden Sie in den Publikationen der [TU Dortmund](#) sowie vom [Wuppertal Institut](#).

Die Maßnahmen aus dem Projekt PendelLabor

Handlungsfelder der Maßnahmen



Die im Projekt identifizierten Maßnahmen lassen sich im Grunde in die aus der Verkehrsplanung bekannten Handlungsfelder unterteilen. Hierzu gehören neben der Förderung des Öffentlichen Verkehrs, des Radverkehrs, der E-Mobilität, des Fußverkehrs sowie der Multi- und Intermodalität und Sharing auch Maßnahmen zur Kommunikation und dem Kompetenzaufbau, raumstrukturelle Maßnahmen, organisatorische Maßnahmen, sowie prozessorientierte Maßnahmen.

Der nachfolgende Abschnitt beschreibt diese Handlungsfelder aus projektspezifischer Perspektive. Daran anschließend folgt eine Beschreibung aller entwickelten Maßnahmen. Die projektspezifische, individuelle Perspektive auf das Pendeln und den damit verwobenen Alltag hat jedoch insbesondere Maßnahmen aufgezeigt, die bis dato in der Verkehrsplanung und Verkehrspolitik nur wenig Beachtung fanden. Hier setzt die Broschüre an, um einen regionalen Anstoß für die Umsetzung dieser Maßnahmen zu geben. Sie beschäftigt sich daher intensiv mit diesen spezifischen Maßnahmen und untersucht, welche Voraussetzungen in der Rhein-Main-Region geschaffen werden müssen, um sie umzusetzen.

Handlungsfelder

ÖV-Förderung

Der Bereich ÖV-Förderung deckt alle Maßnahmen ab, die die Nutzung des öffentlichen Verkehrs in der Region fördern sollen. Diese Fördermaßnahmen zielen darauf ab, die Attraktivität des Öffentlichen Verkehrs zu erhöhen und seine Nutzung zu fördern. Ein Ansatz aus Sicht der Pendelnden könnte beispielsweise sein, den Öffentlichen Verkehr nahtlos in den Alltag zu integrieren, beispielsweise durch die Nutzung der Pendelzeit für alltägliche Aktivitäten.

Radverkehrsförderung

Maßnahmen in der Radverkehrsförderung sollen den Radverkehrsanteil auf Pendelwegen in der Region steigern. Dafür bedarf es einer generellen fahrradfreundlichen Mobilitätskultur und -infrastruktur. Die Förderung des Radverkehrs beinhaltet zudem die radgerechte Ausstattung am Arbeitsplatz sowie den Aufbau von Kompetenzen, vor allem in Bezug auf alternative Varianten wie dem E-Bike, aber auch die Nutzung des Fahrrads im Alltag bezüglich Transportmöglichkeiten und Umgang mit Wetterverhältnissen.

Förderung E-Mobilität

Die Förderung von E-Mobilität soll die Nutzung von elektrisch betriebenen Fahrzeugen, in diesem Fall insbesondere Pkws, erleichtern. Neben der Beschaffung von Elektrofahrzeugen, spielt vor allem der Ausbau entsprechender Ladeinfrastruktur eine wichtige Rolle. Dazu gehören sowohl öffentlich zugängliche Ladesäulen, als auch die Errichtung von Ladeinfrastruktur am Arbeitsplatz und die schnittstellenübergreifende und nutzerfreundliche Optimierung der Ladesysteme.

Förderung Fußverkehr

Maßnahmen zur Fußverkehrsförderung sollen zu einem steigenden Fußverkehrsanteil in der Region beitragen. Luftverschmutzung, Lärmbelastung, städtebauliche Defizite sowie Unfallgefahren sollten entgegengewirkt, als auch das Fußwegenetz in der Verbindungs- und Erschließungswirkung gestärkt werden. Dies gilt insbesondere für die Zu- und Abgangswege zu den Stationen und Haltestellen des ÖVs.

Förderung von Multimodalität, Intermodalität und Sharing

Die Förderung von Multimodalität, Intermodalität und Sharing beinhaltet Maßnahmen, die das flexible Kombinieren verschiedener klassischer Verkehrsträger (wie etwa dem ÖV) als auch „neuer“ Mobilitätsformen (wie beispielsweise Bike-Sharing) erleichtern sollen. Dies bezieht sich zum einen auf verschiedene Wege (Multimodalität) als auch auf die Kombination der Mobilitätsangebote auf einem Weg (Intermodalität).

Raumstrukturelle Maßnahmen

Raumstrukturelle Maßnahmen greifen den Bezug von Verkehrs- zu Siedlungsentwicklung auf. Sie setzen an raumstrukturellen Bedingungen an, um Wege zu verkürzen, vermeiden oder anders kombinieren zu können. Dies soll die Verknüpfung von Pendelwegen mit anderen Wegen des Alltags vereinfachen. Dazu gehören z.B. autoarme Siedlungsplanung oder auch die Schaffung von Versorgungsangeboten an ÖV-Knoten für den Pendelverkehr.

Organisatorische Maßnahmen

Organisatorische Maßnahmen zielen darauf ab, die Alltagsorganisation der Pendelnden sowie die Organisation des Pendelns an sich zu erleichtern. Sie verändern damit die individuellen Voraussetzungen für das Pendeln und bauen Hürden ab. Hierzu gehört beispielsweise die Einführung von räumlich und zeitlich flexiblem Arbeiten durch den Arbeitgeber.

Kommunikation und Kompetenzförderung

Maßnahmen im Bereich Kommunikation und Kompetenzförderung sollen über notwendiges Wissen für nachhaltigeres Pendeln informieren und dazu beitragen, wichtige Fähigkeiten bei den Pendelnden aufzubauen. Aufklärung, Beratung und Information können Chancen des Pendelns herausstellen und Unsicherheiten bei interessierten Personen abbauen.

Prozessorientierte Maßnahmen

Prozessorientierte Maßnahmen zielen auf Planungs- und Steuerungsprozesse ab, welche das Pendeln und die damit zusammenhängenden Notwendigkeiten und Herausforderungen aufgreifen und wichtige Voraussetzungen zur Verbesserung des Pendelverkehrs in der Region schaffen. Sie bieten Instrumente zur zielorientierten Beeinflussung einer nachhaltigen Pendelmobilität.

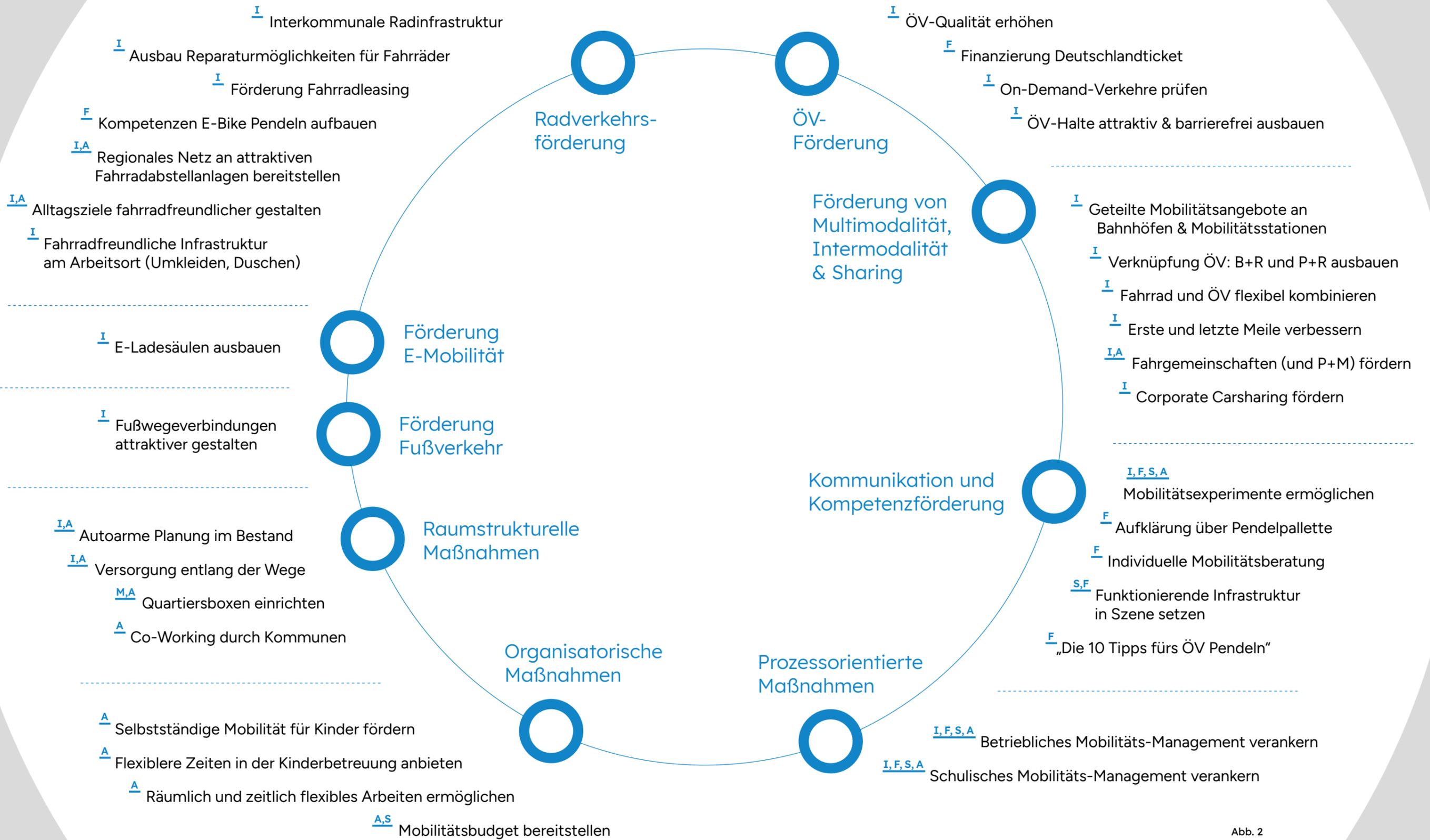


Abb. 2
Gesamtheit der Maßnahmen

Legende
I: Infrastrukturen und Angebote
F: Fähigkeiten
S: Symbolik und Emotionen
A: Alltag und Arbeitsleben



Beschreibung der Maßnahmen

Die identifizierten Maßnahmen vermitteln Einblicke in zentrale Aspekte des nachhaltigen Pendelns. Sie sind nicht darauf ausgelegt, eine umfassende Liste zu liefern, sondern spiegeln vielmehr die Resultate des Projekt Pendellabor wider. Diese Maßnahmen variieren in ihrer Detailgenauigkeit. Einige stehen eigenständig, während andere durch zusätzliche Schritte ergänzt werden können, um ein umfassendes und effektives Maßnahmenbündel zu bilden. Um eine bessere Übersicht zu erhalten, werden sie mithilfe entsprechender Symboliken in das Wirkgefüge eingeordnet (siehe Abb 1).

Radverkehrsförderung



Interkommunale Radinfrastruktur

Die interkommunale Radinfrastruktur bezieht sich auf ein durchgehendes Netzwerk an fahrradfreundlicher Infrastruktur, das eine nahtlose Fahrradnutzung über Gemeindegrenzen hinweg ermöglicht. Ziel einer interkommunalen Radinfrastruktur ist der Ausbau von direkten, sicheren und durchgehenden Verbindungen, um das Pendeln mit dem Rad zu erleichtern.

Begleitende Maßnahmen

- Ausbau von Fahrradverleih- und Sharing-Systemen
- Reparaturmöglichkeiten für Fahrräder
- Integration mit dem ÖV

Akteure für die Umsetzung

- Kommunen
- Landkreise
- Land
- Hessen Mobil



Ausbau Reparaturmöglich- keiten für Fahrräder

Fahrrad-Reparatur-Stationen bieten neben klassischen Fahrradwerkstätten die Möglichkeit, viele kleine Reparaturen am eigenen Fahrrad oder E-Bike selbst vor Ort durchzuführen. Die Stationen können dabei sowohl im öffentlichen Raum stehen, als auch z.B. von Arbeitgebern als Angebot an ihre Mitarbeitenden genutzt werden. Ziel ist es, den Radverkehr attraktiver zu gestalten.

Begleitende Maßnahmen

- Schulungen und Workshops zur Nutzung der Anlagen

Akteure für die Umsetzung

- Kommunen
- ADFC
- Lokaler Fahrradhandel



Alltagsziele fahrrad- freundlicher gestalten

Der Weg zur Arbeit ist eng mit anderen Tagesaktivitäten verknüpft. Einzelhandels-, Freizeit und Betreuungseinrichtungen sowie Gewerbegebiete sollen ÖV- und fahrradfreundlicher gestaltet werden, um den Pendelnden eine Verknüpfung von Wegezielen auf dem Arbeitsweg zu ermöglichen.

Begleitende Maßnahmen

- Fahrradparkplätze und Abstellmöglichkeiten
- Fahrradfreundliche Infrastruktur
- Ausbau von Fahrradverleih- und Sharing-Systemen

Akteure für die Umsetzung

- Kommunen
- Einzelhandel
- Arbeitgeber
- Sportvereine
- Wirtschaftsförderung



Förderung Fahrradleasing

Die Förderung von Fahrradleasing bezieht sich darauf, Arbeitgeber dabei zu unterstützen ein solches Angebot zu etablieren. Zudem soll die Förderung Arbeitnehmende dazu ermutigen, Fahrräder zu leasen, um eine erschwingliche und umweltfreundliche Alternative zum Autoverkehr zu haben. Das Ziel besteht darin, die Nutzung von Fahrrädern als Transportmittel zu steigern, indem finanzielle Anreize oder steuerliche Vergünstigungen bereitgestellt werden.

Begleitende Maßnahmen

- Einbettung in betriebliches Mobilitätsmanagement
- Kommunikation und Sensibilisierung der Mitarbeitenden

Akteure für die Umsetzung

- Arbeitgeber
- Industrie- und Handelskammer
- Handwerkskammer
- ivm, Programme zum Betrieblichen Mobilitätsmanagement



Kompetenzen E-Bike Pendeln aufbauen

Um das Fahrrad oder ein Pedelec auf dem Pendelweg nutzen zu können, benötigt es spezifisches Wissen und Kompetenzen: Wie gehe ich mit dem Pedelec um? Was ist der beste Weg mit dem Fahrrad? Ziel ist es die Kompetenzen bei Pendelnden auszubauen, indem z.B. Informationsbroschüren oder Beratungen angeboten werden.

Begleitende Maßnahmen

- Verbesserung der Radinfrastruktur
- Sichere und einfach zugängliche Fahrradabstellanlagen an Wohnort und anderen Alltagszielen
- Förderung Fahrradleasing

Akteure für die Umsetzung

- Kommunen
- Landkreise
- Kommunales Mobilitätsmanagement
- Arbeitsgemeinschaft Nahmobilität Hessen
- Fahrradhersteller
- Arbeitgeber
- Vereine und Verbände (z.B. VCD, ADFC)



Regionales Netz an attraktiven Fahrradabstellanlagen bereitstellen

Die Förderung eines regionalen Netzes an attraktiven Fahrradabstellanlagen bezieht sich auf die Schaffung von sicheren, bequemen und gut zugänglichen Standorten für das Abstellen von Fahrrädern und Pedelecs. Ziel ist es, die Attraktivität, indem Pendelnden die Gewissheit geboten wird, dass ihre Fahrräder sicher und geschützt abgestellt werden können.

Begleitende Maßnahmen

- Fahrradfreundliche Infrastruktur
- Ausbau Reparaturmöglichkeiten für Fahrräder

Akteure für die Umsetzung

- Kommunen
- Wohnungsanbieter
- Arbeitgeber
- Einzelhandel
- ÖPNV-Aufgabenträger



Fahrradfreundliche Infrastruktur am Arbeitsplatz

Um die Nutzung von Fahrrädern und Pedelecs für Pendelnde zu vereinfachen, braucht es am Arbeitsplatz eine entsprechende Infrastruktur.

Hierzu gehören zum einen sichere und einfach zugängliche Fahrradabstellanlagen, Lademöglichkeiten für Pedelecs, sowie Umkleiden und Duschen. In Fällen, wo dies schwer möglich scheint sind arbeitgeberübergreifende oder öffentliche Angebote denkbar.

Begleitende Maßnahmen

- Einbettung in betriebliches Mobilitätsmanagement
- Ausbau Reparaturmöglichkeiten für Fahrräder
- Förderung Fahrradleasing

Akteure für die Umsetzung

- Arbeitgeber

Förderung E-Mobilität



E-Ladesäulen ausbauen

Auf den Straßen sind zwar immer mehr E-Autos unterwegs, doch viele Pkw-Fahrende scheuen den Umstieg auf ein Elektrofahrzeug. Das Hauptziel des Ausbaus von E-Ladesäulen besteht darin, die Akzeptanz und Verbreitung von Elektrofahrzeugen zu fördern, indem eine zuverlässige und leicht zugängliche Ladeinfrastruktur bereitgestellt wird.

Begleitende Maßnahmen

- Schaffung von Anreizen und Subventionen
- Flottenmanagement der Arbeitgeber
- Bildung und Bewusstseinsbildung

Akteure für die Umsetzung

- Arbeitgeber
- Kommunen
- Energieversorger
- Einzelhandel
- Parkhausbetreiber



Förderung Fußverkehr



Fußwegeverbindungen attraktiver gestalten

Die Maßnahme zur attraktiveren Gestaltung von Fußwegeverbindungen bezieht sich auf die Umgestaltung und Verbesserung von Fußgängerwegen, um sicherere, komfortablere und ansprechendere Routen für Fußgänger zu schaffen. Ziel ist es, das zu Fuß gehen z.B. von und zu ÖPNV-Haltestellen zu fördern, kurze und attraktive Wege auszuweisen oder sogar zu schaffen.

Begleitende Maßnahmen

- Wegweiser und Beschilderungen
- Kommunikation und Sensibilisierung
- Schulwegprogramm zur Stärkung der eigenständigen Mobilität von Kindern

Akteure für die Umsetzung

- Kommunen

Raumstrukturelle Maßnahmen



Autoarme Planung in Bestand

Das Ziel dieser Maßnahme ist eine Abstimmung über und Erarbeitung von Möglichkeiten der Umsetzung mobilitätsbezogener Nachhaltigkeitsziele bei Bebauungsplänen. Aufgegriffen werden sollen neue Mobilitätsalternativen aber auch die Berücksichtigung der Belange des ÖPNV bei neuen Siedlungsgebieten und insbesondere im Bestand durch Ausschöpfung aller Instrumentarien des Planungsrechts.

Begleitende Maßnahmen

- Leitlinien für Stellplatzsatzung zur Gleichstellung anderer Verkehrsarten erarbeiten
- Leitlinien für Parkraummanagement/-bewirtschaftung zur Stellplatzreduzierung im öffentlichen Raum erarbeiten
- Innenentwicklung und Nahverdichtung im Bestand forcieren

Akteure für die Umsetzung

- Kommune
- Kreis
- Regierungspräsidium (Beratung B-Pläne)
- Regionalverband FrankfurtRheinMain
- Wohnungseigentümer
- Vermietungsgesellschaften



Versorgung entlang der Wege

Das Pendeln ist häufig mit anderen Aktivitäten wie einkaufen oder die Begleitung von Kindern verknüpft. Da viele dieser Aktivitäten an unterschiedlichen Standorten stattfinden, entstehen komplexe Wegeketten, die häufig nur mit dem Auto zu bewältigen sind. Ziel dieser Maßnahme ist es daher, die Versorgungsstrukturen entlang der Pendelwege auszurichten. Hierzu gehört beispielsweise die Versorgung mit Lebensmitteln und die Bereitstellung von Dienstleistungen an Bahnhöfen, am Arbeitsort oder entlang wichtiger Radrouten.

Begleitende Maßnahmen

- Ermöglichung einer selbstständigen Mobilität für Kinder
- Verbesserung der ÖV-Anbindung

Akteure für die Umsetzung

- Kommunen
- Regionalplanung
- Regionalverband
- Einzelhandel



Quartiersboxen einrichten

Quartiersboxen sind wohnortnahe Depots zur Belieferung für z.B. Einkäufe, Getränke oder Paket-sendungen. Häufig werden sie in der Nähe zu anderen Mobilitätsangeboten platziert (z.B. Car-sharing, Fahrradsharing). Mittels Quartiersboxen kann ein Teil der Versorgung dezentraler gestaltet und in nachhaltige Pendelpraktiken integriert werden. Ebenso können Wegestrecken kürzer oder ganz gespart werden.

Begleitende Maßnahmen

- Versorgung entlang der Wege

Akteure für die Umsetzung

- Kommunen
- Betreiber / Anbieter
- Einzelhandel



Co-Working durch Kommunen

Die Umsetzung von Co-Working durch Kommunen bezieht sich auf die Bereitstellung von gemeinschaftlichen Arbeitsräumen und -infrastrukturen für lokale Unternehmer, Freiberufler und Arbeitnehmende, um flexible Arbeitsmöglichkeiten und kollaborative Umgebungen zu schaffen. Pendelnden bieten Co-Working Räume kürzere Arbeitswege und eine Reduzierung des Pendelstresses.

Begleitende Maßnahmen

- Bereitstellung und Auswahl von Förderprogrammen
- Kommunikation und Sensibilisierung

Akteure für die Umsetzung

- Kommunen
- Wirtschaftsförderung
- Lokale Initiativen / Vereine

Organisatorische Maßnahmen



Räumlich und zeitlich flexibles Arbeiten ermöglichen

Räumlich und zeitlich flexibles Arbeiten ermöglicht es Arbeitnehmenden, ihre Aufgaben unabhängig von einem festen Arbeitsplatz und starren Arbeitszeiten zu erledigen, um individuellen Bedürfnissen gerecht zu werden. Hierdurch können Pendelwege verkürzt und damit verbundene negative Folgen (z.B. Verkehrsbelastung, Lärm, Feinstaub, CO₂) reduziert sowie die Alltagsorganisation der Pendelnden und die Vereinbarkeit von Familie und Beruf erleichtert werden.

Begleitende Maßnahmen

- Co-Working durch Kommunen
- Bildung und Bewusstseinsbildung

Akteure für die Umsetzung

- Arbeitgeber



Flexiblere Zeiten in der Kinderbetreuung anbieten

Die Bereitstellung flexiblerer Zeiten in der Kinderbetreuung bezieht sich auf die Anpassung von Betreuungsangeboten für Kinder an die individuellen Bedürfnisse der Eltern, um deren beruflichen und persönlichen Anforderungen gerecht zu werden. Das Ziel besteht darin, die Vereinbarkeit von Familie und Beruf zu erleichtern, indem Eltern die Möglichkeit erhalten, Betreuungszeiten besser an ihre Arbeitszeiten anzupassen und ihr Pendelverhalten zu ändern.

Begleitende Maßnahmen

- Räumlich und zeitlich flexibles Arbeiten ermöglichen

Akteure für die Umsetzung

- Kommunen
- Landkreise
- Betreuungseinrichtungen



Selbstständige Mobilität für Kinder fördern

Kindern soll ermöglicht werden, ihren Schulweg / Weg zum Kindergarten (und andere Freizeitwege) selbstständig bewältigen zu können. Hierzu gehört die Verkehrssicherheit und das Verkehrsangebot auf Schulwegen und zu anderen Freizeitorten (z.B. Sportvereine). Ziel ist es ihre Unabhängigkeit zu stärken, ihre Verkehrserziehung zu fördern und gesunde Bewegungsgewohnheiten zu etablieren. Außerdem entlastet dies die pendelnden Eltern von Hol- und Bringverkehren.

Begleitende Maßnahmen

- Förderung von Fuß- und Radverkehr
- Kommunikation und Sensibilisierung

Akteure für die Umsetzung

- Schulen
- Schulträger
- Kommunen
- Fachzentrum Schulisches Mobilitätsmanagement
- ivm, regionales Mobilitätsmanagement



Mobilitätsbudget bereitstellen

Das Mobilitätsbudget in einem Unternehmen bezieht sich auf eine finanzielle Zuweisung oder Ressource, die den Mitarbeitenden zur Verfügung gestellt wird, um ihre individuelle Mobilität zu verwalten. Es ermöglicht den Mitarbeitenden, verschiedene Transportmittel und Mobilitätsdienste nach ihren eigenen Bedürfnissen und Vorlieben zu nutzen, um zur Arbeit zu gelangen oder geschäftliche Aktivitäten durchzuführen.

Begleitende Maßnahmen

- ÖV-Qualität erhöhen
- Fahrradleasing fördern
- Fahrradinfrastruktur ausbauen

Akteure für die Umsetzung

- Arbeitgeber

Prozessorientierte Maßnahmen



Betriebliches Mobilitätsmanagement verankern

Bei dieser Maßnahme geht es um die Möglichkeiten für Kommunalverwaltungen, ansässige Unternehmen beim betrieblichen Mobilitätsmanagement zu unterstützen, z.B. indem Arbeitgeber für das Thema interessiert und beraten werden oder Unterstützung erhalten, wie sie sich zu verschiedenen Themen vernetzen können. Ziel ist eine Steigerung des Bewusstseins und Verankerung einer nachhaltigen Pendelmobilität bei Arbeitgebern und Arbeitnehmende

Begleitende Maßnahmen

- Fahrradleasing fördern
- Räumlich und zeitlich flexibles Arbeiten ermöglichen
- Fahrradfreundliche Infrastruktur am Arbeitsort
- Mobilitätsbudget bereitstellen

Akteure für die Umsetzung

- ivm, Programme zum Betrieblichen Mobilitätsmanagement
- Arbeitgeber
- Industrie- und Handelskammer



Schulisches Mobilitätsmanagement verankern

Das schulische Mobilitätsmanagement soll dauerhaft als Thema in Schulen verankert werden. Durch schulisches Mobilitätsmanagement soll der Kfz-Verkehr zu Schulen (und Kitas) reduziert und den Kindern langfristig nachhaltige Mobilitätsweisen vermittelt und mit ihnen gemeinsam eingeübt werden, um den Schulweg selbstständig bewältigen zu können. Darüber hinaus fällt für pendelnde Eltern die Notwendigkeit weg den Hol- und Bringweg zur Schule mit dem Arbeitsweg verbinden zu müssen.

Begleitende Maßnahmen

- Förderung der eigenständigen Mobilität von Kindern
- Förderung des Fußverkehrs

Akteure für die Umsetzung

- ivm / Fachzentrum Schulisches Mobilitätsmanagement
- Schulen
- Kommunen
- Schulträger

Kommunikation und Kompetenzförderung



Mobilitätsexperimente ermöglichen

Pendelnde erhalten für einen bestimmten Zeitraum die Möglichkeit andere Mobilitätsformen in einem Mobilitätsexperiment zu testen. Experimente und Testphasen machen diese Alternativen im Alltagsleben erfahrbar. Testangebote und Mobilitätsexperimente können auf diese Weise die Motivation zum Umsteigen stärken und Routinen aufbrechen.

Begleitende Maßnahmen

- Individuelle Mobilitätsberatung
- Ausbau von Schnupperangeboten
- Kommunikation und Sensibilisierung

Akteure für die Umsetzung

- Kommunen
- Landkreise
- Mobilitätsanbieter
- Arbeitgeber
- ivm, regionales Mobilitätsmanagement



Aufklärung Pendelpalette

Die Aufklärung über die Pendelpalette stellt eine Möglichkeit dar, die darauf abzielt Pendelnde zu informieren und ihnen nachhaltige Möglichkeiten aufzuzeigen, wie sie ihren täglichen Weg zur Arbeit gestalten können. Im Gegensatz zur individuellen Mobilitätsberatung legt diese Maßnahme den Fokus auf allgemeine Erkenntnisse und Tipps, die Pendelnde darin stärken sollen bewusste und umweltfreundliche Entscheidungen in ihrem Pendelalltag zu treffen und ihre Pendelroutinen zu reflektieren.

Begleitende Maßnahmen

- Kommunikation und Sensibilisierung
- Individuelle Mobilitätsberatung

Akteure für die Umsetzung

- Mobilitätsberaterinnen und -berater
- Kommunales und regionales Mobilitätsmanagement



Individuelle Mobilitätsberatung

Häufig gibt es schon Möglichkeiten, den Pendelweg nachhaltiger zu gestalten, über die Pendelnde nicht informiert sind. Mithilfe einer individuellen Mobilitätsberatung finden sie den für sie passendsten Weg zur Arbeit und erfahren nützliche Informationen, um ihren Pendelalltag zu vereinfachen.

Begleitende Maßnahmen

- Ermöglichung von Mobilitätsexperimenten
- Bereitstellung von Informationen zu Mobilitätsangeboten
- Mobilitätstraining

Akteure für die Umsetzung

- Kommunen
- Arbeitgeber
- Verkehrsunternehmen
- ivm, regionales Mobilitätsmanagement



Funktionierende Infrastruktur in Szene setzen

Die Gestaltung einer funktionierenden Mobilitätsinfrastruktur, die gleichzeitig attraktiv ist und Aufmerksamkeit generiert, erfordert eine Kombination aus ästhetischer Anziehungskraft, Effizienz und innovativen Ansätzen. Durch das Design, die Beschilderung und verfügbare Informationen sowie Informationskampagnen sollen wichtige Infrastrukturelemente wie z.B. Fahrradwege für jeden erkennbar und leicht zugänglich sein.

Begleitende Maßnahmen

- Wegweiser und Beschilderung
- Informationskampagnen und Veranstaltungen

Akteure für die Umsetzung

- Kommunen
- ÖPNV-Aufgabenträger
- Bauasträger



„Die 10 Tipps für das ÖV-Pendeln“

Den Aufbau von Kompetenzen bei der Nutzung des öffentlichen Verkehrs zu fördern, kann dazu beitragen, Menschen zu ermutigen, diese nachhaltige und effiziente Transportoption zu nutzen. Dies kann in Form von Videoformaten, Online-Plattformen, Broschüren und Infografiken o.ä. stattfinden. So können die Vorteile wie z.B. Kosteneinsparung, Stressreduktion, Zeitnutzung oder positive Umweltaspekte herausgestellt werden.

Begleitende Maßnahmen

- Kommunikation und Sensibilisierung

Akteure für die Umsetzung

- Mobilitätsberaterinnen und -berater
- Kommunales und regionales Mobilitätsmanagement
- ÖPNV-Aufgabenträger

Förderung von Multimodalität, Intermodalität & Sharing

**Fahrgemeinschaften
(und P+M) fördern**

Die Nutzung von Fahrgemeinschaften bietet sich vor allem für regelmäßige Fahrten zur Arbeit an. Der Vorteil von Fahrgemeinschaften liegt in dem geringeren finanziellen Aufwand aber auch der Kontakt zu anderen Pendelnden. Wichtig sind die interkommunale Kooperation und die Kooperation mit dem Kreis sowie mit lokalen Arbeitgebern. Durch eine Erhöhung des Besetzungsgrades von Pkw, werden die Verkehrsbelastung und damit verbundene Folgen gesenkt.

Begleitende Maßnahmen

- Sensibilisierung und Kommunikation
- Räumlich und zeitlich flexibles Arbeiten ermöglichen

Akteure für die Umsetzung

- Kommunen
- Landkreise
- Arbeitgeber
- Regionales Mobilitätsmanagement
- Verkehrsverbund

**Corporate Carsharing**

Viele Verwaltungen und Arbeitgeber verfügen über einen eigenen Fuhrpark. Alternativ bietet sich die Nutzung eines zentralen Carsharing Pools an. In diesem Zuge werden eine regelmäßige Nutzung und eine höhere Auslastung für die Fahrzeuge gewährleistet. Gleichzeitig kann der Fahrzeug-Pool außerhalb der Dienstzeiten den Bürgerinnen und Bürgern am Standort als frei verfügbares Carsharing zur Verfügung gestellt werden.

Begleitende Maßnahmen

- Bildung und Bewusstseinsbildung
- Schaffung von Anreizsystemen

Akteure für die Umsetzung

- Arbeitgeber
- Mobilitätsdienstleister
- Verkehrsverbände

**Fahrrad und ÖV flexibel
kombinieren**

Das private Fahrrad ist häufig eine Lösung für Pendelnde für die erste und letzte Meile bei der ÖV-Nutzung, um auch darüber hinaus flexibel mobil zu sein. Diese Maßnahme hat zum Ziel, die Verbindung von Fahrrad und ÖV zu vereinfachen. Dazu gehören attraktive und barrierefreie ÖV-Haltestellen sowie die Erleichterung der Mitnahme des Fahrrads im ÖV.

Begleitende Maßnahmen

- Attraktive Radverbindungen zu ÖV-Haltestellen und Bahnhöfen

Akteure für die Umsetzung

- Kommunen
- Landkreise
- Verkehrsverbund
- ÖPNV-Unternehmen

**Erste und letzte Meile
verbessern**

Damit Wegeketten auf den Pendelwegen nachhaltiger gestaltet werden können, bietet sich eine Verbesserung des Mobilitätsangebots auf der ersten und letzten Meile an. Dazu gehört der Vor- und Nachlauf zu ÖV-Haltestellen, der durch nachhaltige Verkehrsmittel und eine fahrrad- und fußgängerfreundlichen Infrastruktur unterstützt werden kann.

Begleitende Maßnahmen

- Förderung von Fuß- und Radverkehr
- Funktionierende Infrastruktur in Szene setzen
- On-Demand Verkehre prüfen

Akteure für die Umsetzung

- Kommunen
- Landkreise
- Verkehrsverbund
- Mobilitätsdienstleister

**Verknüpfung ÖV:
B+R und P+R ausbauen**

Die Ausweitung der Verknüpfung von öffentlichen Verkehrsmitteln mit Bike-and-Ride (B+R) sowie Park-and-Ride (P+R) bezieht sich auf die Schaffung effizienter Schnittstellen zwischen verschiedenen Verkehrsoptionen, um den nahtlosen Übergang zwischen Fahrrad, Auto und öffentlichen Verkehrsmitteln zu erleichtern. Für Pendelnde kann dies den Pendelweg deutlich vereinfachen.

Begleitende Maßnahmen

- Verbesserung der Radwegeanbindung an ÖV-Haltestellen
- ÖV-Qualität erhöhen

Akteure für die Umsetzung

- Kommunen
- Landkreise
- Land Hessen
- Regionalverband
- ivm, regionales Mobilitätsmanagement

**Geteilte Mobilitätsangebote
an Bahnhöfen & Mobilitäts-
stationen**

Durch die Verknüpfung von Verkehrsmitteln und -angeboten an Bahnhöfen können intermodale Wegeketten unterstützt werden. Dies ermöglicht einen attraktiven Pendelweg durch unterschiedliche Mobilitätsdienstleistungen sowie darüber hinausgehende Angebote, die eine Versorgung entlang des Weges vereinfachen.

Begleitende Maßnahmen

- Kommunikation und Sensibilisierung
- Versorgung entlang der Wege

Akteure für die Umsetzung

- Kommunen
- Landkreise
- Verkehrsverbund
- Mobilitätsdienstleister

ÖV-Förderung



ÖV-Qualität erhöhen

Die Steigerung der Qualität im öffentlichen Personennahverkehr (ÖV) zielt darauf ab, durch verbesserte Pünktlichkeit, höheren Komfort, häufigere Verbindungen und bessere Dienstleistungen die Attraktivität und Effizienz des öffentlichen Verkehrs zu erhöhen. Ziel ist es, den ÖV attraktiver zu machen, um mehr Menschen zur Nutzung von öffentlichen Verkehrsmitteln zu bewegen.

Begleitende Maßnahmen

- ÖV-Halte attraktiv & barrierefrei ausbauen
- Verknüpfung ÖV: B+R und P+R ausbauen
- Fahrrad und ÖV flexibel kombinieren

Akteure für die Umsetzung

- Verkehrsverbund
- ÖV-Unternehmen
- Lokale Nahverkehrsorganisation



ÖV-Halte attraktiv & barrierefrei ausbauen

Der barrierefreie und attraktive Ausbau von öffentlichen Verkehrshalten bezieht sich auf die Schaffung von Infrastrukturen, die sowohl Menschen mit eingeschränkter Mobilität als auch allen Fahrgästen leicht zugängliche, komfortable und ansprechende Umgebungen bieten. Durch eine Umgestaltung von ÖV-Halten soll der Umstieg auf Verkehrsmittel des öffentlichen Personennahverkehrs begünstigt werden.

Begleitende Maßnahmen

- ÖV-Qualität erhöhen

Akteure für die Umsetzung

- Kommunen
- Verkehrsverbund
- ÖV-Unternehmen
- Lokale Nahverkehrsorganisation



On-Demand Verkehre prüfen

Mit Hilfe von On Demand Verkehren kann eine bedarfsgerechte Mobilität mit PKW oder Kleinbussen geschaffen werden, welches ein zusätzliches flexibles Angebot zum bestehenden ÖPNV schafft. Dies fördert eine bessere Abdeckung der Wegeketten mit öffentlichen Verkehrsmitteln und stärkt die Attraktivität des ÖPNVs.

Begleitende Maßnahmen

- Kommunikation und Sensibilisierung
- Erste und letzte Meile verbessern

Akteure für die Umsetzung

- Verkehrsverbund
- ÖV-Unternehmen
- Lokale Nahverkehrsorganisation



Finanzierung Deutschlandticket

Die Finanzierung des Deutschlandtickets durch Arbeitgeber bezieht sich auf die Unterstützung der Kosten für öffentliche Verkehrsmittel, die von Arbeitgebern für ihre Mitarbeitenden übernommen werden, um die Nutzung des öffentlichen Verkehrs zu fördern und nachhaltige Mobilität zu unterstützen.

Begleitende Maßnahmen

- Schaffung eines zuverlässigen und attraktiven ÖV-Angebots
- Schaffung von attraktiver Infrastruktur an Haltestellen
- Zusammenstellung von Informationen zum ÖV

Akteure für die Umsetzung

- Verkehrsverbund
- Verkehrsunternehmen
- Kommunales und regionales Mobilitätsmanagement



Maßnahmensteckbriefe

Bestimmte Maßnahmen werden in Maßnahmensteckbriefen intensiver betrachtet, da sie aufgrund ihrer Relevanz für das Pendeln in der Region und ihres hohen Umsetzungspotenzials eine besondere Bedeutung haben. Diese ausgewählten Maßnahmen heben sich durch ihre direkte Auswirkung auf die Pendelgewohnheiten und die Mobilität in der Region hervor.

Die nachfolgende Legende bietet eine Übersicht über die Inhalte der Maßnahmensteckbriefe. Sie präsentieren gezielte Handlungsansätze zur Förderung nachhaltigen Pendelns in der Region und bieten Einblicke in die Möglichkeiten, die ergriffen werden können, um das Pendeln umweltfreundlicher und effizienter zu gestalten. Jeder Maßnahmensteckbrief enthält Informationen über die spezifische Maßnahme, praktische Umsetzungsmöglichkeiten sowie bestehende Prozesse und Programme sowie relevante Akteure sowie ihre Rollen und Aufgaben.

Beschreibung & Ziel

Die Maßnahme wird kurz beschrieben und es wird benannt, was konkret umgesetzt bzw. geprüft werden soll. Der Abschnitt bietet Kontext, Hintergrundinformationen und Details. Zudem werden die Ziele definiert, die mit einer erfolgreichen Umsetzung der Maßnahme erreicht werden sollen. Das Ziel gibt eine klare Richtung vor und dient als Leitlinie.

Begleitende Maßnahmen

Hier werden Maßnahmen aufgelistet, die ergänzend bei der Umsetzung mitbetrachtet werden sollten.

Umsetzungsschritte und Erfolgsfaktoren

Es wird beschrieben, welche zentralen Schritte zur Umsetzung benötigt werden und welche Faktoren dabei ausschlaggebend für den Erfolg einer Maßnahme sind.

Bestehende Prozesse und Programme

Hier wird die Maßnahme in bestehende Prozesse und Strukturen, die es bereits in der Region / im Kreis / in der Kommune gibt, eingeordnet.

Akteure

Hier werden die erforderlichen Akteure zur Maßnahmenumsetzung genannt.

Zentrale Rollen & Aufgaben

Beschreibung der für die Maßnahmenumsetzung bedeutsamen Aufgaben und Rollen, die von bestimmten Akteuren übernommen werden müssen.

Verankerung in Plänen & Konzepten

An dieser Stelle sind die Pläne und Konzepte, in die die Maßnahme sinnvollerweise aufgenommen und verankert werden kann, aufgelistet.

Fazit

Abschließend wird hier ein Fazit zu der Maßnahme und deren Umsetzung gezogen.

Mobilitätsexperimente ermöglichen



Beschreibung & Ziel

In einem zeitlich begrenzten Mobilitätsexperiment sollen Pendlerinnen und Pendler dazu ermutigt werden, alternative Fortbewegungsmöglichkeiten mit äußerst niedrigen Einstiegshürden zu erkunden. Diese Experimente und Testphasen ermöglichen es, verschiedene Mobilitätsoptionen spielerisch im Alltag auszuprobieren, ohne sofort langfristige Entscheidungen treffen zu müssen. Die Testangebote und Mobilitätsexperimente sollen die Bereitschaft zum Umstieg fördern, indem sie einen erlebbaren Einblick in den Alltag mit diesen Alternativen bieten. Zusätzlich dienen sie als Disruptoren der gewohnten Routinen.“

Begleitende Maßnahmen

- **Individuelle Mobilitätsberatung**
- **Ausbau von Schnupperangeboten**

Umsetzungsschritte und Erfolgsfaktoren

Um Mobilitätsexperimente umzusetzen, ist zunächst ein gut durchdachtes Konzept oder eine Anleitung erforderlich, die den Ablauf des Experiments skizziert. Dieses Konzept sollte die verschiedenen Bausteine des Experiments, wie zum Beispiel die begleitende Mobilitätsberatung und die Evaluation, detailliert beschreiben und für eine reibungslose Umsetzung zur Verfügung stellen. Eine Schulung für Beraterinnen und Berater erscheint sinnvoll, um eine effektive Mobilitätsberatung sicherzustellen. Zudem werden Anbieter benötigt, die das Experiment durchführen und begleiten. Die Planung von Experimentierräumen erfordert eine klare Zuweisung von Verantwortlichkeiten, insbesondere im Hinblick auf die Motivation von Interessentinnen und Interessenten. Arbeitgeber können Mobilitätsexperimente für Pendlerinnen und Pendler unterstützen und Anreize für Teilnehmerinnen und Teilnehmer schaffen. Der Fokus liegt hierbei auf dem Teilnehmerkreis selbst, der durch vielfältige Angebote von öffentlichen Akteuren unterstützt werden kann. Hierbei sind ausreichend personelle Ressourcen von großer Bedeutung. Auch die Frage nach ausreichenden finanziellen Mitteln muss sorgfältig geklärt werden. Da ein derartiges Experiment auf verschiedenen Ebenen realisiert werden kann (bei Kommunen, Landkreisen oder Arbeitgebern), sind Kooperationen zwischen diesen Akteuren unerlässlich.

Bestehende Prozesse und Programme

Grundsätzlich kann das Mobilitätsexperiment als Baustein in ein kommunales und betriebliches Mobilitätsmanagement integriert werden. Dies sind Programme wie „Besser zur Arbeit, Aktivitäten zu nachhaltigen Gewerbegebieten, Quartiersmanagementansätze wie z.B. bei der Lincoln-Siedlung in Darmstadt oder die Angebote von Bike+Business. Keines dieser Angebote deckt derzeit vollumfänglich und über die gesamte Region das Mobilitätsexperiment ab, wie es im Rahmen des Pendellabors durchgeführt wurde. Jedoch bieten diese Prozesse und Strukturen Anknüpfungspunkte für die Durchführung eines Mobilitätsexperiments.

Akteure

- **Kommunen**
- **Landkreise**
- **Mobilitätsanbieter**
- **Arbeitgeber**
- **ivm / regionale Akteure**

Zentrale Rollen & Aufgaben

Für eine regionale Umsetzung dieser Maßnahme bedarf es einer koordinativen Rolle. Diese sollte folgende Aufgaben übernehmen:

- **Ausarbeitung eines einheitlichen Konzeptes**
- **Schulung von Personen für die Mobilitätsberatung**
- **Bereitstellung der Instrumentarien**

Ebenso bedarf es einer organisatorischen Rolle, welche die Durchführung begleitet. Hierzu gehören folgende Aufgaben:

- **Bewerbung des Angebots**
- **Organisation der begleitenden Mobilitätsberatung**
- **Organisation des Experiments**
- **Begleitung und Evaluation der Durchführung**

Verankerung in Plänen & Konzepten

Als Baustein des kommunalen und/oder betrieblichen Mobilitätsmanagements in:

- **Klimaschutzkonzept**
- **Sustainable Mobility Plan**
- **Standortbezogenes Mobilitätskonzept**
- **Nahverkehrsplan**
- **Betrieblichen und kommunalen Mobilitätsmanagementkonzepte**

Fazit

Zusammenfassend lässt sich festhalten, dass es in der Region derzeit keine etablierten Prozesse gibt, die ein Mobilitätsexperiment im Sinne des Projektes abbilden. Ausgehend von dem im Projekt Pendellabor durchgeführten Mobilitätsexperiment müssen die Bausteine, die für ein dauerhaftes und übertragbares Angebot wichtig sind, in ein Betreiberkonzept überführt werden. Die Gesamtkoordination erfolgt für die Region Frankfurt Rhein-Main durch das regionale Mobilitätsmanagement bei der ivm, unter Einbindung zentraler Akteure auf kommunaler Ebene. Für sämtliche Akteure handelt es sich bei einem solchen Angebot um eine freiwillige Leistung. Da jedoch verschiedene Akteure an einem solchen Experiment beteiligt sein könnten, erfordert dies spezifische Kooperationsformen. Diese lassen sich im Bereich des regionalen Mobilitätsmanagement sehr gut bei regionalen Akteuren wie dem Verkehrsverbund, der ivm oder dem Regionalverband angliedern.

Individuelle Mobilitätsberatung



Beschreibung & Ziel

In vielen Fällen bestehen bereits Möglichkeiten, den täglichen Pendelweg auf nachhaltigere Weise zu gestalten, die vielen Pendlerinnen und Pendlern möglicherweise nicht bekannt sind. Es ist jedoch oft herausfordernd, diese spezifischen Optionen für die individuelle Situation zu verstehen, da dies ein tiefgehendes Verständnis des Verkehrssystems erfordert. Durch eine persönliche Mobilitätsberatung erhalten Pendlerinnen und Pendler Unterstützung, um den optimalen Weg zur Arbeit entsprechend ihrer Bedürfnisse zu finden. Diese Mobilitätsberatung sollte sämtliche verfügbaren Mobilitätsangebote in der Region berücksichtigen.

Begleitende Maßnahmen

- **Mobilitätsexperimente ermöglichen**
- **Informationen zu Mobilitätsangeboten bereitstellen**
- **Mobilitätstraining**

Umsetzungsschritte und Erfolgsfaktoren

Für eine maßgeschneiderte Mobilitätsberatung in der Region ist es zunächst entscheidend zu definieren, welche Elemente dieses Beratungsangebot umfassen sollen. Ein qualifizierter Pool von Mobilitätsberaterinnen und -berater muss entsprechend geschult sein. Verschiedene Akteure können ein derartiges Angebot bereitstellen: Zum einen kann die Beratung innerhalb von Unternehmen etabliert werden – entweder im Rahmen eines speziellen Mobilitätstages oder als fester Bestandteil des Personalmanagements. Zum anderen können Verkehrsorganisationen ihre Dienstleistungen in diesem Bereich erweitern. Ebenso ist es denkbar, dass Kommunen Mobilitätsberatung anbieten – möglicherweise in Anlehnung an bereits existierende Angebote im Bereich der Energieberatung

Bestehende Prozesse und Programme

Derzeit gibt es in der Region verschiedene Prozesse und Strukturen, in denen sich Aspekte einer Mobilitätsberatung wiederfinden. Die Mobilitätszentralen der Nahverkehrsorganisationen bieten Beratungen zum öffentlichen Verkehrsangebot an – beispielsweise führt die HEAG mobilo in Darmstadt den MobiCheck durch. Ein spezifisches Angebot für Bewohnerinnen und Bewohner ist in der Lincoln-Siedlung in Darmstadt verfügbar, jedoch liegt der Fokus hier auf der Wohnsiedlung und nicht auf den Pendelwegen. Andererseits wurde in Frankfurt eine Beratung im ÖPNV-Paket des Neubürgermanagements eingestellt. Des Weiteren existieren

diverse Websites, die über unterschiedliche Mobilitätsangebote für Pendelwege informieren wie z.B. deinarbeitsweg.de. All diese Angebote entsprechen jedoch nicht dem umfassenden Umfang der Mobilitätsberatung im Rahmen des Experiments (z.B. fehlt die explizite Einbeziehung des Alltags in den Pendelwegen) und sind nicht flächendeckend in der gesamten Region verfügbar.

Akteure

- **Kommunen**
- **Arbeitgeber**
- **Verkehrsunternehmen**
- **ivm / regionale Akteure**

Rollen & Aufgaben

Für die Umsetzung dieser Maßnahme bedarf es auf regionaler Ebene einer koordinierenden Rolle, die folgende Aufgaben übernimmt:

- **Ausarbeitung des Konzepts für das Beratungsangebot**
- **Schulung von Mobilitätsberaterinnen und -berater**
- **Bereitstellung der Instrumentarien**

Ebenso bedarf es einer durchführenden Rolle mit folgenden Aufgaben:

- **Bewerbung des Angebots**
- **Durchführung der individuellen Mobilitätsberatung**

Verankerung in Plänen & Konzepten

Als Baustein des kommunalen und / oder betrieblichen Mobilitätsmanagements in:

- **Klimaschutzkonzept**
- **Sustainable Mobility Plan**
- **Standortbezogenes Mobilitätskonzept**
- **Nahverkehrsplan**
- **Betrieblichen und kommunalen Mobilitätsmanagementkonzepten**

Fazit

In der Region existieren bereits Prozesse und Strukturen, hauptsächlich von öffentlichen Verkehrsorganisationen oder im Rahmen des kommunalen und regionalen Mobilitätsmanagements, die bestimmte Aspekte der Mobilitätsberatung abdecken. Es ist jedoch zu beachten, dass diese nicht in vollem Umfang verfügbar sind, nicht gezielt auf spezifische Zielgruppen zugeschnitten sind und meist nicht flächendeckend in der gesamten Region vorhanden sind. Daher ist es von entscheidender Bedeutung, das Konzept dieser Maßnahme regional anzupassen und zu definieren.

Anschließend eröffnen sich verschiedene Möglichkeiten zur Umsetzung: innerhalb öffentlicher Verkehrsunternehmen, in Unternehmen im Rahmen von Mobilitätstagen, in nachhaltigen Gewerbegebieten, bei Kommunen im Rahmen von Energieberatungsansätzen oder auch durch ehrenamtliche Initiativen. Ähnlich wie beim Mobilitätsexperiment ist dies eine Maßnahme, für die auf Ebene des regionalen Mobilitätsmanagements durch die ivm eine Koordination und Umsetzung eines Beratungsstandards übernommen werden kann. Insbesondere geht es darum, die Konzeption voranzutreiben und Beraterinnen sowie Berater entsprechend sicherzustellen.

Fahrrad und ÖV flexibel kombinieren



Beschreibung & Ziel

Häufig stellt das eigene Fahrrad für Pendelnde die optimale Lösung dar, um die erste und letzte Meile bei der Nutzung des öffentlichen Verkehrs zu bewältigen und darüber hinaus flexible Mobilität zu ermöglichen. Diese Initiative zielt darauf ab, die nahtlose Verknüpfung von Fahrrad und öffentlichem Verkehr zu erleichtern. Dazu gehören gut gestaltete und leicht zugängliche Haltestellen des öffentlichen Verkehrs, insbesondere Bahnhöfe, sowie die Vereinfachung der Fahrradmitnahme im öffentlichen Verkehr.

Begleitende Maßnahmen

- **Attraktive Radverbindungen zu ÖV-Haltestellen und Bahnhöfen**
- **Zuverlässiges und attraktives ÖV-Angebot schaffen**

Umsetzungsschritte und Erfolgsfaktoren

Die Initiative zur Bereitstellung von Abstellanlagen erfordert aktives Engagement der jeweils zuständigen Kommunen. Falls die betreffenden Flächen nicht im Besitz der Kommune sind, ist eine Kooperation mit den Grundstückseigentümern notwendig. Bezüglich der Mitnahme von Fahrrädern ist es entscheidend, eine regional abgestimmte Strategie zur nahtlosen Verbindung von Fahrrad und öffentlichem Verkehr zu entwickeln. Soll die Mitnahme von Fahrrädern weiter verbessert werden, gibt es zwei Ansatzpunkte: einerseits die Fahrzeugstrategie, um ausreichend Platz für Fahrräder in den Fahrzeugen zu schaffen, und andererseits die Beförderungsbedingungen, um einheitliche Regelungen für die Mitnahme aller Arten von Fahrrädern zu etablieren.

Bestehende Prozesse und Programme

Das Thema Fahrradabstellanlagen an Bahnhöfen wird derzeit von vielen Kommunen in der Region bearbeitet. Im RMV ist es fester Bestandteil der Strategie und es gibt bewährte Prozesse der Zusammenarbeit. Die derzeitigen Förderbedingungen erfordern ein koordiniertes Vorgehen – dies wird vom Regionalverband unterstützt, welcher Anträge sammelt und bündelt. Die Fahrradmitnahme wird derzeit von dem jeweilig zuständigen Verkehrsverbund unterschiedlich geregelt.

Akteure

- Kommunen
- RMV
- ÖV-Anbieter
- Regionalverband

Rollen & Aufgaben

Für die Verbesserung der Kombination von ÖV und Fahrrädern bedarf es einer regional koordinierenden Rolle. Zu deren Aufgaben gehört:

- **Koordination des Vorgehens für die Errichtung von B+R**
- **Koordination des Vorgehens für die Kombination von ÖV und Fahrrädern, insbesondere Abstimmung über die Fahrradmitnahme**

Verankerung in Plänen & Konzepten

- **Regionaler und lokaler Nahverkehrsplan**
- **Sustainable Urban Mobility Plan**
- **Radverkehrskonzept**
- **Nahmobilitätsstrategie**
- **Stationsentwicklungsplan**

Fazit

Für die Verbindung zwischen ÖV und Fahrrad gibt es in der Region bereits Prozesse und Strukturen, welche das sichere Abstellen von Fahrrädern an Bahnhöfen fördern. Die Mitnahme von Fahrrädern im ÖV wurde im Projekt und mit den regionalen Stakeholdern dagegen zum Teil noch grundsätzlicher diskutiert. Vielmehr stand die Frage im Raum, ob nicht andere Lösungsansätze für die erste und letzte Meile zielführender seien. Aus Sicht der Pendelnden bedarf es hier jedoch einer Verbesserung. Daher scheint es wesentlich, die regionale Strategie für die Kombination von Fahrrad und ÖV weiterzuentwickeln und den Maßnahmenplan Fahrrad und ÖPNV des RMV fortzuschreiben.

Verknüpfung ÖV: P+R ausbauen



Beschreibung & Ziel

Um die Nutzung des öffentlichen Verkehrs für den Pendelverkehr attraktiver zu gestalten, ist es entscheidend, die Erreichbarkeit von ÖV-Haltestellen zu verbessern und auszubauen. Ein Ansatz, um dieses Ziel zu erreichen, besteht darin, den ÖPNV mit anderen Verkehrsmitteln zu verknüpfen, beispielsweise durch die Schaffung von wohnortnahen Park+Ride-Anlagen, die flächendeckend verteilt sind.

Begleitende Maßnahmen

- **Zuverlässiges und attraktives ÖV-Angebot schaffen**
- **Informationen zum ÖV zusammenstellen**

Umsetzungsschritte und Erfolgsfaktoren

Das Vorantreiben einer Verkehrswende einiger Städte in der Region gibt dem Ausbau von P+R derzeit einen Aufwind. Bei der Bereitstellung von P+R sollte regional gedacht werden, damit Angebote möglichst wohnortnah vorhanden sind. Da die Zuständigkeiten über viele Kommunen verteilt sind, ist ein koordiniertes Vorgehen erforderlich.

Bestehende Prozesse und Programme

Für das Verbundgebiet des RMV gibt es einen P+R Maßnahmenplan, welcher diese Anlagen als Teil des regionalen Nahverkehrs definiert. Ebenso schafft der derzeitige Förderrahmen sehr günstige Bedingungen für P+R: Sowohl das Mobilitätsförderungsgesetz des Landes als auch Bundesmittel sehen finanzielle Förderung vor. Dementsprechend setzen diverse Akteure der Region (u.a. ivm und ihre Gesellschafter, Stadt Frankfurt, Land Hessen und der Regionalverband) eine gemeinsame Projektstruktur und gemeinsame Standards für den P+R Ausbau auf.

Akteure

- **Kommunen**
- **Landkreise**
- **Land Hessen**
- **Regionalverband**
- **ivm / regionale Akteure**

Rollen & Aufgaben

Für die Verbesserung der Erreichbarkeiten von ÖV-Haltestellen bedarf es einer regional koordinierenden Rolle. Zu deren Aufgaben gehört die Koordination des Vorgehens für die Errichtung von P+R. Planung, Bau und Betrieb der P+R-Anlagen sind in der Regel in kommunaler Zuständigkeit verankert.

Verankerung in Plänen & Konzepten

- **Nahverkehrsplan (regional und kommunal)**
- **Sustainable Urban Mobility Plan**
- **Regionalplan**
- **P+R Maßnahmenplan**

Fazit

Für die Bereitstellung von P+R sind in der Region die Zuständigkeiten klar definiert. Ebenso gibt es Ansätze, die vielfältigen Akteure durch eine Projektstruktur in eine Zusammenarbeit zu bringen. Die Förderkulisse unterstützt die Umsetzung.

Geteilte Mobilitätsangebote an Bahnhöfen & Mobilitätsstationen



Beschreibung & Ziel

Durch die Vernetzung von Verkehrsmitteln und Mobilitätsangeboten können intermodale Wegverbindungen ermöglicht werden. An zentralen ÖV-Haltestellen sollen verschiedene Verkehrsmittel sowie Mobilitätsdienste wie Bike- oder Carsharing und zusätzliche Services wie Einkaufen, angenehmes Warten, Abholen und Information miteinander verknüpft werden. Ziel ist es, die Bildung von reibungslosen Wegverbindungen zu unterstützen und die Erreichbarkeit zu verbessern.

Begleitende Maßnahmen

- Förderung von Sharing-Angeboten
- Verbesserung des ÖV-Angebots

Umsetzungsschritte und Erfolgsfaktoren

Die Umsetzung eines regionalen Netzes von Mobilitätsstationen erfordert ein koordiniertes Vorgehen zwischen den Kommunen als Grundstückseigentümern und den verschiedenen Mobilitätsanbietern. Neben der Schaffung von Mobilitätsstationen sind insbesondere Fragen in Bezug auf den Betrieb zu regeln: Finanzierung und operative Abwicklung.

Bestehende Prozesse und Programme

Derzeit läuft die zweite Förderphase des Forschungsprojektes „Raum für neue Mobilität – Mobilitätsstationen und mehr in der Region Frankfurt Rhein-Main (RaMo)“ unter der Leitung des Regionalverbandes. Das Projekt fokussiert die Planung, Umsetzung und Erprobung von Mobilitätsstationen im Wetterauskreis, um daraus Schlüsse für die gesamte Region zu ziehen. Kommunen haben zudem eigene lokal wirkende Konzepte.

Akteure

- Kommunen
- Landkreise
- Verkehrsunternehmen
- Mobilitätsdienstleister
- Verkehrsverbund

Rollen & Aufgaben

Für die Umsetzung dieser Maßnahme bedarf es insbesondere einer koordinierenden Rolle. Außerdem bedarf es eines Betreibermodells, welches die Finanzierung und den Betrieb sicherstellt.

Verankerung in Plänen & Konzepten

- Regionaler und lokaler Nahverkehrsplan
- Sustainable Urban Development Plan
- Radverkehrskonzept
- Stationsentwicklungsplan

Fazit

Insgesamt wird die Umsetzung von Mobilitätsstationen in der Region derzeit vom Regionalverband und durch das Forschungsprojekt RaMo vorangetrieben. In diesem Kontext sollen Prozesse und Strukturen für die Schaffung und den Betrieb der Stationen aufgebaut werden.

Finanzierung Deutschlandticket



Beschreibung & Ziel

Die Einführung des Deutschlandtickets hat bereits einige Hürden, die es beim Erwerb eines JobTickets gab, beseitigt. Ziel dieser Initiative ist es, Arbeitgeber dazu zu ermutigen, sich finanziell am Deutschlandticket zu beteiligen. Dies trägt dazu bei, den Umstieg vom individuellen motorisierten Verkehr den öffentlichen Verkehr zu fördern.

Begleitende Maßnahmen

- Einbettung in betriebliches Mobilitätsmanagement
- Zuverlässiges und attraktives ÖV-Angebot schaffen
- Attraktive Infrastruktur an Haltestellen schaffen
- Informationen zum ÖV zusammenstellen

Umsetzungsschritte und Erfolgsfaktoren

Um Unternehmen dazu zu bewegen, die Finanzierung des Deutschlandtickets für ihre Belegschaft zu übernehmen, können Kommunen – hier zum Beispiel explizit die Wirtschaftsförderung – den Kontakt zu den Arbeitgebern aufnehmen und Grundlagen und Vorteile vermitteln. Dies bietet sich insbesondere im Rahmen des betrieblichen Mobilitätsmanagements an. Unternehmerabende oder persönliche Kontakte können die Ansprache erleichtern.

Bestehende Prozesse und Programme

Bestehende Prozesse und Strukturen sind eingebettet in die Beratung zum betrieblichen Mobilitätsmanagement. Auf regionaler Ebene ist das Programm „Besser zur Arbeit“ der ivm mit einem umfassenden Beratungsangebot und Netzwerk etabliert. Verkehrsverbände (RMV) und die lokalen Verkehrsunternehmen beraten aktiv zur Einführung und Umsetzung des Jobticket Deutschlandticket.

Akteure

- Arbeitgeber
- Kommunen
- ivm / regionale Akteure
- Verkehrsverbund
- Verkehrsunternehmen
- Lokale Nahverkehrsorganisation

Rollen & Aufgaben

Für die Umsetzung dieser Maßnahme bedarf es einer beratenden Rolle. Zu deren Aufgaben gehört:

- Unternehmen (bestenfalls im Rahmen des betrieblichen Mobilitätsmanagements) in der Einführung eines Job Tickets unterstützen

Verankerung in Plänen & Konzepten

- Betriebliches Mobilitätsmanagement
- Kommunales Mobilitätsmanagementkonzepte
- Quartiersbezogene Mobilitätsmanagementkonzepte

Fazit

Insgesamt haben kommunale und andere öffentliche Akteure derzeit keinen direkten Einfluss darauf, was Unternehmen an Mobilitätsangeboten und Finanzierung für ihre Mitarbeitenden bereitstellen. Die Prozesse und Strukturen des betrieblichen Mobilitätsmanagements geben jedoch Möglichkeiten zur Beratung und Einflussnahme.

Fahrradfreundliche Infrastruktur am Arbeitsort



Beschreibung & Ziel

Um die Nutzung von Fahrrädern und Pedelecs am Arbeitsort zu erleichtern, ist eine passende Infrastruktur erforderlich. Dazu gehören sichere und gut erreichbare Fahrradabstellanlagen, Ladestationen für Pedelecs sowie Umkleieräume und Duschen. Diese Maßnahme zielt darauf ab, Arbeitgeber dazu zu bewegen, solche Einrichtungen bereitzustellen. In Fällen, in denen dies schwierig erscheint (beispielsweise aufgrund kleiner Unternehmen), sind gemeinschaftliche oder öffentliche Angebote denkbar.

Begleitende Maßnahmen

- Einbettung in betriebliches Mobilitätsmanagement
- Verbesserung der Radinfrastruktur
- Sichere und einfach zugängliche Fahrradabstellanlagen an Wohnorten und anderen Alltagszielen
- Fahrradleasing fördern

Umsetzungsschritte und Erfolgsfaktoren

Für die erfolgreiche Umsetzung dieser Maßnahme ist es erforderlich, dass in jedem Unternehmen eine dedizierte Ansprechperson vorhanden ist, die die Umsetzung vorantreibt. Diese Person kann die Maßnahme in die betrieblichen Mobilitätsmanagementprozesse integrieren und dabei auf Beratungsangebote wie „Besser zur Arbeit“ oder Bike+Business zurückgreifen. In Situationen, in denen ein Unternehmen aus Ressourcengründen die Maßnahme nicht eigenständig umsetzen kann, kann eine Zusammenarbeit mehrerer Unternehmen sinnvoll sein. Eine Handlungsoption für Kommunen im Zusammenhang mit dieser Maßnahme besteht darin, die entsprechende Erweiterung der ÖV-Knotenpunkte voranzutreiben, um die fehlende Infrastruktur in Unternehmen auszugleichen.

Bestehende Prozesse und Programme

Diese Maßnahme lässt sich in bestehende Prozesse und Strukturen des betrieblichen Mobilitätsmanagements eingliedern. Hierfür ist das Beratungsprogramm „Besser zur Arbeit“ nutzbar. Auch die Initiative „Fahrradfreundliche Arbeitgeber“ des ADFC sowie die Angebote der Landesinitiative Bike+Business können Unterstützung für Unternehmen bieten.

Akteure

- Arbeitgeber
- Kommunen
- ivm / regionale Akteure
- ADFC
- Landesinitiative Bike+Business

Rollen & Aufgaben

Für die Umsetzung dieser Maßnahme bedarf es einer beratenden Rolle. Zu deren Aufgaben gehört:

- Unternehmen (bestenfalls im Rahmen des betrieblichen Mobilitätsmanagements) in der Einführung eines Job Tickets unterstützen

Verankerung in Plänen & Konzepten

- Betriebliches und kommunales Mobilitätsmanagementkonzept
- Radverkehrskonzept
- Nahmobilitätskonzept

Fazit

Insgesamt haben kommunale und andere öffentliche Akteure abseits von Stellplatzsitzungen derzeit keinen direkten Einfluss darauf, was Unternehmen an Infrastruktur bereitstellen. Die Prozesse und Strukturen des betrieblichen Mobilitätsmanagements geben jedoch Möglichkeiten zur Beratung und Einflussnahme.

Regionales Netz an attraktiven Fahrradabstellanlagen bereitstellen



Beschreibung & Ziel

Damit Pendelnde das Fahrrad oder Pedelecs für ihren Pendelweg (und andere Strecken innerhalb der Wegekette) nutzen können, ist es unerlässlich, dass an allen Standorten sichere und leicht zugängliche Fahrradabstellanlagen vorhanden sind. Dies betrifft den Wohnort, die Haltestellen des öffentlichen Verkehrs, den Arbeitsplatz sowie die alltäglichen Zielorte. Es ist besonders wichtig, dass diese Abstellanlagen den speziellen Anforderungen alternativer Fahrradmodelle (z.B. Lastenräder) gerecht werden.

Begleitende Maßnahmen

- Verbesserung der Radinfrastruktur
- Kompetenzen fürs E-Bike Pendeln aufbauen

Umsetzungsschritte und Erfolgsfaktoren

Kommunen können bereits die Stellplatz-Satzung nutzen, um dort konkrete Vorgaben zum Angebot von Fahrradabstellanlagen zu machen. Für ihren Zuständigkeitsbereich (alle öffentlichen Flächen) können sie ein kommunales Konzept für Abstellanlagen erstellen. Dabei lohnt es sich, die Bevölkerung mitzunehmen und in die Auswahl von Standorten einzubeziehen.

Bestehende Prozesse und Programme

Derzeit unterstützen viele Förderprogramme das Errichten von Fahrradabstellanlagen. Im Rahmen kommunaler Radverkehrskonzepte wird das Thema durch Kommunen aktiv bearbeitet. Kommunale Programme wie z.B. zur Errichtung von Fahrradgaragen im öffentlichen Straßenraum, z.B. in Frankfurt, schaffen auch in dicht bebautem Wohnungsbestand leicht Fahrradabstellmöglichkeiten. Qualitätsstandards für Fahrradabstellanlagen sind über die bestehenden Förderprogramme formuliert und, sofern vorhanden, in den kommunalen Stellplatzsatzungen verankert.

Akteure

- Kommunen
- Arbeitgeber
- Wohnungsanbieter

Rollen & Aufgaben

- Eruierung geeigneter Fläche
- Errichtung und Betrieb der Fahrradabstellanlagen

Verankerung in Plänen & Konzepten

- Radverkehrskonzept
- Nahmobilitätskonzept

Fazit

Insgesamt in die Bereitstellung eines großen Netzes von Fahrradabstellanlagen zum einen davon abhängig, inwiefern eine Kommune diese freiwillige Aufgabe priorisiert und zum anderen davon, wie sie effektive Zusammenarbeit mit anderen Akteuren und Grundstückseigentümern organisieren kann. Eine regionale Koordination kann einen positiven Einfluss auf beide Aspekte haben.

Kompetenzen E-Bike Pendeln aufbauen



Beschreibung & Ziel

Für die Nutzung des Fahrrads oder Pedelecs auf dem Pendelweg sind spezifisches Wissen und entsprechende Fähigkeiten erforderlich. Fragen wie der richtige Umgang mit einem Pedelec, die beste Streckenwahl mit dem Fahrrad, benötigtes Zubehör oder das Vorgehen bei einer Panne spielen eine Rolle. Diese Maßnahme zielt darauf ab, diese Fähigkeiten bei Pendlerinnen und Pendlern zu entwickeln. Hierzu können Informationsbroschüren oder Videos mit „10 Tipps für das Pendeln mit dem E-Bike“ gehören, die Erweiterung von Angeboten für Pedelec-Trainings und die Förderung des Austauschs von Erfahrungen, beispielsweise am Arbeitsplatz.

Begleitende Maßnahmen

- **Verbesserung der Radinfrastruktur**
- **Sichere und einfach zugängliche Fahrradabstellanlagen am Wohnort und anderen Alltagszielen**
- **Fahrradleasing fördern**

Umsetzungsschritte und Erfolgsfaktoren

Um Kompetenzen zum E-Bike Pendeln aufzubauen, können unterschiedliche Akteure an verschiedenen Stellen aktiv werden. Zum einen scheint es sinnvoll, derzeitige Verleih- und Leasing-Angebote inklusive einer Beratung anzubieten. Gleichzeitig können städtische Aktionstage hierfür genutzt werden.

Bestehende Prozesse und Programme

Derzeit besteht über unterschiedliche Formate die Möglichkeit, E-Bikes generell oder speziell für den Arbeitsweg zu testen. Dazu gehört zum Beispiel das Programm Bike+Business oder auch die Fahrradaktionstage verschiedener Städte. Diese Aktivitäten sind auf das Testen ausgelegt. Damit kann ein Kompetenzerwerb einhergehen – dieser wird jedoch nicht direkt angestrebt

Akteure

- **Kommunen**
- **AGNH**
- **Fahrradhersteller**
- **Arbeitgeber**
- **Vereine und Verbände (z.B. ADFC, VCD)**
- **Regionales Mobilitätsmanagement**

Rollen & Aufgaben

Für die Umsetzung dieser Maßnahme bedarf es einer koordinierenden Rolle mit folgenden Aufgaben:

- **Ausarbeitung von Aktivitäten zum Kompetenzaufbau**
- **Koordination der anbietenden Akteure der Aktivitäten**

Verankerung in Plänen & Konzepten

- **Radverkehrskonzept**
- **Nahmobilitätskonzept**
- **Betriebliches- und Kommunales Mobilitätsmanagementkonzept**
- **Kommunikationsstrategie**

Fazit

Der Kompetenzerwerb steht derzeit nicht im Fokus von Maßnahmen zur Radverkehrsförderung und wird nicht gezielt mit Aktivitäten gefördert. Eine große Herausforderung besteht darin, dass viele Akteure aktiv werden können, es aber nicht direkt in deren Zuständigkeitsbereich liegt. Es bedarf daher einer koordinierenden Rolle, welche verschiedene Aktivitäten und Akteure zusammenbringt und miteinander abstimmt.

Versorgung entlang der Wege



Beschreibung & Ziel

Pendeln ist häufig mit anderen Tätigkeiten wie Einkaufen oder der Betreuung von Kindern verbunden. Da viele dieser Aktivitäten an verschiedenen Orten stattfinden, entstehen komplexe Abfolgen von Wegen, die oft nur mit dem Auto bewältigt werden können. Das Ziel dieser Maßnahme ist es, die Versorgungsstrukturen entlang der Pendelwege zu optimieren. Dies schließt die Bereitstellung von Lebensmittelangeboten und Dienstleistungen an Bahnhöfen oder am Arbeitsplatz ein. Zudem tragen Bildungs- und Betreuungseinrichtungen für Kinder entlang des Weges, insbesondere in der Nähe von Umsteigepunkten des öffentlichen Verkehrs, dazu bei, die Komplexität der Wegeabläufe zu verringern.

Begleitende Maßnahmen

- **Selbstständige Mobilität für Kinder ermöglichen**
- **Zuverlässiges und attraktives ÖV-Angebot schaffen**

Umsetzungsschritte und Erfolgsfaktoren

Um Versorgungseinrichtungen entlang der Pendelwege zu schaffen, ist dies im Rahmen der Stadtentwicklung und Flächennutzungsplanung zu berücksichtigen. In diesem Sinne ist die Maßnahme Bestandteil einer integrierten Verkehrs- und Siedlungsentwicklung. Da viele Einrichtungen bereits verortet und Siedlungsstrukturen nur über einen längeren Zeitraum veränderbar sind, ist Ansatzpunkten darüber hinaus nachzugehen. Beispielsweise bestehen weitere Möglichkeiten darin, die Versorgung an den Alltag und Pendelweg der Menschen anzupassen, beispielsweise durch Logistik-Konzepte oder die Belieferung am Arbeitsort.

Bestehende Prozesse und Programme

Im Rahmen der Stationsentwicklung werden bereits Angebote zur Versorgung durch z.B. Paketboxen oder Quartiersboxen mitgedacht. Im Main-Kinzig-Kreis beispielsweise wurde im Rahmen des Mobilitätsstationenkonzepts, neben dem Verkehrsangebot an den Mobilitätsstationen, auch Serviceangebote wie z.B. Post- bzw. Paketstationen oder Geldautomaten eingebunden. Ebenso wurde die Nähe zu Infrastrukturen der Nahversorgung wie z.B. Bäcker oder Kiosk bis kleiner Lebensmitteleinzelhandel mitgedacht.

Zudem kann das Thema der Versorgung durch Lieferdienste (Getränke-) Händler unterstützt werden. Im Zuge der COVID-19 Pandemie konnte eine starke Zunahme solcher Dienste festgestellt werden.

Akteure

- **Kommunen**
- **Regionalplanung**
- **Einzelhandel**

Rollen & Aufgaben

Aufgrund der Vielschichtigkeit der Maßnahmen, müssen Rollen und Aufgaben jeweils differenziert festgelegt werden. Grundlegend notwendig sind jedoch:

- **Initiatoren, die das Thema der Versorgungseinrichtungen im Rahmen der Planung berücksichtigen**
- **Der Aufbau lokaler Lieferdienste oder der Zusammenschluss von Händlern und Läden**
- **Logistik-Konzepte**

Verankerung in Plänen & Konzepten

- **Stadtentwicklungskonzept**
- **Flächennutzungsplan**
- **Einzelhandelskonzept**

Fazit

Die integrierte Siedlungs- und Verkehrsplanung ist ein wesentlicher Baustein zur Umsetzung dieser Maßnahme und sollte in der Region weiter vorangetrieben werden. Weiterhin gilt es zu prüfen, inwiefern Logistik-Konzepte und Dienstleistungsangebote die Herausforderung der nur langfristig veränderbaren Siedlungsstrukturen lösen können.

Selbstständige Mobilität für Kinder fördern



Beschreibung & Ziel

Es ist wichtig, dass Kinder in der Lage sind, ihren Schulweg oder den Weg zum Kindergarten (sowie andere Freizeitwege) eigenständig zu bewältigen. Hierbei spielt die Sicherheit im Straßenverkehr sowie das Verkehrsangebot zu Schulen und anderen Freizeiteinrichtungen (wie Sportvereinen) eine entscheidende Rolle. Dies bringt den Eltern eine Entlastung im Alltag, da sie weniger als ‚Eltern-Taxi‘ unterwegs sein müssen. Gleichzeitig ermöglicht dies den Kindern, ein gesundheitsförderndes Mobilitätsverhalten zu erlernen und Selbstständigkeit zu erleben.

Begleitende Maßnahmen

- **Weniger MIV in schulnähe, Elterntaxis reduzieren**
- **Gute ÖPNV-Verbindungen**
- **Sichere Fahrradwege**
- **Sichere Querungsmöglichkeiten**

Umsetzungsschritte und Erfolgsfaktoren

Die Förderung selbstständiger Mobilität von Kindern beinhaltet verschiedene Ansatzpunkte und Maßnahmen. Zum einen spielt die generelle Verkehrssicherheit eine Rolle: Dabei sollte die Vision Zero als Leitziel gesetzt und entsprechende Maßnahmen umgesetzt werden, wie z.B. die Ahndung von Gehwegparken, das Schaffen von Begegnungszonen und die Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h. Teilweise ist hierfür auf Bundesebene Gestaltungsspielraum für die Kommunen zu schaffen. Insbesondere auf Schulwegen kann auch eine Beleuchtung oder eine „einladende Gestaltung“ zu einer gefühlten Sicherheit beitragen. Als Bestandteil dieser Maßnahme sind auch Informationskampagnen denkbar, z.B. im Rahmen von Neubürgerpaketen. Diese haben zum Ziel, über die Vorteile und Möglichkeiten zur selbstständigen Mobilität von Kindern zu informieren. Ein großer Ansatzpunkt ist auch die Zusammenarbeit der Kommunen und der Landkreise als Schulträger mit Schulen, insbesondere im Rahmen von integrierten Schulmobilitätsplänen. Hierbei ist auch die Sensibilisierung der Schulgemeinschaft wesentlich. Da jedes Jahr neue Kinder in die Schule kommen, sollte die Zusammenarbeit ein dauerhafter Prozess sein. Ebenso denkbar ist, Programme zur Förderung selbstständiger Mobilität in die Lehrpläne einzubauen.

Bestehende Prozesse und Programme

Grundsätzlich stehen in Hessen die Schulen in der Pflicht, Schulwegepläne zu erstellen und somit zur Sicherheit auf Schulwegen beizutragen. Allerdings liegen diese nicht flächendeckend und in aktueller Form vor. Mit dem Beratungsprogramm „Besser zur Schule“ besteht in Hessen die Möglichkeit zur Unterstützung von Kommunen, Schulträgern und Schulen zur Erstellung von Schulmobilitätsplänen und weiterer Aktivitäten für sichere Mobilität von Schülerinnen und Schülern. In der Region gibt es auch Beispiele selbstorganisierter Lösungen für sichere Schulwege: In Mainz organisiert eine engagierte Elternschaft verschiedene Laufgemeinschaften für Schulwege.

Akteure

- **Schulen**
- **Schulträger**
- **ivm / regionale Akteure**
- **Kommunen**
- **Fachzentrum Schulisches Mobilitätsmanagement**

Rollen & Aufgaben

Für die Umsetzung dieser Maßnahme bedarf es einer moderierten Rolle mit der Aufgabe, Kommunen, Schulen und Schulträger in der Schulwegeplanung zu unterstützen.

Verankerung in Plänen & Konzepten

- **Schulwegepläne**
- **Integrierte Schulmobilitätskonzepte**
- **Sustainable Urban Mobility Plan**
- **Nahmobilitätskonzept**
- **Kommunales Schulmobilitätskonzept**
- **Schulentwicklungsplan**

Fazit

Insbesondere in Hinblick auf die Schulmobilität von Kindern werden und wurden mit dem Programm „Besser zu Schule“ fast in allen Landkreisen in Hessen Strukturen und Prozesse für die selbstständige Mobilität von Kindern geschaffen. An diesen Prozessen gilt es anzuknüpfen und diese fortzuführen.

Impressum

ivm GmbH

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

Tel. +49 (0) 69 – 660 759 0
Fax. +49 (0) 69 – 660 759 90
www.ivm-rheinmain.de

Geschäftsführerin

Dipl. Ing. Heike Mühlhans
M. A. Anne Rückschloß

Vorsitzender des Aufsichtsrats

Landrat Ulrich Krebs

Hochschule RheinMain

Prof. Dr. André Bruns
andre.bruns@hs-rm.de
www.hs-rm.de/de/fachbereiche/architektur-und-bauingenieurwesen/aktuelles

Die PDF-Version finden Sie unter www.ivm-rheinmain.de

ISBN: 978-3-9816181-8-1 (PDF)

ISBN: 978-3-9816181-9-8 (Druck)

Redaktionsteam

Svenja Weber, Vivien Katharina Albers,
Heike Mühlhans, André Bruns, Luca Nitschke

Zitiervorschlag

Weber, Svenja/Vivien Katharina Albers/Heike Mühlhans/André Bruns/
Luca Nitschke (2023): Maßnahmenbündel für nachhaltiges Pendeln
in der Region Frankfurt Rhein-Main. Erkenntnisse zur Umsetzung aus
dem Projekt PendelLabor; Hrsg. ivm GmbH, Frankfurt am Main

Die Verantwortung für den Inhalt dieser Veröffentlichung liegt
bei den Autorinnen und Autoren.

Layout

www.mutig.design

Bildnachweise

shutterstock.com: Roman Zaiets, franz12, FREEPIK2, Anton_AV, Gorodenkoff
Denis Belitsky, Halfpoint, Basilico Studio Stock, Halytskyi Olexandr, Jacob Lund

Förderhinweis

Das Bundesministerium für Bildung und Forschung (BMBF) fördert das
Projekt „PendelLabor – Wege zu einer nachhaltigen Stadt-Umland-Mobilität
am Beispiel der Region Frankfurt Rhein-Main“ im Rahmen der Strategie
„Forschung für Nachhaltigkeit“ (FONA) www.fona.de im Förderschwerpunkt
Sozial-ökologische Forschung unter dem Förderkennzeichen 014V2084C.

Weitere Informationen zum Projekt PendelLabor finden Sie auf

www.pendellabor.de



www.pendellabor.de