

Anlage 7q



© Studio Wessendorf

Urban Standards

Mobilität Quartier Eselswiese Rüsselsheim

Plausibilisierung einer reduzierten
Stellplatzanzahl

München, 14.11.2025

URBAN STANDARDS

Impressum

Auftraggeberin	ProjektStadt I Nassauische Heimstätte Wohnungs- und Entwicklungsgesellschaft mbH als Treuhänder der Stadt Rüsselsheim am Main Schaumainkai 47, 60596 Frankfurt am Main
Auftragnehmerin	Urban Standards GmbH Mittererstr. 3, 80336 München
Bearbeiter*innen	Julia Schmid, M.Sc. Sophie Stigliano, Dipl. Ing Architektur
Stand	03. November 2025

URBAN STANDARDS

Inhalt

1. Ausgangslage und Aufgabenstellung	3
2. Erreichbarkeit und Umgebung des Quartiers Eselswiese	4
3. Mobilitätsziele der Stadt Rüsselsheim und des Quartiers Eselswiese.....	9
3.1 Mobilitätsziele der Stadt Rüsselsheim	9
3.2 Mobilitätsziele für das Quartier	10
4. Planbare Stellplatzschlüssel im Quartier.....	11
4.1 Gelebter Stellplatzschlüssel in Rüsselsheim	12
4.2 Ermittlung des standortabhängigen Stellplatzschlüssels des Quartiers Eselswiese.....	15
4.3 Nutzergruppen und Mobilitätstypen im Quartier	18
5. Empfehlungen zu den Mobilitätsangeboten im Projekt	20
6. Fazit.....	22

URBAN STANDARDS

1. Ausgangslage und Aufgabenstellung

Das Quartier Eselswiese in Rüsselsheim am Main stellt eines der größten und ambitioniertesten Stadtentwicklungsprojekte der Stadt in den kommenden Jahren dar. Auf einer Fläche von rund 55 Hektar soll ein neues, gemischt genutztes Stadtquartier entstehen, das Wohnen, Arbeiten, Freizeit und soziale Infrastruktur miteinander verbindet. Ziel ist es, ein zukunftsorientiertes Stadtviertel mit hoher Lebensqualität, kurzen Wegen und nachhaltiger Mobilität zu schaffen.

Der Rahmenplan Eselswiese wurde im Jahr 2022 vom Magistrat der Stadt Rüsselsheim beschlossen. Aktuell befindet sich das Projekt in der Planungs- und Vorbereitungsphase, in der zentrale Fragen zur Erschließung, Freiraumgestaltung und verkehrlichen Anbindung konkretisiert werden. Der Beginn der infrastrukturellen Erschließung ist ab etwa 2026/2027 vorgesehen. Hierzu zählen u. a. vorbereitende Maßnahmen wie der Abbruch bestehender Gebäude, die Verlegung von Leitungen, der Ausbau der Kläranlage sowie die Neuanlage von Straßen und Wegen. Der eigentliche Hochbau für Wohn- und Gewerbeflächen ist anschließend in mehreren Bauabschnitten bis etwa 2035 geplant.

Insgesamt sollen auf dem Areal der Eselswiese Wohnungen für rund 4.500 Menschen entstehen. Ergänzend sind 1.000 bis 2.000 Arbeitsplätze vorgesehen, vor allem in kleinteiligem Gewerbe, Dienstleistung, Bildungseinrichtungen und sozialer Infrastruktur. Neben Wohn- und Arbeitsflächen sind auch Kitas, Nahversorgungsangebote, Freiräume, Grünflächen und Mobilitätsangebote geplant, die das Quartier als Lebensraum stärken.

Das Projekt wird von der Stadt Rüsselsheim am Main in enger Zusammenarbeit mit der ProjektStadt (Nassauische Heimstätte | Wohnstadt) sowie weiteren Partnern umgesetzt. Ziel aller Beteiligten ist es, mit der Eselswiese ein nachhaltiges Modellquartier zu entwickeln, das auf die Herausforderungen der Zukunft – insbesondere im Hinblick auf Klimaschutz, Ressourcenschonung und Mobilität – reagiert.

Im Rahmen der Gesamtentwicklung spielt das Thema Mobilität eine zentrale Rolle. Das Mobilitätskonzept bildet die Grundlage für eine zukunftsfähige Erschließung des Quartiers, die den Anspruch verfolgt, den motorisierten Individualverkehr zu reduzieren und gleichzeitig hohe Erreichbarkeit, Flexibilität und Lebensqualität für die zukünftigen Bewohnerinnen und Bewohner sicherzustellen.

Ziel dieses Berichts ist es, eine fachliche Einschätzung zu den im Quartier realistisch umsetzbaren Stellplatzschlüsseln zu geben – also zu der Anzahl von Stellplätzen, die im Verhältnis zu den geplanten Wohneinheiten, erforderlich ist.

Hierfür werden im Bericht die relevanten Einflussfaktoren auf den Stellplatzbedarf analysiert. Dazu zählen unter anderem:

- Lage des Quartiers und dessen Erreichbarkeit
- Gelebter Stellplatzschlüssel in Rüsselsheim
- Erforderlicher Stellplatzschlüssel aufgrund von Lage, Erschließung und zukünftigen Nutzer:innen
- Mobilitätsverhalten der zukünftigen Bewohner:innen
- Angebot alternativer Mobilitätsformen wie Carsharing, E-Scooter-Sharing, Fahrradverleih

Auf Grundlage dieser Analyse werden im Bericht Empfehlungen zur Ausgestaltung und Umsetzung der Mobilität im Quartier formuliert. Diese Empfehlungen sollen dazu beitragen, die Stellplatzplanung gezielt an die realen Mobilitätsbedürfnisse und Verhaltensweisen der künftigen Nutzer anzupassen, den

URBAN STANDARDS

Anteil des Umweltverbundes (Fuß, Rad, ÖPNV) zu stärken und gleichzeitig versiegelte Flächen effizient zu nutzen.

2. Erreichbarkeit und Umgebung des Quartiers Eselswiese

Das Kapitel gibt einen umfassenden Überblick über die räumliche Lage, Vernetzung und Erreichbarkeit des Quartiers. Im Fokus steht die Analyse der überregionalen und lokalen Verkehrsanbindung, der funktionalen Einbindung in das Stadtgefüge sowie der Mobilitäts- und Versorgungsstrukturen im Umfeld.

Neben der Untersuchung der Einbindung in das Schienen- und Straßennetz werden auch die Lage im Kontext der Landnutzung, die Verteilung von Arbeitsplätzen, die Erreichbarkeit zentraler Einrichtungen mit dem Fahrrad und die vorhandenen Anziehungspunkte (Points of Interest) dargestellt. Ergänzend werden die geplanten Erweiterungen der Mobilitätsinfrastruktur beschrieben, die im Zuge der Quartiersentwicklung umgesetzt werden sollen.

Die nachfolgenden Abbildungen und Analysen verdeutlichen, dass das Quartier Eselswiese über günstige strukturelle Voraussetzungen für eine nachhaltige und multimodale Mobilität verfügt. Durch seine verkehrliche Anbindung, die Lage im wirtschaftlich starken Rhein-Main-Gebiet und die geplanten Mobilitätsangebote entsteht ein zukunftsfähiger Standort, der eine autoreduzierte und klimafreundliche Quartiersentwicklung unterstützt.

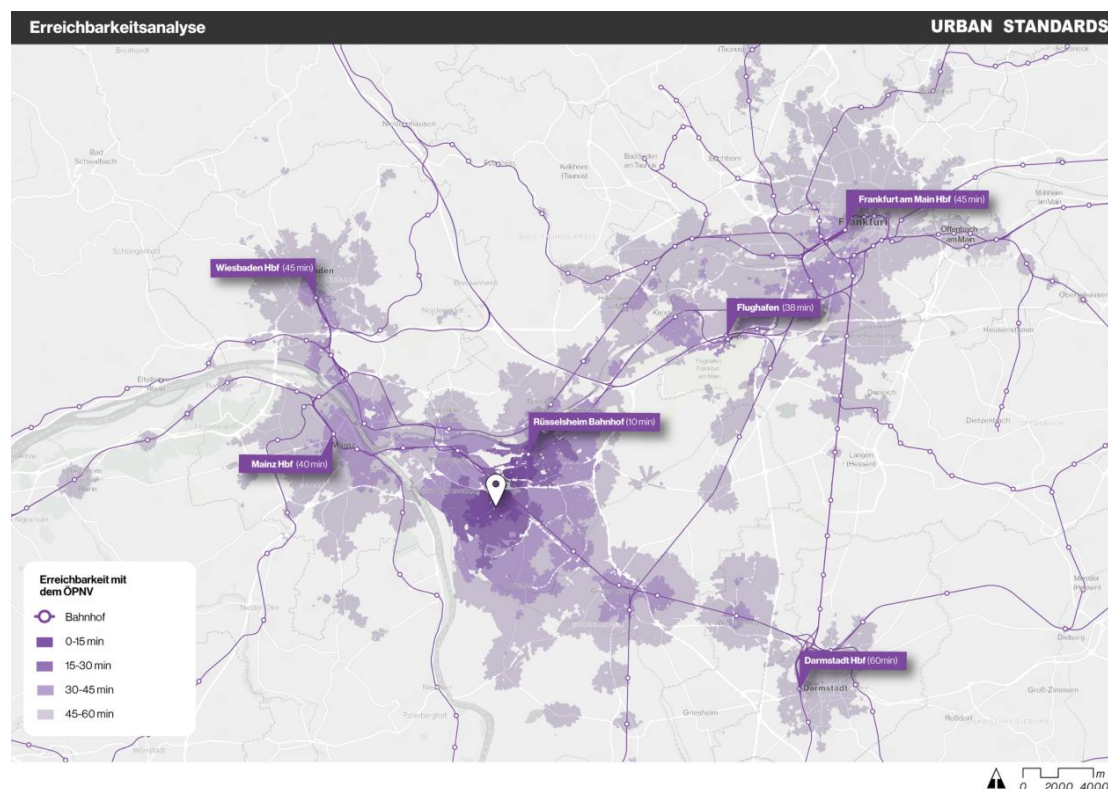


Abbildung 1: Überregionale Vernetzung und Verkehrsanbindung © Urban Standards

URBAN STANDARDS

Das Quartier liegt im Rhein-Main-Gebiet, einer der am stärksten vernetzten Metropolregionen Deutschlands. Es befindet sich zwischen den Städten Frankfurt am Main, Mainz und Wiesbaden und ist über das Netz des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) in die Region eingebunden. Die Fahrzeit vom Bahnhof Rüsselsheim, etwa 20 Minuten mit dem ÖPNV vom Quartier entfernt, zum Flughafen Frankfurt beträgt rund 40 Minuten. Der Frankfurter und Wiesbadener Hauptbahnhof sind in etwa 45 Minuten, der Mainzer Hauptbahnhof in 40 Minuten und der Darmstädter Hauptbahnhof in 60 Minuten erreichbar (s. Abbildung 1). Damit liegt das Quartier in einem verkehrlich gut angebundenen Raum mit kurzen Pendeldistanzen zu mehreren Oberzentren.

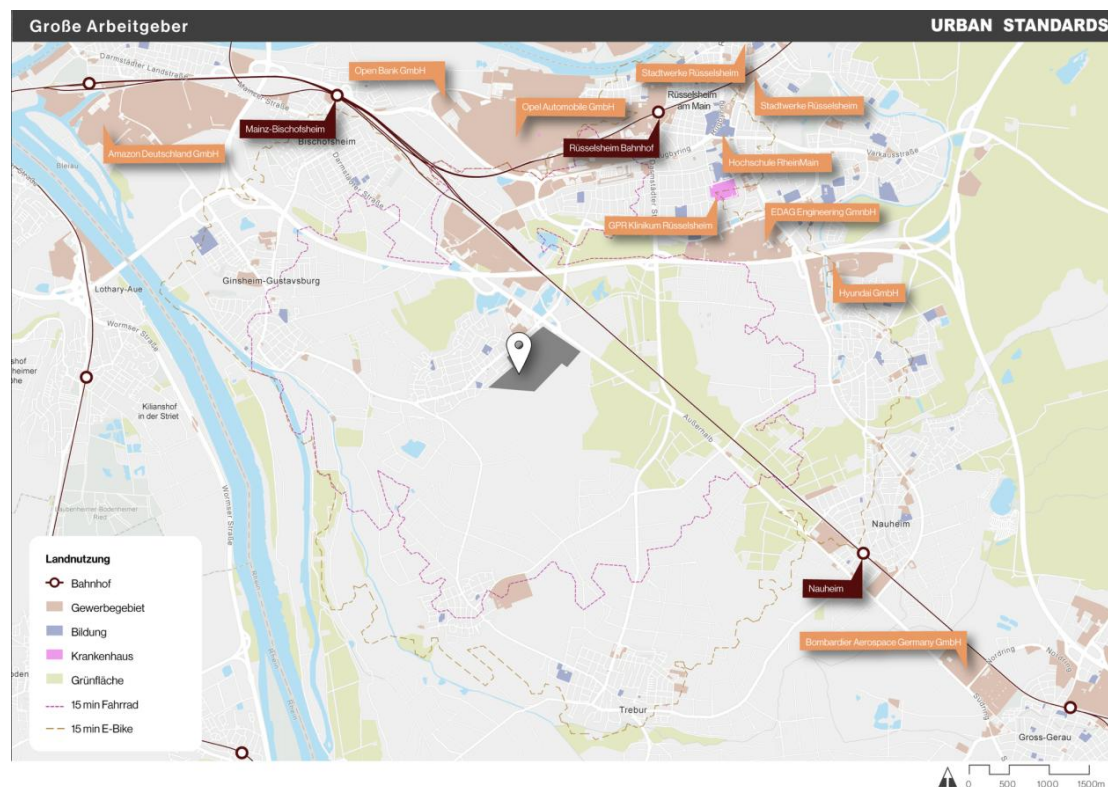


Abbildung 2: Lage im Kontext der Landnutzung und Arbeitsplatzverteilung © Urban Standards

Die Eselswiese liegt im südwestlichen Stadtgebiet von Rüsselsheim und grenzt an bestehende Wohngebiete sowie landwirtschaftlich genutzte Flächen. Nördlich schließen Gewerbeflächen, Einzelhandels- sowie Logistiknutzungen an.

In der näheren Umgebung befinden sich große Arbeitgeber:innen, darunter die Opel Automobile GmbH, die EDAG Engineering GmbH, die Hochschule RheinMain, das GPR Klinikum Rüsselsheim und die Stadtwerke Rüsselsheim. In der weiteren Umgebung liegen die Hyundai GmbH in Nauheim, Bombardier Aerospace Germany GmbH in Groß-Gerau sowie Amazon Deutschland GmbH und Open Bank GmbH in Mainz-Bischofsheim. Diese Konzentration industrieller und technologischer Betriebe weist auf enge funktionale Verflechtungen innerhalb der Region hin, insbesondere entlang der Bahnstrecke zwischen Rüsselsheim, Mainz-Bischofsheim und Groß-Gerau (s. Abbildung 2).

Durch die Nähe zu Gewerbeflächen, Arbeitgeber:innen und die Einbindung in das Verkehrsnetz ergeben sich potenziell starke Pendlerbeziehungen innerhalb Rüsselsheims und in Richtung der Nachbarstädte.

URBAN STANDARDS

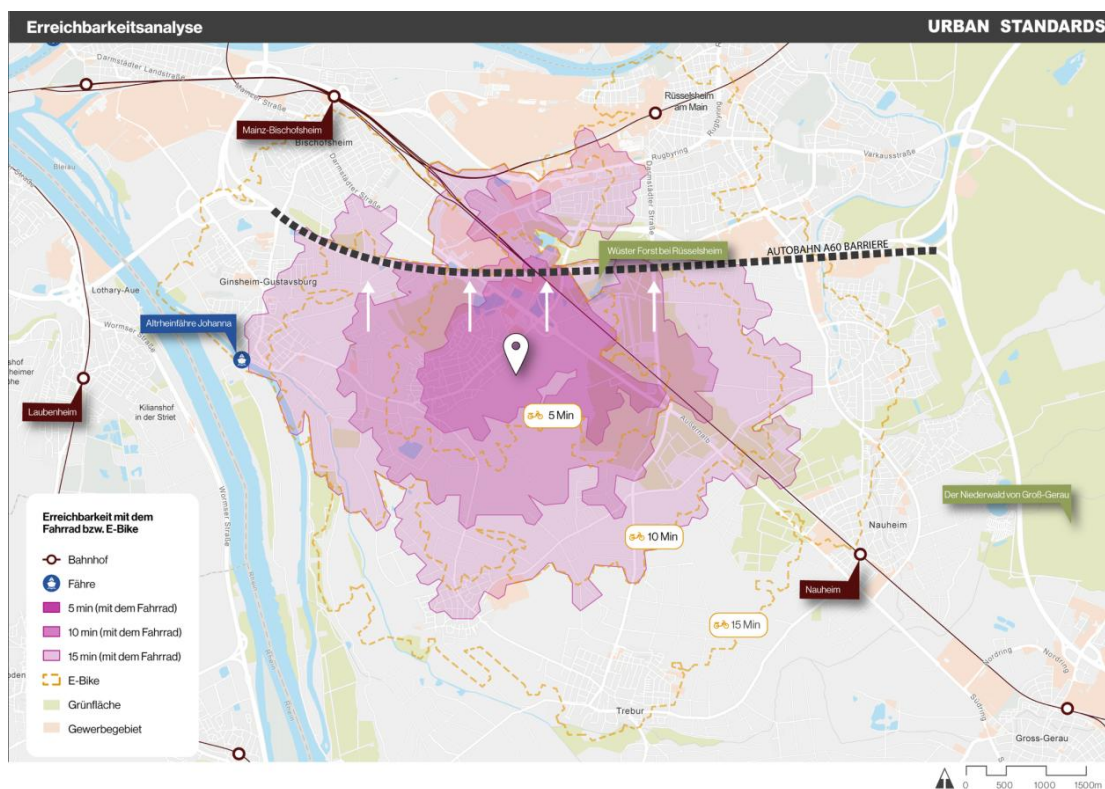


Abbildung 3: Erreichbarkeitsanalyse der Umgebung mit dem Fahrrad © Urban Standards

Die Analyse zeigt, dass das Quartier Eselswiese eine alltagsgerechte Mobilität mit dem Fahrrad ermöglicht. Innerhalb eines Radius von 5 bis 15 Minuten sind zentrale Einrichtungen, Arbeitgeber:innen und Standorte des täglichen Bedarfs erreichbar. Bildungseinrichtungen, Versorgungsangebote und Freizeitflächen liegen überwiegend im Norden, während im Süden und Westen Freiräume dominieren.

Der Wüster Forst und der Niederwald von Groß-Gerau sind in weniger als 15 Minuten erreichbar. Die Altrheinfähre Johanna in Ginsheim verkehrt zur Insel Nonnenau. Die Bundesautobahn A60 wirkt jedoch als Barriere, die die nördliche Anbindung an das Stadtzentrum erschwert.

Mit E-Bikes vergrößert sich der Aktionsradius deutlich: Die Bahnhöfe Rüsselsheim am Main, Mainz-Bischofsheim und Nauheim sind innerhalb von 15 Minuten erreichbar (s. Abbildung 3). Dadurch entsteht eine enge Verknüpfung zwischen Rad- und Schienenverkehr, die nachhaltiges Mobilitätsverhalten stärkt.

URBAN STANDARDS

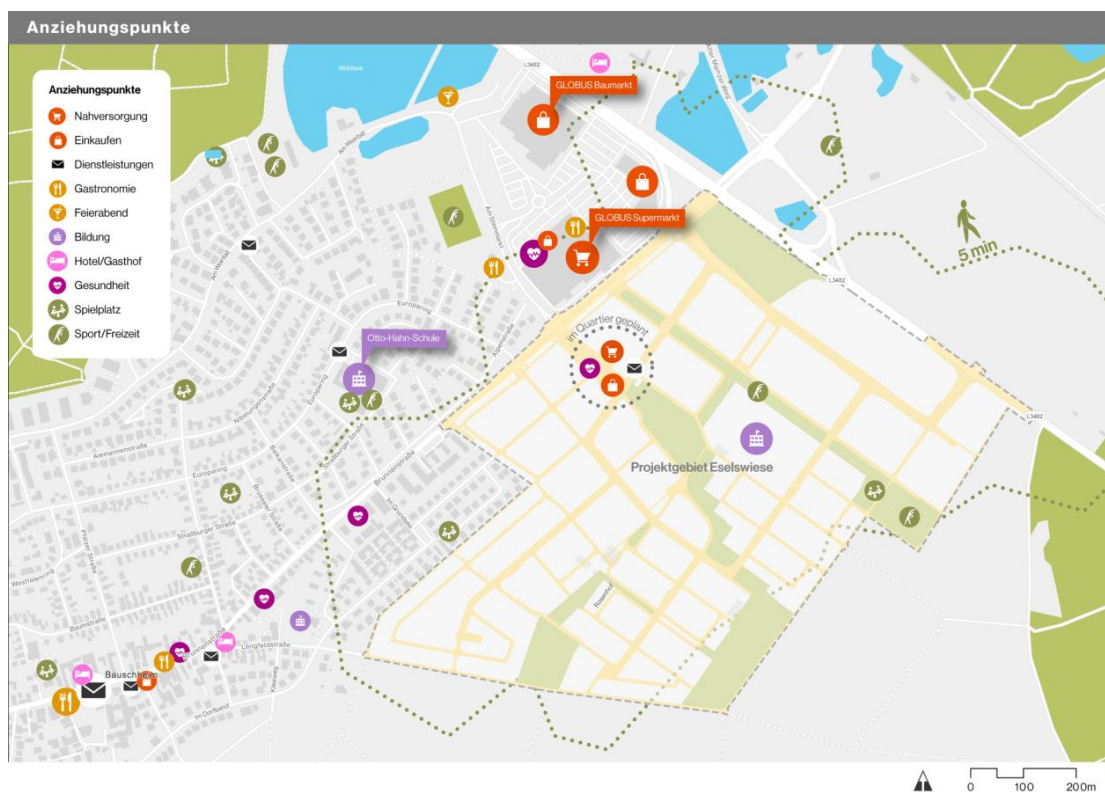


Abbildung 4: Anziehungspunkte und Einrichtungen im bestehenden Umfeld © Urban Standards

In der Umgebung des Quartiers Eselswiese bestehen zahlreiche Anziehungspunkte (POIs) mit Relevanz für die zukünftige Bevölkerung. Das Umfeld verfügt über Einrichtungen der Nahversorgung, Bildung, Freizeit und Dienstleistungen. Hervorzuheben ist der GLOBUS-Komplex mit Supermarkt und Baumarkt, der die Grundversorgung abdeckt. Ergänzend bestehen kleinere Einzelhandels- und Dienstleistungsangebote wie Gastronomiebetriebe und Arztpraxen. Außerdem sind weitere Angebote zukünftig auch im Quartier selbst zu finden.

Die Otto-Hahn-Schule liegt westlich des Quartiers in fußläufiger Distanz. Im neuen Quartier Eselswiese entsteht zusätzlich eine eigene dreizügige Grundschule in Kombination mit einer neuen integrierten Gesamtschule. Zudem sind mehrere Spielplätze und Sportflächen vorhanden. Grün- und Freiflächen im Osten und Süden erweitern das Freizeitangebot und tragen zur Durchgrünung des Quartiers bei (s. Abbildung 4).

Diese vorhandenen Einrichtungen verdeutlichen das Versorgungs- und Freizeitpotenzial des Quartiersumfelds plus die geplanten Einrichtungen im Quartier selbst.

URBAN STANDARDS

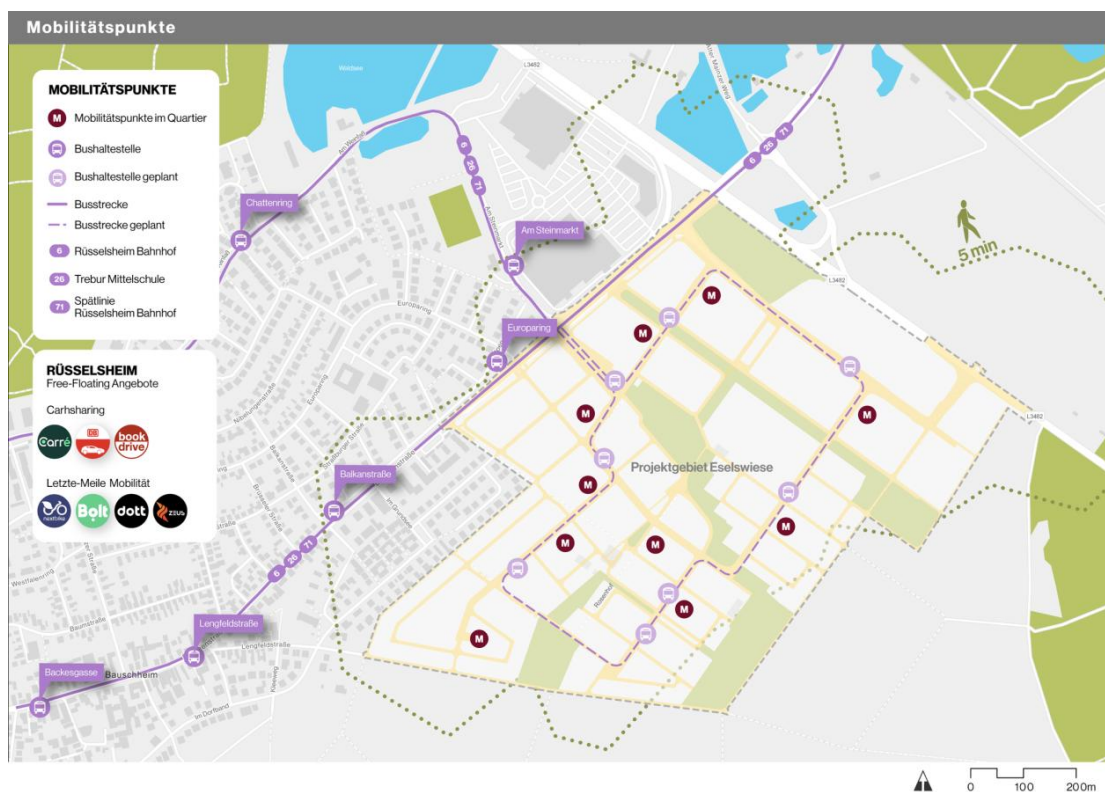


Abbildung 5: Geplante Erweiterungen und Neuplanungen der Mobilitätsinfrastruktur © Urban Standards

Im Zuge der Quartiersentwicklung wird die Mobilitätsinfrastruktur erweitert und an aktuelle Anforderungen angepasst. Vorgesehen sind die Ergänzung bestehender ÖPNV-Angebote sowie neue quartiersinterne Mobilitätspunkte zur Stärkung einer multimodalen Verkehrsanbindung.

Das Gebiet wird derzeit durch die Buslinien 6, 26 und 71 erschlossen, die den Bahnhof Rüsselsheim, die Mittelschule Trebur und weitere Ziele im Stadtgebiet anfahren. Geplant ist die Erweiterung der Buslinie entlang der neuen Ringstraße, um das Quartier direkt zu erschließen und die Wege zu den Haltestellen zu verkürzen. Zusätzlich werden neue Haltestellen innerhalb des Quartiers eingerichtet. Die umliegenden Haltestellen – Am Steinmarkt, Europaring, Balkanstraße und Lengfeldstraße – sind innerhalb von fünf Minuten zu Fuß erreichbar (s. Abbildung 5).

Im Quartier selbst sind Mobilitätspunkte geplant, die mit verschiedenen Sharing- und infrastrukturellen Angeboten ausgestattet werden. Darüber hinaus gibt es bereits Sharing Anbieter, die integriert werden können. Diese Verknüpfung bestehender und geplanter Infrastruktur stärkt die städtebauliche Integration und unterstützt den Übergang zu zukunftsfähigen Verkehrsmitteln.

Das Quartier Eselswiese ist gut in die regionale und städtische Mobilitätsstruktur eingebunden. Die Nähe zu Bahnlinien, Hauptverkehrsachsen und großen Arbeitgeber:innen schafft günstige Voraussetzungen für kurze Wege und vielfältige Verkehrsalternativen. Durch die geplanten Erweiterungen im ÖPNV, neue Mobilitätspunkte und die gute Fahrraderschließung entsteht ein hohes Potenzial für eine autoreduzierte und nachhaltige Mobilität. Insgesamt zeigt sich die Eselswiese als strategisch gut vernetzter Standort, der die Mobilitätsziele im Rahmen einer klimafreundlichen und zukunftsorientierten Stadtentwicklung in Rüsselsheim wirksam unterstützt.

URBAN STANDARDS

3. Mobilitätsziele der Stadt Rüsselsheim und des Quartiers Eselswiese

3.1 Mobilitätsziele der Stadt Rüsselsheim

Die Stadt Rüsselsheim hat sich im Zuge ihrer Stadtentwicklung und im Rahmen verschiedener Programme das Ziel gesetzt, den Wandel von einer „autoorientierten“ Stadt hin zu einer Mobilitätsstadt zu gestalten, in der nachhaltige Verkehrsformen gefördert und der motorisierte Individualverkehr (MIV) in stadtverträglicher Weise geführt wird. Ein wichtiger Baustein in dieser Entwicklung ist die bewusste Verknüpfung von Angebotsausbau, organisatorischen Maßnahmen und Nutzerorientierung.

Für die Entwicklung des Quartiers Eselswiese stehen nicht ein übergeordnetes Programm oder Leitbild im Mittelpunkt, sondern die konkreten mobilitätsbezogenen Zielsetzungen der Gebietsentwicklung selbst. Maßgeblich sind dabei vor allem die Ziele des städtischen Radverkehrskonzepts sowie die Vorgaben des derzeit neu aufgestellten lokalen Nahverkehrsplans. Beide setzen wichtige strategische Rahmenbedingungen für eine nachhaltige Mobilität in Rüsselsheim.

Abgeschlossene Projekte wie „Clever“ und „Dikovers“ sowie frühere Modellvorhaben fließen mit ihren Erfahrungen und Erkenntnissen in die Planung ein, ohne dass sie als fortbestehende Programme verstanden werden. Im Fokus steht vielmehr, Angebote des Umweltverbunds – insbesondere Fuß-, Rad- und ÖPNV-Verkehr – konsequent zu stärken, neue Mobilitätsformen wie Sharing-Lösungen und E-Mobilität bedarfsgerecht einzubinden und Rahmenbedingungen zu schaffen, die eine langfristige Veränderung von Mobilitätsgewohnheiten unterstützen.

In diesem Rahmen lassen sich mehrere zentrale Ziele ableiten:

Stärkung des Umweltverbunds

Fuß- und Radverkehr sowie ÖPNV sollen im Modal Split größere Anteile erreichen, um das Verkehrsaufkommen von motorisierten Fahrzeugen zu reduzieren. Dafür werden innerstädtische Netzverbindungen, sichere Routen und attraktive Standards für Rad- und Fußwege als Hebel gesehen.

Stadtverträglicher Autoverkehr

Der Automobilverkehr soll nicht grundsätzlich ausgeschlossen, aber in seiner Rolle gesteuert werden. Ziel ist eine flächenschonende, geregelte und stadtverträgliche Abwicklung des MIV.

Integration neuer Mobilitätsformen und technologischer Innovation

Elektrifizierung (E-Mobilität), Carsharing, Bikesharing, Quartiersmobilität sowie digitale Mobilitätsdienste sollen sinnvoll eingebunden und interoperabel gestaltet werden.

Verwaltung, Organisation und Governance

Für die Umsetzung der mobilitätsbezogenen Zielsetzungen – sowohl im Quartier Eselswiese als auch stadtweit – spielt die interne Organisation der Stadtverwaltung eine zentrale Rolle. Mit der Abteilung Mobilität im Amt für Mobilität und Tiefbau verfügt Rüsselsheim bereits über eine fachlich zuständige Einheit, die Mobilitätsthemen koordiniert, Maßnahmen steuert und innovative Ansätze für die gesamte Stadtentwicklung vorantreibt. Im Kontext der Eselswiese übernimmt diese Fachabteilung die Aufgabe, die mobilitätsrelevanten Ziele der Gebietsentwicklung strategisch einzubetten und deren Umsetzung ressortübergreifend abzustimmen.

URBAN STANDARDS

Anpassung an lokale Besonderheiten und Akzeptanzförderung

Die Heterogenität von Bevölkerungsgruppen, Mobilitätsbedürfnissen und sozioökonomischen Voraussetzungen soll in der Strategie berücksichtigt werden. Gleichzeitig ist der Wandel von Gewohnheiten und Einstellungen der Nutzer:innen ein wichtiger Erfolgsfaktor.

Insgesamt zeigt sich, dass die Stadt Rüsselsheim mit ihrer Strategie konsequent den Wandel hin zu einer nachhaltigen, vernetzten und nutzerorientierten Mobilität verfolgt. Die darin verankerten Maßnahmen und Programme bilden die Grundlage für eine zukunftsfähige Verkehrsentwicklung, in der der motorisierte Individualverkehr schrittweise durch intelligente, klimaschonende und gemeinschaftlich genutzte Mobilitätsformen ergänzt und ersetzt wird.

3.2 Mobilitätsziele für das Quartier

Ableitet aus den Mobilitätszielen der Stadt werden Ziele für das Quartier festgelegt.

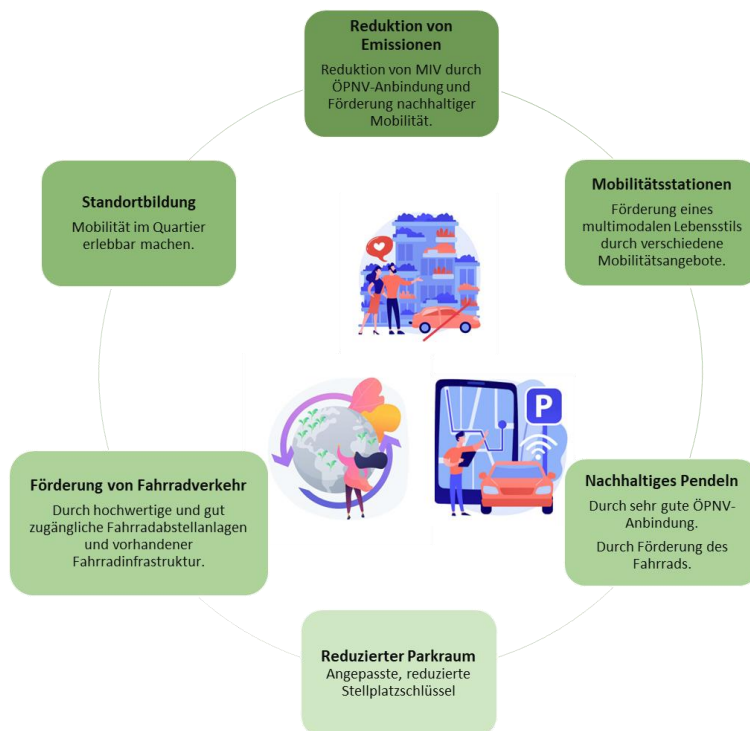


Abbildung 6: Mobilitätsziele Eselswiese Rüsselsheim © Urban Standards

Die Ziele verdeutlichen nicht nur die projektbezogene Mobilität und die daraus entstehenden Mehrwerte, sondern zahlen gleichzeitig auf die städtischen Ziele ein.

- **Reduktion von Emissionen:** Ziel ist die deutliche Verringerung des motorisierten Individualverkehrs (MIV) durch die ÖPNV-Anbindung, attraktive Radverkehrsinfrastruktur und die Förderung nachhaltiger Mobilitätsformen. Durch multimodale Angebote und geteilte Nutzungssysteme wird der CO₂-Ausstoß reduziert und ein aktiver Beitrag zu den Klimazielen der Stadt Rüsselsheim geleistet.
- **Mobilitätsstationen:** Die geplanten Mobilitätspunkte dienen als zentrale Anlaufstellen, an denen unterschiedliche Verkehrsmittel gebündelt werden. Sie fördern einen multimodalen

URBAN STANDARDS

Lebensstil, schaffen Aufenthaltsqualität und Sichtbarkeit für nachhaltige Mobilität im Quartier. Sie bieten Schnittstellen für Carsharing, E-Bikes, Scooter und weiteren Angeboten.

- **Nachhaltiges Pendeln:** Das Quartier soll durch eine gute ÖPNV-Anbindung und die gezielte Förderung des Radverkehrs besonders für nachhaltiges Pendeln attraktiv sein. Die Erreichbarkeit wichtiger Arbeitsstandorte innerhalb Rüsselsheims und in der Rhein-Main-Region ermöglicht einen Umstieg vom Pkw auf klimafreundliche Verkehrsmittel.
- **Reduzierter Parkraum:** Die Anzahl der Stellplätze wird bewusst verringert und bedarfsgerecht angepasst. Ziel ist eine effiziente Nutzung des Parkraums, eine Reduktion der versiegelten Flächen und die Förderung alternativer Verkehrsmittel. Intelligente Parkraumkonzepte und Sharing-Modelle unterstützen diese Steuerung.
- **Förderung des Fahrradverkehrs:** Durch hochwertige, sichere und gut zugängliche Fahrradabstellanlagen sowie eine direkte Anbindung an das bestehende Radwegenetz wird der Radverkehr gezielt gestärkt. Das Fahrrad wird als vollwertiges Alltagsverkehrsmittel etabliert und spielt eine zentrale Rolle im Modal Split des Quartiers.
- **Standortbildung:** Mobilität soll im Quartier erlebbar und sichtbar werden. Die Kombination aus Sharing-Angeboten, Radverkehr und Aufenthaltsqualität schafft einen Ort der Begegnung und Identifikation. Das Quartier Eselswiese wird damit zu einem Ort für nachhaltige und sozial integrierte Mobilität in Rüsselsheim.

Das Mobilitätskonzept des Quartiers basiert auf einem ausgewogenen Verhältnis von Push- und Pull-Maßnahmen: Einerseits wird der motorisierte Individualverkehr durch einen gezielten, reduzierten Stellplatzschlüssel gesteuert, andererseits fördern attraktive Sharing-Angebote und eine gute ÖPNV-Anbindung den Umstieg auf nachhaltige Verkehrsmittel. Ziel ist ein autoreduziertes, multimodales Quartier, das autofreies Wohnen und klimafreundliches Pendeln gleichermaßen ermöglicht.

4. Planbare Stellplatzschlüssel im Quartier

Ziel dieses Kapitels ist es, eine fundierte Einschätzung zur Ausgestaltung des Stellplatzschlüssels für das Quartier Eselswiese zu entwickeln. Dabei soll ermittelt werden welche Stellplatzschlüssel bedarfsgerecht sind, auch in Hinblick auf eine flächeneffiziente und nachhaltige Planung. Im Mittelpunkt steht die Frage, wie sich Mobilitätsverhalten, Quartiersstruktur und städtebauliche Zielsetzungen so miteinander verbinden lassen, dass einerseits Mobilitätsbedarfe bedient werden, andererseits aber Flächenversiegelung und verkehrliche Belastungen minimiert werden.

Zur Beantwortung dieser Fragestellung werden mehrere Ansätze kombiniert:

- Zunächst wird der gelebte Stellplatzschlüssel in Rüsselsheim auf Grundlage der Mobilitätsbefragung „Mobilität in Städten – SrV 2023 Rüsselsheim“ sowie der bundesweiten Erhebung „Mobilität in Deutschland (MiD)“ analysiert.
- Anschließend erfolgt eine Berechnung des theoretisch notwendigen Stellplatzschlüssels, bei der die spezifischen Eigenschaften und Zielsetzungen des zukünftigen Quartiers berücksichtigt werden.
- Ergänzend werden die zukünftigen Bewohnergruppen näher betrachtet und unterschiedlichen Mobilitätstypen zugeordnet, um Rückschlüsse auf ihr erwartbares Mobilitätsverhalten und ihre Bedürfnisse zu ziehen.

Diese integrierte Betrachtung bildet die Grundlage, um eine zielgerichtete und zukunftsorientierte Empfehlung für die Stellplatzplanung im Quartier Eselswiese abzuleiten.

URBAN STANDARDS

4.1 Gelebter Stellplatzschlüssel in Rüsselsheim

Zur Ableitung eines realistischen Stellplatzschlüssels für das Quartier Eselswiese ist es erforderlich, das aktuelle Pkw-Besitz- und Nutzungsverhalten in Rüsselsheim zu analysieren. Die Ergebnisse der Mobilitätsbefragung „Mobilität in Städten – SrV 2023“ sowie ergänzende Daten der Stadt Rüsselsheim geben Aufschluss darüber, wie viele Fahrzeuge pro Haushalt vorhanden sind, welche Unterschiede sich zwischen Einkommensgruppen zeigen und welche Faktoren den Stellplatzbedarf maßgeblich beeinflussen.

Pkw-Ausstattung und Motorisierung der Haushalte

Rüsselsheim weist im Vergleich zu anderen Städten ähnlicher Größe eine relativ hohe Pkw-Ausstattung auf. Laut städtischer Pressemitteilung vom 27. August 2025 verfügt ein durchschnittlicher Haushalt über 1,2 Pkw (Quelle: <https://www.ruesselsheim.de/presse/2025/2025-08-27-mobilitaetsbefragung-in-ruesselsheim-am-main-pro-haushalt-2-1-fahrraeder-und-1-2-autos>). Etwa 7 % dieser Fahrzeuge sind elektrifiziert, und rund 20 % der Haushalte besitzen keinen eigenen Pkw. Neben dieser Betrachtung für die Gesamtstadt liegen auch differenzierte Teilraumuntersuchungen vor, die deutliche räumliche Unterschiede der Motorisierung aufzeigen. So beträgt die Motorisierung im Teilraum Königstädten/Bauschheim im Durchschnitt 1,3 Pkw pro Haushalt. Innerhalb dieses Teilraums variieren die Werte weiter: Für Bauschheim Ortsmitte werden Motorisierungsgrade von 1,2 Pkw/Haushalt bzw. 1,4 Pkw/Haushalt am Standort „Weinfaß“ genannt, während im Bereich Blauer See II in Königstädten ein deutlich höherer Wert von 1,8 Pkw/Haushalt besteht.

(Quelle: https://rim.ekom21.de/ruesselsheim/sdnetrim/UGhVM0hpd2NXNfFcExjZbTFAqzc2eyL5HmjIEG0cuNCsKwtRqqLWVDSJGcu3Cys/Anlage_2.3-_SrV_2023_Tabellenbericht_Teilraum_Koenigstaedten-Bauschheim.pdf)

Indikator	Wert	Quelle
Ø Pkw pro Haushalt Gesamtstadt	1,2	Stadt Rüsselsheim, 2025
Ø Pkw pro Haushalt Königstädten/ Bauschheim	1,3	SrV 2023, Rüsselsheim
Anteil elektrifizierter Pkw	7 %	Stadt Rüsselsheim, 2025
Haushalte ohne Pkw	ca. 20 %	SrV 2023, Rüsselsheim

Die Daten verdeutlichen, dass Pkws weiterhin das dominierende Verkehrsmittel darstellen. Gleichzeitig besteht ein zunehmendes Interesse an alternativen Antrieben und gemeinschaftlicher Nutzung.

URBAN STANDARDS

Tabelle 1: Motorisierungsgrad der Haushalte in Rüsselsheim am Main – Anteil nach Pkw- und Zweiradbesitz (SrV 2023, Tabellenbericht Rüsselsheim)

Motorisierungsgruppe	Anteil an allen Haushalten	
	Nur Privat-Pkw	Privat- und Dienst-Pkw
0 Pkw, 0 mot. Zweirad	18,4 %	15,7 %
0 Pkw, mind.1 mot. Zweirad	1,2 %	0,6 %
1 Pkw, 0 mot. Zweirad	50,0 %	47,7 %
1 Pkw, mind.1 mot. Zweirad	4,3 %	4,1 %
2 Pkw*	23,5 %	27,7 %
Mehr als 2 Pkw*	2,6 %	4,2 %
Summe	100 %	100 %

Die dargestellte Tabelle zeigt die Motorisierungsstruktur der Rüsselsheimer Haushalte und verdeutlicht, dass der Pkw nach wie vor das zentrale Verkehrsmittel darstellt. Rund 50 % der Haushalte verfügen über genau ein Fahrzeug, weitere rund 24–28 % besitzen zwei Pkw, und etwa 3–4 % mehr als zwei Fahrzeuge. Damit sind rund drei Viertel aller Haushalte motorisiert.

Etwa 16–18 % der Haushalte besitzen bereits heute keinen Pkw, wobei dieser Anteil leicht sinkt, wenn auch Dienstfahrzeuge berücksichtigt werden.

Die vergleichsweise hohe Zahl an Mehrfachmotorisierungen – insbesondere in Haushalten mit Dienstfahrzeugen – weist auf ein überdurchschnittliches Pkw-Angebot pro Haushalt hin. Dies unterstreicht die autoorientierte Grundstruktur der Stadt und zeigt, dass der gelebte Stellplatzbedarf in vielen Haushalten über einem Stellplatz pro Wohneinheit liegt.

Einfluss von Einkommen und Haushaltsgröße auf den Pkw-Besitz

Die SrV-Daten zeigen deutliche Unterschiede beim Pkw-Besitz in Abhängigkeit vom Einkommen. Mit steigendem Haushaltsnettoeinkommen nimmt die Zahl der verfügbaren Pkw deutlich zu, während der Anteil der Haushalte ohne eigenes Auto sinkt. Einkommensstarke Mehrpersonenhaushalte besitzen häufig zwei oder mehr Fahrzeuge, während einkommensschwächere oder alleinlebende Personen häufig keinen Pkw besitzen, und verstärkt auf ÖPNV oder Sharing-Angebote zurückgreifen.

Haushaltseinkommen (netto)	Ø Pkw je Haushalt	Haushalte ohne Pkw
unter 1.500 €	0,7	35 %
1.500 € – 3.000 €	1,1	18 %
über 3.000 €	1,6	9 %

Quelle: SrV 2023, Tabellenbericht Rüsselsheim (Anlage 2.1)

URBAN STANDARDS

Tabelle 2: Pkw-Besitz pro Haushalt nach Einkommen und Haushaltsgröße in Rüsselsheim (SrV 2023, Tabellenbericht Rüsselsheim)

Haushalts- einkommensgruppe	Privat- und Dienst-Pkw pro Haushalt					
	1 Person		>1 Person		alle Haushalte	
	Pkw	Ungew. Fallzahl	Pkw	Ungew. Fallzahl	Pkw	Ungew. Fallzahl
Unter 1.500 €	/	20	/	3	/	23
1.500 bis unter 2.600 €	0,84	37	1,04	41	0,91	78
2.600 bis unter 3.600 €	/	23	1,36	66	1,15	89
3.600 bis unter 5.600 €	/	5	1,60	97	1,53	102
5.600 € und mehr	/	4	1,94	67	1,83	71
Gesamt	0,75		1,53		1,20	

Tabelle 3: Pkw-Besitz pro Haushalt nach ökonomischem Status in Rüsselsheim (SrV 2023, Tabellenbericht Rüsselsheim)

Ökonomischer Status	Privat- und Dienst-Pkw pro Haushalt	
	Pkw	Ungew. Fallzahl
Sehr niedrig	0,58	43
Niedrig	0,83	47
Mittel	1,16	110
Hoch	1,50	113
Sehr hoch	1,84	50

Die beiden Tabellen zeigen einen klaren sozialen Zusammenhang zwischen Einkommen, ökonomischem Status und Pkw-Besitz in Rüsselsheim.

Haushalte mit niedrigem Einkommen (unter 1.500 €) verfügen kaum über eigene Fahrzeuge, während in der höchsten Einkommensgruppe (über 5.600 €) durchschnittlich 1,83 Pkw pro Haushalt vorhanden sind. Besonders deutlich ist der Unterschied zwischen Einpersonenhaushalten (Ø 0,75 Pkw) und Mehrpersonenhaushalten (Ø 1,53 Pkw) – mit steigendem Einkommen nimmt der Fahrzeugbesitz fast linear zu.

Auch die Auswertung nach ökonomischem Status bestätigt dieses Muster: Haushalte mit sehr niedrigem Status besitzen im Schnitt nur 0,58 Pkw, während in der höchsten Statusgruppe fast doppelt so viele Fahrzeuge (Ø 1,84 Pkw) verfügbar sind.

Diese Werte verdeutlichen, dass der Pkw-Besitz in Rüsselsheim stark einkommensabhängig ist und eng mit sozialer Lage, Haushaltsgröße und Erwerbstätigkeit korreliert. Für die Planung des Quartiers Eselswiese bedeutet dies, dass in sozial durchmischten Wohnstrukturen auch differenzierte Stellplatzangebote sinnvoll sind – etwa durch flexible Stellplatzkontingente, Sharing-Angebote und Mobilitätspunkte, die auf unterschiedliche Nutzergruppen reagieren.

Grundsätzlich ist davon auszugehen, dass steigende Lebenshaltungs- und Mobilitätskosten künftig einen spürbaren Einfluss auf das Mobilitätsverhalten haben werden. Insbesondere die Anschaffung und Unterhaltung von Zweit- oder Drittfahrzeugen dürfte für viele Haushalte zunehmend unattraktiv oder

URBAN STANDARDS

wirtschaftlich schwer tragbar werden. Diese Entwicklung kann langfristig zu einer weiteren Reduzierung des Pkw-Bestands pro Haushalt beitragen und die Nachfrage nach alternativen, gemeinschaftlich genutzten Mobilitätsangeboten verstärken.

Pkw-Nutzung und Abstellverhalten

Neben der Ausstattung ist auch die Nutzungshäufigkeit entscheidend für den Stellplatzbedarf. Ein erheblicher Teil der Fahrzeuge steht einen Großteil des Tages ungenutzt. Laut bundesweiter MiD-Befragung verbringen Pkw im Durchschnitt rund 23 Stunden pro Tag im Stillstand. Dies verdeutlicht das hohe Potenzial für Flächenoptimierung und geteilte Nutzung, etwa durch Quartiersgaragen oder Sharing-Flotten.

In Rüsselsheim kommt hinzu, dass viele Haushalte über private Stellplätze oder Garagen verfügen. In verdichteten Stadtlagen steigt jedoch der Druck auf öffentliche Stellflächen, insbesondere in Wohngebieten mit Mehrfamilienhäusern. Für neue Quartiere wie die Eselswiese ergibt sich daraus die Chance, durch ein intelligentes Stellplatzmanagement und Mobilitätskonzept die Zahl der notwendigen Stellplätze deutlich zu reduzieren.

Ableitung für die Quartiersentwicklung Eselswiese

Der gelebte Stellplatzschlüssel von rund 1,2 Pkw pro Haushalt kann für Rüsselsheim als Ausgangswert herangezogen werden. Für das Quartier Eselswiese ist jedoch eine Anpassung nach unten realistisch und stadtverträglich, wenn gleichzeitig attraktive Alternativen – wie ÖPNV, Carsharing, Mikromobilität und Quartiersgaragen – geschaffen werden. Eine differenzierte Betrachtung nach Nutzergruppen, Einkommensniveaus und Haushaltsstrukturen ist dabei entscheidend, um den Stellplatzbedarf bedarfsgerecht und flächeneffizient zu steuern.

4.2 Ermittlung des standortabhängigen Stellplatzschlüssels des Quartiers Eselswiese

Die Studie „Pkw-Besitz im Wohnungsbau – Eine Handreichung zur Ermittlung flexibler Stellplatzschlüssel“ wurde von der Stiftung Lebendige Stadt in Zusammenarbeit mit der Technischen Universität Hamburg (Institut für Verkehrsplanung und Logistik) entwickelt. Ziel ist es, Kommunen und Planern eine praxisnahe Methodik zur Verfügung zu stellen, um den Pkw-Besitz und daraus abgeleitete Stellplatzbedarfe standortspezifisch zu bestimmen. Die Studie basiert auf umfangreichen empirischen Untersuchungen in den Städten Hamburg und Osnabrück, bei denen Pkw-Besitz, Haushaltsstrukturen, ÖPNV-Angebot und städtebauliche Merkmale kleinräumig analysiert wurden.

Methodischer Ansatz

Im Zentrum steht ein Regressionsmodell, das den Pkw-Besitz pro Haushalt als Funktion verschiedener Einflussgrößen beschreibt. Aus den analysierten Zusammenhängen wurde ein Modell abgeleitet, das eine differenzierte Abschätzung des zu erwartenden Pkw-Bestands auf Quartiersebene ermöglicht. Grundlage der Berechnung ist ein Basiswert, der über den sogenannten Quartierstypentabellen bestimmt wird. Dieser Basiswert wird anschließend über mehrere Faktoren angepasst, die die lokalen Gegebenheiten – wie ÖPNV-Qualität, Dichte, soziale Struktur und Versorgungssituation – abbilden.

Zentrale Berechnungsfaktoren

Sieben wesentliche Einflussfaktoren, die den Pkw-Bestand beeinflussen:

URBAN STANDARDS

Faktor	Bedeutung / Wirkung	Typischer Einfluss
Quartierstyp (Dichte & Wohnanteil)	Grundlage für Basiswert. Dichtere, gemischt genutzte Quartiere weisen meist geringeren Pkw-Besitz auf.	Basiswert aus Typentabelle (z. B. 0,2–2,0 Pkw/HH)
Nahversorgung	Fußläufig erreichbare Einkaufsmöglichkeiten reduzieren Pkw-Bedarf.	Faktor 0,7–1,1 je nach Gehzeit
Nutzungsarten	Mehr Nutzungsvielfalt senkt Pkw-Abhängigkeit und reduziert Stellplatzbedarf.	Faktor 0,8–1,0
Busanbindung	Gute Taktung und kurze Wege zur Haltestelle verringern Pkw-Besitz.	Faktor 0,7–1,1
Schienenanbindung	Nähe zu S- oder Regionalbahnen reduziert Pkw-Abhängigkeit stark.	Faktor 0,7-1,0 je nach Distanz
Reisezeit in das Stadtzentrum	Kurze Reisezeiten mit dem ÖPNV steigern die Attraktivität alternativer Verkehrsmittel.	Faktor 0,7–1,0
Haushalts- / Wohnungsgröße	Haushalte mit mehr Personen haben meist einen höheren Pkw-Besitz.	Faktor 0,9-1,1
Einkommen	Höheres Einkommen korreliert mit höherem Pkw-Besitz.	Faktor 0,8-1,1

(Quelle: Stiftung Lebendige Stadt, TU Hamburg (2021): Pkw-Besitz im Wohnungsbau – Eine Handreichung zur Ermittlung flexibler Stellplatzschlüssel.)

Berechnungsverfahren

Die Berechnung des flexiblen Stellplatzschlüssels erfolgt in mehreren Schritten:

1. Bestimmung des Quartierstyps anhand der Dichte und des Wohnanteils.
2. Ermittlung eines Basiswerts (Pkw je Haushalt) aus der Typentabelle.
3. Anpassung dieses Basiswerts mit den lokal relevanten Faktoren (Multiplikatoren).
4. Berechnung des prognostizierten Pkw-Bestands (Basiswert × Faktoren).
5. Plausibilitätsprüfung und ggf. Anpassung durch Mobilitätskonzepte oder politisch festgelegte Obergrenzen.

Anmerkungen zur Anwendung

Der berechnete Pkw-Bestand entspricht nicht zwangsläufig der erforderlichen Anzahl an Stellplätzen, sondern bildet eine Orientierung, die im Zusammenspiel mit Mobilitätsmanagement, Carsharing und ÖPNV-Angeboten weiter reduziert werden kann. Die Methode erlaubt somit eine flexible und nachhaltige Planung, die sich an den tatsächlichen Gegebenheiten eines Quartiers orientiert und Fehlallokationen vermeidet.

Anwendung auf Quartier Eselswiese

Die Anwendung der Methode auf das Quartier Eselswiese zeigt, wie sich aus den spezifischen Rahmenbedingungen des Standorts ein angepasster Stellplatzschlüssel ableiten lässt.

URBAN STANDARDS

Das Quartier Eselswiese weist aufgrund seiner niedrigen baulichen Dichte und eines mittleren Wohnanteils im Kontext der geplanten Mischnutzung den Quartierstyp „niedrige Dichte / mittlerer Wohnanteil“ auf. Nach der Systematik ergibt sich daraus ein Basisfaktor von 1,1.

Die Nahversorgung ist durch die geplante Integration eines Supermarkts im Quartier und weitere Einrichtungen des täglichen Bedarfs im direkten Umfeld sehr gut abgedeckt. Mit einer fußläufigen Erreichbarkeit innerhalb von 5 bis 10 Minuten kann hier ein Faktor von 0,9 angesetzt werden.

Aufgrund der Mischnutzungsstruktur des Quartiers, das neben Wohnen auch Gewerbe-, Dienstleistungs- und Freizeitnutzungen vorsieht, liegt eine deutliche Nutzungsmischung vor. Bei zwei bis drei unterschiedlichen Nutzungsarten wird ein Faktor von 0,9 angewendet.

Die Busanbindung des Quartiers wird durch die geplante Buslinie gewährleistet, die das Gebiet in dichter Taktung erschließt und mehrere Haltestellen vorsieht. Die hohe Erreichbarkeit innerhalb des Quartiers, kombiniert mit einem mittleren Takt, erlaubt die Einstufung mit einem Faktor von 0,9.

Die Schienenanbindung erfolgt über den Bahnhof Rüsselsheim, der zwar nicht fußläufig erreichbar ist, jedoch über die neue Buslinie gut angebunden wird. Aufgrund der eingeschränkten unmittelbaren Erreichbarkeit wird hier ein neutraler Faktor von 1,0 angesetzt.

Die Reisezeit in das Stadtzentrum ist über die geplante ÖPNV-Verbindung kurz und direkt. Entsprechend der mittleren Reisezeit und der guten Netzverknüpfung ergibt sich ein Faktor von 0,9.

Bezüglich der Haushaltsstruktur ist für das Quartier vor allem mit Paar- und Familienhaushalten zu rechnen. Diese Haushaltsformen weisen typischerweise einen etwas höheren Pkw-Besitz auf, weshalb ein Faktor von 1,1 angesetzt wird.

Das Einkommensniveau der zukünftigen Bewohnerschaft kann in drei Gruppen differenziert werden:

- Niedriges Einkommen → Faktor 0,9
- Mittleres Einkommen → Faktor 1,0
- Hohes Einkommen → Faktor 1,1

Zusammenfassung der Ergebnisse:

Faktor	Eselswiese
Quartierstyp (Dichte & Wohnanteil)	1,1
Nahversorgung	0,9
Nutzungsarten	0,9
Busanbindung	0,9
Schienenanbindung	1,0
Reisezeit in das Stadtzentrum	0,9
Haushalts- / Wohnungsgröße	1,1
Einkommen	0,9 – 1,1

URBAN STANDARDS

Wird der Basiswert von 1,1 mit den entsprechenden Einflussfaktoren kombiniert, ergibt sich ein Gesamtstellplatzschlüssel von:

- 0,7 bei niedrigen Einkommen
- 0,8 bei mittleren Einkommen
- 0,9 bei hohen Einkommen

Damit zeigt sich, dass der realistische Stellplatzbedarf im neu geplanten Quartier Eselswiese deutlich unter dem aktuell in Rüsselsheim gelebten Durchschnitt liegt (1,2 Pkw/Haushalt). Dies verdeutlicht, dass durch die Kombination aus guter ÖPNV-Anbindung, Nutzungsmischung und wohnungsnaher Nahversorgung eine signifikante Reduktion des Stellplatzbedarfs möglich ist, ohne die Mobilität der Bewohner:innen einzuschränken.

4.3 Nutzergruppen und Mobilitätstypen im Quartier

Ein essenzieller Bestandteil der Konzeptentwicklung ist die genaue Analyse der Mobilitätsbedarfe der zukünftigen Nutzer:innen. Hierfür werden unterschiedliche Mobilitätstypen und Personas differenziert betrachtet. Auf Basis dieser Analysen lassen sich spezifische Anforderungen ableiten, die in das Mobilitätskonzept einfließen. So kann die Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs (MIV) gezielt gesteuert und eine nachhaltige Verringerung des Stellplatzschlüssels ohne Komforteinbußen realisiert werden.

Für den Wohnbereich wurden spezifische Personagruppen definiert, um die Mobilitätsanforderungen der Bewohner:innen zu verstehen. Da das Wohnen den Ausgangspunkt bzw. Startpunkt der meisten Wege darstellt, liegt der Fokus hier auf der individuellen Lebenssituation. Untersucht wird unter anderem, ob eine Person allein lebt, mit einem Partner oder einer Familie und in welcher Altersgruppe sie sich befindet. Diese Faktoren liefern wertvolle Erkenntnisse über das Mobilitätsverhalten und die bevorzugten Verkehrsmittel.

Die Gewichtung der verschiedenen Nutzergruppen orientiert sich an den geplanten Wohnungsgrößen und -typen innerhalb des Quartiers. Kleinere Wohnungen werden dabei überwiegend Einpersonenhaushalten zugerechnet, während größere Wohnungen und Einfamilienhäuser vor allem von Familien und in geringerem Umfang von Paarhaushalten bewohnt werden dürften. Auf diese Weise lässt sich eine realistische Verteilung der zukünftigen Bewohnerschaft ableiten.

Innerhalb der Personagruppen werden die Individuen verschiedenen Mobilitätstypen zugeordnet. Diese Differenzierung ist notwendig, da sich innerhalb einer Gruppe unterschiedliche Mobilitätsmuster zeigen können und nicht jede Personagruppe pauschal mit einem bestimmten Verkehrsmittel assoziiert werden kann. Durch diese detaillierte Betrachtung lassen sich gezielte Maßnahmen ableiten, die ein bedarfsgerechtes und nachhaltiges Mobilitätsangebot für unterschiedliche Wohnsituationen ermöglichen.

URBAN STANDARDS

Tabelle 4: Personagruppen Wohnen Eselswiese

PERSONAS WOHNEN					
	alleinlebende junge Erwachsene	DINKS	(Junge) Familien	Silverager	Senioren
Prozentuale Verteilung Haushalte	13%	27%	47%	13%	100% des Pflegewohnens
Alter	18 - 35 Jahre	20 - 35 Jahre (oder älter)	25 - 55 Jahre	55 Jahre und älter	80 Jahre und älter
Beschreibung Persona	• neugierig, abenteuerlustig und offen für neue Erfahrungen • Flexibilität und ein aktiver Lebensstil, der sowohl berufliche als auch soziale Aktivitäten umfasst • persönliches Wachstum und Selbstentwicklung / Selbstverwirklichung • Bevorzugte Wohnungstypen: Ein oder zwei Zimmer Viele junge Singles mieten, da sie sich in der Anfangsphase ihrer Karriere befinden und finanzielle Stabilität für den Immobilienbesitz fehlt.	• gemeinsame Aktivitäten • gegenseitige Unterstützung und die Planung für gemeinsame Ziele geprägt • Bevorzugte Wohnungstypen: Zwei oder drei Zimmer streben den Kauf einer Immobilie an, um eine langfristige Investition für ihre gemeinsame Zukunft zu machen	• Verantwortung für die Kindererziehung • Suche nach Möglichkeiten, Beruf und Familie in Einklang zu bringen • Alltagsverhalten sehr strukturiert - geprägt durch Bedürfnisse der Kinder, einschließlich Schulausgänge, Freizeitaktivitäten • Bevorzugte Wohnungstypen: familienfreundlichen Wohnraum, typischerweise eine Wohnung (ab 3 Zimmer) oder ein Haus mit mehreren Schlafzimmern • streben den Kauf eines Eigenheims an, um langfristige Stabilität und Sicherheit für ihre Familie zu gewährleisten	• Vor dem Ruhestand: werden die Finanzen überprüft, zukünftigen Pläne geschmiedet, Vorbereitung Übergang in den Ruhestand, letzte berufliche Verpflichtungen • Im Ruhestand: bleiben viele aktiv und engagiert, nehmen an verschiedenen Aktivitäten teil und bleiben sozial vernetzt • Bevorzugte Wohnungstypen: Moderat, komfortabel und barrierefrei z.T. besitzen sie Wohnungen oder Häuser für langfristige Sicherheit.	• Benötigen Pflege und sind auf spezielle Betreuung angewiesen • Gesundheit spielt entscheidende Rolle • Bevorzugte Wohnungstypen: Komfortabel und leicht zu pflegen, oft ein oder zwei Zimmer • Sie leben in Pflegeeinrichtungen oder betreutem Wohnen, um die erforderliche Unterstützung zu erhalten
Besonderheiten	Preissensibilität	keine besonderen Ansprüche	hoher Transportbedarf, familiengerechte Angebote (Anhänger, größere Fahrzeuge, Kindersitze etc.)	Flexibilität in der Mobilität und gesteigertes Interesse an Reisen	Barrierefreiheit/Gesundheitliche Einschränkungen etc.
Pkw-Fixierte	6%	20%	23%	18%	8%
Öv-distanzierte Zwangsmobile	10%	14%	20%	13%	12%
Wetterresistente Rad-Fans	25%	20%	15%	21%	13%
Öv-Nutzer	23%	21%	20%	25%	40%
Multi-Mobile	36%	25%	22%	23%	27%

URBAN STANDARDS

Die fünf Mobilitätstypen zeigen deutliche Unterschiede in der Verkehrsnutzung und den individuellen Präferenzen. **Pkw-Fixierte** bevorzugen das Auto als primäres Verkehrsmittel, sehen es als Symbol für Unabhängigkeit und meiden alternative Mobilitätsformen weitgehend. **ÖV-distanzierte Zwangsmobile** sind auf das Auto angewiesen, da der öffentliche Nahverkehr für sie schwer erreichbar ist, zeigen aber unter bestimmten Bedingungen Offenheit für alternative Angebote. **Wetterresistente Rad-Fans** nutzen bevorzugt das Fahrrad, sehen das Auto eher kritisch und orientieren ihr Mobilitätsverhalten stark an ökologischen Werten. **ÖV-Nutzer** setzen hauptsächlich auf den öffentlichen Nahverkehr und das Fahrrad, besitzen meist kein eigenes Auto und sind offen für Sharing-Angebote zur Ergänzung ihrer Mobilität. **Multi-Mobile** sind besonders flexibel, wechseln je nach Bedarf zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln, interessieren sich für technische Neuerungen und sind bereit, unter geeigneten Bedingungen auf einen privaten Pkw zu verzichten.

Zusammenfassend lässt sich festhalten, dass jeder Mobilitätstyp das individuelle Mobilitätsverhalten beschreibt und gleichzeitig spezifische Anforderungen an das Mobilitätskonzept stellt. Damit eine Verhaltensänderung hin zu nachhaltigeren Mobilitätsformen möglich wird, müssen die bereitgestellten Angebote gezielt auf die Bedürfnisse der Nutzer:innen abgestimmt sein.

Ableitung für das Quartier Eselswiese

Die geplanten Mobilitätsstationen und die vorgesehenen Sharing-Angebote – darunter Carsharing, Bike-, Lastenrad-, Roller- und Scootersharing – bilden zentrale Bausteine der Mobilitätsstrategie des Quartiers. Durch ihre frühzeitige Integration in die Quartiersplanung kann das Mobilitätsverhalten der zukünftigen Bewohner:innen gezielt beeinflusst werden. Entscheidend ist dabei, dass diese Angebote komfortabel, zuverlässig und leicht zugänglich gestaltet sind, um eine attraktive Alternative zum privaten Pkw zu bieten.

In Verbindung mit einer guten ÖPNV-Anbindung, einem sicheren und durchgängigen Radwegenetz sowie kurzen Wegen innerhalb des Quartiers entsteht ein vielseitiges, nahtlos vernetztes Mobilitätsangebot, das langfristig eine Unabhängigkeit vom motorisierten Individualverkehr fördert. Besonders in der Phase des Einzugs in ein neues Quartier besteht die Chance, Mobilitätsroutinen neu zu prägen und den Wandel hin zu einer nachhaltigen, gemeinschaftlich genutzten Mobilität zu unterstützen.

5. Empfehlungen zu den Mobilitätsangeboten im Projekt

Das Reduktionspotenzial von MIV (Vermeidung von Erst bzw. Zweitwagen) in einem Quartier erhöht sich neben der Nahversorgung vor Ort (Quartier der kurzen Wege) durch die Vielfalt, Verfügbarkeit und Verlässlichkeit von quartiersbezogenen Mobilitätsmaßnahmen. Die Maßnahmen können öffentliche Verkehrsmittel mit attraktiver Taktung, Fahrgemeinschaften, attraktive Fahrradabstellanlagen, Carsharing oder andere Formen der nachhaltigen Mobilität umfassen.

Durch die Bereitstellung dieser Angebote wird die Notwendigkeit von Einzel-Pkw-Fahrten reduziert, somit kann Parkraum effizient genutzt werden, Verkehrsüberlastung vermieden und Umweltauswirkungen verringert werden. Das genaue Reduktionspotenzial hängt von verschiedenen Faktoren wie Effektivität und Verfügbarkeit der Mobilitätsangeboten, Sichtbarkeit Vermarktung sowie der politischen und wirtschaftlichen Unterstützung für nachhaltige Mobilität.

Grundsätzlich kann bei **Maßnahmen und deren Reduktionspotenzial** in folgende Kategorien unterschieden werden:

URBAN STANDARDS

- **Lagebedingte Reduktion:** Reduktion aufgrund der Lage des Projektes und des damit entstehenden Angebotes an Versorgungsmöglichkeiten und ÖPNV. Beim ÖPNV kommt es auf dessen Qualität an (Verkehrsmittel, Taktung, Entfernung zu Haltestellen etc.)
- **Infrastrukturelle Angebote** in der Immobilie, die einen MIV-unabhängigen Lebensstil / Pendeln fördern und einen Level of Service für die Nutzer:innen bieten (E-Bike Lademöglichkeiten, komfortable und witterungsgeschützte Fahrradabstellanlagen, Fahrradreparaturmöglichkeiten, Duschen und Umkleiden, Info-Screens, Paketboxen)
- **Sharing und Management Angebote,** die die Notwendigkeit des privaten Fahrzeugbesitzes einschränken, organisieren und steuern (Carsharing, Bikeshaing, Lastenradsharing, dynamisches Parkraummanagement, Flächen für öffentliche Sharing)
- **Übergeordneter,** langfristiger Betrieb und Steuerung

Durch die Einführung des Mobilitätskonzeptes mit seinen vielseitigen, auf die Nutzer:innen abgestimmten Maßnahmen, die zur Reduktion des MIV-Anteils beitragen und einer übergeordneten Instanz, die sich um den Betrieb und das Management des Konzeptes kümmert, ist eine reduzierte Anzahl an Stellplätzen umzusetzen. Je mehr das System auf Freiwilligkeit basiert und je schlechter die Verfügbarkeit der Fahrzeuge ist, desto weniger wird das System angenommen und kann eine echte Alternative zum eigenen Pkw darstellen.

Ein integriertes Mobilitätskonzept dient der Förderung eines autoreduzierten Lebensstils ohne ideologische Frontbildung zwischen Pkw Besitzern und Nicht-Besitzern. Die knappe Ressource Parkraum wird fair und bedarfsorientiert verteilt. Einer Verstärkung des ohnehin schon hohen Parkdrucks im Straßenraum wird präventiv entgegengewirkt.

Die Akzeptanz der Sharing-Angebote hängt maßgeblich von deren Qualität, Positionierung und Ausgestaltung und Vermarktung ab. Bereits in der Planungsphase können daher Qualitätskriterien definiert werden, die als Leitlinie für die spätere Umsetzung dienen. Diese Kriterien stellen z.B. sicher, dass Sharing-Flächen funktional, nutzerfreundlich und gut erreichbar gestaltet sind. Auf diese Weise entsteht ein Angebot, das sowohl effizient als auch bedarfsgerecht ist und langfristig eine hohe Nutzungsbereitschaft fördert.

Folgende Kriterien sind zu berücksichtigen bei der Planung und Integration der Sharingflächen:

- **Lage und Erreichbarkeit**
 - Sharingflächen sollen barrierefrei erreichbar sein
 - Direkte Erreichbarkeit über Hauptverkehrsachsen, Fuß- und Radwege
 - Die Sharingflächen dürfen keine negativen Auswirkungen auf andere Verkehrsteilnehmer oder öffentliche Räume haben.
- **Multimodale Integration & Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln**
 - Nähe zu ÖPNV-Haltestellen und Radverkehrsanlagen zur Förderung intermodaler Wegekettten.
 - Direkte Verknüpfung mit Carsharing, Bike- und E-Scooter-Sharing sowie Ladeinfrastruktur für E-Mobilität.
 - Schaffung zentraler Mobilitätsstationen, an denen verschiedene Verkehrsmittel effizient gebündelt werden.
- **Sichtbarkeit und Nutzerfreundlichkeit**
 - Klare Beschilderung und Wegweisung zur schnellen Identifikation der Sharing-Flächen.
 - Gute Beleuchtung und sichere Gestaltung der Infrastruktur für komfortable und sichere Nutzung
 - Bereitstellung von Apps zu Verfügbarkeit, Bezahlung und Nutzung der Fahrzeuge.

URBAN STANDARDS

- **Größe, Kapazität und Skalierbarkeit**

- Ausreichende Anzahl an Stellplätzen für unterschiedliche Sharing-Angebote, angepasst an die lokale Nachfrage und attraktiv verortet
- Flexibilität in Skalierung und Anpassung der Angebote, um auf steigende Nachfrage und neue Technologien und Services reagieren zu können
- Bereitstellung von Ladepunkten für Elektrofahrzeuge, idealerweise mit Schnellladeoptionen für eine hohe Verfügbarkeit

Mit dem schrittweisen Hochlauf und der zunehmenden Besiedelung des Quartiers Eselswiese sollte die Anzahl der Sharing-Fahrzeuge entsprechend angepasst werden, um eine hohe Verfügbarkeit sicherzustellen. Ziel ist es, von Beginn an ausreichend Angebote bereitzustellen und diese dynamisch an die tatsächliche Nachfrage anzupassen.

Ein zentrales Instrument zur Steuerung der Angebote ist ein Monitoring-System, mit dem die Nutzung der Sharing-Angebote analysiert werden kann. Dadurch lassen sich Erkenntnisse darüber gewinnen, welche Fahrzeuge besonders stark nachgefragt sind, zu welchen Uhrzeiten Spitzenlasten auftreten und ob eine bedarfsgerechte Anpassung der Kapazitäten erforderlich ist. So wird sichergestellt, dass das Sharing-System effizient betrieben und flexibel auf die Mobilitätsbedarfe der Nutzer:innen reagiert werden kann.

Die aktuelle Planung sieht 10 Mobilitätsstationen vor, die mit folgenden Mobilitätsangeboten und Infrastrukturen ausgestattet werden sollen: E-Carsharing, E-Motorroller Stellplätze, Bikeshaaring Stationen, Lastenfahrrad Sharing, E-Scooter-Stationen, Fahrradabstellanlagen, Fahrradservice-Stationen, Fahrradschlauchautomaten, Packstationen, Sitzgelegenheiten und Informationstafeln.

6. Fazit

Die Analyse der Mobilitätsstrukturen in Rüsselsheim am Main und die standortspezifische Betrachtung des Quartiers Eselswiese zeigen, dass die Rahmenbedingungen für eine nachhaltige, multimodale Mobilitätsentwicklung günstig sind. Das Quartier profitiert von seiner Lage innerhalb der gut vernetzten Rhein-Main-Region, der geplanten Integration in das städtische ÖPNV-Netz sowie von einem Umfeld mit vielfältigen Arbeits-, Bildungs- und Versorgungseinrichtungen. Diese Ausgangslage bietet eine solide Basis, um neue, ressourcenschonende Mobilitätsformen zu fördern und den motorisierten Individualverkehr langfristig zu reduzieren.

Auf Grundlage der Untersuchungsergebnisse und der Anwendung der Methodik aus der Handreichung der Stiftung Lebendige Stadt lässt sich ein reduzierter Stellplatzbedarf gegenüber dem heutigen Status Quo ableiten. Die Berechnungen zeigen, dass je nach Haushaltsstruktur, Einkommenssituation und Nutzungsform Stellplatzschlüssel zwischen etwa 0,7 und 0,9 Stellplätzen pro Wohneinheit plausibel erscheinen. Diese Werte liegen unterhalb des derzeitigen Durchschnitts von rund 1,2 Pkw pro Haushalt in Rüsselsheim und spiegeln die angestrebte Entwicklung entlang der städtischen Ziele hin zur „Mobilitätsstadt Rüsselsheim“ wider.

Entscheidend für die Wirksamkeit reduzierter Stellplatzschlüssel ist jedoch die Qualität, Zugänglichkeit und Verlässlichkeit der ergänzenden Mobilitätsangebote. Nur wenn ÖPNV, Sharing-Systeme, Fahrrad- und Fußverkehrsinfrastruktur sowie quartiersinterne Mobilitätspunkte langfristig ineinandergreifen und betrieben werden, kann die Reduktion des Stellplatzangebots erfolgreich umgesetzt werden. Die Förderung alternativer Verkehrsmittel, die Bereitstellung komfortabler Umstiegsangebote sowie eine

URBAN STANDARDS

klare Kommunikationsstrategie gegenüber den zukünftigen Bewohner:innen sind Voraussetzungen, um Akzeptanz und Nutzung zu sichern.

Daher sollte der Stellplatzschlüssel nicht als starre Vorgabe verstanden werden, sondern als dynamischer Orientierungswert, der die räumlichen, sozialen und infrastrukturellen Besonderheiten des Quartiers berücksichtigt. Die begleitende Implementierung eines integrierten Mobilitätsmanagements, die kontinuierliche Überprüfung der Nutzung und eine flexible Anpassung der Angebote sind entscheidende Faktoren, um den Erfolg des Konzepts langfristig zu gewährleisten.

Das Quartier Eselswiese kann damit einen wichtigen Beitrag leisten, die strategischen Ziele der Stadt Rüsselsheim zu unterstützen: den Übergang von der autoorientierten Stadt hin zu einer Mobilitätsstadt, die auf Vielfalt, Nachhaltigkeit und Lebensqualität setzt.