

## 2.8 Mobilitätsmanagement und Vernetzte Angebote

**Mobilitätsmanagement** ist ein strategischer Ansatz zur Beeinflussung der Verkehrsnachfrage hin zu einer nachhaltigeren Mobilität, der seit den 1990er Jahren zunehmend Verbreitung findet. Ergänzend zur „klassischen“ Verkehrsplanung, die vor allem die Anpassung von Verkehrsinfrastruktur und Verkehrsangebot an die Nachfrage im Blick hat, setzt Mobilitätsmanagement einen Fokus auf die Verkehrsentstehung: Es analysiert die Mobilität, die ein „Verkehrserzeuger“ (z.B. eine Schule, ein Unternehmen, eine Freizeiteinrichtung) auslöst, entwickelt für diesen Verkehrserzeuger spezifische Maßnahmen und setzt sie um. Auch für soziodemografische Zielgruppen wie Jugendliche, Senioren, Familien, Neubürger oder Migranten kann Mobilitätsmanagement nützlich sein. Mit diesem Ansatz ist Mobilitätsmanagement nah an den individuellen Mobilitätsbedürfnissen der Menschen in ihren unterschiedlichen Lebenssituationen und kann maßgeschneiderte – und damit wirksame – Angebote umsetzen.

Mobilitätsmanagement nutzt verkehrsmittelübergreifend verschiedenste Maßnahmen aus den Bereichen Information, Service, Öffentlichkeitsarbeit sowie Infrastruktur und Verkehrsangebot, die in Mobilitätskonzepten zu sinnvollen individuellen Maßnahmenbündeln geschnürt werden. Kennzeichnend ist ferner, dass verschiedene Akteure - öffentliche wie private – eng zusammenarbeiten und ihre jeweiligen Kompetenzen und Potenziale einbringen. Erfolgsbedingung für Mobilitätsmanagement ist vor allem seine dauerhafte, kontinuierliche Umsetzung.

Unter **Vernetzten Angeboten** werden Infrastrukturen und Verkehrsdienstleistungen verstanden, die verschiedene Verkehrsmittel miteinander verknüpfen (z.B. Park+Ride- und Bike+Ride-Anlagen) oder die eine flexible, der jeweiligen Situation angepasste Verkehrsmittelwahl erleichtern (z.B. Carsharing, Fahrradverleihsysteme).

Mobilitätsmanagement und Vernetzte Angebote sind eng miteinander verknüpft: Mobilitätsmanagement fördert die Nutzung Vernetzter Angebote. Vernetzte Angebote sind umgekehrt wichtige Bausteine für die Mobilitätskonzepte des Mobilitätsmanagements. Beide haben zum Ziel,

multi- und intermodales Mobilitätsverhalten zu fördern. Multimodalität bedeutet, dass eine Person situationsgerecht verschiedene Verkehrsmittel auf unterschiedlichen Wegen und Wegeketten im Laufe einer Woche nutzt. Intermodalität bezeichnet die Kombination verschiedener Verkehrsmittel auf einem Weg, z.B. die Kombination von Fahrrad und ÖPNV durch Bike+Ride. Multi- und intermodales Mobilitätsverhalten liefern – im Vergleich zu einer vom Auto dominierten Verkehrsmittelnutzung – einen wichtigen Beitrag zu einer nachhaltigeren und stadtverträglicheren Mobilität.

### 2.8.1 Bestandsanalyse Mobilitätsmanagement

Mobilitätsmanagement ist als Aufgabe bisher weder in der Stadtverwaltung noch bei einem anderen Wiesbadener Akteur verankert. Dementsprechend wird auch kein systematisches, dauerhaftes Mobilitätsmanagement betrieben. Gleichwohl finden sich einige Aktivitäten und Handlungsansätze, die sich dem Mobilitätsmanagement zuordnen lassen.

#### Betriebliches Mobilitätsmanagement

Beim Betrieblichen Mobilitätsmanagement ergreifen Arbeitgeber in Unternehmen und Verwaltungen Maßnahmen für eine nachhaltigere Mobilität ihrer Besucher und Kunden sowie ihrer Mitarbeitenden auf deren Arbeits- und Dienstwegen.

In Wiesbaden wird seit über 15 Jahren das Programm Ökoprofit durchgeführt. Ökoprofit ist ein Beratungs- und Zertifizierungsprogramm für Umwelt- und Klimaschutz in Betrieben, bei dem u.a. gemeinsame Workshops der Unternehmen eine zentrale Rolle spielen. Im Fokus stehen dabei Energieverbrauch und Umweltfolgen der Produktion und beim Betrieb von Immobilien. Mobilität wird bislang – wenn überhaupt – lediglich in Bezug auf Unternehmens-Fuhrparks thematisiert. So gibt es einzelne Unternehmen, die Elektrofahrzeuge erprobt und in ihren Fuhrpark aufgenommen haben. Eine systematische und umfassende Befassung mit unternehmensbezogener Mobilität findet jedoch bislang nicht statt.

Verschiedene Arbeitgeber in Wiesbaden setzen in Eigeninitiative und anlassbezogen isolierte Maßnahmen für eine nachhaltigere und effizientere Mobilität auf Arbeits- und Dienstwegen ein. Beispiele sind Jobtickets des RMV und des RNN, die Dienstfahrräder der Stadtverwaltung oder ein Dienstpedelec für die Mitarbeiter der Hochschule RheinMain. Insgesamt haben Ansätze des Betrieblichen Mobilitätsmanagements in Wiesbaden aber noch eine geringe Verbreitung bei Unternehmen und Behörden, umfassendere, integrierte Mobilitätskonzepte fehlen. Dies gilt auch für die Stadtverwaltung selbst, die in vielen anderen Kommunen im Betrieblichen Mobilitätsmanagement bewusst eine Vorreiter- und Vorbildrolle einnimmt (z.B. Darmstadt, München, Münster).

## Schulisches Mobilitätsmanagement

Das Schulische Mobilitätsmanagement hat die Wege von Kindern und Jugendlichen von und zur Schule bzw. zu anderen Betreuungseinrichtungen im Fokus und umfasst auch den Bereich der Verkehrserziehung und Mobilitätsbildung im Unterricht.

In Wiesbaden gab und gibt es eine Reihe von Aktivitäten und Angeboten, die sich dem Schulischen Mobilitätsmanagement zuordnen lassen. Beispielhaft seien genannt:

- Einzelne Schulen wie das Gymnasium am Mosbacher Berg, die Helene-Lange-Schule, die Wolfram von Eschenbach-Schule oder die IGS-Kastellstraße setzen besondere Schwerpunkte bei der Verkehrserziehung, beispielsweise in Form von Fahrradwerkstätten oder Schüler-AGs zu Fahrrad und Verkehr.
- Der Wiesbadener Schulsportverein bietet in den 3. Klassen zahlreicher Grundschulen einen Fahrradtag an, der die Jugendverkehrsschule im 4. Schuljahr vorbereitet.
- Schulwegpläne sind nach Angaben des Schulamtes für 45 der rund 90 Wiesbadener Schulen vorhanden. Ihre Qualität ist sehr unterschiedlich. Verteilung und Pflege bzw. Fortschreibung der Pläne erfolgen weitgehend in Eigeninitiative der Schulen.
- Der Schülerradroutenplaner Hessen ermöglicht es seit 2014, online besonders empfehlenswerte Radrouten zu den weiterführenden Schulen in Wiesbaden abzurufen. Parallel dazu besteht auch die online abrufbare Stadtplan-Themenkarte „Mit dem Fahrrad zur Schule“ fort, die im Rahmen des gelungenen „Schleichwege-Projekts“ unter Koordination des Wiesbadener Schulsportvereins in Schülerprojekten entwickelt worden ist. Hierbei wurden Routen abseits der stark befahrenen Kfz-Straßen ausgewiesen, die bereits heute für Schüler gut zu befahren sind.
- Seit 2009 findet die ESWE-Busverkehrsschule in Kooperation mit dem Schuldezernat der Stadt Wiesbaden statt. Schülerinnen und Schüler der fünften Klassen sowie von Förder- und Grundschulen lernen in der Busverkehrsschule ihre Rechte und Pflichten beim Ein- und Aussteigen sowie die bei einer Busfahrt lauenden Gefahren kennenlernen.

Ein städtisches Projekt zur Erstellung von Kinderstadtplänen als erweiterter Schulwegplan wurde etwa 2010 mit einer umfangreichen Kinderbeteiligung erfolgreich erstellt. Leider konnten die Kinderstadtpläne aus haftungsrechtlichen Erwägungen nicht veröffentlicht werden. Die vorliegenden Schulwegepläne sind in ihrer Qualität uneinheitlich, hier besteht Handlungsbedarf.

Eine Koordination und Abstimmung der verschiedenen Aktivitäten zum Schulischen Mobilitätsmanagement besteht bisher nicht. Insbesondere in den weiterführenden Schulen sind wenige Aktivitäten zu Verkehrserziehung und Mobilitätsbildung festzustellen. In den Berufsschulen

spielt das Thema den Recherchen zufolge sogar gar keine Rolle, obwohl diese wichtige Verkehrserzeuger darstellen, beispielhaft seien die Berufsschulen im Bezirk Süd-Ost mit seinen rund 12.000 Schülern genannt.

### Mobilitätsmanagement an Hochschulen

An der Hochschule RheinMain erhalten die Studierenden bereits seit den 1990er Jahren das so genannte Semesterticket, das ihnen die Nutzung der Öffentlichen Verkehrsmittel in ganz Hessen und in den benachbarten Teilen von Rheinland-Pfalz ermöglicht. Seit 2014 steht den Studierenden darüber hinaus auf Initiative des Allgemeinen Studierendenausschusses (AStA) an den Standorten Wiesbaden und Rüsselsheim das Fahrradvermietsystem Call-a-Bike zur Verfügung, dessen Stationen auf studentische Belange ausgerichtet sind (vgl. Kapitel 2.8.2). Der AStA der Hochschule RheinMain plant die Einführung weiterer mobilitätsbezogener Angebote für Studierende. Die Hochschulverwaltung strebt die Erstellung eines Gesamtkonzepts für ein Mobilitätsmanagement für Studierende, Bedienstete und Gäste an.

### Quartiersbezogenes Mobilitätsmanagement

Unter quartiersbezogenem Mobilitätsmanagement sind Strategien und Maßnahmenbündel zu verstehen, die sich spezifisch an die Bewohner und Besucher eines bestimmten Quartiers richten. Mit dem Bewohnerparken sowie der wohnortnahen Versorgung mit Carsharing sind in Wiesbaden bereits einzelne mögliche Handlungsansätze des quartiersbezogenen Mobilitätsmanagements realisiert. Auch das „Kiezkaufhaus“, ein mit E-Lastenfahrrädern betriebener Lieferservice verschiedener Einzelhändler, lässt sich zu solchen Handlungsansätzen zählen. Eine systematische Verknüpfung dieser einzelnen Ansätze findet allerdings bislang nicht statt.

### Mobilitätsmanagement bei Bauvorhaben

Städtebauliche Neu- und Umbauvorhaben bieten die Chance, die notwendige Infrastruktur für nachhaltige Mobilität von Beginn an baulich sicherzustellen. Dabei spielen insbesondere Anzahl und Qualität von Kfz- und Fahrradabstellplätzen eine zentrale Rolle und die kommunale Stellplatzsatzung ist – neben Bebauungsplänen und städtebaulichen Verträgen – ein wichtiges Instrument.

Ein Mobilitätsmanagement für Bauvorhaben im Sinne einer dezidierten Strategie, im Rahmen des Planungs- und Genehmigungsprozesses von Bauvorhaben auf nachhaltige Mobilitätsrahmenbedingungen hinzuwirken, besteht bislang in Wiesbaden nicht. Die gültige Stellplatzsatzung fördert den Stellplatzbau und geht in ihren Stellplatzrichtzahlen zum Teil deutlich über den tatsächlichen Bedarf hinaus. Genannt seien beispielhaft Hochschulbauten, bei denen ein Stellplatz je vier Studierende verlangt wird, obgleich die in Augenscheinnahme vorhandener

Parkanlagen noch Reserven zeigen. Ferner werden an Fahrradabstellplätze keinerlei qualitative Anforderungen gestellt, so dass in der Praxis nicht immer hochwertige Fahrradabstellanlagen bereitgestellt werden.

### Information und Kommunikation

Damit mobile Menschen die jeweils optimale Verkehrsmittelwahl treffen können, ist es insbesondere wichtig, dass sie die vorhandenen Möglichkeiten kennen bzw. sich leicht vergleichend darüber informieren können. Da viele Menschen in ihrer Mobilität Routine entwickelt haben, fällt es ihnen oft schwer, sich auf andere Formen der Mobilität einzulassen bzw. diese auszuprobieren. Vielmals werden neue Angebote, die effizienter, umwelt- und sozialverträglicher sind, nicht wahrgenommen. Daher müssen Mobilitätsangebote bekannt gemacht und aktiv kommuniziert werden und es müssen relevante Informationen niedrigschwellig zugänglich gemacht werden.

Im Themenfeld Information und Kommunikation bestehen in Wiesbaden derzeit folgende Angebote:

- Die ESWE bietet mit der Mobilitätszentrale im Luisenforum und den beiden Mobilitätsinfos am Hauptbahnhof und am Luisenplatz ein recht umfassendes Angebot zur persönlichen Mobilitätsberatung. Die Öffnungszeiten (montags bis freitags 6:00 bis 19:00 Uhr, samstags 10:00 bis 17:00 Uhr) sind großzügig und kundenfreundlich bemessen. Das Informationsangebot bezieht sich vorrangig auf den ÖPNV. Bei einem Besuch im August 2015 konnten an der Mobilitätsinfo am Luisenplatz und in der Mobilitätszentrale trotz anderslautendem Aushang keine Informationen zu Carsharing gegeben werden; in der Mobilitätszentrale wurde angeboten, eine Anmeldung als Carsharing-Kunde entgegenzunehmen.
- Im städtischen Umweltladen und im Bürgerbüro im Luisenforum werden einzelne Informationen bzw. Dienstleistungen mit Verkehrsbezug angeboten: Im Umweltladen sind beispielsweise die städtische Radwegkarte von 2005 und Informationen zu spritsparendem Fahren erhältlich, im Bürgerbüro Bewohnerparkausweise und Feinstaubplaketten.
- Die Anreise-Informationen auf städtischen Websites weisen eine sehr unterschiedliche Qualität auf. Auf den Seiten der Stadt Wiesbaden ist für jede Behörde, Einrichtung oder Veranstaltung eine detaillierte Informationsseite über die Haltestellen in der Umgebung mit den jeweiligen Buslinien eingerichtet. Als Ergänzung sind Links zur Fahrplanauskunft mit den jeweiligen voreingestellten Haltestellen geschaltet. Zusätzlich sind Informationen zur Barrierefreiheit vorhanden (unter anderem: Behindertenparkplätze, Hilfe durch Mitarbeiter, Türöffnung, Aufzug oder behindertengerechte WCs). Zur räumlichen Orientierung befindet sich auf der Informationsseite auch ein passender Ausschnitt des Stadtplans mit markierter



Zentrale per Auto oder Bahn. Insbesondere auf der Internetpräsenz einer Verkehrsgesellschaft könnte leicht ein direkter Link zu einer Fahrplanauskunft eingebunden und ohne das Herunterladen eines PDFs gehandhabt werden. Eine Anreise-Information zu den Mobilitätszentralen wäre ebenfalls hilfreich.

Auf der Internetpräsenz der ESWE Versorgungs AG findet sich keine Anreise-Information.

- Neubürgerinformationen zum örtlichen Mobilitätsangebot sind ein bewährtes und effizientes Instrument, um nachhaltiges Mobilitätsverhalten zu fördern: wer neu in eine Stadt zieht, muss in der Regel auch seine Mobilität neu organisieren. Frühzeitige Informationen über die Mobilitätsangebote vor Ort können nachweislich dazu beitragen, dass das Mobilitätsverhalten multimodaler und nachhaltiger wird.

In Wiesbaden liegt das Potential jährlich bei ca. 6-7 % der Wohnbevölkerung, die neu nach Wiesbaden ziehen (Tabelle 2-15). Hinzu kommen Umzüge innerhalb des Stadtgebiets, die ebenfalls Anlass für eine Neuorientierung sein können.

Neubürger erhalten in Wiesbaden bei der Anmeldung von der Stadt Informationsbroschüren, die allerdings keine spezifischen Mobilitätsinformationen enthalten. Im städtischen Internet-Auftritt wird in der Kategorie „Neubürger“ lediglich auf Bewohnerparkausweise hingewiesen.

**Tabelle 2-15: Anzahl der Neubürger in Wiesbaden (2010-2014)**

Zuzüge	2010	2011	2012	2013	2014
Insgesamt	17.282	18.500	17.803	18.945	19.807

Quelle: Statistisches Jahrbuch 2014, S.33

### Mobilitätsmarketing

Aktionen und Marketing-Maßnahmen von Mobilitätsanbietern und anderen Akteuren können die vorhandenen Mobilitätsangebote unter der Bevölkerung bekannter machen und die Nutzung bestimmter Angebote fördern. Im Folgenden werden Angebote, Aktionen und Marketing-Maßnahmen in Wiesbaden aufgeführt, die bereits regelmäßig, dauerhaft oder einmalig stattfinden.

- ESWE Verkehr bietet zusammen mit dem RMV und verschiedenen Kultur- und Sporteinrichtungen Kombitickets an, bei denen im Eintrittspreis für eine Veranstaltung die Anreise mit Öffentlichen Verkehrsmitteln inbegriffen ist. Unter dem Namen Kulturticket wird dieses Angebot bei Veranstaltungen des Kurhauses Wiesbaden, des Kulturzentrums Schlachthof, des Hessischen Staatstheaters, der Caligari FilmBühne und des Rheingau Musik Festivals vermarktet. Auch bei Spielen des SV Wehen Wiesbaden und des VC Wiesbaden gilt das Kombiticket. Die verschiedenen Veranstalter werben unterschiedlich intensiv für das Angebot: So ist es auf den Internetseiten des Kurhauses gar nicht, auf denen des SV Wehen

Wiesbaden dagegen bereits auf der Startseite zu finden.

Insgesamt werden jährlich gut 600.000 Kombitickets automatisch zusammen mit Eintrittskarten verkauft.

- Das Bündnis Verkehrswende Wiesbaden organisiert seit 2012 jährlich das Verkehrswendefest, das an einem Sonntag im Herbst rund um die Ringkirche stattfindet. Dort haben die Wiesbadener die Möglichkeit, sich über die lokale Verkehrspolitik zu informieren und auszutauschen, sowie an verschiedenen Aktionen rund um das Thema Verkehrs(wende) teilzunehmen: z.B. Fahrradcodierung, Fahrrad waschen, Fahrradparkour und Carsharing-Anmeldung.
- Der ADFC (Allgemeiner Deutscher Fahrradclub) Wiesbaden organisiert in den Sommermonaten ca. einmal im Monat samstags eine Fahrradbörse und bietet eine Fahrradcodierung an. Auf der Fahrradbörse können Privatpersonen Fahrräder kaufen und verkaufen.
- Die Stadt Wiesbaden nahm im Jahr 2015 zum zweiten Mal an der Aktion Stadtradeln des Klima-Bündnisses teil. 2015 wurden von 377 Teilnehmern im Rahmen des Aktionszeitraumes 86.897 km zurückgelegt. Damit wurde gegenüber 2014 (206 Teilnehmer die insgesamt 28.238 km radelten) bereits eine deutliche Steigerung erreicht. Zum Vergleich: In Mainz nahmen 2015 651 Radler an Stadtradeln teil und legten über 160.000 km zurück.
- Der Fahrradkorso in Wiesbaden ist initiiert vom Bündnis Verkehrswende Wiesbaden und findet jeweils am ersten Donnerstag im Monat statt. Der Fahrradkorso soll „eine Form von kreativer, politischer Stellungnahme zur bisherigen Verkehrspolitik der Stadt Wiesbaden“ sein. Dabei beruft sich das Bündnis auf StVO §27 Abs. 1, nach dem ab 16 Radfahrenden eine Anzahl erreicht ist, ab der sich die Gruppe als zusammengehöriger Verband durch den Verkehr bewegen darf. Damit soll auch auf den Flächen- und Ressourcenverbrauch von Krafffahrzeugen und deren geringen Besetzungsgrad aufmerksam gemacht werden.
- Der ParkingDay ist ein weltweiter Aktionstag, um auf den Flächenverbrauch parkender Autos im öffentlichen Straßenraum aufmerksam zu machen. Dazu werden Parkplätze im öffentlichen Raum an diesem Tag mit anderen Nutzungen „bespielt“. Im Jahr 2015 wurden erstmalig in Wiesbaden Parkplätze umgenutzt, beispielsweise wurde auf einem Parkplatz öffentlich mit Passanten gekocht.
- Im Rahmen des Stadtfestes findet jährlich vor dem Rathaus eine Automobilausstellung statt. Bisher sind hier größtenteils Autohäuser aus der Region vertreten. Zukünftig könnte das Format genutzt werden, um weitere Pkw-bezogene Mobilitätsangebote, wie z.B. Carsharing und Mitfahrangebote zu bewerben.
- Das Kiezkaufhaus ist ein Onlineshop, über den bei mehr als 20 Wiesbadener Einzelhändlern eingekauft werden kann (vgl. Kapitel 2.7.2). Die Auslieferung erfolgt per elektrisch unterstütztem Lastenrad. Durch das Kiezkaufhaus erhält das Verkehrs- und Transportmittel

Lastenrad eine gesteigerte Aufmerksamkeit im öffentlichen Straßenraum, wofür das Projekt mit dem Deutschen Fahrradpreis in der Kategorie Service ausgezeichnet wurde.

- In Wiesbaden gibt es insgesamt 19 Fahrradhändler, die über das gesamte Stadtgebiet verteilt sind. Acht der Fahrradhändler sind im Innenstadt-Bereich zu finden. Um diese Zahlen besser einordnen zu können, wurde anhand der Anzahl der Fahrradhändler je 10.000 Einwohner in Städten mit ähnlicher Einwohnerzahl wie Wiesbaden ein Vergleich der Fahrradhändlerdichte mit anderen Städten erstellt (Tabelle 2-16). Dabei zeigt sich, dass Wiesbaden mit einer Händlerquote von 0,7 je 10.000 Einwohner im Vergleich zu den anderen Städten eher weniger Fahrradhändler hat, was bedeutet, dass Kunden i.d.R. weitere Wege zurücklegen müssen, um zu einem Fahrradhändler zu gelangen.

Tabelle 2-16: Dichte der Fahrradhändler – Städte im Vergleich

Stadt	Fahrradhändler/ 10.000 EW	Fahrradhändler	Einwohner
Wiesbaden	0,7	19	282.725
Mannheim	0,8	26	311.470
Karlsruhe	1,1	34	299.482
Augsburg	0,9	25	283.544
Gelsenkirchen	0,4	11	259.006
Münster	1,8	54	296.599

### Elektromobilität in Wiesbaden

Elektromobilität bei Pkw ist in Wiesbaden nur schwach verbreitet, nimmt aber seit dem Jahr 2010 u.a. aufgrund der Landesinitiative „Strom bewegt“ ständig zu. Dies lässt sich anhand der Zulassungszahlen von Elektro- und Hybridfahrzeugen ablesen (Tabelle 2-17).

Tabelle 2-17: Zulassungszahlen Elektro- und Hybridfahrzeuge in Wiesbaden

	2010	2011	2012	2013	2014
Elektro	3	7	20	53	80
Hybrid	156	196	323	424	526

(Quelle: [http://www.wiesbaden.de/medien-zentral/dok/leben/stadtportrait/08\\_Verkehr\\_und\\_Tourismus\\_Auszug\\_Statistisches\\_Jahrbuch.pdf](http://www.wiesbaden.de/medien-zentral/dok/leben/stadtportrait/08_Verkehr_und_Tourismus_Auszug_Statistisches_Jahrbuch.pdf), S. 7)

Im Wiesbadener Stadtgebiet finden sich sieben öffentliche oder halböffentliche Elektroladestationen. Diese sind zum Beispiel in Parkhäusern, auf den Parkplätzen von Aldi-Märkten sowie

auf einem Campingplatz. ESWE betreibt eine Stromtankstelle in der Mainzer Straße. Die öffentlichen und halböffentlichen Ladestationen sind auf Plan 2.8.1 dargestellt.

Bei Anschaffung eines Elektrofahrzeuges kann eine Förderung durch die ESWE Versorgungs AG erfolgen, wenn folgende Voraussetzungen erfüllt sind:

- Zulassung des Elektrofahrzeuges im Versorgungsgebiet der ESWE Versorgungs AG
- Eigentümer des Elektrofahrzeuges muss Stromkunde bei der ESWE Versorgungs AG sein
- Eine Förderung durch einen anderen Stromversorger kann nicht erfolgen
- Abschluss eines zweijährigen Fördervertrags mit ESWE und Abgabe von zwei Erfahrungsberichten an ESWE während dieser Laufzeit
- Anbringung von neutralen Aufklebern mit der Aufschrift „Elektromobilität“ auf dem Fahrzeug
- Entsprechend der Vorgaben des Fahrzeugherstellers ist gegebenenfalls ein Vor-Ort-Check des Ladestromkreises für das Elektroauto notwendig

Bei Erfüllung der Voraussetzungen wird der Kauf eines Elektroautos mit 500 Euro, der Kauf eines Elektrorollers mit 50 Euro gefördert. Mit dieser Förderung können nach Angaben von ESWE ca. die Stromkosten des ersten Jahres gedeckt werden.

## 2.8.2 Bestandsanalyse Vernetzte Angebote

### Carsharing

Plan 2.8.1: Mobilitätsmanagement – Kfz-bezogene Angebote

Carsharing basiert auf dem Prinzip, einen Pkw gemeinschaftlich zu nutzen. Kunden von Carsharing-Anbietern können ein Auto immer dann nutzen, wenn sie es tatsächlich benötigen (z.B. für größere Transporte oder für Fahrten zu Zielen mit unzureichender ÖPNV-Anbindung), anstatt dauerhaft eines zu besitzen, das häufig nicht benötigt wird. Ein privater Pkw ist im Schnitt 90% der Zeit ungenutzt, dadurch sind Kapazitäten zur Nutzungsoptimierung vorhanden.

Ein Carsharing-Auto ersetzt bis zu zehn private Pkw. Daher ist Carsharing auch unter dem Aspekt des knappen Parkraums in Wiesbaden interessant. Hinzu kommt, dass die Carsharing-Flotte in Deutschland insgesamt neuer und emissionsärmer ist als der Durchschnitt der deutschen Pkws. Bei Carsharing kann unterschieden werden zwischen kommerziellen Anbietern wie „book-n-drive“ und „flinkster“ und privaten Carsharing-Plattformen wie „tamycar – take my car“ und „drivy“, bei denen Privatautos Dritten zur Verfügung gestellt werden.

In Wiesbaden existieren rund 25 Stationen der kooperierenden Anbieter „book-n-drive“ und „flinkster“ (Plan 2.8.1). Das Spektrum der angebotenen Fahrzeuge reicht von Kleinwagen bis

hin zu Transportern. Bei diesem stationsgebundenen System muss das Fahrzeug stets wieder zu der Station zurückgebracht werden, an der es ausgeliehen wurde.

An drei Wiesbadener Stationen können seit 2015 zusätzlich sogenannte „cityflitzer“ ausgeliehen und abgestellt werden. Mit diesen ist die Fahrt in bestimmte Städte im Rhein-Main-Gebiet (z.B. Frankfurt) und zum Flughafen gegen Aufpreis auch im Einweg-Modus möglich.

Das Carsharing-Angebot an Privatfahrzeugen ist in Wiesbaden sehr überschaubar.

Im Städte-Vergleich des Bundesverbandes für Carsharing (Quelle: bcs 2015) liegt Wiesbaden mit 0,26 Carsharing-Fahrzeugen je 1.000 Einwohner auf Platz 36. Zum Vergleich: Mainz liegt mit 0,33 Fahrzeugen je 1.000 Einwohner auf Platz 29, Karlsruhe führt im Städtevergleich mit 2,15 Fahrzeugen je 1.000 Einwohner, Frankfurt am Main belegt den 3. Platz mit 1,21 Fahrzeugen je 1.000 Einwohner.

Gut 1.200 Personen nutzen das Angebot des Carsharing-Anbieters „book-n-drive“ in Wiesbaden. Eine durchschnittliche Miete dauert ca. 8 Stunden, wobei eine Strecke von durchschnittlich 60 km zurückgelegt wird (Quelle: book-n-drive).

## Fahrradverleihsystem

### Plan 2.8.2: Mobilitätsmanagement – Fahrradbezogene Angebote

Fahrradverleihsysteme erweitern die Mobilitätsoptionen insbesondere im städtischen Nahbereich. Sie eignen sich beispielsweise für Einwohner, die kein eigenes Fahrrad besitzen bzw. kein Fahrrad vor Ort leicht verfügbar haben, für Bahn-Einpendler, die die „letzte Meile“ von Bahnhof zum Arbeitsort mit dem Leihfahrrad zurücklegen, für Unternehmen im dienstlichen Verkehr zwischen verschiedenen innerstädtischen Standorten oder für Tagesbesucher, die die Stadt erkunden oder ein geschäftliches Ziel ansteuern möchten. Fahrradverleihsysteme stellen ein zusätzliches Angebot zur Fahrradnutzung dar und schaffen eine multimodale Verknüpfung zwischen ÖPNV und Rad.

Im Stadtgebiet von Wiesbaden bestehen derzeit zwei verschiedene Fahrradverleihsysteme. Das System „Call-a-Bike“ der Deutschen Bahn ist 2014 in Kooperation mit dem AStA der Hochschule RheinMain entstanden. Neben verschiedenen Stationen im Stadtgebiet sind insbesondere an den Wiesbadener Hochschulstandorten Stationen eingerichtet, sodass sich für die Studierenden die Möglichkeit bietet, zwischen den Standorten mit dem Rad zu pendeln. Insgesamt stehen in Wiesbaden 15 „Call-a-Bike“-Stationen mit rund 100 Fahrrädern zur Verfügung. Nutzungszahlen sind nicht bekannt. Es ist davon auszugehen, dass das System überwiegend von Studierenden in Anspruch genommen wird und nur wenige sonstige Kunden besitzt.

Als weiteres System ist im Verkehrsgebiet der Mainzer Verkehrsgesellschaft MVG das Angebot „MVGmeinRad“ mit sieben Stationen und rund 75 Fahrrädern in den Stadtteilen Mainz-Kastel und Mainz-Kostheim vertreten.

Seit 2012 besteht der politische Auftrag der Wiesbadener Stadtverordnetenversammlung, die Einführung eines eigenen städtischen Fahrradverleihsystems zu prüfen. Besonderes Augenmerk soll auf die Durchgängigkeit und Kompatibilität mit den bereits bestehenden Systemen gelegt werden. Hierzu wurde im ersten Quartal 2016 ein Basiskonzept vorgelegt, das Empfehlungen zur Ausgestaltung eines eigenen Wiesbadener Systems ausspricht.

Zusätzlich zu den Fahrradverleihsystemen gibt es in Wiesbaden zwei weitere isolierte Fahrradverleihangebote: E-Bikes und Pedelecs des touristisch orientierten Angebots „movel“ können in Biebrich ausgeliehen werden und „Der Radler“ am Wiesbadener Hauptbahnhof verleiht ebenfalls Fahrräder, wobei ESWE Abo-Kunden sehr günstige Sonderkonditionen erhalten.

### Park+Ride

Park+Ride-Anlagen ermöglichen intermodale Wegeketten und sind mittlerweile fester Bestandteil des Mobilitätssystems.

Eine detaillierte Darstellung der vorhandenen Wiesbadener Park+Ride-Stationen findet sich in vgl. Kapitel 2.4.1.

### Mitfahrangebote

Mitfahrssysteme und Fahrgemeinschaften gehören im weiteren Sinne zum Umweltverbund, da durch gemeinsame Fahrten der durchschnittliche Besetzungsgrad eines Autos erhöht, Pkw-Alleinfahrten vermieden und somit Straßen und Parkplätze entlastet, Emissionen verringert und die individuellen Mobilitätskosten gesenkt werden.

Zu Mitfahrangeboten zählen alle Angebote, die die Bildung und Durchführung von regelmäßigen, einmaligen und spontanen Fahrgemeinschaften erleichtern. Hierunter werden Fahrgemeinschafts-Parkplätze und -Treffpunkte ebenso gezählt wie – meist internetbasierte – Fahrgemeinschafts-Vermittlungssysteme.

Auf dem Pendlertal Hessen, einer kostenlosen Plattform für Mitfahrgelegenheiten und Fahrgemeinschaften mit ÖPNV-Integration, können eigene Fahrten aber auch Gesuche eingestellt werden. Hier ist aber, insbesondere mit Fokus auf Wiesbaden, eher eine geringe Nutzung zu verzeichnen.

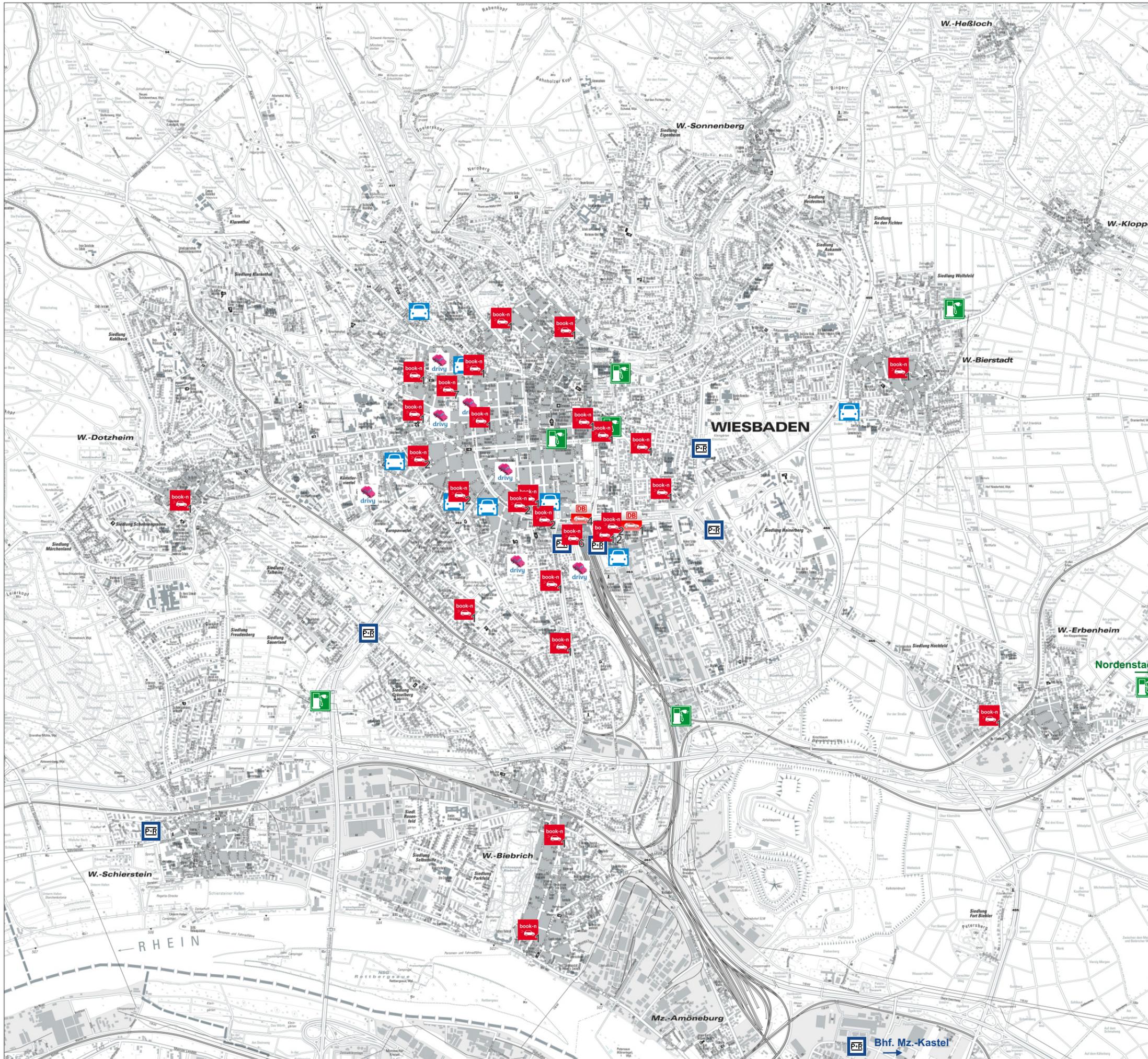
Ein weiteres Mitfahrssystem, das nicht nur auf regelmäßige, sondern auch flexible Fahrten setzt, ist flinc. Hier findet sich zwar eine höhere Anzahl an regionalen Mitfahr-Angeboten und -Gesuchen; gemessen am gesamten Verkehrsaufkommen der Region ist dieses Segment aber marginal.

### 2.8.3 Fazit

Im Handlungsfeld Mobilitätsmanagement und Vernetzte Angebote bestehen in Wiesbaden bereits einzelne Aktivitäten und Angebote. Gemessen an der Bedeutung und den Potenzialen dieses Handlungsfeld sind jedoch erhebliche Defizite festzustellen.

Diese betreffen insbesondere die Umsetzung eines systematischen und zielorientierten Mobilitätsmanagements für verschiedene Zielgruppen. Hier fehlen bislang klare Aufgaben und Strategien sowie eine Koordination der verschiedenen Akteure und Aktivitäten. Auch die Vermittlung von Mobilitätsinformationen und das Mobilitätsmarketing sind deutlich ausbaufähig. Als positiv ist hervorzuheben, dass sich etliche Initiativen für eine nachhaltige Verkehrsentwicklung engagieren.

Etwas günstiger ist die Situation im Bereich der Vernetzten Angebote zu beurteilen. P+R ist schon seit Jahren etabliert, wenngleich auch hier ein mit dem Umland koordiniertes Gesamtkonzept fehlt. Carsharing wird durch einen ortsansässigen Anbieter vermarktet und Fahrradverleihsysteme scheinen auf dem Weg, als zusätzliches Mobilitätsangebot eine Lücke in den bisherigen Verkehrsmitteloptionen zu schließen.



-  book-n-drive-Station mit Fahrzeugzahl
-  flinkster-Station mit Fahrzeugzahl
-  tamycar-Standort
-  drivy-Standort
-  P+R-Parkplatz
-  Elektrotankstelle



Landeshauptstadt  
Wiesbaden

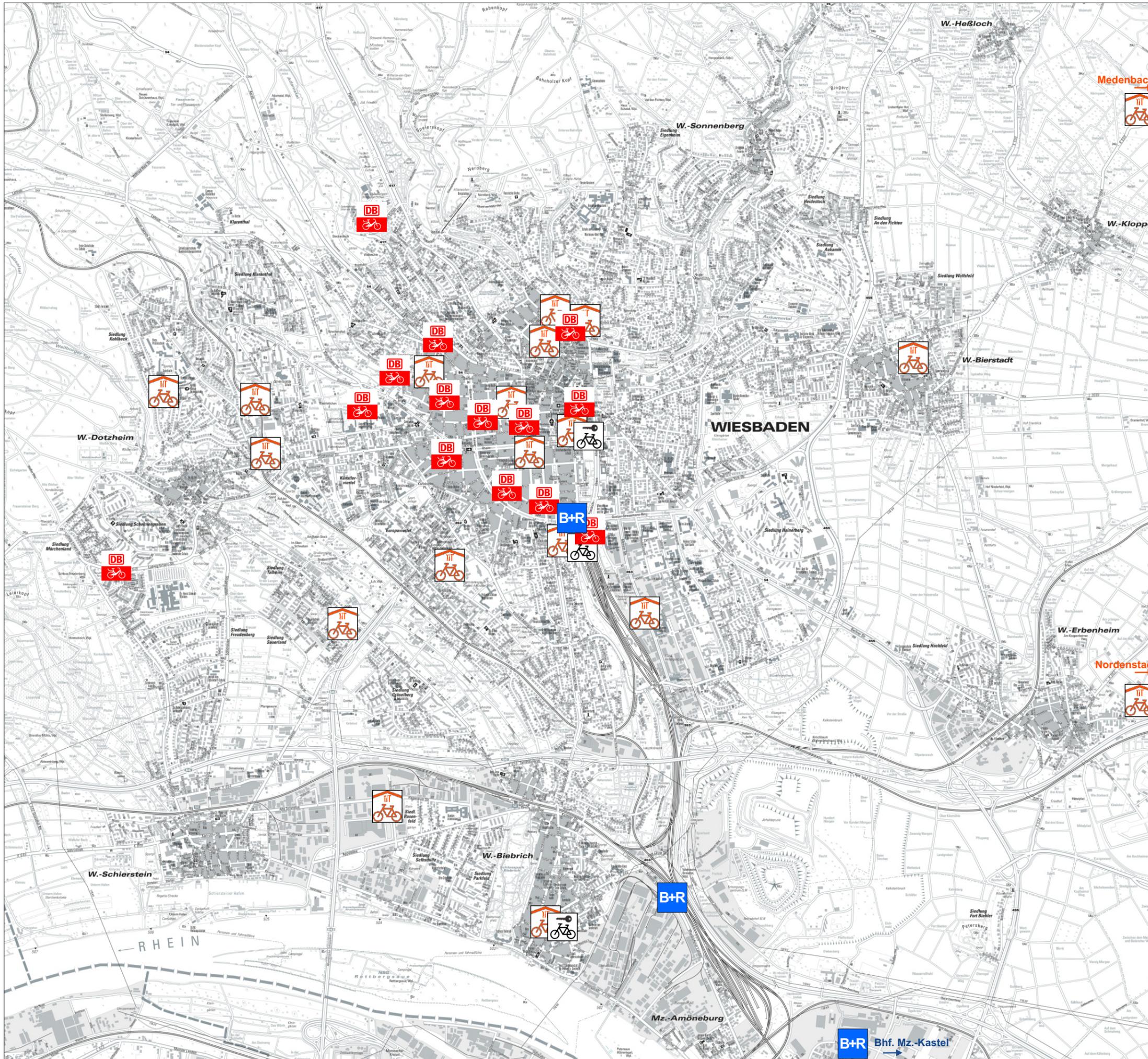


**VEP Wiesbaden 2030**

**Mobilitätsmanagement:  
Kfz-bezogene Angebote**

Datum: 27.07.2016 ohne Maßstab





B+R-Anlagen



Call-a-bike-Station



Fahrradverleih



Fahrradhändler/-service



Landeshauptstadt  
Wiesbaden



VEP Wiesbaden 2030

Mobilitätsmanagement:  
Fahrradbezogene Angebote

Datum: 27.07.2016 ohne Maßstab

Z I V Zentrum für  
integrierte Verkehrssysteme

VERKEHRLÖSUNGEN

B+R Bhf. Mz.-Kastel

## IMPRESSUM

Auftraggeber



Landeshauptstadt Wiesbaden

Tiefbau- und Vermessungsamt

Gustav-Stresemann-Ring 15

65189 Wiesbaden

Telefon: 0611 31-2783

E-Mail: [tiefbauamt.verkehrsplanung@wiesbaden.de](mailto:tiefbauamt.verkehrsplanung@wiesbaden.de)