

7.6 Handlungsfeld Mobilitätsmanagement

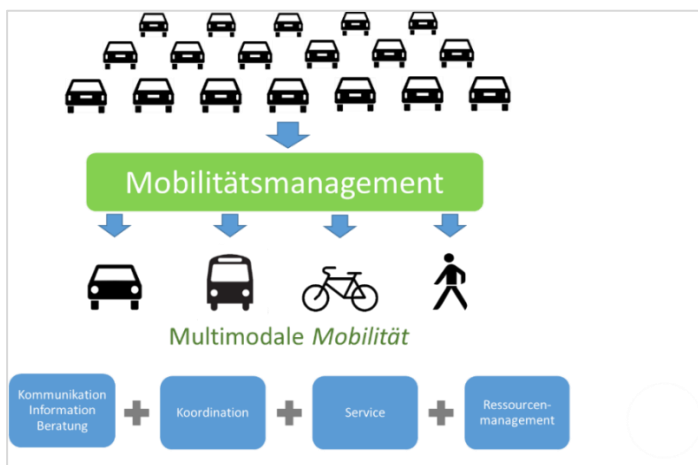
Mobilitätsmanagement ist ein strategischer Ansatz zur Beeinflussung der Verkehrsnachfrage und der Verkehrsmittelwahl in Richtung einer nachhaltigen Mobilität. Mobilitätsmanagement nutzt verkehrsmittelübergreifend verschiedenste Maßnahmen aus den Bereichen Information, Service, Öffentlichkeitsarbeit sowie Infrastruktur und Verkehrsangebot, die in Mobilitätskonzepten zu sinnvollen individuellen Maßnahmenbündeln geschnürt werden.

Kennzeichnend für den allgemeinen Mobilitätsmanagement-Ansatz ist, dass er von den Mobilitätsbedürfnissen und der Mobilitätsnachfrage ausgeht und daher Maßnahmen für bestimmte Zielgruppen (z.B. Familien, Kinder, Senioren), für bestimmte Verkehrserzeuger (z.B. Unternehmen, Schulen, Kultureinrichtungen) oder für bestimmte Lebenssituationen (z.B. Zuzug in eine neue Stadt) entwickelt. Kennzeichnend ist ferner, dass Mobilitätsmanagement die Kooperation verschiedener Akteure erfordert: Für ein maßgeschneidertes Mobilitätsangebot mit seinen verschiedenen Facetten müssen Kommune (Politik und Stadtverwaltung), Verkehrsdienstleistende (z.B. ESWE, DB, Parkhausbetreiber), Verkehrserzeugende (z.B. Unternehmen, Schulen) und Interessenvertretungen z.B. IHK, Jugendverkehrsschule und Kinderschutzzorganisationen) zusammenarbeiten.

Mobilitätsmanagement bezieht grundsätzlich alle Verkehrsmittel ein und zielt darauf ab, dass jedes Verkehrsmittel effizient genutzt wird und dort zum Einsatz kommt, wo es seinen idealen Einsatzbereich hat. Der Ansatz des Mobilitätsmanagements trägt in besonderem Maße dem Gender Mainstreaming Rechnung, indem er auf unterschiedliche Lebenssituationen eingeht und eine vielfältige, flexible Mobilität unterstützt.

Kennzeichnend ist weiterhin, dass verschiedene Akteure – öffentliche wie private – eng zusammenarbeiten und ihre jeweiligen Kompetenzen und Potenziale einbringen. Grundlegende Erfolgsbedingung für Mobilitätsmanagement ist vor allem seine dauerhafte, kontinuierliche Umsetzung.

Abbildung 7-4: Wirkungsweise von Mobilitätsmanagement



Quelle: Eigene Darstellung

In der Stadt Wiesbaden werden bereits einige Handlungsansätze verfolgt, die sich dem Mobilitätsmanagement zuordnen lassen. Beispielsweise sind die folgenden Angebote zu nennen: teilöffentliche Verkehrsmittel (Carsharing, Fahrradverleihsystem), die Integration verschiedener Verkehrsmittel in Marketing wie die Teilnahme an den Kampagnen Stadtradeln und Schulradeln oder das Internet-Verkehrsinformationsportal des RMV. Weitere Maßnahmen zur Förderung des Mobilitätsmanagements und die Verstärkung der Anreize zur Nutzung des Umweltverbundes werden im Klimaschutzkonzept 2014 sowie im Green City Plan – Masterplan „WI-Connect“ 2018 vorgeschlagen. Das Handlungsfeld Mobilitätsmanagement im Integrierten Handlungskonzept greift diese Ansätze auf, entwickelt sie weiter und ergänzt sie zu einem schlüssigen Mobilitätsmanagement-Gesamtkonzept.

Die nachfolgend beschriebenen Maßnahmen des Mobilitätsmanagements sind das Ergebnis der fachlichen Analyse und von Beiträgen, die aus der Beteiligung gewonnen wurden. Allgemein zeigt sich bei der Bevölkerung wie auch den beteiligten Akteuren aus der Politik ein wachsendes Bewusstsein für die Notwendigkeit und den Nutzen von Informations- sowie Motivations-, Servicemaßnahmen und die Vorteile inter- und multimodalen Mobilitätsverhaltens.

Gefordert wurde u.a.

- ein günstiges Tarifsysteem für alle Verkehrsmittel, um die multimodale Verkehrsmittelwahl zu fördern,
- der Ausbau der Bahnhöfe zu Mobilitätsstationen,
- die Umsetzung von Mobilitätsmanagement an Grund- und weiterführenden Schulen sowie Berufsschulen.

MM 1 Mobilitätsmanagement in der Stadtentwicklung



Leitend ist das Ziel der „Stadt der kurzen Wege“ mit einem sicheren Angebot für den Fuß- und Radverkehr. Die Entscheidung für die Wahl des Verkehrsmittels wird i.d.R. zu Hause getroffen, wo rund 90 % der Wege starten oder enden. Daher werden zukünftig bei allen Neubauplanungen die Mobilitäts-Rahmenbedingungen integriert. Dies betrifft vor allem die Erreichbarkeit mit verschiedenen Verkehrsmitteln sowie die Verfügbarkeit von Abstellmöglichkeiten für Individual-Verkehrsmittel (Fahrrad, Pkw). Über die Instrumente der Bauleitplanung (Flächennutzungsplanung und Bebauungsplanung) sowie z.T. auch des Bauordnungsrechts (z.B. Stellplatzsatzung) können bereits zu einem frühen Planungszeitpunkt Rahmenbedingungen festgelegt werden. Ziel ist, bereits im Stadium der Entwicklung neuer bzw. bei Weiterentwicklung bestehender Siedlungsflächen die Ziele des VEP zu berücksichtigen (verkehrssparsame Siedlungsentwicklung, Förderung des Umweltverbundes) und durch eine entsprechende Konzeptionierung die Optionen vorzubereiten (z.B. Reservieren von Flächen für Quartiersgaragen). Folgende Teilmaßnahmen sind entsprechend zu berücksichtigen:

- Stärkung der Nahmobilität in der Nutzungsentwicklung: Bereits bei der Flächennutzungsplanung, der Planung und Entwicklung von Bildungs- und Sozialeinrichtungen und der Einzelhandelsentwicklung ist eine Distanz von max. 1,5 km Fußweg für die Abstände von Wohnstandorten und Funktionen des täglichen Bedarfs (Versorgung, Grundschulen und Kinderbetreuungseinrichtungen, Freizeiteinrichtungen) zu beachten. So werden die Chancen verbessert, typische tägliche Wege zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurückzulegen.
- Berücksichtigung der Mobilitätsfolgekosten: Die Ausweisung neuer Siedlungsflächen (z.B. Ostfeld) zieht Folgekosten für die LHW, beispielsweise bei der Erschließung oder beim Betrieb der ÖPNV-Anbindung nach sich. Folgekosten sollten bereits in einer frühen Planungsphase ermittelt werden, um ggf. Alternativen prüfen zu können.
- Stärkung der Nahmobilität in der verbindlichen Bauleitplanung: Bei Planung von Neubaugebieten und Entwicklung im Bestand ist auf eine qualitätsvolle Erschließung, Anbindung der Ziele durch Fußwege, Radverkehrs- und ÖPNV-Verbindungen zu achten.
- Gestaltung des Angebots an Kfz-Stellplätzen und Fahrradabstellplätzen: Das Angebot und die Qualität an Kfz-Stellplätzen und Fahrradabstellplätzen beeinflussen maßgeblich die Nutzung. Mit Hilfe kommunaler Regelungen des Bauordnungsrechts kann zielgerichtet Einfluss genommen werden.

Grundlagen und Verweise

Beispiele für Quartiersentwicklungen mit Mobilitätsmanagementkonzept: Darmstadt: Lincolnsiedlung, Würzburg: Hubland, Hamburg: Pergolenviertel, München: Domagkpark,

Zielbezüge	Bezug zu anderen Maßnahmen							
<table border="1"> <tr> <td>1</td> <td>2</td> </tr> <tr> <td>3</td> <td>4</td> </tr> <tr> <td>5</td> <td>6</td> </tr> </table>	1	2	3	4	5	6	<p>positive Bezüge: R 1: Umsetzung Radverkehrskonzept: Realisierung Grundnetz R 2: Umsetzung Radverkehrskonzept: Realisierung Zielnetz ÖV 7: Berücksichtigung des ÖPNV bei Neu- oder Umbauvorhaben M 1 (r): Parkraummanagement Innenstadt und in ausgewählten Stadtteilen MM 6: Stellplatzsatzung</p>	
1	2							
3	4							
5	6							
Priorität	Umsetzungshorizont	Akteure						
hoch	kurzfristig	LHW						

MM 2 Betriebliches Mobilitätsmanagement

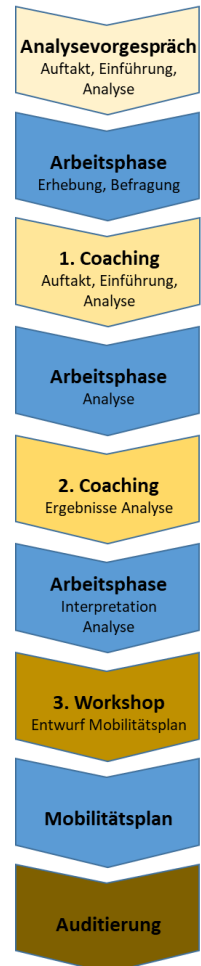


Unternehmen und Behörden erzeugen Tag für Tag ein erhebliches Kfz-Verkehrsaufkommen in Gestalt von Arbeits- und dienstlichen Wegen der Mitarbeitenden sowie von Wegen der Kunden/-innen und Besucher/-innen. Damit sind zum einen Verkehrsbelastungen verbunden, die negative Folgen für die Allgemeinheit haben; zum anderen ist diese unternehmensbezogene Mobilität ein erheblicher Kostenfaktor für Unternehmen und Behörden, da Parkplätze bereitgehalten, Dienstwagen finanziert sowie verspätungs- und unfallbedingte Ausfälle von Mitarbeitenden überbrückt werden müssen.

Betriebliches Mobilitätsmanagement ist ein Instrument, um individuelle Mobilitätskonzepte und -pläne zu erstellen und dadurch die unternehmensbezogene Mobilität effizienter, flexibler, umweltfreundlicher, sicherer und kostengünstiger zu gestalten. Dabei werden innovative und auch bewährte Konzepte wie Jobticket, Radverkehrsförderung, Fuhrparkmanagement u.v.m. passgenau aufeinander abgestimmt und umgesetzt. Vom betrieblichen Mobilitätsmanagement profitieren die Unternehmen durch geringere Mobilitätskosten und durch motiviertere und gesündere Mitarbeitende ebenso wie die Allgemeinheit durch eine nachhaltigere Abwicklung der unternehmensbezogenen Verkehre.⁴⁸

Zur Umsetzung des betrieblichen Mobilitätsmanagements in Wiesbaden wird die Teilnahme am **Beratungs- und Qualifizierungsprogramm für Unternehmen** „Südhessen effizient mobil“ empfohlen (ivm GmbH – Gesellschaft für integriertes Mobilitäts- und Verkehrsmanagement Region Frankfurt RheinMain: <https://www.ivm-rheinmain.de/kommunaler-service/betrieblichesmobilitaets-management/>). Im Rahmen des Programms führen die teilnehmenden Unternehmen, Behörden und sonstigen Institutionen mit externer Beratung und Unterstützung Analysen der eigenen Mobilität und der Mobilitäts-Rahmenbedingungen durch und entwickeln daraus unternehmenseigene Mobilitätspläne. Nachfolgend wird beispielhaft der Ablauf des Programms „südhessen effizient mobil“ beschrieben.

- Das Programm gliedert sich in Workshops, in denen allen teilnehmenden Institutionen gemeinsam die wesentlichen Informationen und Kenntnisse vermittelt werden, und in Arbeitsphasen, während derer die Institutionen individuell die Arbeitsschritte zur Erarbeitung ihres Mobilitätsplans durchlaufen.
- Im ersten Workshop wird der Ablauf des Gesamtprogramms vermittelt und es wird erläutert, wie die Analyse durchgeführt wird.
- Die erste Arbeitsphase umfasst eine standardisierte Mitarbeiterbefragung, eine fragebogengestützte Erfassung der Mobilitäts-Rahmenbedingungen am Standort und eine Auswertung der Wohnstandorte der Mitarbeitenden. Bei der Anwendung dieser Instrumente werden die Unternehmen durch externe Fachleute unterstützt. Die eigentlichen Erhebungen obliegen den Unternehmen, die fachliche Aufbereitung und Auswertung erfolgt durch die Programmträger.



⁴⁸ Die Evaluation des Programms ‚effizient.mobil‘ des Bundesumweltministeriums, bei dem von 2008 bis 2010 in einhundert Betrieben ein Mobilitätsmanagement-Prozess durchgeführt wurde, hat beispielsweise ergeben, dass der Anteil der Pkw-Fahrenden unter den Mitarbeitenden mit Maßnahmen des Mobilitätsmanagement um rund 20% verringert werden kann.

- Begleitend zur Analysephase werden in zwei weiteren Workshops typische Maßnahmen des Mobilitätsmanagements vorgestellt und erläutert.
- In der zweiten Arbeitsphase geht es darum, die Analyseergebnisse insbesondere der Mitarbeiterbefragung zu interpretieren und daraus passende Maßnahmen für das Unternehmen herzuleiten. Im vierten Workshop wird diese Aufgabenstellung von den teilnehmenden Unternehmen gemeinsam bearbeitet und diskutiert.
- Das fertige Produkt ist dann ein Maßnahmenkonzept bzw. Unternehmens-Mobilitätsplan, der abschließend von der ivm zertifiziert werden kann.

Es wird empfohlen, dass die Stadtverwaltung selbst zu Beginn einen Prozess zum Betrieblichen Mobilitätsmanagement durchläuft, um einerseits eigene Erfahrungen mit diesem Instrument zu sammeln und andererseits gegenüber Unternehmen und Behörden das Programm glaubwürdig bewerben zu können. Hier ist positiv anzumerkenden, dass seit dem 01.01.2019 Mitarbeitende der Stadtverwaltung LHW alle ein Jobticket erhalten haben, der Einstieg in ein verändertes Mobilitätsverhalten damit angestoßen wurde. Die Einführung eines Bürgertickets wird derzeit diskutiert.

Grundlagen und Verweise

Green City Masterplan: V-2-7 Mobilitätsmanagement,
 Lärmaktionsplan 13.09.2018,
 Klimaschutzkonzept LHW 2014

Zielbezüge

1	2
3	4
5	6

Bezug zu anderen Maßnahmen

positive Bezüge:

- F 1: Entwicklung einer Fußverkehrsstrategie
- R 1: Umsetzung Radverkehrskonzept: Realisierung Grundnetz
- R 2: Umsetzung Radverkehrskonzept: Realisierung Zielnetz
- R 3: Radschnellverbindungen WI-MZ und WI-F
- R 4: Sichtbarmachen von Radverkehr
- R 5: Ausbau von Fahrradparken (qualitätsvoll, witterungsgeschützt) in der Innenstadt und wichtigen städtischen Zielen
- R 6: Ausbau von Fahrradparken an allen städtischen Zielen
- R 7: Qualitätsvoll und sicheres Angebot für B+R an allen wichtigen Umsteige- und Einstiegs-Haltestellen
- ÖV 5: Kostengünstige Tarifangebote im ÖV
- M 1 (r): Parkraummanagement Innenstadt und in ausgewählten Stadtteilen
- M 2 (r): Erweiterung vorhandener P+R-Anlagen
- M 3 (r): Neubau P+R Stationen (an ÖV-Stationen & Ausfallstraßen)
- MM 4: Fahrradverleihsystem
- MM 5: Elektromobilität
- MM 6: Stellplatzsatzung
- MM 7: Administrative Strukturen

Priorität

hoch

Umsetzungshorizont

kurzfristig

Akteure

LHW, ESWE, ivm

MM 3 Schulisches Mobilitätsmanagement



Unter dem Oberbegriff „Schulisches Mobilitätsmanagement“ werden Maßnahmen zusammengefasst, die dazu beitragen, den Verkehr von und zu Schulen sicherer, nachhaltiger und umweltfreundlicher zu gestalten und zugleich bei Kindern und Jugendlichen eine bewusste und nachhaltige Mobilität zu fördern. Mit Schulischem Mobilitätsmanagement werden gleich mehrere Zielfelder angesprochen:

Sicherheit: Kinder und Jugendliche sollen ihre Wege (zur Schule, zum Hort, zu Freundinnen und Freunden, nach Hause...) sicher zurücklegen können. Eigene Mobilitätskompetenz ist dafür ebenso Voraussetzung wie ein sicheres Verkehrsumfeld.

Bewegung und Gesundheit: Kinder und Jugendliche sollen sich eigenständig in ihrem Lebensraum bewegen und dadurch ihre motorischen, kognitiven und sozialen Fähigkeiten altersgemäß entwickeln.

Umwelt: Kinder und Jugendliche sollen mehr zu Fuß laufen, mit dem Rad fahren oder Busse und Bahnen nutzen und weniger mit dem Auto fahren und gefahren werden. Dadurch werden unmittelbar die Umwelt und die Verkehrssicherheit im Umfeld der Schulen verbessert. Vor allem sollen Kinder und Jugendliche befähigt werden, alle Verkehrsmittel situationsgerecht zu nutzen.

Sozialverhalten: Durch aktive und selbständige Teilnahme am Verkehr wird das Sozialverhalten geübt und gefördert. Gemeinsam mit Freundinnen und Freunden zu Fuß oder auf dem Rad zurückgelegte Wege sind anregend und erlebnisreich. Schulisches Mobilitätsmanagement wirkt als Teil des Bildungsprozesses über Kindes- und Jugendalter hinaus und fördert einen bewussten Umgang mit der eigenen Mobilität auch im Erwachsenenalter. Wer als Kind eine flexible und rationale Verkehrsmittelnutzung erlernt hat, wird künftigen Veränderungen der Rahmenbedingungen von Mobilität (Stichworte zum Beispiel Klimawandel und Peak Oil⁴⁹) leichter folgen können. Klassischerweise sind die Schulen selbst für die Behandlung des Themas Mobilität und Verkehr verantwortlich. In der Praxis zeigt sich aber, dass die Schulen aus fachlichen und kapazitiven Gründen Unterstützung von außen benötigen. Die Erstellung von Schulwegplänen durch die Stadtverwaltung und die von der Polizei betriebenen Jugendverkehrsschulen sind erfolgreiche Beispiele für eine externe Unterstützung. Weitere vor Ort in Wiesbaden bereits bestehende Aktivitäten, an die sehr gut angeknüpft werden kann, sind der Schulsportverein, der Schüllerradroutenplaner oder die ESWE-Busschule. Es wird empfohlen, die bestehenden Aktivitäten zu konsolidieren und weiter zu einem systematischen Programm für Verkehrssicherheit und Mobilitätsbildung auszubauen. Hierzu dienen folgende Teilmaßnahmen:

Initiieren eines „Netzwerks Schule + Mobilität“: Organisatorisch, koordinierend kann ein „Netzwerk Schule + Mobilität“ aus kommunaler Verwaltung, Verkehrsunternehmen, Schulverwaltung (Fachberatung Verkehr und Mobilität), Stadt Elternvertretung (StEB) und Stadtschüler/innenrat, Kinder- und Jugendparlament, Polizei, Ordnungsamt, Verkehrswacht, Fachzentrum Schulisches Mobilitätsmanagement der AGNH und ggf. weiteren Partnern gebildet werden. Aufgabe des Netzwerks ist ein regelmäßiger Informations- und Ideenaustausch zwischen allen themenrelevanten Partnern (ca. zwei bis drei Mal pro Jahr) und die gemeinsame Entwicklung und Abstimmung von Schwerpunkt-Aktivitäten. Federführung und Administration des Netzwerks sollten bei einem städtischen Amt liegen.

Zu Beginn führt das Netzwerk eine Bestandsaufnahme der bereits bestehenden Aktivitäten an Schulen durch und identifiziert Verbesserungspotenziale bzw. fragt Unterstützungsbedarfe ab. Aus den Ergebnissen dieser Bestandsaufnahme werden Aktivitäten an Grundschulen und an weiterführenden Schulen abgeleitet.

⁴⁹ Peak Oil bezeichnet das Überschreiten des Maximums der prinzipiell begrenzten Erdölvorräte

Aktivitäten an Grundschulen: Im Bereich der Grundschulen sollte das Netzwerk darauf hinwirken, dass alle Schulen ihre internen Prozesse mit Bezug zu Mobilität und Verkehr definieren. Dazu zählt Mobilitätsbildung und Verkehrserziehung im Unterricht ebenso wie die Kommunikation gegenüber Eltern, insbesondere beim Übergang vom Kindergarten und in die weiterführende Schule. Das Netzwerk kann die Schulen bei der Umsetzung und der Herstellung von Kontakten gezielt unterstützen. Weitere Aktivitäten des Netzwerks können beispielsweise sein:

- Koordination und Unterstützung bei der jährlichen Aktion „Zu Fuß zur Schule“,
- Einbeziehung der Schulen bei der Überarbeitung der Schulwegpläne,
- Organisation stadtweiter Kampagnen und Wettbewerbe zu Schulwegsicherheit und umweltfreundlichen Schulwegen,
- Unterstützung bei der Bildung von Laufgruppen („Walking Bus“, „Bus auf Füßen“).
- Beratung bei der Einrichtung von Hol- und Bringzonen.

Aktivitäten an weiterführenden Schulen: Auch im Bereich der weiterführenden Schulen sollte das Netzwerk darauf hinwirken, dass alle Schulen ihre internen Prozesse mit Bezug zu Mobilität und Verkehr definieren und es kann hierfür Unterrichtsideen und Projektvorschläge einspeisen.

Im Bereich der weiterführenden Schulen liegen die inhaltlichen Schwerpunkte in der Regel bei der ÖPNV-Nutzung, beim Radfahren und – in höheren Klassen – bei der Verkehrssicherheit mit Mofa, Moped und Pkw. Aktivitäten des Netzwerks können hier beispielsweise sein:

- Vermittlung von ÖPNV-Schulungen und Bus-Sicherheitstrainings,
- Unterstützung von Schülerprojekten zur Überprüfung der Sicherheit der Radverkehrsanlagen im Schulumfeld,
- Unterstützung der Schulen bei Einrichtung und Betrieb schülerbetreuter Fahrradwerkstätten.
- Analyse und gegebenenfalls Verbesserung der Qualität von Fahrradabstellanlagen und Haltestellen an Schulen.

Grundlagen und Verweise


Maßnahme wird durch AGNH gefördert (Startförderung), Beispiele:
 Netzwerk Schule+Mobilität in Darmstadt (www.netzwerk-move.de) und der AK MM in Schule und Kita der Stadt Offenbach

Fachzentrum schulisches Mobilitätsmanagement: <http://www.besserzurschule.de/fachzentrum/>

Anregungen und Hinweise: www.besserzurschule.de

RMV: Schulprojekte im RMV-Gebiet: www.rmv.de/c/de/service/kontakt/schulprojekte/

Zielbezüge	Bezug zu anderen Maßnahmen							
<table border="1"> <tr> <td>1</td> <td>2</td> </tr> <tr> <td>3</td> <td>4</td> </tr> <tr> <td>5</td> <td>6</td> </tr> </table>	1	2	3	4	5	6	<p>positive Bezüge:</p> <p>F 1: Entwicklung einer Fußverkehrsstrategie</p> <p>R 1: Umsetzung Radverkehrskonzept: Realisierung Grundnetz</p> <p>R 2: Umsetzung Radverkehrskonzept: Realisierung Zielnetz</p> <p>R 3: Radschnellverbindungen WI-MZ und WI-F</p> <p>R 4: Sichtbarmachen von Radverkehr</p> <p>R 5: Ausbau von Fahrradparken (qualitätsvoll, witterungsgeschützt) in der Innenstadt und wichtigen städtischen Zielen</p> <p>R 6: Ausbau von Fahrradparken an allen städtischen Zielen</p> <p>R 7: Qualitätsvoll und sicheres Angebot für B+R an allen wichtigen Umsteige- und Einstiegs-Haltestellen</p> <p>M 1 (r): Parkraummanagement Innenstadt und in ausgewählten Stadtteilen</p>	
1	2							
3	4							
5	6							
Priorität	Umsetzungshorizont	Akteure						
hoch	kurzfristig	LHW, Städtisches Schulamt, Polizei, Staatliches Schulamt						

MM 4 Fahrradverleihsystem									
<p>Mit einem dichten Fahrradverleihangebot bietet Wiesbaden ein Angebot zur Vermeidung von Autofahrten in die Innenstadt. Durch die Einführung des Fahrradleihangebots MVGmeinRad auch in Wiesbaden besteht ein stadtgrenzüberschreitendes Angebot, das sukzessive ausgebaut wird. In der 1. Stufe erfolgt der Ausbau auf 1.200 Fahrräder plus 100 Pedelecs an 120 Stationen bis Ende 2019. Bis Ende 2020 ist eine Erweiterung des Angebots auf 200 Pedelecs und 50 E-Lastenfahrräder geplant. Der bisher auf die inneren Stadtteile begrenzte Geltungsbereich für Fahrradverleihsysteme inkl. Pedelecs soll perspektivisch auf die Gesamtstadt ausgeweitet werden. Empfohlen wird konkret die Einrichtung von weiteren Stationen insbesondere für Pedelecs u.a. in Klarenthal, am Bahnhof Igstadt und in Nordenstadt am Gemeindezentrum, um auch die Potentiale der äußeren Stadtteile zu erschließen.</p>									
Grundlagen und Verweise									
Green City Masterplan: 'V 3-2: Erweitern ÖPNV-Angebot durch Bike-Sharing Beschluss StvV zum Sorfortpaket LHW, 13.9.18, 10									
Zielbezüge		Bezug zu anderen Maßnahmen							
<table border="1"> <tr><td>1</td><td>2</td></tr> <tr><td>3</td><td>4</td></tr> <tr><td>5</td><td>6</td></tr> </table>	1	2	3	4	5	6	<p>positive Bezüge: R 5: Ausbau von Fahrradparken (qualitätsvoll, witterungsgeschützt) in der Innenstadt und wichtigen städtischen Zielen R 6: Ausbau von Fahrradparken an allen städtischen Zielen M 2 (r): Erweiterung vorhandener P+R-Anlagen M 3 (r): Neubau P+R-Stationen (an ÖV-Stationen & Ausfallstraßen)</p>		
1	2								
3	4								
5	6								
Priorität	Umsetzungshorizont	Akteure							
hoch	kurzfristig	LHW							
Anlage									
Plan 8.6.1 Standorte Fahrradverleihsysteme									

MM 5 Elektromobilität

Im weiteren Sinne zum Handlungsfeld Mobilitätsmanagement zugehörig kann das Querschnittsthema Elektromobilität gezählt werden. Unter dem Begriff Elektromobilität werden vorrangig Kraftfahrzeuge mit elektrischem Antrieb sowie auch elektrisch unterstützte Fahrräder verstanden (Pedelec bis 25 km/h, E-Rad bis 45 km/h). Der Elektromobilität wird seit einigen Jahren in Verkehrspolitik und Verkehrsforschung eine große Rolle bei der Lösung der Verkehrsprobleme der Zukunft zugeschrieben. In der Praxis verlaufen Entwicklung und Verbreitung der Elektromobilität bislang uneinheitlich: Während Pedelecs, also elektrisch unterstützte Fahrräder, stark steigende Absatzzahlen aufweisen, sind Angebot und Nachfrage für elektrisch angetriebene Pkw und Nutzfahrzeuge eher ernüchternd. Neu hinzugekommen, aber noch mit ungeklärtem rechtlichem Status sind weitere elektrisch angetriebene Fahrzeuge wie E-Roller und E-Scooter.

Unabhängig von der Beurteilung des aktuellen Status ist davon auszugehen, dass die Bedeutung der Elektromobilität in Städten künftig steigen wird. Aus heutiger Sicht zeichnen sich verschiedene kommunale Handlungsansätze ab, für die folgende Empfehlungen gegeben werden bzw. die sich auf Maßnahmen in anderen Handlungsfeldern beziehen:

Region Rhein/Main - Modellregion Elektromobilität

Elektromobilität bedarf, um sich in der Praxis durchzusetzen, einer Anwendung in Test- und Demonstrationsprojekten. Die ivm GmbH unterstützt ihre Gesellschafter bei der Umsetzung von Pilotprojekten.

Unterstützung elektromobiler Angebote

Es steht zu erwarten, dass vor allem Mobilitätsdienstleister wie CarSharing- und Fahrradverleihanbieter auch elektromobile Angebote schaffen werden. Die LHW informiert und unterstützt bereits über verschiedene Angebote, u.a. zu den Standorten von Ladesäulen oder der Förderung (vgl. Plan 8.6.2).

Pedelecs und Radverkehrsplanung

Pedelecs sind das Elektromobilitäts-Segment mit besonders hohen Wachstumsraten. Aus ihren spezifischen Eigenschaften im Vergleich zu Fahrrädern – höhere Geschwindigkeiten, größere Reichweiten, höhere Anschaffungskosten – ergeben sich mutmaßlich mit einem steigenden Pedelec-Anteil am Zweiradverkehr auch Konsequenzen für Radverkehrsnetze und -anlagen, Abstellanlagen und Verkehrssicherheitsmaßnahmen. Auf diese Aspekte wird im Baustein Radverkehr gesondert eingegangen (vgl. Maßnahme R 5 - 7).

Elektromobilität und Lieferverkehr

Elektrisch betriebene Fahrzeuge sind für innerstädtische Lieferdienste besonders prädestiniert, da sie lokal keine Schadstoffe ausstoßen. Im Zuge der Optimierung des innerstädtischen Lieferverkehrs (vgl. Maßnahme W 2) ist z.B. die Anlieferung von Waren ab dem Mikrodepot durch E-Fahrzeuge vorgesehen.

Elektromobilität und Dienstfahrzeugflotten

Elektrisch betriebene Fahrzeuge eignen sich in besonderem Maße für dienstlich genutzte Fahrzeugflotten mit berechenbaren Einsatzgebieten. Im Zuge der Entwicklung des Betrieblichen Mobilitätskonzepts für die Stadtverwaltung und die kommunalen Unternehmen (vgl. Maßnahme MM 2) ist zu prüfen, inwieweit im städtischen Fuhrpark verstärkt Elektrofahrzeuge zum Einsatz kommen können. Die ivm hat mit ihrem Projektangebot DieMoRheinMain ein Angebot, das Einzeldienstleistungen zur Förderung der Elektromobilität entwickelt, erprobt und in der Region anbietet.


Grundlagen und Verweise


LHW: <https://www.wiesbaden.de/leben-in-wiesbaden/verkehr/elektromobilitaet/index.php>

DieMoRheinMain: <https://www.ivm-rheinmain.de/kommunaler-service/elektromobilitat/diemorheinmain>
Green City Masterplan

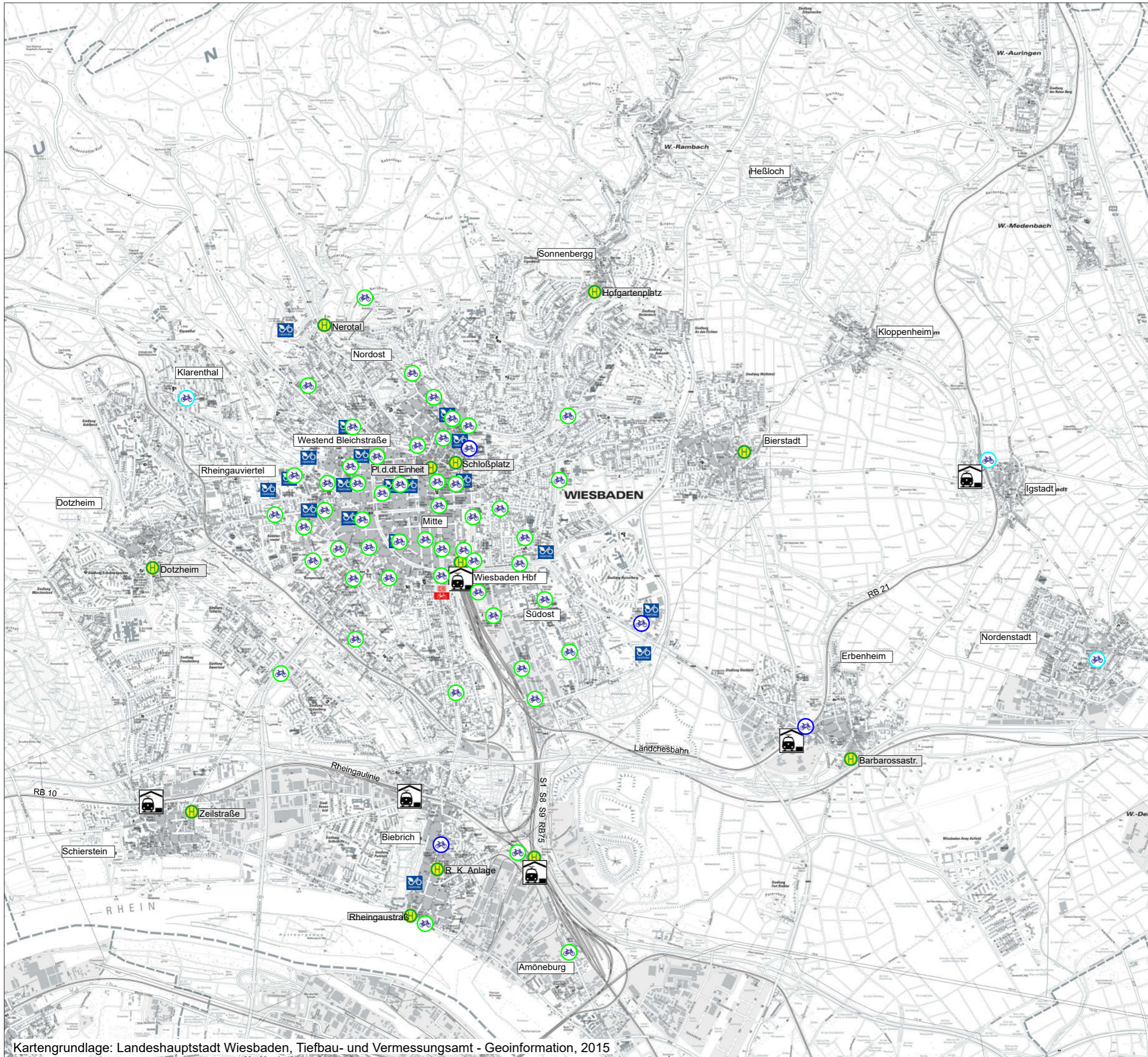
Überblick zu Ladestationen: www.eswe-versorgung.de/mobilitaet/e-mobilitaet/oeffentliches-laden.html

Zielbezüge		Bezug zu anderen Maßnahmen							
<table border="1"> <tr> <td>1</td> <td>2</td> </tr> <tr> <td>3</td> <td>4</td> </tr> <tr> <td>5</td> <td>6</td> </tr> </table>		1	2	3	4	5	6	positive Bezüge: M 1 (r): Parkraummanagement Innenstadt und in ausgewählten Stadtteilen R 5: Ausbau von Fahrradparken (qualitätsvoll, witterungsgeschützt) in der Innenstadt und wichtigen städtischen Zielen R 6: Ausbau von Fahrradparken an allen städtischen Zielen R 7: Qualitätsvoll und sicheres Angebot für B+R an allen wichtigen Umsteige- und Einstiegs-Haltestellen MM 2: Betriebliches Mobilitätsmanagement	
1	2								
3	4								
5	6								
Priorität	Umsetzungshorizont	Akteure							
hoch	kurzfristig	LHW, ESWE							
Anlage									
Plan 8.6.2 E-Ladesäulen (Bestand/Planung)									




MM 6 Mobilitätsstationen									
<p>Mobilitätsstationen sind das Kernstück eines modernen ÖPNV, der für Erreichbarkeit, Zugänglichkeit, Integration und Vernetzung steht. Mobilitätsstationen machen inter- und multimodale Verkehrsangebote wie Verleihsysteme (Carsharing, Fahrradverleihsysteme (FVS)) an Verknüpfungspunkten, i.d.R. mit dem öffentlichen Personennahverkehr durch eine einheitliche Gestaltung sichtbar. P+R- und B+R-Anlagen sowie Verleihsysteme sind soweit als möglich in das vorhandene Tarif- und Vertriebssystem sowie in das Marketing des ÖPNV zu integrieren, um die Durchgängigkeit der Verkehrsmittelnutzung aus Kundensicht zu verbessern.</p> <p>Haltestellen, die über ein sehr gutes ÖPNV-Angebot verfügen und gleichzeitig mit einer Vielzahl an intermodalen Ausstattungsmerkmalen ausgestattet sind, sollten daher im Sinne einer Mobilitätsstation weiterentwickelt werden. Hierzu bedarf es neben der baulichen Ausstattung einer Ergänzung um die Aspekte Kommunikation und Marketing, Information, Service und Aufenthaltsqualität.</p>									
Grundlagen und Verweise									
Green City Masterplan:V 3: Multi- und intermodale Mobilitätsstationen und -infrastruktur									
Zielbezüge		Bezug zu anderen Maßnahmen							
<table border="1"> <tr><td>1</td><td>2</td></tr> <tr><td>3</td><td>4</td></tr> <tr><td>5</td><td>6</td></tr> </table>	1	2	3	4	5	6	<p>positive Bezüge:</p> <p>R 5: Ausbau von Fahrradparken (qualitätsvoll, witterungsgeschützt) in der Innenstadt und wichtigen städtischen Zielen</p> <p>R 6: Ausbau von Fahrradparken an allen städtischen Zielen</p> <p>M 2 (r): Erweiterung vorhandener P+R-Anlagen</p> <p>M 3 (r): Neubau P+R-Stationen (an ÖV-Stationen & Ausfallstraßen)</p> <p>MM 4: Fahrradverleihsystem</p>		
1	2								
3	4								
5	6								
Priorität	Umsetzungshorizont	Akteure							
mittel	mittelfristig	LHW, ESWE							
Anlage									
Plan 8.6.3 Standorte Mobilitätsstationen									

MM 7 Stellplatzsatzung								
<p>Durch die im Juli 2018 rechtskräftig gewordene Novellierung der hessischen Bauordnung (HBO) ist eine Änderung der aus dem Jahr 2008 stammenden Stellplatzsatzung erforderlich, um sinnvoll auf die Änderungen zu reagieren. Darüber hinaus entsteht eine Chance durch die Neuaufstellung die Stellplatzsatzung generell auf Angemessenheit und Effektivität zu überprüfen und anzupassen und so auch auf das Parkraumangebot für Kfz und Fahrräder Einfluss zu nehmen.</p> <p>Neben der rein formalen Aufgabe der Neuaufstellung gilt es auf der einen Seite die Wechselwirkungen zwischen privatem Stellplatzangebot und öffentlichen Parkraum sowie dem Verkehrsaufkommen aufzeigen. Andererseits sollte das Erfordernis des steuernden Eingreifens geeignet kommuniziert werden.</p> <p>Wichtige Stellschrauben sind:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Festlegen von Richtzahlen für Stellplätze für Pkw und Fahrräder abhängig von verkehrlicher bzw. raumstruktureller Lage der Nutzung. • Für Fahrräder zusätzlich qualitative Anforderungen an die Abstellmöglichkeiten und Zugänge festlegen, die eine allgemeine Nutzung auch im Hinblick auf die zunehmende Verbreitung von E-Fahrrädern und Lastenräder ermöglicht. Durch attraktive Abstellgelegenheiten insbesondere am Wohnort, aber auch an allen anderen verkehrlichen Zielen wird die Nutzung des Radverkehrs gefördert. 								
Grundlagen und Verweise								
<p>rechtlicher Hintergrund: §§ 5, 51 der Hessischen Gemeindeordnung (HGO) sowie der §§ 52, 86 und 91 der Hessischen Bauordnung (HBO 2018), Garagenverordnung vom 16.11.1995 (GVBl. I Seite 514) Zukunftsnetz Mobilität (Hrsg.) (2017): Kommunale Stellplatzsatzung - Leitfaden zur Musterstellplatzsatzung NRW: https://www.zukunftsnetz-mobilitaet.nrw.de/leitfaden-kommunale-stellplatzsatzungen</p>								
Zielbezüge	Bezug zu anderen Maßnahmen							
<table border="1"> <tr><td>1</td><td>2</td></tr> <tr><td>3</td><td>4</td></tr> <tr><td>5</td><td>6</td></tr> </table>	1	2	3	4	5	6	<p>positive Bezüge: M 1 (r): Parkraummanagement Innenstadt und in ausgewählten Stadtteilen</p>	
1	2							
3	4							
5	6							
Priorität	Umsetzungshorizont	Akteure						
hoch	kurzfristig	LHW						



MM 8 Administrative Strukturen								
<p>Auch wenn etliche der Maßnahmenansätze des Mobilitätsmanagements in der LHW bereits einzeln verfolgt werden, ist ein umfassendes und integriertes Mobilitätsmanagement, wie es sich aus den vorangegangenen Maßnahmenvorschlägen ergibt, eine neue Aufgabe. Erfolgsvoraussetzung für das integrierte Mobilitätsmanagement ist der Aufbau administrativer Strukturen, welche für die Maßnahmen verantwortlich sind, sie vorantreiben und umsetzen (lassen), ihre Wirkungen kontrollieren und sie schließlich weiterentwickeln. Als zentrales Element wird die Einrichtung einer Koordinationsstelle „Nachhaltige Mobilität“ empfohlen, die personell von einer Managerin/einem Manager „Nachhaltige Mobilität“ ausgefüllt und von einer verwaltungsinternen „AG Mobilität“ begleitet und unterstützt wird. Bereits aktive sowie neu hinzukommende Akteure der Stadtgesellschaft haben so eine verbindliche Ansprechperson und die Kontinuität von Projekten kann sichergestellt werden. Ein gutes Beispiel hierfür ist das 2018 neu installierte Radbüro der LHW, das die Kompetenzen im Handlungsfeld Radverkehr bündelt und auf kurzem Wege ansprechbar ist. Für die Bereiche des Betrieblichen und des Schulischen Mobilitätsmanagements wird die Stadt darüber hinaus jeweils eigene Akteursnetzwerke initiieren. Ihre Rolle und Zusammensetzung ist bei den Maßnahmen MM 2 und MM 3 beschrieben.</p> <p>Kampagnen: Zur Unterstützung der Aktivitäten sollen Medienkampagnen durchgeführt bzw. bekannte Kampagnen gezielt vor Ort beworben werden. Diese sollen über Angebote und Restriktionen auuklären sowie zur Sensibilisierung der Bevölkerung und zur aktiven Unterstützung auch bekannter Formate, z.B. Aktion zu Fuß zur Schule, die Kindermeilenkampagne oder das Stadt- und Schulradeln beitragen. Ergänzend könnten diese auch in langfristig angelegte Rahmenkampagne(n) eingebettet werden, die dann regelmäßig andere Themenschwerpunkte setzen. Ggf. können dabei Dritte einbezogen und finanzielle Mittel zur Durchführung entsprechender Kampagnen bereitgestellt werden. Neben der Allgemeinheit sollen auch bestimmte Gruppen (Immobilieeigentümer/innen, Schüler/innen, Pendler/innen ...) mit dem Ziel angesprochen werden, spezifische Fragestellungen konkreter und lösungsorientierter anzugehen. Durch die aktive Mitarbeit von Stadtschülerrat und Jugendparlament könnte kurzfristig ein Schwerpunkt auf die Zielgruppe „Schülerinnen und Schüler“ gelegt werden (als Multiplikatoren nutzen, große Zielgruppe: ca. 39.000 Personen in Wiesbaden).</p> <p>Mobilitätsplattform: Getreu dem Motto „Tue Gutes und rede drüber“ sollte regelmäßig zu Mobilität und MM in Presse und Online (feste Rubrik) informiert werden.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Weitere Themen, u.a. Ausweitung Mobilitätsmanagement (Beratung, Information) auch für weitere Zielgruppen (z.B. Mobilitätseingeschränkte Personen, Schulen, Neubürger/innen...) oder Bevorrechtigung von Ridesharing bei den Parkplätzen 								
Grundlagen und Verweise								
Integriertes Klimaschutzkonzept 2015, Green City Masterplan:'E 4 Fahrzeugförderung, 'D3: Beschleunigung Modal Shift, V-2-7 Mobilitätsmanagement								
Zielbezüge	Bezug zu anderen Maßnahmen							
<table border="1"> <tr> <td>1</td> <td>2</td> </tr> <tr> <td>3</td> <td>4</td> </tr> <tr> <td>5</td> <td>6</td> </tr> </table>	1	2	3	4	5	6	<p>positive Bezüge: MM 1: Mobilitätsmanagement in der Stadtentwicklung MM 2: Betriebliches Mobilitätsmanagement MM 3: Schulisches Mobilitätsmanagement MM 4: Fahrradverleihsystem MM 5: Elektromobilität MM 6: Stellplatzsatzung</p>	
1	2							
3	4							
5	6							
Priorität	Umsetzungshorizont	Akteure						
hoch	kurzfristig	LHW						





Status Quo

-  Nextbike Station
-  Call-a-bike Station
-  Rad Station
(seit Sommer 2018 MVGmeinRad)

Planungen

-  Rad Station
(tw. bereits in Umsetzung)
-  weitere Standorte

-  Bahnhof
-  wichtige ÖPNV-Haltestelle



Landeshauptstadt
Wiesbaden



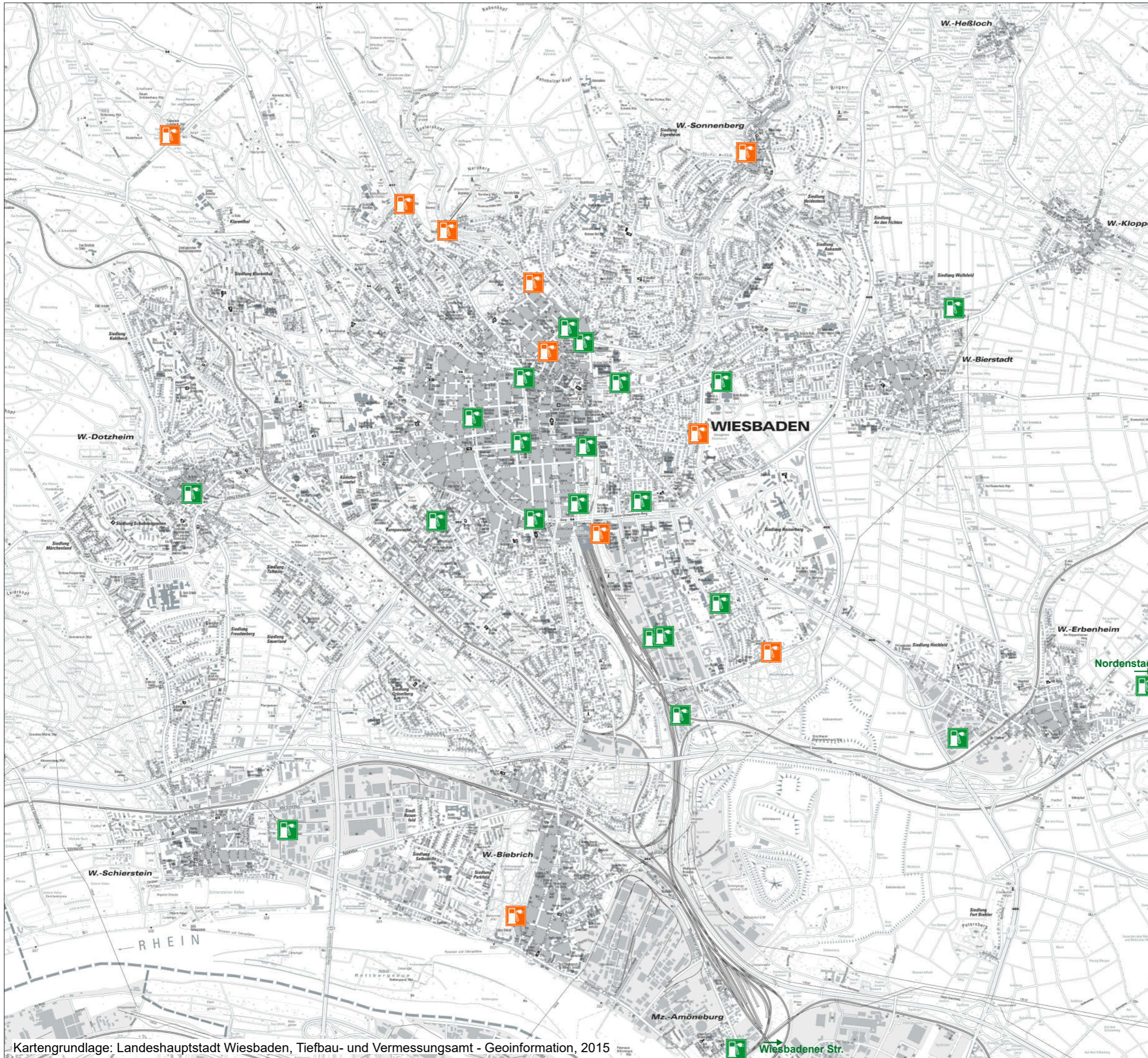
VEP Wiesbaden 2030



Integriertes Handlungskonzept
Handlungsfeld Mobilitätsmanagement
Standorte Fahrradverleihsysteme

Stand: April 2019 ohne Maßstab



Mobilitätslösung



-  ESWE-Ladesäule öffentlich Bestand (Stand 2018)
-  ESWE-Ladesäule öffentlich Planung (Stand 2018)



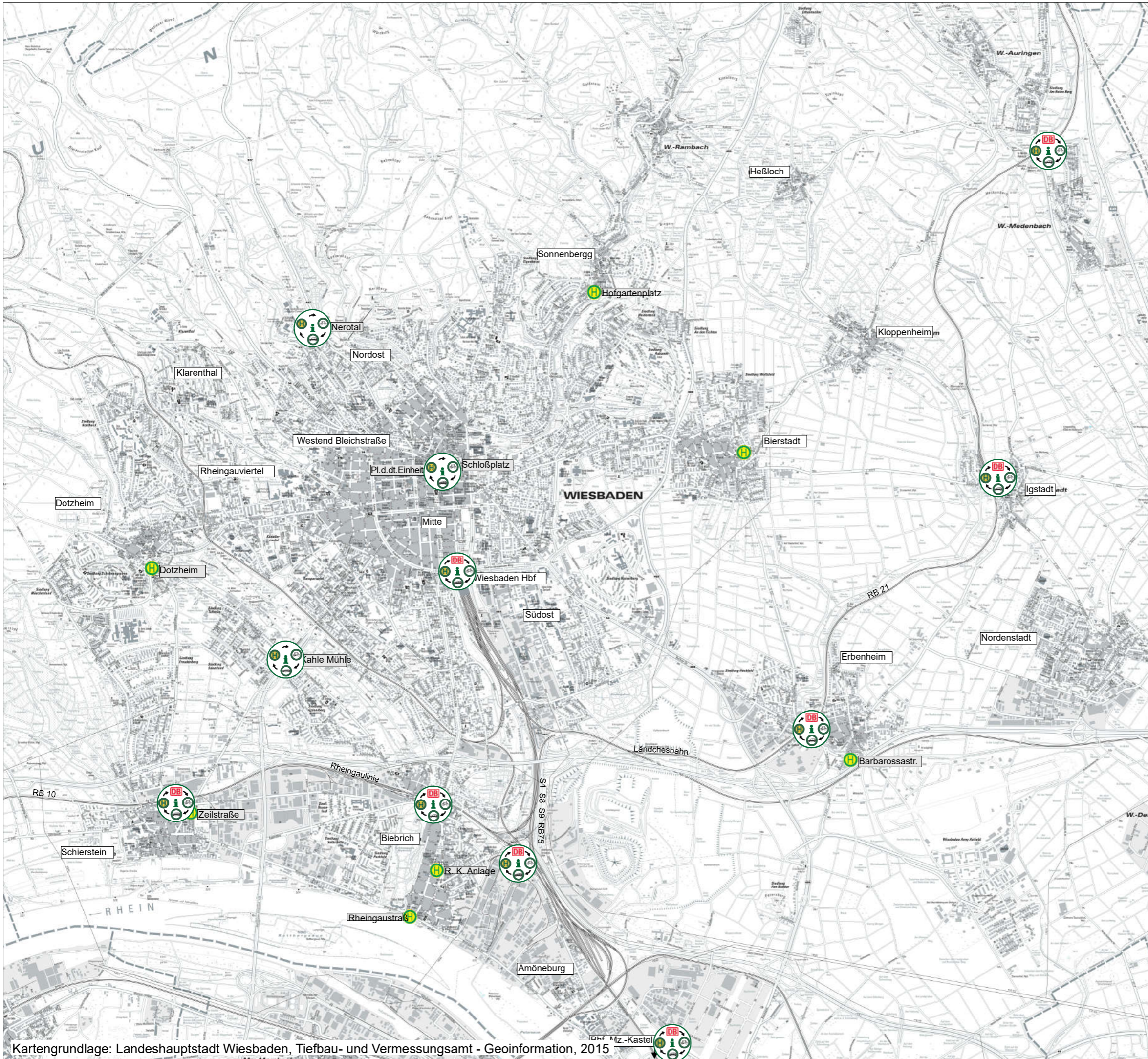
Landeshauptstadt Wiesbaden 

VEP Wiesbaden 2030
 Integriertes Handlungskonzept
 Handlungsfeld Mobilitätsmanagement
 E-Ladesäulen: Bestand/Planung
(Quelle: Übersichtsplan ESWE, 18.10.2018)

Stand: April 2019 ohne Maßstab

 Zentrum für integrierte Verkehrssysteme

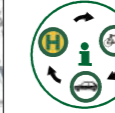
 Mobilitätslösung



Mobilitätsstation



mögliche Standorte:
SPNV / ÖPNV und weitere
Verkehrsmittel



ÖPNV und weitere Verkehrsmittel



Bahnhof
wichtige ÖPNV-Haltestelle



Landeshauptstadt
Wiesbaden



VEP Wiesbaden 2030

Integriertes Handlungskonzept
Handlungsfeld Mobilitätsmanagement
Standorte Mobilitätsstationen

Stand: April 2019 ohne Maßstab



IMPRESSUM

Auftraggeber



Landeshauptstadt Wiesbaden

Tiefbau- und Vermessungsamt

Gustav-Stresemann-Ring 15

65189 Wiesbaden

Telefon: 0611 31-2783

E-Mail: tiefbauamt.verkehrsplanung@wiesbaden.de