

Radroutenplaner - der Renner

Vor zwei Jahren ist der von der ivm konzipierte kostenlose Radroutenplaner Hessen (RRP) online gegangen. In 2007 konnte der RRP 15 Mio. Seitenaufrufe aufweisen, in 2008 waren es schon 37 Mio.. Mit den mittlerweile insgesamt weit über 100 Mio. übertragenen Seiten erreicht der RRP einen Spitzenwert im Internet. Statistisch gesehen

hat somit jeder Hesse bisher 15 Seiten aufgerufen. Traditionell wird der RRP in den Sommermonaten April bis September am häufigsten nachgefragt. An Spitzentagen werden über 400.000 Seitenaufrufe verzeichnet. Seit August 2009 ist der RRP auch in englischer Sprache verfügbar.

j.porada@ivm-rheinmain.de

HOLM-Empfang

Am 12. August 2009 besuchte Staatssekretär Andreas Storm vom Bundesministerium für Bildung und Forschung die Gründungsinitiative „House of Logistics and Mobility“, kurz HOLM, in Gateway Gardens, um sich über die Ziele des HOLM zu informieren. Der Staatssekretär zeigt sich sehr angetan von der Idee, an einem so prädestinierten Ort am Frankfurter Flughafen eine Begegnungs- und Fortbildungsstätte für die Bereiche Logistik und Mobilität zu gründen und äußerte die Bitte, über den Fortgang informiert zu werden.



Auf dem Foto von links nach rechts: Dr. Jürg Sparmann, ivm, Bernhard Maßberg, HMWVL, Sts. Andreas Storm, BMBF, Prof. Dr. Stefan Walter, HOLM und Hans-Jörg Röhrich, HOLM.

j.sparmann@ivm-rheinmain.de

Sebastian Heller



Seit Februar 2009 ist Sebastian Heller, Diplom-Bauingenieur der Fachrichtung Verkehrswesen und Raumplanung, im Bereich Datenmanagement bei der ivm beschäftigt. Ein Schwerpunkt seiner Arbeit ist der „ivm-Atlas“, eine Anwendung freier („Open Source“) Software zur Darstellung von Karten und raumbezogenen Informationen im Mobilitäts- und Verkehrsbereich. Ziel des „ivm-Atlas“ ist es, Daten aus ivm-Projekten und anderen Quellen einfach zugänglich zu machen. Zudem plant Heller, den ivm-Atlas für den Einsatz in weiteren Projekten funktional weiter zu entwickeln. Neben dem ivm-Atlas betreut er zwei aktuelle Projekte der ivm zum Thema Park-and-Ride sowie eines zu den Wirkungen von Mobilitätsmanagement.

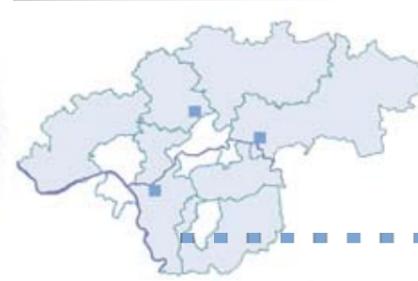
s.heller@ivm-rheinmain.de

Jonas Klöpfer



Ebenfalls seit Februar dieses Jahres verstärkt Jonas Klöpfer, Diplomingenieur der Raum- und Umweltplanung die Arbeit der ivm GmbH. Er ist gleichzeitig Mitarbeiter der Landeshauptstadt Mainz und vertritt Sascha Müller, der für zwei Jahre eine entwicklungstechnische Aufgabe in Nepal wahrnimmt. Kernbereiche seiner Tätigkeit bilden der Aufbau eines webbasierten Routings für Mobilitätseingeschränkte in der Innenstadt von Mainz sowie die Mitarbeit im Bereich Mobilitätsmanagement im Rahmen des Aktionsprogramms „effizient mobil“. Darüber hinaus gilt sein Interesse dem Umweltverbund und deren Querbezüge zu Raum- und Stadtplanung. Er freut sich, zukunftsweisende Projekte vom Konzept bis zur Umsetzung, wie sie so nur bei der ivm möglich sind, entwickeln, gestalten und begleiten zu können.

j.kloepfer@ivm-rheinmain.de



Wirtschaftsverkehr RheinMain 2030

Die Verkehrsinfrastruktur wird vom Personenverkehr ebenso wie vom Güterverkehr genutzt. Deutlich wird dies für alle Verkehrsteilnehmer, die auf Autobahnen an einer Schlange von Lkw vorbeifahren. Aber nicht nur auf der Straße ist diese Konkurrenz offensichtlich. Auch auf der Schiene kommt es zu Kapazitätsengpässen, weil sich sowohl Güterverkehre als auch Personenverkehre die Gleise teilen.

Für den Personenverkehr lässt die ivm in einer Studie „Mobilität 2030“ die Entwicklung bis zum Jahr 2030 in Szenarien schätzen. Für den Güterverkehr wurde eine eigene Untersuchung durchgeführt. Das Prognoseergebnis liegt jetzt vor. Demnach wird das Güteraufkommen im Quell- und Zielverkehr in Hessen bis 2030 von heute 481 Mio. Tonnen auf etwa 643 Mio. Tonnen zunehmen. Dies entspricht einem jährlichen Wachstum von 1,3%. Bei den Gütermengen durch Hessen hindurch wird mit einer stärkeren Zunahme von heute 167 Mio. Tonnen auf 256 Mio. Tonnen gerechnet. Dies entspricht einer Steigerung um 50% oder 1,8% p.a..

Das Aufkommen im Güterverkehr und der Durchgangsverkehr

verteilen sich auf die einzelnen Verkehrsträger Straße, Schiene und Binnenwasserstraße (vgl. Abb. 2, Seite 2).

Im hessischen Quell- und Zielverkehr dominiert die Straße bereits heute mit einem Anteil von 90% am Modal Split (Schiene und

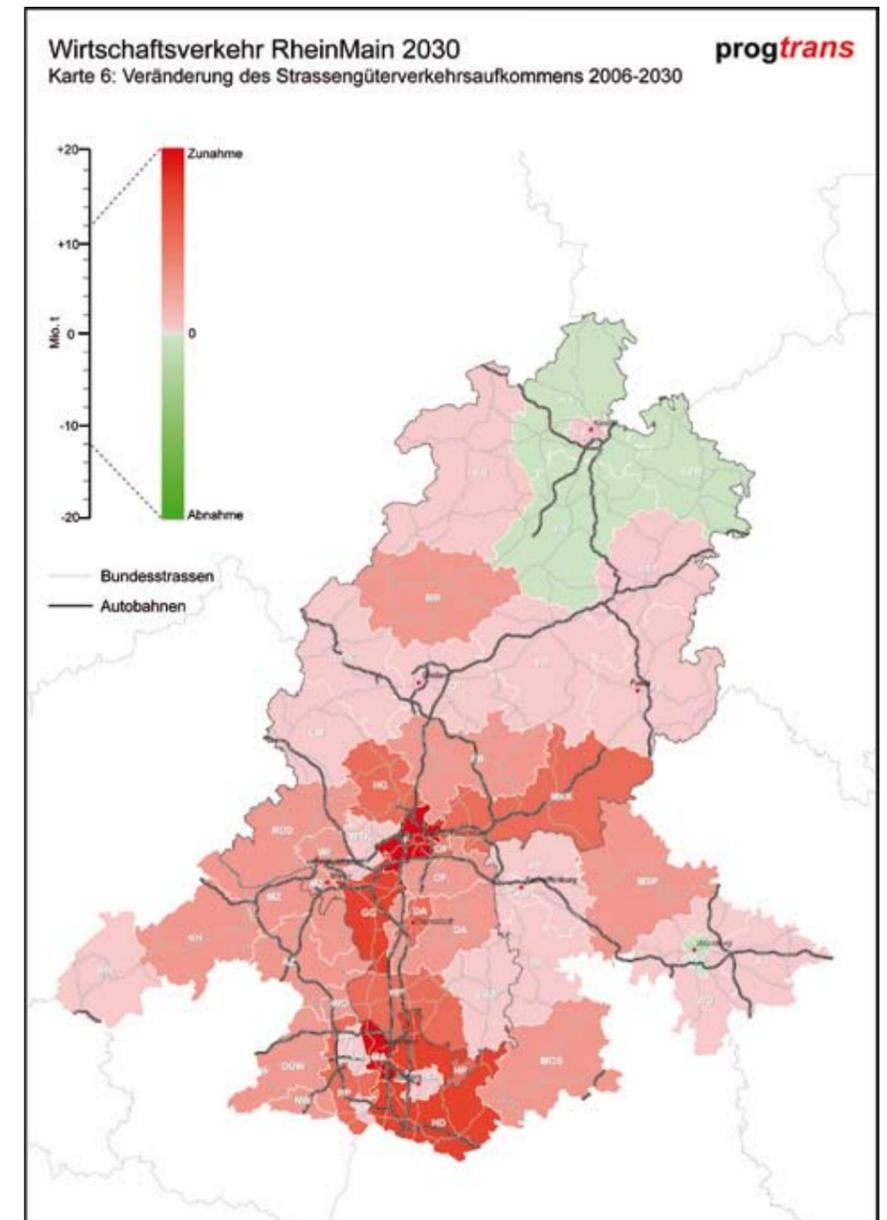


Abb. 1: Die prognostizierte Veränderung im Quell- und Zielgüteraufkommen für den Verkehrsträger Straße

Impressum

ivm GmbH (Integriertes Verkehrs- und Mobilitätsmanagement Region Frankfurt RheinMain)
Lyoner Straße 22
60528 Frankfurt am Main
Telefon: 069/660759-0
Fax: 069/660759-90
Web: www.ivm-rheinmain.de
E-Mail: info@ivm-rheinmain.de
V.i.S.d.P.: Dr. Jürg Sparmann



Fortsetzung von Seite 1

Binnenwasserstraße je rund 5%), bis 2030 steigt dieser Anteil weiter an. Im Durchgangsverkehr liegen die Anteile von Straße und Schiene etwa gleich auf, der Anteil der Binnenwasserstraße ist demgegenüber etwas geringer. Bis 2030 wird für alle drei Verkehrsträger mit Zunahmen gerechnet, bei Straße und Schiene jedoch mehr als bei der Binnenwasserstraße. Die Aufkommensmengen im Durchgangsverkehr werden zu einer höheren Zunahme auf der Schiene gegenüber der Straße führen.

Ein Schwerpunkt der Untersuchung war die regionale Differenzierung der Entwicklung auf Landkreisebene. Die prognostizierte Veränderung im Quell- und Zielgüteraufkommen für den Verkehrsträger Straße zeigt Abb. 1, Seite 1. Dazu kommt das Aufkommen im Durchgangsverkehr. Für die Überlagerung des Aufkommens für Quell-, Ziel- und Durchgangsverkehr stehen noch Verkehrsumlegungsrechnungen aus. Erst dann

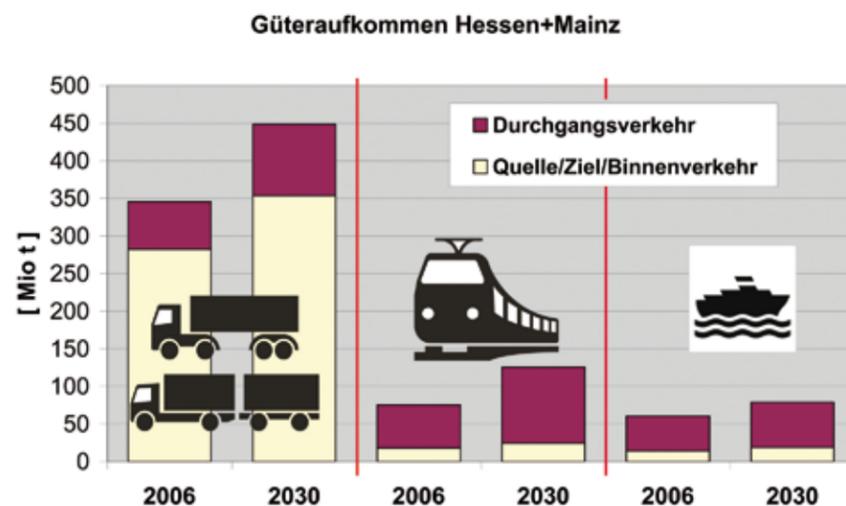


Abb. 2: Die Zunahme des Güterverkehrs muss sich auf die einzelnen Verkehrsträger Straße, Schiene und Binnenwasserstraße aufteilen.

kann man die Güterverkehrsbelastung einzelner Streckenabschnitte im Straßennetz darstellen.

Mit der regional differenzierten Prognose des Wirtschaftsverkehrs liegen wichtige Grundlagen für

Wirtschaftlichkeitsbetrachtungen beim Ausbau der Verkehrsinfrastruktur und für Engpassanalysen vor.

t.miltner@ivm-rheinmain.de

Modellprojekt für Schulen

Das von der ivm unterstützte Netzwerk „Schule + Mobilität“ in Darmstadt hat unter der Federführung der Lokalen Agenda 21 (Themengruppe Lebensstil) Schulwegpläne für Grundschul Kinder entwickelt, die erstmals zum Beginn dieses Schuljahres zum Einsatz kamen. An dem Netzwerk beteiligen sich u.a. drei städtische Dezernate sowie Vertreter des staatlichen Schulamtes, der Polizei, der Öffentlichen-Personennahverkehrs-Koordination sowie von neun Schulen und einigen weiteren regionalen Einrichtungen.

Das Projekt „Netzwerk Schule + Mobilität“ soll es Kindern ermöglichen, in der Schule einen bewussten



ten und sicheren Umgang mit Mobilität zu erlernen und zu erfahren. Dazu gehört auch, zu Fuß und – in

höheren Klassenstufen - mit dem Fahrrad oder mit Bus und Bahn zur Schule zu kommen. Damit wird nicht allein die Verkehrskompetenz der Kinder gestärkt, sondern der Gedanke der Beteiligten, sondern die Bewegung soll auch die geistige Beweglichkeit und damit die Lernfähigkeit fördern.

Erste konkrete Projekte des Netzwerks bestanden über die Erstellung der Schulwegpläne hinaus in der Unterstützung der Schulen mit Materialien und Vorschlägen für Verkehrserziehung und Mobilitätsbildung im Unterricht sowie in der Förderung der Weiterbildung von Lehrerinnen und Lehrern.

Außerdem haben sich die im Netzwerk organisierten Akteure zur

Bahn.Ville konkret.

Nach mehr als einem Jahr werden konkrete Zwischenergebnisse aus dem Bahn.Ville-Projekt sichtbar. In insgesamt vier verschiedenen Arbeitsbereichen werden Konzepte und Maßnahmen erarbeitet, die eine verbesserte Anbindung der Stationen und Bahnhöfe an die Wohn- und Gewerbestandorte verfolgen sowie die Erarbeitung eines begleitenden Mobilitätsberatungsangebotes zum Ziel haben.

Eine gute Verkehrsanbindung und attraktive Nahversorgungsangebote sind Standortvorteile, die es auch im Standortmarketing aktiv zu nutzen gilt. Vertreter der Taunusbahnkommunen und aus Weilrod hatten sich daher vor einiger Zeit gemeinsam mit den regionalen und wissenschaftlichen Partnern aus dem Bahn.Ville-Projekt zum Fachworkshop „Standortmarketing und Mobilitätsberatung“ getroffen. Im Vordergrund dieses

Workshops standen die Anforderungen und Ziele eines Konzeptes für das Standortmarketing und die Mobilitätsberatung.

Die Arbeitsergebnisse fließen nun in die konkrete Umsetzung eines integrierten Mobilitätsberatungskonzeptes ein, dessen Kern u.a. ein internetgestützter Mobilitätskostenrechner ist. Wohnungssuchende können sich zukünftig eine individuelle Bilanz der zu erwartenden Kosten, Zeitaufwände und Umweltwirkungen ihrer alltäglichen Mobilität für verschiedene Wohnstandorte erstellen. Gemeinsam mit weiteren Informationen zur Nahversorgung und über Einrichtungen der sozialen Infrastruktur erhalten potenzielle Neubürger damit umfassende Informationen zum zukünftigen Wohnstandort.

Besonders hervorgehoben wurde von allen Beteiligten, dass gleichermaßen gute Lebensbedingungen für ältere Menschen und junge Familien vorhanden sein müssen, um im Standortwettbewerb bestehen zu können. Daher müsse man auch über finanzierbare und attraktive Alternativen für eine zeitgemäße Nahversorgung und Verkehrsangebote in ländlicheren Räumen nachdenken.

Im Arbeitsbereich Nahmobilität wurden neben den Ergebnissen von Passantenbefragungen in Usingen, Friedrichsdorf und Bad Homburg Anfang Juli die Ergebnisse der Planungswerkstätten in Usingen und Friedrichsdorf (hier im Rahmen des Stadtentwicklungsprozesses Stadt 25+) präsentiert. Einig ist man sich, dass neben attraktiven Wegeachsen zum Bahnhof

insbesondere die Bahnhofsgebäude und das unmittelbare Bahnhofsumfeld zentrale Bedeutung haben. „Der Bahnhof ist ein Kristallisationspunkt der Stadtentwicklung“ fasste damals Suat Bischoff, Leiterin des



Eine klare Wegführung war entscheidend bei der Neugestaltung des Weges vom Bahnhof ins Stadtzentrum von Bad Homburg.

Tiefbauamts in Usingen, die Diskussion zusammen. Arne Behrens, Geschäftsführer des Verkehrsverbandes Hochtaunus (VHT), unterstrich diese Aussage und regte ein abgestimmtes Nutzungskonzept für die Bahnhofsgebäude entlang der Strecke an. Grävenwiesbach und Usingen werden hier den Anfang machen.

Das Projekt Bahn.Ville wird in der Region von der ivm GmbH in Kooperation mit dem Planungsverband Ballungsraum Frankfurt Rhein/Main und dem RMV durchgeführt. Wissenschaftliche Begleitung erhalten die Partner durch die TU München und die RWTH Aachen.

h.muehlhans@ivm-rheinmain.de
j.vogel@ivm-rheinmain.de