



© Gerd Altmann / pixelio.de

...und alles Gute im neuen Jahr
wünschen wir unseren Leserinnen
und Lesern

Lkw-Lotse online

Anlässlich des 8. Hessischen Mobilitätskongresses wurde die Internetseite www.lkw-lotse.de freigeschaltet. Damit bietet die ivm einen speziellen Lkw-Routenplaner für die Region Frankfurt RheinMain an. Mit der tatkräftigen Unterstützung von 144 Kommunen konnten die in der Region Frankfurt RheinMain aufgestellten Lkw-Verbote und Einschränkungen aktualisiert werden. Sie werden erstmals auf einer öffentlichen



Plattform dargestellt. Ziel des Lkw-Lotsen ist, eine geeignete Route für einen Lkw mit seinen individuellen Abmessungen zu finden. Bei der Berechnung dieser Route wird ein Lkw-Vorrangnetz benutzt, das möglichst fern von Wohngebieten, Schulen und

Krankenhäusern verläuft. Außerdem werden sämtliche Lkw-Beschränkungen beim Routenvorschlag berücksichtigt. Der Lkw-Lotse RheinMain befindet sich derzeit in einer Testphase. Bitte probieren Sie den Routenplaner aus und geben Sie uns Ihre Rückmeldung: auf der Webseite des Lkw-Lotsen gelangen sie über „Feedback“ zu einem Fragebogen.
t.miltner@ivm-rheinmain.de

Personelles

„Möchten Sie nicht Geschäftsführer der ivm werden?“, wurde Dr. Jürg Sparmann gefragt, als er noch Präsident des Hessischen Landesamtes für Straßen- und Verkehrswesen (HLSV) war. Nach kurzer Bedenkzeit willigte er ein: Seit dem Gründungsjahr 2005 lenkt er die Geschicke der ivm, nach dem er schon in der Vorbereitungsgesellschaft aktiv war. Auch als er im Jahr 2006 vom HLSV in den Ruhestand verabschiedet wurde, blieb er der ivm treu und beschäftigte sich intensiv mit Verkehrslösungen und Fragen des Mobilitätsmanagements für die Region. Das Hauptwerk seiner Tätigkeit ist der Mobilitätsmasterplan, in dem die in der Region geplanten Infrastrukturmaßnahmen von Schiene und Straße nach einem eigens hierfür entwickelten Verfahren vergleichend bewertet und mit Prioritäten belegt wurden. Dr. Sparmann verlässt die ivm Ende des Jahres. „Alles, was wir erreicht haben, wäre ohne die tatkräftige Unterstützung des Teams nicht möglich gewesen“, so sein abschließendes Fazit.

Als seine Nachfolgerin wurde Heike Mühlhans bestellt. Heike Mühlhans ist seit dem Jahr 2005 für die ivm tätig. Das Mobilitätsmanagement

ist ein wesentlicher Schwerpunkt ihrer bisherigen Arbeit. Projekte wie effizient mobil, Bahn.Ville und Erreichbarkeitsanalysen sind mit ihrem Namen verknüpft. „Ich freue mich auf meine neue Aufgabe und darauf, die gemeinsame Arbeit mit unseren Gesellschaftern fortzuführen“, so Heike Mühlhans.

Seit September 2011 verstärkt André Bruns als Diplom-Ingenieur Raum- und Umweltplanung das Team der ivm. Bruns war bereits



von 2005 bis 2008 bei der ivm tätig und kehrt nun nach einer gut dreijährigen Forschungstätigkeit am Institut für Stadtbauwesen und Stadtverkehr (ISB), RWTH Aachen in die Region Frankfurt RheinMain zurück. An seiner neuen Wirkungsstätte wird er das Betriebliche und Kommunale Mobilitätsmanagement zu seinem Schwerpunkt machen und die bestehenden Aktivitäten fortführen und ausweiten. Darüber hinaus wird sich Bruns mit Methoden zur Abschätzung der Ver-

kehrsfolgen von Siedlungsentwicklung sowie Erreichbarkeitsanalysen als Unterstützung für kommunale und regionale Planungsprozesse der ivm-Gesellschafter beschäftigen.

Filip Andrzejewski, studierter Geograph mit dem Schwerpunkt Geoinformation, ist seit Oktober 2011 bei der ivm im Bereich Datenmanagement tätig. Als Fachmann für Geodaten und Geoinformationssysteme erarbeitet er Grundlagen für den intermodalen Verkehrsinformationsdienst DIVIS. Zu den Schwerpunkten seiner Arbeit gehören die Qualitätssicherung und die Analyse vorhandener Daten wie auch deren kartografische Darstellung. Gefragt sind seine Fähigkeiten auch bei der Ergänzung und Pflege von Inhalten des Radroutenplaners und des Lkw-Lotsen. Filip Andrzejewski freut sich auf die abwechslungsreiche Arbeit und unterstützt die ivm auch beim Aufbau einer integrierten Datenplattform.



info@ivm-rheinmain.de

info@ivm-rheinmain.de



ivm GmbH
Integriertes Verkehrs- und Mobilitätsmanagement
Region Frankfurt RheinMain

aktuell

Nr. 03/2011 Dezember



Mobilität ist Kultur - Strategie der Stadt Zürich

So lautete der Titel des Vortrags von Ruedi Ott, Leiter Mobilität und Planung im Tiefbauamt der Stadt Zürich, auf dem gut besuchten ivm-Forum am 3.11.2011 in Hofheim a.T.

Was Mobilität wohl mit Kultur zu tun hat? Ruedi Ott schilderte die Herausforderungen, die es zu meistern gilt, wenn das Verlangen der Menschen nach Mobilität innerhalb eines räumlich begrenzten urbanen Umfeldes hoch ist. Noch in den 60er und 70er-Jahren gehörte die Stadt Zürich den Autos. Schlechte Luft, zugeparkte Gehwege und Staus zwangen schließlich zum Umdenken in der Verwaltung und in der Bürgerschaft. Dank einiger wirksamer Maßnahmen, wie z.B. eines restriktiveren Parkraummanagements, ging der motorisierte Individualverkehr allmählich zurück. Die größte Rolle allerdings spielt die Förderung des öffentlichen Nahverkehrs. Die gute Anbindung führt dazu, dass immer mehr Menschen auf Bus und Bahn umsteigen. Mobilitätskultur hängt demnach mit Angebotsvielfalt und einem bewussten



Umgang mit Mobilität zusammen, das machte der Referent deutlich.

Ott berichtete, dass die Stadt Zürich seit Jahrzehnten eine Verkehrspolitik verfolgt, die eine breite Diversifikation der Mobilität zum Ziel hat. Der Fußweg sei immer die erste und letzte Etappe in der Transportkette des öffentlichen Verkehrs. Deshalb sei es wichtig, dass sich die Fußgänger vor der Haustür wohl fühlen. Der öffentliche Verkehr ist eingebettet in ein Gesamtkonzept, das in Übereinstimmung mit den Bedürfnissen der Bürgerinnen und Bürgern nach und nach realisiert wird. So wird das Angebot an öffentlichem Nahverkehr dort erhöht, wo viele Menschen wohnen und Siedlungsgebiete werden frühzeitig erschlossen. Die Wege sind kurz: Die nächste Haltestelle ist max. 300 Meter entfernt. Neben dem konsequenten Tramnetzausbau bietet die Stadt Zürich ein attraktives Ta-

rifsystem, das alle Verkehrsmittel, also nicht nur den Schienen- und Busverkehr, sondern auch den Schiffsverkehr abdeckt. So ist der öffentliche Nahverkehr laut einer Befragung aus dem Jahr 2007 nicht nur das am meisten genutzte, sondern auch das Lieblingsverkehrsmittel der Züricher.

„Wir kennen die Meinung unserer Bürgerinnen und Bürger“, berichtete Ott stolz. Zu vielen Verkehrsmaßnahmen wird zuvor in einer Volksabstimmung das Meinungsbild der Bürgerinnen und Bürger ermittelt. Schon im Jahr 1977 kam das erste Volks-Ja zur Beschleunigung von Tram und Bus und im Jahr 2011 noch einmal das Volks-Ja zur Förderung des öffentlichen Verkehrs und des Fuß- und Fahrradverkehrs in der Stadt Zürich. Eine der Nachhaltigkeit verpflichtete Charta und eine facettenreiche Öffentlichkeitsarbeit tun ihr Übriges, der Mobilitätskultur immer wieder neues Leben einzuhauchen und in den Köpfen etwas zu bewegen. Denn Ziel der Mobilitätskultur ist es, das Bewusstsein in der Bevölkerung dafür zu schärfen, sich umwelt- und stadtgerecht in Zürich zu bewegen. Ohne Verhaltensänderungen lassen sich die ehrgeizigen Umweltziele der Stadt nicht erreichen: Den Energieverbrauch pro Kopf kontinuierlich auf 2000 Watt zu reduzieren, pro Person und Jahr nicht mehr als eine Tonne CO₂ zu verursachen und unabhängig von Kernenergie zu werden. Das Volks-Ja zur 2000 Watt-Gesellschaft kam übrigens im Jahr 2008 lange vor Fukushima.

Weitere Informationen:
www.stadt-zuerich.ch/mobilitaet
ha.mischker@ivm-rheinmain.de

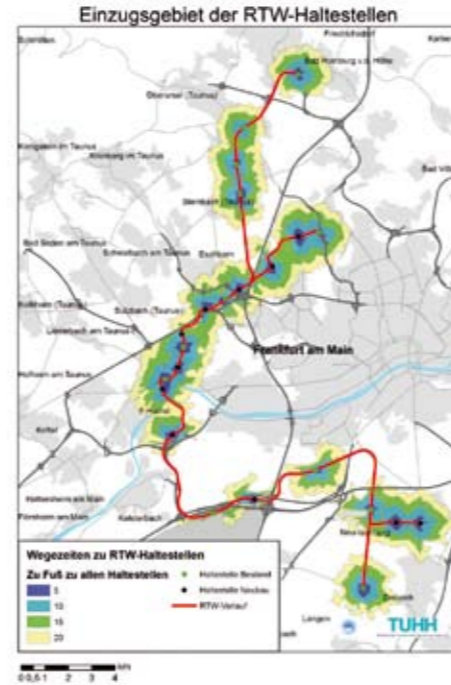
Impressum

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

Erreichbarkeitsvorteil RTW

Die Erreichbarkeit von Standorten ist sowohl für private Haushalte als auch Unternehmen und öffentliche Einrichtungen ein wesentlicher Standortfaktor. Die Kenntnis über die heutigen und zukünftigen Erreichbarkeitsstrukturen und -qualitäten ist neben der Kenntnis über die nachfrageseitige Entwicklung eine wesentliche Grundlage für strategische, planerische und investive Maßnahmen. Mit dem Erreichbarkeitsmodell der ivm wurden im Zuge der Planungsvorbereitungen der Regionaltangente West (RTW) die Potenziale und der Beitrag der neuen Schienenverbindung zur Verbesserung der Erreichbarkeitsqualität sowohl im Korridor entlang der RTW-Achse und den anliegenden Gebietskörper-

schaften als auch in einem gesamtregionalen Kontext aufgezeigt. Mittels einer Analyse der Nachfragepotenziale im Umfeld der Stationen konnte vor allem der Erschließungsbeitrag der neuen RTW-Stationen aufgezeigt werden. Im Ergebnis bringt die RTW nachweislich Verbesserungen auch für nur mittelbar an die RTW angebundenen Standorte, indem sich Reisezeitverbesserungen aufgrund günstigerer Umsteigerelationen (u.a. entlang der S2) ergeben. Durch die verbesserte räumliche Vernetzung können in kürzerer Zeit höher strukturdatenpotenziale (Arbeitskräfte, Einwohner aber auch Arbeitsplätze) in der Region erschlossen werden. Auch die Erschließungsqualität einzelner Standorte verbessert sich (z.B.



Wegezeiten zu RTW-Haltestellen

für die Gewerbegebiete in Eschborn oder den Industriepark Höchst). Neues Nachfragepotenzial wird erschlossen und die Qualität der Anbindung verbessert sich, da sich für einzelne Standorte die Zugangszeiten verkürzen. Zudem liefert die Untersuchung Grundlagen für die Dimensionierung der Stationsausstattung (P&R, B&R). h.muehlhans@ivm-rheinmain.de

Gemeinsam fahren

Die ivm-Fachveranstaltung „Internetgestützte Fahrgemeinschaftsvermittlung - Potenziale, Vernetzung, Integration“ am 17. November 2011 war mit über 50 Teilnehmerinnen und Teilnehmern gut besucht. Fahrgemeinschaftsvermittlung und private Mitnahmeverkehr gewinnen vor dem Hintergrund strengerer Klimaschutzziele und Stauvermeidung als Baustein eines integrierten Verkehrs- und Mobilitätsmanagements zunehmend an Bedeutung. Noch sind deren Potenziale nicht ausgeschöpft. Auf der Veranstaltung wurden Anforderungen und Lösungen zur Vernetzung untereinander und zur Einbindung in das ÖPNV-Angebot aufgezeigt. Neben der Vorstellung der technischen Plattform zur Vernetzung einzelner Fahrgemeinschaftssysteme standen rechtliche und organisatorische Fragen im Vordergrund. Die Vorträge liegen auf den Internetseiten der ivm und unter www.pendlerservice.de. s.mueller@ivm-rheinmain.de

Mit dem Rad zur Schule

Das Fahrrad ist oft das beste Verkehrsmittel für den Schulweg: mit dem Fahrrad ist man flexibel, schnell, kann bis direkt vor die Schule fahren und bleibt fit. Daneben sammelt man wertvolle Erfahrungen im Straßenverkehr. Dabei muss das Radfahren zur Schule nicht gefährlicher sein als das Zufußgehen, mit dem Auto gebracht zu werden oder das Fahren mit Öffentlichen Verkehrsmitteln. Um möglichst sicher mit dem Rad zur Schule zu gelangen, muss man geeignete Wege kennen. Diese Wege kennt der SchülerRadroutenplaner, der unter www.radroutenplaner.hessen.de aufgerufen werden kann. Insbesondere für Schulwechsler nach der Grundschulzeit ist der Planer von Vorteil, um die Radroute zur neuen Schule zu finden.

Die Funktion ist denkbar einfach: Schule aus einer Liste auswählen, Heimatadresse eingeben und Route suchen lassen. Das Ergebnis ist die Radroute zur Schule auf einem geeigneten Routennetz. Dieses Routennetz liegt bisher nur für Frankfurt am Main vor. Dort wurden im Projekt „Bike im Trend“ des Stadtschulamts Frankfurt in den vergangenen Jahren Schul-Radwegpläne gemeinsam mit Schülern erarbeitet und fachlich mit Behörden und Polizei abgestimmt. Die ivm möchte das Angebot des SchülerRadroutenplaners auch auf weitere Gebiete der Region Frankfurt RheinMain ausdehnen. Aktuell wird für den Landkreis Groß-Gerau ein Schulradroutennetz erarbeitet. Bei Interesse können sich auch weitere Landkreise bei der ivm melden. Am besten per E-Mail an radroutenplaner@ivm-rheinmain.de. t.miltner@ivm-rheinmain.de



Pilotprojekt an Hanauer Schulen erfolgreich

Seit 2010 unterstützt die ivm die Stadt Hanau bei der Verbesserung der Verkehrsverhältnisse im Bereich Hanau-Nordwest. Dort befindet sich ein großer Schulstandort mit knapp 4.500 Berufs- und ca. 300 Grundschulern mitten in einem Wohngebiet. Dies führt insbesondere morgens zu einem von Schülern verursachten hohen Verkehrsaufkommen verbunden mit einem Parkdruck auf das umliegende Wohngebiet. Hinzu kommen Bring- und Holverkehr einer Kindertagesstätte sowie Liefer- und Besuchsverkehr eines Altenwohnheims. An einem normalen Schultag im Mai 2009 durchfahren rund 1.200 Pkw, 300 Fahrräder und 80 Lastwagen oder Busse allein die enge Lortzingstraße, die als Stichstraße vor einer Grundschule endet. Die dortige Eröffnung einer weiteren Kindertagesstätte mit 100 Plätzen in diesem Jahr ließ ein noch höheres Verkehrsaufkommen erwarten.

Um einer Verschärfung bestehender Probleme frühzeitig zu begegnen, wurde die Umsetzung von Maßnahmen des Schulischen Mobilitätsmanagements vorgeschlagen. Damit sollen Potenziale zur Verlagerung von Pkw-Verkehren auf alternative Verkehrsmittel erhoben sowie eine verträglichere Abwicklung des Pkw-Verkehrs erreicht werden. Dazu wurde ein Grobkonzept für das Schulviertel an der Lortzingstraße erarbeitet, das anschließend im Struktur- und Umweltausschuss der Stadt Hanau diskutiert und dessen Umsetzung beschlossen wurde.

Da Berufsschulen im Vergleich zu bislang im Rahmen des Schulischen Mobilitätsmanagements der ivm betrachteten Schulen eine Reihe von Spezifika aufweisen, kommt diesem Projekt ein besonderer Pilotcharakter zu. Um nähere Erkenntnisse zum Mobilitätsverhalten der Schüler an der Eugen-Kaiser-Schule sowie den Kaufmännischen Schulen Ha-



Herkunft der Schüler/innen an den Schulen in Hanau

nau zu erhalten, wurde in einem ersten Schritt die Herkunft der Schüler auf Grundlage der Hessischen Lehrer- und Schülerdatenbank ermittelt (siehe Abbildung). Ein wesentliches Ergebnis dieser Untersuchung lieferte bereits einen Hinweis auf mögliche spätere Maßnahmen: je nach Schule wohnen zwischen 25 und 30 Prozent der Schüler in einer klassischen „Fahrradentfernung“ von nicht mehr als fünf Kilometern entfernt.

Eine im zweiten Schritt durchgeführte Online-Befragung von etwa 2.000 Schülern beider Schulen offenbarte weitere Einblicke in deren Mobilitätsverhalten. Die Erhebung wurde dabei von Abschlussklassen der Kaufmännischen Schulen im Rahmen eines Schülerprojektes selbstständig und mit beispielhaftem Engagement organisiert und durchgeführt sowie mit den weiteren Projektbeteiligten abgestimmt. Die gewonnenen Ergebnisse zeigten insbesondere, dass das Potenzial, zu Fuß oder mit dem Fahrrad zur Schule zu kommen, bei weitem nicht ausgeschöpft wird

(bislang nur etwa sieben Prozent). In ähnlicher Größenordnung gilt das auch für Mitfahrten. Positiv hervorzuheben ist, dass Busse und Bahnen nach wie vor die Stellung als wichtigstes Verkehrsmittel auf dem Schulweg behaupten. Doch auch hier lassen sich Ansätze zur Optimierung erkennen. Durch intensive und gezielte Information und Beratung konnte bereits die Anzahl verkaufter Zeitkarten signifikant gesteigert werden.

Aufbauend auf diesen Erkenntnissen ist für das kommende Jahr die Umsetzung weiterer konkreter Maßnahmen (zur Förderung von ÖPNV, Radfahren und Fahrgemeinschaften) in bewährter guter Zusammenarbeit aller beteiligten Partner geplant. Die Stadt Hanau wird dabei auch im kommenden Jahr von der ivm in einer koordinierenden Rolle unterstützt. Die Ergebnisse dieses Projektes fließen zudem in das Handbuch zum Schulischen Mobilitätsmanagement ein. s.janssen@ivm-rheinmain.de j.vogel@ivm-rheinmain.de