

# ReLUT - Research Lab for Urban Transport NEWSLETTER 01/2021



## Herzlich Willkommen!

Das neue Jahr ist für uns gut gestartet. Unser Team ist endlich in das House of Science and Transfer (HoST) in der Hungener Straße 6 umgezogen. Lesen Sie dazu den Bericht auf Seite 15.

Wir freuen uns über neue Projekte beispielsweise im Bereich des Parkraummanagements, die wir Ihnen vorstellen möchten. Auch die ersten Module der Radprofessur sind erfolgreich gestartet und erfreuen sich großer Beliebtheit. Viele weitere Neuigkeiten erwarten Sie hier.



2021 ist ein ganz besonderes Jahr für die Frankfurt UAS, denn unsere Hochschule feiert ihr 50-jähriges Jubiläum. Als

besonderes Aktions-Highlight können Sie im Frankfurter Stadtgebiet aufgestellte „Wissen-to-go“-Stelen besuchen. Die angebotenen Podcasts können mittels eines QR-Codes abgerufen werden. Dort werden auch unsere Forschungsprojekte vorgestellt. Details zum gesamten Jubiläumsprogramm werden regelmäßig auf der Homepage der [Frankfurt UAS](#) veröffentlicht.

Viel Spaß bei der Lektüre wünschen Petra Schäfer, Kai-Oliver Schocke und Tobias Hagen! Bleiben Sie gesund!



## Personelles

Unsere wissenschaftliche Mitarbeiterin Dr. Sabine Scheel-Kopeinig wurde am 22. Februar 2021 vom Direktorium des ReLUT zum Senior Researcher ernannt. Wir möchten so ihre wissenschaftlichen Leistungen im Bereich der Drittmittelakquise, der Projektleitung sowie der Publikationen würdigen. Im Rahmen der neuen Aufgabe wird Dr. Scheel-Kopeinig das ReLUT verstärkt nach außen repräsentieren. Intern steht sie als Beraterin für jüngere wissenschaftliche Mitarbeitende zur Verfügung.



Wir wünschen ihr viel Erfolg in der neuen Position!



Zwischen Juni 2020 und März 2021 verstärkte Dr. Thach Nguyen als Data Scientist das ReLUT-Team. Er arbeitete im Bereich der Analyse von GPS-Daten in den Projekten „Ganglinien“ und „start2park“. Die immer stärkere Nutzung von „Big Data“ in der Mobilitätsforschung spiegelt sich in einer Reihe aktueller und geplanter Projekte des ReLUT wider.

Für seinen weiteren beruflichen Werdegang wünschen wir ihm alles Gute und viel Erfolg!



Die Entwicklung des interdisziplinären Forschungsschwerpunkts Mobilität und Logistik lässt sich am persönlichen Werdegang von Silke Höhl sehr anschaulich beschreiben:

Im Anschluss an ihr Bachelor-Studium Bauingenieurwesen am Fb1 wechselte sie für den Wirtschaftsingenieur-Master an den Fb3. Sie erlebte „live“ den Bezug des House of Logistics and Mobility (HOLM) zunächst als Studentin und im weiteren Verlauf als wissenschaftliche Mitarbeiterin. In dieser Funktion arbeitete sie engagiert und fachwissend an den Projekte Wirtschaftsverkehre I, II und III. Darauf aufbauend entwickelte Silke Höhl die Idee der LastMileTram und begleitete dieses erfolgreiche Forschungsprojekt, welches sich mittlerweile in der 4. Entwicklungsstufe befindet, bis heute.

Als erste Promovendin unseres Promotionszentrums wird sie nun in die Geschichte der Frankfurt UAS eingehen. Mit der VGF als neuem Arbeitgeber an ihrer Seite hat Silke Höhl es selbst in der Hand, die LastMileTram zum realen Leben zu erwecken.

Wir drücken die Daumen und wünschen ihr für ihren weiteren Werdegang alles Gute!

### Abschlussbericht zum Projekt „Duale Radlösung 2.0“

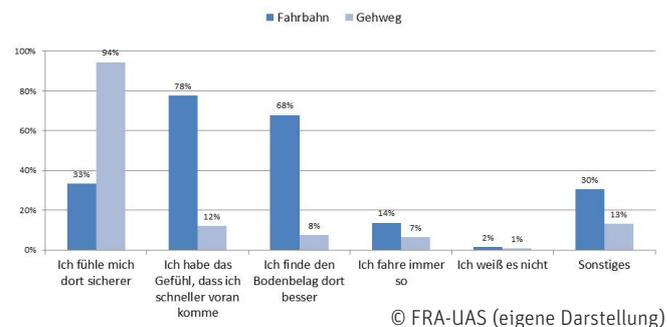


Das Forschungsprojekt „Duale Radlösung 2.0 – Nutzungsverhalten der Radfahrenden bei dualer Radinfrastruktur durch Befragung“ hatte das Ziel, die

Forschungsfrage, wie sich Radfahrende an typischen (örtlichen) Begebenheiten verhalten und welche Einflussfaktoren diese Entscheidungen beeinflussen, zu beantworten. Das Projekt wurde gefördert von der Hessen Agentur GmbH im Rahmen der Maßnahme „Innovationen im Bereich Logistik und Mobilität“.

Es wurde ein Methodenmix aus Online-Umfrage, Vor-Ort-Umfrage und Workshop durchgeführt. An der (nicht bevölkerungsrepräsentativen) Online-Umfrage nahmen 1.312 Personen teil. Ein Ergebnis der Online-Umfrage sehen Sie im Bild. Bei der Vor-Ort-Befragung konnten 1.130 Personen befragt werden. Die Antworten konnten

### Gründe für die Entscheidung der Infrastruktur in der Rothschildallee (n=1.436) (Mehrfachnennungen möglich)



den Themen Sicherheit, Geschwindigkeit, Störung und Fahrtverlauf zugeordnet werden. Die unterschiedlichen Antworten während der Vor-Ort-Befragung machen deutlich, dass es nicht eine allgemeingültige Antwort auf die Frage der Nutzungshintergründe für Radfahrende gibt. Der mit 21 Personen durchgeführte (nicht bevölkerungsrepräsentative) Workshop diente der Meinungsabfrage der Teilnehmenden. Der Workshop zeigte keine einheitliche homogene Meinung, was die Heterogenität der heutigen Radfahrenden aufzeigt.

Die gewählten Methoden eignen sich gut zur Identifikation der Einflussfaktoren. Durch den gewählten Methodenmix konnten die Einflussfaktoren, welche hinter der Wahl der Radinfrastrukturen stehen, aufgezeigt werden. In allen drei Methoden stachen die Themen Sicherheit und Geschwindigkeit heraus. Die Themen sind jedoch unterschiedlich gewichtet. Das Thema Sicherheit wird vorrangig mit dem Fahren auf der Gehweginfrastruktur verbunden, da die Personen sich hier sicherer fühlen und weniger Konflikte zu Pkw vermuten oder mit Kindern unterwegs sind. Das Thema Geschwindigkeit wird vorrangig mit dem Fahren auf der Fahrbahn verbunden. Hier sind den Personen das schnellere Vorankommen, die Möglichkeit, langsame Radfahrende zu überholen sowie der bessere Bodenbelag wichtig.

Den Abschlussbericht finden Sie auf unserer [Homepage](#).

## Abschluss des Projekts ZUKUNFT.DE

Das Forschungsprojekt „Zustellverkehre Kundenorientiert, Nachhaltig, Flexibel und Transparent. Durch Emissionsfreiheit (ZUKUNFT.DE)“ testete die Elektrifizierung der Paketauslieferung auf der letzten Meile in der Praxis, mit dem räumlichen Umsetzungsschwerpunkt in Baden-Württemberg, Hamburg und Hessen. Das Verbundprojekt wurde vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur von Januar 2018 bis Dezember 2020 gefördert.



Im Rahmen des Vorhabens wurden erstmals mehrere hundert voll- und teilelektrische Transporter in verschiedenen KEP-Unternehmen eingesetzt. Dies umfasste mehrheitlich Fahrzeuge der 2,8 und 3,5t-Klasse, aber auch größerer Fahrzeugklassen. Die lokale Emissionsvermeidung auf der letzten Meile, die Sicherstellung der betrieblichen Effizienz und die Skalierung des Einsatzes von E-Antrieben in der KEP-Branche, waren die übergeordneten Ziele des Modellprojekts.

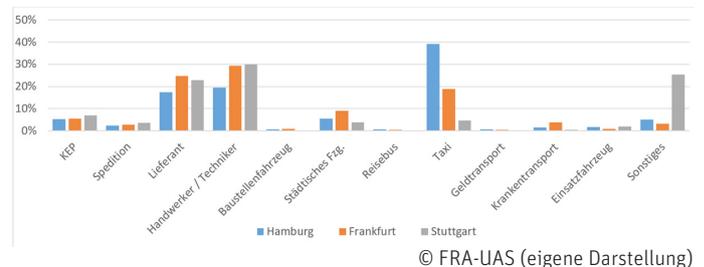
Anreize und Hindernisse für den Kauf sowie Betrieb von Elektrotransportern

	Anreiz		Anreiz und Hindernis		Hindernis	
<b>Kostenneutralität der Elektrotransporter</b>	Förderungen für LIS und Elektrotransporter	Vorteile gegenüber bisherigen Transportern	Gleiches Ladevolumen wie bisherige Transporter	Gleiche Reichweiten wie bisherige Transporter	Zu hohe Ladedauer bei größeren Batterien	Politische Auflagen mit Transporterkauf

© FRA-UAS (eigene Darstellung)

Das ReLUT war mit verantwortlich für die wissenschaftliche Begleitforschung. Diese hatte zum Ziel, eigens erhobene Daten und Informationen, bereitzustellen, um die betriebliche Integration der Elektrofahrzeuge zu unterstützen. Weiterhin wurden Erkenntnisse generiert, welche sowohl auf fachlicher,

Vergleich des erfassten Wirtschaftsverkehrs an den drei Erhebungsstandorten



als auch strategischer Ebene die Integration der Elektromobilität in die innerstädtische Belieferung voranbringen kann. Final wurden Handlungsempfehlungen und strategische Schlussfolgerungen entwickelt, die eine erfolgreiche Implementierung des Themas Elektromobilität für KEP-Depots erleichtern soll.

Für die Entwicklung von möglichst zielgerichteten und anwendbaren Empfehlungen, wurden verschiedene Aufgaben und Themenfelder intensiv bearbeitet. Durch qualitative Befragungen von Depotleitern und Zustellern sowie durch die Begehung mehrerer Depots, konnte festgestellt werden, dass die aktuellen Elektrotransportermodelle für Touren im Innenstadtbereich sehr gut einsetzbar sind. Jedoch verhindert ihre derzeit geringe Reichweite und das geringe Ladevolumen einen flächendeckenden Einsatz. Durch Verkehrszählungen in Stuttgart, Hamburg und Frankfurt am Main und die damit verbundene Berechnung von CO<sub>2</sub> Emissionen der KEP-Branche konnte festgestellt werden, dass der Anteil der Emissionen der KEP-Branche einen Prozent am gesamten Aufkommen beträgt. Folglich kann eine vollständige Elektrifizierung der KEP-Branche die aktuelle Schadstoffproblematik nicht lösen. Die zusätzliche Durchführung von Interviews mit Experten aus Politik, Wissenschaft und Wirtschaft, zeigte, dass die im Projekt gesammelten Ergebnisse bestätigt werden konnten und die Intensivierung der Fördermöglichkeiten für die Zustellbranche und die Bereitstellung von Elektrofahrzeugen in ausgeprägter Varianz als entscheidende Punkte für die Umsetzung angesehen werden.

Den Abschlussbericht finden Sie auf unserer [Homepage](#).

+++ SAVE THE DATE +++

## 7. Nationaler Radverkehrskongress

27.-28. April 2021 als Digitalkongress

Details zur Veranstaltung finden Sie auf der Homepage  
[nationaler-radverkehrskongress.de](http://nationaler-radverkehrskongress.de)

## Zwischenbericht zum Projekt „NaTourHuKi“



Das Anfang 2020 gestartete Forschungsprojekt „NaTourHuKi“ befasst sich mit der Entwicklung einer nachhaltigen Tourismusstrategie für den Landschaftsraum „Kinzigtal“ von

Hanau bis Steinau an der Straße im Main-Kinzig-Kreis. Das Verbundvorhaben von mehreren Hochschulen mit unterschiedlichen Fachgebieten will zum regionalen Tourismus belastbare Prognosen, nutzbare Potenziale und mögliche Perspektiven entwickeln.

Im ersten Projektjahr wurden durch das ReLUT bestehende Verkehrsdaten, vorhandene Verkehrsstrategien sowie Verkehrskonzepte für das Untersuchungsgebiet erfasst und analysiert. Im Bereich der Nahmobilität (Fuß- und Radverkehr) sowie im Bereich des Freizeitverkehrs sind bisher wenige bis keine Daten für den Untersuchungsraum vorhanden.

Aus diesem Grunde wird im weiteren Verlauf des Projekts eine tourismusbezogene Verkehrsanalyse durchgeführt. Dabei werden beispielsweise die Erschließung von ausgewählten Points of Interest, die Frequentierung von Rad- und Wanderwegen sowie Attraktionspunkte und -zeiten analysiert. Der Fokus liegt dabei größtenteils auf der Mobilität in den Bereichen Naherholung und Tagesausflüge. Das Projekt läuft noch bis Februar 2023.



## „LOEWE project-mo.de“ startet ins letzte Projektjahr

Fahrradboxen, Lastenräder, Kartendarstellungen und Umweltmobilitätshubs bilden die thematischen Schwerpunkte im letzten Projektjahr von „project-mo.de“. Das Projekt wird durch das Land Hessen als LOEWE-Schwerpunkt „Infrastruktur - Design - Gesellschaft“ gefördert und von einem interdisziplinären Team aus den vier Hochschulen, Hochschule für Gestaltung (Offenbach), Frankfurt UAS, TU Darmstadt und Goethe Universität (Frankfurt) bearbeitet.

Zu Beginn der Projektlaufzeit wurde ein interner Projektbericht über die verkehrlichen Daten im Untersuchungsgebiet Rhein-Main verfasst, in dem Bevölkerungskennzahlen, Pendlerbewegungen sowie Mobilitätskennzahlen zusammengetragen wurden. Der aktualisierte Bericht liegt den Projektmitgliedern nun vor. In den kommenden Wochen sind Experteninterviews und Online-Befragungen zu den Themen Fahrradboxen und Lastenräder geplant.

## +++ VERÖFFENTLICHUNGEN +++

Wendt, D., Tamm, D. (2021): Nachhaltiger Gütertransport in Straßenbahnen - Rechtsfragen zur „LastMileTram“. In: Recht der Transportwirtschaft, Heft 3/2021, S. 92-96.

Schäfer, P., Wendt, D., Weiser, F., Tamm, D. (2021): Rechtliche Herausforderungen sozialer Mobilitätsplattformen - am Beispiel des „Umweltmobilitätshub“ des Research Lab for Urban Transport. In: Journal für Mobilität und Verkehr - Mobilitätswandel durch digitale Transformationsprozesse, ISSN 2628-4154, Ausgabe 8 - März 2021, S. 14-24.

Erlemann, N., Diefenbach, H., Lunin, A., Grosse, E., Glock, C., Schocke, K.-O. (2021): So wird die Luftfracht effizienter. [www.ingenieur.de/fachmedien/logistikfuerunternehmen](http://www.ingenieur.de/fachmedien/logistikfuerunternehmen).

## Neues Projekt „Park+Ride Aktuell“ ist gestartet



Derzeit gibt es rund 28.000 Park+Ride Plätze an den Bahnstationen in der Region Frankfurt RheinMain. Ob an einem Park+Ride Platz noch ein freier Stellplatz zu finden ist, merken die Verkehrsteilnehmenden heute erst,

wenn sie an dem Parkplatz ankommen. Dies soll sich zukünftig ändern. Wie die Erfassung und Prognose der Stellplatzbelegung an Park+Ride Plätzen mithilfe künstlicher Intelligenz zukünftig gelingen kann, wird derzeit im Rahmen des Förderprojekts „Park+Ride Aktuell“ (P+R Aktuell) durch Urban Mobility Innovations (B2M Software GmbH), die Smart City System GmbH, der Frankfurt UAS und der Gesellschaft für Integriertes Verkehrs- und Mobilitätsmanagement (ivm GmbH) untersucht.

Das Projekt wird im Rahmen der Förderrichtlinie Modernitätsfonds (mFUND) durch das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) gefördert. Gemeinsam mit der Stadt Eppstein werden hierzu die Park+Ride Plätze in Eppstein, Bremthal und Niederjosbach mit entsprechender Sensorik zur Ermittlung der Parkraumbelegung ausgestattet. Weitere Park+Ride Plätze werden folgen. Ziel ist es, zukünftig aktuelle Auslastungsinformationen an P+R-Anlagen in Mobilitätsinformationsdiensten, wie der P+R-Plattform des Landes Hessen [www.pundr.hessen.de](http://www.pundr.hessen.de), berücksichtigen zu können.



Ziel des Projekts ist die digitale Erkennung des Belegungsgrads von P+R-Anlagen. Durch ein datenbasiertes und mit Analytics-Verfahren aufbauendes Modell sollen zur optimalen und wirtschaftlichen Informationsgewinnung, Daten gesammelt, analysiert und evaluiert werden. Auf den ausgewählten P+R-Anlagen wird der Ist-Zustand von der Frankfurt UAS konventionell erhoben und die Echtzeitbelegung mit dem beschriebenen Verfahren ermittelt. Durch die Auswertung der

Sensordaten können weitreichende Prognosemodelle und eine Übertragbarkeit auf andere Anlagen erstellt werden. Als weiteres Projektziel sollen P+R-Anlagen als Teil der Luftreinhalteplanung gestärkt werden, um den Umstieg auf den ÖV zu fördern und den MIV in Innenstädten zu reduzieren.

Das Projekt läuft von 12/2020 bis 11/2021.

### +++ VERÖFFENTLICHUNGEN +++

Schocke, K.-O., Huth, M., Bierwirth, B. (2021): Güterverkehrskonzept 2035 für Hessen - Status Quo, prognostizierte Entwicklung und Handlungsempfehlungen. <https://fragdenstaat.de>.

Schäfer, P., Freyer, L., Bohl, M., Winkler, Z. (2021): Duale Radlösung 2.0. Nutzungsverhalten der Radfahrenden bei dualer Radinfrastruktur durch Befragung. Abschlussbericht.

Hagen, T. et al. (2021): „Mit Parkraummanagement Einfluss nehmen auf fließenden Verkehr und städtische Mobilität“, „Daten als Grundlage eines datengestützten Parkraummanagements“, „Forschung für das kommunale Parkraummanagement: Ideen für Pilotprojekte“. In: Prochazka, V., M. Handrich, B. Bienzeisler (Hrsg.), „Kommunalen Parkraum datengestützt managen, Erfahrungen, Erkenntnisse und Handlungsempfehlungen“, Fraunhofer IAO, Stuttgart, 2021.

Hagen, T., Schäfer, P., Scheel-Kopeinig, S. (2021): Möglichkeiten und Grenzen der Ermittlung von Ganglinien des ruhenden Verkehrs aus Daten der Parkraumbewirtschaftung und aus GPS-Trip-Daten. Peer reviewed Article in: Straßenverkehrstechnik, forthcoming in Heft Nr. 8/2021.

Gernant, E. et al. (2021): Intermodale Logistikkette im urbanen Raum. Wie der Einsatz standardisierter Container die „letzte Meile“ optimiert.

## Neues Projekt „iLaPark“ ist gestartet

iLaPark

Gefördert durch:



aufgrund eines Beschlusses  
des Deutschen Bundestages

Das Projekt iLaPark soll in den nächsten drei Jahren die Nutzung von Elektromobilität im urbanen Raum voranbringen und wird vom Bundesministerium für Wirtschaft und Energie (BMWi) gefördert. Ziel ist es, mehr Ladestationen in Parkhäusern zu etablieren und diese optimal für die E-Autofahrer und die elektrischen

Netze zu nutzen. Das ReLUT erarbeitet mit der SyroCon AG, der EDAG Engineering GmbH, der Hsubject GmbH, der Intilion GmbH und dem House of Energy intelligente Park- und Ladekonzepte für Parkhäuser in Frankfurt. Um die bedarfsgerechte Ladeinfrastruktur in Parkhäusern zu bestimmen, werden Park- und Ladeverhalten sowie das Parkhausumfeld vom ReLUT analysiert. Darüber hinaus werden Parkhäuser und Ladestationen mit Hilfe einer Software-Plattform und App von SyroCon und EDAG zu virtuellen Clustern zusammengeschlossen, um eine optimale Belegung der Ladestationen zu erreichen. Dies ist notwendig, damit die Last der elektrischen Energie gut verteilt werden kann. Diese Plattform ermöglicht Parkhausbetreibern ihren Endkunden Parken und Laden kombiniert und digital anzubieten.

Für die Erprobung wird von Hsubject und Intilion eine portable batteriegestützte Ladeinfrastruktur entwickelt, die es Parkhausbetreibern ermöglicht, Ladeinfrastruktur und Konzepte ohne massiven Ausbau der elektrischen Anschlusskapazitäten zu testen. Neben der technischen Innovation werden erstmals raumbezogene bzw. stadttypologische Faktoren betrachtet. Neben der Software-Plattform für Parkhausbetreiber wird auch eine KI-basierte Preisfindung und Abrechnung „Parken + Laden“ untersucht. Das House of Energy unterstützt als Unterauftragnehmer die Projektorganisation und sorgt mit seiner Öffentlichkeitsarbeit und seinem Netzwerk für die regionale Verankerung und Sichtbarkeit des Projekts.

Als Modellregion wird die Innenstadt von Frankfurt betrachtet, in der sich ca. 500.000 Menschen

bewegen. Innerhalb der Kernstadt (Konstablerwache bis Hauptwache) befinden sich mehrere Parkhäuser, die zum Großteil im Besitz des assoziierten Partners PBG sind. Erfahren die E-Autofahrer über eine App, welche Ladestationen verfügbar sind, kann der Verkehr von Elektroautos gezielt gesteuert werden. So werden netzdienliches Laden und die optimale Auslastung der Infrastruktur erreicht. Die gewonnenen Erkenntnisse aus dem Pilotgebiet lassen sich auf vergleichbare Regionen übertragen und haben somit eine hohe Breitenwirkung.

Das Projekt läuft von 01/2021 bis 12/2023.

### +++ PODCASTREIHE „Die Zukunftsmobilisten: Nr. 116 Prof. Dr.-Ing. Dennis Knese +++

Jürgen Vagt interviewt Dennis Knese zu den aktuellen Herausforderungen und Chancen im Radverkehr. Auch die Schwerpunkte seiner Forschung wurden thematisiert.

Hören Sie hier den vollständigen [Podcast](#).

### +++ Radio-INTERVIEW zum Thema Gütertransport per Straßenbahn +++

Bei radioeins rbb wurde Kai-Oliver Schocke in der Sendung „Die Sonntagsfahrer“ zum Thema „Gütertransport per Straßenbahn“ interviewt.

Hören Sie hier das vollständige [Interview](#).

### +++ Interview: „Smarte Fahrradlogistik für mehr Lebensqualität“ +++

Dennis Knese erläuterte Magdalena Polloczek und Gökhan Özmemis vom NORDENDtalk Ideen und Möglichkeiten zur Entwicklung einer nachhaltigen und klimafreundlichen Lieferlogistik sowie einer fahrradfreundlichen Stadtentwicklung.

Lesen Sie das vollständige [Interview](#) hier.

## „start2park“ führt Pretests zur Messung der Parksuchzeit durch

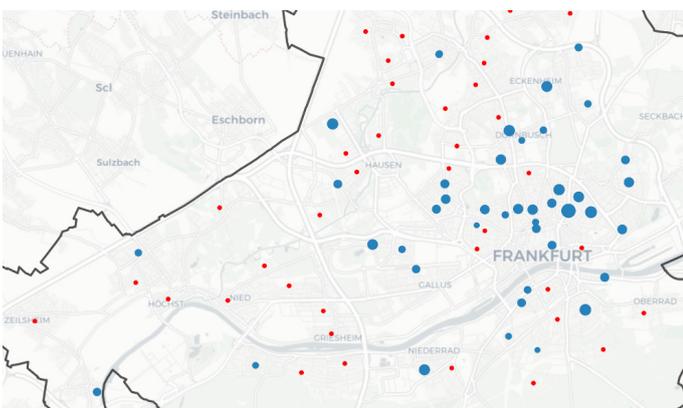


start2park

Um die Parksuchzeit zu messen und deren Determinanten zu untersuchen, werden im Rahmen des Projekts „start2park“ derzeit Testfahrten durchgeführt. Die meisten Fahrten fanden bisher in Rostock und Frankfurt statt. Dabei werden die Dauer der Fahrt, der Parkplatzsuche und des Fußwegs zum Zielort gemessen. Zudem werden Tracking-Daten mit GPS-fähigen Geräten aufgezeichnet und auch andere Faktoren erhoben, wie beispielsweise der Fahrtzweck, das Geschlecht des Fahrenden, der Fahrzeugtyp, die Höhe der Parkgebühren und situative, regionale und zeitliche Faktoren.

Bis jetzt wurden 163 Testfahrten in verschiedenen Städten Deutschlands durchgeführt (im Beispiel Frankfurt). Sie zeigen eine mittlere Parksuchzeit von 1 Minute und 21 Sekunden. 37% der Fahrten haben eine Parksuchzeit von 0 Sekunden, und bei 95% der Fahrten haben die Fahrer unter 5 Minuten nach einem Stellplatz gesucht. Die 103 Parkvorgänge, die eine positive Parksuchzeit aufweisen, haben einen Durchschnitt von 2 Minuten und 8 Sekunden.

Rote Punkte zeigen die sofort gefundenen Parkstände, Blaue die Parkstände mit einer positiven Suchzeit. Je größer der Punkt, desto länger war die Parksuchzeit.

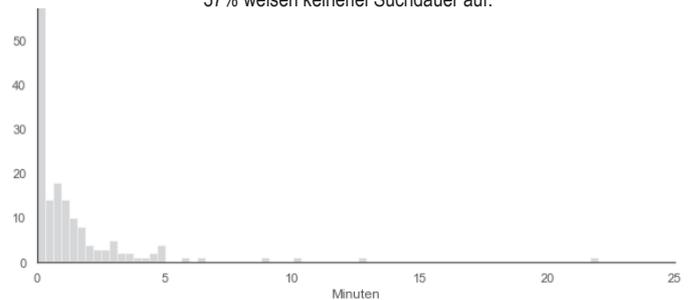


Erhebung © FRA-UAS (eigene Darstellung)  
Bildmaterial © www.openstreetmap.org/copyright

Von 149 Fahrten wurden GPS-Tracking-Daten aufgezeichnet. Es zeigt sich, dass die Fahrer im Durchschnitt 88 Meter (Luftstrecke) vom Zielort entfernt mit der Parkplatzsuche beginnen und der gefundene Parkstand im Durchschnitt 90 Meter (Luftstrecke) vom Zielort entfernt ist. 87 Fahrten in Frankfurt und

65 Fahrten in Rostock haben eine durchschnittliche Parksuchzeit von 81 Sekunden beziehungsweise 80 Sekunden, die sich nicht signifikant unterscheiden.

Häufigkeiten der Parksuchdauer: Bisher sind die Suchdauern gering (<5 Minuten). 37% weisen keinerlei Suchdauer auf.



© FRA-UAS (eigene Darstellung)

Navigations-Apps vernachlässigen die Zeit für die Parkplatzsuche. Um herauszufinden, inwieweit die Schätzung von Navigations-Apps von der realen Fahrdauer inklusive der Parkplatzsuchzeit abweicht, wird die von Google Maps prognostizierte Fahrdauer beim Fahrtantritt notiert. Die Ergebnisse zeigen, dass Google Maps die Fahrdauer ausschließlich der Parkplatzsuche sehr genau schätzt. Die Differenz beträgt bei 163 Testfahrten im Durchschnitt nur etwa 4 Sekunden. Die durchschnittliche Differenz zwischen der realen Fahrzeit einschließlich der Parkplatzsuche und der Google Maps-Schätzung beträgt jedoch ca. 1 Minute und 17 Sekunden, was in etwa der durchschnittlichen Parkplatzsuchzeit von 1 Minute und 21 Sekunden entspricht.

Zu betonen ist, dass die Daten nicht repräsentativ und stark von der Pandemie beeinflusst sind, was die relativ geringe Parksuchdauer erklären kann. Diese Datenerfassung und -analyse dient aber dem vertiefenden Verständnis des Prozesses der Parksuche. Die Ergebnisse werden bei der Entwicklung und Gestaltung der start2park-App hilfreich sein, mit der die Datenerfassung für die Parksuche ab diesem Sommer in großem Maßstab durchgeführt werden soll.

Falls Sie gerne als Testfahrer/in zu dem Forschungsprojekt beitragen möchten, dann wenden Sie bitte sich an Dr. Sabine Scheel-Kopeinig. Weitere Details finden Sie auf [www.start2park.com](http://www.start2park.com).

+++ SAVE THE DATE +++

## 2. Nationale Radlogistik-Konferenz



28.-29. September 2021  
in Frankfurt am Main

Details zur Veranstaltung lesen Sie auf der [Homepage](#) des  
Veranstalters Radlogistikverband Deutschland

### Neues Projekt „ParkRight“ ist gestartet



#### ParkRight

Das Forschungsprojekt „ParkRight“ beschäftigt sich mit dem unzulässigen Halten und Parken von Fahrzeugen auf Radfahrstreifen bzw. in zweiter Reihe. Diese Situation stellt derzeit für Radfahrende eine besonders hohe

Gefährdung dar, da sie dann in den fließenden Verkehr ausweichen müssen. Gemeinsam mit den Projektpartnern Bliq und Fluxguide GmbH wird der übergeordnete Bereich der Verkehrsdatenanalyse im Zusammenhang mit dem ruhenden Verkehr, der Straßenverkehrsordnung und dem Radverkehr untersucht.

Im Rahmen des Projekts werden Bildbefahrungsdaten verwendet, um unzulässiges Halten und Parken umfassend und nachvollziehbar zu erfassen und zu identifizieren. Dafür fahren vorab Testfahrzeuge ausgewählte Straßenabschnitte ab und zeichnen die Verkehrssituation auf. Anschließend werden diese Bildbefahrungsdaten genutzt, um unzulässiges Halten



© Bliq GmbH

und Parken zu identifizieren und zu kennzeichnen. Darüber hinaus wird eine Webanwendung entwickelt, welche die Analyseergebnisse Verkehrsplanerinnen und -planern zukünftig zugänglich macht.

Das Ziel des Projekts besteht somit in der Erfassung von unzulässigen Halte- und Parkvorgängen sowie der Entwicklung von Handlungsempfehlungen. Die gewonnenen Daten und Erkenntnisse dienen als wichtige Grundlage für die Entwicklung eines marktreifen, datenbasierten Werkzeugs für Verkehrsplanende. Diese erhalten damit Hinweise für eine fahrradfreundliche und konfliktvermindernde Straßenraumgestaltung, bezogen auf den Pkw- und Radverkehr. Die Übertragbarkeit der Ergebnisse wird durch die Aufnahme und Analyse von Bildbefahrungsdaten in mehreren Großstädten (Berlin, München und Frankfurt) sichergestellt.

Das Projekt wird gefördert vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur. Es läuft von 01/2021 bis 12/2021.



Weitere Details finden Sie auf der [Projekthomepage](#).

### +++ Porträt von Dennis Knese +++

Thilko Gläßgen vom Tagesspiegel BACKGROUND hat mit Dennis Knese über notwendige Veränderungen in der Mobilität und gute Beispiele aus dem Ausland gesprochen.

Hier können Sie das vollständige [Interview](#) lesen.

### +++ PODCASTREIHE „MobilDialog #3 Prof. Dr.-Ing. Petra Schäfer +++

Hans-Jürgen Schmidt interviewt Petra Schäfer zu den Themen Verkehrsplanung und Mobilitätsparkhäuser. Hören Sie hier den vollständigen [Podcast](#).

## Abschlussbericht des Projekts „Umweltmobilitätshub“ ist veröffentlicht

Das Forschungsprojekt „Umweltmobilitätshub“, das mit dem Projektpartner Stadt Rüsselsheim am Main über ein halbes Jahr durchgeführt wurde, konnte zum 31. Dezember 2021 erfolgreich abgeschlossen werden. Im Rahmen des Projekts wurde eine Potentialanalyse für eine neue Mobilitätsplattform durchgeführt, welche Fahrzeug-Sharing mit einer Fahrgemeinschafts- und Mitbring-Funktion kombiniert und auf die Bedürfnisse von Wohnquartieren in Mittelzentren ausrichtet. Die Analyse beschäftigte sich mit allen primär-relevanten Fachdisziplinen, die für eine erfolgreiche Umsetzung des zugrundeliegenden Konzepts notwendig sind. Dazu zählen die Verkehrsplanung, Logistik, Recht und die Wirtschaftswissenschaft.

Während der Projektlaufzeit wurde eine quantitative Online-Befragung mit potenziellen Endkunden eines Umweltmobilitätshubs in einem gemeinsam mit dem Projektpartner ausgewählten Quartier durchgeführt. Die Befragung erfolgte über unterschiedliche Kanäle und wurde mittels vor Ort aufgebauter Mobilitätsstände begleitet bzw. beworben. Aus den Befragungsergebnissen konnten Tendenzen zu dem aktuellen Mobilitätsverhalten, der Nutzungsbereitschaft und den Gestaltungswünschen abgeleitet werden. So gaben beispielsweise 62% der befragten Teilnehmenden an, dass sie sich vorstellen könnten, die Lösung zu nutzen, wenn diese in ihrer Nachbarschaft zu Verfügung stehen würde. Von diesen potentiellen Nutzenden gaben 67% sogar an, dass sie für die Lösung ein eigenes Fahrzeug aufgeben würden.

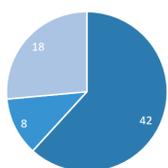


© F. Weiser | FRA-UAS

Es konnten darüber hinaus Annahmen über die Quartiersauswahl und die quartierspezifische Konzeptausgestaltung formuliert werden. So wurde identifiziert, dass eine Kombination aus Fahrzeug-Sharing, der Mitbring-Funktion und einem Anreizsystem den höchsten Grenznutzen für die Teilnehmenden hätte. Weitere Erkenntnisse konnten zu der präferierten Einführungsreihenfolge, der Zahlungsbereitschaft und zu präferierten Zahlungsmethoden gewonnen werden. Basierend auf dem bisherigen Mobilitätsverhalten und der identifizierten Nutzungsbereitschaft wurden Emissionsberechnungen (vorher / nachher) durchgeführt und ein kalkulatorisches Einsparpotential abgeleitet. Abgerundet wurde die Potentialanalyse durch eine Untersuchung nach rechtlichen Herausforderungen, die durch den eigentlichen Betrieb des Umweltmobilitätshubs entstehen könnten. Hierbei wurden vor allem rechtliche Notwendigkeiten erläutert.

Mehr Details lesen Sie im Abschlussbericht auf unserer [Homepage](#).

Nutzungsbereitschaft



■ Potentiell Nutzende  
■ Unentschieden  
■ Potentiell Nicht-Nutzende

Präferierte Funktionskombination



Effekte des Umweltmobilitätshub



© FRA-UAS (eigene Darstellung)

+++ SAVE THE DATE +++

### Seminar „Logistik und SCM-Grundlagen“

28.-29. Mai 2021

im HOLM in Frankfurt am Main

Details zur Veranstaltung finden Sie auf der [Homepage](#) des des KompetenzCampus der Frankfurt UAS

Fachbereich 1 & 3  
ReLUT

## Studium und Lehre

Die Verknüpfung von Forschung und Lehre ist uns wichtig. Heute möchten wir über ein Studienprojekt der Hochschule für Medien, Kommunikation und Wirtschaft (HMKW) berichten. Weiterhin informieren wir über seminaristische Veranstaltungen des ReLUT. Außerdem haben Bachelor-Studierende des Fachbereichs Bauingenieurwesen sich mit möglichen Maßnahmen zur Förderung der Verkehrswende beschäftigt.

### +++ VERÖFFENTLICHUNGEN +++

Schäfer, P., Weiser, F., Wendt, D., Tamm, D. (2021): Umweltmobilitätshub. Potenzialanalyse einer Plattform zur Integration von eCarsharing, Fahrgemeinschafts- und Mitbring-Funktionen. Abschlussbericht.

Hagen, T., Scheel-Kopeinig, S. (2021): Would customers be willing to use an alternative (chargeable) delivery concept for the last mile? In: Research in Transportation Business & Management, 100626, ISSN 2210-5395. Der vollständige Artikel steht bis 6.4.2021 kostenlos als Download zur Verfügung.

Schäfer, P., Altinsoy, Ph. (2021): Autonom am Mainkai. Nutzerakzeptanz und betriebliche Herausforderungen autonomer Shuttles in Frankfurt am Main. Abschlussbericht.

Schocke, K.-O., Erlemann, N. (2021): Mit der Drohne ins Labor. In: Kommunalpolitische Blätter KOPO 01/2021, S.40-41.

Schäfer, P., Altinsoy, Ph., Freyer, L, Gilbert, A. (2021): ZUKUNFT.DE. Zustellverkehre kundenorientiert, nachhaltig, flexibel und transparent. Durch Emissionsfreiheit. Abschlussbericht.

Hagen, T., Sunder, M., Lerch, E., Saki, S. (2021): Effekte der COVID-19-Pandemie auf Mobilität und Verkehrsmittelwahl. In: Straßenverkehrstechnik Ausgabe 01/2021, S.7-14.

## Share the Road - ein Studienprojekt der HMKW

Für die Projektwerkstatt Eco-Social Design, urbane Mobilität „Share the Road – Fahrrad fahren in Frankfurt“ von Prof. Sebastian Kraus der Hochschule für Medien, Kommunikation und Wirtschaft Frankfurt (HMKW) durften Petra Schäfer und Lola Freyer ihre Expertise vorstellen und spannende Projekte bewerten.

Die HMKW-Studierenden sollten der Frage nachgehen, wie wir uns in Zukunft einfacher, schneller und sicher durch die Stadt bewegen können. Dabei entstanden viele spannende Projektideen. Zwei davon möchten wir hier genauer vorstellen:

### 1) Ryder

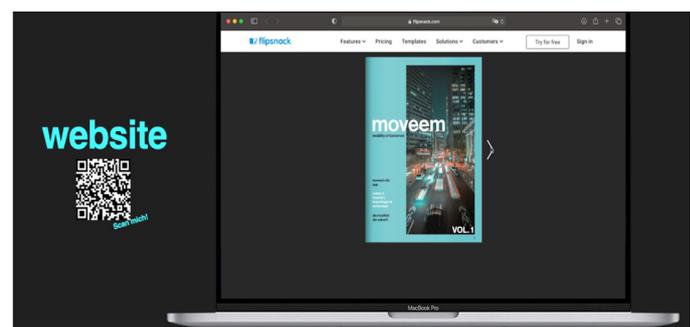
Ryder ist eine App, die Fahrradfahren attraktiver macht. Sie erfüllt bekannte Basics wie eine Navigationsfunktion, dabei schlägt sie dem Nutzer – gerade in vollen Innenstädten – eine fahradfreundliche Route vor.



© M. Pawlowski, E. Lee, M. Amrhein, J. Segschneider | HMKW

### 2) Moveem

Bei Moveem handelt es sich um eine Zeitschrift, die durch die gleichnamige Firma ins Leben gerufen wurde. Die Zeitschrift konzentriert sich darauf, Angebote zur Verbesserung der Mobilität von Städten zu machen. Ziel ist es hierbei, zu einer grünen Transportation beizutragen.



© D. Breuckmann Estellés, C. Fröhlich, A. Wagner, M. Maicher | HMKW

## Seminaristische Veranstaltungen im ReLUT

Neben der Teilnahme an wissenschaftlichen Konferenzen sowie Weiterbildungen und Lehrveranstaltungen, werden die wissenschaftlich Mitarbeitenden des ReLUT durch eine Reihe von „seminaristischen Veranstaltungen“ gefördert – momentan natürlich alle virtuell.

Circa alle sechs Wochen findet das **interne Methodenseminar** statt, bei dem unsere Forschenden ihre Projekte und dabei vor allem methodische Fragen im Kreis des Teams und der Professorinnen und Professoren für 30-45 Minuten diskutieren können. Oft sind es Forschungsprojekte im Anfangsstadium, Ideen für Promotionsvorhaben sowie methodische Herausforderungen, die hier „im geschützten Rahmen“ besprochen und diskutiert werden.

Zweimal im Jahr trifft sich das gesamte Team für jeweils einen ganzen Tag zum **ReLUT-Tag**. Hier geht es um den Austausch über Software, Tools und Arbeitstechniken sowie sonstige Themen, die man gerne im Team teilen möchte. Nicht zuletzt geht es hier auch um Teambuilding, was gerade in Zeiten von Corona besonders wichtig ist.

Zusammen mit Prof. Dr.-Ing. Carsten Sommer, Lehrstuhl für Verkehrsplanung und Verkehrssysteme der Universität Kassel, wird einmal jährlich für zwei Tage das **Promotionskolloquium** veranstaltet, zu dem alle Promovierenden der beteiligten Professorinnen und Professoren eingeladen sind. Hier stellen die Promovierenden ihre Dissertationsthemen zur Diskussion. Momentan findet das Promotionskolloquium semesterbegleitend per Videokonferenz statt.

Aufgrund der verliehenen BMVI-Stiftungsprofessur Radverkehr ist das ReLUT im engen Austausch mit den sechs Hochschulen, die ebenfalls gefördert werden. Neben den neuen Professuren haben auch wissenschaftlich Mitarbeitende ihre Arbeit aufgenommen. Viele von ihnen möchten promovieren. Um Synergien zwischen den Forschungsgruppen zu schaffen, wurde das **Doktoranden-Seminar** „Radverkehr und nachhaltige Mobilität“ ins Leben rufen, bei dem ebenfalls die Dissertationsthemen präsentiert und diskutiert werden können. Dies ermöglicht den Forschenden auch mit

den Radverkehrsexpertinnen und -experten anderer Hochschulen zusammenzuarbeiten, sich auszutauschen und sich gegenseitig zu unterstützen, sei es mit Daten, Inputs oder hilfreichen Kontakten. Dies ist aufgrund des sehr „jungen“ Forschungsbereichs Radverkehr von besonderer Bedeutung.

Seit März 2021 veranstaltet die CEDAR-Graduiertenschule der Frankfurt UAS, die von Prof. Dr. Tobias Hagen und Prof. Dr. Matthias Kowald der Hochschule RheinMain (HS RM) neu aufgelegt und inhaltlich betreute Reihe **„Interdisziplinäres Kolloquium zu quantitativen Methoden“**. Diese Veranstaltung richtet sich sowohl an interessierte Professorinnen und Professoren, an Promovierende sowie an die interessierte Öffentlichkeit aller Disziplinen, die sich in ihrer Arbeit mit der Anwendung vielfältiger quantitativer Methoden beschäftigen. Die Veranstaltung schafft einen Rahmen für den hochschulübergreifenden wissenschaftlichen Austausch unter Forschenden. Den Auftakt machte am 3. März Margarita Gutjar (HS RM) mit dem Titel „Stated Adaptation - Experiment zur Untersuchung von Anreizstrukturen für Elektrofahrzeuge“.

Weitere Veranstaltungstermine sind:

### 7. April 2021, 14:00 Uhr

„Gruppierung von KfZ-Verkehrsströmen basierend auf GPS-Daten und unsupervised machine learning“, Siavash Saki (ReLUT)

### 5. Mai 2021, 14:00 Uhr

„Modelle der Bewertung und Wahrnehmung neuer Verkehrsangebote und Mobilitätsservices“, Prof. Dr. Matthias Kowald (HS RM)

Bei Interesse melden Sie sich gerne über folgenden [Link](#) zu den Kolloquien an. Sofern Sie vortragen möchten, senden Sie Ihren Themenvorschlag bitte per E-Mail an [Tobias Hagen](#).

+++ SAVE THE DATE +++

### Mobilität 2100 - Autonomes Fahren



20. Oktober 2021 in Frankfurt

*Details folgen in Kürze*

### Ingenieurprojekt zum Thema Verkehrswende

Mit der BMVI-Stiftungsprofessur liegt unser Fokus vor allem auf dem Thema nachhaltige Mobilität. Daher haben wir im vergangenen Wintersemester mit Bachelor-Studierenden des Fachbereichs Bauingenieurwesen mögliche Maßnahmen zur Förderung der Verkehrswende im Rhein-Main-Gebiet untersucht.

Im Rahmen des Ingenieurprojekts sollten die 19 Studierenden in Gruppenarbeit zunächst ein passendes Projektthema wählen, welches zu einer nachhaltigen Verkehrsmittelwahl beiträgt, wie z. B. die Planung von neuen Radwegen und Radabstellanlagen oder Maßnahmen zur Akzeptanzsteigerung des ÖPNV. Nach einer Bestandsaufnahme, einer Analyse, dem Definieren von Projektzielen und dem Entwickeln von Maßnahmen, konnten alle Studierende am Ende des Semesters ihre Projektergebnisse erfolgreich präsentieren.

So wurde u. a. eine Radschnellverbindung zwischen der Stadt Frankfurt am Main und der größten Arbeitgeberin des Rhein-Main-Gebiets, der Fraport AG, konzipiert. Mit der Radschnellverbindung soll die Arbeitsstätte attraktiv für Pendelnde mit dem Fahrrad erreichbar sein. Der Kfz-Verkehr kann somit reduziert werden.

Weiterhin wurde im Frankfurter Stadtteil Bornheim ein Straßenabschnitt der Bergerstraße, die heute zu einer der beliebtesten Flaniermeilen mit Gastronomie- und Einkaufsmöglichkeiten zählt, zu einem autofreien Quartier umgestaltet. Durch die Sperrung der Straße für den MIV steht Fußgängerinnen und Fußgängern und Radfahrenden mehr Platz zur Verfügung, was die Wohn- und Lebensqualität im Viertel steigern kann.

Außerdem wurde das Frankfurter Wohnviertel Kuhwaldsiedlung, das heute eine lückenhafte Radverkehr- und ÖPNV-Infrastruktur aufweist, mobilitätsfreundlich umgestaltet. Mithilfe von neuen Sharing-Stationen für E-Bikes und E-Scooter kann die intermodale Verknüpfung des Viertels mit der ÖPNV-Anbindung der Innenstadt Frankfurts gefördert werden. Die Studierenden erstellten hierzu ein Standortkonzept, das neben Abstellanlagen auch Ladestationen für die Elektromobilität vorsieht.

Zum Thema ÖPNV wurden ebenfalls von den Studierenden Konzepte erstellt. So wurde eine neue Straßenbahnlinie zur Ergänzung des Buslinienetzes in der Offenbacher Innenstadt konzipiert. Mit der Straßenbahnlinie soll der Hauptbahnhof Offenbach am Main mit dem nördlich des Mains liegenden Frankfurter Stadtteil Fechenheim verbunden werden. Durch die neue Verbindung kann die Akzeptanz des ÖPNV gesteigert und dadurch der Kfz-Verkehr reduziert werden.

Auch zur Akzeptanzsteigerung des ÖPNV wurden mit der Recherche und Analyse von vorhandenen Statistiken und Umfragen drei der einflussreichsten Probleme im ÖPNV identifiziert. Die Sicherheit an Bahnhöfen und Haltestellen, die Fahrgastauslastung und das Preis-Leistungs-Verhältnis zählen zu den wichtigsten Faktoren, warum Personen den ÖPNV nicht oder nur ungern nutzen. Die Studierenden haben zur Attraktivitätsförderung verschiedene Maßnahmen entwickelt.

+++ SAVE THE DATE +++

### Logistikkongress 2021

Innovations- und Karrieremesse der  
Hochschulen Rhein-Main

31. Mai 2021

*Details zum Kongress finden Sie auf der  
[Veranstaltungshomepage](#)*

## Key Note beim Fahrrad-Jahresrückblick der Stadt Aachen

Vor gut einem Jahr hat der Rat der Stadt Aachen die Ziele des Radentscheides beschlossen. Dies nahm die Stadt zum Anlass, um am 19. Februar 2021 gemeinsam mit Fachpublikum sowie Bürgerinnen und Bürgern einen Blick darauf zu werfen, was bislang passiert und was für die Zukunft geplant ist. Nach der Begrüßung durch die Oberbürgermeisterin Sibylle Keupen gab Dennis Knese vor ca. 180 Teilnehmenden eine Key Note mit dem Titel „Mehr, attraktiver, sicherer – neue Wege auf zwei Rädern“. Dabei präsentierte er seine Kernbotschaften für eine Stärkung des Radverkehrs und eine nachhaltige Mobilität in der Zukunft. Außerdem stellte er verschiedene internationale Entwicklungen und Konzepte vor, wie die Superblocks in Barcelona, die One Minute City aus Schweden oder das Vision Zero-Konzept in Helsinki.



## +++ ADAC PODCAST Mobilität am Mittwoch Folge 13: Letzte Meile auf der Schiene - Pakete per Straßenbahn +++

Host Alexander Schnaars spricht mit Kai-Oliver Schocke darüber, wie bis zu 60% des herkömmlichen CO2-Verbrauchs vom Lieferverkehr eingespart werden können.

Hören Sie hier den vollständigen [Podcast](#).

## +++ Interview: „Die Bedeutung eines eigenen Autos wird weiter sinken“ +++

Dennis Knese wurde von Riese & Müller interviewt und beschreibt dort, wie wir uns morgen bewegen werden und was Wissenschaft und Unternehmen voneinander lernen können.

Das vollständige [Interview](#) lesen Sie hier.

## +++ SAVE THE DATE +++

### Urban Transport Conference 2021

14.-15. September 2021

Der Call-for-Speaker startet in Kürze.

*Details zur Conference finden Sie auf der [Veranstaltungshomepage](#)*

## Vortrag beim PTV Academic Forum

Das PTV Academic Forum richtet sich an Lehrende und Forschende der deutschsprachigen Hochschullandschaft und fand am 23. und 24. Februar 2021 statt.

Prof. Dennis Knese stellte dem virtuellen Publikum die Stiftungsprofessuren Radverkehr vor und präsentierte sein Lehr- und Forschungskonzept, mit dem er das Thema Radverkehr an der Frankfurt UAS angehen möchte. Daran anknüpfend fand im Nachgang eine Breakout-Session statt, in der insbesondere die Bedeutung neuer digitaler Tools für die Radverkehrsplanung hervorgehoben und diskutiert wurde.



## LAST MILE CITY LOGISTICS im Online-Format



Vom 10.-11. März 2021 fand die LAST MILE CITY LOGISTICS statt - ein Digital-Treffpunkt für Anbieter und Anwender

von Logistiklösungen, Konzepten und Strategien für die Zustellung von Waren, Gütern und Dienstleistungen auf der sogenannten letzten Meile. Deike Tamm präsentierte in ihrem Vortrag das Thema „LastMileTram: Rechtliche Problemfelder und Lösungsansätze“. Im Verlauf des Vortrags wurden die rechtlichen Rahmenbedingungen einer Güterstraßenbahn in Frankfurt am Main vorgestellt. Zu den von Domenik Wendt und Deike Tamm identifizierten Rechtsproblemen zählen sowohl öffentlich-rechtliche Genehmigungserfordernisse als auch zivilrechtliche Haftungsfragen.

### +++ Interview: „Der Wandel ist eingeleitet“ +++

Dennis Knese wurde anlässlich der Ergebnisse des Fahrradklima-Tests 2020, bei denen Frankfurt sich auf den 3. Rang verbesserte, von Dorothee Torebko von der Neuen Berliner Redaktionsgesellschaft zu den Entwicklungen im Mix und den notwendigen Änderungen befragt.

Das vollständige [Interview](#) lesen Sie hier.

## Feierabendnetworking FAN@HOLM fand erstmalig online statt

Das 23. FAN@HOLM fand am 8. Februar 2021 erstmalig über die Online-Plattform Zoom statt. Zunächst referierten Prof. Dr. Michael Huth von der Hochschule Fulda und Carsten Knauer vom BME e.V. über das Thema „Schon reif oder noch Luft nach oben? Status Quo des Supply Chain Risk Management“.

Im zweiten Beitrag präsentierte Prof. Dr. Kai-Oliver Schocke Frankfurt UAS, das Thema „Corona-Pandemie: Über die Resilienz digitalisierter Unternehmen“.

Die anschließende Diskussionsrunde wurde von Prof. Dr. Benjamin Bierwirth, ebenfalls Frankfurt UAS, moderiert.



Das 24. FAN@HOLM fand am 22. März 2021 wieder via Zoom statt. Lola Freyer, wissenschaftliche Leiterin des ReLUT der Frankfurt UAS, berichtete über die Ergebnisse des Forschungsprojekts „ZUKUNFT.DE - Zustellverkehre kundenorientiert, nachhaltig, flexibel und transparent. Durch Emissionsfreiheit“. Im Fokus des Projekts stand die Elektrifizierung der KEP-Dienstleister.

Im zweiten Beitrag präsentierte Klaus Stodick von der United Parcel Service Deutschland S.à.r.l. & Co. OHG über die „Letzte Meile der Paket-Lieferung“.

Im Anschluss diskutierten die Referenten mit Prof. Dr. Kai-Oliver Schocke und Prof. Dr. Benjamin Bierwirth der Frankfurt UAS zum Thema.



Der nächste und damit 25. FAN@HOLM wird am 17. Mai 2021 ab 17:30 Uhr stattfinden.

Für weitere Informationen nutzen Sie gerne unsere [XING-Gruppe](#).

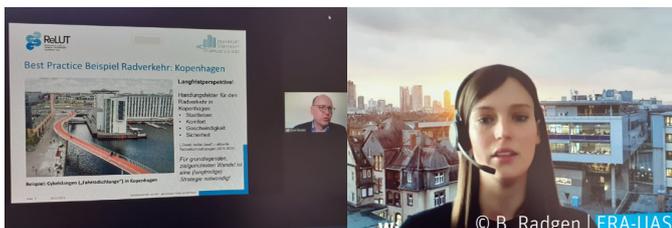
## Erster Frankfurter Zukunftskongress - Denkraum Verkehrswende vor Ort



Am 23. und 24. Februar fand der von der Frankfurt UAS organisierte

Frankfurter Zukunftskongress virtuell statt. Dabei wurden in Podiumsdiskussionen, Key Notes und Denkräumen wichtige Zukunftsthemen im Bereich Digitalisierung, Umwelt und New Work mit Vertretern aus Forschung und Praxis diskutiert.

Im Denkraum „Verkehrswende vor Ort – gemeinsam Fahrt aufnehmen“, haben sich Prof. Josef Becker (Professor für Schienenverkehrswesen und öffentlichen Verkehr) und Prof. Dennis Knese (Professor für nachhaltige Mobilität



und Radverkehr) gemeinsam mit Thorsten Fromm vom RMV dem Thema Verkehrswende in Frankfurt gewidmet.

Nach kurzen Impulsvorträgen von Herrn Fromm zum Stand der Verkehrswende in Frankfurt und Prof. Becker zu internationalen Beispielen erfolgreicher lang- und kurzfristiger Maßnahmen zur Einleitung der Verkehrswende, fand unter Moderation von Nathalie Erlemann eine spannende Diskussion mit über 50 Teilnehmern des Denkraums statt. Dabei wurden Themen wie die Veränderung des Mobilitätsverhaltens unter Corona-Bedingungen, Faktoren für eine erfolgreiche Umsetzung der Verkehrswende sowie mögliche Finanzierungskonzepte derselben diskutiert.

### +++ Interview: „Der neue Radprof(i) an der Frankfurt UAS“ +++

In den Studi-News der Frankfurt UAS stellt Dennis Knese sich und seine Aktivitäten als neuer Radprofessor vor.

Das vollständige [Interview](#) finden Sie hier.

## ReLUT zieht um ins House of Science and Transfer (HoST)

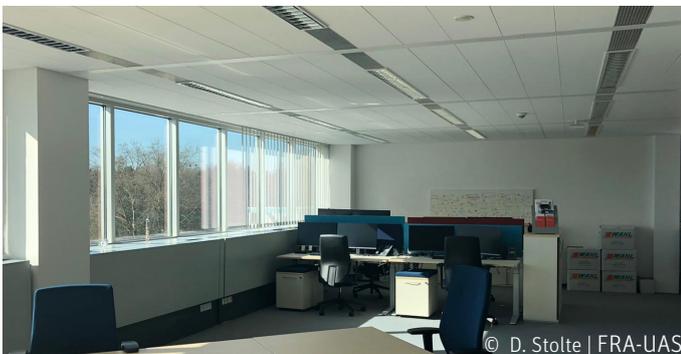
Am 18. Februar 2021 war es endlich soweit! Das ReLUT hat seine neuen, frisch renovierten Räumlichkeiten im 3. OG des HoST bezogen. Das HoST liegt fußläufig ca. 7 Minuten vom Campus der Frankfurt UAS entfernt.



© L. Freyer | FRA-UAS

Zur ReLUT Area des Gebäudes gehören mehrere, geräumige 4er- und Einzelbüroräume, ein großzügiges Großraumbüro, und vielfältige Besprechungsmöglichkeiten.

Unser Forschungslabor ist nun mit 8 Professuren, 25 wissenschaftlichen und administrativen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern und nochmal sovielen studentischen Hilfskräften im HoST eingezogen.



Der Eingangsbereich des 3. OG im HoST, der sogenannte Raum der Begegnungen, beheimatet derzeit einige Ausstellungsmöbel zur Ansicht. Diese werden voraussichtlich im Juni im HoST aufgestellt werden.

Und sobald es wieder möglich ist, freuen wir uns auf ein Wiedersehen in unseren neuen Räumlichkeiten.

### +++ Neue Besucheradresse des ReLUT +++

ReLUT - Research Lab for Urban Transport  
HoST - 3. OG  
Hungener Straße

D-60389 Frankfurt am Main



### +++ SAVE THE DATE +++

#### 5. Nahmobilitätskongress

1. Juli 2021 in Frankfurt

Details zur Veranstaltung finden Sie auf der Homepage  
[nahmobil-hessen.de](http://nahmobil-hessen.de)

Sie möchten den Newsletter abbestellen?  
Schicken Sie uns bitte an [relut@fra-uas.de](mailto:relut@fra-uas.de)  
eine kurze E-Mail.

Stand:  
01.04.2021

Bildnachweis Seiten 1&2:  
Alle Porträts: Ulrike Wolf



## IMPRESSUM

### Frankfurt University of Applied Sciences

Fb 1 Architektur · Bauingenieurwesen · Geomatik

Fb 3 Wirtschaft & Recht

Nibelungenplatz 1

60318 Frankfurt am Main

Tel. +49 (0)69 - 1533-2361

E-Mail: [relut@fra-uas.de](mailto:relut@fra-uas.de)

[www.relut.de](http://www.relut.de)

[www.frankfurt-university.de](http://www.frankfurt-university.de)

Instagram @relut\_fgneuemobilitaet