

Projektpartner

HOLM House of Logistics & Mobility (HOLM) GmbH
Förderkennzeichen Projekt I: 01FE14035 (ab Oktober 2016: 02K12A180)

Dipl.-Geogr. Bianca Martin | Konsortialleitung
B. Sc. /M.A. Malgorzata Polanska

ivm ivm GmbH (Integriertes Verkehrs- und Mobilitätsmanagement Region
Frankfurt RheinMain)
Förderkennzeichen Projekt I: 01FE14039

Dipl.-Ing. Heike Mühlhans | Projektleitung
Dipl.-Ing. Rüdiger Bernhard
Dipl.-Ing. Christine Breser

Frankfurt UAS Frankfurt University of Applied Sciences
Fachgruppe Neue Mobilität
Förderkennzeichen Projekt I: 01FE14036

Prof. Dr.-Ing. Petra Schäfer | Projektleitung
M. Eng. Andreas Gilbert
M. Eng. Antje Quitta

Universität Kassel Universität Kassel
Fachgebiet Verkehrsplanung und Verkehrssysteme
Förderkennzeichen Projekt I: 01FE14037

Prof. Dr.-Ing. Carsten Sommer | Projektleitung
Dipl.-Ing. Claudia Witte
Dipl.-Ing. Franz Lambrecht

LBF Fraunhofer-Institut für Betriebsfestigkeit und Systemzuverlässigkeit LBF
Förderkennzeichen Projekt I: 01FE14038

Dipl.-Ing. Eva-Maria Stelter | Projektleitung
Dr. Riccardo Bartolozzi

© DieMoRheinMain Januar 2017

Das diesem Bericht zugrundeliegende Vorhaben wurde mit Mitteln des Bundesministeriums für Bildung und Forschung unter dem Förderkennzeichen 02K12A181 und weitere gefördert.

Inhaltsverzeichnis

Projekthintergrund

Das Projekt DieMoRheinMain

Projekt- und Netzwerkpartner

Überblick Dienstleistungsverbund

Dienstleistungen und Anwendungsbeispiele

Netzwerk Elektromobilität

Elektromobilität als Baustein im Betrieblichen Mobilitätsmanagement

Evaluation des Einsatzes von Elektrofahrzeugen im Flottenbetrieb aus NutzerInnenperspektive

Potenzialanalyse Elektromobilität in Kommunen

Multimodale Tarife

Zielgruppenanalyse für eMobilitätsdienstleistungen

Kostenrechner

Wissensplattform für Kommunen und Immobilienwirtschaft

Mieterticket

Fahrzeugmodell zur Verbrauchsberechnung von Elektrofahrzeugen

Kommunikationsplattform FrankfurtRheinMain

Initialberatung – Elektromobilität erfolgreich etablieren

Umsetzungsbeispiele

Impressionen

Ansprechpartner



Projekthintergrund

Das Projekt DieMoRheinMain

Die hohe Verfügbarkeit unterschiedlicher Verkehrsmittel in der Region FrankfurtRheinMain resultiert in einer Vielfalt an innovativen Diensten für Privatpersonen, Unternehmen und die öffentliche Hand: Carsharing und Leihfahrrad, Park&Ride, Bike&Ride und Bike+Business, RMV Mobilitätsauskunft, multimodaler Routenplaner vielmobil.info, Radroutenplaner Hessen oder Beratungsprogramme zum nachhaltigen Mobilitäts- und Fuhrparkmanagement.

Die Region ist mit der geografischen Lage im Herzen Europas eine zentrale Drehscheibe für den Personenverkehr. Jedes Jahr erreichen mehr als 61 Millionen Passagiere den Frankfurter Flughafen, rund 450.000 Reisende erreichen täglich den Frankfurter Hauptbahnhof, und circa 320.000 Berufspendler fahren in die Region. Damit bietet sich FrankfurtRheinMain als optimales Testfeld und Anwendungsgebiet für Dienstleistungen zur Elektromobilität an.

Die Elektromobilität findet dabei noch vergleichsweise wenig Beachtung. Dies liegt u.a. am Mangel an wissenschaftlichen und praktischen Erkenntnissen über spezifische eDienstleistungen sowie am unsystematischen Austausch unter relevanten Akteuren. Hemmnisse wie lange Ladezeiten, geringe Reichweiten oder schwer kalkulierbare Aufwendungen stehen nach wie vor einer schnellen Diffusion in die Gesellschaft entgegen.

Das Forschungsprojekt „FrankfurtRheinMain vernetzt –

Dienstleistungen fördern elektrische Mobilität“ (DieMoRheinMain) knüpft hier an. Im Rahmen des vom BMBF geförderten Vorhabens haben fünf Konsortialpartner zwischen Juli 2014 und August 2017 innovative Dienstleistungen entwickelt, welche das vorhandene Verkehrsangebot in der Region ergänzen und auf den Ausbau der Elektromobilität abzielen. Das Projekt umfasst Erforschung, Entwicklung und Erprobung von Dienstleistungen und anschließend ihre Bereitstellung zur Anwendung in der Praxis bzw. zum regionalunabhängigen Wissensaustausch.

Damit wird die Integration von Elektromobilität in multimodale Angebote der Region FrankfurtRheinMain sowie bundesweit vorangetrieben und ein Beitrag zur Erreichung der Ziele des Nationalen Entwicklungsplans der Bundesregierung geleistet.

Literaturempfehlungen

Logistik und Mobilität in Hessen 2035:

Ein Zukunftsbild

House of Logistics & Mobility (HOLM) GmbH, Fraunhofer-Institut für Materialfluss und Logistik IML (Hrsg.), Frankfurt am Main, 2016, http://www.frankfurt-holm.de/sites/default/files/managed/zukunftsbild_logistik_und_mobilitaet_in_hessen_2035.pdf

Mobilitätskennziffern für die Region Frankfurt RheinMain und ihre Kommunen: Daten für eine integrierte Planung

Regionalverband Frankfurt am Main (Hrsg.), Frankfurt am Main, 2014, https://www.region-frankfurt.de/media/custom/2005_1391_1.PDF?1440761927

LENKUNGSKREIS: GEFÖRDERTE PROJEKTPARTNER



BEIRAT

Konsortialführer



FACHGRUPPE

UMSETZUNGSPARTNER

- Wissenschaftsstadt Darmstadt
- EDAG Engineering
- Gateway Gardens Projektentwicklung
- Landeshauptstadt Mainz
- Messe Frankfurt Exhibition
- Modellregion Rhein-Main/
Regionale Projektleitstelle Elektromobilität
- Rhein-Main Verkehrsverbund (RMV)
- Regionalverband FrankfurtRheinMain

Projekt- und Netzwerkpartner

Über die Plattform HOLM und die gewählte Zusammenstellung des Konsortiums erfolgt eine langfristige, über die Förderzeit dauernde Implementierung des Dienstleistungsverbundes. Das Projektkonsortium von DieMoRheinMain besteht aus fünf Partnern.

Bei der Erarbeitung einzelner Dienstleistungen waren weitere Unternehmen, Institutionen und Verbände in das Projekt DieMoRheinMain involviert. Dem Konsortium standen beratend ein Beirat und eine Fachgruppe für Fahrzeugkonzepte zur Seite. Die praktische Entwicklung bzw. Erprobung der Dienstleistungen wurde von acht Umsetzungspartnern begleitet. Ausgewählte Umsetzungsbeispiele werden im Folgenden näher beschrieben.

- **Frankfurt University of Applied Sciences (Frankfurt UAS)**
- **Fraunhofer-Institut für Betriebsfestigkeit und Systemzuverlässigkeit LBF (Fraunhofer LBF)**
- **House of Logistics & Mobility (HOLM) GmbH**
- **ivm GmbH (Integriertes Verkehrs- und Mobilitätsmanagement Region FrankfurtRheinMain)**
- **Universität Kassel, Fachgebiet Verkehrsplanung und Verkehrssysteme**



Überblick Dienstleistungsverbund

Der von Projekt- und Netzwerkpartnern gemeinsam entwickelte und von der HOLM GmbH koordinierte Dienstleistungsverbund erlaubt Kommunen, Unternehmen und Privatpersonen, das in Rahmen von DieMoRheinMain erarbeitete Wissen sowie die etablierten Strukturen als standardisierte Leistungen bundesweit anzuwenden bzw. die Ergebnisse in weiteren Forschungsprojekten zu verwerten.

Nachfolgend werden die einzelnen Dienstleistungen beschrieben. Sie stehen entweder als bereits abrufbare Angebote oder als Produktkonzepte für einen langfristigen Betrieb mit weiteren Akteuren zur Verfügung.

Dienstleistungs- und Anwendungsbeispiele Netzwerk Elektromobilität



Zielgruppen: Wirtschaft, Wissenschaft, öffentliche Hand

Ansprechpartner: HOLM GmbH

Hintergrund: Durch Kooperation mit zahlreichen Partnern und gezielte Öffentlichkeitsarbeit wurde im Rahmen von DieMoRheinMain ein breites Netzwerk aufgebaut. Dies erlaubt den Wissensaustausch unter relevanten Akteuren, eine Sensibilisierung der Endnutzer und den Transfer der entwickelten Dienstleistungen in die Praxis. Die Netzwerke werden langfristig sowohl im Dienstleistungsverbund als auch in die Arbeit einzelner Partner eingebunden. Somit treibt das Projekt nachhaltig die Integration der Elektromobilität in bestehende und neue Verkehrskonzepte voran.

Ziel

Bereitstellung des HOLM-Netzwerks für Pressearbeit, Veranstaltungen, Umfragen und Experteninterviews zur Etablierung innovativer, elektromobiler Leistungen.

- Unterstützung in der Suche nach Kooperationspartnern und in der Kooperationsbildung
- Transfer von Forschungsergebnissen in die Praxis
- Steigerung des Bekanntheitsgrades elektromobiler Angebote
- Beitrag zur politischen Diskussion
- Betrachtung der Elektromobilität in einem breiterem Gesamtkontext

Bestandteile

Netzwerk

Das von der HOLM GmbH koordinierte Netzwerk im Projekt DieMoRheinMain umfasst aktuell ca. 250 Kontakte, welche selbst Leistungen rund um Elektromobilität entwickeln, diese einsetzen oder an dem Thema explizites Interesse geäußert haben. Das breitere Netzwerk der HOLM GmbH zählt ca. weitere 4.000 Kontakte aus Logistik und Mobilität (Wirtschaft, Wissenschaft und Politik) sowie angrenzenden Bereichen (Infrastruktur, Umwelt, Energie, IT). Diese können für Veranstaltungen, News und Forschungszwecke angesprochen werden.

Marketinginstrumente

- Newsletter, Website und soziale Medien der HOLM GmbH
- HOLM-Veranstaltungen (bspw. Strategiegelgespräche mit Premiumpartnern der HOLM GmbH, Hochschultreffen u.a.)
- Externe Veranstaltungen am HOLM (bspw. von der HA Hessen Agentur GmbH)
- Persönliche Ansprache

Status

Das Netzwerk DieMoRheinMain wird stets weiterentwickelt und kann bei Bedarf über die HOLM GmbH angefragt werden.

Elektromobilität als Baustein im Betrieblichen Mobilitätsmanagement



Zielgruppen: Arbeitgeber in der Region Frankfurt RheinMain
Ansprechpartner: ivm GmbH

Hintergrund

Im Rahmen des Beratungsprogramms „südhessen effizient mobil“ werden Arbeitgeber aktiv und professionell bei der Erstellung passgenauer Mobilitätskonzepte unterstützt. Viele Unternehmen und öffentliche sowie private Arbeitgeber wollen im Zuge einer nachhaltigen Mobilitätsstrategie zunehmend Elektrofahrzeuge einsetzen. Elektrofahrzeuge können je nach Typ für verschiedene Einsatzzwecke für Dienst- oder Lieferfahrten eingesetzt werden. Auch die Förderung des Einsatzes von Elektrofahrzeugen bei Beschäftigten kann zu einer nachhaltigeren Mobilität beitragen.

Ziel

Erstberatung zum Betrieblichen Mobilitätsmanagement, die Arbeitgeber in die Lage versetzt, sich über Elektromobilität zu informieren und zu entscheiden, welche Einsatzzwecke geeignet sind und welche Maßnahmen sie angehen möchten.

Inhalt

Den teilnehmenden Arbeitgebern werden die möglichen Einsatzfelder von Elektromobilität und die notwendigen Maßnahmen aufgezeigt. Den Arbeitgebern wird ein Überblick über typische Einsatzzwecke und entsprechende Maßnahmen, Best-Practice-Beispiele, Marktübersichten zu Elektrofahrzeugen und Ladeinfrastruktur gegeben. Die im Rahmen der Beratungen eingesetzten Analysetools und die Beratungen selbst greifen die relevanten Aspekte für elektromobile Maßnahmen ebenfalls auf. In den passgenauen Mobilitätsplänen für die Teilnehmer wird damit das gesamte Maßnahmenspektrum inklusive der Elektromobilität berücksichtigt und dokumentiert.

Status

Die Erstberatung Elektromobilität wird in ein bestehendes Beratungsprogramm integriert. Das für die teilnehmenden Arbeitgeber zzt. kostenlose Beratungsprogramm stellt eine dauerhafte Aufgabe dar. www.suedhessen-effizient-mobil.de



Evaluation des Einsatzes von Elektrofahrzeugen im Flottenbetrieb aus NutzerInnenperspektive



Zielgruppen: Unternehmen, Kommunen
Ansprechpartner: Frankfurt University of Applied Sciences – Fachgruppe Neue Mobilität

Hintergrund

Der Einsatz von Elektrofahrzeugen im betrieblichen Kontext ist aktuell das am häufigsten vorkommende Nutzungsszenario in Bezug auf Elektromobilität. Viele ArbeitgeberInnen integrieren die Elektrofahrzeuge in ihre Flotte, ohne dies durch weitere Maßnahmen zu begleiten. In der Praxis zeigt sich jedoch, dass die Fahrzeuge in vielen Fällen nur wenig und/oder von einem begrenzten NutzerInnenkreis gefahren werden. Im Rahmen dieser Dienstleistung wird gemeinsam mit den ArbeitgeberInnen eine Online-Befragung konzipiert. Diese wird an alle potenziellen NutzerInnen der Elektrofahrzeuge weitergeleitet. Anschließend wird die Befragung ausgewertet sowie die aufgearbeiteten Ergebnisse und die daraus abgeleiteten Handlungsempfehlungen den ArbeitgeberInnen zur Verfügung gestellt. Anhand der Ergebnisse der Evaluation lassen sich Hinweise ableiten, wie die Nutzung der Fahrzeuge gefördert werden kann. In Zusammenarbeit mit den Verantwortlichen von Arbeitgeberseite und den NutzerInnen werden konkrete Maßnahmen ausgearbeitet.

Ziel

Formulierung von Handlungsempfehlungen für die ArbeitgeberInnen, wie die Nutzung der Elektrofahrzeuge im Flottenbetrieb gefördert werden kann.

Ausarbeitung von konkreten Maßnahmen zur Steigerung der Akzeptanz von Elektrofahrzeugen und der damit zusammenhängenden Wirtschaftlichkeit.

Bestandteile

Sozialwissenschaftliche Begleitung bei der Integration von Elektrofahrzeugen in einer Flotte durch:

- Erstellung eines individuell zugeschnittenen Online-Fragebogens
- Befragung und Analyse zur Nutzung und Akzeptanz
- Auswertung und Aufarbeitung der Ergebnisse
- Gemeinsamer Ausarbeitung eines Handlungskonzeptes

Status

Die Dienstleistung wird individuell mit dem Auftraggeber abgestimmt und entsprechend konzipiert. Dabei kann auf spezifische Problemstellungen oder/und Ausgangssituationen eingegangen werden.

Literaturempfehlungen
Einsatz von Elektrofahrzeugen in hessischen Handwerksbetrieben, Dienststellen und Kommunen
 zu finden unter:
frankfurt-university.de/verkehr
 >> Veröffentlichungen >> 2016

Potenzialanalyse Elektromobilität in Kommunen



Zielgruppen: Kommunen

Ansprechpartner: Frankfurt University of Applied Sciences – Fachgruppe Neue Mobilität

Hintergrund

Auf Basis einer umfangreichen Potenzialanalyse werden konkrete Handlungsempfehlungen für die weitere Integrierung elektromobiler Angebote erarbeitet. Im Rahmen der Dienstleistung werden vorhandenen, relevanten Datengrundlagen (Pendlerbewegungen, ÖPNV-Fahrgastnachfrage, Verkehrsmengen etc.) gesammelt und ausgewertet. Optional kann eine Bevölkerungsbefragung durchgeführt werden, um personenbezogene Mobilitätskennzahlen wie Modal Split, Verkehrsleistung und Verkehrsmittelverfügbarkeit zu erheben. Anschließend werden die Daten analysiert sowie die aufgearbeiteten Ergebnisse und die daraus abgeleiteten Handlungsempfehlungen der Kommune zur Verfügung gestellt. Diese können dazu verwendet werden, die Integration von elektromobilen Angeboten in der Region zu fördern.

Ziel

Identifizierung von Potenzialen für die Nutzung von elektromobilen Dienstleistungen in einer Kommune. Die Ergebnisse aus den Handlungsempfehlungen können genutzt werden, um die Elektromobilität im Untersuchungsgebiet zu fördern.

Bestandteile

Die Potenzialanalyse beinhaltet eine umfangreiche Datensichtung und Bestandsanalyse und baut sich wie folgt auf:

- Analyse und Auswertung von vorhandenen Verkehrsströmen
- Analyse von strukturellen Rahmenbedingungen
- Erhebung von personenbezogenen Mobilitätskennzahlen

Auf Basis der Potenzialanalyse werden konkrete Handlungsempfehlungen für die weitere Integrierung elektromobiler Angebote erarbeitet.

Status

Die Dienstleistung wird individuell mit dem Auftraggeber abgestimmt und entsprechend konzipiert.

Literaturempfehlungen
Broschüre „Nutzergruppen und Standortfaktoren“ (September 2016)
 zu finden unter:
diemo-rheinmain.de/de/wissen
 >> Zielgruppen für elektromobile Angebote



Multimodale Tarife



Zielgruppen: Verkehrsverbünde, Verkehrsdienstleister (z. B. Betreiber von ÖPNV, Carsharing, Fahrradvermietsystemen, Taxis, Fernzügen, Fernbussen, Parkhäusern)

Ansprechpartner: Universität Kassel – Fachgebiet Verkehrsplanung und Verkehrssysteme

Hintergrund

Die Voraussetzungen für ein nachhaltiges Mobilitätsverhalten bilden neben der kompakten Stadt öffentlich zugängliche Verkehrsmittel. Ein multimodaler Tarif verknüpft den öffentlichen Nahverkehr mit weiteren Verkehrsdienstleistungen und bietet dem Kunden besondere Konditionen gegenüber der Nutzung von Einzeldienstleistungen. Während die ergänzenden Verkehrsdienstleistungen die Mobilitätschancen von Kunden erweitern, können die Dienstleister Kunden gewinnen und binden.

Die Befragungen zeigen, dass ÖPNV-Kunden ein hohes Interesse haben, neben Bus und Bahn über weitere Verkehrsdienstleistungen wie Carsharing, Bikesharing, Fernzug, Fernbus oder das Parken von Pkw in einem Tarifprodukt zu verfügen. Drei Viertel der Gelegenheitskunden bzw. vier Fünftel der Stammkunden wählen Zusatzleistungen. Allerdings sind die Präferenzen für Leistungsinhalte eines Tarifprodukts sehr unterschiedlich, sodass diese modular gestaltet werden sollte (Baukastenprinzip). Tarifmodelle, die eine vergünstigte Nutzung von ergänzenden Verkehrsdienstleistungen ermöglichen, haben für Kunden einen höheren Nutzen als Modelle mit einer kostenfreien Nutzung im Rahmen eines Guthabens.

Ziel

Beratung der Akteure bei der Umsetzung eines multimodalen Tarifs.

Bestandteile

Durch eine individuelle Beratung werden Anbieter von Verkehrsdienstleistungen bei der Planung und Umsetzung eines multimodalen Tarifs unterstützt. Die Dienstleistung kann u. a. die Durchführung empirischer Studien und Workshops, die Ermittlung von Nachfragepotenzialen und Erlösabschätzungen sowie die Evaluation der Dienstleistung beinhalten. Eine Zusammenarbeit ist auch im Rahmen eines gemeinsamen Forschungsvorhabens möglich.

Literaturempfehlungen

Witte, C.; Sommer, C.:
„Nachfragepotenziale für multimodale Tarife unter Berücksichtigung der Präferenzen von Kunden des ÖPNV“, in: Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen; Verband Deutscher Verkehrsunternehmen, HEUREKA ,17 Optimierung in Verkehr und Transport, FGSV-Verlag, Köln, 2017.



Zielgruppenanalyse für eMobilitätsdienstleistungen



Zielgruppen: Kommunen, Immobilienunternehmen, Mobilitätsanbieter

Ansprechpartner: Frankfurt University of Applied Sciences

Hintergrund

Die Entwicklung und Umsetzung elektromobiler Dienstleistungen erfordert häufig einen hohen finanziellen und personellen Aufwand, welcher nicht immer mit entsprechenden NutzerInnen-Zahlen belohnt wird. Aus diesem Grund ist es wichtig, die Dienstleistungen nutzerfreundlich zu gestalten und auf diese Weise die Akzeptanz bei den NutzerInnen zu erhöhen. Ziel dieser Dienstleistung ist daher die Identifizierung potenzieller Nutzergruppen und ihrer Anforderungen an eMobilitätsdienstleistungen. Hierzu wird zunächst die adressierte Personengruppe in Mobilitätstypen segmentiert und aus diesen die potenziellen Nutzergruppen bestimmt. Anschließend werden Handlungsempfehlungen für mögliche eMobilitätsdienstleistungen und deren Ausgestaltung erarbeitet.

Ziel

Identifizierung potenzieller Nutzergruppen und ihrer Anforderungen an eMobilitätsdienstleistungen.

Bestandteile

Die Zielgruppenanalyse ist wie folgt aufgebaut:

- Erstellung einer Online Befragung und Versand an adressierte Personengruppen
- Durchführung, Auswertung und Aufarbeitung der Ergebnisse
- Die aufgearbeiteten Ergebnisse und die daraus abgeleiteten Handlungsempfehlungen werden den ArbeitgeberInnen zur Verfügung gestellt, um für die identifizierten Nutzergruppen die Akzeptanz zu erhöhen.

Status

Die Dienstleistung wird individuell mit dem Auftraggeber abgestimmt und entsprechend konzipiert.

Literaturempfehlungen Broschüre „Nutzergruppen und Standortfaktoren“ (September 2016)

zu finden unter:
diemo-rheinmain.de/de/wissen
>> Zielgruppen für elektromobile



Kostenrechner



Zielgruppen: Endnutzer, Flottenmanager

Ansprechpartner: Universität Kassel – Fachgebiet Verkehrsplanung und Verkehrssysteme

Hintergrund

Geringe Erfahrungen mit Elektrofahrzeugen und hohe Anschaffungskosten im Vergleich zu konventionellen Pkws sind Gründe, weshalb die Verbreitung von Elektrofahrzeugen im privaten Bereich zurzeit noch gering ist. Es ist davon auszugehen, dass bei der Kaufentscheidung die Anschaffungskosten von höherer Bedeutung sind als die Kosten über den gesamten Benutzungszeitraum sind. Die Betriebskosten sind abhängig von der individuellen Nutzung und über einen längeren Zeitraum schwer abzuschätzen. Bei Elektrofahrzeugen kommen insbesondere Kostenkomponenten hinzu, mit denen Nutzer von konventionellen Fahrzeugen nicht vertraut sind, beispielsweise Stromkosten.

Ziel

Der Kostenrechner schafft mittels einer Gesamtkostenbetrachtung Transparenz, indem er für die gewählte Lebensdauer die jährlichen Vollkosten eines Elektrofahrzeuges ermittelt und diese den Vollkosten eines vergleichbaren Fahrzeuges mit Verbrennungsmotor gegenüberstellt. Um eine Vergleichbarkeit der Kosten von Elektrofahrzeugen und Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor herzustellen, wurde eine sogenannte Gesamtkostenbetrachtung (TCO-Modell) durchgeführt. Mit Hilfe dieser wurden alle relevanten Kosten der Nutzung über die gesamte Haltedauer des Fahrzeuges berücksichtigt.

Bestandteile

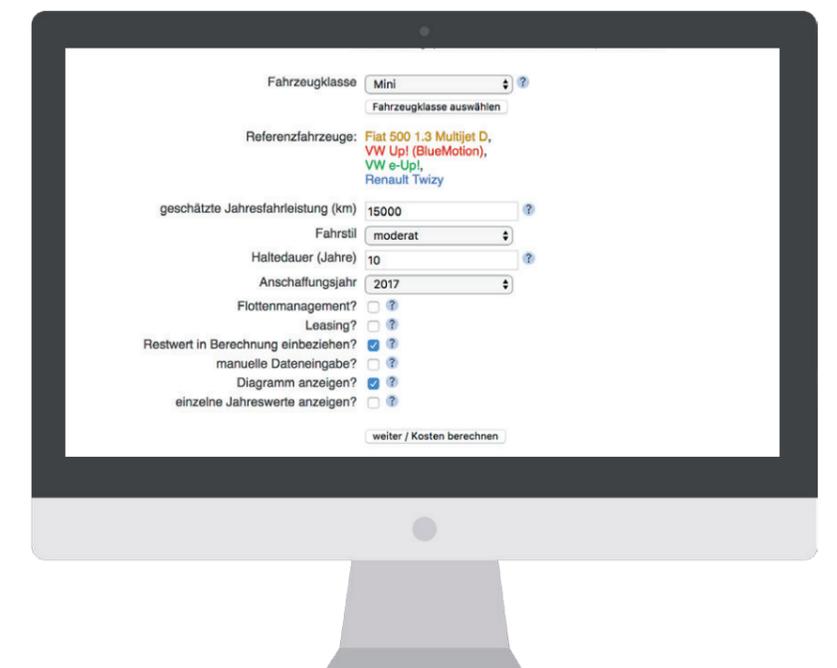
Durch den entwickelten EDV-basierten Kostenrechner können Sie sich über die Kosten von Elektrofahrzeugen informieren:

- Wahl aus acht Fahrzeugklassen
- Ein Referenzfahrzeug pro Antriebsart (Elektro mit Batteriekauf o. -leasing, Benzin, Diesel)
- Anpassung der voreingestellten Fahrzeugdaten auf Wunschfahrzeug möglich

- Übersicht über die zu erwartenden Gesamtkosten sowie einzelne Kostenkomponenten
- Grafische Darstellung mit Vergleichsmöglichkeit der Gesamtkosten und Kostenentwicklung über die geplante Haltedauer des Fahrzeuges

Was kostet Elektromobilität?

DieMoRheinMain-Kostenrechner vergleicht Fahrzeuge mit Elektro-, Diesel- und Benzinmotor.
kostenrechner.uni-kassel.de



Wissensplattform für Kommunen und Immobilienwirtschaft



Zielgruppen: Immobilienwirtschaft, Kommunen, Wissenschaft
Ansprechpartner: HOLM GmbH

Hintergrund

Wesentliche Herausforderungen zur städtebaulichen Integration der Elektromobilität liegen in internen Abläufen, der Ausgestaltung von Planwerken, Formulierung städtebaulicher Wettbewerbe und Ausschreibungen sowie in der Schaffung geeigneter Rahmenbedingungen für tragfähige Angebote. Die webbasierte Wissensplattform von DieMoRheinMain umfasst erprobte Verfahren zur städtebaulichen Integration der Elektromobilität sowie mögliche Organisations- und Betreibermodelle für Einrichtung und Betrieb elektromobiler Angebote an Wohn- und Gewerbestandorten.

Ziel

Transfer der erarbeiteten Dienstleistungen und des gesammelten Wissens in die Flächenentwicklung durch:

- Zielgruppengerechte Bereitstellung von Informationen für Konzeption und Implementierung elektromobiler Angebote,
- Einfache, nutzerfreundliche Aufbereitung in einer Web-Plattform

Bestandteile

Online verfügbare, einfach zugängliche Informationen über Zugangspunkte zum Mobilitätssystem, die eine einfache, multimodale und auf elektromobile Angebote ausgerichtete Mobilität ermöglichen und die unterschiedlichen Anforderungen von Verbrauchern und Anbietern sowie der städtebaulichen Rahmenbedingungen berücksichtigen.

- Mieterticket: nutzerspezifische Konzepte, die das Portfolio der Immobilienwirtschaft um eMobilitätsangebote erweitern
- Mögliche Organisations- und Betreibermodelle, die u. a. die Aspekte Planung, Umsetzung und Betrieb berücksichtigen und für die verschiedenen Aufgaben mögliche Akteure benennen
- Handlungsempfehlungen für eine städtebauliche Integration der Elektromobilität

Status

Die Wissensplattform enthält Projektergebnisse und Verlinkungen zu zusätzlichen, aktuellen Informationen. Die von der HOLM GmbH entwickelten Web-Strukturen können durch zukünftige Projekte erweitert werden! Zugriff über die Projektwebsite: www.diemo-rheinmain.de.

Mieterticket



Zielgruppen: Wohnungsunternehmen, Eigentümergemeinschaften, Kommunen, Verkehrsdienstleister, Mieter

Ansprechpartner: Universität Kassel – Fachgebiet Verkehrsplanung und Verkehrssysteme

Hintergrund

85% der Wege beginnen oder enden an der eigenen Wohnung. Die Entscheidung für ein Verkehrsmittel hängt somit wesentlich von der Wohnsituation und dem Wohnumfeld ab. Der öffentliche Verkehr als Rückgrat einer nachhaltigen Mobilität soll bei dieser Entscheidung stärker berücksichtigt werden. Das Fachgebiet Verkehrsplanung und Verkehrssysteme der Universität Kassel hat daher verschiedene Konzepte für Mietertickets entwickelt (siehe Tabelle): freiwilliges Modell, Solidarmodell und Sharingmodell. Diese ermöglichen den Bewohnern über ein spezielles Tarifangebot einen einfachen, exklusiven und preisgünstigen Zugang zum ÖPNV. Dabei ergeben sich Vorteile für alle Beteiligten: stabile Einnahmen für den Verkehrsdienstleister, ein besseres Stadtumfeld in der Kommune sowie eine Aufwertung des Kernproduktes für die Wohnungsunternehmen.

Bei der Entwicklung wurden alle beteiligten Akteure einbezogen, um die Praxistauglichkeit zu gewährleisten. Dabei hat sich gezeigt, dass bei der Umsetzung eines Mietertickets vor allem eine klare Aufgaben- und Rollenverteilung von entscheidender Bedeutung ist. Die Umsetzung sollte möglichst einfach sein, geringe Hürden aufweisen und wenig Personalaufwand erfordern.

Ziel

Das Ziel ist die Integration des ÖPNV über ein spezielles Tarifangebot in das Angebot von Wohnungsunternehmen.

Bestandteile

Die Dienstleistung besteht aus der entgeltfreien Herausgabe von Handlungsempfehlungen zur Einführung und dem Betrieb eines Mietertickets. Dabei kann auch eine individuelle Beratung bei der Planung und Umsetzung eines Mietertickets erfolgen.

Status

Das Sharingmodell wird als Pilotprojekt in einem neuen Wohngebiet eingeführt. Der Einführungsprozess wurde im Rahmen von DieMoRheinMain unter Einbeziehung der Bewohner und der Akteure vor Ort wissenschaftlich begleitet.

Modell	Freiwilliges Modell	Solidarmodell	Sharingmodell
Funktionsweise	Mindestabnahme an Tickets und direkte Rabattweitergabe	Mischkalkulation zwischen Viel- und Wenignutzern	Teilen einer übertragbaren Netzkarte durch Nutzergruppen
Ticketerwerb	Optional	Obligatorisch	Optional
Rabatt ggü. Jahresabopreis	Gering	Hoch	Mittel bis hoch
Zielgruppe	Alle Mieter des Wohnungsunternehmens	Alle Mieter des Wohnungsunternehmens oder Wohngebiet	Mieter oder Eigentümer einzelner Wohngruppen
Einführung	Bestand und Neubau	Nur Neubau	Bestand und Neubau
Weitere Maßnahmen (Auswahl)	Stationsgebundenes Carsharing mit offenem Zugang, offener Pedelec-Verleih	Stationsgebundenes Carsharing mit offenem Zugang, Wohnstandortbezogenes Carsharing	Wohnstandortbezogenes Carsharing, Wohnstandortbezogener Pedelec-Verleih

Literaturempfehlungen
 Lambrecht, F.; Sommer C.:
Konzepte für Mietertickets zur Verknüpfung von Wohnen und Verkehr. In: Mayr H. C., Pinzger M. (Hrsg.): INFORMATIK 2016, Lecture Notes in Informatics (LNI). Bonn, 2016, S. 1349-1362.

Fahrzeugmodell zur Verbrauchsberechnung von Elektrofahrzeugen



Zielgruppen: Betreiber Routenplaner, Fahrzeugnutzer und Flottenbetreiber, Fahrzeughersteller
Ansprechpartner: Fraunhofer-Institut für Betriebsfestigkeit und Systemzuverlässigkeit LBF

Hintergrund

Die Reichweitenangst ist eine der zentralen Hürden bei der Kaufentscheidung für einen E-Pkw. Technischer Hintergrund hierbei ist die fahrzeugseitig zur Verfügung stehende Batteriekapazität in kWh, die erheblichen Einschränkungen durch Bauraum, Gewicht und Kosten unterliegt. Die zweite bestimmende Größe ist der Energieverbrauch in kWh/pro km während der Fahrt. Vom Hersteller hierzu angegebene Verbrauchswerte werden unter definierten Bedingungen im Labor auf dem Prüfstand ermittelt. Im Vergleich zu den idealisierten Laborbedingungen können im Einsatz auf der Straße, beispielsweise aufgrund sehr niedriger Außentemperaturen und höherer Beladung, teilweise nicht unerhebliche Schwankungen der Verbrauchswerte und damit Reichweiten auftreten.

Ziel

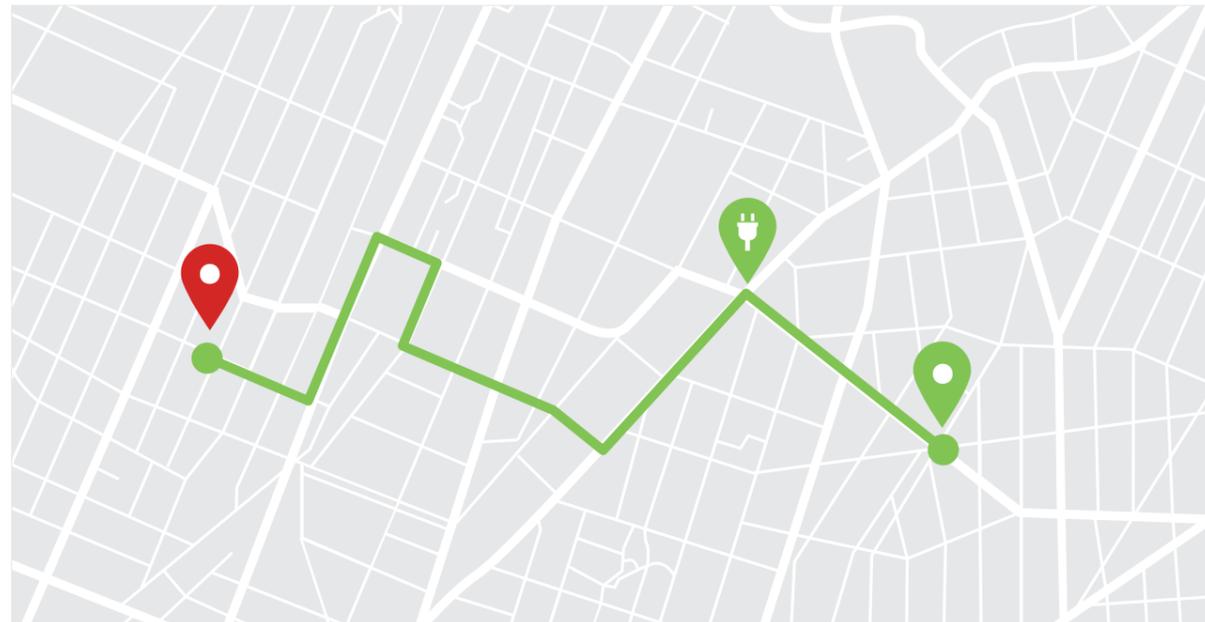
Realistische Verbrauchsangabe für E-Pkw in Abhängigkeit wichtiger Parameter wie Außentemperatur, Beladung, Streckensteigung sowie möglicher Geschwindigkeiten als Fahrzeugsimulationsmodell zur Integration in einen Routenplaner.

Bestandteile

- Fahrzeugmodelle zur Verbrauchsrechnung verschiedener Elektrofahrzeuge unter Berücksichtigung wesentlicher Angaben wie Fahrwiderstände, Heizung und Klimaanlage
- Fahrzeugmessungen im Fahrbetrieb auf der Straße zur Plausibilisierung der berechneten Verbrauchswerte
- Schnittstelle zur Integration in einen Routenplaner

Status

Die Vergleiche mit den im Fahrbetrieb gemessenen Verbrauchswerten zeigen, dass das vom LBF entwickelte Modell den Gesamtenergieverbrauch auf der Route realitätsnah berechnet. Es ist geplant, die Methodik auch auf Lkw zu übertragen.



Kommunikationsplattform FrankfurtRheinMain



Zielgruppen: Wirtschaft, Wissenschaft, öffentliche Hand
Ansprechpartner: HOLM GmbH

Hintergrund

Das in DieMoRheinMain etablierte Netzwerk umfasst zahlreiche Anbieter und Entwickler von weiteren eDienstleistungen sowie Kommunen, welche über Erfahrungswerte verfügen oder Projekte im Bereich Elektromobilität realisieren möchten. Im Rahmen der von der HOLM GmbH verantworteten Öffentlichkeitsarbeit und insbes. der Verbundveranstaltungen (s. Projektwebsite www.diemo-rheinmain.de/de/news) haben die entsprechenden Akteure diverse Projektideen eingebracht bzw. sind auf der Suche nach entsprechenden Anbietern oder Informationen zur Implementierung elektromobiler Angebote.

Ziel

Online-Börse mit Informationssammlung aus der Region Frankfurt-RheinMain zu Projektentwicklungen im Themenfeld Elektromobilität.

Bestandteile

Forum auf der Website von DieMoRheinMain, bestehend aus zwei Bausteinen.

• Konsolidierung von Angeboten in der Region

Sammlung von Links zu Institutionen bzw. Angeboten in der Region, die E-Dienstleistungen oder Fahrzeuge anbieten (bspw. Car-Sharing, Informationsplattformen oder Beratung).

• Unterstützung bei Konsortialbildung und Partnersuche

Ein Online-Forum, in dem externe Institutionen ihre Projektideen posten können. Die Publikation eines Posts erfolgt erst nach Freigabe durch den Plattformbetreiber (inhaltliche/formale Prüfung).

Status

Die Dienstleistung ist grob konzipiert und kann im Rahmen weiterer Projekte oder Cluster-Aktivitäten implementiert werden. Die relevanten Institutionen sind bekannt und Kontakte für die Veröffentlichung von weiteren Informationen auf der Kommunikationsplattform liegen der HOLM GmbH vor.



Initialberatung – Elektromobilität erfolgreich etablieren



Zielgruppen: Kommunen und kommunale Aufgabenträger

Ansprechpartner: ivm GmbH, Frankfurt University of Applied Sciences – Fachgruppe Neue Mobilität

Hintergrund

In der Region FrankfurtRheinMain gibt es zahlreiche Anknüpfungspunkte, wie die Elektromobilität in bestehende Mobilitätsangebote sinnvoll integriert werden kann und wie durch die Elektromobilität neue Angebote vor allem als Baustein intermodaler Wegeketten geschaffen werden können. Um diese Potenziale effizient nutzen zu können, ist es erforderlich, dass mittel- bis langfristig die Voraussetzungen auf organisatorischer, planerischer und infrastruktureller Ebene für eine Verbreitung und Verankerung der Elektromobilitätsangebote geschaffen werden.

Ziel

Städte, Gemeinden, Landkreise und deren kommunale Aufgabenträger erarbeiten ein gemeinsames Vorgehen zur Förderung der Elektromobilität. Konkret werden erste Handlungsansätze und Maßnahmen, die zu einer kommunalen Strategie sowie Umsetzungsprojekten führen, entwickelt.

Bestandteile

Die Initialberatung besteht aus drei aufeinander aufbauenden Modulen:

1. In einem Informationsgespräch werden Motivation und Ausgangslage sowie mögliche Ansatzpunkte und Handlungsfelder besprochen.
2. Schwerpunkt der Beratung ist ein Workshop mit Vertretern der Kommune und weiteren relevanten Akteuren:
 - Ermittlung des Status-Quo
 - Formulierung gemeinsamer Ziele
 - Identifizierung geeigneter Handlungsansätze und -felder
 - Erarbeitung eines groben Arbeitsprogramms
3. Im Nachgang zu dem Workshop findet ein Abstimmungstermin statt, bei dem die aktuellen Sachstände besprochen und das weitere Vorgehen ggf. angepasst wird.

Status

Die ivm bietet die Initialberatung als Teil der Kommunalberatung an und moderiert die Workshops. Die Frankfurt UAS unterstützt bei der Konzipierung des Workshops und ist für die Erstellung des fachlichen Inputs verantwortlich.

Literaturempfehlungen

<https://www.ivm-rheinmain.de/kommunaler-service/elektromobilitat>

Integration elektromobiler Angebote in städtebaulich sensible Gebiete

Umsetzungspartner: Landeshauptstadt Mainz

Elektromobilität in Mainz

Die Landeshauptstadt Mainz engagiert sich schon viele Jahre im Klimaschutz. In diesem Zusammenhang spielt auch die Elektromobilität eine wichtige Rolle. Im Jahr 2015 waren in Mainz 450 E-Pkw registriert. Zudem gibt es im elektrisch betriebenen ÖPNV neben dem schienengebundenen Regional- und S-Bahnverkehr die Straßenbahn, die wichtige Aufgaben in der innerstädtischen Erschließung übernimmt.

Handlungsfelder und Dienstleistungen aus DieMoRheinMain

Die Landeshauptstadt Mainz hat mit Beratung durch die ivm eine Handlungsstrategie erarbeitet, welche die Basis für das Engagement der Stadt Mainz im Bereich Elektromobilität schafft und Verknüpfungen und Schnittstellen zu bestehenden und zukünftigen städtischen Instrumenten definiert. Es wurden die folgenden zentralen Handlungsfelder erarbeitet:

1. **E-Privilegierung**
Das Elektromobilitätsgesetz (EmoG) ermöglicht es Städten und Kommunen, elektrisch betriebene Fahrzeuge im Straßenverkehr bevorrechtigt zu behandeln.
2. **E-Ladeinfrastruktur**
Beim zielgerichteten Ausbau von Ladeinfrastruktur sind Querverbundeffekte mit angrenzenden Verkehrssystemen zu berücksichtigen.
3. **E-ÖPNV**
Elektrisch betriebene Straßenbahnen der Mainzer Verkehrsgesellschaft (MVG) ersetzen einen Teil der Busse. Ziel ist es, 1/3 der Fahrleistung des ÖPNV in Zukunft durch Elektromobilität zu erbringen.
4. **E-Zweiradverkehr**
Pedelecs werden als vergleichsweise günstiger Einstieg sehr gut angenommen. Durch die Erweiterung des Einsatzradius sind Pedelecs damit nicht nur im Personenverkehr, sondern auch im Wirtschaftsverkehr interessant.
5. **Inter-/Multimodale Vernetzung**
Elektromobilität stellt einen Baustein der Gesamtmobilität dar. Durchgängige Systeme ermöglichen den Nutzern eine sinnvolle Kombination mehrerer Verkehrsmittel.
6. **E-Flotten**
Seit 2015 nutzt die Stadt Mainz aus Umwelt- und Kostengründen ein offenes Carsharing-System. Hierdurch konnte ein Teil der eigenen Fahrzeugflotte aufgegeben werden.
7. **E-Quartiere**
Das Schaffen von neuem Wohnraum führt auch zu Problemen durch die damit verbundenen zunehmenden Verkehrsbelastungen. Die Förderung nachhaltiger Mobilität ist ein wichtiges Ziel bei Neubau und Sanierung. Wesentliche Instrumente hierbei sind auch die Stellplatzsatzung und Bebauungspläne.
8. **E-Kommunikation**
Es werden Kommunikationskonzepte, Beratungsangebote sowie eine Marketingstrategie erarbeitet.
9. **E-Netzwerk**
Die Stadt Mainz engagiert sich auf Bundes- und Landesebene in Netzwerken im Bereich E-Mobilität.
10. **Koordinierungsstelle Elektromobilität**
Bei der Koordinierungsstelle werden alle Aktivitäten gebündelt und an die entsprechend beteiligten Stellen weitergeleitet.

Einen Schwerpunkt der Zusammenarbeit machte die inhaltliche Beratung der ivm zur Handlungsstrategie Elektromobilität der Landeshauptstadt Mainz hinsichtlich Inhalten, Prozessschritten, Akteuren und der Vernetzung zu anderen Maßnahmen im Mobilitätsmanagement aus. Im Rahmen von DieMoRheinMain wurden mit Unterstützung durch die ivm eine „Checkliste Genehmigungsverfahren“ und ein Mustergestattungsvertrag „Gestattung von Ladesäulen im öffentlichen Raum“ erarbeitet.

Elektromobilitätskonzept

Mit Unterstützung durch die ivm im Rahmen von DieMoRheinMain hat die Landeshauptstadt Mainz erfolgreich einen Antrag auf Förderung zur Erstellung eines Elektromobilitätskonzeptes gestellt und bewilligt bekommen. DieMoRheinMain wird den weiteren Prozess der Erarbeitung mit den o.g. Dienstleistungen unterstützen. In dem Elektromobilitätskonzept sollen u.a. die folgenden Themen vertieft bearbeitet werden:

1. E-Quartiere – Verankerung der Elektromobilität in Neubau- und Bestandsquartieren

Mögliche Aufgabenstellungen sind:

- Welche Quartiere eignen sich für welche Formen der Elektromobilität?
- Welche Maßnahmen müssen dazu ergriffen werden?
- Wie können diese Maßnahmen von wem angegangen werden?
- Welche Wohn- und Gewerbequartiere müssen wie und in welchem Umfang mit Ladeinfrastruktur ausgestattet werden?

2. E-Flotten

Mögliche Aufgabenstellungen sind:

- Welche Flottentypen gibt es in Mainz und wie lassen sich diese elektrifizieren?
- Wie können Beschaffungsmassnahmen sinnvoll eingesetzt werden?

3. E-Kommunikation

Mögliche Aufgabenstellungen sind:

- Wie können ämter- und sachgebietsübergreifende Prozesse zur Elektromobilität gestaltet werden?
- Wie können Bürgerinnen und Bürger besser in die Verankerung der Elektromobilität einbezogen werden?

Wichtig für die Stadt Mainz ist die politische Legitimierung der Aktivitäten im Bereich der Elektromobilität. Mit der durch die Stadtverordnetenversammlung beschlossenen Handlungsstrategie Elektromobilität liegt ein stadtweit legitimes Papier zur Orientierung vor, welches den verschiedenen Maßnahmen einen Rahmen und eine Richtung gibt. Gerade die Verankerung der Elektromobilität in Bestandsquartieren erfordert mitunter bedeutende Eingriffe in bestehende städtebauliche und organisatorische Strukturen. Mittels der Handlungsstrategie lassen sich alle beteiligten Akteure leichter an einen Tisch holen, um konstruktive Lösungen zu erarbeiten.

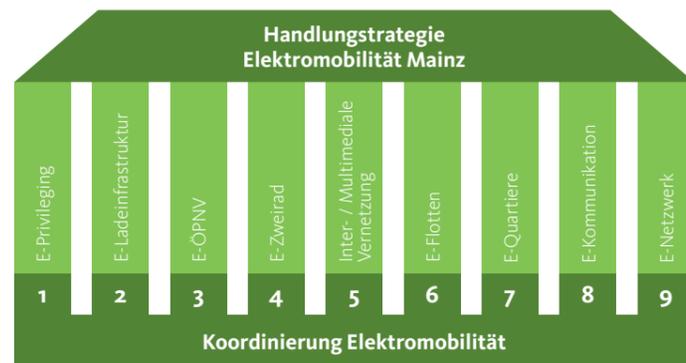


Abbildung: Handlungsfelder der Handlungsstrategie Elektromobilität der Landeshauptstadt Mainz 2016

Konversionsfläche Lincoln-Siedlung in Darmstadt

Umsetzungspartner: Wissenschaftsstadt Darmstadt

Elektromobilität in Darmstadt

Die Wissenschaftsstadt Darmstadt mit ca. 160.000 Einwohnern hat sich eine nachhaltige Stadtentwicklung und damit auch Verkehrsentwicklung zum Ziel gesetzt. Dazu wurden verschiedene Maßnahmen wie die aktive Unterstützung des Beratungsprogramms zum Betrieblichen Mobilitätsmanagement „südhessen effizient mobil“, die Förderung des Rad- und Fußverkehrs sowie des ÖPNV oder auch die Umgestaltung von Straßenräumen und die Ausweitung von Parkraumbewirtschaftung inkl. Bewohnerparken umgesetzt.

Lincoln-Siedlung

Die Wissenschaftsstadt Darmstadt entwickelt eine ehemals militärisch genutzte Fläche am südlichen Stadtrand zu einem nachhaltigen Stadtviertel, die „Lincoln-Siedlung“. Als Pilotprojekt wird hier ein autoarmes Quartier mit den Schwerpunkten Mobilitätsmanagement und Elektromobilität entwickelt. Eine zentrale Rolle bei nachhaltiger Mobilität spielt auch die Förderung von Elektromobilität.

Mobilitätsmanagement im Quartier

Ansatzpunkt für die mobilitätsbezogene Nachhaltigkeit im Quartier ist die rechtlich verbindliche Verankerung sowie Finanzierung des Angebotes eines Mobilitätsmanagements. Durch Leihfahrrad, Carsharing und verschiedene Beratungsangebote werden Vermieter und Bewohner unterstützt, auf den eigenen PKW zu verzichten oder diesen seltener einzusetzen. In der Lincoln-Siedlung bestehen neben der Möglichkeit zum Laden privater E-PKW und Pedelecs folgende elektromobile Angebote: Angebot von E-CarPooling (MeinLincolnMobil) mit einem Nutzungsangebot für die Bewohner von 4h /Woche oder 16h /Kalendermonat als Bestandteil der Miete (2 Euro Gebühr je Buchung); Mobilitätszentrale am Quartiersplatz u.a. mit Pedelec- und Lastenradverleih, (E)CarSharing, Bauherrenberatung, individuelle Mobilitätsberatung für Bewohnerinnen und Bewohner sowie Informationen zu allen Mobilitätsangeboten (z.B. WelcomeSet).



Abbildung: Lincoln-Siedlung Darmstadt

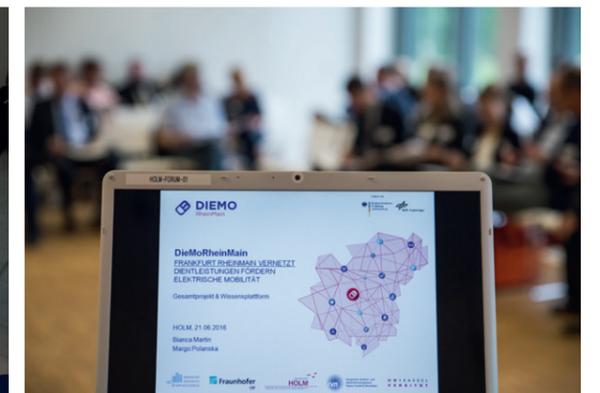
Elektromobilität in der Lincoln-Siedlung

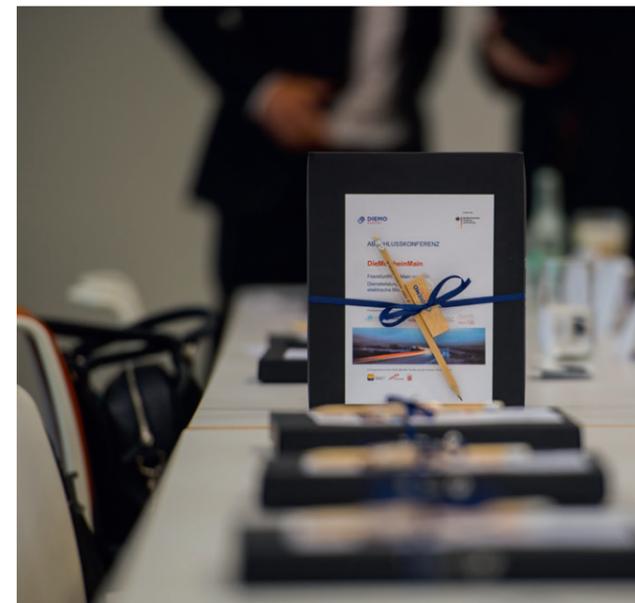
Die ivm hat im Rahmen von DieMoRheinMain die Wissenschaftsstadt Darmstadt zu Detailfragen begleitet und zur Elektromobilität Fachinformationen, Leitfäden sowie Fördermöglichkeiten eingebracht und die Prozessschritte für das Dienstleistungstool für Kommunen dokumentiert. Im Rahmen von DieMoRheinMain werden der zukünftige Einsatz des eRoutings und des Kostenrechners in der Mobilitätszentrale geprüft. Testweise soll gemeinsam mit der Universität Kassel modellhaft ein Ticketsharing umgesetzt werden. Hierbei teilen sich Bewohnerinnen und Bewohner einzelner Immobilien eines oder mehrere ÖPNV-Tickets. Folgende Ergebnisse zum Vorgehen können festgehalten werden:

- Ohne ein frühzeitig verankertes und gesichertes Finanzierungsmodell sind die Maßnahmen nicht sinnvoll umzusetzen. Neben einer Anschubfinanzierung können z.B. Erlöse aus den Mieteinnahmen verpachteter Stellplätze für die Finanzierung der Maßnahmen des Mobilitätsmanagements festgeschrieben werden.
- Die Entkoppelung von Wohnung und Stellplatz ermöglicht eine flexible Vergabe der Stellplätze und sorgt für mehr Gerechtigkeit, da nur diejenigen einen Stellplatz zahlen müssen, die diesen auch nutzen.
- Eine Vielzahl an Maßnahmen aus dem Bereich des Mobilitätsmanagements sind in Kommunen bekannt. Erfahrungen zu ihrer Einführung und Umsetzung hingegen gibt es relativ wenige. Insbesondere trifft dies auf Maßnahmen aus dem Bereich Elektromobilität mit besonderen Anforderungen zu. Daher sind Hilfestellungen zur Ausgestaltung der Maßnahmen und der Prozessschritte sehr hilfreich.
- Eine ständige Rückkopplung zum Magistrat und bei größeren Angelegenheiten auch der Stadtverordnetenversammlung erscheint hilfreich, um sich (angepasste) Ziele, Maßnahmen oder Finanzierungsmodelle legitimieren zu lassen.
- Eine frühzeitige Einbindung dritter Akteure (u.a. der Immobilienbetreibergesellschaften, aber auch der Mobilitätsdienstleister) ist sinnvoll, damit notwendige bauliche und organisatorische Maßnahmen geklärt und auch kalkuliert werden können.



Abbildung: eCarsharing „MeinLincolnMobil“ mit Ladesäule in direkter Wohnungsnahe56F





Ansprechpartner

Frankfurt University of Applied Sciences

Die Frankfurt University of Applied Sciences ist mit mehr als 13 Tsd. Studierenden die zweitgrößte Hochschule Frankfurts. Mit 65 Studiengängen bietet sie ein breites Studienangebot, welches kontinuierlich weiterentwickelt wird. Praxisnähe und ein hoher Anwendungsbezug sind die besonderen Merkmale des Studiums an der Frankfurt UAS.

Prof. Dr.-Ing. Petra K. Schäfer

Professorin für Verkehrsplanung und Leiterin der Fachgruppe Neue Mobilität an der Frankfurt UAS
petra.schaefer@fb1.fra-uas.de

House of Logistics an Mobility (HOLM)

Das House of Logistics and Mobility (HOLM) ist ein Entwicklungs- und Konferenzzentrum, in dem Politik, Wissenschaft und Wirtschaft aufeinandertreffen, um Zukunftsthemen, Kreativprozesse und Innovationen in den Bereichen Logistik und Mobilität voranzutreiben. Die Begegnung der beteiligten Partner wird in vielfältigen Veranstaltungen, Projekten und nah beieinander liegenden Büros ermöglicht und soll so den Austausch und die Zusammenarbeit untereinander anstoßen und fördern. Zur Generierung von Geschäftsideen und Arbeitsplätzen fokussieren wir uns auf die Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit von Hochschulen, Unternehmen und Start-ups der Region.

Dipl.-Geogr. Bianca Martin

Konsortialleitung DieMoRheinMain
Abteilungsleiterin Inhalte und Innovationsförderung
bianca.martin@frankfurt-holm.de

Universität Kassel

Das Fachgebiet Verkehrsplanung und Verkehrssysteme der Universität Kassel untersucht aktuelle Trends, analysiert Ursache-Wirkungs-Zusammenhänge zwischen Raum, Verkehr und Umwelt und entwickelt darauf aufbauend Konzepte, um das Ziel eines nachhaltigen Verkehrs zu erreichen. Darüber hinaus werden Planungsinstrumente und Methoden der integrierten Verkehrsplanung neu- bzw. weiterentwickelt. Wesentliche Forschungsschwerpunkte liegen in den Bereichen Nachhaltigkeit im Verkehr, Multimodalität und integrierte Verkehrsdienstleistungen sowie Mobilität und ÖPNV im ländlichen Raum.

Prof. Dr. Carsten Sommer

Professor für Verkehrsplanung und Leiter des Fachgebiets Verkehrsplanung und Verkehrssysteme an der Universität Kassel
c.sommer@uni-kassel.de

Fraunhofer LBF

Das Fraunhofer LBF in Darmstadt steht für innovative Lösungen in der Schwingungstechnik, im Leichtbau, in der Zuverlässigkeit und in der Polymertechnik. Ein Schwerpunkt ist die Elektromobilität mit Fokus auf Prüfung und Entwicklung von Antrieben und Batterien. Rund 500 Mitarbeiter forschen auf mehr als 11,560 qm Labor- und Versuchsfläche.

Dipl.-Ing. Eva Stelter

Wissenschaftliche Mitarbeiterin
eva-maria.stelter@lbf.fraunhofer.de

ivm

Als regionale Gesellschaft, die von den Ländern Hessen und Rheinland-Pfalz, dem Rhein-Main-Verkehrsverbund sowie den Landkreisen und kreisfreien Städten in der Region Frankfurt-RheinMain getragen wird, fördert die ivm eine nachhaltige Mobilität für die Region. Im Rahmen der kommunalen Beratung erarbeitet die ivm gemeinsam mit ihren Gesellschaftern Konzepte und Maßnahmen und begleitet deren Umsetzung und den Betrieb. Hierfür greift die ivm auf ein breites Netzwerk zurück. Als regionale Koordinierungsstelle für das Mobilitätsmanagement betreibt die ivm ein umfangreiches Informations- und Beratungsangebot zur Mobilität. Vor diesem Hintergrund stellt die ivm die Einbindung der in DieMoRheinMain entwickelten Angebote und Dienstleistungen in die Kommunen sowie in die vorhandenen Mobilitätsinformationssysteme sicher.

Dipl.-Ing. Heike Mühlhans

Geschäftsführerin
h.muehlhans@ivm-rheinmain.de





ISBN 978-3-9818349-1-8

DieMoRheinMain © August 2017
FrankfurtRheinMain vernetzt – Dienstleistungen fördern elektrische Mobilität

Frankfurt University of Applied Sciences (Frankfurt UAS)
Fraunhofer-Institut für Betriebsfestigkeit und Systemzuverlässigkeit LBF
House of Logistics & Mobility (HOLM) GmbH als Konsortialführer
ivm GmbH (Integriertes Verkehrs- und Mobilitätsmanagement
Region Frankfurt RheinMain)
Universität Kassel

www.diemo-rheinmain.de
info@diemo-rheinmain.de