

»Gut geplante Städte sollten menschen- und nicht autogerecht sein«



Im Interview mit Dr. Anne Hardy wagt RMV-Stiftungsprofessor Martin Lanzendorf einen Blick in die Zukunft: Die flexible, zweckangepasste Wahl von Verkehrsmitteln ist die Regel und wird durch die Vernetzung mit Smartphones erleichtert, Radfahrer und Fußgänger erobern die Straße zurück – und die Goethe-Universität entwickelt neue Initiativen im Mobilitäts- und Energiemanagement.

Hardy: Herr Lanzendorf, welche Art der Fortbewegung gefällt Ihnen persönlich am besten?

Lanzendorf: Ich bin gerne mit dem Fahrrad unterwegs.

Hardy: Sie haben in den vergangenen Jahren Beharrungen und Änderungen im Verkehrsverhalten erforscht, indem Sie Menschen über ihre Mobilitätsbiografien – ihr Mobilitätsverhalten im Lebensverlauf – befragten. Wie sind Sie darauf gekommen?

Lanzendorf: Die Idee für diese Forschung geht zurück auf die Zeit, als ich am Wuppertal Institut für Klima, Umwelt und Energie beschäftigt war, und wir uns gefragt

haben, wie man Verkehrsverhalten nachhaltiger gestalten kann. Das war Ende der 1990er Jahre. Es gab die Beobachtung, dass Menschen in vergleichbaren sozialen Situationen vollkommen verschiedene Verkehrsmittel benutzen. Nehmen wir zwei benachbart wohnende Familien in ähnlicher Lebenslage, also gleich alte Kinder, gleiche Berufe etc. Die eine Familie macht alles mit dem Fahrrad und öffentlichen Verkehrsmitteln, die Nachbarn benutzen nur den Pkw. Beide Familien haben sehr gut nachvollziehbare Gründe für ihr heutiges Handeln, die eine zukünftige Veränderung ihres Verkehrsverhaltens weitgehend ausschließen. Mich interessierte deshalb: Warum hat sich das so unterschiedlich ent-

wickelt bei den beiden Familien, zu welchen Zeitpunkten gab es wichtige Veränderungen von mobilitätsbezogenen Alltagsroutinen, und welche Rolle spielten dafür sogenannte Schlüsselereignisse im Lebensverlauf? Es zeigte sich, dass es im Lebensverlauf Umbruchsituationen gibt, die mit Kontextveränderungen einhergehen und die sich zur Veränderung des Mobilitätsverhaltens nutzen lassen.

Hardy: Was Sie machen, hört sich nicht nach klassischer Verkehrsforschung an, sondern nach einer sozialwissenschaftlich orientierten Mobilitätsforschung. Können Sie die wesentlichen Unterschiede zwischen beiden Ansätzen erklären?

Verkehr darf nicht beliebig vermehrbar sein.

Lanzendorf: Ja, obwohl ich glaube, dass sie immer mehr verschwimmen. Klassische Verkehrsforschung fragt: Mit welchen Verkehrsmitteln sind Menschen unterwegs? Wohin bewegen sie sich? Und wie können wir dafür genügend Verkehrsinfrastruktur zur Verfügung stellen? Irgendwann kam man aber zu der Erkenntnis, dass es so nicht weitergeht: Verkehr darf nicht beliebig vermehrbar sein, wenn wir die negativen ökologischen, ökonomischen und sozialen Folgen motorisierten Verkehrs in Grenzen halten wollen.

Das hat zu neuen Fragen geführt, insbesondere, ob immer weitere Distanzen wirklich notwendig und gut sind: Was motiviert oder

zwingt die Menschen, unterwegs zu sein? Wie gehört Mobilität zum Alltagshandeln? Gibt es Alternativen zum stetigen Weiterwachsen von Verkehr und Flächenzersiedlung? Und, wenn ja, wie kann man das Handeln der Menschen beeinflussen?

Der wesentliche Unterschied ist, dass Mobilitätsforschung einen breiteren Blickwinkel einnimmt, weil Verkehr nicht mehr als etwas notwendigerweise Gegebenes – und häufig positiv Bewertetes – hingenommen wird, sondern vielmehr die Ursachen von Verkehrsentstehung systematisch analysiert und in den Blick genommen werden, bevor Maßnahmen ergriffen werden. Und die Maßnahmen, um die es uns geht, sind eben nicht in erster Linie neue Technologien und Bauwerke, sondern wesentlich differenziertere, zielgruppenspezifische Optionen, die häufig unter dem Begriff Mobilitätsmanagement zusammengefasst werden. Kerngedanke ist dabei, die Nutzer der verschiedenen Verkehrsmittel gezielt und kreativ zu informieren, zum Beispiel auch über Alternativen zum aktuell genutzten Verkehrsmittel.

Hardy: Ihre Professur ist 2008 vom Rhein-Main-Verkehrsverbund und der ivm GmbH (Integriertes Verkehrs- und Mobilitätsmanagement Region Frankfurt RheinMain) gestiftet worden. Welches Interesse haben die Stifter an Ihrer Forschung?

Lanzendorf: Die Stifter sind natürlich erst einmal daran interessiert, dass diese Art der Forschung und Lehre überhaupt in Gang kommt, damit dann auch entsprechende Fragestellungen bearbeitet und anwendungsorientierte Lösungen gesucht werden können. Dann ist ihnen auch die Qualifizierung des Nachwuchses der Mobilitätsbranche mit dem oben angedeuteten Verständnis von Mobilitätsmanagement wichtig. Solche Qualifikationen sind auf dem Arbeitsmarkt gesucht, und es fällt den Unternehmen, Verwaltungen oder Forschungseinrichtungen häufig schwer, geeignete Bewerberinnen und Bewerber zu finden.

Und schließlich besteht natürlich auch das Interesse, in der Region Rhein-Main entsprechende Innovationen möglichst schnell

bekannt zu machen und umzusetzen, um damit den umfassenden Verkehrsproblemen der Metropolregion zu begegnen. Schon seit längerer Zeit wird im Rhein-Main-Gebiet sehr viel Innovatives in der Praxis ausprobiert, aber man braucht hierfür weitere Partner an den Hochschulen.

Hardy: Gibt es denn vergleichbare Professuren in Deutschland?

Lanzendorf: Eine Professur für Mobilitätsforschung gibt es bisher nirgendwo sonst, aber es gibt natürlich Professuren oder Arbeitsgruppen in Deutschland, die vergleichbare Schwerpunkte haben. In Dortmund, Dresden oder Hamburg-Harburg ist das beispielsweise der Fall, auch beim DLR, Institut für Verkehrsforschung, in Berlin.

Hardy: Und international?

Lanzendorf: Auch im internationalen Vergleich ist Frankfurt weit vorne. In England oder den Niederlanden gibt es Arbeitsgruppen, die vergleichbar ausgerichtet sind, andere Gruppen arbeiten inzwischen viel stärker sozialwissenschaftlich als zuvor.

Eine zunehmende Inter- beziehungsweise Transdisziplinarität unter Einbeziehung sozialwissenschaftlicher Disziplinen lässt sich generell feststellen. Auch profitiert die Forschungslandschaft von Strömungen in der Soziologie um John Urry, die mit dem New Mobilities Paradigm die Perspektive der klassischen Soziologie mit dem Ausblenden der Mobilitätsdimension kritisieren und stattdessen die Bedeutung mobiler Praktiken zur Erklärung heutiger Gesellschaften betonen. Letztlich ist das, was hier in Frankfurt passiert, ein Element im bunten Strauß der Mobilitätsforschung, der sich weltweit bildet und immer weiter ausdifferenziert.

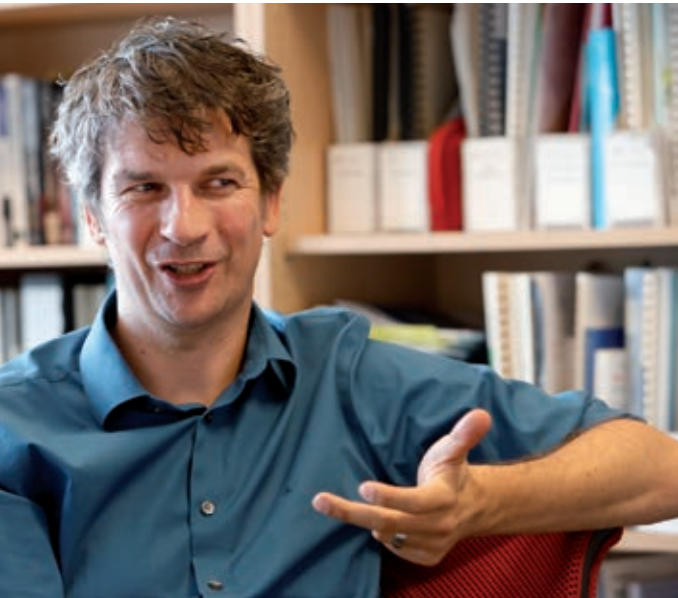
Automobile und Städte gehen nur schwer zusammen.

Hardy: Wie hat sich das Mobilitätsverhalten der Menschen seit dem Zweiten Weltkrieg verändert? Gab es da auch Umbruchsituationen wie zum Beispiel die Ölkrisen in den 1970er Jahren, oder auch neue Fortbewegungsmittel?

Lanzendorf: Entscheidend war die verbreitete Automobilisierung der Gesellschaft: Es gehörte immer mehr zum Alltag, einen privaten Pkw zu besitzen, und damit haben sich auch Siedlungsformen verändert. Entscheidend ist diese enge Wechselwirkung zwischen Siedlungsstrukturen, Mobilität und sozialer Praxis. Zum Beispiel wären Suburbanisierung und suburbane Lebensformen ohne privaten Pkw undenkbar. Die Automobilisierung ging jahrzehntelang Hand in Hand mit der Zerstörung von historisch gebauten Stadtstrukturen. Irgendwann merkte man: Automobile und Städte gehen nur schwer zusammen, gut geplante Städte sollten menschen- und nicht autogerecht sein, weil die Lebensqualität sich dadurch drastisch verschlechtert. Das zog in den 1970er und 1980er Jahren planerische Veränderungen nach sich. Man wandte sich ab von Leitbildern einer autogerechten Stadt. Die Ölkrisen spielen natürlich auch eine Rolle für das Mobilitätsverhalten. Ebenso das Aufkommen der Billigflugangebote. Die Entwicklung in den letzten Jahren ist bestimmt durch neue Kommunikationsmedien, zunächst das Internet, dann Handys und schließlich Smartphones. Sie verändern unsere Mobilität, wie wir gerade beobachten, sehr dynamisch.

Hardy: An welchen Projekten im Rhein-Main-Gebiet sind Sie beteiligt, und welche Ziele verfolgen Sie?





Lanzendorf: In fast allen unserer Projekte gibt es empirische Bausteine, die meistens in der Region Rhein-Main angesiedelt sind. Unser Ziel ist es aber, Mobilität besser zu verstehen und zu analysieren. Insofern geben wir wenige direkt umsetzbare planerische Ratschläge. In einem Modellprojekt zur Elektromobilität haben wir in der ersten Phase Pedelects erforscht. Wir wollten wissen, wie diese neuen, elektrounterstützten Fahrräder genutzt werden und warum es darum so einen Hype gibt. Wir haben dabei auch über die ökologischen Konsequenzen nachgedacht.

Mit unserer Forschung wollen wir auch einen Beitrag zur Entwicklung von Mobilität im Rhein-Main-Gebiet leisten.

In der zweiten Phase des Projekts beschäftigen wir uns gerade mit der Frage der Multimodalität: Wer nutzt verschiedene flexible Verkehrsmittel im Alltag? Wie wird sich das weiterentwickeln? Welche Menschen fragen solche Angebote nach? Das Erkenntnisinteresse ist immer ein allgemeines, gleichzeitig aber verbunden mit der Hoffnung, mit dieser Forschung auch einen Beitrag zur Entwicklung von Mobilität im Rhein-Main-Gebiet zu leisten. Konkret helfen wir auch dem Rhein-Main-Verkehrsverbund, wenn er neue Mobilitätspakete beziehungsweise -angebote für sein elektronisches Ticket schnürt, also darüber nachdenkt, welche Zusatz-

leistungen zukünftig mit diesem Abo für den öffentlichen Verkehr verbunden werden können, oder wir überlegen für das Land Hessen, wie es Fahrradmobilität systematisch fördern oder Mobilitätsmanagement weiterentwickeln kann.

Übrigens spielen auch Studierende eine wichtige Rolle für die Kooperation zwischen universitärer Mobilitätsforschung mit den Praxispartnern in der Region Rhein-Main: Sie sammeln dort Erfahrungen als studentische Hilfskräfte, schreiben ihre Abschlussarbeiten in Kooperation oder profitieren, wenn die Praktiker über Lehraufträge ihre Erfahrungen in die Lehre am Institut für Human-geographie einbringen.

Hardy: Würde die Stadt Frankfurt bei Ihnen anfragen, wenn sie eine neue Straßenführung plant?

Lanzendorf: Hinsichtlich der Straßenführung wohl eher nicht, da wäre sie an der falschen Adresse. Aber es gibt relativ enge Kontakte über den Nachhaltigkeitsbeirat der Stadt Frankfurt, in dem ich Mitglied bin. Das Gremium hatte sich ursprünglich anlässlich der Bewerbung um den europäischen Green City Award gebildet, und da spielt derzeit das Thema Mobilitätsstrategie für Frankfurt eine große Rolle. Was sowohl die Stadt als auch uns als Arbeitsgruppe gerade sehr interessiert, ist die Zukunft der Fahrradmobilität in Frankfurt, dann auch die Frage, wie eine Kommune Mobilitätsmanagement institutionalisieren kann. Dafür müssen in der Verwaltung Personen abgestellt werden. Auch die weitere Entwicklung neuer Mobilitätsdienstleistungen wie »Call a Bike« oder das dynamische CarSharing ist ein Thema. Warum ist Frankfurt eine der wenigen Großstädte in Deutschland, die so etwas wie »Car2go« oder »Drive Now« noch nicht haben, obwohl es wahrscheinlich ökologisch ähnlich sinnvoll ist wie traditionelles CarSharing?

Hardy: Gibt es denn eine Stadt, deren Mobilitätskonzept schon nahe an Ihre Vorstellungen heranreicht?

Lanzendorf: Es gibt ganz viele Städte, die Vorreiter für jeweils spezifische Dinge sind. Anderer-

seits gibt es wohl keine Stadt, von der man sagen kann, die machen alles richtig. Das Beispiel der Stadt Zürich wird gerne zitiert, weil es dort eine übergreifende Mobilitätsstrategie gibt, die Fahrradfahren, Zufußgehen, öffentlichen Verkehr und Pkws gleichermaßen umfasst und klare verkehrspolitische Ziele für die Stadt festschreibt. Auch hat sich Zürich zum Beispiel ambitionierte Klimaziele gesetzt. Dort kann man ziemlich viel lernen, sowohl über Konzeptionelles, Strategien des Marketings und Mobilitätsmanagements als auch über verkehrstechnische Details.

Einer der Gründe, dass wir den »Green City Award« nicht gewonnen haben, war wohl auch die Lärmbelastung durch den Flughafen.

Ein anderes Beispiel ist München mit seiner tollen Imagekampagne für das Fahrrad »Radlhauptstadt München«. Das können Sie sich auf YouTube anschauen. München hat auch Mobilitätsmanager in der Stadtverwaltung fest angestellt, und die können nachweisen, dass sie kosteneffizient arbeiten: Das Geld, das sie etwa in das Neubürger-Marketing investieren – unter anderem Informationen zu allen Verkehrsmitteln, eine Woche kostenloses Schnupperticket für den öffentlichen Verkehr – wird anschließend über Fahrgasteinnahmen wieder rausgeholt.

Das Vauban-Quartier in Freiburg mit seiner Ausrichtung auf autoreduziertes beziehungsweise autofreies Wohnen ist auch ein fantastischer Modellfall. Man kann die Kinder ohne Probleme auf der Straße spielen lassen, es gibt Lieferverkehr und CarSharing-Angebote. Vieles von dem, was seit Langem für eine innovative Stadt- und Verkehrsplanung gefordert ist, wird dort ausprobiert.

Hardy: Im April 2012 hat die Bundesregierung sogenannte Schaufensterregionen für die Elektromobilität eingerichtet. Hessen ist nicht dabei. Warum?

Lanzendorf: Woran genau es gelegen hat, ist schwer zu sagen. Ich glaube, Hessen hat sich sehr bemüht, aber letztlich ist es eine poli-

tische Entscheidung, was gefördert wird. Es gab eine starke Konkurrenz verschiedener Regionen, und da kann es immer passieren, dass man nicht erfolgreich ist.

Hardy: Den »Green City Award« haben wir auch nicht bekommen ...

Lanzendorf: Aber wir sind immerhin Zweiter geworden, worauf Frankfurt sehr stolz sein kann. Dass wir gegen Kopenhagen verlieren, war zu erwarten. Einer der Gründe war wohl auch die Lärmbelastung in der Region durch den Flughafen. Frankfurt hat dagegen argumentiert, dass es auf dem Weg zu einer »Green City« sei und hier auch ambitionierte Ziele für die Zukunft hat. Aber Kopenhagen spielt hier in einer anderen Liga, auf jeden Fall auch was den Verkehr betrifft.

Hardy: Also hat der Prozess trotzdem etwas angestoßen.

Lanzendorf: Ja, wir haben es geschafft, im Nachhaltigkeitsbeirat viele wichtige Player der Stadt zusammenzubringen. Nun müssen wir den Prozess am Laufen halten, was schwer ist, weil wir nicht mehr auf ein Ziel hinarbeiten können wie zuvor. Aber trotzdem soll es weitergehen.

Hardy: Wie beurteilen Sie die derzeitige politische Förderung und Umsetzung nachhaltiger Mobilitäts-

strategien in Deutschland? Was ließe sich verbessern, auch in Bezug auf die Forschungsförderung?

Lanzendorf: Heute sind es in Deutschland in erster Linie Kommunen, die teils aufgrund finanzieller Zwänge, teils aufgrund besonders engagierter Einzelpersonen sehr viel machen. Ebenso wird dort gehandelt, wo die Probleme durch motorisierten Verkehr am stärksten sind. Dagegen gibt es auf der Bundesebene doch nur sehr wenig politische oder Forschungsinitiativen, um eine nachhaltigere Mobilität zu fördern. Das Bundesverkehrsministerium verfolgt leider weiterhin nur die Ziele Infrastrukturausbau,

Es ist katastrophal, was im Bereich der Forschungsförderung passiert.

-optimierung und Technologieförderung, derzeit vor allem zum Thema Elektromobilität. Es ist wirklich katastrophal, was da passiert. Ende der 1990er Jahre schien es da mal in eine andere Richtung zu gehen. Damals gab es über einige Jahre eine große Mobilitätsforschungsinitiative des Bundes, geleitet vom Forschungsministerium, die einiges von dem angestoßen hat, was wir heute als Mobilitätsforschung in Deutschland kennen.

Danach tat sich dann aber nicht mehr viel. Ganz im Gegenteil. Derzeit gibt es auf Bundesebene

vier Ministerien – Verkehr, Forschung, Wirtschaft und Umwelt –, die sich um Mobilitätsforschung kümmern könnten, es aber letztlich aus verschiedenen Gründen nicht tun: das Verkehrsministerium verstand sich schon immer als Verkehrsinfrastruktur- und Bauministerium, dort ist wenig Grundlagenforschung angesiedelt; das Forschungsministerium musste die Zuständigkeit für Mobilitätsforschung abgeben an das Wirtschaftsministerium, welches sich aber vor allem für Themen der Wirtschaftsförderung – in Deutschland ist das beim Verkehr in erster Linie motorisierter Verkehr – zuständig fühlt und nicht viel mit Mobilitätsforschung anfangen kann; und schließlich macht das Umweltministerium kaum Forschung. Selbst wenn es wollte, darf es im Sinne der Ressortzuständigkeiten allenfalls die umweltrelevanten Aspekte erforschen lassen.

Interessanterweise gab es im Dezember 2012 eine kleine Anfrage im Deutschen Bundestag, wie es eigentlich mit der Mobilitätsforschung in Deutschland bestellt sei und wie es damit weitergehen solle. Das Ergebnis war mehr oder weniger, dass eine Strategie dazu fehlt. Man kann nur hoffen, dass sich in der nächsten Legislaturperiode ein bisschen mehr tut.

Hardy: Die Landesregierung setzt im Transfer zwischen Wirtschaft und Wissenschaft auf das Konzept, Kompetenzen unter einem Dach zu bündeln und Kooperationspartner besonders zu fördern – wie im House of Finance. Am Frankfurter Flughafen entsteht auf Initiative des Landes Hessen und der Stadt Frankfurt gerade das »House of Logistics and Mobility«, kurz HOLM. Im Mai 2013 war das Richtfest. Wie entwickelt sich die Kooperation der Uni mit dem HOLM?

Lanzendorf: Die Idee, mit dem HOLM den Austausch verschiedener Akteure aus Privatwirtschaft, Öffentlichen Unternehmen und Wissenschaft zu Verkehrs- und Mobilitätsthemen zu fördern, ist zunächst einmal ausdrücklich zu begrüßen. Eines der Probleme für die Goethe-Universität bei HOLM ist jedoch, dass zwar die Gebäudeinfrastruktur finanziert wird, es aber noch unklar ist, ob



es auch Finanzierungen für Forschungsprojekte gibt. Die Idee ist, dass sowohl Unternehmen als auch Forschungsgruppen dort Räume mieten, sich treffen und gemeinsam Ideen entwickeln, aber natürlich ist es für Unternehmen wesentlich einfacher, eine Dependence aufzumachen und ihr bestimmte Aufgaben zuzuweisen. Eine Universität funktioniert bei anwendungsorientierter Forschung doch eher über finanzierte Drittmittelprojekte. Und ohne solche gibt es wenig Möglichkeiten, im HOLM vor Ort zu arbeiten. Im Moment warten wir noch auf die Vorgaben des Landes zu diesem Punkt.

Hardy: Ziel einer ressourcenschonenden Mobilität in der Stadt ist die flexible Wahl von Transportmitteln. Wie stellt sich die Situation in Frankfurt dar? Gibt es genügend Angebote, und werden diese auch im gewünschten Umfang genutzt?



Lanzendorf: Ja, Frankfurt hat auf jeden Fall hervorragende Angebote, gerade auch, weil es eine vergleichbar dicht bebaute Stadt ist. Sie können viele Ziele zu Fuß oder mit dem Fahrrad erreichen. Auch haben Sie ein hervorragendes Angebot an öffentlichen Verkehrsmitteln sowie an Straßen. Diese Vielfalt wirft aber auch Probleme auf, weil die Nutzung vieler dieser Verkehrsmittel nicht miteinander verträglich ist. Beispielsweise will die Stadt erreichen, dass mehr Menschen das Fahrrad nutzen. Dann ist der hohe Autoverkehr aber ein Problem, denn an irgend-

einer Stelle muss ich Platz von den Autos wegnehmen und ihn Radfahrern, Fußgängern, Busspuren oder auch CarSharing-Angeboten zur Verfügung stellen.

Hardy: In den Stau-Simulationen der Wirtschaftsinformatiker werden Fahrradfahrer als Hindernisse für den Autoverkehr behandelt, weil man sie nicht immer überholen kann und sie somit den Verkehr bremsen.

Lanzendorf: Ja, das glaube ich gerne. Dieses Denken war lange Zeit charakteristisch für die Arbeit von Verkehrsplanern. Das ist heute sicher nicht mehr so grundsätzlich der Fall, aber es prägt sicher auch heute noch die Alltagsarbeit der Straßenverkehrsverwaltungen.

Ich glaube, es gibt sogar noch etwas Schlimmeres für diese Simulationen und die Autoverkehrsplaner: Fußgänger und Zebrastreifen. Wenn Fußgänger unregelt die Straße überqueren, stört das die grüne Welle beziehungsweise den Autoverkehrsfluss, weshalb – zum Teil mit abstrusen Argumenten – jahrzehntelang Ampeln und andere Querungshindernisse Fußgänger disziplinieren sollten. Für Simulationen wäre es demnach eigentlich am besten, wenn der Verkehr in Städten nicht ständig von Menschen gestört würde.

Für Fußgänger ist es auch unangenehm, an Ampeln und damit im Stau zu stehen.

Übrigens wird in den Simulationen wohl in erster Linie von Autoverkehr geredet, wenn von Verkehr und Stau geredet wird. Aber es gibt auch anderen Verkehr, zum Beispiel den Fuß- oder Radverkehr. Für Fußgänger ist es übrigens auch unangenehm, an Ampeln und damit im Stau zu stehen, nämlich im Fußgängerstau. Den könnte man aber auch leicht beseitigen: Wenn es deutlich weniger Autos in den Straßen gäbe.

Hardy: Sie beschäftigen sich mit Siedlungsstrukturen. Was haben die mit der Verkehrsplanung zu tun?

Lanzendorf: Geeignete Siedlungsstrukturen sind eine zentrale Voraussetzung dafür, wenig Verkehr zu

verursachen. In manchen Städten Nordamerikas, wie Atlanta, gibt es extrem niedrige Siedlungsdichten, viele Einfamilienhäuser, da sind öffentlicher Verkehr oder nicht motorisierte Mobilität kaum zu realisieren. Zufußgehen scheidet schon aus Sicherheitsgründen aus, meistens gibt es gar keinen Bürgersteig, aber auch, weil die Distanzen für Einkäufe oder Arbeitswege zu groß sind. Das heißt, über Siedlungsstrukturen können wir wesentlich Voraussetzungen dafür schaffen, dass Privatpersonen ihre Mobilitätsform flexibel wählen können.

Aus verkehrstechnischer Sicht sind verdichtete, innenstadtnahe Wohngebiete natürlich toll, aber da können nicht alle leben. Man kann Siedlungsschwerpunkte in der Region verstärken, die besonders gut und einfach mit öffentlichen Verkehrsmitteln erreichbar sind, idealerweise im Umfeld von S-Bahn-Haltestellen.

Hardy: So wachsen die Metropolen ja eigentlich auch.

Lanzendorf: Ja, so ist die Theorie der Planer. Aber in der Realität wachsen Städte auch dort, wo Oberbürgermeister billige Grundstücke versprochen haben oder günstige Gewerbesteuerätze.

Hardy: Aber nun gibt es ja auch in Deutschland ländliche Räume. Gibt es dort denn überhaupt Alternativen zum eigenen Pkw?

Lanzendorf: Wir schauen uns auch ländliche Räume an und überlegen, wie man dort Mobilität organisieren kann. Sind Alternativen zum privaten PKW denkbar? Im Odenwaldkreis hatten wir ein Projekt, in dem es darum ging, das Angebot des öffentlichen Verkehrs durch Mitfahrgelegenheiten zu stärken. Sie stehen dort an der Straße und wissen, der Bus kommt zweimal am Tag, aber während Sie da stehen, fahren fünf Autos an Ihnen vorbei. Könnte Sie nicht eines davon mitnehmen?

Hardy: Funktioniert das über Smartphone?

Lanzendorf: Zurzeit gibt es viele Ideen, aber wir sind noch in einer Phase des Experimentierens. Bei dem System Fliinc aus Darmstadt

haben Sie zum Beispiel eine App auf dem Smartphone. Sie können Ihren Standort angeben und sagen, dass Sie mitgenommen werden möchten. Idealerweise haben viele Autofahrer dieselbe App und melden sich dann. Aber man braucht eine kritische Masse dafür, und momentan haben nicht alle ein Smartphone. In einem anderen Projekt im Werra-Meißner-Kreis wird derzeit versucht, die Angebote in das Auskunftssystem der öffentlichen Verkehrsbetriebe aufzunehmen.

Hardy: Kommen wir zur Uni als Arbeitgeber. Seit 2008 gibt es für die Mitarbeiter ein Jobticket, und die Studierenden können für 190 Euro im Semester alle öffentlichen Verkehrsmittel im Rhein-Main-Verkehrsverbund nutzen, eine Erweiterung für Nordhessen gibt es für fünf Euro. Was könnte die Uni noch tun, um eine nachhaltige Mobilität zu fördern?

Lanzendorf: Da gibt es einige Ideen. Erst mal ist es natürlich toll, dass die Uni das Job- und Semesterticket hat. Die Goethe-Universität war ja der erste öffentliche Arbeitgeber in Hessen, der so ein Angebot gemacht hat. Aber ich würde mir wünschen, dass die Goethe-Universität ein nachhaltiges Mobilitätsmanagement aufbaut, so wie viele Unternehmen das inzwischen tun. Weil es für die Uni wahrscheinlich schwierig ist, jemanden nur für Mobilitätsmanagement einzustellen, würde ich vorschlagen, dass derjenige sich auch um Umweltmanagement kümmert und sich mit allen Fragen zum Thema Ökologie befasst. Auch zum Beispiel im Energiebereich besteht ein großer Handlungsbedarf, um hier Kosten der Goethe-Universität zu senken. Im Mobilitätsbereich könnte man sich über Dienstreisen Gedanken machen, etwa die Unterstützung der Bahn-Card Business. Man könnte auch eine systematische Fahrradverkehrsförderung planen. Mit dem Umzug auf den Campus Westend bieten sich hier sicher interessante Möglichkeiten.

Hardy: Was würde denn alles dazugehören? Überdachte Fahrradständer, Umkleiden und Duschen, eine Reparaturwerkstatt?

Lanzendorf: Ja, genau. Aber auch, sich Gedanken zu machen über die Wege, wie wir den Campus von zu Hause erreichen. Wo gibt es Engpässe, wo kann man Radwege verbessern? Man könnte auch über den Fuhrpark der Uni nachdenken. Muss die Uni alle Fahrzeuge besitzen, oder könnte sie auch mit einem CarSharing-Unternehmen kooperieren? Es gibt private Unternehmen, die ihr Fuhrparkmanagement ausgliedert haben, wodurch die Fahrzeuge zum Beispiel am Wochenende auch für private Nutzungen zur Verfügung stehen. Da gibt es eine Fülle von Möglichkeiten.

Hardy: Wenn man denn eine Stelle dafür hätte.

Lanzendorf: Nicht unbedingt. Eine Person kann das ja nicht allein machen, sie kann nur Projekte initiieren. Am Helmholtz-Zentrum für Umweltforschung in Leipzig, UFZ, wo ich vorher gearbeitet habe, gab es einen ehrenamtlichen Umweltmanager. Soweit ich weiß, wurde er zur Hälfte von seiner Tätigkeit freigestellt. Zu Anfang wurde erst mal ein großer Ideen-Wettbewerb für Umweltmanagement am UFZ organisiert. Es kamen einige Hundert Vorschläge, unter denen systematisch die besten Ideen ausgewählt wurden.

Hardy: Und dann gab es auch das Budget dafür, die Ideen umzusetzen?

Lanzendorf: Es kann ja durchaus lukrativ sein, so etwas umzusetzen. Für die Goethe-Universität ist zum Beispiel das Parken bei den Neubauten im Westend mit Sicherheit ein großer Kostenfaktor. Man kann dadurch, dass man Mobilitätsmanagement betreibt, und das ist auch die Motivation vieler großer Unternehmen, dazu beitragen, dass weniger Mitarbeiter mit dem eigenen Pkw zur Arbeit kommen und man deswegen nicht so viele Parkplätze vorhalten muss.

Es ist aber auch ein Imagefaktor, wenn die Goethe-Universität versucht, ihrer Verantwortung als Verkehrserzeuger gerecht zu werden. Das hat auch Auswirkungen auf die Corporate Identity. Wir könnten einmal im Jahr eine Kampagne machen, zum Beispiel:



Aus welchem Institut fahren die meisten Mitglieder mit dem Rad zur Arbeit? Das muss spielerisch sein, soll Spaß machen. Manchmal braucht es nur einen kleinen Anstoß, um Leute dazu anzuregen, etwas zu realisieren, was sie schon immer mal ausprobieren wollten. So funktioniert Mobilitätsmanagement eigentlich.

Es ist auch ein Imagefaktor, wenn die Goethe-Universität versucht, ihrer Verantwortung als Verkehrserzeuger gerecht zu werden.

Ich könnte mir vorstellen, dass es auch an der Uni Leute gibt, die ehrenamtlich an so etwas Interesse hätten oder einen Teil ihrer Arbeitszeit dazu verwenden würden, Input zu liefern. Wir würden bestimmt auch dazu beitragen. Da gäbe es viel Potenzial. Der AStA macht ja auch viel, zum Beispiel das »Call a Bike«, bei dem die Studierenden die ersten 45 Minuten kostenlos fahren dürfen. Die Studierenden sind generell ziemlich offen für Umwelt- und Sozialinitia-

Die Zukunft der bewegten Welt Bei den ScienceTours erforschen Jugendliche nachhaltige Mobilität



Wie viel Platz bietet die Bockenheimer Warte in Frankfurt jeweils für Fußgänger, Fahrradfahrer, Busse und Autos? Wie beeinflusst der wachsende Verkehr unser Leben? Ist es nachhaltig, auch weite Strecken zu laufen? Fragen wie diese, mit denen sich Mobilitäts-Forscherinnen und -Forscher unter anderem beschäftigen, stellen bei den ScienceTours Schülerinnen und Schüler. Das Schul-Projekt der Goethe-Universität ermöglicht Jugendlichen der Sekundarstufe I forschendes Lernen: Bei eigenständigen Entdeckungen erhalten sie Einblick, wie Wissenschaftler Fragestellungen entwickeln und mit welchen Methoden sie

»Mit welchem Verkehrsmittel sind Sie heute unterwegs?« Am Verkehrsknotenpunkt der Bockenheimer Warte befragen die Jugendlichen während der ScienceTour Passantinnen und Passanten zu ihrem Mobilitätsverhalten.

ihre Hypothesen überprüfen. Zu vier verschiedenen Forschungsfeldern werden bisher Touren angeboten: Neben Mobilität sind es Biodiversität, Verhalten von Tieren sowie Wirtschaft. Die Exkursionen führen die Schülerinnen und Schüler an Lernorte außerhalb der Schule – bei der Tour »Bewegte Welt – Mobilität nachhaltig gestalten« an den Verkehrsknotenpunkt der Bockenheimer Warte. Gemeinsam mit Wissenschaftlerinnen und Studierenden erkunden sie die Bedingungen und Auswirkungen von Verkehr und erforschen das Fortbewegungsverhalten in Frankfurt, der Hauptstadt der Mobilität.

»Mobilität bildet die Grundlage persönlicher Freiheit und ermöglicht Wirtschaftswachstum. Zugleich müssen Abgase und Lärm verringert werden. Wir untersuchen mit den Schulklassen, was nachhaltige Mobilität eigentlich bedeutet – sowohl wissenschaftlich auf ökologischer, wirtschaftlicher und sozialer Ebene als auch ganz praktisch«, berichtet Prof. Martin Lanzendorf. Er hat an der Goethe-Universität die Stiftungsprofessur für Mobilitätsforschung inne und die Thementour gemeinsam mit Prof. Antje Schlottmann, Juniorprofessorin für Geographie und ihre Didaktik am Institut für Humangeographie der Goethe-Universität, und den wissenschaftlichen Mit-

tiven, da hat man große Unterstützung, und das könnte dazu führen, den Zusammenhalt an der Goethe-Universität zu stärken.

Hardy: Ist das auch das Ziel Ihres Projektseminars »Mobilitätsmanagement am Campus Westend«?

Lanzendorf: Ja, mit dem Seminar versuchen wir, den Weg zu bereiten. Wir werden am Campus Westend eine Befragung zu verschiedenen Mobilitätsaspekten machen mit dem Ziel, Veränderungen zu initiieren. Nehmen wir beispielsweise den Fußweg von der U-Bahn Station Holzhausenstraße zur Uni, auf dem regelmäßig große Fußgänger-Massen die Hansaallee überqueren. An der Stelle müsste man als Verkehrsplaner sagen: OK, da ist zwar eine Ampel 50 Meter weiter, aber die Fußgänger laufen alle kreuz und quer und wir wollen nicht riskieren, dass wir pro Jahr zwei Studierende

beim Überqueren verlieren. Jetzt machen wir einen Zebrastreifen dahin. Die Uni-Leitung müsste der Stadt mitteilen, dass die aktuellen Verkehrsverhältnisse dort zu

Junge Erwachsene sind nicht mehr so auf Pkws fixiert wie in der Vergangenheit.

einem Unfallschwerpunkt führen können. Als die Kreuzung geplant wurde, hat keiner geahnt, dass da mal jeden Morgen Tausende Studis überlaufen würden.

Hardy: Und wann startet das Seminar?

Lanzendorf: Es geht im Wintersemester los, über zwei Semester. Eigentlich muss Mobilitätsmanagement aber professionell gemacht werden. Es gibt ja durchaus Rahmenprogramme, die Gelder für so etwas zur Verfügung stellen, wie

»effizient mobil«, ein bundesweites Programm, das auch hier in Hessen über die ivm GmbH koordiniert wurde. Die TU Darmstadt ist in dem Bereich zum Beispiel sehr aktiv. Sie hat bereits ein professionelles Mobilitätsmanagement initiiert. Mit den Erfahrungen aus Darmstadt und der Begleitung durch die ivm GmbH könnte man sicher schrittweise zu einer Institutionalisierung des Mobilitätsmanagements auch an der Goethe-Universität kommen. Bisher tut die Goethe-Universität hier relativ wenig.

Hardy: Welche Veränderungen im Bereich Mobilität würden Sie gerne während Ihres Berufslebens noch erleben?

Lanzendorf: Ich glaube, dass wir gerade eine sehr spannende Zeit erleben mit vielen Veränderungen im Zusammenhang mit dem Handy und Smartphone. Information und Kommunikation spielen eine

arbeiterinnen Annika Busch-Geertsema und Eva Nöthen entwickelt. »Wir wollen die Jugendlichen dahin führen, Handlungszusammenhänge zu verstehen und umweltverträgliche Lebensweisen zu erkennen. Dabei möchte ich die Schülerinnen und Schüler dafür gewinnen, mit offenen Augen in die Welt zu schauen und viel zu fragen – und zu hinterfragen«, betont Schlottmann.

Während des Exkursionstages übernehmen Lehramts-Studierende der Goethe-Universität den Unterricht. Sie nutzen diese Möglichkeit, um frühzeitig pädagogische Erfahrung zu sammeln. Zunächst entwickeln die Schülerinnen und Schüler einen Fragebogen, mit dem sie sich dann an der Bockenheimer Warte an Passanten richten. Erst meist noch schüchtern, dann immer selbstsicherer wollen die jungen Forscher wissen: »Mit welchem Verkehrsmittel sind Sie hier hergekommen? Warum haben Sie sich so entschieden?« Zurück im Seminarraum sind Genauigkeit und Durchhaltevermögen gefragt: Die Schüler werten unter Anleitung des Wissenschaftler-Teams ihre Befragung statistisch aus und halten die Ergebnisse grafisch in Tortendiagrammen fest. Die Kleingruppen präsentieren und diskutieren anschließend ihre hochaktuellen Forschungserkenntnisse. Ein World-Café bietet abschließend Raum für Selbstreflexion zum eigenen Mobilitätsverhalten und für Visionen: Wie werden wir uns wohl in 50 Jahren fortbewegen?

Bei den verschiedenen Thementouren arbeiten die ScienceTours eng mit Projektpartnern wie dem

Grünflächenamt der Stadt Frankfurt, dem Kronberger Opel-Zoo und der Industrie- und Handelskammer zusammen. Die Schirmherrschaft für das Projekt hat Stadträtin Sarah Sorge, Dezernentin für Bildung und Frauen, übernommen. Gefördert wurde das Projekt von der Stiftung Polytechnische Gesellschaft Frankfurt am Main, der Stiftung Flughafen Frankfurt/Main für die Region und der Vereinigung von Freunden und Förderern der Goethe-Universität. Auch im Rahmen des Wissenschaftsjahres 2012 zum Thema Nachhaltigkeit wurden die ScienceTours als Projektpartner unterstützt. Für eine Fortführung der ScienceTours, die die bisherigen Angebote der Goethe-Universität an Kinder und Jugendliche für die mittlere Altersklasse komplettieren, sind künftig weitere Projektpaten und Spenden nötig. Ziel ist es, gemeinsam mit den Jugendlichen dazu beizutragen, Mobilität in Zukunft nachhaltiger zu gestalten – sei es als Forscherin, Erfinder oder Bürger.

Stephanie C. Mayer-Bömoser, M.A., 35, ist Projektleiterin der ScienceTours. Nach dem Studium der Deutschen Philologie, Mittleren und Neueren Geschichte sowie Publizistik und Kommunikationswissenschaft in Göttingen und dem Fortbildungsprogramm »Buch- und Medienpraxis« in Frankfurt arbeitete sie als freie Wissenschaftsjournalistin und Redakteurin. Seit 2012 ist sie Referentin für Interne Kommunikation in der Abteilung Marketing und Kommunikation der Goethe-Universität.

Weitere Informationen: www.sciencetours.de

zunehmende Rolle und beeinflussen die alltägliche Mobilität. Wir sehen, dass junge Erwachsene nicht mehr so auf Pkws fixiert sind wie in der Vergangenheit. Ich vermute, es hat viel damit zu tun, dass das Statussymbol Auto an Wert verliert. Es gibt eine neue Vielfalt von Mobilitätsoptionen, die das Automobil ersetzt.

Hardy: Achten Sie in Ihrem Alltag auf Entschleunigung?

Lanzendorf: Ja, natürlich ist eine meiner Motivationen für meine Forschung auch, dass ich mich entsprechend fortbewege, aber es ist bestimmt nicht mehr so wie vor 10, 20 Jahren, als ich häufiger Fahrrad gefahren bin, weniger weite Strecken zurücklegte und auch weniger geflogen bin. Zum Wissenschaftler-Dasein gehört auch das Zurücklegen gewisser Distanzen. Ein Aspekt meiner privaten Entschleunigung ist, dass ich nur Teilzeit arbeite, nur

drei Viertel der Zeit, weil ich glaube, dass ich meinen Kindern sonst nicht gerecht werden kann.

Hardy: Das geht als Professor?

Lanzendorf: Es ist immer wieder ein harter Kampf. Aber ich weiß

aus meiner Zeit in den Niederlanden, dass Teilzeitarbeit an Universitäten auch für Väter mit Kindern – und eben nicht nur für Mütter – etwas Alltägliches werden kann. Das wünsche ich mir in Zukunft auch von deutschen Universitäten und Arbeitgebern. ♦



Zur Person

Prof. Dr. Martin Lanzendorf, 47, hat in Bonn Mathematik und Geographie studiert. Seine Dissertation erstellte er am Wuppertal Institut für Klima, Umwelt, Energie und wurde dafür an der Universität Trier promoviert. Anschließend war er Postdoc am Urban Research Center der Universität Utrecht (Niederlande) und als Juniorprofessor für Nachhaltige Mobilität gleichzeitig am Helmholtz Zentrum für Umweltforschung (UFZ), Leipzig, sowie am Geographischen Institut der Universität Leipzig tätig. Seit Ende 2008 ist er Professor für Mobilitätsforschung am Institut für Humangeographie der Goethe-Universität.

Die Professur wurde eingerichtet durch eine Stiftung des Rhein-Main-Verkehrsverbundes (RMV) sowie der ivm GmbH (Integriertes Verkehrs- und Mobilitätsmanagement Region Frankfurt RheinMain).

lanzendorf@geo.uni-frankfurt.de
www.humangeographie.de/lanzendorf
www.humangeographie.de/mobilitaet