

Mobilität verstehen und verändern

Stiftungsprofessor Martin Lanzendorf sucht nachhaltige Konzepte



von Anne Hardy

Martin Lanzendorf fährt gern mit dem Fahrrad. Dass er dieses Verkehrsmittel für seine Mobilität in Frankfurt wählt, hat viele Gründe: Das Fahrrad schont Ressourcen und verursacht keine Abgase. Es erspart ihm Wartezeiten im Stau und die oft langwierige Suche nach einem Parkplatz. Darüber hinaus ist er unabhängig von den Fahrplänen öffentlicher Verkehrsmittel und kann die kürzeste Strecke zwischen zwei Punkten fahren. Und nicht zuletzt macht es ihm Spaß, in die Pedale zu treten und sich den Fahrtwind um die Nase wehen zu lassen.

In einigen deutschen Städten, wie hier in Köln-Nippes, gibt es bereits Stadtteile, deren Bewohner sich für autofreies Wohnen entschieden haben. Weitere Modellsiedlungen finden sich in Freiburg und Berlin.

Ähnliche Erwägungen in Bezug auf Umweltfreundlichkeit, Nachhaltigkeit, Effizienz, Bequemlichkeit und persönliche Neigungen



Mobilitätsprofessor Martin Lanzendorf ist in Frankfurt gern mit dem Fahrrad unterwegs.

stellt jeder Mensch an, wenn er ein Fortbewegungsmittel wählt – und die Entscheidungen fallen ganz unterschiedlich aus. »Das ist für mich das Faszinierende an der Mobilitätsforschung«, erklärt Martin Lanzendorf: »zu verstehen, welche Gründe und Umstände zur Nutzung eines bestimmten Verkehrsmittels führen.« Das zu erforschen, ist die Aufgabe der Stiftungsprofessur für Mobilitätsforschung, die der Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV) und das ivm (Integriertes Verkehrs- und Mobilitätsmanagement Region Frankfurt Rhein-Main) im vergangenen Jahr an der Goethe-Universität eingerichtet haben.

Der Unterschied zwischen »Mobilitätsforschung« und »Verkehrsforschung« ist Martin Lanzendorf wichtig. Verkehr ist in erster Linie eine Wissenschaft der Transportmittel und Infrastrukturen und damit eine Angelegenheit von Ingenieuren, Städteplanern und Logistikern. Sie organisieren die Beförderung von Personen, Gütern und Nachrichten, indem sie Schiffe, Bahnen, Autos und Flugzeuge entwickeln, Wasserwege, Straßen und Schienen anlegen sowie geeignete Routen planen. »Die Aufgabe der klassischen Verkehrsforschung ist es, genügend Kapazitäten für die Verkehrsnachfrage bereitzustellen,« sagt Lanzendorf, »dazu gehört es ebenso, den reibungslosen Verkehr in Großstädten zu gewährleisten wie abgelegene Orte an das Verkehrsnetz anzubinden.« Viele Maßnahmen orientierten sich dabei am Verkehrsmittel Auto; etwa der Ausbau des Straßennetzes oder die »autogerechte« Planung von Städten und Regionen.

Mobilitätsforschung geht darüber hinaus: Sie sucht Antworten auf drängende gesellschaftliche Herausforderungen, die sich durch das gesteigerte Mobilitätsbedürfnis einer wachsenden Weltbevölkerung ergeben. Deshalb untersu-

chen Mobilitätsforscher sozialwissenschaftliche Aspekte von Mobilität und Verkehr. Gefragt sind Psychologen, Ethnologen, Politikwissenschaftler und Geografen wie Martin Lanzendorf. Diesen Ansatz bezeichnete Lanzendorf in seiner Antrittsvorlesung als einen Paradigmenwechsel in der Forschung, der allerdings noch längst nicht allerorten vollzogen ist. Er sähe es gern, wenn das Verkehrsministerium in ein »Mobilitätsministerium« mit den entsprechenden Aufgaben umgewandelt würde, »aber es wird wohl noch einige Zeit dauern, bis die historisch gewachsenen Ressorts ›Wasserwege‹, ›Straßen‹ und ›Schienen‹ aufgebrochen beziehungsweise unter dem Leitgedanken der Mobilität neu ausgerichtet werden«, prognostiziert er.

Vom Mathematiker zum Mobilitätsforscher

Seine geistige Heimat hat der Mobilitätsforscher im Wuppertal-Institut für Klima, Umwelt und Energie, wo sein Interesse an Umweltthemen geweckt wurde. Er hatte zunächst Mathematik in Bonn studiert und kurz vor dem Diplom noch das Fach Geografie hinzugenommen. Bereits als Student war er in der Fachschaft aktiv und politisch interessiert: Die Enquete-Kommissionen des Bundestages zu Umweltthemen in den 1990er Jahren verfolgte er aufmerksam. Am Wuppertal-Institut, wo er an verschiedenen Projekten der Verkehrsforschung mitarbeitete, ging sein politisches Engagement dann ganz in der Forschung zu Umweltthemen auf. Er gab seinen Plan, Lehrer zu werden, auf und begann eine Dissertation zum Thema Freizeitmobilität. Die Arbeit mit dem Untertitel »Unterwegs in Sachen sozial-ökologischer Mobilitätsforschung« schloss er 2000 mit summa cum laude ab. Zu diesem Zeitpunkt hatte der im Hunsrück Aufgewachsene sein Auto schon längst wieder abgeschafft: »Als ich 18 wurde, machte ich – wie fast jeder, der in einer ländlichen Gegend aufwächst – einen Führerschein.

Aber während meines Studiums in Bonn wohnte ich in einem dicht besiedelten Stadtteil und da empfand ich das Auto als überflüssig.«

Im Anschluss an die Promotion ging Lanzendorf an das Urban Research Centre der Universität Utrecht. 2003 folgte eine gemeinsame Berufung der Universität Leipzig und des Helmholtz-Zentrums für Umweltforschung auf die Juniorprofessur »Nachhaltige Mobilität in urbanen Landschaften«. Nach Frankfurt zog es den Mobilitätsforscher vor allem deshalb, weil die Vernetzung von Forschungs- und Praxispartnern hier besonders gut ist. »Es herrscht eine große Innovationsbereitschaft, nicht zuletzt aufgrund des großen Handlungsdrucks«, schildert er seinen Eindruck. Denn Logistik und Mobilität sind wichtige Standort- und Wirtschaftsfaktoren der Rhein-Main-Region und Hessens. Die Stadt Frankfurt ist vergleichbar mit der Spinne in einem Netz aus Autobahnkreuzen, Schienensystemen, dem größten europäischen Flughafen und einem Binnenhafen. Um diesen Wettbewerbsvorteil zu sichern, werden derzeit zahlreiche Anstrengungen unternommen, die Aktivitäten unterschiedlicher Akteure zu koordinieren.

Die Stiftungsprofessur Mobilitätsforschung ist ein wichtiger Baustein des Kompetenz Centrum Mobilität (kcm), und dies ist wiederum ein Teil des entstehenden »House of Logistics and Mobility« (HOLM), das universitäres Wissen mit der Praxis vernetzen will. Beteiligt sind an der Gründungsinitiative des HOLM neben der Goethe-Universität die Technische Universität Darmstadt, die European Business School und die Fachhochschule Frankfurt sowie auf der Anwenderseite beispielsweise der RMW, das ivm, die Fraport AG und TraffIQ.

Mobilitätsgewohnheiten verändern – aber wie?

Lanzendorf kommt durch diese Kooperationen nicht nur an Daten aus der Praxis, sondern kann die Akzeptanz und Effizienz der von ihm vorgeschlagenen Maßnahmen testen. So gehen Daten, die seit 2007 vom ivm im Rahmen des Rhein-Main-Mobilitätspanels erhoben werden, in Längsschnittstudien ein, mit denen Lanzendorf beispielsweise individuelle Mobili-

tätsbiografien analysiert. »Diese helfen uns zu verstehen, welche Ereignisse im Leben eines Menschen seine Mobilitätsgewohnheiten verändern,« sagt er, »das sind typischerweise der 18. Geburtstag, der Berufseinstieg, der Umzug in eine andere Stadt, die Geburt eines Kindes oder der Eintritt ins Rentenalter.«

Will man Mobilitätsgewohnheiten ändern, insbesondere weg vom Auto und hin zum öffentlichen Nahverkehr oder zum Fahrrad, ist es wichtig, die Bedürfnisse der Akteure in diesen Umbruchsituationen zu kennen: »Im Gegensatz zu der verbreiteten Annahme, dass Kinder in einem Haushalt unmittelbar zu einer stärkeren Ausrichtung auf das Auto führen, haben wir durch Befragungen herausgefunden, dass einige Mütter sogar seltener Auto fahren oder sowohl vor als auch nach der Geburt ihres Kindes nur gelegentlich einen PKW benutzen«, fasst Lanzendorf das Ergebnis einer kürzlich abgeschlossenen Studie zusammen. Er ist selbst Vater zweier Kinder und hat während seiner Familienphase noch kein Auto besessen. Nur wenn er die Ferien mit seiner Familie auf dem Campingplatz verbringt, braucht er einen Wagen. Der wird geliehen.

Der Ansatz, Mobilitätsgewohnheiten durch die Erforschung von Nutzergewohnheiten und Bedürfnissen zu verändern, unterscheidet sich grundlegend von dem, dies durch erhöhte Kosten, wie etwa eine Anhebung der Benzinsteuern, erreichen zu wollen. Gleichwohl findet Lanzendorf, dass viele Formen der Mobilität noch zu billig sind, weil der Nutzer nicht für die entstehenden Umweltschäden zahlen muss. Dies wäre auch aus Gründen der Gerechtigkeit zu fordern, denn einer These zufolge sind etwa 10 Prozent der Bürger in westlichen Gesellschaften für 50 Prozent der verkehrsbezogenen CO₂-Emissionen verantwortlich – typischerweise Menschen, die beruflich viel unterwegs sind.

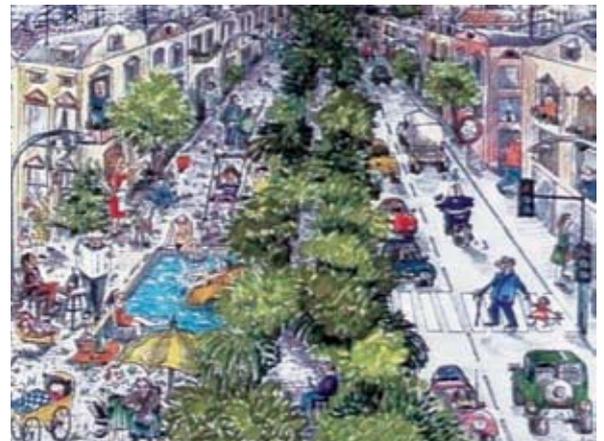
Es gibt verschiedene Möglichkeiten, eine freiwillige Entschädigung für die durch Flüge entstehenden Umweltschäden zu entrichten. Davon macht etwa die Bundesregierung Gebrauch. »Aber auch hier sollte man Gewohnheiten hinterfragen: Manche Ge-

schäftsreisen ließen sich durch eine Videokonferenz oder die Übertragung von Vorträgen ersetzen«, gibt Lanzendorf zu bedenken. Ähnlich kritisch könnte man fragen, ob Urlaub und Erholung notwendigerweise mit einer Fernreise verbunden sein müssen.

Die »Radlust« fördern

Für Verkehrsverbände wie den RMW geben Methodenstudien, wie der Stiftungsprofessor sie betreibt, Anhaltspunkte, wie sie ihre Angebote den Wünschen ihrer Kunden besser anpassen können und wie sie neue Kunden gewinnen können. Auch Städteplaner profitieren von diesen Erkenntnissen, beispielsweise wenn es darum geht, den Fahrradverkehr zu fördern. »Auch da geht es nicht nur um den Ausbau von Fahrradwe-

So stellten sich Frankfurter Bürger bereits vor zehn Jahren lebenswertes Wohnen vor: Weniger Verkehr, weniger Lärm und Abgase. Dafür mehr Grün und Freizeitmöglichkeiten direkt vor der Haustür.



gen,« sagt Lanzendorf, »sondern um die emotionale Besetzung des Fahrradfahrens.« Es sei wichtig, die Attraktivität des Fahrradfahrens durch Image-Kampagnen zu fördern, wie die seines Trierer Kollegen Heiner Monheim. Mit Studierenden entwarf er Plakate zum Thema »Radlust«. Diese Initiative sollte ein Gegengewicht zu der omnipräsenten und emotional besetzten Werbung für Autos sein.

Eine weitere Möglichkeit, das Fahrrad als Verkehrsmittel zu fördern, sieht der Mobilitätsforscher im betrieblichen Mobilitätsmanagement. Er nennt das Beispiel der in der Entwicklungshilfe enga-

Die Autorin

Dr. Anne Hardy, 44, studierte Physik (Diplom) und promovierte in Wissenschaftsgeschichte. Sie ist Referentin für Wissenschaftskommunikation an der Goethe-Universität.

gierten Gesellschaft für technische Zusammenarbeit (gtz). Um auch vor Ort einen Beitrag zum Umweltschutz zu leisten, gestaltete sie das Radfahren für ihre Mitarbeiter möglichst attraktiv. Die Firmenleitung sorgte für Duschen und Umkleiden am Arbeitsplatz, stellte Fahrradständer und Reparaturplätze zur Verfügung und ernannte einen Fahrradbeauftragten. 20 Prozent der Mitarbeiter fahren inzwischen mit dem Rad zur Arbeit. Und davon profitiert auch das Unternehmen: Es ist nicht nur gut für das Image, sondern spart auch Fläche und Kosten für Parkplätze ein. Im Mai 2009 erhielt die gtz für ihr Engagement den »bike and business award«, der in diesem Jahr erstmals vom Planungsverband und dem Allgemeinen Deutschen Fahrradclub vergeben wurde.

Mobilität und Lebensqualität vereinbaren

Projekte dieser Art interessieren Lanzendorf, weil sich daran studieren lässt, wie nachfragebezogene

Maßnahmen das Verkehrshandeln von Menschen beeinflussen: »Die klassischen Instrumente von Bauen und Planen sind hier oft nicht zielführend genug.« So stellt er sich beispielsweise die Frage, wie man in ländlichen Gebieten den Individualverkehr mit dem Auto reduzieren könnte, ohne die Mobilität zu beschneiden. Mit dem Odenwald-Kreis testet er derzeit die Möglichkeit, Mitfahrgelegenheiten in das öffentliche Verkehrssystem zu integrieren. »Wenn man an einer Bushaltestelle auf der Landstraße wartet, dann kommen meistens einige PKWs vorbei, bevor der nächste Bus eintrifft«, erklärt er seine Idee. Ziel ist es, diese Mitfahrgelegenheiten flexibel und zeitnah organisieren zu können, etwa über ein System, das über das Handy Angebot und Nachfrage zusammenbringt – eine Art organisiertes Trampen.

Hinter allen Forschungsprojekten steht schließlich die Frage: »Wie lässt sich Mobilität mit weniger Verkehrsaufwand realisieren?«

Für Lanzendorf ist das nicht nur eine Herausforderung, die sich durch Klimawandel und Ressourcenknappheit ergibt, sondern auch eine der Lebensqualität: weniger Lärm, bessere Luft und mehr Grünflächen. Die Realisierung hängt seiner Meinung nach zum großen Teil von der städtischen Mobilitätskultur ab. Städte wie Freiburg zeigten, dass autoreduziertes Wohnen in Neubaugebieten möglich ist und von vielen Bürgern als erstrebenswert angesehen wird. Das Beispiel Münster demonstriert, wie eine fahrradfreundliche Städteplanung den nicht motorisierten Verkehr fördert. »Man kann sich nicht darauf zurückziehen, dass die städtischen Strukturen historisch gewachsen sind und solche Ideen nur in Neubaugebieten zu realisieren sind«, meint Lanzendorf, »es braucht aber nicht nur politischen Gestaltungswillen – man muss auch das Nutzerverhalten kennen und das bürgerschaftliche Zusammenspiel in einer Stadt berücksichtigen.« ♦

»Ein Ort bundesweit beachteter Vorfälle«

Einblicke in die bewegte Frankfurter Universitätsgeschichte zwischen 1946 und 1972.



Notker Hammerstein im Interview mit Anne Hardy

? Herr Professor Hammerstein, 2010 erscheint der zweite Teil Ihrer Geschichte der Goethe-Universität. Was erwartet uns?

Hammerstein: Der Band setzt mit dem Ende des Nationalsozialismus, dem Ende des Zweiten Weltkriegs ein und reicht bis in die Phase der universitären Neuordnung um 1972. Diese Fortführung der Universitätsgeschichte verdankt ihr Entstehen dem Interesse an der Sache selbst, aber auch vielfach geäußerten Wünschen. Da im ersten Band die Schilderung der Zeit zwischen 1945 und 1948 eher kursorisch blieb, setzt der neue Band nochmals mit 1945 ein. Ausführlicher als zuvor schildert er die Wiedereröffnung der Universität und die Zeit des frühen Aufbaus. Die auf diese Jahre folgende Entwicklung – vielfach paradigmatisch für die Bundesrepublik und ihre Uni-

Bevor es nach dem Krieg mit dem Studium weitergehen konnte, musste erst einmal aufgeräumt und wieder aufgebaut werden. Die Studenten fassten mit an: Junge Frauen engagierten sich ebenso wie Männer.