



# BEWEGgründe

Mobilität klimafreundlich verändern ohne Verzicht

von Anja Störko

**Eine lebenswerte, schöne Stadt mit viel Grün und kurzen Wegen – das wünschen sich eigentlich alle. Wie wir dorthin kommen können, daran forscht die Arbeitsgruppe des Mobilitätsforschers Martin Lanzendorf. Im Fokus steht dabei der Mensch: Wie verhält er sich im öffentlichen Raum, was sind seine Beweggründe, Ziele und Wünsche – und wie ließe sich sein Verhalten beeinflussen?**

Unser Ziel ist es, die ressourcenfressende Mobilität in unseren Metropolen zu reduzieren – ohne viel Verzicht, eher mit einem Gewinn für die dort lebenden Menschen«, erklärt Prof. Martin Lanzendorf, Mobilitätsforscher am Institut für Humangeographie am Fachbereich Geowissenschaften/Geographie. Bei jeder Forderung nach weniger Automobilität gebe es zunächst einen Aufschrei und vielfältige Widerstände, doch die würden häufig schnell verschwinden – sobald klar wird, dass die Veränderungen mit einer verbesserten Lebensqualität einhergehen.

Ein Beispiel ist das Projekt »QuartierMobil« in Bornheim, an dem Lanzendorfs Arbeitsgruppe beteiligt ist: Der Ortsbeirat hatte das Projekt ins Leben gerufen mit dem Ziel, die Konflikte um den Verkehrsraum und das Parken zu verringern. Mithilfe eines Fragebogens ermittelten die Mitglieder der Arbeitsgruppe die Gewohnheiten und Wünsche der Quartiersbewohnenden zu ihrer Alltagsmobilität, Verkehrsmittelnutzung und zu Konfliktsituationen. Das Ergebnis diente als Grundlage dafür, dass die Stadt Frankfurt zusammen mit Planungsbüros Vorschläge zur Umgestaltung der Freiligrathstraße in Bornheim mit mehr Grün und veränderter Parksituation entwickelte. »Wichtig ist es, ins Gespräch zu kommen«, betont Lanzendorf den Stellenwert der Befragung, bei der z. B. herauskam, dass einige Anwohner sich Bäume entlang der Straße wünschten, andere sich daraufhin jedoch um den Lichteinfall in ihre Wohnungen sorgten. Als Kompromiss könnte es nun Büsche geben, eine an sich naheliegende Lösung. Interessant sei, dass Neuregelungen eher akzeptiert würden, wenn sie alle betreffen, beispielsweise generell ausgelagerte Parkplätze oder Quartiersgaragen. »Prinzipiell ist die Bereitschaft erstaunlich hoch, beispiels-

**Wer mit dem Rad fährt, tut nicht nur etwas für die Umwelt. Die Zahl der Radfahrer wächst, und die Städte sind gut beraten, mit einer besseren Infrastruktur und mehr Sicherheit auf Radwegen darauf zu reagieren.**

# 5-mal

so viel Gewinn erwirtschaften  
Fahrradstellplätze im Vergleich  
zu Autostellplätzen der gleichen  
Fläche.

**23 von 24  
Stunden**

parkt ein privates Kfz.



# 3-mal

so viele Bekanntschaften in der näheren Umgebung haben Anwohner von verkehrsberuhigten Straßen im Vergleich zu Menschen, die an Straßen mit einem hohen Autoverkehrsaufkommen leben.

# 81 %

der Wegelängen in Frankfurt und Offenbach sind unter 10 km lang.

weise Parkplätze in Fahrradflächen umzuwandeln, selbst unter Autobesitzern«, ergaben die Studien.

»Viele, viele Kleinigkeiten erschweren den Weg zu solchen Kompromissen allzu oft: Dinge wie Bordsteinabsenkung, schmalere Straßen, Straßengrün, Markierungen müssen genau geplant werden – und daran sind viele Ämter beteiligt«, sagt der Mobilitätsforscher. Entscheidend in diesem Prozess erscheine ihm, dass Stadt- und Verkehrsplanung enger zusammenarbeiten und nicht aneinander vorbeiplanten. Die Entwicklung der Diskussion um den Mainkai in Frankfurt sei dafür beispielhaft: Die Mehrheit wolle eine Verkehrsberuhigung, aber es fehlte während der einjährigen Sperrung ein überzeugendes Konzept, wie der gewonnene Straßenraum ideal zu nutzen sei. »Oft wird vergessen, die Vorteile zu erklären – dabei ist Kommunikation in der Verkehrsplanung so wichtig«, meint Lanzendorf.

### Welches ist die optimale Farbe?

In Offenbach begleitet die Arbeitsgruppe im Rahmen des LOEWE-Schwerpunkts »Infrastruktur – Design – Gesellschaft« die Entwicklung von sechs Fahrradstraßen. Die Stadt möchte mit Unterstützung des Bundesumweltministeriums ein ganzes Netz von Straßen umwidmen, auf denen Räder Vorrang haben und Autos nicht oder nur nachrangig und mit niedriger Geschwindigkeit fahren dürfen. Die Befragung der Anwohner der ersten dieser Projektstraßen ergab eine erstaunlich positive Einstellung zum Radfahren – viel positiver als in einem anderen Wohngebiet in Offenbach mit ansonsten ähnlichen Eigenschaften. Zusammen mit der Offenbacher Hochschule für Gestaltung erfragte die Arbeitsgruppe die Meinung der Offenbacher: Welches ist die optimale Belagfarbe? Wie soll die Straße verlaufen? Welchen Bewuchs wünschen sich die Anwohner? Und wie sollen Kreuzungen gestaltet werden? So werden Schraffierungen getestet, die entlang parkender Autos den Raum sichtbar machen sollen, in dem mit einer sich öffnenden Autotür zu rechnen ist. Das vom hessischen Landesprogramm LOEWE geförderte Projekt zum Mobilitätsdesign soll klären, ob und wie Fahrradstraßen tatsächlich zu einem Wandel des Mobilitätsverhaltens beitragen und wie sie wahrgenommen und bewertet werden.

Bürgerinitiativen in vielen Städten drängen seit 2016 auf eine Verkehrswende, meist auf der Basis von Volksentscheiden. Diese »Radentscheide« hätten Bewegung in die Verkehrsdiskussion gebracht, die vorher nicht denkbar war, so Lanzendorf. »Die Menschen wollen in den Innenstädten anders leben, anderes erleben – das Auto als Statussymbol verliert an Bedeu-



Kreuzungsgestaltung sowie Markierungen entlang der parkenden Autos in der Fahrradstraße Taunusstraße in Offenbach. Nach einem Test mit Kreidemarkierungen wurden diese Gestaltungsansätze dauerhaft umgesetzt.



### Zur Person

**Prof. Dr. Martin Lanzendorf** (54) hat die Professur für Mobilitätsforschung am Fachbereich Geowissenschaften/Geographie inne. Diese Professur wurde 2008 als Stiftung des Rhein-Main-Verkehrsverbundes (RMV) und der ivm GmbH (Integriertes Verkehrs- und Mobilitätsmanagement Region Frankfurt RheinMain) gegründet. Nach dem Studium von Mathematik (Diplom) und Lehramt für Geographie/Mathematik in Bonn wollte Lanzendorf etwas »in der richtigen Welt tun«, etwas bewegen, und wechselte für die Promotion ans Wuppertal Institut für Klima, Umwelt, Energie. Über berufliche Stationen in Utrecht, München und Leipzig kam er nach Frankfurt. Am Institut für Humangeographie bietet sein Lehrbereich den Master »Geographien der Globalisierung« mit dem Nebenfach »Mobilitätsforschung« an.

[lanzendorf@geo.uni-frankfurt.de](mailto:lanzendorf@geo.uni-frankfurt.de)

»Es ändert sich spürbar etwas«, fasst Lanzendorf die Entwicklung des letzten Jahrzehnts zusammen. Viele Menschen hätten erkannt, dass Autos in den Städten viel Platz verbrauchen, der anders und besser genutzt werden könnte.

### ÖPNV und Fahrrad zusammen denken

Im Rahmen des Nationalen Radverkehrsplans beteiligte sich die Arbeitsgruppe daher an einem weiteren Projekt. Es zielt darauf ab, Fahrradnutzung und öffentlichen Verkehr stärker zu vernetzen. Die im Rhein-Main-Verkehrsverbund selbstverständliche kostenlose Fahrrad-Mitnahme ist keinesfalls überall üblich. »Häufig sieht der ÖPNV immer noch das Rad als Konkurrenten«, sagt Lanzendorf. Diese Wahrnehmung gelte es zu ändern. Lanzendorf plädiert dafür, Ausschreibungen von ÖPNV-Aufträgen künftig auch mit Konzepten zur Vernetzung mit dem Radverkehr zu versehen. Als Beispiele für ein solches erfolgreiches Konzept nennt er das Mainzer Leihfahrrad-Konzept oder die sehr sicheren und praktischen Radabstellanlagen an niederländischen Bahnhöfen. Der öffentliche Verkehr müsse zudem »kleiner, flexibler und digitaler« werden. Berlin experimentiere beispielsweise derzeit mit dem »BerlKönig«, einem Kleinbus-Rufsystem per App, der Kleinbus fährt rund um die Uhr von Haustür zu Haustür. »Wir lamentieren einerseits, dass E-Roller im Weg rumstehen, sehen aber nicht die dicken Autos, die vorm Bäcker parken«, sagt Lanzendorf und regt einen Wechsel des Blickwinkels an. »Der Kampf um die knappe Fläche in den Städten tobt. Und einerseits ist es attraktiv, wenn viel los ist, andererseits will jeder für sich persönlich Ruhe«, so Lanzendorf. Es sei die Aufgabe von Politik und Gesellschaft, diese Diskussion zu führen und die Menschen auf dem Weg in die klimafreundlichere Mobilität »mitzunehmen«. Lanzendorf plädiert dafür, die Automobilität geplant einzuschränken, dabei aber Anreize zu schaffen, die die Akzeptanz für diesen Weg erhöhen.

Wichtig sei dabei auch, alle sozialen Schichten einzubinden. »Von Armut betroffene und bedrohte Menschen sind seltener und anders mobil als der Durchschnitt der Bevölkerung«, sagt Stefanie Schwerdtfeger, Mitarbeiterin der Arbeitsgruppe. Im Projekt »Social2Mobility« in Hannover wollen die Forscherinnen und Forscher die soziale Teilhabe von Menschen, die von finanzieller Armut betroffen oder bedroht sind, durch Mobilitätsangebote steigern. »Mit dem Hartz-IV-Satz von 36 Euro für Mobilität kommt man beispielsweise in Frankfurt nicht weit«, erläutert Lanzendorf den Zusammenhang zwischen niedrigem Einkommen und mangelnder Mobilität. In einer früheren Studie hatte seine Arbeitsgruppe diese Tatsache bereits

als einen wichtigen Grund für das Fahren ohne Fahrschein ausgemacht. »Zahlreiche Menschen sind ohne Ticket unterwegs, weil sie es schlichtweg nicht finanzieren können«, erläutert Schwertfeger ein Ergebnis eines Kooperationsprojekts mit dem Rhein-Main-Verkehrsverbund. Dass es in Hessen preisgünstige bzw. kostenlose Schüler-, Studierenden-, Senioren-, Job- und Landesangestellten-Tickets gibt, sei sehr lobenswert. Nun fehle aber noch ein Sozialticket. »Selbst der soziale Frankfurt-Pass vergünstigt die Fahrkarten nicht ausreichend. So werden Menschen mit geringen finanziellen Ressourcen von öffentlicher Mobilität ausgeschlossen – oder wählen alternativ dazu illegale Strategien der Mobilität«, sagt sie.

### Vorbild Lincoln-Siedlung

Zudem muss nach Ansicht des Forschungsteams die künftige Siedlungsplanung stärker die Lebensqualität berücksichtigen. Ein spannendes Beispiel sei die Lincoln-Siedlung in Darmstadt, die nur noch 0,5 Parkplätze pro Wohnung vorsehe und damit die Möglichkeiten zu Kauf oder Anmietung von Tiefgaragenplätzen einschränke. Stattdessen werden Lastenräder, Fahrrad- und E-Car-Sharing sowie ein attraktiver Straßenbahnanschluss angeboten. In einem aktuellen Projekt im Rahmen von QuartierMobil beobachtet die Arbeitsgruppe gespannt, wie das Konzept angenommen wird, was geändert und angepasst werden muss.

Lanzendorf befasst sich v. a. mit dem urbanen Raum, denn: »Die Verkehrswende muss von den Städten ausgehen.« Dort müsse es gelingen, die Menschen mit ihren vielfältigen Bedürfnissen zufriedenzustellen. Die Verflechtung mit dem Land sei ein weiterer großer Schritt. Im Raum Frankfurt war ein erstes Projekt die Einführung von Schnellbuslinien; ein nächster Schritt ist der Ausbau des S-Bahn-Rings. Aber auch Gruppen wie Pendlern und Handwerkern



müssten passende und flexible Angebote gemacht werden.

Im Ausland könne man sich Anregungen holen. Lanzendorf nennt Beispiele: Die Citymatt in Stockholm etwa, die über Kameras abgerechnet wird und deren Einnahmen in die Verbesserung des öffentlichen Verkehrs fließen. Barcelona wiederum bilde aus Häuserzeilen »Superblocks«, in denen Radfahrer und Fußgänger Vorrang haben; auf den bepflanzten Straßen sei nur noch Schrittgeschwindigkeit erlaubt – sie wandelten sich zu »grünen Wohnzimmern«.

Das kommt Lanzendorfs Vorstellungen für die nächsten Jahrzehnte nahe: »Halb so viel Autoverkehr in den Städten, doppelt so viel Grün für Ruhe und Aufenthaltsflächen.« In Frankfurt liege jede zweite Fahrtstrecke mit dem Pkw unter fünf Kilometern, ist also mit dem Rad, zu Fuß oder per ÖPNV problemlos zurückzulegen. »Eine schöne Stadt zum Rumlaufen, Einkaufen, mit attraktiven Straßen, viel Fuß- und Radverkehr – das ist lebenswert«, sagt er. Entscheidend sei die »human scale«, frei übersetzt das »menschliche Maß«. Diesen Begriff hatte der dänische Stadtplaner Jan Gehl geprägt, auf dessen Anregung hin Kopenhagen zu einer der lebenswertesten Städte der Welt wurde, mit beispielhaft viel Fuß- und Radverkehr. Eine »Metropole für die Menschen«, wie auch Lanzendorf und seine Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sie anstreben. ●

Zukunftsweisend? In Offenbach werden im Rahmen eines vom Bund geförderten Projekts Fahrradstraßen eingerichtet. Das Team um Martin Lanzendorf hat die Umgestaltung, hier die Senefelderstraße, im Rahmen des LOEWE-Projekts wissenschaftlich begleitet.



### Die Autorin

**Dr. Anja Störko**, 55, ist promovierte Mikrobiologin. Sie arbeitet als freie Journalistin für Publikumszeitschriften, ist Redakteurin der Fachzeitschrift »BIOspektrum« und hat Bücher zu Gesundheitsthemen verfasst. Als passionierte Alltagsradlerin freut sie sich über Forschungsprojekte, die Mobilität umweltfreundlicher machen.

anja@stoeriko.de

www.stoeriko.de

## AUF DEN PUNKT GEBRACHT

- Mobilitätsforschung, wie sie an der Goethe-Universität betrieben wird, findet mitten in der Gesellschaft und mit den betroffenen Menschen statt.
- Jeder Stadtbewohner steckt im Zwiespalt zwischen eigener Bequemlichkeit und dem Wunsch nach ruhigen, aber gleichzeitig belebten Vierteln.
- Die Mobilitätsforschung sucht neue Wege für lebenswerte Städte mit flexibler Beweglichkeit für alle.