



Zwei Jahre Stiftungsprofessur Mobilitätsforschung Goethe-Universität Frankfurt am Main

Stiftung des Rhein-Main-Verkehrsverbundes (RMV) und der
ivm GmbH (Integriertes Verkehrsmanagement Region Frankfurt RheinMain)

Goethe-Universität Frankfurt am Main
Institut für Humangeographie

Impressum

Herausgeber: Prof. Dr. Martin Lanzendorf, Stiftungsprofessur Mobilitätsforschung, Institut für Humangeographie, Goethe-Universität Frankfurt am Main (V.i.S.d.P.)

Redaktion und Vertrieb: Andrea Wolf, Arbeitsgruppe Mobilitätsforschung, Institut für Humangeographie, Goethe-Universität Frankfurt am Main, Robert-Mayer-Str. 6-8, D-60325 Frankfurt am Main, Tel.: ++49 (69) 798 28605, Fax: ++49 (69) 798 23548, E-Mail: mobiltaetsforschung@uni-frankfurt.de, www.humangeographie.de/mobiltaet

Bildnachweis

Foto S.1: Goethe-Universität Frankfurt am Main, Uwe Dettmar

Foto S. 15: Goethe-Universität Frankfurt am Main, Thomas Sperber

Titelseite und alle weiteren Fotos: Philipp Levinger

Wir danken beiden für die Zurverfügungstellung der Fotos in diesem Bericht.

Inhaltsverzeichnis

| | |
|--|-----------|
| 1. Willkommen | 1 |
| 2. Inhalte und Struktur der Forschungsthemen | 2 |
| 3. Laufende und abgeschlossene Projekte | 3 |
| 3.1. Erklärungsmuster zur Dynamik und Differenzierung der Mobilität in Metropolregionen..... | 3 |
| 3.2. Erreichbarkeiten und Siedlungsstrukturen..... | 6 |
| 3.3. Mobilitätsmanagement | 8 |
| 4. Publikationen und Vorträge | 10 |
| 4.1. Publikationen..... | 10 |
| 4.2. Vorträge..... | 11 |
| 5. Vernetzung und Kooperationen..... | 13 |
| 6. Lehrveranstaltungen | 14 |
| 7. Team..... | 15 |

1. Willkommen

Liebe Leserin, lieber Leser!

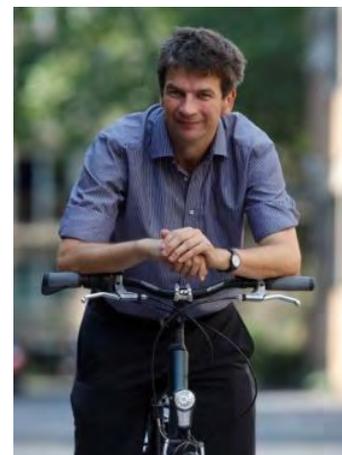
Seit November 2008 ist die Stiftungsprofessur Mobilitätsforschung an der Goethe-Universität Frankfurt am Main besetzt. Es ist die erste Professur für Mobilitätsforschung in Deutschland und die Stifter, der Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV) und die ivm GmbH (Integriertes Verkehrs- und Mobilitätsmanagement Region Frankfurt RheinMain), haben hier Mut zur Veränderung bewiesen.

Nach zwei Jahren Laufzeit ist es Zeit für eine erste Zwischenbilanz. Die Arbeitsgruppe Mobilitätsforschung ist kontinuierlich gewachsen und zahlreiche Eigen- und Drittmittelprojekte wurden in Forschung und Lehre begonnen. Auch entwickelt sich die Einbindung in die Forschungs- und Praxisnetzwerke der Region Rhein-Main stetig weiter.

Mit dieser Zwischenbilanz wollen wir einen Überblick zu den von uns bearbeiteten Themenfeldern geben: sowohl in der Forschung, als auch in der Lehre. Damit wollen wir uns vorstellen, aber auch Gelegenheit für Rückmeldungen geben. Anregungen zu neuen Forschungsideen sind stets willkommen und wir freuen uns auf eine weitere, kreative Zusammenarbeit.

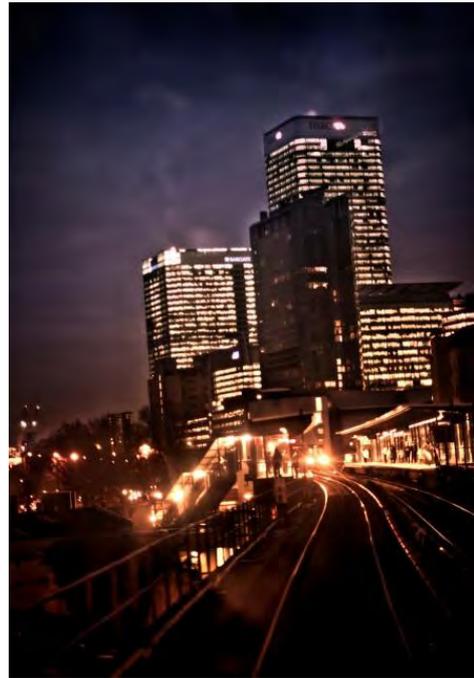
Viel Spaß beim Lesen,

Ihr Martin Lanzendorf



2. Inhalte und Struktur der Forschungsthemen

Die Entwicklung von Mobilität und Verkehr steht in enger Wechselwirkung mit vielfältigen gesellschaftlichen Veränderungsprozessen, so dass einfache Erklärungsmuster für solche Zusammenhänge zum Teil zwar erfolgreich sind, immer häufiger jedoch die Defizite traditioneller Erklärungsperspektiven deutlich werden. Insbesondere mit dem Wissen um den einsetzenden Klimawandel müssen sich die Metropolregionen heute der Herausforderung stellen, wie sie in Zukunft die Mobilität für erforderliche ökonomische Prozesse gewährleisten wollen, ohne die Teilhabe einzelner sozialer Gruppen an gesellschaftlichen Aktivitäten zu gefährden und dabei gleichzeitig die ökologisch negativen Folgen von Mobilität möglichst gering zu halten. In den letzten Jahren hat sich die Erkenntnis durchgesetzt, dass hierfür spezifische Kenntnisse zum Verkehrshandeln der Einzelnen notwendig sind, um mit nachfrageorientierten Instrumenten – zusammenfassend häufig als Mobilitätsmanagement bezeichnet – effiziente und gesellschaftlich akzeptierte Lösungen für drängende Verkehrsprobleme zu finden.



Die Projekte der Arbeitsgruppe Mobilitätsforschung lassen sich drei Themenfeldern zuordnen: (1) Erklärungsmuster zur Dynamik und Differenzierung der Mobilität in Metropolregionen, (2) Erreichbarkeiten und Siedlungsstrukturen sowie (3) Mobilitätsmanagement.

Erklärungsmuster zur Dynamik und Differenzierung der Mobilität in Metropolregionen

Ein verbessertes Erklären und Verstehen der Verkehrsentstehung und damit auch verbesserte Möglichkeiten zur Prognose zukünftiger Verkehrsentwicklungen stehen im Mittelpunkt dieses Themenkomplexes. Es werden Studien zur Verwendung von Längsschnitt- bzw. Paneldaten, wie z.B. zur Untersuchung von Umbruchsituationen (Berufsstart, Eintritt in den Ruhestand etc.), von Kohorteneffekten oder von raumstrukturellen Veränderungen in ihrer Wirkung auf das Verkehrshandeln, durchgeführt. Aber auch gesellschaftliche Differenzierungsprozesse, veränderte soziale Netzwerke, Lebens- oder Mobilitätsstile, die wachsende Bedeutung einer Bevölkerung mit Migrationshintergrund, die Exklusion sozial benachteiligter Bevölkerungsgruppen oder Hochmobile (z.B. Manager, Multimodale, Multilokale etc.) können in ihrer Wirkung auf die Verkehrsnachfrage und -entstehung untersucht werden.

Erreichbarkeiten und Siedlungsstrukturen

Die raumstrukturellen Rahmenbedingungen für Mobilität haben einen wichtigen, aber immer noch zu wenig verstandenen Einfluss auf die Verkehrsentstehung. Von hoher planungspraktischer Relevanz sind etwa

- Fragen zur Erreichbarkeit von Einkaufs-, Arbeits- oder Freizeitgelegenheiten und deren Optimierung zur Reduzierung von Verkehr,

-
- Fragen zur Bedeutung der Siedlungsentwicklung entlang von Achsen des Schienenverkehrs,
 - methodische Fragen zur Verwendung und dem Einsatz von Geographischen Informationssystemen oder
 - die Bedeutung von Erreichbarkeiten für multimodale Personengruppen.

Mobilitätsmanagement

Maßnahmen des Mobilitätsmanagements sind sehr vielfältig. So gehören hierzu angebotsbezogene Verbesserungen (z.B. Jobtickets, Pendlernetze), Marketing-Kampagnen (z.B. Neubürgerticket, individuelles Marketing), ökonomische (Parkgebühren, Road Pricing) und planerische Instrumente (Umweltzone, Verkehrsberuhigung). Insbesondere im Zusammenhang mit dem Energiepreisanstieg in den vergangenen Jahren sowie dem öffentlichen Bewusstsein für die Gefahren des Klimawandels ist sowohl die Bereitschaft öffentlicher Institutionen als auch diejenige der privaten Haushalte zum Handeln deutlich gestiegen.

Trotz der hohen Relevanz des Mobilitätsmanagements sind wissenschaftlich belastbare Evaluationen zur Wirkung einzelner Maßnahmen nur vergleichsweise selten zu finden bzw. in vielen Fällen auch nur schwer durchführbar.

Die in diesem Themenfeld verfolgten Fragestellungen werden sich der Evaluation von Maßnahmen des Mobilitätsmanagements widmen – sowohl hinsichtlich der gesellschaftlichen Akzeptanz von Maßnahmen als auch hinsichtlich der (direkten und indirekten) verkehrlichen, ökologischen, ökonomischen und sozialen Wirkungen.

3. Laufende und abgeschlossene Projekte

3.1. Erklärungsmuster zur Dynamik und Differenzierung der Mobilität in Metropolregionen

Mobilitätsbiographien und Umbruchsituationen im Lebenslauf (Eigenprojekt; Lanzendorf; seit 2008)

Das theoretische Konzept der Mobilitätsbiographien thematisiert Änderungen des Verkehrshandelns von Personen und Haushalten, indem solche Veränderungen in den Zusammenhang mit veränderten Kontextbedingungen gesetzt werden. Wesentlicher theoretischer Hintergrund für das Konzept ist die Erkenntnis, dass das Verkehrshandeln weitgehend routinisiert stattfindet und insofern Verhaltensänderungen vergleichsweise selten stattfinden. Finden Veränderungen von individuellen Handlungsroutinen statt, so sollte es dafür bedeutende Veränderungen an Kontextbedingungen geben (z.B. veränderte Lebensumstände, Haushaltsformen, Wohnorte, Berufstätigkeiten etc.), die im Zusammenhang mit der Verhaltensänderung stehen. Zentrales Ziel dieses dauerhaften Forschungsthemas ist die Identifizierung sogenannter Umbruchsituationen, die quantitativ für die Verhaltensänderungen relevant sind sowie die detaillierte Untersuchung entsprechender Veränderungssituationen (z.B. Wohnumzüge, Beginn der Berufstätigkeit, Geburt von Kindern) – einschließlich der Möglichkeit in solchen Umbruchsituationen mit Maßnahmen des Mobilitätsmanagements zur Verhaltensänderung beizutragen.



Nutzungsmöglichkeiten regionaler Mobilitätsdaten (ivm; Schönduwe, Lanzendorf; seit 2009)

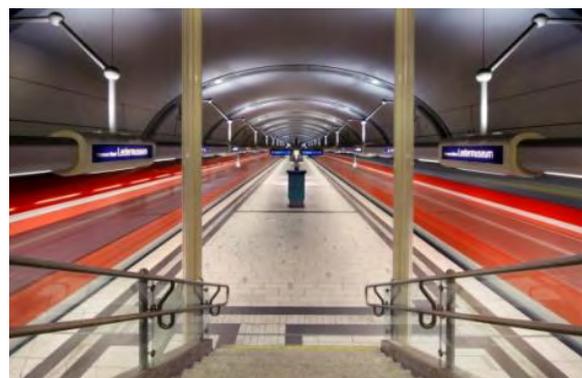
In der Region Rhein-Main steht mit dem Rhein-Main-Mobilitätspanel (RMP) seit dem Jahr 2008 ein Datensatz zur Verfügung, der im Vergleich zu früheren Datensätzen eine verbesserte Beschreibung der regionalen Mobilitätsentwicklung ermöglicht. In dieser Methodenstudie wird überprüft, inwieweit Anschlussmöglichkeiten dieses Datensatzes mit anderen regionalen Datensätzen bestehen. Das Ziel dieser Studie ist somit die Prüfung, inwiefern in der Region Rhein-Main vorliegende Mobilitäts- und andere (insbesondere raumbezogene) Daten mit dem RMP kombiniert werden können, um daraus neue Erkenntnisse und Handlungsoptionen für die Entscheidungsträger vor Ort zu entwickeln. Im Rahmen der Studie werden sowohl ein Vergleich der Stichprobenszusammensetzung und der Erhebungsmethodik als auch der erfassten Kennziffern durchgeführt und Möglichkeiten zur Kombination mit Raumstrukturdaten überprüft. Weiterhin werden zentrale Mobilitätskennziffern der betrachteten Erhebungen (MiD 2002, 2008; SrV 2008; Deutsches Mobilitätspanel 2002-2008) gegenübergestellt und die Anwendbarkeit des harmonisierten und kombinierten Datensatzes hinsichtlich einer inhaltlichen Fragestellung überprüft.

Städtische Mobilitätskulturen und Wohnumzüge (Eigenprojekt; Klinger; seit 2009)

Im Rahmen des Dissertationsprojektes von Thomas Klinger wird untersucht, inwiefern ein Wohnumzug und damit der Wechsel des mobilitätskulturellen Kontextes das individuelle Mobilitätsverhalten und die ihm zu Grunde liegenden Einstellungen beeinflusst. Konkret geht es darum herauszufinden, ob etwa eine Person, die in einer Fahrradstadt wie Münster groß geworden ist, nach einem Umzug in ein weniger radfreundliches Umfeld das Fahrrad häufiger stehen lässt oder aber dennoch an der in Münster erlernten Fahrradorientierung festhält. Von Interesse ist weiterhin, ob sich hinsichtlich der Anpassungsprozesse in Folge des Umzugs eine für alle Personengruppen einheitliche Tendenz abzeichnet oder ob Art und Intensität der Verhaltens- und Einstellungsänderungen von Lebensstil und soziodemographischen Kennzeichen der umziehenden Personen abhängig sind.

Öffentliche Verkehrsmittel und städtische Mobilitätskulturen – Der Beitrag einzelner öffentlicher Verkehrsmittel zur Gestaltung einer nachhaltigen Mobilitätskultur (Eigenprojekt; Tomfort; seit 2009)

Anhand der Fallbeispiele Frankfurt am Main, Hamburg und München wird im Rahmen dieses Dissertationsprojektes untersucht, inwieweit sich durch eine unterschiedliche Ausgestaltung des öffentlichen Nahverkehrs Differenzierungen der Mobilitätskulturen in Metropolen beobachten und erklären lassen. Wie wirkt sich etwa das Vorhandensein eines Straßenbahnsystems auf die Wahrnehmung, Bewertung und Nutzung des öffentlichen Nahverkehrs und anderer Verkehrsmittel aus? Verhalten sich Personen mit vergleichbaren Einstellungen gegenüber dem öffentlichen Verkehr je nach infrastruktureller Ausstattung anders? Neben einer Diskursanalyse zum öffentlichen Nahverkehr in großen Tageszeitungen wird eine quantitative Befragung in jeweils drei ausgewählten Quartieren der drei Städte durchgeführt, mittels derer sich Unterschiede in Einstellungen und Verhaltensweisen zeigen und erklären lassen sollen.



Key events and daily hassle – Mobilität multilokaler Haushalte im Längsschnitt. Hochmobile als Nutzer intermodaler Dienstleistungen? (Stipendium der Goethe-Universität; Schönduwe; seit 2010)

Dieses Dissertationsprojekt widmet sich der Erfassung und Analyse zirkulärer und langfristiger Mobilität multilokaler Haushalte an unterschiedlichen Wohnstandorten. Dabei wird zum einen die Bedeutung des Zusammenhangs zwischen langfristigen Entscheidungen und täglicher Mobilität einer besonders mobilen Bevölkerungsgruppe untersucht und zum anderen die Akzeptanz und die Nachfrage nach



Produkten, die intermodales Verkehrsverhalten erleichtern, erforscht. Es wird dabei der Frage nachgegangen, wie hochmobile Personen angesichts vielfältiger Zwänge und Möglichkeiten ihren Alltag organisieren und inwiefern hochmobile Personen als ‚Mobilitätspioniere‘ angesehen werden können, deren (Verkehrs-)Verhalten Anregungen für die Entwicklung von Maßnahmen zur Optimierung des Verkehrssystems bieten kann. Den theoretischen Rahmen für die Untersuchung bildet das Konzept der Mobilitätsbiographien. Die damit verbundene Herangehensweise erlaubt es, Mobilität im Längsschnitt zu erfassen und Interdependenzen zwischen Lebensereignissen und dem individuellen Verkehrsverhalten aufzudecken. Räumlich-zeitliche Entwicklungen von Mobilitätsbiographien werden mit Lebensverlaufskalendern erfasst, einem bisher in der Verkehrsforschung nur vereinzelt eingesetzten Erhebungsinstrument.

Wandel mobilitätsbezogener Wertorientierungen junger Erwachsener? Stand der Forschung (IFMO, Strata; Schönduwe, Lanzendorf; in Kooperation mit M. Hunecke; 2010)

Ziel dieser Studie ist die Analyse des bisherigen Forschungsstandes zu mobilitätsbezogenen Wertorientierungen junger Erwachsener. Es wird der Frage nachgegangen, wie sich die Wertvorstellungen junger Menschen (im Alter von 16 bis 35 Jahren) – mit räumlichem Fokus auf Deutschland – in Hinblick auf Mobilität in den letzten Dekaden verändert haben und wie diese Erkenntnisse in nachfolgende Studien zur zukünftigen Entwicklung der Mobilität junger Erwachsener eingehen können. Es werden Empfehlungen hinsichtlich der Operationalisierung mobilitätsbezogener Wertorientierungen junger Erwachsener abgeleitet. Weiterhin wird überprüft, inwiefern eine Sekundäranalyse bereits vorhandener, international vergleichender Studien zur Entwicklung von Wertorientierungen (z.B. World Values Survey) Hinweise für die Entwicklung mobilitätsbezogener Wertorientierungen liefern kann.

Im Gegensatz zu Befunden aus der Marktforschung wurde ein Wandel mobilitätsbezogener Wertorientierungen bisher in der Literatur nicht beschrieben. Aus den vorliegenden Forschungsergebnissen lassen sich jedoch Thesen über Veränderungen in den letzten Dekaden ableiten. Es wurden zehn relevante Entwicklungstrends identifiziert. Die Bedeutung der Mobilität für Jugendliche ist unverändert hoch. Jugendliche zählen nach wie vor zu den mobilsten Bevölkerungsgruppen. Gerade Kinder erleben Mobilität jedoch immer stärker als abhängige Mobilität und sind dabei zunehmend abhängig vom Pkw. Nach wie vor haben Jugendliche umfangreiche Kenntnisse zu umweltspezifischen Themen. Immer seltener wird dieses Wissen auch praktisch angewendet und sich umweltpolitisch engagiert. Jugendliche verfügen über eine relativ begrenzte finanzielle Ausstattung und orientieren sich dementsprechend bei der Verkehrsmittelwahl stark an Preisen,

diese Preissensibilität hat sich im zeitlichen Verlauf nicht verändert. Große Veränderungen gingen hingegen mit technischen Entwicklungen einher. Grenzüberschreitende Mobilität in Form von Reisen und damit verbunden das „Erfahren“ der Welt und die Entdeckung von Neuem ist für Jugendliche von jeher sehr wichtig. Angebotsinduziert kam es auch hier in den letzten zwanzig Jahren zu einer stetigen Zunahme zurückgelegter Distanzen. Auf der Ebene der Wertorientierungen wurde unter Jugendlichen ein Trend zum Wertepluralismus und zur Wertesynthese nachgewiesen. Insbesondere im Hinblick auf Lebensziele und Bildungsorientierung wird den Heranwachsenden ein zunehmender Pragmatismus bescheinigt. Dies deckt sich auch mit den Befunden zum Umweltbewusstsein. Ob sich diese pragmatische Grundeinstellung auch auf das Mobilitätsverhalten auswirkt, ist nicht belegt. Bezogen auf das Mobilitätsverhalten lässt sich vermuten, dass die Pkw-Orientierung in Städten tendenziell ab- und die ÖV-Orientierung tendenziell zunimmt. In ländlichen Räumen ist der Trend indes gegenläufig. Es fehlen jedoch empirische Belege, die diese Entwicklung mit einem Wandel von Wertorientierungen in Zusammenhang bringen.

3.2. Erreichbarkeiten und Siedlungsstrukturen

Gastprofessur Prof. Jeffrey Kenworthy (DFG Mercator, RMV, Institut für Humangeographie; seit 09/2009)

Prof. Kenworthy ist ein international anerkannter Experte zur Bedeutung von Siedlungsstrukturen für nachhaltige Stadtentwicklung. Bekannt wurde er durch den Vergleich internationaler Metropolregionen hinsichtlich des Einflusses der Siedlungsdichte auf den Energieverbrauch, wozu er gemeinsam mit seinem Kollegen Prof. Peter Newman zahlreiche Bücher und Zeitschriftenartikel veröffentlichte sowie die internationale Debatte belebte. Prof. Kenworthy ist Professor in Sustainable Cities an der Curtin University in Australien und verbringt einen mehrjährigen Forschungsaufenthalt in Europa. Sein Aufenthalt am Institut für Humangeographie der Goethe-Universität wird ermöglicht durch eine Finanzierung aus dem DFG-Mercator-Programm sowie durch ergänzende Mittel des Rhein-Main-Verkehrsverbundes (RMV) und des Instituts für Humangeographie. In der Arbeitsgruppe Mobilitätsforschung ist Prof. Kenworthy an zwei Forschungsvorhaben beteiligt:

- Mit dem Vorhaben „Veränderte Mobilitätsmuster in europäischen Städten und Regionen“ setzt Prof. Kenworthy eine vergleichende Analyse von Städten und Regionen weltweit fort. Durch die Auswertung von Längsschnittdaten zeichnet er die Mobilitätsentwicklung von europäischen Metropolregionen im Zeitraum von 1995 bis 2005 nach.
- Die „Mobilitätskultur in deutschen Städten“ untersucht Prof. Kenworthy gemeinsam mit Dipl.-Geogr. Thomas Klinger vom Institut für Humangeographie, der im Rahmen seiner Promotion deutsche Großstädte hinsichtlich ihrer Mobilitätskultur klassifiziert.

Zudem hat Prof. Kenworthy mehrere Drittmittelprojekte eingeworben, die er in der Arbeitsgruppe Mobilitätsforschung bearbeitet.

Mobilitätskultur in Megastädten (ifmo, TU München; Kenworthy, Lanzendorf; seit 2010)

In Kooperation mit dem Fachgebiet für Siedlungsstruktur und Verkehrsplanung (Prof. Wulfhorst) sowie der Projektgruppe mobil.TUM (Dr. Kesselring) der TU München bearbeiten Prof. Kenworthy und Prof. Lanzendorf das Projekt „Mobilitätskultur in Megastädten“, das von ifmo, dem Institut für Mobilitätsforschung der BMW Group, finanziert wird.

In der ersten Projektphase wurden weltweit 41 Megastädte hinsichtlich ihrer Siedlungs- und Verkehrsentwicklung untersucht und nach einer Clusteranalyse in sechs Gruppen eingeteilt: Hybrid Cities, Auto Cities, Non-Motorised Cities, Transit Cities, Traffic Saturated Cities und Paratransit Cities. Jede dieser Gruppe von Megastädten hat hinsichtlich Siedlungsentwicklung, Verkehr und Mobilität charakteristische Problemlagen und Lösungsansätze, die es bei der Planung der zukünftigen Entwicklung in diesen Megastädten zu beachten gibt.



In der zweiten Projektphase sollen die quantitativen Ergebnisse der ersten Phase durch qualitative Fallstudien vertieft und ergänzt werden. Um die Problemlagen in den Megastädten weltweit besser verstehen und vergleichen zu können, werden sechs bis acht PostdoktorandInnen mit spezifischem Fachwissen mindestens sechs Monate in einem Projektteam in München jeweils zu mindestens einer Megacity forschen. Ziel des Forschungsteams ist eine vergleichende Analyse der globalen Entwicklungen in den Megastädten, wobei die PostdoktorandInnen zu ihrer Fallstudie jeweils spezifische Fragestellungen verfolgen. Übergeordnetes Ziel des Projektes ist es, die Dynamik der Verkehrs- und Siedlungsentwicklung in den Megastädten weltweit besser zu verstehen, um zukünftige Entwicklungen vorherzusehen und mit geeigneten Maßnahmen steuernd auf diese Entwicklungen einwirken zu können.

The Millenium Cities Database For Sustainable Transport – Update (Mazer Foundation; Kenworthy; 2010-11)

Die Helen and William Mazer Foundation finanziert das Update von zwanzig der Städte in der von Prof. Kenworthy gepflegten Millennium Cities Database for Sustainable Transport (ursprünglich entwickelt für die UITP, International Association of Public Transport in Brüssel). Diese Datenbasis erlaubt die vergleichende Analyse von Städten weltweit hinsichtlich ihrer Siedlungs- und Verkehrsentwicklung. Die meisten der zwanzig Städte liegen in Europa, einige auch in den USA und Asien. Beim Update werden die bestehenden Datensätze von 1995 mit aktualisierten Daten von 2005 ergänzt.

Peer Cities Data Collections (Department of Transport, Melbourne, Australien; Kenworthy; 2010)

Das städtische Department of Transport in Melbourne hat Prof. Kenworthy mit der Erstellung einer Datenbasis beauftragt, um Melbourne hinsichtlich verschiedener Verkehrs- und Siedlungsindikatoren mit anderen ähnlichen Städten in Australien, Kanada, den USA und Europa für das Basisjahr 2005 zu

vergleichen. Die Datenbasis liefert die Grundlage für die Untersuchung der Stärken und Schwächen des Transportsystems in Melbourne und die Ableitung von Konsequenzen für die zukünftige örtliche Verkehrspolitik. Die Stadt Melbourne wird die Ergebnisse dieser Arbeit auf einer Webseite zur Verfügung stellen und zukünftig die Zahl der Vergleichsstädte noch erweitern.

3.3. Mobilitätsmanagement

„Fahrradmobilität in Hessen“ als Teilprojekt von „Mobilität 2050: Hessen – Impulsgeber für eine neue Mobilität“ im Rahmen der Nachhaltigkeitsstrategie Hessens (HMWVL/ADFC; Busch-Geertsema, Lanzendorf; 2010-11)

„Fahrradmobilität in Hessen“ ist eines von vier Teilprojekten von „Mobilität 2050: Hessen – Impulsgeber für eine neue Mobilität“ und gehört damit zur Nachhaltigkeitsstrategie Hessens. Das Teilprojekt „Fahrradmobilität in Hessen“ soll Impulse hessischer Forschung und Praxis aufgreifen, den Status quo des hessischen Radverkehrs analysieren und Strategien, Konzepte und Zielgrößen zur Entwicklung der Fahrradmobilität in Hessen formulieren sowie Politik und Nichtregierungsorganisationen beratend zur Seite stehen. Der ständige und intensive Austausch zwischen dem ADFC Hessen und dem Institut für Humangeographie ermöglicht eine hohe Praxisnähe des Forschungsprojektes. Für die wissenschaftliche Bearbeitung ist ein Methodenmix aus quantitativer Datenanalysen und Expertengesprächen vorgesehen. Die Präsentation der Ergebnisse erfolgt Ende 2011.



„Personalisierter Mobilitätslotse“ als Teilprojekt von „Mobilität 2050: Hessen – Impulsgeber für eine neue Mobilität“ im Rahmen der Nachhaltigkeitsstrategie Hessens (HMWVL/ivm; Krause, Lanzendorf; 2010-11)

Der Personalisierte Mobilitätslotse ist ein intermodaler Verkehrsinformationsdienst, der sowohl kostenfrei als auch mobil für die NutzerInnen bereitgestellt werden soll. Ziel des Projektes ist es, einen größtmöglichen Nutzen mit dem Mobilitätslotsen hinsichtlich Umweltfreundlichkeit und Nachhaltigkeit zu erzielen. Das Erreichen dieses Zieles ist nur möglich, wenn eine möglichst hohe Nutzerakzeptanz erreicht wird. Das Projekt verfolgt daher folgende Unterziele bei der konzeptionellen Gestaltung des Mobilitätslotsen: Benutzerfreundlichkeit, Transparenz/Nachvollziehbarkeit und Attraktivität. Methodisch werden anhand von Literaturanalysen, Experteninterviews und Fokusgruppen die Anforderungen und Bedürfnisse aus Nutzersicht analysiert.

Sozialwissenschaftliches Forschungskonzept zur Elektromobilität in der Modellregion Rhein-Main – Teilprojekt Pedelecs (BMVBS, Projektträger Jülich; Klinger, Tomfort, Prill, Lanzendorf; 2010-11)

Die sozialwissenschaftliche Begleitforschung zum Thema Pedelecs (Fahrräder mit elektrischer Unterstützung) als Bestandteil des Förderprojektes „Modellregion Elektromobilität Rhein-Main“ verfolgt mehrere Ziele: So soll durch eine systematische Literaturanalyse abgeschätzt werden, welche Einsatzmöglichkeiten für Pedelecs bestehen, welche Nutzergruppen für die Verwendung der Fahrzeuge in Betracht kommen und welche Wirkungen des Einsatzes von Elektromobilität im Hinblick auf die Steigerung des Potenzials zuvor nicht-motorisierter Verkehrsmittel und auf die Verwendung von Pedelecs als Ersatz für den konventionellen Pkw-Verkehr zu erwarten sind.

Die tatsächliche Abschätzung von Nutzergruppen sowie die Evaluation von Akzeptanz, Nutzung und Wirkung der Pedelecs in der Region Rhein-Main erfolgt durch empirische Erhebungen innerhalb konkreter Umsetzungsprojekte. Dies beinhaltet umfangreiche Nutzerbefragungen zu wenig motorisiertem Verkehr.

Literaturstudie „Qualitätsbewertung Mobilität“ (ivm; Sicks, Lanzendorf; 2009-10)

In einer Literaturstudie wurde der Frage nachgegangen, inwiefern sich die Qualität von Mobilität in Metropolen messen lässt. Die Literatursuche richtete sich auf zwei Kriterien: zum einen die Suche nach Literatur zur multimodalen und zum anderen zur integrierenden Qualitätsbewertung, die neben objektiven Angebots- auch subjektive Nachfragekriterien in die Bewertung einbezieht. Multimodale Bewertungen zur Qualität von Mobilität gehen über die Qualitätsbewertung einzelner Verkehrsmittel hinaus, wie das z.B. bereits für öffentliche Verkehrsmittel geschieht. Stattdessen soll das Mobilitätssystem in seiner Gesamtheit – also unter Einbezug individueller wie kollektiver, motorisierter wie nicht-motorisierter Verkehrsmittel – bewertet werden. Integrierte Bewertungskriterien berücksichtigen nicht nur vorwiegend objektive Kriterien – wie z.B. Angebotshäufigkeit, Längen von Verkehrswegen o.ä. –, sondern nehmen auch auf subjektive Bewertungen des Mobilitätssystems durch die NutzerInnen – in der Regel mittels Befragungsdaten – Bezug. Neben der subjektiven Wahrnehmung technisch-infrastruktureller Qualitäten spielen dabei auch emotionale und symbolische Qualitäten von Mobilität eine Rolle.

Sicherstellung nachhaltiger Mobilität im ländlichen Raum unter Berücksichtigung des demografischen Wandels (ivm; Sicks, Lanzendorf; 2009-11)

Gemeinsam mit der OREG, der Odenwald Regionalgesellschaft, wurde nach Möglichkeiten zur Verbesserung des Angebotes von öffentlichen Verkehrsmitteln im ländlichen Raum am Beispiel des Odenwaldkreises gesucht. Hierbei wurde eine Konzeptstudie erstellt, die mittels dreier innovativer Angebotsselemente neue Wege aufzeigt: erstens durch die Integration von Taxi- und Mietwagengewerbe, zweitens durch die Integration von Mitfahrgelegenheiten in die Angebotspalette öffentlicher Verkehrsunternehmen sowie drittens durch die einheitliche Vermarktung dieser Angebote unter Einbezug der lokalen Mobilitätszentrale und innerhalb der tariflichen Struktur des regionalen Verkehrsverbundes.

Mobilitätsverhalten von Heranwachsenden und Möglichkeiten zur Bindung an den öffentlichen Personennahverkehr (MTV; Schönduwe, Lanzendorf; 2009-10)

Während aktuelle empirische Daten Hinweise für einen Wandel der Mobilitätsorientierungen von Jugendlichen und Heranwachsenden in Agglomerationen liefern, ist im ländlichen Raum der Trend zur individuellen Motorisierung ungebrochen. Insbesondere in diesen Räumen wurde das Angebot im öffentlichen Verkehr stark ausgedünnt. Das erste eigene Auto ist dort für den Weg zum Kino oder zur Disco ungleich attraktiver als lange Wartezeiten an Bushaltestellen, Umwege in der Linienführung und ungewisse Rückfahrmöglichkeiten. Es ist deshalb



erforderlich, das Angebot zu differenzieren und an die Wünsche und Bedürfnisse sowie die Alltagsmobilität der Heranwachsenden, den Möglichkeiten entsprechend, anzupassen. Der Rahmen dieser Möglichkeiten wird in der hier vorliegenden Synthese des Forschungsstandes von deutschsprachiger und internationaler Forschungsliteratur abgesteckt. Es werden Erkenntnisse zum Mobilitätsverhalten und zu mobilitätsbezogenen Einstellungen sowie bisher durchgeführte Maßnahmen zur Beeinflussung des Mobilitätsverhaltens von Personen in der Altersgruppe bis ca. 27 Jahre vorgestellt. Ausgehend von diesen Erkenntnissen werden Forschungsfragen für ein Projekt vorgeschlagen, welches die Entwicklung und den Einsatz von Maßnahmen zur Beeinflussung des Mobilitätsverhaltens Heranwachsender zu Gunsten des öffentlichen Verkehrs zum Ziel hat.

4. Publikationen und Vorträge

4.1. Publikationen

Gather, M.; Kagermeier, A.; **Lanzendorf, M.** (Hg.) (2008): Geographische Mobilitäts- und Verkehrsforschung. Studienbücher der Geographie. Berlin, Stuttgart: Gebrüder Borntraeger.

Kenworthy, J.R. (2010): Making Eco-Cities a Reality: Some Key Dimensions for Eco-City Development With Best Practice Examples. In: Tang, Z. (Ed.), Eco-City and Green Community: The Evolution of Planning Theory and Practice. Kap. 3, S. 39-58. NOVA Science Publishers.

Kenworthy, J.R.; Townsend, C. (2009): Montreal's Dualistic Transport Character: Why Montreal Needs Upgraded Transit and Not More High Capacity Roads. In: Gauthier, P.; Jaeger, J.; Prince, J. (Hg.): Montreal at the Crossroads: Superhighways, The Turcot and the Environment. Kap. 1, S. 29-35. Black Rose Books, Montreal.

Kenworthy, J.R. (2009): The Sustainable Urban Passenger Transport Package Deal. In: ISOCARP Review 04, Urban Growth Without Sprawl: A Way Towards Sustainable Urbanization. International Society of City and Regional Planners, Brussels. S. 80-95.

Kenworthy, J.R. (2009): Traffic: Back to the Future? Urban Transport 2050. Daylight and Architecture, October, S. 44-51.

Lanzendorf, M.; Tomfort, D. (2010): Mobilitätsbiografien und Schlüsselereignisse. Wie Mobilitätsmanagement zu einer nachhaltigeren Mobilität beitragen kann. In: Forschung Frankfurt, Jg. 28, H. 3, S. 61-64.

Lanzendorf, M. (2010): Key Events and Their Effect on Mobility Biographies: The Case of Childbirth. In: International Journal of Sustainable Transportation, Jg. 4, H. 5, S. 272-292.

Lanzendorf, M. (2010): Rezension: Scheiner, Joachim (2009): Sozialer Wandel, Raum und Mobilität. Empirische Untersuchungen zur Subjektivierung der Verkehrsnachfrage. In: Raumforschung und Raumordnung, Jg. 68, H. 4, S. 335-336.

Nuissl, H.; Haase, D.; **Lanzendorf, M.;** Wittmer, H. (2009): Environmental impact assessment of urban land use transitions - A context-sensitive approach. In: Land Use Policy, Jg. 26, H. 2, S. 414-424.

Perl, A.; **Kenworthy, J.R.** (2010): The Canadian City at a Crossroads Between 'Passage' and 'Place'. In: Bunting, T. and Filion, P. (Eds.) Canadian Cities in Transition. Kap. 11, S. 191-209. Oxford University Press, Oxford.

Schiller, P.L.; Bruun, E.C.; **Kenworthy, J.R.** (2010): An Introduction to Sustainable Transportation: Policy, Planning and Implementation. Earthscan, London.

Schönduwe, R.; Lanzendorf, M.; Müller, G.; Peters, A. (2009): Analyzing mobility biographies with the life course calendar. A critical reflection on a quantitative instrument for collecting retrospective longitudinal data. Paper presented at the 12th International Conference on Travel Behaviour research, December 13-18, 2009, Jaipur, India.

4.2. Vorträge

2010

Impulsstatement aus Sicht der Wissenschaft zum volkswirtschaftlichen Nutzen des ÖPNV. „RMV Symposium volkswirtschaftlicher Nutzen des ÖPNV“, Dresden, 25./26.11.2010 (Lanzendorf).

Was sind städtische Mobilitätskulturen? – Eine Annäherung am Beispiel deutscher Großstädte. Ehemaligentreffen der Abteilung Raumentwicklung und Landesplanung an der Universität Trier, Trier, 6.11.2010 (Klinger).

'Fahrradmobilität in Hessen' als Teilprojekt von 'Mobilität 2050 - Impulsgeber für eine neue Mobilität'. Vortrag im Rahmen der RadForum Rhein-Main beim Planungsverband Ballungsraum Frankfurt/Rhein-Main, Frankfurt a.M., 4.11.2010 (Busch-Geertsema).

What Shapes Urban Mobility Cultures – A Comparison of German Cities. European Transport Conference, Glasgow, GB, 13.10.2010 (Klinger, Kenworthy, Lanzendorf).

Mobility Cultures in Urban Areas – a Comparative Analysis of German Cities. 12th World Conference of Transport Research, Lissabon, Portugal, 12.7.2010 (Klinger, Lanzendorf, Kenworthy).

The potential of regional panel surveys: A comparative analysis of the Frankfurt/Rhine-Main panel and national household travel surveys. 12th World Conference of Transport Research, Lissabon, Portugal, 12.7.2010 (Schönduwe, Lanzendorf).

Transit-oriented development for sustainable city-regions. Präsentation bei der Bahn.Ville 2 Konferenz, Die Bahn als Rückgrat einer nachhaltigen Stadt- und Verkehrsentwicklung, Planungsverband Ballungsraum Frankfurt/Rhein-Main, Frankfurt, 2.7.2010 (Kenworthy).

Städtische Mobilitätskulturen als Orientierungsrahmen alltäglicher Mobilität. 11. Jahrestreffen des AK Verkehr (DGfG), Universität Hamburg, Hamburg, 26.6.2010 (Klinger).

Travel demand management, competence hubs and target groups - Some comments for the ICMA project. Development Workshop zum ICMA-Projekt (INTERREG IVB), Glasgow, GB, 8.6.2010 (Lanzendorf).

Nachhaltige Mobilität in Metropolregionen gestalten – Von der Utopie zur Vision? Vortrag bei der Frankfurter Bürger-Universität, Frankfurt a.M., 8.6.2010 (Lanzendorf).

Intelligente Verkehrskonzepte für die Metropole der Zukunft. Moderation der Podiumsdiskussion des Sustainability Forum Frankfurt, Frankfurt a.M., 17.5.2010 (Lanzendorf).

Nachhaltige Mobilität in Metropolregionen gestalten – Von der Utopie zur Vision? Vortrag an der Universität Osnabrück, Osnabrück, 28.4.2010 (Lanzendorf).

Betriebliches Mobilitätsmanagement – Anreize zur Gestaltung nachhaltiger Mobilität. Veranstaltung „Mobilität und Nachhaltigkeit“ der FH Fulda, Fulda Transfer, Fulda, 19.1.2010 (Lanzendorf).

Mobilitätskulturen und Wohnumzüge – eine Projektskizze. Humangeographisches Kolloquium, Institut für Humangeographie, Frankfurt a.M., 13.1.2010 (Klinger).

Öffentliche Verkehrsmittel und städtische Mobilitätskulturen – Vorstellung des Dissertationsprojektes. Humangeographisches Kolloquium, Institut für Humangeographie, Frankfurt a.M., 13.1.2010 (Tomfort).

2009

Mobilitätskultur und Wohnumzüge – Auswirkungen des migrationsbedingten Wechsels von Mobilitätskulturen auf das individuelle Mobilitätsverhalten, 4. Treffen des Nachwuchsnetzwerks „Raumaneignung“, Miesbach (Oberbayern), 3.12.2009 (Klinger).

Moving to The Dark Side or Will The Force Be With Us? A Sustainability Report Card on Trends in Transport in Australian and International Cities, 1996-2006. Keynote Paper für The State of Australian Cities Conference, Perth, Australien, 24.-27.11.2009 (Kenworthy).

Demographischer Wandel und Mobilität in Rhein-Main. Mobilitätsbrunch im HOLM – House of Logistics and Mobility, Frankfurt a.M., 16.10.2009 (Lanzendorf).

Will higher fuel costs reduce distances travelled? An exploratory assessment of the impact of recently high fuel prices. European Transport Conference, Leeuwenhorst, Niederlande, 5.-7.10. 2009 (Lanzendorf).

Mobilitätsmanagement – Anreize für umweltgerechtes Mobilitätsverhalten. 7. Hessischer Mobilitätskongress: Nachhaltige und umweltgerechte Mobilität, Frankfurt a.M., 18.9.2009 (Lanzendorf).

Die Diskussion um eine feste Querung im Oberen Mittelrheintal. Input-Referat im Rahmen der Lehrveranstaltung „Exkursion Oberes Mittelrheintal“ mit Geographie-Studierenden der Johannes-Gutenberg-Universität Mainz (Leitung: Dipl.-Geogr. Eva-Maria Hochhuth), Fähranleger, St. Goarshausen, 21.6.2009 (Klinger).

Nachhaltige Mobilität braucht mehr als technische Lösungen. Unterwegs von klassischer Verkehrsplanung zu modernem Mobilitätsmanagement. Vortrag beim VDEI-Ingenieur-Stammtisch, Leipzig, 5.6.2009 (Lanzendorf).

Bedeutung eines modernen ÖPNV für die Entwicklung und das Zusammenwachsen einer Region. Vortrag auf dem Workshop „Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) als Standortfaktor“ der IHK Würzburg-Schweinfurt, Würzburg, 30.4.2009 (Lanzendorf).

Verkehr oder Mobilität in Metropolregionen gestalten? Herausforderungen und Konsequenzen neuer Perspektiven. Vortrag beim RMV-Fachbeirat, Hofheim (Taunus), 22.4.2009 (Lanzendorf).

Welche Rheinquerung ist die Richtige im Tal der Loreley? – Akteure, Strukturen und Folgen einer regionalen Debatte (1999-2009). Input-Referat für die Bürgerinitiative Rheinpassagen, Hotel Nassauer Hof, St. Goarshausen, 1.4.2009 (Klinger).

Verkehr oder Mobilität in Metropolregionen gestalten? Herausforderungen und Konsequenzen eines Paradigmenwechsels, Antrittsvorlesung an der Goethe-Universität Frankfurt a.M., 6.2.2009 (Lanzendorf).

2008

Zukunft des ÖPNV? Erkenntnisse der sozialwissenschaftlichen Mobilitätsforschung. Vortrag beim Jungen Forum der DVWG Rhein-Main, Frankfurt a.M., 13.11.2008 (Lanzendorf).

Zukunft des ÖPNV? Erkenntnisse der sozialwissenschaftlichen Mobilitätsforschung. Vortrag auf dem Nahverkehrsforum der DVWG in Frankfurt a.M., 22.9.2008 (Lanzendorf).

5. Vernetzung und Kooperationen

Vernetzungsaktivitäten mit Forschungs- und Praxispartnern der Region Rhein-Main und darüber hinaus waren wichtiger Bestandteil der Arbeit während der ersten zwei Jahre der Arbeitsgruppe Mobilitätsforschung. Hervorzuheben sind insbesondere Bemühungen zur Kooperation innerhalb des HOLM (House of Logistics and Mobility) in Gateway Gardens sowie im KCM (Kompetenz Center Mobilität). Neben den an diesen Initiativen beteiligten Hochschulen und Forschungseinrichtungen konzentriert sich die Kooperation hier insbesondere auf die Zusammenarbeit mit den Stiftern RMV und IVM, weiteren lokalen Nahverkehrsorganisationen (z.B. Main-Taunus-Verkehrsgesellschaft, Odenwald-Regional-Gesellschaft mbH (OREG), TraffiQ Lokale Nahverkehrsgesellschaft Frankfurt am Main) sowie mit regionalen oder kommunalen Gebietskörperschaften (Regionalverband FrankfurtRheinMain, Stadt Frankfurt).

Besonders erwähnenswert ist zudem die Kooperation mit dem ISOE Institut für Sozial-Ökologische Forschung und der Urbane Konzepte GmbH (Frankfurt am Main). Zusammen mit dem ISOE gibt es bereits eine gemeinsame Kolloquiumsreihe und in Zukunft sollen gemeinsame Aktivitäten in Forschung und Lehre ausgebaut werden. Mit der Urbane Konzepte GmbH erfolgt die Kooperation in verschiedenen Forschungsprojekten. Weitere Forschungspartner sind die Fachhochschule Frankfurt am Main (Prof. Schäfer), die Technische Universität München (Prof. Wulfhorst, Dr. Kesselring), das Institut für Mobilitätsforschung (IFMO, München), die Momax GmbH (Darmstadt) sowie Hartmann Nagel Art & Consulting (Frankfurt am Main). Darüber hinaus findet auch eine enge Zusammenarbeit mit verschiedenen Instituten der Goethe-Universität Frankfurt am Main statt, so z.B. mit der Interdisziplinären Alternswissenschaft (Prof. Oswald) oder dem Fachbereich Gesellschaftswissenschaften (Prof. Blättel-Mink).

Erwähnt werden soll auch noch das Pegasus-Nachwuchsnetzwerk für Mobilitäts- und Verkehrsforschung, das im Frühjahr 2010 von Thomas Klinger, Dennis Tomfort und Robert Schönduwe gemeinsam mit Kolleginnen und Kollegen aus Tübingen, Erfurt und Mainz initiiert wurde. Pegasus versteht sich als eine interdisziplinäre und nachwuchsorientierte Austauschplattform für Mobilitäts- und Verkehrsforschung. Angesprochen sind Promovierende, Post-Docs, fortgeschrittene Studierende und alle, die sich angesprochen fühlen. Voraussetzungen zur Mitgliedschaft bestehen keine, im Gegenteil, es geht um einen konstruktiven Austausch in freundschaftlicher Atmosphäre. Am 22. und 23. Oktober 2010 fand das erste Jahrestreffen des Pegasus-Netzwerks am Geographischen Institut der Universität Tübingen statt. Das Programm bestand aus elf inspirierenden und durchweg spannenden Referaten zu fünf Themenblöcken (u.a. Verkehrspolitik, Hochmobile Lebensweisen) aus dem Feld der Mobilitäts- und Verkehrsforschung. Das Plenum und die Pausen wurden für angeregte Diskussionen genutzt.

Schließlich fand im Sommersemester 2010 eine von der Arbeitsgruppe Mobilitätsforschung organisierte Ringvorlesung zu aktuellen Themen der Mobilitäts- und Verkehrsforschung statt. Sechs namhafte Expertinnen und Experten aus unterschiedlichen Fachdisziplinen hielten Vorträge zu so unterschiedlichen Themen wie der Mobilität von Jugendlichen oder der individuellen Zeitnutzung während einer Bahnreise. Allen Referaten war jedoch die Betonung einer sozialwissenschaftlichen Perspektive des Unterwegsseins gemeinsam. Die Vorlesung selbst sowie die begleitenden Lektürekurse waren sowohl in den Bachelor- als auch den Master-Studiengang des Instituts für Humangeographie eingebunden.

6. Lehrveranstaltungen

Prof. Dr. Martin Lanzendorf

- Seminar Kultur und Gesellschaft: Mobilität in Metropolen. Soziale Innovationen zur Gestaltung einer nachhaltigeren Mobilität? (Master, WS 2010/11)
- Projektseminar: Theorie und Konzeption – Mobilität anders (Bachelor, WS 2010/11)
- Lektürekurs: Emerging Fields in Mobility Research (Master, SoSe 2010)
- Projektseminar Geographische Stadtforschung: Comparative Urban Data Collection and Analysis: Trends in Transport Sustainability in Selected Cities (Master, SoSe 2010, gemeinsam mit Jeffrey Kenworthy)
- Ringvorlesung Metropolenforschung: Geographische Stadtforschung – Neuere Ansätze sozialwissenschaftlicher Mobilitätsforschung (Bachelor/Master, SoSe 2010)
- Konzepte der Humangeographie (Master, WS 2009/10, gemeinsam mit B. Belina)
- Seminar zu Konzepte der Humangeographie – Mobilität in der (Post-)Moderne (Master, WS 2009/10)
- Geographien der Metropolregion Frankfurt/Rhein-Main (Bachelor/Lehramt, WS 2009/10, gemeinsam mit J. Wunderlich)
- Vorbereitungsseminar Seminartage vor Ort: Ruhrgebiet (Lehramt, SoSe 2009)

Prof. Jeffrey Kenworthy

- Seminar: Urban Governance – Ordering modern cities (Bachelor, WS 2010/11)
- Projektseminar Geographische Stadtforschung: Comparative Urban Data Collection and Analysis: Trends in Transport Sustainability in Selected Cities (Master, SoSe 2010, gemeinsam mit Martin Lanzendorf)

Dipl.-Geogr. Thomas Klinger

- Praxis der Empirischen Sozialforschung – Pendlerregion Rhein-Main (Bachelor, WS 2010/11, gemeinsam mit D. Tomfort)
- Statistische Verfahren in der Humangeographie (Bachelor, WS 2010/11)
- Lektürekurs: Emerging Fields in Mobility Research (Bachelor, SoSe 2010)
- Empirische Regionalforschung – Schwerpunkt Mobilität und Verkehr (Bachelor, SoSe 2009, SoSe 2010)
- Praxis der Empirischen Sozialforschung – Radverkehr in Frankfurt a.M. (Bachelor, WS 2009/10)

Dipl.-Geogr. Dennis Tomfort

- Praxis der Empirischen Sozialforschung – Pendlerregion Rhein-Main (Bachelor, WS 2010/11, gemeinsam mit T. Klinger)
- Mentoring I/Tutoring I (Bachelor, WS 2010/11, gemeinsam mit D. Hester und S. Hock)
- Seminar Humangeographie – Mobilität (Bachelor, SoSe 2009, SoSe 2010)
- Praxis der Empirischen Sozialforschung – Sicherheitsempfinden im Frankfurter ÖPNV (Bachelor, WS 2009/10)

7. Team

Prof. Dr. Martin Lanzendorf (Leitung)

Martin Lanzendorf lehrt und forscht seit 2008 als Stiftungsprofessor für Mobilitätsforschung an der Goethe-Universität Frankfurt am Main. Die Stifter des Lehrstuhls sind der Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV) und die ivm GmbH (Integriertes Verkehrsmanagement Region Frankfurt RheinMain). Die Forschungsinteressen von Martin



umfassen verschiedenste Aspekte der Mobilität in Metropolregionen, insbesondere Veränderungen des Verkehrshandelns, räumliche Aspekte der Verkehrsentstehung und Mobilitätsmanagement zur Gestaltung einer nachhaltigeren Mobilitätsentwicklung. Martin Lanzendorf hat am Wuppertal Institut für Klima, Umwelt, Energie und an der Universität Trier promoviert. Danach war er als Postdoktorand an der Universität Utrecht in den Niederlanden, als Juniorprofessor zugleich an der Universität Leipzig und am Helmholtz-Zentrum für Umweltforschung UFZ sowie als Vertretungsprofessor an der LMU München tätig.

Andrea Wolf-Dieckmann (Assistenz)

Andrea Wolf ist seit Februar 2010 als technische Assistentin in der Arbeitsgruppe Mobilitätsforschung tätig. Nach einem abgeschlossenen Chinesisch- (BA) und Volkswirtschaftsstudium (MPhil) arbeitete sie zuvor einige Jahre als Unternehmensberaterin.

Dipl.-Geogr. Annika Busch-Geertsema

Annika Busch-Geertsema arbeitet seit Oktober 2010 am Institut für Humangeographie in der Arbeitsgruppe Mobilitätsforschung als wissenschaftliche Mitarbeiterin. Sie hat von 2003 bis 2010 an der Universität Trier Angewandte Geographie im Schwerpunkt Raumentwicklung und Landesplanung mit den Nebenfächern Sozialpsychologie und VWL studiert. Ihre Interessenschwerpunkte gelten nachhaltiger Mobilität, insbesondere dem nicht-motorisierten Verkehr und Fahrzeug-Sharing sowie Marketing und Kommunikation im Mobilitätsbereich.

Prof. Jeffrey Kenworthy

Jeffrey Kenworthy ist Professor for Sustainable Cities am Curtin University Sustainability Policy Institute (CUSP) der Curtin Universität in Perth sowie seit September 2009 Gastprofessor an der Goethe-Universität. Prof. Kenworthy lehrt und betreut Promotionen zur nachhaltigen Stadtentwicklung. Er verfügt über langjährige Forschungserfahrung zu städtischem Verkehr und Siedlungsentwicklung mit über 200 wissenschaftlichen Veröffentlichungen. Für seine internationalen Vergleichsstudien zur Verkehrsentwicklung in Städten ist Prof. Kenworthy weltweit bekannt. Seine aktuelle Forschung umfasst die Aktualisierung einer Datenbank zur Verkehrs- und Siedlungsentwicklung in ca. 50 Metropolen weltweit, die Untersuchung der Entwicklungsmöglichkeiten von Elektromobilität in Deutschland sowie die vergleichende Auswertung von quantitativen Daten zu Mobilitätskulturen in Megacities.

Dipl.-Geogr. Thomas Klinger

Thomas Klinger ist seit März 2009 Mitglied der Arbeitsgruppe Mobilitätsforschung. Seine Forschungsinteressen liegen in der Analyse von kulturellen und biographischen Einflüssen auf das

individuelle Mobilitätsverhalten. Im Rahmen des Bachelor Geographie bietet Thomas Klinger am Institut für Humangeographie der Goethe-Universität regelmäßig Veranstaltungen zu aktuellen Themen der Mobilitäts- und Verkehrsforschung, statistischen Verfahren sowie empirischer Sozialforschung an. Thomas Klinger hat an der Universität Trier Angewandte Geographie mit dem Schwerpunkt Raumentwicklung und Landesplanung und den Nebenfächern VWL und Politikwissenschaften studiert. Von 2006 bis 2009 hat Thomas Klinger beim Planungsbüro architecture et aménagement s.a. in Luxemburg-Stadt im Bereich Gemeindeentwicklungs- und Flächennutzungsplanung gearbeitet.

Dipl.-Geogr. Wencke Krause

Wencke Krause ist seit November 2010 am Humangeographischen Institut der Goethe-Universität als wissenschaftliche Mitarbeiterin in der Arbeitsgruppe Mobilitätsforschung tätig. Zuvor war Wencke Krause am Deutschen Zentrum für Luft- und Raumfahrt e.V. – Institut für Verkehrsforschung (DLR-IVF) in der Abteilung Personenverkehr als wissenschaftliche Mitarbeiterin tätig. Ihr Studium hat sie 2007 am Geographischen Institut der Humboldt-Universität zu Berlin abgeschlossen. Inhaltlich konzentrieren sich ihre Forschungsarbeiten auf die empirische Analyse des Mobilitäts- und Verkehrsverhaltens, insbesondere auf die Wirkung von Informations- und Kommunikationstechnologien auf die alltägliche Mobilität sowie auf die Forschung zu verkehrlichen Effekten und zur Akzeptanz von Verkehrsinformationssystemen.

M.A. Maximilian Meyer

Maximilian Meyer ist seit Januar 2011 als wissenschaftlicher Mitarbeiter in der Arbeitsgruppe Mobilitätsforschung tätig. Maximilian Meyer hat an der Philipps-Universität Marburg Politikwissenschaft mit den Nebenfächern Friedens- und Konfliktforschung und Rechtswissenschaften studiert. Nach seinem Studienabschluss arbeitete er für den Rhein-Main-Verkehrsverbund im deutsch-französischen Forschungsprojekt Bahn.Ville2 – Schienengestützte Siedlungsentwicklung und Verkehrsverknüpfung – in den Arbeitspaketen Mobilitätsmanagement und Mobilitätsberatung mit. Seit September 2010 ist er neben seiner Arbeit am Institut beim Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV) im Bereich Kommunikation und Pressearbeit tätig.

Dipl.-Ing. Thomas Prill

Thomas Prill hat im September 2010 ein Promotionsstipendium am Humangeographischen Institut der Goethe-Universität aufgenommen und ist dort in die Arbeitsgruppe Mobilitätsforschung eingebunden. Das Thema seiner Dissertation heißt „Pedelecs und nachhaltige Mobilität“. Kernpunkte dieser Arbeit sind die Nutzung, Akzeptanz und Wirkung elektrisch unterstützter Fahrräder. Thomas Prill absolvierte sein Studium im Studiengang Stadtplanung an der HafenCity Universität Hamburg. In seiner Diplomarbeit beschäftigte er sich mit den Möglichkeiten einer stadtverträglichen Integration von Elektromobilität im Spannungsfeld von Nachhaltigkeit, Ladeinfrastrukturverfügbarkeit und Netzanforderungen.

Dipl.-Geogr. Robert Schönduwe

Robert Schönduwe ist als Projektbearbeiter seit Anfang 2009 in der Arbeitsgruppe Mobilitätsforschung tätig. Seine Forschungsschwerpunkte sind sozialwissenschaftliche Ansätze der Verkehrs- und Mobilitätsforschung, die Mobilität gesellschaftlicher Teilgruppen (Heranwachsende, Hochmobile) sowie der Zusammenhang von Siedlungsentwicklung, Energieverbrauch und Verkehr. Robert Schönduwe hat Geographie und Soziologie an der Universität Leipzig studiert und von 2005 bis 2007 als freier Mitarbeiter bei der Deutschen Stadt- und Grundstücksentwicklungsgesellschaft mbH in

Leipzig gearbeitet. Seit November 2010 widmet sich Robert Schönduwe im Rahmen seiner Doktorarbeit der Mobilität von hochmobilen und multilokalen Personen. Dabei werden mit Hilfe eines Längsschnittansatzes Wechselwirkungen zwischen Veränderungen im Lebensverlauf und der Mobilität von Personen dieser Zielgruppe untersucht. Derzeit bearbeitet Robert Schönduwe diese Themen als Gastwissenschaftler am Innovationszentrum für Mobilität und gesellschaftlichen Wandel (InnoZ) in Berlin.

Dipl.-Geogr. Dennis Tomfort

Dennis Tomfort ist seit April 2009 als wissenschaftlicher Mitarbeiter in der Arbeitsgruppe Mobilitätsforschung tätig. Seine Interessenschwerpunkte liegen in den Bereichen des schienengebundenen Verkehrs und der nachhaltigen Mobilität. Zurzeit arbeitet er an einer Dissertation zu öffentlichen Verkehrsmitteln und städtischen Mobilitätskulturen, in welcher der Beitrag verschiedener öffentlicher Verkehrsmittel zur Gestaltung einer nachhaltigen Mobilitätskultur in Metropolen untersucht wird. In der Lehre bietet er Veranstaltungen zu aktuellen Themen der Mobilitäts- und Verkehrsforschung an. Dennis Tomfort hat in Bonn Geographie mit den Nebenfächern Städtebau und Öffentliches Recht studiert. Im Rahmen seiner Diplomarbeit beschäftigte er sich mit den Auswirkungen des demographischen Wandels auf die Regionalverkehrsnachfrage im Großraum Dresden.

Robert-Mayer-Str. 6-8
D-60325 Frankfurt a.M.
Telefon ++49 (69) 798 28605
Fax ++49 (69) 798 23548
www.humangeographie.de/mobilitaet
mobilitaetsforschung@uni-frankfurt.de