

Marcus Klein, Thomas Klinger & Martin Lanzendorf

## **Nachhaltige Mobilität in Lincoln**

**Evaluation des Mobilitätskonzepts und  
Veränderungen im Mobilitätsverhalten der  
Bewohner\*innen der Lincoln-Siedlung in  
Darmstadt**

**Arbeitspapiere zur Mobilitätsforschung Nr. 25**



In den Arbeitspapieren zur Mobilitätsforschung veröffentlichen wir Ergebnisse aus Forschung und Lehre der Goethe-Universität.

Die in diesem Arbeitspapier dargestellten Ergebnisse entstanden im Rahmen des Projekts *Nachhaltige Mobilität in Lincoln (NaMoLi): Implementierung innovativer nachhaltiger Mobilitätskonzepte in Neubausiedlungen und Konversionsflächen am Beispiel der Lincoln-Siedlung in Darmstadt*, welches vom Bundesministerium für Bildung und Forschung (BMBF) über eine Laufzeit von einem Jahr (01.01.-31.12.2020) gefördert wurde (FKZ: 01UV2030). Die Verantwortung für den Inhalt dieser Veröffentlichung liegt ausschließlich bei den Autoren.

GEFÖRDERT VOM



## Impressum

Arbeitsgruppe Mobilitätsforschung  
Prof. Dr. Martin Lanzendorf

Institut für Humangeographie  
Goethe-Universität Frankfurt am Main

Campus Westend  
Theodor-W.-Adorno-Platz 6, PEG  
D-60629 Frankfurt am Main

Email: [mobilitaetsforschung@uni-frankfurt.de](mailto:mobilitaetsforschung@uni-frankfurt.de)

Tel.: +49 (0)69-798-35179

ISSN: 2362-8133

urn:nbn:de:hebis:30:3-515904

Arbeitspapiere zur Mobilitätsforschung Nr. 25 (2021)

Redaktion: Dr. Hannah Müggenburg

Zitierweise: Klein, M.; Klinger, T.; Lanzendorf, M. (2021): Nachhaltige Mobilität in Lincoln. Evaluation des Mobilitätskonzepts und Veränderungen im Mobilitätsverhalten der Bewohner\*innen der Lincoln-Siedlung in Darmstadt. Arbeitspapiere zur Mobilitätsforschung Nr. 25. Frankfurt a.M.



Marcus Klein, Thomas Klinger & Martin Lanzendorf

## **Nachhaltige Mobilität in Lincoln**

**Evaluation des Mobilitätskonzepts und  
Veränderungen im Mobilitätsverhalten der  
Bewohner\*innen der Lincoln-Siedlung in  
Darmstadt**

**Arbeitspapiere zur Mobilitätsforschung Nr. 25**



## Inhalt

Tabellenverzeichnis .....	II
Abbildungsverzeichnis.....	II
1. Einleitung und Fragestellung .....	1
2. Mobilitätskonzept in der Lincoln-Siedlung.....	3
3. Methode.....	7
4. Bekanntheit und Nutzung der Mobilitätsangebote .....	9
5. Bewertung des Mobilitätskonzepts.....	11
6. Veränderung des Mobilitätsverhaltens mit dem Umzug .....	15
7. Zusammenfassung, Fazit und Ausblick.....	21
Literaturverzeichnis.....	25
Anhang: Fragebogen.....	27

## **Tabellenverzeichnis**

Tabelle 1: Soziodemographische Angaben und Vergleich zur Gesamtstadt.....	8
Tabelle 2: Bekanntheit und Nutzung der Mobilitätsangebote in der Lincoln-Siedlung.....	9
Tabelle 3: Vorher-Nachher-Vergleich Pkw-Besitz .....	15
Tabelle 4: Vorher-Nachher-Vergleich ÖPNV-Zeitkartenbesitz .....	16
Tabelle 5: Vorher-Nachher-Vergleich Pkw-Nutzung (als Fahrer*in) .....	17
Tabelle 6: Vorher-Nachher-Vergleich Carsharing-Nutzung.....	17
Tabelle 7: Vorher-Nachher-Vergleich Nutzung Bus und Bahn .....	17
Tabelle 8: Vorher-Nachher-Vergleich Nutzung Pkw (als Mitfahrer*in) .....	18
Tabelle 9: Vorher-Nachher-Vergleich Nutzung eigenes Fahrrad .....	18
Tabelle 10: Vorher-Nachher-Vergleich Nutzung Fahrradverleihsysteme .....	18
Tabelle 11: Vorher-Nachher-Vergleich Häufigkeit Fußwege.....	19
Tabelle 12: Zusammenhang zwischen Nutzung der Angebote und Informiertheit .....	19

## **Abbildungsverzeichnis**

Abbildung 1: Mobilitätskonzept in der Lincoln-Siedlung .....	4
Abbildung 2: Bewertung des Parkraummanagements .....	11
Abbildung 3: Bewertung der Sharing-Angebote .....	12
Abbildung 4: Bewertung der Lincoln-Siedlung als Wohnstandort .....	13

## 1. Einleitung und Fragestellung

Die Wissenschaftsstadt Darmstadt entwickelt auf einer Konversionsfläche im Süden des Stadtgebiets ein autoreduziertes Wohngebiet, die Lincoln-Siedlung. Da die Kapazitätsgrenzen der Verkehrsinfrastruktur der Stadt bereits durch das aktuelle Verkehrsaufkommen (insbesondere im Bereich des motorisierten Individualverkehrs) erreicht sind, soll die autoreduzierte Entwicklung einer weiteren Erhöhung des Verkehrsaufkommens durch den Zuzug neuer Bewohner\*innen vorbeugen. Die Wissenschaftsstadt Darmstadt erhofft sich davon positive Auswirkungen auf die Luftqualität sowie die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum.

Zur Gestaltung des autoreduzierten Wohnquartiers wurde bereits bei der Planung ein entsprechendes Mobilitätskonzept durch das Darmstädter Planungsbüro StetePlanung erarbeitet (WISSENSCHAFTSSTADT DARMSTADT 2020a). Neben einer umfassenden Reglementierung des Parkplatzangebots in der Siedlung umfasst das Konzept eine Reihe innovativer Mobilitätsdienstleistungen (etwa Sharing-Angebote), den Ausbau der Infrastruktur des Umweltverbunds (Fahrrad-, Fuß- und öffentlicher Nahverkehr) sowie ein Finanzierungskonzept (ausführliche Darstellung in Kap. 2).

Der vorliegende Bericht stellt die Ergebnisse der ersten quantitativen Befragung im BMBF-geförderten Projekt „Nachhaltige Mobilität in der Lincoln-Siedlung“ (NaMoLi, Förderkennzeichen 01UV2030) vor, welche im Februar und März 2020 in der Lincoln-Siedlung durchgeführt wurde und geht den folgenden Fragestellungen nach:

- (1) Wie bekannt sind die einzelnen Angebote des Mobilitätskonzepts der Lincoln-Siedlung und wie werden Sie von den Bewohner\*innen genutzt? (Bekanntheit)
- (2) Inwiefern wird das Konzept von den Bewohner\*innen akzeptiert und wie hoch ist die Zufriedenheit mit den einzelnen Elementen? (Akzeptanz und Zufriedenheit)
- (3) Wie wirkt sich das Konzept auf das Mobilitätsverhalten der Bewohner\*innen aus? (Verhaltensänderung)

Im Folgenden wird zunächst das Mobilitätskonzept in Lincoln beschrieben (Kap. 2). Anschließend werden die Methodik der Erhebung (Kap. 3), die Ergebnisse zu Bekanntheit und Nutzung der Angebote (Kap. 4), die Bewertung des Mobilitätskonzepts (Kap. 5) sowie Veränderungen im Mobilitätsverhalten (Kap. 6) dargestellt. Den Abschluss bildet eine Zusammenfassung (Kap. 7).



## 2. Mobilitätskonzept in der Lincoln-Siedlung

Neben Wohnraum für bis zu 5000 Menschen sieht der Bebauungsplan für Lincoln Versorgungseinrichtungen wie Kindertagesstätten, eine Grundschule, soziale Einrichtungen, quartiersbezogene Dienstleistungen, Spiel- und Erholungsflächen sowie Einkaufsmöglichkeiten vor. Entwickelt wird die Siedlung von der BVD New Living GmbH & Co. KG, einer Tochtergesellschaft der kommunalen Darmstädter Wohnungsbaugesellschaft. Die BVD New Living hat die kommunale Erstzugriffsoption der Stadt wahrgenommen und soll in ihrer Rolle als Vorhabenträgerin sicherstellen, dass die in dem städtebaulichen Vertrag festgelegten Ziele bei der Quartiersentwicklung seitens der Investoren eingehalten werden (WISSENSCHAFTSSTADT DARMSTADT o.J.b).

Das Mobilitätskonzept der Lincoln-Siedlung umfasst Maßnahmen, mit denen der Autoverkehr bei gleichzeitiger Bereitstellung multimodaler Alternativen im Quartier reduziert werden soll. Das Konzept, das u. a. mit dem Deutschen Verkehrsplanungspreis 2018 der SRL (Vereinigung für Stadt-, Regional- und Landesplanung) sowie dem Deutschen Mobilitätspreis 2019 ausgezeichnet wurde (DARMSTADTNEWS 2019), lässt sich in vier Bausteine aufteilen (Abb. 1): (1) Infrastrukturmaßnahmen, (2) Parkraummanagement, (3) Mobilitätsmanagement und (4) Finanzierung.

Die Infrastrukturmaßnahmen betreffen u. a. den Ausbau und die Erweiterung des Wegenetzes des Umweltverbundes (Rad-, Fuß- und öffentlicher Nahverkehr). Dies umfasst Fuß- und Radwegverbindungen in der Siedlung selbst, aber auch entsprechende Verbindungen in die Innenstadt bzw. in Nachbarquartiere sowie einen erhöhten Mindest-Fahrradabstellplatzschlüssel von 2,4 Stellplätzen pro Wohneinheit. Das ÖPNV-Angebot wird durch die Einrichtung der neuen Straßenbahnhaltestelle „Lincoln-Siedlung“ erweitert (WISSENSCHAFTSSTADT DARMSTADT o.J.c:15). Die Haltestelle „Marienhöhe“ befindet sich am südlichen Ende von Lincoln und bestand bereits vor der Konversion der Siedlung in ein autoreduziertes Wohnquartier. Bei dem flächensparsamen Ausbau der Kfz-Infrastruktur werden in der Siedlung Tempo 30-Zonen und verkehrsberuhigte Bereiche geschaffen (WISSENSCHAFTSSTADT DARMSTADT 2020a).

Das Parkraummanagement sieht einen Stellplatzschlüssel von 0,65 Stellplätzen pro Wohneinheit vor. Davon sind 0,15 private Stellplätze wohnungsnah lokalisiert und überwiegend Bewohner\*innen mit Mobilitätseinschränkungen oder Carpooling-Fahrzeugen vorbehalten. Die weiteren 0,5 Stellplätze pro Wohneinheit befinden sich in privaten Sammelgaragen am Quartiersrand, um die öffentlichen Flächen vom ruhenden Verkehr zu entlasten (WISSENSCHAFTSSTADT DARMSTADT o.J.c:19) und somit die Aufenthaltsqualität zu erhöhen. Das Mobilitätsmanagement vergibt den privaten Parkraum anhand einer Stellplatzvergabeordnung nach sozialgerechten Kriterien (Mobilitätseinschränkungen, Kinderzahl, Berufsgruppen mit Bereitschaftsdienst u. ä.) an die Haushalte (WISSENSCHAFTSSTADT

DARMSTADT 2018). Im öffentlichen Straßenraum finden sich zudem Besucher\*innenparkplätze. Sowohl die öffentlichen als auch die privaten Stellplätze werden flächendeckend bewirtschaftet. In der Siedlung befinden sich des Weiteren private und öffentliche Ladeinfrastrukturen für Elektrofahrzeuge, die mit der weiteren Quartiersentwicklung sukzessive ausgebaut werden (WISSENSCHAFTSSTADT DARMSTADT o.J.c:12).

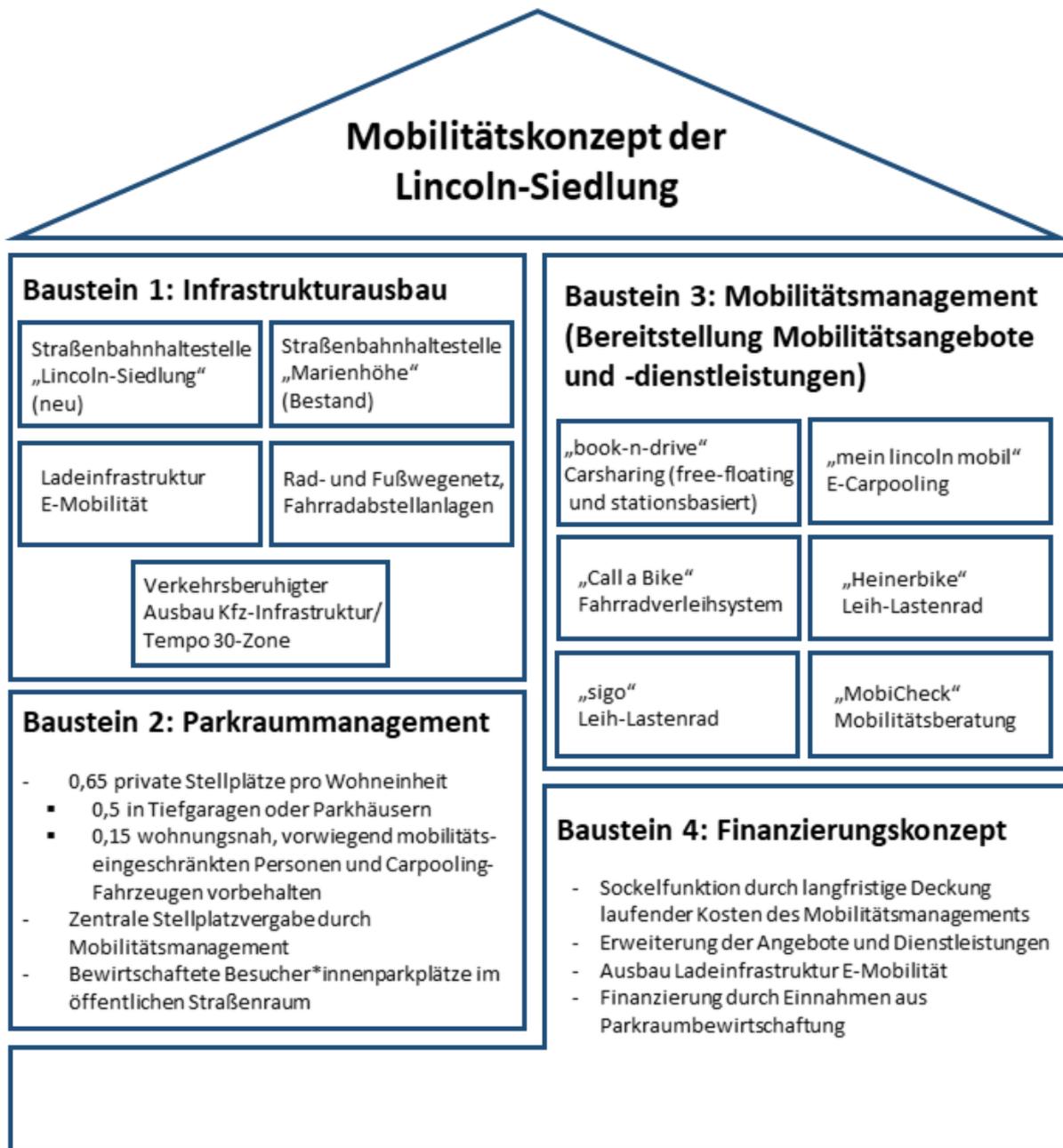


Abbildung 1: Mobilitätskonzept in der Lincoln-Siedlung (Quelle: eigene Darstellung)

Das quartiersbezogene Mobilitätsmanagement kümmert sich um die Bereitstellung, die Koordination und den Ausbau multimodaler Mobilitätsangebote und –dienstleistungen in Lincoln. Dabei handelt es sich derzeit um drei Autoverleih- und drei Fahrradverleihangebote sowie die Mobilitätsberatung „MobiCheck“. Ein stationsbasiertes Carsharing wird von book-n-drive angeboten, das insgesamt rund 200 Fahrzeuge im Darmstädter Stadtgebiet bereitstellt und eine Station in der Lincoln-Siedlung unterhält. Mit den cityFlitzern hält book-n-drive zudem ein zweites, nicht stationsgebundenes Fahrzeugverleihangebot in Lincoln vor (BOOK-N-DRIVE 2020). Als dritte Option steht ein E-Carpooling-System zur Verfügung, welches exklusiv den Bewohner\*innen vorgehalten wird. Unter dem Namen „mein lincoln mobil“ stehen aktuell drei Elektro-Kleinwagen zur Verfügung, die derzeit bis zu vier Stunden pro Woche und Haushalt kostenlos nutzbar sind und wohnungsnah an Ladestationen vor einigen bauverein AG-Häusern abgestellt und aufgeladen werden können (BVD NEW LIVING GMBH & CO. KG 2020b, WISSENSCHAFTSSTADT DARMSTADT o.J.c:15). Im weiteren Verlauf der Quartiersentwicklung sollen auch auf den anderen Baufeldern weitere E-Carpooling-Fahrzeuge etabliert werden.

Ein Fahrradverleihsystem mit derzeit zwei Stationen in der Lincoln-Siedlung gibt es von der DB-Tochterfirma Call a Bike, die zahlreiche weitere Stationen im Darmstädter Stadtgebiet unterhält. Ein ausleihbares Lastenrad (Heinerbike) wird von der Wissenschaftsstadt Darmstadt mit Unterstützung der Initiative „Transition Town Darmstadt“ sowie dem Darmstädter Verkehrsclub Deutschland (VCD) kostenlos bereitgestellt und kann in einem Baumarkt nahe der Siedlung entliehen werden (BVD NEW LIVING GMBH & Co. KG 2020a, WISSENSCHAFTSSTADT DARMSTADT o.J.a:23). Das Darmstädter Unternehmen sigo bietet zudem derzeit zwei kostenpflichtige E-Lastenräder an, die an einer Station in Lincoln entliehen werden können (WISSENSCHAFTSSTADT DARMSTADT 2020b).

Des Weiteren wurde eine Mobilitätszentrale im Quartier etabliert. Die zu Verfügung stehenden Räumlichkeiten werden zusammen mit dem Quartiersmanagement (Caritas & Diakonie) genutzt. Die Aufgaben und der Betrieb der Mobilitätszentrale werden durch das städtische Verkehrsunternehmen HEAG mobilo durchgeführt. Die Mobilitätszentrale gilt als Anlaufstelle für alle Fragen zur Mobilität im Quartier. Die Aufgaben erstrecken sich von dem Verkauf von ÖPNV-Tickets, Fahrplanauskünften, Validierung des Carsharings, Informationen zu den alternativen Mobilitätsangeboten, Durchführung der zentralen Stellplatzvergabe bis hin zu einer Mobilitätsberatung, dem sogenannten „MobiCheck“. Dieser bietet den Bewohner\*innen der Lincoln-Siedlung eine Analyse des bestehenden Mobilitätsverhaltens sowie Vorschläge zur Optimierung desselben hinsichtlich der Faktoren Zeit und Kosten an (WISSENSCHAFTSSTADT DARMSTADT 2019c).

Mit einem umfassenden Finanzierungskonzept, welches von den Eigentümer\*innen in der Lincoln-Siedlung und der Wissenschaftsstadt Darmstadt getragen wird, sollen langfristig die laufenden Kosten

für das Mobilitätsmanagement sowie die Erweiterung der Mobilitätsangebote und -dienstleistungen im Wesentlichen aus den anteiligen Einnahmen der privaten Stellplatzmiete finanziert werden (WISSENSCHAFTSSTADT DARMSTADT 2020a).

Teil der empirischen Untersuchung für den vorliegenden Projektbericht waren vor allem das Parkraummanagement und die Mobilitätsangebote und -dienstleistungen. Dabei wurden die e-Scooter nicht eingebunden, da das Angebot zum Befragungszeitpunkt noch nicht verfügbar war. Die Untersuchung der Infrastruktur beschränkt sich auf die neue Straßenbahnhaltestelle „Lincoln-Siedlung“. Auch wurde auf Fragen zum Finanzierungskonzept verzichtet, da dessen Einflüsse auf das Mobilitätsverhalten aus der Perspektive der Bewohner\*innen nicht zu bewerten sind.

### 3. Methode

Im Zeitraum von Februar bis Anfang März 2020 wurde in der Lincoln-Siedlung eine quantitative empirische Erhebung durchgeführt. Es sollten alle zum damaligen Zeitpunkt in Lincoln lebenden volljährigen Personen erfasst werden.

Zu diesem Zweck klingelten Studierende der Goethe Universität Frankfurt am Main bei sämtlichen bereits bezogenen Wohnungen, fragten, sofern eine Person angetroffen wurde, nach der Anzahl der im Haushalt lebenden Erwachsenen und übergaben in diesem Fall die entsprechende Zahl an Fragebögen übergeben. Wurde niemand angetroffen, so wurde von zwei Erwachsenen im Haushalt ausgegangen (bei den Studierendenwohnheimen im Norden der Siedlung von vier). Die Fragebögen wurden in diesen Fällen im Briefkasten platziert. Da für die verteilenden Studierenden nicht immer erkennbar war, ob eine Wohnung zum Erhebungszeitpunkt bereits bewohnt war, galt die Regel, dass Briefkästen nur bei Vorhandensein eines Klingelschilds sowie eines Namensschilds am Briefkasten mit Fragebögen bestückt wurden. Wegen des fortlaufenden Bezugs der Wohnungen ist unklar, ob alle tatsächlich bereits bewohnten Wohnungen mit Fragebögen versehen wurden. Die Rücksendung der Fragebögen an die Goethe Universität erfolgte mittels beigelegter Rückumschläge und war für die Befragten kostenlos. Im Abstand von einer und von vier Wochen wurden ebenfalls von Studierenden Erinnerungsrunden in der Siedlung durchgeführt. Bei diesen Maßnahmen zur Rücklaufsteigerung wurde an den Türen geklingelt und an das Ausfüllen der Bögen erinnert. Sofern keine Person zuhause angetroffen werden konnte, wurde ein Erinnerungsschreiben in den Briefkasten gelegt.

Von den insgesamt 1140 verteilten Fragebögen wurden 162 zurück an die Goethe Universität versandt. Bei einer Informationsveranstaltung in der Lincoln-Siedlung im Januar 2020 konnten zudem weitere vier Bewohner\*innen persönlich befragt werden, sodass sich eine Stichprobengröße von 166 ergibt. Inhaltlich gliedert sich der Fragebogen<sup>1</sup> in fünf Sektionen: (1) Fragen zum Umzug und zur Wohnstandortwahl, (2) Fragen zur aktuellen Verkehrsmittelnutzung und –besitz, (3) Einstellungsfragen zu Themen wie der Zufriedenheit mit dem Arbeitsweg, verschiedenen Verkehrsmitteln oder den Angeboten in der Lincoln-Siedlung, (4) Fragen zu Verkehrsmittelnutzung und –besitz zum Zeitpunkt vor dem Umzug sowie (5) Angaben zur Soziodemographie. In der Verteilung der Geschlechter zeigen sich nur geringe Unterschiede zur Gesamtstadt (Tab. 1). Etwas mehr als ein Viertel der Befragten gibt an, über ein (Fach-) Abitur zu verfügen, weitere 57 % haben gar einen (Fach-) Hochschulabschluss erworben. Die Altersspanne der 166 Befragten erstreckt sich von 19 bis 91 Jahren, das Mittel liegt bei 40 Jahren. Die volljährigen Einwohner\*innen der Gesamtstadt sind im Schnitt 46 Jahre alt.

---

<sup>1</sup> Der Fragebogen ist im Anhang einsehbar.

Tabelle 1: Soziodemographische Angaben und Vergleich zur Gesamtstadt.

		Eigene Befragung (März 2020, N= 166)	Stadt Darmstadt (31.12.2018)
Geschlecht	Weiblich	47,6 %	48,9 % <sup>a</sup>
	Männlich	51,8 %	51,1 % <sup>a</sup>
	Divers	0,6 %	k. A.
Alter	Mittelwert (nur Volljährige)	40 Jahre	46,4 Jahre <sup>b</sup>
Höchster Bildungsabschluss	kein Schulabschluss	0,6 %	k. A.
	Volks-/Hauptschule	5,5 %	
	Mittlere Reife (Realschule/ Polytechnische Oberschule)	10,4 %	
	(Fach-)Abitur (Gymnasium/ Erweiterte Oberschule)	26,2 %	
	(Fach-)Hochschulabschluss	56,7 %	
	anderer Abschluss	0,6 %	
Haushaltsgröße	1	17,7 %	52,4 % <sup>c</sup>
	2	37,8 %	26,5 % <sup>c</sup>
	3 oder mehr	44,5 %	21 % <sup>c</sup>
	Ø-Haushaltsgröße	2,7 Pers.	k. A.
Haushaltsnetto- einkommen	bis unter 1000 €	8,8 %	k. A.
	1000 bis unter 2500 €	21,1 %	
	2500 bis unter 4000 €	34,0 %	
	4000 bis unter 5500 €	19,0 %	
	über 5500 €	17,0 %	

<sup>a</sup> Quelle: WISSENSCHAFTSSTADT DARMSTADT (2019b)

<sup>b</sup> Quelle: HESSISCHES STATISTISCHES LANDESAMT (2020), eigene Berechnung (nur volljährige Bewohner\*innen einbezogen)

<sup>c</sup> Quelle: WISSENSCHAFTSSTADT DARMSTADT (2019a)

Da es in Lincoln prozentual gesehen deutlich mehr Haushalte mit drei oder mehr Personen gibt als in der Gesamtstadt (45 % vs. 21 %), deutet das verhältnismäßig junge Alter der Erwachsenen in der Siedlung auf eine relativ hohe Zahl an jungen Familien hin. Die durchschnittliche Haushaltsgröße beläuft sich auf 2,7 Personen. Da noch nicht alle Wohnformen in Lincoln gleichermaßen bezugsfertig sind, unterliegt die Verteilung der Haushalte stetigen Veränderungen. Das mittlere Einkommen liegt zwischen 2500 und 4000 € im Monat.

#### 4. Bekanntheit und Nutzung der Mobilitätsangebote

Tabelle 2: Bekanntheit und Nutzung der Mobilitätsangebote und -dienstleistungen (Quelle: Eigene Erhebung, N=166).

	Kenne ich und nutze es häufiger	Kenne ich und habe es schon genutzt	Kenne ich, habe es aber noch nicht genutzt	Kenne ich nicht	Gesamt
E-Carpooling („mein lincoln mobil“) (n=164)	9,1 %	12,2 %	62,8 %	15,9 %	100,0 %
Carsharing („book-n-drive“) (n=162)	2,5 %	13,6 %	74,1 %	9,9 %	100,0 %
Fahrradverleihsystem („Call a Bike“) (n=165)	9,1 %	6,1 %	70,3 %	14,5 %	100,0 %
Lastenrad („heinerbike“) (n=163)	0,6 %	4,9 %	74,8 %	19,6 %	100,0 %
Straßenbahnhaltestelle „Lincoln-Siedlung“ (n=164)	56,7 %	28,0 %	14,6 %	0,6 %	100,0 %
Mobilitätsberatung „MobiCheck“ (n=165)	0,6 %	9,7 %	50,3 %	39,4 %	100,0 %

Die eingangs erläuterten Mobilitätsangebote und -dienstleistungen wurden auf ihre Bekanntheit untersucht. Fast alle Befragten kennen die neue Straßenbahnhaltestelle „Lincoln-Siedlung“, mehr als die Hälfte der Befragten nutzt sie häufiger. Vergleichbare Werte werden bei keinem anderen Angebot bzw. keiner anderen Dienstleistung erreicht. Rund neun Prozent nutzen regelmäßig das E-Carpooling sowie das Fahrradverleihsystem. Die entsprechenden Werte liegen beim Carsharing, dem Lastenradverleih und der Mobilitätsberatung im niedrigen einstelligen Bereich. Bemerkenswert ist zudem der Anteil von fast 40 % der befragten Personen, der angibt, das Angebot zur Mobilitätsberatung, welches eine Lincoln-spezifische Besonderheit darstellt, nicht zu kennen (Tab.2).



## 5. Bewertung des Mobilitätskonzepts

Fast 60 % der Befragten sind der Meinung, dass der öffentliche Raum nicht selbstverständlich als Parkraum dienen sollte (Abb. 2). Mehr als die Hälfte kann sich eine Ausweitung des Stellplatzkonzepts auf die Gesamtstadt mindestens teilweise vorstellen. Das Vorhaben, den ruhenden Verkehr im öffentlichen Raum zu verringern, stößt damit insgesamt auf Zustimmung unter den befragten Personen. Allerdings sind auch ablehnende Einstellungen auszumachen. So finden rund 45 % der Befragten, dass die Anzahl der Parkplätze in Lincoln nicht ausreicht und fast genauso viele halten es für denkbar, dass das Parkplatzangebot zu Konflikten unter den Autobesitzer\*innen führen kann. 60 % glauben zudem, dass das reduzierte Stellplatzangebot nicht dazu beiträgt, dass die Bewohner\*innen tatsächlich weniger Auto fahren.

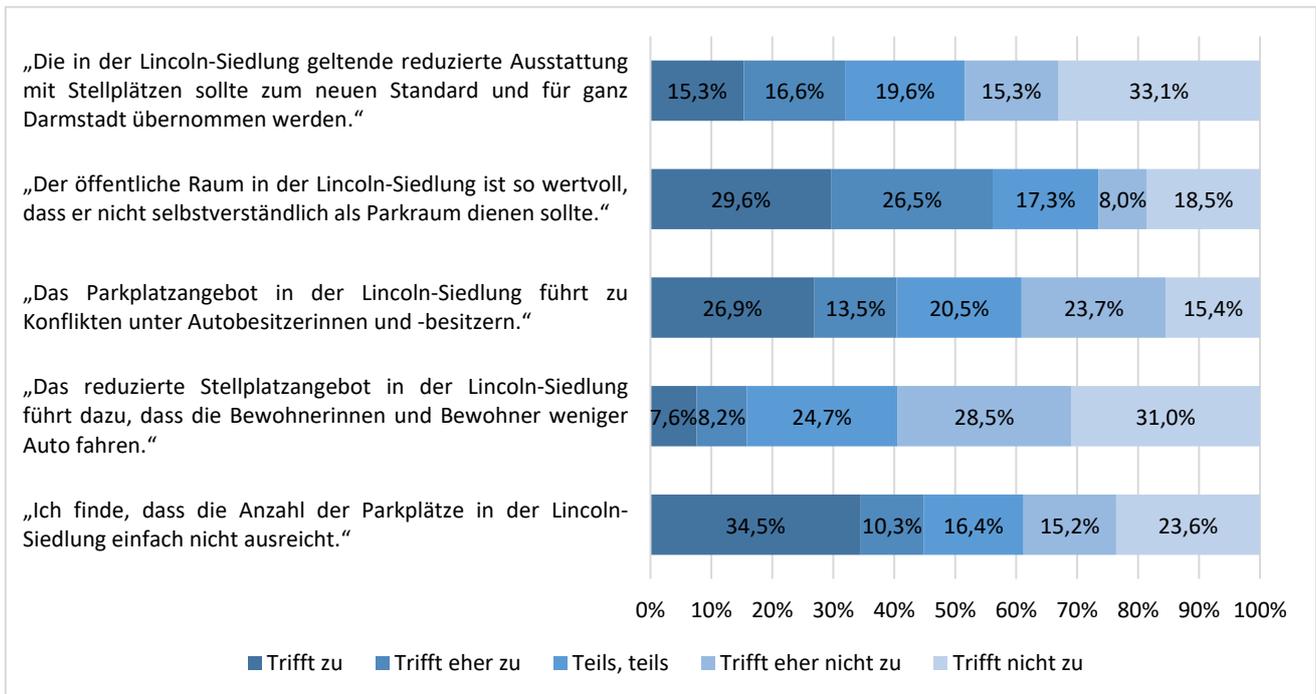


Abbildung 2: Bewertung des Parkraummanagements (Quelle: Eigene Erhebung, N=166)

Zwei Drittel der Befragten finden, dass sich die Sharing-Angebote (E-Carpooling, Carsharing, Leihfahrräder, Leih-Lastenräder) in der Lincoln-Siedlung von jenen in anderen Stadtvierteln unterscheiden (Abb. 3). Dass im Rahmen des Mobilitätskonzepts besonderer Wert auf geteilte Mobilitätsangebote gelegt wurde und dass dies eine Besonderheit der Siedlung darstellt, kommt bei den Bewohner\*innen demnach an. Kritischer werden die damit verbundenen Effekte bewertet. Nur ein Fünftel der befragten Personen hält es für möglich, dass durch das Sharing-Angebot die Pkw-Nutzung sinkt; nur etwa jede\*r Zehnte sieht eine positive Auswirkung auf das nachbarschaftliche Klima in Lincoln.

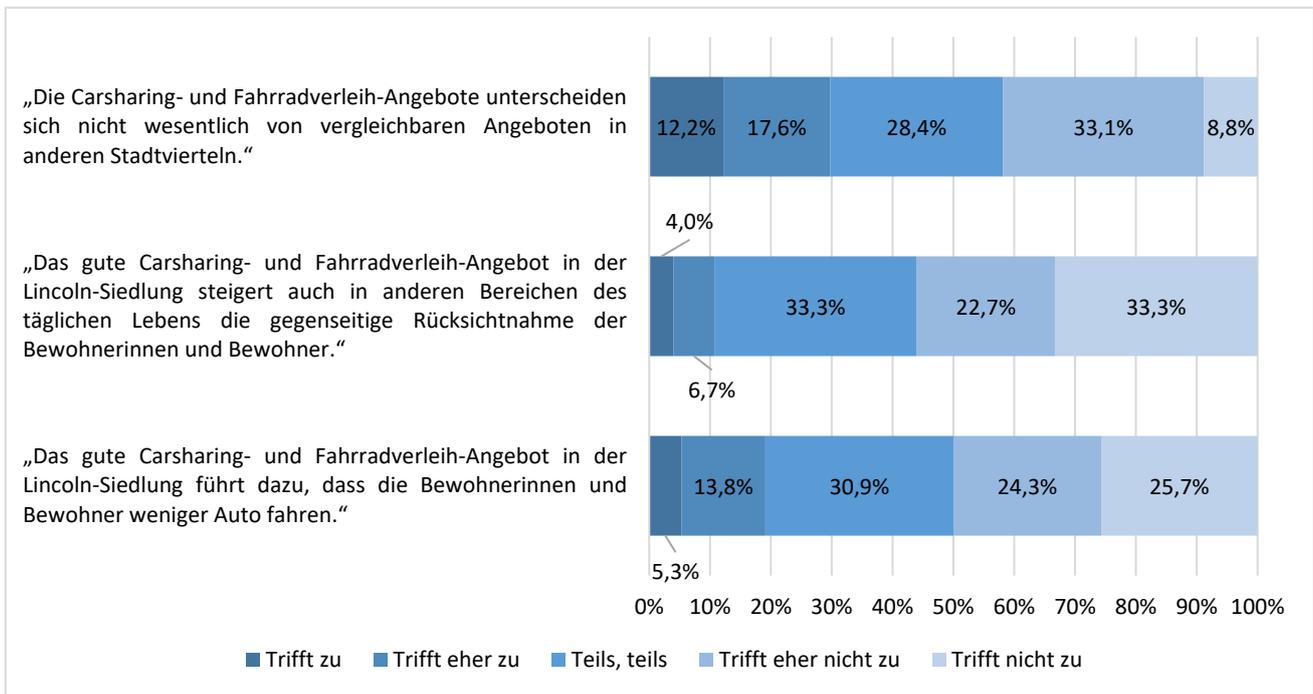


Abbildung 3: Bewertung der Sharing-Angebote (Quelle: Eigene Erhebung, N=166)

Für die meisten Befragten erhöht das Mobilitätskonzept zumindest teilweise die Attraktivität von Lincoln als Wohnstandort (Abb. 4). Rund 40 % der befragten Personen halten die Lincoln-Siedlung für ein Vorbild für nachhaltige Mobilität. Es wird von Seiten der Bewohner\*innen von Lincoln anerkannt, dass ihre Siedlung im Hinblick auf Mobilität eine Besonderheit darstellt. Unsicherheiten bestehen indes bei der Abschätzung der Wirkungen des Konzepts. Dass damit eine effektiv klimaschonende Fortbewegung gesichert ist, wird zumindest teilweise in Zweifel gezogen. Ein Drittel der Befragten stimmt der Aussage zu, dass sie als Bewohner\*innen der Lincoln-Siedlung aufgrund des Mobilitätskonzepts weniger klimaschädliche Abgase ausstoßen als durchschnittliche Bürger\*innen. Rund ein Viertel ist der Meinung, dass das Mobilitätskonzept dazu beiträgt, dass die Bewohner\*innen von Lincoln das Auto seltener nutzen als die Bewohner\*innen anderer Stadtteile.

Hinsichtlich der Qualität und Nutzbarkeit des öffentlichen Raumes bestehen ebenfalls Zweifel. Die Aussage, dass sich in Lincoln mehr Menschen im öffentlichen Raum aufhalten als in anderen Stadtvierteln, erhält eine Zustimmungsrate von nur zehn Prozent. Immerhin ein Drittel der Befragten findet es zutreffend, dass in Lincoln mehr Kinder auf den Straßen und Plätzen spielen als in anderen Stadtvierteln. Allerdings glaubt eine Mehrheit von 80 % der Befragten nicht, dass das Mobilitätskonzept in Lincoln zur Entstehung von Konflikten zwischen Autobesitzer\*innen und Menschen ohne Auto führt. Betont werden muss der andauernde Entwicklungsprozess der Siedlung mit zahlreichen Baustellen, welche die Wahrnehmung des öffentlichen Raumes seitens der Bewohner\*innen aktuell maßgeblich prägen dürften.

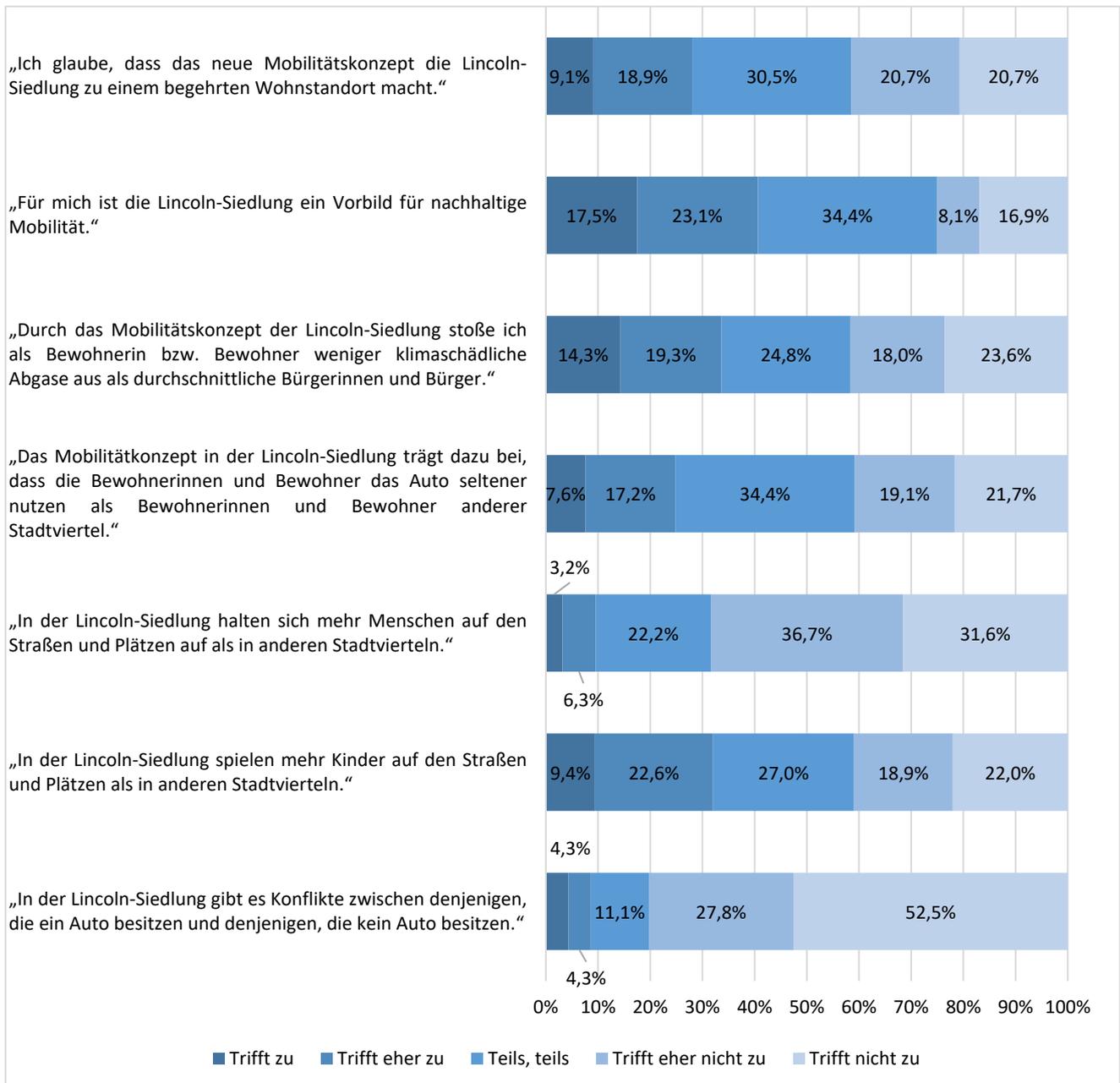


Abbildung 4: Bewertung der Lincoln-Siedlung als Wohnstandort (Quelle: Eigene Erhebung, N=166)



## 6. Veränderung des Mobilitätsverhaltens mit dem Umzug

Ziel des vorliegenden Berichts ist nicht nur die Erfassung von Einstellungen zu verschiedenen Aspekten des Mobilitätskonzepts der Lincoln-Siedlung, sondern auch die Analyse der Veränderungen im Mobilitätsverhalten der Bewohner\*innen, die mit dem Umzug nach Lincoln einhergehen. Die Verhaltensänderung wird anhand zweier Hypothesen untersucht.

Hypothese I: Vorher-Nachher-Vergleich

*Verglichen mit der Zeit vor dem Umzug hat eine Hinwendung der neu Zugezogenen von einer autozentrierten Mobilität hin zu Besitz und Nutzung nachhaltiger Verkehrsmittel (ÖV, Rad- und Fußverkehr) stattgefunden.*

*Pkw- und ÖV-Zeitkarten-Besitz<sup>2</sup>*

Vergleicht man die Ausstattung der befragten Personen mit privaten Pkw, so ist diese nach dem Umzug in die Lincoln-Siedlung leicht zurückgegangen (Tab. 3). Bei rund 6 % der Personen aus dem Sample ist der Autobesitz mit dem Umzug gewachsen, bei rund 16 % ist die Anzahl der Pkw im Haushalt hingegen gesunken. Insbesondere Haushalte, die zuvor mehrere Pkw besessen haben (zwei Autos bzw. drei oder mehr), haben ihren Besitz verringert. Der durchgeführte Wilcoxon-Test stützt die Hypothese, dass es sich dabei nicht um Zufallseffekte handelt, sondern es zu einer Reduzierung des Autobesitzes im Kontext des Umzugs gekommen ist.

*Tabelle 3: Vorher-Nachher-Vergleich Pkw-Besitz (Quelle: Eigene Erhebung, N=166)*

	Vor dem Umzug (n=161)	Nach dem Umzug (n=155)
Kein Pkw	22,4 %	23,9 %
Ein Pkw	50,3 %	58,7 %
Zwei Pkw	24,8 %	16,8 %
Drei oder mehr Pkw	2,5 %	0,6 %
Gesamt	100,0 %	100,0 %
<b>Veränderungen in der Pkw-Verfügbarkeit</b>		
Aktuell weniger als vor dem Umzug		15,5%
Aktuell mehr als vor dem Umzug		5,8 %
Aktuell = Vorher		78,7 %
Gesamt (n=155)		100,0 %
Wilcoxon-Test: z = -2,962*** (p = 0,003)		*p < 0,1   **p < 0,05   ***p < 0,01

<sup>2</sup> Die Überprüfung dieser Hypothese erfolgt anhand von Tabellen, in denen die Verfügbarkeit privater Pkw und ÖPNV-Zeitkarten sowie die Nutzung von sieben verschiedenen Verkehrsmitteln zu zwei Zeitpunkten, nämlich vor und nach dem Umzug nach Lincoln, verglichen wird. Die Tabellen zeigen, bei wie vielen Befragten eine Veränderung der Nutzung stattgefunden hat. In der untersten Tabellenzeile findet sich das Ergebnis des Wilcoxon-Tests, mit dem die beobachteten Veränderungen in der Zuordnung auf ihre Signifikanz überprüft werden. Damit kann geklärt werden, ob besagte Veränderungen – statistisch gesehen – auf den Vorher-Nachher-Vergleich und damit auf den Umzug zurückzuführen sind, oder ob man eher davon ausgehen muss, dass es sich um zufällige Schwankungen handelt, die nicht sicher durch das veränderte Wohnumfeld hervorgerufen werden.

Der Besitz von ÖPNV-Zeitkarten kann als Gradmesser für die regelmäßige Nutzung des öffentlichen Nahverkehrs gesehen werden. Bei rund neun Prozent der Befragten ist eine geringere Verfügbarkeit zu beobachten als zuvor, bei 14 % verhält es sich umgekehrt. Diese Verschiebungen sind statistisch nicht signifikant. Fast die Hälfte der Befragten gibt indes an, bereits vor dem Umzug jederzeit eine ÖPNV-Zeitkarte besessen zu haben (Tab. 4).

*Tabelle 4: Vorher-Nachher-Vergleich ÖPNV-Zeitkartenbesitz (Quelle: Eigene Erhebung, N=166)*

	Vor dem Umzug (n=163)	Nach dem Umzug (n=159)
Jederzeit	46,6 %	50,9 %
Gelegentlich	9,2 %	7,5 %
Nie	44,2 %	41,5 %
Gesamt	100,0 %	100,0 %
Veränderungen im Zeitkartenbesitz		
Aktuell weniger als vor dem Umzug		8,8 %
Aktuell mehr als vor dem Umzug		13,8 %
Aktuell = Vorher		77,4 %
Gesamt (n=159)		100,0 %
Wilcoxon-Test: z = -0,729 n.s. (p = 0,466)		*p < 0,1   **p < 0,05   ***p < 0,01

#### *Verkehrsmittelnutzung vor und nach dem Umzug*

Statistisch signifikante Veränderungen in der Nutzung der Verkehrsmittel lassen sich feststellen für den eigenen Pkw als Fahrer\*in (Tab.5), Carsharing-Pkw (Tab.6) sowie Bus und Bahn (Tab.7). Rund sieben Prozent der Befragten nutzt den eigenen Pkw als Fahrer\*in weniger oft als vor dem Umzug. In die gegenläufige Richtung bewegt sich die Nutzung der Carsharing-Pkw. So geben rund 13 % an, diese aktuell häufiger als vor dem Umzug zu nutzen. Rund zwölf Prozent geben an, Bus und Bahn in Lincoln häufiger als an ihrem alten Wohnort zu nutzen. Für die vier anderen untersuchten Verkehrsmittel, den eigenen Pkw als Mitfahrer\*in (Tab.8), das eigene Fahrrad (Tab.9), Leihfahrräder (Tab.10) und den Fußverkehr (Tab.11), ergaben sich im Vorher-Nachher-Vergleich keine signifikanten Veränderungen.

Von den neun betrachteten Merkmalen im Vorher-Nachher-Vergleich zu Verkehrsmittelnutzung und –besitz haben sich lediglich vier als statistisch signifikant erwiesen. Bei der Anzahl der Pkw im Haushalt (gesunken), der Nutzung privater Pkw (gesunken), Carsharing (gestiegen) sowie von Bus und Bahn (gestiegen) ist vorläufig davon auszugehen, dass der Umzug vom vorherigen Wohnort nach Lincoln der Auslöser für die Veränderungen ist. Bemerkenswert ist, dass die Zusammenhangersrichtung auch ohne den Nachweis der statistischen Signifikanz bei fast allen anderen (die Ausnahme bildet der Fußverkehr) Verkehrsmitteln darauf hindeutet, dass sich das Mobilitätsverhalten in die planerisch angestrebte Richtung verändert hat, also mehr Zeitkartenbesitz als zuvor, weniger Autofahrten, dafür mehr Wege mit dem eigenen sowie dem Leihfahrrad.

Tabelle 5: Vorher-Nachher-Vergleich Pkw-Nutzung (als Fahrer\*in) (Quelle: Eigene Erhebung, N=166)

	Vor dem Umzug (n=160)	Nach dem Umzug (n=159)
(Fast) täglich	39,4 %	34,0 %
An 1-3 Tagen pro Woche	20,6 %	20,8 %
An 1-3 Tagen pro Monat	7,5 %	11,9 %
Seltener als monatlich	5,0 %	5,0 %
(Fast) nie	27,5 %	28,3 %
Gesamt	100,0 %	100,0 %
Veränderung in der Häufigkeit der Nutzung		
Aktuell häufiger als vor dem Umzug		13,0 %
Aktuell weniger oft als vor dem Umzug		20,1 %
Aktuell = Vorher		66,9 %
Gesamt (n=154)		100,0 %
Wilcoxon-Test: z = -1,844* (p = 0,065)		*p < 0,1   **p < 0,05   ***p < 0,01

Tabelle 6: Vorher-Nachher-Vergleich Carsharing-Nutzung (Quelle: Eigene Erhebung, N=166)

	Vor dem Umzug (n=158)	Nach dem Umzug (n=160)
(Fast) täglich	0,0 %	0,0 %
An 1-3 Tagen pro Woche	1,9 %	3,8 %
An 1-3 Tagen pro Monat	3,2 %	11,9 %
Seltener als monatlich	8,9 %	9,4 %
(Fast) nie	86,1 %	75,0 %
Gesamt	100,0	100,0 %
Veränderung in der Häufigkeit der Nutzung		
Aktuell häufiger als vor dem Umzug		18,4 %
Aktuell weniger oft als vor dem Umzug		4,6 %
Aktuell = Vorher		77,0 %
Gesamt (n=152)		100,0 %
Wilcoxon-Test: z = -0,389*** (p = 0,001)		*p < 0,1   **p < 0,05   ***p < 0,01

Tabelle 7: Vorher-Nachher-Vergleich Nutzung Bus und Bahn (Quelle: Eigene Erhebung, N=166)

	Vor dem Umzug (n=162)	Nach dem Umzug (n=162)
(Fast) täglich	32,1 %	35,2 %
An 1-3 Tagen pro Woche	20,4 %	24,7 %
An 1-3 Tagen pro Monat	26,5 %	25,9 %
Seltener als monatlich	11,1 %	11,1 %
(Fast) nie	9,9 %	3,1 %
Gesamt	100,0 %	100,0 %
Veränderung in der Häufigkeit der Nutzung		
Aktuell häufiger als vor dem Umzug		30,4 %
Aktuell weniger oft als vor dem Umzug		17,7 %
Aktuell = Vorher		51,9 %
Gesamt (n=158)		100,0 %
Wilcoxon-Test: z = -2,603*** (p = 0,009)		*p < 0,1   **p < 0,05   ***p < 0,01

Tabelle 8: Vorher-Nachher-Vergleich Nutzung Pkw (als Mitfahrer\*in) (Quelle: Eigene Erhebung, N=166)

	Vor dem Umzug (n=156)	Nach dem Umzug (n=155)
(Fast) täglich	3,8 %	1,9 %
An 1-3 Tagen pro Woche	23,7 %	21,3 %
An 1-3 Tagen pro Monat	24,4 %	29,7 %
Seltener als monatlich	19,2 %	16,8 %
(Fast) nie	28,8 %	30,3 %
Gesamt	100,0 %	100,0 %
Veränderung in der Häufigkeit der Nutzung		
Aktuell häufiger als vor dem Umzug		13,7 %
Aktuell weniger oft als vor dem Umzug		18,5 %
Aktuell = Vorher		67,8 %
Gesamt (n=146)		100,0 %
Wilcoxon-Test: z = -0,954 n.s. (p = 0,340)		*p < 0,1   **p < 0,05   ***p < 0,01

Tabelle 9: Vorher-Nachher-Vergleich Nutzung eigenes Fahrrad (Quelle: Eigene Erhebung, N=166)

	Vor dem Umzug (n=161)	Nach dem Umzug (n=160)
(Fast) täglich	26,7 %	35,6 %
An 1-3 Tagen pro Woche	21,7 %	13,1 %
An 1-3 Tagen pro Monat	14,3 %	13,8 %
Seltener als monatlich	8,1 %	12,5 %
(Fast) nie	29,2 %	25,0 %
Gesamt	100,0 %	100,0 %
Veränderung in der Häufigkeit der Nutzung		
Aktuell häufiger als vor dem Umzug		25,8 %
Aktuell weniger oft als vor dem Umzug		19,4 %
Aktuell = Vorher		54,8 %
Gesamt (n=155)		100,0 %
Wilcoxon-Test: z = -1,202 n.s. (p = 0,229)		*p < 0,1   **p < 0,05   ***p < 0,01

Tabelle 10: Vorher-Nachher-Vergleich Nutzung Fahrradverleihsystem (Quelle: Eigene Erhebung, N=166)

	Vor dem Umzug (n=160)	Nach dem Umzug (n=160)
(Fast) täglich	1,9 %	1,9 %
An 1-3 Tagen pro Woche	1,3 %	3,1 %
An 1-3 Tagen pro Monat	5,0 %	5,0 %
Seltener als monatlich	5,0 %	5,0 %
(Fast) nie	86,9 %	85,0 %
Gesamt	100,0 %	100,0 %
Veränderung in der Häufigkeit der Nutzung		
Aktuell häufiger als vor dem Umzug		8,4 %
Aktuell weniger oft als vor dem Umzug		5,9 %
Aktuell = Vorher		85,7 %
Gesamt (n=154)		100,0 %
Wilcoxon-Test: z = -0,912 n.s. (p = 0,362)		*p < 0,1   **p < 0,05   ***p < 0,01

Tabelle 11: Vorher-Nachher-Vergleich Häufigkeit Fußwege (Quelle: Eigene Erhebung, N=166)

	Vor dem Umzug (n=161)	Nach dem Umzug (n=158)
(Fast) täglich	26,7 %	17,7 %
An 1-3 Tagen pro Woche	33,5 %	38,6 %
An 1-3 Tagen pro Monat	18,0 %	19,0 %
Seltener als monatlich	8,7 %	9,5 %
(Fast) nie	13,0 %	15,2 %
Gesamt	100,0 %	100,0 %
Veränderung in der Häufigkeit der Nutzung		
Aktuell häufiger als vor dem Umzug		22,2 %
Aktuell weniger oft als vor dem Umzug		32,7 %
Aktuell = Vorher		45,1 %
Gesamt (n=153)		100,0 %
Wilcoxon-Test: z = -1,355 n.s. (p = 0,175)	*p < 0,1	**p < 0,05 ***p < 0,01

Hypothese II: Informiertheit und Verkehrsmittelnutzung

*Bewohner\*innen von Lincoln, die sich gut über das Mobilitätskonzept informiert fühlen, nutzen die Angebote (Sharing, ÖV) eher als solche, denen Informationen dazu fehlen.*

Tabelle 12: Zusammenhang zwischen Nutzung der Angebote und Informiertheit (Quelle: Eigene Erhebung, N=166)<sup>3</sup>

Regelmäßige Nutzung (min. an 1-3 Tagen im Monat) der Mobilitätsangebote nach Informiertheit					
	Gut informiert (n=63)	Teils, teils (n=34)	Weniger gut informiert (n=56)	Gesamt (n = 153)	
Carsharing	15,0 %	17,6 %	13,2 %	15,6 %	n.s.
Bus und Bahn	88,7 %	84,8 %	83,6 %	85,8 %	n.s.
Fahrradverleihsystem	4,9 %	8,8 %	13,5 %	10,0 %	n.s.
n.s.: nicht signifikant (Rangkorrelationskoeffizient nach Spearman)					

Tabelle 12 zeigt, inwiefern sich Personen, die die drei Angebote (Carsharing, Bus und Bahn, Leihfahrrad) regelmäßig nutzen, zum Umzugszeitpunkt über das Mobilitätskonzept informiert fühlten. Mehr als 80 % der Befragten fahren unabhängig von ihrer Informiertheit über das Mobilitätskonzept

<sup>3</sup> Um diese Hypothese für die drei Angebote mittels einer Kreuztabelle zu überprüfen, wurden die entsprechenden Variablen zunächst umcodiert. Die im Fragebogen fünfstufig abgefragte Nutzungshäufigkeit wurde auf eine zweistufige vereinfacht. Diese weist nun die beiden Kategorien „Regelmäßige Nutzung (mindestens an 1-3 Tagen im Monat)“ und „Seltene Nutzung (seltener als an 1-3 Tagen im Monat)“ auf. Ähnlich wurde mit der Ursachenvariable („Ich fühlte mich schon zum Zeitpunkt des Umzugs gut über das nachhaltige Mobilitätskonzept in der Lincoln-Siedlung informiert.“) verfahren; hier wurden jeweils die beiden zustimmenden als auch die beiden ablehnenden Kategorien zusammengefasst, während die neutrale Antwort „teils, teils“ erhalten bleibt. In der rechten Spalte der Tabellen finden sich Angaben zum Rangkorrelationskoeffizienten nach Spearman. Dieser gibt die Stärke des Zusammenhangs zwischen den Ausprägungen der beiden Variablen an.

regelmäßig mit dem öffentlichen Nahverkehr. Die Carsharingangebote werden, je nach Informiertheit, von 13 % bis 18 % der Befragten regelmäßig genutzt, bei den Leihfahrrädern liegen die Werte zwischen fünf Prozent und 14 %. Statistisch signifikante Zusammenhänge konnten nicht nachgewiesen werden – die subjektiv empfundene Informiertheit über das Mobilitätskonzept wirkt sich demnach nicht auf die Häufigkeit der Nutzung der untersuchten Angebote aus.

## 7. Zusammenfassung, Fazit und Ausblick

Der vorliegende Bericht hat das Ziel, das Mobilitätskonzept in der Lincoln-Siedlung aus Bewohner\*innensicht in den drei Dimensionen *Verhaltensänderung*, *Bekanntheit* und *Zufriedenheit/Akzeptanz* zu bewerten.

Ein zentrales Ergebnis ist in der Dimension der *Verhaltensänderung* zu finden. Mit dem Umzug in die Lincoln-Siedlung haben sich der Pkw-Besitz und die Pkw-Nutzung statistisch signifikant verringert. Im Gegenzug ist die Nutzung von Carsharing-Angeboten sowie von Bus und Bahn für die Bewältigung der alltäglichen Wege signifikant angewachsen. Eine Tendenz in diese Richtung – wenngleich statistisch nicht signifikant – weisen auch die Nutzungshäufigkeiten des eigenen bzw. Leihfahrrads im Vorher-Nachher-Vergleich auf. Dass derartige Entwicklungen in dem frühen Stadium, in dem sich die Siedlung hinsichtlich ihres Baufortschritts befindet, bereits absehbar sind, ist bemerkenswert.

Bei der *Bekanntheit* gibt es eine große Diskrepanz zwischen den Angeboten. Der ÖPNV als ‚klassische‘ Alternative zum privaten Pkw, im vorliegenden Bericht repräsentiert durch die Straßenbahnhaltestelle „Lincoln-Siedlung“, ist den meisten Bewohner\*innen bekannt und wird regelmäßig genutzt. Gegenteiliges trifft auf die Sharing-Angebote und insbesondere auf die Mobilitätsberatung zu, die rund 40 % der Befragten nicht kennen. Es hat sich jedoch gezeigt, dass die Nutzung der multimodalen Angebote und Mobilitätsdienstleistungen nicht von der Informiertheit der Befragten über das Konzept abhängt, sondern den vertrauten Verhaltensmustern gleicht. Konkret äußert sich dies darin, dass Carsharing und Leihfahrräder auch unter den Bewohner\*innen von Lincoln insgesamt eher selten genutzt werden, was ihrem ‚Marktanteil‘ in der Gesamtbevölkerung entspricht. Umgekehrt verhält es sich mit dem ÖPNV, der auch außerhalb von Lincoln als etablierte Alternative zum Pkw-Verkehr gesehen werden kann.

Die *Zufriedenheit* wurde anhand von Einstellungssitems erfasst, die sich auf verschiedene Elemente des Mobilitätskonzepts stützen. Grundsätzlich sind die Befragten mit der Verteilung des öffentlichen Raumes sowie der bewusst gering gehaltenen Anzahl an Parkplätzen zufrieden, dennoch glaubt nur eine Minderheit an die Wirksamkeit der Maßnahmen, wenn es um die Reduktion des Autoverkehrs geht. Ähnlich verhält es sich bei den Sharing-Angeboten. Es wird allgemein anerkannt, dass diese eine Besonderheit der Siedlung darstellen, einen direkten Einfluss auf die Häufigkeit der Pkw-Nutzung oder den mobilitätsbezogenen Ausstoß von klimaschädlichen Abgasen sehen die Befragten jedoch nicht. Dieser Befund hängt mit jenem der *Akzeptanz* zusammen: Für etwa 40 % ist Lincoln ein Vorbild für nachhaltige Mobilität, rund ein Viertel der Befragten denkt, dass das Mobilitätskonzept zur Beliebtheit als Wohnstandort beiträgt. Bemängelt werden die bisher eher wenig spürbaren Auswirkungen auf die Umweltfreundlichkeit des Mobilitätsverhaltens oder die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum.

Letztgenannte ist jedoch im Kontext der andauernden Quartiersentwicklung und der damit verbundenen Baustellen zu bewerten.

Zusammenfassende Darstellung der zentralen Ergebnisse:

- **Mobilitätskonzept beeinflusst Mobilitätsverhalten:** Pkw-Besitz und -Nutzung sinken, dafür werden die angebotenen Alternativen und Dienstleistungen genutzt.
- **Bekanntheitsdefizite bei den Angeboten:** Mit Ausnahme des ÖPNV sind die multimodalen Angebote und Mobilitätsdienstleistungen in der Wohnbevölkerung in Lincoln teilweise nicht gut bekannt.
- **Geteilte Bewertung des Gesamtkonzepts:** Die in Lincoln unternommenen Bemühungen zur Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs werden weitgehend positiv aufgefasst, konkrete Wirkungen der Maßnahmen und Angebote werden jedoch infrage gestellt. Ebenso wird die Aufenthaltsqualität im noch in der Transition befindlichen öffentlichen Raum bemängelt.

Folgende Handlungsempfehlungen können aus den Untersuchungen abgeleitet werden:

- **Frühzeitige Information über das Konzept:** Rund ein Drittel der Befragten gibt an, sich zum Zeitpunkt des Umzugs nicht gut über das Mobilitätskonzept informiert gefühlt zu haben.
- **Abbau des Informationsdefizits bei den Mobilitätsangeboten:** Die Sharing-Dienste und insbesondere die Mobilitätsberatung als zentrales Angebot zur Optimierung des individuellen Mobilitätsverhaltens sollten mehr ins Bewusstsein der Bewohner\*innen gebracht werden.
- **Kommunikation von Visionen der fertiggestellten Siedlung:** Mit dem unfertig gestalteten öffentlichen Raum fehlt den Bewohner\*innen aktuell die Perspektive auf die hohe Lebensqualität, die das autoreduzierte Wohnquartier bei seiner Fertigstellung bieten wird.

In der Lincoln-Siedlung zeigen sich trotz ihres jungen Alters bereits erste Auswirkungen des Mobilitätskonzepts, insbesondere im Vorher-Nachher-Vergleich der Verkehrsmittelnutzung. Zwar existiert nach wie vor eine spürbare Kopplung an das Mobilitätsverhalten vor dem Umzug, der planerische Versuch, das Mobilitätsverhalten mittels der gebauten Umwelt und der Angebote vor Ort in eine nachhaltige Richtung zu lenken, darf dennoch als gelungen angesehen werden. Es werden noch nicht alle Angebote stark genutzt, der Faktor Zeit sollte an dieser Stelle jedoch nicht unterschätzt werden: Die überwiegend geringe Wohndauer der meisten Befragten in Lincoln lässt ein gewisses Potenzial für kommende Veränderungen erahnen, welche von Interesse für eine weitere wissenschaftliche Begleitung sind. Die geringe Stichprobengröße von 166 Befragten erschwerte in der vorliegenden Untersuchung das Auffinden statistisch signifikanter Zusammenhänge, weswegen in

einer zweiten Untersuchungsphase auf einen noch stärkeren Rücklauf zu hoffen ist. Dieses Ziel kann aufgrund des erwarteten Zuzugs weiterer Bewohner\*innen in die Lincoln-Siedlung als realistisch betrachtet werden.



## Literaturverzeichnis

- BOOK-N-DRIVE (2020): Carsharings Liebling: Die cityFlitzer, <<https://www.book-n-drive.de/go/cityflitzer/>> (Zugriff: 2020-10-29).
- BVD NEW LIVING GMBH & Co. KG (2020a): Bike-Sharing, <<https://www.lincoln-siedlung.de/mobilitaet/bike-sharing>> (Zugriff: 2020-10-07).
- BVD NEW LIVING GMBH & Co. KG (2020b): E-Carpooling: "mein lincoln mobil", <<https://www.lincoln-siedlung.de/mobilitaet/lincoln-mobil>> (Zugriff: 2020-10-07).
- DARMSTADTNEWS (2019): Wissenschaftsstadt Darmstadt gewinnt Deutschen Mobilitätspreis 2019 der Bundesregierung für die Lincoln-Siedlung, <<https://www.darmstadtnews.de/2019/08/05/wissenschaftsstadt-darmstadt-gewinnt-deutschen-mobilitaetspreis-2019-der-bundesregierung-fuer-die-lincoln-siedlung/>> (Zugriff: 2020-12-15).
- HESSISCHES STATISTISCHES LANDESAMT (2020): Die Bevölkerung der kreisfreien Städte und Landkreise Hessens am 31. Dezember 2018 nach Alter und Geschlecht (Stand: Juni 2020) (Zugriff: 2020-10-08).
- WISSENSCHAFTSSTADT DARMSTADT (o.J.a): lincolnmobil: Nutze deine Möglichkeiten! (Imagebroschüre) (Stand: o.J.).
- WISSENSCHAFTSSTADT DARMSTADT (o.J.b): Lincoln-Siedlung, <<https://www.darmstadt.de/standort/stadtentwicklung-und-stadtplanung/konversion/lincoln-siedlung>> (Zugriff: 2020-10-03).
- WISSENSCHAFTSSTADT DARMSTADT (o.J.c): Lincolnsiedlung Mobilitätskonzept: lincolnmobil Fachbroschüre (Stand: o.J.) (Zugriff: 2020-11-12).
- WISSENSCHAFTSSTADT DARMSTADT (2018): Stellplatzvergabeordnung: Kriterien und Prozedere zur Vergabe von Stellplätzen in der Lincoln Siedlung (Stand: 2018-12-17).
- WISSENSCHAFTSSTADT DARMSTADT (2019a): Datenreport 2019: 2.106 Haushalte in Darmstadt nach Anzahl der Personen zum 31.12.2018, <[https://www.darmstadt.de/fileadmin/Bilder-Rubriken/Standort/Statistik\\_und\\_Stadtforschung/pdf/jahrbuch/02Bevoelkerung/K02-106-108.pdf](https://www.darmstadt.de/fileadmin/Bilder-Rubriken/Standort/Statistik_und_Stadtforschung/pdf/jahrbuch/02Bevoelkerung/K02-106-108.pdf)> (Zugriff: 2020-09-23).
- WISSENSCHAFTSSTADT DARMSTADT (2019b): Datenreport 2019: 2.24 Bevölkerung am 31.12.2018 nach Altersgruppen und Geschlecht im gesamten Stadtgebiet, <[https://www.darmstadt.de/fileadmin/Bilder-Rubriken/Standort/Statistik\\_und\\_Stadtforschung/pdf/jahrbuch/02Bevoelkerung/K02-24.pdf](https://www.darmstadt.de/fileadmin/Bilder-Rubriken/Standort/Statistik_und_Stadtforschung/pdf/jahrbuch/02Bevoelkerung/K02-24.pdf)> (Zugriff: 2020-09-23).

WISSENSCHAFTSSTADT DARMSTADT (2019c): lincolnmobil: Nutze deine Möglichkeiten! (Flyer) (Stand: 2019).

WISSENSCHAFTSSTADT DARMSTADT (2020a): Mobilitätskonzept Lincoln-Siedlung,  
<<https://www.darmstadt.de/leben-in-darmstadt/mobilitaet-und-verkehr/verkehrsentwicklung-und-projekte/mobilitaetskonzept-lincoln-siedlung>> (Zugriff: 2020-11-12).

WISSENSCHAFTSSTADT DARMSTADT (2020b): lincolnmobilinfo: Nutze deine Möglichkeiten! (Stand: 05/2020).

## Anhang: Fragebogen



# Mobilität in der Lincoln-Siedlung

## WOHNUMZUG IN DIE LINCOLN-SIEDLUNG

### 1. Zunächst bitten wir Sie um einige Angaben zu Ihrem Umzug in die Lincoln-Siedlung.

1.1	Wann sind Sie in die Lincoln-Siedlung gezogen?	____/____ (Monat/Jahr)
1.2	Ist die Lincoln-Siedlung der Wohnsitz, an dem Sie sich hauptsächlich aufhalten?	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein
1.3	Wie lautet die Postleitzahl Ihres letzten Hauptwohnsitzes vor dem Umzug?	____ (PLZ)
1.4	Wie lange haben Sie an Ihrem letzten Wohnsitz gewohnt?	____ (Jahre)
1.5	Welche der folgenden Lebensereignisse würden Sie als Gründe für Ihren Umzug in die Lincoln-Siedlung bezeichnen? (Mehrfachnennungen möglich)	<input type="checkbox"/> Geburt eines Kindes <input type="checkbox"/> Beginn/Wechsel von Job bzw. Studium <input type="checkbox"/> Zusammenziehen mit Partner/-in <input type="checkbox"/> Trennung von Partner/-in <input type="checkbox"/> Renteneintritt/Ruhestand <input type="checkbox"/> Sonstiges, und zwar _____

### 2. Welche Gesichtspunkte waren Ihnen bei der Wahl der Lincoln-Siedlung als Wohnstandort wichtig?

	sehr wichtig	eher wichtig	teils, teils	eher unwichtig	gar nicht wichtig
2.1	<input type="checkbox"/>				
2.2	<input type="checkbox"/>				
2.3	<input type="checkbox"/>				
2.4	<input type="checkbox"/>				
2.5	<input type="checkbox"/>				
2.6	<input type="checkbox"/>				
2.7	<input type="checkbox"/>				
2.8	<input type="checkbox"/>				
2.9	<input type="checkbox"/>				
2.10	<input type="checkbox"/>				
2.11	<input type="checkbox"/>				
2.12	<input type="checkbox"/>				
2.13	<input type="checkbox"/>				
2.14	<input type="checkbox"/>				
2.15	<input type="checkbox"/>				
2.16	<input type="checkbox"/>				

## VERKEHRSMITTELVERFÜGBARKEIT

3. Bitte geben Sie an, ob bzw. wie häufig Ihnen die folgenden Angebote und Verkehrsmittel zur Verfügung stehen bzw. standen.

3.1	Haben Sie einen Pkw-Führerschein?	<input type="checkbox"/> ja	<input type="checkbox"/> nein →	<i>machen Sie bitte direkt mit Frage 3.3 weiter</i>	
3.2	Wie häufig können Sie als Fahrer oder Fahrerin über ein Auto verfügen?	<input type="checkbox"/> jederzeit	<input type="checkbox"/> gelegentlich	<input type="checkbox"/> gar nicht	
3.3	Wie viele Autos stehen bzw. standen Ihrem Haushalt zur Verfügung? (Privatbesitz und Firmenwagen, kein Carsharing)	<b>a) Unmittelbar vor dem Umzug</b> <input type="checkbox"/> 0 <input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3 oder mehr		<b>b) Aktuell</b> <input type="checkbox"/> 0 <input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3 oder mehr	
3.4	Besitzen bzw. besaßen Sie eine Zeitkarte für den öffentlichen Nahverkehr (Monats-/ Jahreskarte, Job-/ Semesterticket etc.)?	<b>a) Unmittelbar vor dem Umzug</b> <input type="checkbox"/> jederzeit <input type="checkbox"/> gelegentlich <input type="checkbox"/> gar nicht		<b>b) Aktuell</b> <input type="checkbox"/> jederzeit <input type="checkbox"/> gelegentlich <input type="checkbox"/> gar nicht	
3.5	Besitzen Sie zurzeit ein funktionstüchtiges Fahrrad? (Mehrfachnennungen möglich)	<input type="checkbox"/> ja, klassisches Fahrrad (ohne Elektromotor) <input type="checkbox"/> ja, Pedelec/E-Bike <input type="checkbox"/> ja, Lastenfahrrad		<input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> weiß nicht	
3.6	Sind Sie zurzeit Kunde/Kundin eines Sharing-Anbieters? (Mehrfachnennungen möglich)	<input type="checkbox"/> ja, Carsharing <input type="checkbox"/> ja, Fahrradverleihsystem		<input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> weiß nicht	
3.7	Wo parken Sie ihr Auto, wenn Sie zuhause sind? (Bitte überspringen Sie diese Frage, wenn Sie aktuell über <u>kein eigenes Auto</u> verfügen)	<input type="checkbox"/> Vor der Haustür <input type="checkbox"/> Kostenpflichtiger Parkplatz in der Lincoln-Siedlung <input type="checkbox"/> Anderswo in der Lincoln-Siedlung <input type="checkbox"/> In einem anderen Darmstädter Stadtteil		<input type="checkbox"/> In der nächstgelegenen Quartiersgarage in der Lincoln-Siedlung <input type="checkbox"/> In einer anderen Quartiersgarage in der Lincoln-Siedlung	
3.8	Haben Sie die Möglichkeit ein Fahrrad wohnungsnah an einen Fahrradständer anzuschließen?	<input type="checkbox"/> jederzeit	<input type="checkbox"/> gelegentlich	<input type="checkbox"/> nein	<input type="checkbox"/> weiß nicht
3.9	Haben Sie die Möglichkeit ein Fahrrad wohnungsnah überdacht abzustellen?	<input type="checkbox"/> jederzeit	<input type="checkbox"/> gelegentlich	<input type="checkbox"/> nein	<input type="checkbox"/> weiß nicht
3.10	Sind Sie mobilitätseingeschränkt, z.B. infolge einer Gehbehinderung?	<input type="checkbox"/> ja	<input type="checkbox"/> nein		

## AKTUELLE VERKEHRSMITTELNUTZUNG

4. Sind Ihnen die folgenden Angebote in der Lincoln-Siedlung bekannt und haben Sie diese bereits genutzt?

	kenne ich und nutze es häufiger	kenne ich und habe es schon genutzt	kenne ich, habe es aber noch nicht genutzt	kenne ich nicht	
4.1	E-Carpooling in der Lincoln-Siedlung („mein lincoln mobil“)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4.2	Carsharing in der Lincoln-Siedlung („book'n'drive“)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

	kenne ich und nutze es häufiger	kenne ich und habe es schon genutzt	kenne ich, habe es aber noch nicht genutzt	kenne ich nicht
4.3 Fahrradverleihsystem in der Lincoln-Siedlung („Call a Bike“)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4.4 Lastenrad („heinerbike“)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4.5 Straßenbahnhaltestelle „Lincoln-Siedlung“	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4.6 Mobilitätsberatung „MobiCheck“	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

**5. Wie häufig nutzen Sie üblicherweise die folgenden Verkehrsmittel?**

	(fast) täglich	an 1-3 Tagen pro Woche	an 1-3 Tagen pro Monat	seltener als monatlich	(fast) nie
5.1 Eigenen Pkw (als Fahrer/in)	<input type="checkbox"/>				
5.2 Pkw (als Mitfahrer/in)	<input type="checkbox"/>				
5.3 Carsharing-Pkw	<input type="checkbox"/>				
5.4 Bus und Bahn	<input type="checkbox"/>				
5.5 Eigenes Fahrrad	<input type="checkbox"/>				
5.6 Leihfahrrad	<input type="checkbox"/>				
5.7 Wege ausschließlich zu Fuß	<input type="checkbox"/>				

**6. An welchem Ort gehen Sie üblicherweise folgenden Aktivitäten nach?**

*Bitte pro Frage nur eine Antwort geben. Wenn es mehrere Orte gibt, geben Sie bitte den Ort an, an dem Sie der Aktivität am häufigsten nachgehen.*

	übe Aktivität nicht aus	in Lincoln/Bessungen	in einem anderen Darmstädter Stadtteil	in einer anderen Stadt/Gemeinde
6.1 Arbeits-/Ausbildungsplatz aufsuchen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> , und zwar: _____	<input type="checkbox"/> , und zwar: _____
6.2 Lebensmittel einkaufen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> , und zwar: _____	<input type="checkbox"/> , und zwar: _____
6.3 Freunde besuchen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> , und zwar: _____	<input type="checkbox"/> , und zwar: _____

**7. Welche Verkehrsmittel nutzen Sie üblicherweise, um die folgenden Ziele zu erreichen? (Mehrfachnennungen möglich)**

	übe Aktivität nicht aus	Pkw Fahrer /in	Pkw Mitfahrer /in	Car-sharing-Pkw	Bus und Bahn	Eigenes Fahrrad	Leih-Fahrrad	Zu Fuß	Sonstiges, und zwar
7.1 Arbeits-/Ausbildungsplatz aufsuchen	<input type="checkbox"/>	_____							
7.2 Lebensmittel einkaufen	<input type="checkbox"/>	_____							
7.3 Freunde besuchen	<input type="checkbox"/>	_____							

**8. Denken Sie nun an die Wege, die sie im Alltag zurücklegen. Welche der folgenden Aussagen beschreibt am besten Ihre beabsichtigte Autonutzung in den nächsten Monaten?**

→ Kreuzen Sie bitte nur eine Aussage an, und zwar die, die im Augenblick am ehesten auf Sie passt.

		trifft zu
8.1	Ich benutze oft das Auto. Sicherlich gibt es Wege, für die ich nicht unbedingt das Auto benutzen müsste. Insgesamt bin ich aber mit meiner Autonutzung sehr zufrieden und sehe <b>keine Notwendigkeit</b> , daran groß etwas zu ändern.	<input type="checkbox"/>
8.2	Ich benutze oft das Auto. Grundsätzlich würde ich zwar gerne weniger Auto fahren, zurzeit fühle ich mich dazu aber <b>aufgrund äußerer Zwänge nicht</b> in der Lage.	<input type="checkbox"/>
8.3	Zurzeit benutze ich noch oft das Auto. Ich überlege aber, meine Autonutzung zu verringern. Ich bin mir aber noch <b>nicht sicher</b> , ob und wie ich dieses Ziel erreichen kann.	<input type="checkbox"/>
8.4	Zurzeit benutze ich noch oft das Auto, es ist aber <b>mein festes Ziel</b> , meine Autonutzung zu verringern. Ich weiß auch schon <b>genau</b> , wie ich dieses Ziel erreiche, ich muss meinen Plan nur noch <b>in die Tat</b> umsetzen.	<input type="checkbox"/>
8.5	Aufgrund meiner Beschäftigung mit dem Thema Alltagsmobilität habe ich mich <b>bewusst entschieden</b> , anstelle des Autos möglichst <b>oft andere Verkehrsmittel zu benutzen</b> . Auch in den nächsten Monaten werde ich meine geringe Autonutzung beibehalten bzw. noch weiter verringern.	<input type="checkbox"/>
8.6	Ich <b>besitze kein Auto</b> bzw. kann das im Haushalt vorhandene Auto <b>nicht benutzen</b> . Deshalb habe ich auch kein <b>Ziel für meine zukünftige Autonutzung</b> .	<input type="checkbox"/>

**9. Nun möchten wir wissen, wie zufrieden Sie aktuell mit Ihrem Weg zur Arbeits- oder Ausbildungsstätte sind. Bitte geben Sie an, wie Sie diesen Weg bewerten.**

→ Wenn sie aktuell keinen Beruf ausüben bzw. keine Ausbildung absolvieren oder von zu Hause aus arbeiten, machen Sie bitte mit Frage 10 weiter.

	Negativ	-2	-1	0	1	2	Positiv
9.1	kann es mir nicht schlechter vorstellen	<input type="checkbox"/>	kann es mir nicht besser vorstellen				
9.2	der Weg hat eine niedrige Qualität	<input type="checkbox"/>	der Weg hat eine hohe Qualität				
9.3	der Weg funktioniert überhaupt nicht	<input type="checkbox"/>	der Weg funktioniert sehr gut				

**Was empfinden Sie auf dem Weg zur Arbeit üblicherweise? Denken Sie dabei bitte nur an den Weg selbst, nicht an die Arbeit/Ausbildung, zu der Sie pendeln.**

	Ich...	-2	-1	0	1	2	Ich...
9.4	bin gelangweilt	<input type="checkbox"/>	bin begeistert				
9.5	habe es satt	<input type="checkbox"/>	mache es gerne				
9.6	bin müde	<input type="checkbox"/>	bin wach				
9.7	bin gestresst	<input type="checkbox"/>	bin ruhig				
9.8	bin beunruhigt	<input type="checkbox"/>	bin selbstsicher				
9.9	bin gehetzt	<input type="checkbox"/>	bin entspannt				

**EINSTELLUNG ZU VERSCHIEDENEN VERKEHRSMITTELN UND ZUR LINCOLN-SIEDLUNG**

**10. Nun interessiert uns Ihre Meinung zu verschiedenen Verkehrsmitteln und Fortbewegungsweisen.**

		trifft zu	trifft eher zu	teils, teils	trifft eher nicht zu	trifft nicht zu
10.1	Ohne Auto würde ich in meinem Leben viel weniger erleben.	<input type="checkbox"/>				
10.2	Mein Auto ist ein Gebrauchsgegenstand, der mich von A nach B bringen soll, nicht mehr und nicht weniger.	<input type="checkbox"/>				

	trifft zu	trifft eher zu	teils, teils	trifft eher nicht zu	trifft nicht zu
10.3 Auch ohne ein eigenes Auto wäre ich in der Lage, meinen Alltag selbstbestimmt zu organisieren.	<input type="checkbox"/>				
10.4 Mir ist es wichtig, dass ich in meinem eigenen Auto alleine darüber entscheiden kann, mit welchen Personen ich zusammenfahren will.	<input type="checkbox"/>				
10.5 In öffentlichen Verkehrsmitteln kommen mir Personen auf unangenehme Weise nahe.	<input type="checkbox"/>				
10.6 Mit Bus und Bahn müssen nur Personen fahren, die sich kein Auto leisten können.	<input type="checkbox"/>				
10.7 Mit öffentlichen Verkehrsmitteln kann ich alle Ziele erreichen, die mir wichtig sind.	<input type="checkbox"/>				
10.8 Attraktive öffentliche Verkehrsmittel gehören zu einer lebendigen Stadt dazu.	<input type="checkbox"/>				
10.9 Fahrradfahren macht mir am meisten Spaß, wenn ich auf Tempo fahren kann.	<input type="checkbox"/>				
10.10 Auf kurzen Strecken in der Stadt ist das Fahrrad das schnellste Verkehrsmittel.	<input type="checkbox"/>				
10.11 Ich kann mich mit dem Fahrrad durch die Stadt fortbewegen, ohne dass ich mich mit anderen Menschen aufhalten muss.	<input type="checkbox"/>				
10.12 Mein Fahrrad ist für mich ein guter Freund.	<input type="checkbox"/>				
10.13 Es macht mir Spaß zu Fuß durch eine Stadt zu spazieren.	<input type="checkbox"/>				
10.14 Zu Fuß gehen ist für mich langweilig.	<input type="checkbox"/>				
10.15 Wenn ich zu Fuß in der Stadt bin, fühle ich mich oft beobachtet.	<input type="checkbox"/>				
10.16 Zu Fuß kann ich Abkürzungen nehmen, die mir mit anderen Verkehrsmitteln nicht offenstehen.	<input type="checkbox"/>				
10.17 Dass die Autos und Fahrräder per App gebucht werden können, gehört für mich zu einer modernen Mobilität einfach dazu.	<input type="checkbox"/>				
10.18 Ich will ein Auto nicht nur nutzen, sondern auch besitzen.	<input type="checkbox"/>				
10.19 An Carsharing-Angeboten schätze ich, dass ich mich nicht um Reparatur und Wartung kümmern muss.	<input type="checkbox"/>				
10.20 Ich finde es unangenehm nicht zu wissen, von wem und für was das Fahrrad oder Auto zuvor genutzt wurde.	<input type="checkbox"/>				
10.21 Ich hätte Sorge, dass ich bei Leihfahrzeugen für Schäden, die ich nicht verursacht habe, verantwortlich gemacht werde.	<input type="checkbox"/>				
10.22 Reizvoll am Carsharing ist, dass man unterschiedliche Automodelle ausleihen kann.	<input type="checkbox"/>				

**11. In der Lincoln-Siedlung wird ein neues Mobilitätskonzept umgesetzt. Hierzu zählen eine Reduzierung der Parkplätze im Quartier, eine Parkplatzvergabe nach sozialen Kriterien sowie Carsharing- und Fahrradverleih-Angebote. Bitte geben Sie an, inwiefern diesbezüglich Ihrer Meinung nach die folgenden Aussagen zutreffen.**

	trifft zu	trifft eher zu	teils, teils	trifft eher nicht zu	trifft nicht zu
11.1 Für mich ist die Lincoln-Siedlung ein Vorbild für nachhaltige Mobilität.	<input type="checkbox"/>				
11.2 Ich glaube, dass das neue Mobilitätskonzept die Lincoln-Siedlung zu einem begehrten Wohnstandort macht.	<input type="checkbox"/>				

		trifft zu	trifft eher zu	teils, teils	trifft eher nicht zu	trifft nicht zu
11.3	Die Carsharing- und Fahrradverleihangebote unterscheiden sich nicht wesentlich von vergleichbaren Angeboten in anderen Stadtvierteln.	<input type="checkbox"/>				
11.4	Die in der Lincoln-Siedlung geltende reduzierte Ausstattung mit Stellplätzen sollte zum neuen Standard und für ganz Darmstadt übernommen werden.	<input type="checkbox"/>				
11.5	Ich finde, dass die Anzahl der Parkplätze in der Lincoln-Siedlung einfach nicht ausreicht.	<input type="checkbox"/>				
11.6	Ich fühle mich schon zum Zeitpunkt des Umzugs gut über das nachhaltige Mobilitätskonzept in der Lincoln-Siedlung informiert.	<input type="checkbox"/>				
11.7	In der Lincoln-Siedlung halten sich mehr Menschen auf den Straßen und Plätzen auf als in anderen Stadtvierteln.	<input type="checkbox"/>				
11.8	In der Lincoln-Siedlung spielen mehr Kinder auf den Straßen und Plätzen als in anderen Stadtvierteln.	<input type="checkbox"/>				
11.9	Das Parkplatzangebot in der Lincoln-Siedlung führt zu Konflikten unter Autobesitzerinnen und -besitzern.	<input type="checkbox"/>				
11.10	In der Lincoln-Siedlung gibt es Konflikte zwischen denjenigen, die ein Auto besitzen und denjenigen, die kein Auto besitzen.	<input type="checkbox"/>				
11.11	Das gute Carsharing- und Fahrradverleih-Angebot in der Lincoln-Siedlung steigert auch in anderen Bereichen des täglichen Lebens die gegenseitige Rücksichtnahme der Bewohnerinnen und Bewohner.	<input type="checkbox"/>				
11.12	Das Mobilitätskonzept in der Lincoln-Siedlung trägt dazu bei, dass die Bewohnerinnen und Bewohner das Auto seltener nutzen als Bewohnerinnen und Bewohner anderer Stadtviertel.	<input type="checkbox"/>				
11.13	Durch das Mobilitätskonzept der Lincoln-Siedlung stoße ich als Bewohnerin bzw. Bewohner weniger klimaschädliche Abgase aus als durchschnittliche Bürgerinnen und Bürger.	<input type="checkbox"/>				
11.14	Das reduzierte Stellplatzangebot in der Lincoln-Siedlung führt dazu, dass die Bewohnerinnen und Bewohner weniger Auto fahren.	<input type="checkbox"/>				
11.15	Das gute Carsharing- und Fahrradverleih-Angebot in der Lincoln-Siedlung führt dazu, dass die Bewohnerinnen und Bewohner weniger Auto fahren.	<input type="checkbox"/>				
11.16	Der öffentliche Raum in der Lincoln-Siedlung ist so wertvoll, dass er nicht selbstverständlich als Parkraum dienen sollte.	<input type="checkbox"/>				

## VERKEHRSMITTELNUTZUNG VOR DEM UMZUG

### 12. Wie oft haben Sie die folgenden Verkehrsmittel vor Ihrem Umzug in die Lincoln-Siedlung üblicherweise genutzt?

	(fast) täglich	an 1-3 Tagen pro Woche	an 1-3 Tagen pro Monat	seltener als monatlich	(fast) nie
12.1 Eigenen Pkw (als Fahrer/in)	<input type="checkbox"/>				
12.2 Pkw (als Mitfahrer/in)	<input type="checkbox"/>				
12.3 Carsharing-Pkw	<input type="checkbox"/>				
12.4 Bus und Bahn	<input type="checkbox"/>				
12.5 Eigenes Fahrrad	<input type="checkbox"/>				
12.6 Leihfahrrad	<input type="checkbox"/>				
12.7 Wege ausschließlich zu Fuß	<input type="checkbox"/>				

13. Jetzt möchten wir Sie bitten uns mitzuteilen, wo Sie den genannten Aktivitäten unmittelbar vor Ihrem Umzug üblicherweise nachgegangen sind. → *Gegebenenfalls Ort angeben, an dem die Aktivität am häufigsten ausgeübt wurde.*

	habe Aktivität nicht ausgeübt	Stadtteil, in dem ich wohnte	gleicher Ort, anderer Stadtteil	in einer anderen Stadt/Gemeinde
13.1 Arbeits-/Ausbildungsplatz aufsuchen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> , und zwar: _____	<input type="checkbox"/> , und zwar: _____
13.2 Lebensmittel einkaufen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> , und zwar: _____	<input type="checkbox"/> , und zwar: _____
13.3 Freunde besuchen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> , und zwar: _____	<input type="checkbox"/> , und zwar: _____

14. Welche Verkehrsmittel haben Sie üblicherweise zur Ausübung der genannten Aktivitäten vor Ihrem Umzug in die Lincoln-Siedlung genutzt? (*Mehrfachnennungen möglich*)

	habe Aktivität nicht ausgeübt	Pkw Fahrer /in	Pkw Mitfahrer /in	Car-sharing-Pkw	Bus und Bahn	Eigenes Fahrrad	Leih-Fahrrad	Zu Fuß	Sonstiges, und zwar
14.1 Arbeits-/Ausbildungsplatz aufsuchen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	_____
14.2 Lebensmittel einkaufen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	_____
14.3 Freunde besuchen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	_____

15. Nun möchten wir wissen, wie zufrieden Sie unmittelbar vor Ihrem Umzug mit Ihrem Weg zur Arbeits- oder Ausbildungsstätte waren. Bitte geben Sie an, wie Sie diesen Weg im Nachhinein bewerten.

→ *Wenn Sie vor dem Umzug keinen Beruf ausgeübt bzw. keine Ausbildung absolviert haben oder von zu Hause aus gearbeitet haben, machen Sie bitte mit Frage 16 weiter.*

	Negativ	-2	-1	0	1	2	Positiv
15.1	konnte es mir nicht schlechter vorstellen	<input type="checkbox"/>	konnte es mir nicht besser vorstellen				
15.2	der Weg hatte eine niedrige Qualität	<input type="checkbox"/>	der Weg hatte eine hohe Qualität				
15.3	der Weg funktionierte überhaupt nicht	<input type="checkbox"/>	der Weg funktionierte sehr gut				

Was haben Sie auf dem Weg zur Arbeit damals üblicherweise empfunden? Denken Sie dabei bitte nur an den Weg selbst, nicht an die Arbeit/Ausbildung, zu der Sie damals gependelt sind.

	Ich...	-2	-1	0	1	2	Ich...
15.4	war gelangweilt	<input type="checkbox"/>	war begeistert				
15.5	hatte es satt	<input type="checkbox"/>	machte es gerne				
15.6	war müde	<input type="checkbox"/>	war wach				
15.7	war gestresst	<input type="checkbox"/>	war ruhig				
15.8	war beunruhigt	<input type="checkbox"/>	war selbstsicher				
15.9	war gehetzt	<input type="checkbox"/>	war entspannt				

**16. Zum Abschluss bitten wir Sie, uns einige Angaben zu Ihrer Person zu machen.**

16.1	Geschlecht	<input type="checkbox"/> weiblich	<input type="checkbox"/> männlich	<input type="checkbox"/> divers
16.2	In welchem Jahr wurden Sie geboren?	_____		
16.3	Welchen höchsten Bildungsabschluss haben Sie?	<input type="checkbox"/> kein Schulabschluss	<input type="checkbox"/> (Fach-) Abitur (Gymnasium/ Erweiterte Oberschule)	
		<input type="checkbox"/> Volks-/Hauptschule	<input type="checkbox"/> (Fach-) Hochschulabschluss	
		<input type="checkbox"/> Mittlere Reife (Realschule/ Polytechnische Oberschule)	<input type="checkbox"/> anderer Abschluss: _____	
16.4	In welcher Erwerbssituation befinden Sie sich? (Mehrfachnennungen möglich)	<input type="checkbox"/> Schule	<input type="checkbox"/> selbstständig	
		<input type="checkbox"/> Studium	<input type="checkbox"/> Rente/Pension	
		<input type="checkbox"/> Berufsausbildung	<input type="checkbox"/> Hausmann/Hausfrau	
		<input type="checkbox"/> in Teilzeit berufstätig	<input type="checkbox"/> zurzeit arbeitslos/arbeitssuchend	
		<input type="checkbox"/> in Vollzeit berufstätig	<input type="checkbox"/> anderes, und zwar: _____	
16.5	Wie viele Personen leben (Sie selbst mit eingeschlossen) in Ihrem Haushalt?	Anzahl Personen: _____ davon Anzahl Kinder unter 14 Jahren: _____		
16.6	Leben Sie in einer Wohngemeinschaft?	<input type="checkbox"/> ja	<input type="checkbox"/> nein	
16.7	Wie hoch ist das aktuelle monatliche Nettoeinkommen* Ihres Haushaltes? <small>*gemeint sind die Einkünfte aller Haushaltsmitglieder nach Abzug von Steuern und Sozialabgaben</small>	<input type="checkbox"/> bis unter 1.000€	<input type="checkbox"/> 4.000 bis unter 5.500€	
		<input type="checkbox"/> 1.000 bis unter 2.500€	<input type="checkbox"/> über 5.500€	
		<input type="checkbox"/> 2.500 bis unter 4.000€	<input type="checkbox"/> keine Angabe	

**17. Der vorliegende Fragebogen bildet den Auftakt zu einer Befragung in mehreren Etappen, verteilt auf die kommenden Jahre (insgesamt maximal drei Fragebögen). Für unsere Arbeit ist es wichtig, dass wir die Angaben, die wir heute mit Ihnen erheben, mit denen verbinden können, die Sie bei der nächsten Befragung im Jahr 2021 angeben werden. Da wir Ihre Daten natürlich anonym erfassen wollen, wird in der Folge ein individueller Schlüssel erstellt\*.**

- Bitte machen Sie deshalb die folgenden Angaben:**
- erster** Buchstabe des **Vornamens** Ihrer **Mutter**
  - erster** Buchstabe des **Vornamens** Ihres **Vaters**
  - + 4. **erster** und **letzter** Buchstabe Ihres **Geburtsortes**
  - + 6. **Geburtstag** Ihrer **Mutter** (lediglich der Tag, z.B. 04 für 4. Februar)
  - + 8. **Geburtstag** Ihres **Vaters**

- Beispiel:**
- Der Vorname Ihrer Mutter lautet **B**irgit.
  - Der Vorname Ihres Vaters lautet **M**ichael.
  - + 4. Sie wurden in **B**erlin geboren.
  - + 6. Der Geburtstag Ihrer Mutter ist der **01**. Juli.
  - + 8. Der Geburtstag Ihres Vaters ist der **28**. Februar.

<u>1</u>	<u>2</u>	<u>3</u>	<u>4</u>	<u>5</u>	<u>6</u>	<u>7</u>	<u>8</u>
----------	----------	----------	----------	----------	----------	----------	----------

<b>B</b>	<b>M</b>	<b>B</b>	<b>N</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>8</b>
<u>1</u>	<u>2</u>	<u>3</u>	<u>4</u>	<u>5</u>	<u>6</u>	<u>7</u>	<u>8</u>

\*Sollten Sie einen Teil des Schlüssels nicht angeben können, weil Ihnen die Daten von Mutter oder Vater nicht bekannt sind, verwenden Sie einfach Ihre eigenen Daten – dabei können Buchstaben- oder Zahlendoppelungen auftreten, was aber kein Problem darstellt.

**Vielen Dank für Ihre Teilnahme!**

Hat Ihnen etwas zum Thema Quartiersentwicklung und Mobilität in der Lincoln-Siedlung gefehlt? Möchten Sie auf etwas noch genauer eingehen? Hier haben Sie die Möglichkeit dazu:

---



---

Interviewerkürzel:  1     2     3     4     5     6

# Arbeitspapiere zur Mobilitätsforschung

In den Arbeitspapieren zur Mobilitätsforschung veröffentlichen wir Ergebnisse aus Forschung und Lehre der Goethe-Universität. Online erhältlich unter: <http://tinygu.de/Mobilitaet>

## In dieser Reihe sind folgende Arbeitspapiere erschienen:

24. Baumgartner, A.; Fischer, L.; Welker, J. (2020): Die Wirkung des Mobilitätsdesigns auf die Nutzung und Wahrnehmung von Fahrradstraßen: Untersuchungen anhand eines Fallbeispiels in Offenbach am Main. Arbeitspapiere zur Mobilitätsforschung Nr. 24. Frankfurt a.M.
23. Rozynek, C.; Schwerdtfeger, S.; Lanzendorf, M. (2020): Über den Zusammenhang von sozialer Exklusion und Mobilität. Konzeptionelle Überlegungen zur Einrichtung eines Reallabors in der Region Hannover. Arbeitspapiere zur Mobilitätsforschung Nr. 23. Frankfurt a.M.
22. Blitz, A. (2020): Methodenbericht zur Haushaltsbefragung „Unterwegs in Offenbach“. Arbeitspapiere zur Mobilitätsforschung Nr. 22. Frankfurt a.M.
21. Klinner, N. (2020): Methodenbericht zur Beschäftigtenbefragung der Goethe-Universität Frankfurt am Main zum hessischen Landesticket. Arbeitspapiere zur Mobilitätsforschung Nr. 21. Frankfurt a.M.
20. Kirschner, F. (2019): Methodik zur Haushaltsbefragung „Quartiersentwicklung und Mobilität in Frankfurt-Bornheim“. Arbeitspapiere zur Mobilitätsforschung Nr. 20. Frankfurt a.M.
19. Blechschmidt, A.; Czowalla, L.; Lanzendorf, M. (2018): Fahrrad und öffentlichen Verkehr gemeinsam denken: die Verknüpfung von Fahrradmobilität mit öffentlichem Verkehr als Beitrag zu Daseinsvorsorge und Klimaschutz. Ein Handlungsleitfaden für Bund, Länder, Kommunen sowie Mobilitätsdienstleister. Arbeitspapiere zur Mobilitätsforschung Nr. 19. Frankfurt a.M.
18. Czowalla, L.; Blechschmidt, A.; Busch, D.; Fromberg, A.; Grün, C.; Gwiasda, P.; Hartmann, P.; Wilde, M.; Lanzendorf, M. (2018): Handlungsansätze zur verbesserten Verknüpfung von Fahrrad und Öffentlichem Verkehr. Eine vertiefende Analyse von vier Fallstudien. Arbeitspapiere zur Mobilitätsforschung Nr. 18. Frankfurt a.M.
17. Selzer, S. (2018): Zu Fuß unterwegs – Konflikte der Raumaufteilung für Fußgänger\*innen im öffentlichen Straßenraum am Beispiel der Schweizer Straße in Frankfurt am Main. Arbeitspapiere zur Mobilitätsforschung Nr. 17. Frankfurt a.M.
16. Schwerdtfeger, S.; Wilde, M.; Lanzendorf, M. (2018): Motive des Fahrens ohne (gültigen) Fahrschein. Arbeitspapiere zur Mobilitätsforschung Nr. 16. Frankfurt a.M.
15. Czowalla, L.; Busch, D.; Fromberg, A.; Gwiasda, P.; Wilde, M.; Lanzendorf, M. (2017): Neuere Entwicklungen zur Integration von Fahrrad und Öffentlichem Verkehr in Deutschland: Überblick zum Stand des Wissens und der Praxis. Arbeitspapiere zur Mobilitätsforschung Nr. 15. Frankfurt a.M.
14. Schwerdtfeger, S.; Wilde, M.; Lanzendorf, M. (2017): Dokumentation von Best-Practice-Beispielen zum Umgang mit dem Fahren ohne (gültigen) Fahrschein. Arbeitspapiere zur Mobilitätsforschung Nr. 14. Frankfurt a.M.
13. Selzer, S.; Kruse, C.; Wilde, M.; Lanzendorf, M. (2016): Integration von Fernbuslinienangeboten. Anforderungen an und Handlungsoptionen für städtebauliche und verkehrliche Integration der Fernbusse in lokale Verkehrssysteme. Ergebnisse einer Fahrgastbefragung in Frankfurt am Main. Arbeitspapiere zur Mobilitätsforschung Nr. 13. Frankfurt a.M.
12. Schwerdtfeger, S.; Wilde, M.; Mehler, F.; Lanzendorf, M. (2016): Fahren ohne gültigen Fahrschein. Stand der Forschung und medialer Diskurs. Arbeitspapiere zur Mobilitätsforschung Nr. 12. Frankfurt a.M.
11. Schubert, S. (2016): Universität in Bewegung. Bestandsanalyse des Verkehrsverhaltens und der Mobilitätseinstellungen von Studierenden und Beschäftigten der Goethe-Universität. Arbeitspapiere zur Mobilitätsforschung Nr. 11. Frankfurt a.M.
10. Blechschmidt, A. (2016): Nischenkonzept oder Zukunftsmodell für nachhaltige Stadtentwicklung? Planungen und Umsetzungen autofreier bzw. autoreduzierter Stadtentwicklungsprojekte im Vergleich. Arbeitspapiere zur Mobilitätsforschung Nr. 10. Frankfurt a.M.

9. Klinger, T.; Deffner, J.; Kemen, J.; Stein, M.; Lanzendorf, M. (2016): Sharing-Konzepte für ein multioptionales Mobilitätssystem in FrankfurtRheinMain. Analyse neuerer Entwicklungen und Ableitung von Handlungsoptionen für kommunale und regionale Akteure. Schlussbericht. Arbeitspapiere zur Mobilitätsforschung Nr. 9. Frankfurt a.M.
8. Schäfer, P. K. et al. (2016): Elektromobilität als Motor für Verhaltensänderung und neue Mobilität. Abschlussbericht des Gesamtvorhabens „Sozialwissenschaftliche und ökologische Begleitforschung in der Modellregion Elektromobilität Rhein-Main“. Arbeitspapiere zur Mobilitätsforschung Nr. 8. Frankfurt. a.M.
7. Prill, T. (2015). Pedelecs als Beitrag für ein nachhaltiges Mobilitätssystem? Eine Analyse zur Akzeptanz, Nutzung und Wirkung einer technologischen Innovation. Arbeitspapiere zur Mobilitätsforschung Nr. 7. Frankfurt a.M.
6. Rolfmeier, S. (2015): Wohnumzüge und Mobilitätsverhalten. Die Bedeutung von Raumstrukturen und Präferenzen für die Verkehrsmittelnutzung auf Arbeitswegen. Arbeitspapiere zur Mobilitätsforschung Nr. 6. Frankfurt a.M.
5. Belz, M. (2015): Der Wettbewerb „Südtirol radelt“ als erfolgreiche Maßnahme der Radverkehrsförderung?! Eine Evaluation. Arbeitspapiere zur Mobilitätsforschung Nr. 5. Frankfurt a.M.
4. Blechschmidt, A.; Schönduwe, R.; Lanzendorf, M. (2015): Nutzungsmöglichkeiten von regionalen Mobilitätsdaten in der Region Frankfurt Rhein-Main. Regionale Mobilitätserhebungen und Mobilitätskennziffern im Vergleich – Eine Handreichung für die Praxis. Arbeitspapiere zur Mobilitätsforschung Nr. 4. Frankfurt a.M.
3. Schönduwe, R.; Lanzendorf, M. (2015): Nutzung regionaler Mobilitätsdaten -Möglichkeiten zur Kombination und Harmonisierung der regionalen Mobilitätsdaten des Rhein-Main-Panels mit anderen Mobilitäts- und Strukturdaten. Arbeitspapiere zur Mobilitätsforschung Nr. 3. Frankfurt a.M.
2. Belz, M.; Höner, S.; Kruse, C.; Rolfmeier, S.; Schroer, M. (2014): Mobilitätsmanagement an der Goethe-Universität Frankfurt am Main, Campus Westend. Arbeitspapiere zur Mobilitätsforschung Nr. 2. Frankfurt a.M.
1. Lanzendorf, M.; Schönduwe, R. (2014): Mobilitätsverhalten von Heranwachsenden und Möglichkeiten zur Bindung an den ÖPNV. Arbeitspapiere zur Mobilitätsforschung Nr. 1. Frankfurt a.M.

