

Nachhaltige Mobilität in Lincoln (NaMoLi): Implementierung innovativer nachhaltiger Mobilitätskonzepte in Neubausiedlungen und Konversionsflächen am Beispiel der Lincoln-Siedlung in Darmstadt

Schlussbericht



Projekt gefördert im Rahmen der Fördermaßnahme „MobilitätsWerkStadt 2025“ des Bundesministeriums für Bildung und Forschung (BMBF)

FKZ: 01UV2030

Laufzeit: 01.01.2020 bis 31.08.2021

Beantragte Fördersumme: 89.765,42 EUR

Wissenschaftsstadt Darmstadt (Projektkoordination)

Der Magistrat

Mobilitätsamt – Abteilung Mobilität

Goethe-Universität Frankfurt a.M.

Institut für Humangeographie

AG Mobilitätsforschung

Wissenschaftliche Mitarbeit im Projekt

Wissenschaftsstadt Darmstadt

Astrid Samaan

Hanna Wagener

Martina Reece

Goethe Universität Frankfurt am Main

Prof. Dr. Martin Lanzendorf

Marcus Klein

Darmstadt, 01.12.2021

Inhalt

| | |
|---|----|
| I. Kurzdarstellung..... | 3 |
| II. Eingehende Darstellung | 5 |
| 1. Verwendung der Zuwendung und des erzielten Ergebnisses im Einzelnen, mit Gegenüberstellung der vorgegebenen Ziele | 5 |
| 2. Wichtigsten Positionen des zahlenmäßigen Nachweises | 10 |
| 3. Notwendigkeit und Angemessenheit der geleisteten Arbeit..... | 12 |
| 4. Voraussichtliche Nutzen, Verwertbarkeit des Ergebnisses im Sinne des fortgeschriebenen Verwertungsplans | 12 |
| 5. Bekannt gewordener Fortschritt auf dem Gebiet des Vorhabens bei anderen Stellen..... | 13 |
| 6. Erfolgte und geplante Veröffentlichungen der Ergebnisse | 16 |

Anlagen

Anlage 1: Berichtsblatt

Anlage 2: Ergebnisse der Bewohnenden-Befragung

I. Kurzdarstellung

Die Wissenschaftsstadt Darmstadt steht aufgrund eines in den letzten Jahren zu beobachtenden Verkehrs- und Bevölkerungswachstums vor großen Herausforderungen. Die Einführung des Dieselfahrverbots zeigt den dringenden Handlungsbedarf im Hinblick auf eine sozial wie ökologisch nachhaltigere Mobilität in der Stadt. Jedoch wird ein starkes Bevölkerungswachstum prognostiziert, was weitere verkehrliche Folgen bedingen würde. Daher entwickelt die Stadt Darmstadt auf zwei Konversionsflächen neue Wohngebiete; die Lincoln-Siedlung und das Ludwigshöhviertel. Die Entstehung der Lincoln-Siedlung ist mit der Entwicklung eines nachhaltigen Mobilitätskonzepts verknüpft und steht in diesem Zusammenhang für einen Anfang. Mittels Push- und Pull-Maßnahmen, soll die Bewohnerschaft darin unterstützt werden, ihre Mobilität abzuwickeln, ohne auf einen privaten Pkw angewiesen zu sein. Doch bereits während der Umsetzung des Mobilitätskonzeptes zeigen sich unterschiedliche Reaktionen, was die Implementierung vor eine Herausforderung stellt. Außerdem stellt sich die Frage der Wirkung der Maßnahmen auf die tatsächlich realisierte Alltagsmobilität. Demnach ist eine stetige Begleitung und Evaluation des Mobilitätskonzepts unter Einbezug der Zivilgesellschaft von herausragender Bedeutung für eine erfolgreiche Implementierung des Mobilitätskonzeptes.

Das Projekt NaMoLi verfolgte demnach das Ziel, die Wirkung des nachhaltigen Mobilitätskonzepts der Lincoln-Siedlung in Darmstadt zu untersuchen. Dabei war zum einen von Interesse, inwiefern das nachhaltige Mobilitätskonzept von den neu zugezogenen Bewohner*innen wahrgenommen, akzeptiert und in die Praxis umgesetzt wird sowie zum anderen, inwiefern durch diese Erkenntnisse das Mobilitätskonzept weiterentwickelt und ausgebaut werden kann. NaMoLi sollte demnach helfen, das bereits entwickelte Mobilitätskonzept der Lincoln-Siedlung erfolgreich umzusetzen, indem es den partizipativen Charakter des Reallabors Lincoln-Siedlung verstetigt und zudem wissenschaftliche Erkenntnisse über dessen Wirkung auf die Alltagsmobilität der Bewohner*innen ermöglicht. Ziel der Stadt Darmstadt war darüber hinaus, das Mobilitätskonzept auf weitere Konversionsflächen (Ludwigshöhviertel) sowie auf Bestandsquartiere auszuweiten, um die sozial-ökologische Transformation des Verkehrssektors der Stadt weiter fortzuschreiben.

Die Stadt Darmstadt hat im Projekt NaMoLi die erfolgreiche Zusammenarbeit aus dem Projekt QuartierMobil mit der Goethe-Universität fortgesetzt. Die Goethe Universität war über einen FuE-Auftrag in das Projekt eingebunden. Hierzu zählte die Konzeption einer quantitativen, standardisierten Erhebung sowie deren Umsetzung, die Rückschlüsse geben sollte, inwiefern sich das Mobilitätsverhalten der Bewohner*innen nach dem Wohnumzug in die Lincoln-Siedlung verändert hat. Aus wissenschaftlicher Perspektive öffnet ein Wohnumzug ein Gelegenheitsfenster zur Veränderung des Mobilitätsverhaltens, da infolge biographischer Schlüsselereignisse Routinen überdacht werden (Bamberg 2006; Klinger 2017; Muggenburg et al. 2015; Scheiner 2006). Bei der Untersuchung wurden zudem Effekte der Residential Self-Selection berücksichtigt. Nach diesem Konzept bevorzugen Personen, die beispielsweise gerne mit Bus und Bahn fahren, eine Wohnung in der Nähe von Bahnhöfen und Haltestellen des ÖPNV und sortieren sich bei einem Wohnortwechsel in entsprechende Wohnstandorte ein (Bothe et al. 2009; Cao et al. 2010). Ungeachtet dieser Effekte

bestätigt die durchgeführte Untersuchung die Ergebnisse bisheriger Publikationen zu Umzügen in autoreduzierte Quartiere (Moser & Stocker (2008), Nobis (2003), Johansson et al. (2019), Baehler & Rérat (2020). Auch für die Bewohnenden von Lincoln hat sich gezeigt, dass der Wohnumzug in ein autoreduziertes Quartier zu signifikanten Rückgängen in Pkw-Besitz und -nutzung führt. Im Gegenzug nutzen die Bewohnenden der Lincoln-Siedlung häufiger den öffentlichen Nahverkehr als auch die bereitgestellten Carsharing-Angebote, als dies noch an ihrem alten Wohnort der Fall war. Als Grundlage der verwendeten Fachliteratur wurden nachfolgende Veröffentlichungen genutzt:

- Baehler, D., Rérat, P., 2020. Between ecological convictions and practical considerations – profiles and motivations of residents in car-free housing developments in Germany and Switzerland. *Geogr. Helv.* 75 (2), 169–181.
- Bamberg, S., 2006. Is a Residential Relocation a Good Opportunity to Change People's Travel Behavior? Results From a Theory-Driven Intervention Study. *Environment and Behavior* 38 (6), 820–840. 10.1177/0013916505285091.
- Bohte, W., Maat, K., van Wee, B., 2009. Measuring Attitudes in Research on Residential Self-Selection and Travel Behaviour: A Review of Theories and Empirical Research. *Transport Reviews* 29 (3), 325–357. 10.1080/01441640902808441.
- Cao, X.J., Xu, Z. & Y. Fan (2010). Exploring the connections among residential location, selfselection, and driving: Propensity score matching with multiple treatments. *Transport Research Part A*, 44, 797–805.
- Johansson, F., Henriksson, G., Envall, P., 2019. Moving to Private-Car-Restricted and Mobility-Served Neighborhoods: The Unspectacular Workings of a Progressive Mobility Plan. *Sustainability* 11 (6208 der Gesamtfolge), 1–19. 10.3390/su11226208.
- Klinger, T., 2017. *Städtische Mobilitätskulturen und Wohnumzüge*. Dissertation. Springer VS: Wiesbaden.
- Moser, P., Stocker, E., 2008. *Autofreies Wohnen. Evaluierung der Mustersiedlung in Wien Floridsdorf*. SRZ - Stadt+Regionalforschung GmbH: Wien.
- Müggenburg, H., Busch-Geertsema, A., Lanzendorf, M., 2015. Mobility biographies: A review of achievements and challenges of the mobility biographies approach and a framework for further research. *Journal of Transport Geography* 46, 151–163. 10.1016/j.jtrangeo.2015.06.004.
- Nobis, C., 2003. The Impact Of Car-free Housing Districts On Mobility Behaviour - Case Study. *WIT Transactions on Ecology and the Environment* 67, 701–720.
- Scheiner, J., 2006. Housing mobility and travel behaviour: A process-oriented approach to spatial mobility. *Journal of Transport Geography* 14 (4), 287–298.

Darüber hinaus wurde auch die Befragung als Panelstudie fortgeführt, um den Verlauf und die (Langzeit-)Wirkung des Mobilitätskonzepts beobachten zu können. Die Befragungsergebnisse dienen der Evaluation des Mobilitätskonzepts. Gerahmt wurde das Projekt durch das Reallabor Lincoln-Siedlung, in welchem das Mobilitätskonzept partizipativ mit der Zivilgesellschaft sowie mit weiteren an der Entwicklung beteiligten Akteuren bearbeitet wurde. Aufgrund der Corona Pandemie mussten leider einige Formate abgesagt werden (bspw. Fahrradaktionstag). Dennoch konnten einige

Beteiligungsformate umgesetzt werden, bspw. die konzeptionelle Erarbeitung einer „MobiTour“, die Projektkoordination Gemeinwesenarbeit (PKO GWA), Nachbarschaftsrunden oder auch Kinderbeteiligungsformate. Schließlich sollte mit dem Projekt geprüft werden, inwiefern sich das Mobilitätskonzept am Beispiel der Konversionsfläche Lincoln-Siedlung in Darmstadt auf weitere Siedlungen (Ludwigshöhviertel) übertragen lässt. Das Ludwigshöhviertel befindet sich in unmittelbarer Nachbarschaft zu der Lincoln-Siedlung. Das zugrunde gelegte Mobilitätskonzept greift die Erfahrungen der Lincoln-Siedlung auf und soll in modifizierter Form etabliert werden. Um diesem Ziel gerecht zu werden, wurden bereits die Grundpfeiler zur Erarbeitung des städtebaulichen Vertrags, des B-Plans und der neuen Stellplatzeinschränkungssatzung gelegt.

II. Eingehende Darstellung

1. Verwendung der Zuwendung und des erzielten Ergebnisses im Einzelnen, mit Gegenüberstellung der vorgegebenen Ziele

Ziel der Stadt Darmstadt war es, das bereits entwickelte Mobilitätskonzept der Lincoln-Siedlung kontinuierlich zu überprüfen und weiterzuentwickeln. Um nicht nur in der Praxis das Mobilitätskonzept weiter zu entwickeln, sondern auch auf wissenschaftlich fundierte Erkenntnisse zurückgreifen zu können, wurde in einem ersten Schritt in Abstimmung mit der Goethe Universität Frankfurt a. M. der Fragebogen für die Panel-Studie konzipiert und gemeinsam abgestimmt (AP 1).

Unter Beteiligung der Öffentlichkeit sollten die Alternativen zum eigenen Auto sowie die Angebote des Mobilitätsmanagements im Rahmen einer Kommunikationsstrategie begleitet und ausgebaut werden (AP4).

Leider hat das Projekt aufgrund der Corona-Pandemie Einschränkungen erfahren und so musste ein Großteil der Bewohner:innen-Veranstaltungen abgesagt werden (u.a. Fahrradaktionstag im April 2021 und AK Mobilität im März 2021). Die vier angesetzten (Meilensteine der) Bewohner:innen-Veranstaltungen konnten daher nicht vollumfänglich durchgeführt werden. Stattdessen wurde das Beteiligungs- und Kommunikationskonzept zur Umsetzung des Mobilitätskonzeptes intensiv analysiert und im Zuge dessen optimiert. Hierzu wurden Gespräche mit den Bürger*innenbeauftragten der Stadt Darmstadt geführt, sowie eine AG Beteiligungsprojekte gegründet, die sich aus Vertreter:innen des Mobilitätsamtes und HEAG mobilo zusammensetzt (AP 4.1, AP 4.2).

Mit der Erstellung der Kommunikationsstrategie für das weitere Vorgehen des Mobilitätsmanagements wurde klar, dass derzeit zu viele parallel laufende Veranstaltungen, Informationsbroschüren und –medien genutzt werden. Für Interessierte ist es somit schwierig, sich umfassend und aktuell über das Mobilitätskonzept und dessen Umsetzungsstand sowie die entsprechenden Mobilitätsangebote zu informieren.

Die Beteiligungs- und Kommunikationsstrategie wurde daher in einigen Punkten angepasst. Zum einen wurden der Internetauftritt und alle Kommunikationsmaterialien überarbeitet. Hierzu zählt zum einen ein Flyer, der über alle Mobilitätsangebote kurz und knapp informiert und mehrsprachig gedruckt werden soll (arabisch, türkisch, russisch, englisch). Zum anderen werden auch die „FAQ zur Stellplatzvergabe – häufig gestellte Fragen“ überarbeitet, da diese zurzeit eher in einer Fachsprache als in einfacher Sprache gestaltet sind. Da die Überarbeitung der FAQ's sowie des mehrsprachigen Flyers nicht mehr in Gänze in Förderphase 1 abgeschlossen werden können, werden die hierzu benötigten Mittel für Phase 2 angesetzt. Die monatliche „mobillInfo“, die über aktuelle Mobilitätsangebote und –entwicklungen auf Lincoln informiert und die Rabattcodes für das eCarpooling beinhaltet, wurde ebenfalls fortgeführt. Aufgrund des weiteren Zuzugs neuer Bewohner:innen, wurde die Stückanzahl erhöht (AP 4.2).

Zum anderen wurden die Beteiligungsformate in zielgruppenspezifische Beteiligungsformate überführt, da der AK Mobilität, der bisher 2-3 mal jährlich stattgefunden hat, eher als Informationsveranstaltung statt einer gewünschten Beteiligung angesehen wurde (AP 4.1).

Folgende Zielgruppen konnten im Modifizierungsprozess definiert werden, die im weiteren Verlauf spezifisch angesprochen werden sollen:

1. Hinzuziehende (Zielgruppe 1)
2. Einzuschulende (Zielgruppe 2)
3. Eintritt ins Rentenalter (Zielgruppe 3)
4. Jobwechsel (Zielgruppe 4)
5. Familienzuwachs (Zielgruppe 5)
6. Studienanfänger (Zielgruppe 6)

Die Einbindung der Zielgruppe 1 wird fortlaufend durch die Ausgabe der Willkommenstaschen für alle neuen Bewohner:innen gewährleistet.

Mit dem Schulstart der Luise-Büchner-Schule in der Lincoln-Siedlung wurde auch das Schulische Mobilitätsmanagement vorangetrieben (Zielgruppe 2). Die Vorbereitungen (Schultüten inkl. Give-aways für Kinder, Erarbeitung Schulmobilitätsplan etc.) wurde in Förderphase 1 durchgeführt. Die Aktion an der Schule sowie die Ausgabe der Schultüten erfolgte jedoch erst in Förderphase 2 (September 2021) (AP 4.1, AP 4.2).

Neben dem Schulischen Mobilitätsmanagement konnte ein „Hauptamtlichentreff Kinder und Jugendliche“ („HATKIJU“) in Förderphase 1 ins Leben gerufen werden, bei der die Federführung dem Quartiermanagement (Diakonie und Caritas-Verband) obliegt. Hierbei sollen Projekte und Aktionen – die auch das Themenfeld Mobilität adressieren – für die Kinder und Jugendlichen in der Lincoln-Siedlung, die ca. 30 % der Bevölkerung in Lincoln ausmachen, koordiniert werden. Am 22. Juli 2021 hat die erste Veranstaltung des HATKIJU auf dem Quartiersplatz in Lincoln stattgefunden. Das Mobilitätsmanagement der Lincoln-Siedlung war mit einem Glücksrad des „Netzwerks Schule und Mobilität“ vertreten, um die Kinder durch Fragen wie bspw. „Wie viele Stunden eines Tages steht ein Auto ungenutzt rum?“, für eine nachhaltige Mobilität zu sensibilisieren (AP 4.1).

Des Weiteren wurde eine „MobiTour Lincoln“ geplant, die jedoch aufgrund der Corona-Beschränkungen erst in Förderphase 2 durchgeführt werden konnte (09. Oktober 2021). Die MobiTour Lincoln trägt dazu bei, dass alle Mobilitätsoptionen der Lincoln-Siedlung erfahr- und erlebbar gemacht werden sollen – eine Praxiseinführung einschließlich Probefahrten (AP 4.1).

Für Zielgruppe 5 (Familienzuwachs) existiert bei der Wissenschaftsstadt Darmstadt eine Neubürger:innen-Broschüre, die durch den Reiter „Mobilität“ ergänzt wurde und an alle neuen Eltern auf gesamtstädtischer Ebene ausgegeben wurde (AP 4.2).

Weitere Abstimmungsgespräche mit der Unternehmenskommunikation der bauverein AG wurden geführt, um die Website für das Ludwigshöviertel mit den entsprechenden Informationen zur Mobilität zu bestücken (AP 4.2). Auch der monatliche *Jourfix Lincoln*, der sich aus Vertreter:innen der bauverein AG, HEAG mobilo und des Mobilitätsamtes zusammensetzt, sowie die Nachbarschaftsrunde, die viermal jährlich stattfindet, konnten (digital) fortgeführt werden. In der Nachbarschaftsrunde konnten alle interessierten Bewohner:innen über mobilitätsbezogene Neuentwicklungen in der Siedlung informiert werden und die Synergien zwischen Quartiers- und Mobilitätsmanagement wurden gestärkt. Darüber hinaus war das Mobilitätsmanagement an der Projektkoordination Gemeinwesenarbeit (PKO GWA) der Lincoln-Siedlung beteiligt, bei dem alle Hauptamtlichen des Quartiers quartalsweise aktuelle Projektentwicklungen austauschen und Synergien bündeln konnten (AP 4.1).

Die Umstellung auf digitale Formate war aufgrund von IT- und datenschutzrechtlichen Bestimmungen auch für die Stadtverwaltung eine Herausforderung. Im Mai 2021 konnte jedoch die erste digitale Veranstaltung mit der Bewohnerschaft in Lincoln durchgeführt werden, bei der u. a. die Ergebnisse der Bewohnendenbefragung durch die Goethe Universität vorgestellt wurden, die im Rahmen der Projekte „QuartierMobil“ und „NaMoLi“ erhoben wurden (AP 4.1).

Der Ideenwettbewerb für das Preisgeld aus der „Klima-Kommune-Hessen“ wurde aufgrund von der Corona-Pandemie zunächst ausgesetzt. In einem zweiten Anlauf, sollen nun auf digitalem Wege, weitere Ideen für Optimierung der Mobilität auf Lincoln gesammelt werden und die Abstimmung erfolgen. Hierzu müssen Codes generiert werden, sodass auch nur Lincoln-Bewohnende berechtigt sind, an der Abstimmung teilzunehmen. Die Konzeption wurde in Förderphase 1 begonnen. Die Durchführung erfolgt in Förderphase 2 (AP 4.1).

Die Sprechstunde in der Mobilitätszentrale wurde seit Beginn des Jahres 2021 ebenfalls aufgrund der Corona-Pandemie zum Teil telefonisch durchgeführt. Erfreulicherweise hat sich gezeigt, dass dadurch die Resonanz gesteigert werden konnte. Neben den Sprechstunden soll auch die Mobilitätsberatung, der sogenannte „MobiCheck“, in ein Online-Tool überführt werden. Damit geht voraussichtlich auch eine Effizienzsteigerung einher, sodass der „MobiCheck“ ggf. auf gesamtstädtische Ebene ausgeweitet werden kann (AP 4.1).

Darüber hinaus konnte auch durch HEAG mobilo das quartierbezogene Mobilitätsmanagement fortgeführt werden, in dem in Bestandsquartieren auf

Wochenmärkten der „MobiCheck“ angeboten wurde und u. a. das Senior:innen-Ticket vermarktet werden konnte (AP 4.3).

Für die Übertragbarkeit des Mobilitätskonzeptes der Lincoln-Siedlung auf weitere Quartiere hat das Mobilitätsmanagement ebenfalls verschiedene Vorträge auf Konferenzen und Veranstaltungen sowie Austauschformate mit verschiedenen Kommunen durchführen können (siehe Punkt 4) (AP 4.3).

Durch die partizipativen und transdisziplinär zusammengesetzten Arbeitskreise und Austauschformate konnte das Mobilitätskonzept gemeinsam mit den Projektentwickler:innen, den Bewohnenden und sonstigen relevanten Akteur:innen weiterentwickelt werden (AP 4). Folgende Elemente sind während der Projektlaufzeit im Reallabor Lincoln-Siedlung realisiert bzw. umgesetzt worden:

- Ausweitung der Mobilitätsangebote in der Lincoln-Siedlung (AP 4.4)
 - Durch das kommerzielle und vollautomatische E-Lastenradverleihsystem „sigo“, mit einer Station und zwei E-Lastenrädern (Meilenstein 05/2020),
 - Durch den On-Demand-Shuttle „HeinerLiner“, mit drei virtuellen Haltestellen in Lincoln (Meilenstein 04/2021)
- Ersatz der E-Carpooling-Fahrzeugflotte durch neuere E-Fahrzeuge mit größerer Reichweite (05/2020) (Meilenstein AP 4.4),
- Bereitstellung kontinuierlicher Updates für das Thema Mobilität auf der Webseite www.lincolnsiedlung.de der bauverein AG sowie auf der städtischen Webseite <https://www.darmstadt.de/leben-in-darmstadt/mobilitaet-und-verkehr/verkehrsentwicklung-und-projekte/abgeschlossene-projekte/foerderprojekt-nachhaltige-mobilitaet-lincoln-namoli> (Daueraufgabe) (AP 4.2)
- Zusammenstellung und Ausgabe von Willkommenstaschen (relevante Informationen rund um die Mobilität in der Lincoln-Siedlung und in Darmstadt, wie bspw. lincolnmobil Broschüren-Trilogie, Fahrpläne, Infos zu CarSharing, Give-aways etc.) für alle neuen Bewohner*innen der Lincoln-Siedlung (Daueraufgabe) (AP 4.2),
- Aushang für mobilitätsbezogene Informationen in der Lincoln-Siedlung (2020) (AP 4.2),
- Ausgabe der monatlichen mobilInfo an alle Haushalte in der Lincoln-Siedlung (einschließlich Gutscheincodes zur Nutzung des E-Carpoolings) (Daueraufgabe) (AP 4.2),
- Erarbeitung der vertragsrechtlichen Unterlagen für den Betreibervertrag zum Mobilitätsmanagement (rückwirkender Vertragsschluss zum 01.01.2020) (AP 4.4),
- Sukzessive Lückenschließung in der Parkraumbewirtschaftung (12/2020) (aufgrund des noch nicht endausgebauten Zustandes einiger Straßen in Lincoln, kann die Stadt noch keine flächendeckende Parkraumbewirtschaftung in Lincoln durchführen) (AP 4.4),
- kontinuierliches Kostencontrolling zur langfristigen Finanzierung des Mobilitätsmanagements (AP 4.4),

- vorbereitende Maßnahmen zur Übertragbarkeit des Mobilitätskonzeptes auf weitere Quartiere (u.a. Beschluss städtebaulicher Vertrag Ludwigshöhviertel, Stellplatzeinschränkungssatzung, B-Plan) (AP 4.3),
- Herausgabe des Flyers „Mobilitätskonzept Ludwigshöhviertel“ für alle Projektentwickler (AP 4.2, AP 4.3)
- Umzug der Mobilitätszentrale in die Franklinstraße 2 sowie Versetzung der mobilitätsbezogenen Informationstafel (AP 4.2),
- Mobilitätsbeirat am 17. Dezember 2020, einschl. Vorstellung der Auslastungszahlen der Mobilitätsangebote (AP 4.1)
- Ergebnisvorstellung der Bewohnendenbefragung am 25. Mai 2021 (digital) (AP 4.1)
- Vierteljähriger „Jourfix Lincoln“ mit Mobilitätsamt, HEAG mobilo (städtische Verkehrsgesellschaft) und bauverein AG (städtische Wohnungsbaugesellschaft) (AP 4.1)
- Vorbereitung „MobiTour Lincoln“ (AP 4.1)
- Vorbereitung Schulisches Mobilitätsmanagement Lincoln (Schultüten, Give-aways, Erarbeitung Schulwegeplan Lincoln) (AP 4.1)
- Vorbereitende Anpassungen der „FAQ – Häufig gestellte Fragen zur Stellplatzvergabe“ (AP 4.2)
- Vorbereitende Maßnahmen für mehrsprachigen Mobilitätsflyer (AP 4.2)

Weiterhin wurde in Förderphase 1 die Kanzlei Rödl & Partner mit der Begleitung und Durchführung der Ausschreibung des neuen eCarpooling-Systems beauftragt. Die Ausschreibung erfolgt „im Namen und im Auftrag der Stadt“, weshalb alle städtischen Vorgaben hinsichtlich IT und Datenschutz eingehalten werden müssen. Aufgrund der besonderen Rahmenbedingungen für das eCarpooling-System in der Lincoln-Siedlung (u. a. exklusiv für Bewohnerschaft, Anreizsystem) und dem ungewissen Zuzug weiterer Bewohner:innen, unterliegt die Vergabe einem komplexen Konstrukt, um rechtliche Vorgaben einzuhalten. Die Abstimmung mit der Kanzlei sowie mit IT und Datenschutz ist daher sehr zeitintensiv. Auch ist die unterschiedliche Eigentümerstruktur der Stellplätze eine Herausforderung, da diese ebenfalls in der Ausschreibung durch vertragliche Regelwerke berücksichtigt werden müssen. Daraus resultierte eine sehr aufwendige Erarbeitung vertragsrechtlicher Unterlagen, die allesamt vor der Ausschreibung fertiggestellt sein müssen. Dabei hat sich zum Teil erst im Laufe des Prozesses herauskristallisiert, dass wesentlich mehr Unterlagen erarbeitet werden müssen, als anfangs gedacht. Damit einher ging ein Zeitverzug, sodass zum jetzigen Stand die Ausschreibung erst in Q1/2022 starten kann. Es sei erwähnt, dass das eCarpooling-System in Lincoln aufgrund der Rahmenbedingungen bundesweit ein einmaliges Konstrukt ist und somit ein Pilotprojekt darstellt (AP 4.4).

Die Parkraumbewirtschaftung wurde in der laufenden Förderphase ebenfalls ausgeweitet bzw. bestehende Lücken geschlossen. Am südlichen Rand der Lincoln-Siedlung (Zuweg zu den Kleingärten/ Waldweg) haben viele Bewohner:innen und ggf. auch Besucher:innen versucht, die Stellplatzmiete bzw. die Parkgebühren (im öffentlichen Raum) zu umgehen. Eine Nachsteuerung mittels Findlingen und einer Beschilderung, sollte das Wild- und Falschparken unterbinden. Ebenso wurden zwei

weitere Flächen in der Franklinstraße neu geplant, um die vormals als Feuerwehrzufahrt geplanten Flächen als Parkplätze auszuweisen, um sie in die Parkraumbewirtschaftung mit aufnehmen zu können. Aufgrund des noch nicht endausgebauten Zustandes einiger Straßen in Lincoln, kann die Stadt noch keine flächendeckende Parkraumbewirtschaftung in Lincoln durchführen (AP 4.4).

Zuletzt wurden auch Parkausweise (im Scheckkartenformat) an die Wohnungsbaugesellschaften ausgeteilt, um eine eindeutige Zuordnung der Autos und den zugewiesenen Stellplätzen zu gewährleisten. Denn die Bewohnerschaft in Lincoln ist kreativ, was die Vermeidung von Parkgebühren anbelangt. Es hat sich herausgestellt, dass die transponder, die bei Abschluss des Stellplatzmietvertrages ausgegeben wurden, an nicht autorisierte Bewohner:innen weitergegeben wurde, sodass bereits vergebende Stellplätze von Fremdparkenden belegt waren. Mit Hilfe der Parkausweise kann eine direkte Identifizierung stattfinden (AP 4.4).

Die dem Mobilitätsmanagement zugrunde gelegte Wort-Bild-Marke „lincolnmobil“ konnte im Mai 2020 beim deutschen Patent- und Markenamt angemeldet werden (AP 4.2).

2. Wichtigsten Positionen des zahlenmäßigen Nachweises

Personalkosten

Im Projekt wurde die Zuwendung zu einem Großteil für die Beschäftigung der Projektmitarbeiterinnen aufgewendet. Zunächst war vorgesehen, dass die Stelle vollumfänglich von Frau Hanna Wagener besetzt wird. Da jedoch Frau Martina Reece mit einer Teilzeitstelle (0,5 VZÄ) beim Mobilitätsamt in der Abteilung Mobilität im Sachgebiet Nahmobilität für den Bereich Öffentlichkeitsarbeit im Jahr 2019 eingestellt wurde und ihre Expertise als wertvolle Ergänzung für das Projekt NaMoLi erachtet wurde, wurde ihre Stelle um 0,25 VZÄ für das Projekt NaMoLi aufgestockt. Die Stelle für das Projekt NaMoLi wurde somit durch die Mitarbeiterinnen Frau Hanna Wagener und Frau Martina Reece besetzt.

Martina Reece: 01.04.2020 bis zum 11.03.2021: 0,25 VZÄ

Hanna Wagener: 01.04.2020 bis 31.08.2020: 0,25 VZÄ

01.09.2020 31.12.2020: 0,75 VZÄ

Aufgrund von Elternzeit wurde die Stelle von Frau Reece im März 2021 nur anteilig berechnet. Da ein Mitarbeiter auf eigenen Wunsch das Mobilitätsamt verlassen hat, bestand die Möglichkeit Frau Wagener vom 01.01.2021 bis zu dem Projektstart von „QuartierMobil 2“ (01.05.2021) bzw. „NaMoLi2“ (01.09.2021) über die Stelle 1882 zu verrechnen.

Vergabe von Aufträgen

Mit den Mitteln aus der „Vergabe für Aufträge“ i. H. v. 34.928,50 Euro wurde die Goethe Universität Frankfurt am Main (AG Mobilitätsforschung) mit einer Bewohner*innen-Befragung beauftragt. Aufgrund der gesenkten Mehrwertsteuer in 2020, hat sich eine Differenz i. H. v. 440,28 Euro ergeben, die für weitere Sachkosten genutzt wurde. Mittels der Befragung der Bewohnerschaft sollten Rückschlüsse auf die

Bekanntheit und Akzeptanz des Mobilitätskonzeptes in der Bewohnerschaft gezogen werden sowie dessen Auswirkungen auf ein nachhaltiges Mobilitätsverhalten analysiert werden. Die Ergebnisdarstellung der Bewohner*innen-Befragung ist in Anlage 3 beigefügt.

Aufgrund der (kostenneutralen) Laufzeitverlängerung der Phase 1 von NaMoLi und dem späteren Start der Förderphase 2, musste die zweite Bewohner*innen-Befragung, die zunächst für Phase 2 angesetzt war, ebenfalls in Förderphase 1 im März 2021 durchgeführt werden. Die hierfür benötigten Mittel i. H. v. 5000 Euro wurden aus Eigenmitteln der Goethe Universität Frankfurt am Main bezahlt.

Sonstige allgemeine Verwaltungsaufgaben

Weitere Mittel i. H. v. 8000 Euro wurden für „sonstige allgemeine Verwaltungsaufgaben“ angesetzt. Hieraus konnte im Jahr 2020 zum einen die Anmeldung der **Wort-Bild-Marke** des Mobilitätsmanagement auf Lincoln („lincolnmobil“) beim Deutschen Patent- und Markenamt gezahlt werden. Zum anderen konnte auch eine **Sonderauswertung** für das Bewohnerschafts-E-Carpooling beauftragt werden, die im Rahmen des Mobilitätsbeirates auf Lincoln am 17.12.2020 vorgestellt wurde. Die Sonderauswertung ermöglichte Rückschlüsse auf das Nutzer*innenverhalten des E-Carpooling-Systems, welche für die weitere Optimierung der Mobilitätsalternativen auf Lincoln von besonderer Bedeutung ist.

Darüber hinaus konnte in 2021 mit den Sachmitteln ein **Flyer des Mobilitätskonzeptes Ludwigshöviertel** für die Projektentwickler sowie Merchandise-Artikel für die Kommunikations- und Öffentlichkeitsarbeit des Mobilitätsmanagement auf Lincoln beauftragt werden. Letzteres soll vor allem für das **Schulische Mobilitätsmanagement** auf Lincoln genutzt werden. Am 30. August 2021 wurde die Schule auf Lincoln eröffnet. In diesem Zuge soll das schulische Mobilitätsmanagement auf Lincoln gestartet und **Schulmobilitäts-Tüten** an alle neu einzuschulenden Kinder ausgegeben werden. Die Schulmobilitäts-Tüten beinhalten einen **Schulwegeplan** für die Schulkinder der Luise Büchner Schule und unterschiedliche **mobilitätsbezogene Give-aways** (u. a. Reflektoren, Fahrrad-Gummibärchen, Fahrradklingel etc.), die den Kindern bei der Einschulung an die Hand gegeben werden sollen. Darüber hinaus sollen die Give-aways für weitere Informationsveranstaltungen und Beteiligungsprojekten genutzt werden. Die Erarbeitung des Schulwegeplans hat ergeben, dass es an der einen oder anderen Stelle besondere Aufmerksamkeitspunkte für die Kinder gibt. Diese wurden vorab durch Interimsmaßnahmen beseitigt, sodass die Kinder einen sicheren Schulweg haben. Die Maßnahmen wurden in Kooperation mit der Vorhabenträgerin (BVD nl) und dem privaten Planungsbüro Mobilitätslösungen erarbeitet, da teilweise die Straßen noch nicht im Endausbau hergestellt und somit noch nicht in städtischer Hand sind. Das Büro Mobilitätslösungen hat einen Beratervertrag mit dem Mobilitätsamt für die Schulwegesicherheit in Darmstadt. Das Büro Mobilitätslösung wurde daher für die Erarbeitung des Schulwegeplans aufgrund der langjährigen Erfahrung und enger Kooperationspartner beauftragt.

Eine tabellarische Übersicht der Ausgaben ist im Anlage 4 beigefügt.

3. Notwendigkeit und Angemessenheit der geleisteten Arbeit,

Für die Wissenschaftsstadt Darmstadt als kommunale Gebietskörperschaft liegt die Durchführung von transdisziplinären Forschungsprojekten außerhalb der herkömmlichen Aufgaben. Zur Unterstützung der Arbeiten in dem Reallabor war die Wissenschaftsstadt Darmstadt auf die Unterstützung durch die Projektmittel angewiesen. Die Erreichung der Projektziele wäre nicht ohne die Finanzierung durch das BMBF möglich gewesen. Somit wurde transdisziplinäres Wissen produziert – in gleicher Weise wissenschaftsrelevantes System – wie auch umsetzungsrelevantes Transformationswissen. Die Projektergebnisse werden Interessierten über Publikationen, Internetseiten und -downloads sowie über Vorträge weitgehend unentgeltlich zur Verfügung gestellt.

Die oben genannten Ausgaben waren zwingend erforderlich, um das Mobilitätskonzept der Lincoln-Siedlung weiter umzusetzen, es an den Bedarfen der Bewohnerschaft auszurichten und das Mobilitätsmanagement auf Lincoln, insbesondere im Bereich Kommunikation- und Öffentlichkeitsarbeit, aktiv weiter fortzuführen.

4. Voraussichtliche Nutzen, Verwertbarkeit des Ergebnisses im Sinne des fortgeschriebenen Verwertungsplans

Die Erkenntnisse des Projekts dienen nicht nur der Wissenschaftsstadt Darmstadt als Hilfsmittel für weitere Entwicklungsprozesse von Neubauquartieren und Bestandsquartieren, sondern können auch von weiteren Städten und Kommunen genutzt werden.

Hierzu hat das Mobilitätsamt Darmstadt in der Projektlaufzeit verschiedene Vorträge gehalten und an verschiedenen Austauschformaten teilgenommen, um andere Kommunen zu unterstützen.

Hierzu zählen folgende Veranstaltungen und Austauschformate:

- Austausch mit dem Stadtplanungsamt Regensburg am 20.07.2021
- Austausch mit dem Produktmanagement der EnBW Quartiersentwicklung, die im Zuge der IBA 2027 das Projekt „Der neue Stöckach“ planen, am 13.07.2021
- Bewertungsschema für nachhaltige Mobilitätskonzepte am Beispiel der Lincoln-Siedlung im Rahmen der IBA 2027, Austausch mit Projektgruppe Mobilität am 09.07.2021
- **Wagener, H. (2021):** Das Mobilitätskonzept der Lincoln-Siedlung: Pilotprojekt mit Zukunftschancen, Regionenworkshop München Nord: Digitale Transformation: Wohnen, Mobilität, Open Data, digital, 08.06.2021.
- Austausch mit dem Stadtplanungsamt der Stadt Bochum am 19.05.2021
- **Wagener, H. (2021):** Quartiersgaragen in der Lincoln-Siedlung in Darmstadt – Vermittlung und operativer Betrieb durch ein Mobilitätsmanagement, NRW Zukunftsnetz Mobilität, Fachgruppe Stadt- und Dorfentwicklung „Quartiersgaragen in neuen Wohngebieten – Nutzungsmöglichkeiten, Betreiber- und Betriebsmodelle, Wirtschaftlichkeit und Akzeptanz“, digital, 21.4.2021.
- Exkursion Lincoln-Siedlung mit der Stadt Rüsselsheim am 19.04.2021

- **Selzer, S.; Wagener, H. (2021):** „Realitätscheck“ des Leuchtturmprojektes Lincoln-Siedlung in Darmstadt. DECOMM 2021 – Wohnen und Mobilität: Der Mobilitätswandel im Quartier (Forum 1: Wohnen verstehen), digital, 14.04.2021.
- **Samaan, A (2021):** Blitzlicht Wohnen & Mobilität, Darmstadt, Auftaktveranstaltung „Bundesweites Netzwerk Wohnen und Mobilität“ des VCD, digital, 22.01.2021.
- **Wagener, H. (2020):** Mobilitätskonzept der Lincoln-Siedlung und Betriebskonzept der Sammelgaragen. BuWoMo Online-Beratungsworkshop des VCD: Quartiersgaragen – Betreibe- und Nutzungsmodelle, digital. 03.12.2020.
- **Samaan, A. (2020):** Reallabor Lincoln-Siedlung, Darmstadt. Präsentation im Rahmen des Forschungsprojektes UrbanMove, Wien, digital. 27.11.2020.
- **Wagener, H. (2020):** Reallabor Lincoln-Siedlung. Best-practice-Beispiel am Infostand der 2. NaKoMo-Jahreskonferenz: Stadt(um)Land. Verkehr. Mobilität zwischen urbanen und ländlichen Räumen“, digital, 18.11.2020.
- **Wagener, H. (2020):** Mobilitätsentwicklung in Darmstadt. Fachinput im Fachlabor #3 öffentliches Quartier der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen, Berlin, digital, 17.11.2020.

5. Bekannt gewordener Fortschritt auf dem Gebiet des Vorhabens bei anderen Stellen

Die bekannt gewordenen Erkenntnisse Dritter auf dem Gebiet des Vorhabens wurden in der Förderphase bei der Konzeption und Auswertung der empirischen Erhebungen so weit möglich berücksichtigt und integriert. Dabei wurde ersichtlich, dass in der Wissenschaft und Praxis nachhaltige Mobilitätsprojekte in Bestandsquartieren mit dem Forschungsschwerpunkt „Nachhaltige Mobilität“ und „Urbanes Parken“ diskutiert wurden. Dabei nimmt die Quartiersmobilität einen deutlich höheren Stellenwert ein, als noch vor ein paar Jahren. Dies wird auch bei Neubauquartieren ersichtlich. Mobilitätskonzepte, die von Beginn der Quartiersentwicklung an eine multimodale Mobilität fördern, u. a. durch Stellplatzeinschränkungssatzungen, Gleichberechtigung bei dem Zugang von ÖPNV und MIV, Mobilitätsmanagement, werden immer häufiger von Kommunen gefordert und gewinnen bei städtebaulichen Wettbewerben an Bedeutung. Es gibt inzwischen mehrere aktuelle Forschungsprojekte bzw. –themen hierzu (s.u.).

Durch die Teilnahme an dem Projekt „Bundesweites Netzwerk Wohnen und Mobilität“ des VCD wurde die Bedeutung von Wohnen und Mobilität in den Mittelpunkt gerückt, da 80 % der Wege am Wohnort beginnen oder enden. Der Austausch zwischen Kommunen, Mobilitätsdienstleistern und Wohnungsbaugesellschaften wird durch das Projekt verstärkt. Hier hat sich der Eindruck gefestigt, dass insbesondere für Wohnungsbaugesellschaften das Thema Mobilität eine immer wichtigere Rolle einnimmt, die Beharrungskräfte der Autozentriertheit jedoch noch stark vertreten sind. Insbesondere bei Eigentumswohnungen wird eine Vermarktung ohne dazugehörigen Stellplatz noch als Vermarktungsrisiko wahrgenommen.

Viele Kommunen stellen es zwar mittlerweile den Wohnungsbaugesellschaften frei, durch ein nachhaltiges Mobilitätskonzept (z.B. durch die Bereitstellung von

Carsharing) die Stellplatzanzahl zu reduzieren, die Frage der langfristigen Tragfähigkeit der Konzepte bzw. der Umsetzungskontrolle bleibt jedoch offen.

Insgesamt kann zwar festgestellt werden, dass sich die Sensibilität von Mobilitätskonzepten bezogen auf den ruhenden Verkehr sowie die Gestaltung des öffentlichen Raumes verstärkt hat und oftmals befürwortet wird, die Skepsis und Vorbehalte jedoch wachsen, je näher die Maßnahmen das eigene (Wohn-)Umfeld betreffen.

Mobilitätsforscher*innen behandeln das Thema des städtischen Parkens mittlerweile aus unterschiedlichen Perspektiven. Die wissenschaftlichen Erkenntnisse stellen einen wichtigen Baustein für die nachhaltige, urbane Mobilitätsentwicklung dar. Dennoch fehlt bislang eine politisch umfassende Strategie zur nachhaltigen Umgestaltung der städtischen Verkehrssysteme. Forschungsbeiträge, die die nachhaltige Entwicklung der Verkehrslage in Deutschland betrachten, thematisieren oft nur einzelne Aspekte des Planungsprozesses. Als mögliche Erklärung können sowohl die Dauer als auch die Komplexität der verkehrspolitischen Planungsprozesse herangezogen werden, die sich aus der föderalen Struktur des Landes, der polyzentrischen Verwaltungsstruktur und dem Einfluss des europäischen Rechtsrahmens ergeben. Vereinzelt Forschungsbeiträge betrachten die deutsche Verkehrspolitik aus einer historischen Perspektive. Sie beschäftigen sich mit den Veränderungen in der deutschen Verkehrspolitik, die seit der Wiedervereinigung und der Öffnung Osteuropas entstanden sind.

Durch die Vernetzung mit Dritten ist die Sensibilität von Mobilitätskonzepten bezogen auf den ruhenden Verkehr sowie die Gestaltung des öffentlichen Raums unterstrichen worden. Trotz des steigenden Stellenwertes stellen die Lincoln-Siedlung sowie das in Planung befindliche benachbarte Ludwigshöhviertel in Darmstadt mit der Implementierung eines ganzheitlichen nachhaltigen Mobilitätskonzeptes noch eine Ausnahme dar. Parallel zu den Entwicklungen in Lincoln und dem Ludwigshöhviertel werden in Darmstadt Siedlungen entworfen, die kein nachhaltiges Mobilitätskonzept beinhalten, sondern – im Gegenteil – trotz zentraler Lage in unmittelbarer Nähe zum Hauptbahnhof traditionell entwickelt werden (mindestens 1 Parkplatz je Wohnung). Allerdings werden auch bei kleineren Bauvorhaben im Rahmen des Nachweises zur verkehrlichen Erschließung mittlerweile Verkehrsuntersuchungen gefordert, die auf eine Reduzierung des motorisierten Verkehrs hinwirken. Dies ist oftmals erforderlich, weil der Leistungsfähigkeitsnachweis im angrenzenden Straßennetz nicht nachgewiesen oder der Platz bzw. die Kosten für nachzuweisende Stellplätze dadurch reduziert werden können.

Folgende, während der Projektlaufzeit durchgeführte Projekte anderer Stellen waren von Bedeutung für das Vorhaben:

- City2Share, Mobilitätsstationen und Lieferkonzepte in innenstadtnahen Quartieren (München, Hamburg, BMU, 2016-2020),
- Civitas-Eccentric, Wohnen und Mobilität neu denken (München-Domagkpark, EU, 2016-2020),

- Move Urban – Flächeneffiziente Siedlungs- und Mobilitätskonzepte in wachsenden urbanen und neuen suburbanen Wohnquartieren (Waterkant Berlin-Spandau, BMBF, 2017-2020) oder Umwidmung von Verkehrsflächen zugunsten aktiver Mobilität (UBA, 2019-2021),
- Nachhaltige Mobilität im Bremer Hulsberg-Viertel (EU-SUNRISE, 2017-2021),
- Smarter together, u.a. E-Mobilitätsstationen (Wien/Lyon/München-Freiham, EU, 2016-2020),
- „Bundesweites Netzwerk Wohnen und Mobilität“ des VCD (2020-2022)

Folgende relevante Publikationen sind während des Projektverlaufs von anderen Stellen veröffentlicht worden:

- Aguilera, A.; Cacciari, J.**, (2020): Living with fewer cars: review and challenges on household demotorization. In: *Transport Reviews*, 40(6), S. 796–809. <https://doi.org/10.1080/01441647.2020.1772405>
- Bache, I.** (2020): Evidence in the Policy Stream: The Multiple Streams Approach. In: Bache, I. (Hrsg.): *Evidence, Policy and Wellbeing*, S. 79–99. Cham: Palgrave Pivot. <https://doi.org/10.1007/978-3-030-21376-3>
- Baehler, D.; Rérat, P.** (2020): Between Ecological Convictions and Practical Considerations – Profiles and Motivations of Residents in Car-free Housing Developments in Germany and Switzerland. In: *Geographica Helvetica*, 75(2), S. 169–181. <https://doi.org/10.5194/gh-75-169-2020>
- Baehler, D.; Rérat, P.** (2020): Beyond the car. Car-free housing as a laboratory to over-come the “system of automobility”. In: *Applied Mobilities*. <https://doi.org/10.1080/23800127.2020.1860513>
- Olejniczak, K.; Borkowska-Waszak, S.; Domaradzka-Widł a, A.; Park, Y.** (2020): Policy Labs: the next frontier of policy design and evaluation? In: *Policy & Politics*, 48(1), S. 89–110. <https://doi.org/10.1332/030557319X15579230420108>
- Oostendorp, R.; Oehlert, J.; Heldt, B.** (2020): Neue Mobilitätsangebote in Wohnquartieren: Maßnahmen und Wirkungen aus Sicht von öffentlicher Verwaltung, Wohnungswirtschaft und Planung. In: Appel, A.; Scheiner, J.; Wilde, M. (Hrsg.): *Mobilität, Erreichbarkeit, Raum. Studien zur Mobilitäts- und Verkehrsforschung*. Wiesbaden: Springer Fachmedien. 37
- Schwedes, O.; Keicher, M. (Hrsg.)** (2020): *The Electric Car: Mobility in Upheaval*. Wiesbaden: Springer Nature.
- Sprei, F.; Hult, C.; Hult, Å.; Roth, A. (2020)**: Review of the effects of developments with low parking requirements. In: *Sustainability*, 12(5), 1744. <https://doi.org/10.3390/su12051744>
- Spurling, N.** (2020): Parking futures: The relationship between parking space, everyday life and travel demand in the UK. In: *Land Use Policy*, 91, 103872. <https://doi.org/10.1016/j.landusepol.2019.02.031>
- Witting, A.; Dudley, G.** (2020): A long-term perspective on entrepreneurial strategies and their impact on British road policy. In: *European Policy Analysis*, 6(1), S. 58–76. <https://doi.org/10.1002/epa2.1070>

6. Erfolgte und geplante Veröffentlichungen der Ergebnisse

Während der Projektlaufzeit konnte ein gemeinsamer Artikel von Mobilitätsamt Darmstadt, Büro StetePlanung und der Goethe Universität herausgebracht werden:

Samaan, A.; Selzer, S.; Stete, G.; Wagener, H. (2020): „Realitätscheck“ Lincoln-Siedlung: Treiber und Hemmnisse der praktischen Umsetzung eines nachhaltigen Mobilitätskonzeptes“ In: Planerin 2020, Ausgabe 6/20, S. 50-52.

Des Weiteren konnte im Rahmen des Abschlussberichts „QuartierMobil“ ein eigener Praxisbericht zu dem Reallabor Lincoln-Siedlung veröffentlicht werden, der ebenfalls das Förderprojekt „NaMoLi“ beinhaltet. Der Bericht wurde in Kooperation mit dem Büro StetePlanung erarbeitet, welches mit der Erstellung des Mobilitätskonzeptes durch die Wissenschaftsstadt Darmstadt beauftragt wurde. Durch die verschiedenen Förderprojekte (u. a. QuartierMobil und NaMoLi) war das Büro kontinuierlich in den Umsetzungsprozess eingebunden. Die Erkenntnisse und Erfahrungen aus dem Umsetzungsprozess sind in den Praxisbericht (inkl. Handlungsempfehlungen) eingeflossen.

Blehschmidt, A.; Samaan, A.; Stete, G.; Wagener, H. (2021): QuartierMobil: Reallabor Lincoln-Siedlung Darmstadt (Abschlussbericht). Online verfügbar unter: Microsoft Word - 2021-08-06_QM Bericht_aktuell.doc (darmstadt.de)

Die wissenschaftlichen Ergebnisse der Bewohnenden-Befragung durch die Goethe Universität wurden in einer Arbeitspapierreihe veröffentlicht.

Klein, M., Klinger, T. & M. Lanzendorf (2021): Nachhaltige Mobilität Lincoln. Evaluation des Mobilitätskonzeptes und Veränderungen im Mobilitätsverhalten der Bewohner*innen der Lincoln-Siedlung in Darmstadt. Arbeitspapiere zur Mobilitätsforschung Nr. 25. Online verfügbar unter: <http://publikationen.ub.uni-frankfurt.de/frontdoor/index/index/docId/51590>.

Am 05. August 2021 war das hr-Fernsehen zu Besuch in Lincoln. Mit dem Beitrag „Klimafreundlich fahren – wie geht das?“ wurde nicht nur kurz das Mobilitätskonzept der Lincoln-Siedlung, sondern auch weitere Projekte zur Förderung einer nachhaltigen urbanen Mobilität in Hessen vorgestellt. Der Beitrag kann unter folgendem Link eingesehen werden: <https://www.ardmediathek.de/video/doku-und-reportage/klimafreundlich-fahren-wie-geht-das/hr-fernsehen/Y3JpZDovL2hyLW9ubGluZS8xNTEzMzU/> (Stand: 20.09.21).

Der vorliegende Abschlussbericht soll ebenfalls nach positiver Rückmeldung des Projektträgers auf der Website (<https://www.darmstadt.de/leben-in-darmstadt/mobilitaet-und-verkehr/verkehrsentwicklung-und-projekte/abgeschlossene-projekte/foerderprojekt-nachhaltige-mobilitaet-lincoln-namoli>) eingestellt werden.

Berichtsblatt (Anlage 1)

| | |
|---|---|
| 1. ISBN oder ISSN | 2. Berichtsart (Schlussbericht oder Veröffentlichung) Schlussbericht |
| 3. Titel Nachhaltige Mobilität Lincoln (NaMoLi): Implementierung innovativer nachhaltiger Mobilitätskonzepte in Neubausiedlungen und Konversionsflächen am Beispiel der Lincoln-Siedlung in Darmstadt | |
| 4. Autor(en) [Name(n), Vorname(n)] Samaan, Astrid Wagener, Hanna | 5. Abschlussdatum des Vorhabens 31.08.2021 |
| | 6. Veröffentlichungsdatum geplant |
| | 7. Form der Publikation |
| 8. Durchführende Institution(en) (Name, Adresse) Wissenschaftsstadt Darmstadt Der Magistrat Mobilitätsamt – Abteilung Mobilität Astrid Samaan & Hanna Wagener Stadthaus West Mina-Rees-Str. 10 64295 Darmstadt Goethe Universität Frankfurt am Main Institut für Humangeographie AG Mobilitätsforschung Prof. Dr. Martin Lanzendorf Theodor- W.-Adorno-Platz 1 60629 Frankfurt | 9. Ber. Nr. Durchführende Institution |
| | 10. Förderkennzeichen 01UV2030 |
| | 11. Seitenzahl 16 |
| 12. Fördernde Institution (Name, Adresse) Bundesministerium für Bildung und Forschung (BMBF) 53170 Bonn | 13. Literaturangaben |
| | 14. Tabellen |
| | 15. Abbildungen |
| 16. Zusätzliche Angaben | |
| 17. Vorgelegt bei (Titel, Ort, Datum) | |

18. Kurzfassung

Die Wissenschaftsstadt Darmstadt steht aufgrund eines in den letzten Jahren zu beobachtenden Verkehrs- und Bevölkerungswachstums vor großen Herausforderungen. Die Einführung des Dieselfahrverbots zeigt den dringenden Handlungsbedarf im Hinblick auf eine sozial wie ökologisch nachhaltigere Mobilität in der Stadt. Jedoch wird ein starkes Bevölkerungswachstum prognostiziert, was weitere verkehrliche Folgen bedingen würde. Daher entwickelt die Stadt Darmstadt auf zwei Konversionsflächen neue Wohngebiete; die Lincoln-Siedlung und das Ludwigshöviertel. Die Entstehung der Lincoln-Siedlung ist mit der Entwicklung eines nachhaltigen Mobilitätskonzepts verknüpft und steht in diesem Zusammenhang für einen Anfang. Mittels Push- und Pull-Maßnahmen, soll die Bewohnerschaft darin unterstützt werden, ihre Mobilität abzuwickeln, ohne auf einen privaten Pkw angewiesen zu sein. Doch bereits während der Umsetzung des Mobilitätskonzeptes zeigen sich unterschiedliche Reaktionen, was die Implementierung vor eine Herausforderung stellt. Außerdem stellt sich die Frage der Wirkung der Maßnahmen auf die tatsächlich realisierte Alltagsmobilität. Demnach ist eine stetige Begleitung und Evaluation des Mobilitätskonzeptes unter Einbezug der Zivilgesellschaft von herausragender Bedeutung für eine erfolgreiche Implementierung des Mobilitätskonzeptes.

Das Projekt NaMoLi verfolgte demnach das Ziel, die Wirkung des nachhaltigen Mobilitätskonzeptes der Lincoln-Siedlung in Darmstadt zu untersuchen. Dabei war zum einen von Interesse, inwiefern das nachhaltige Mobilitätskonzept von den neu zugezogenen Bewohner*innen wahrgenommen, akzeptiert und in die Praxis umgesetzt wird sowie zum anderen, inwiefern durch diese Erkenntnisse das Mobilitätskonzept weiterentwickelt und ausgebaut werden kann. NaMoLi sollte demnach helfen, das bereits entwickelte Mobilitätskonzept der Lincoln-Siedlung erfolgreich umzusetzen, indem es den partizipativen Charakter des Reallabors Lincoln-Siedlung verstetigt und zudem wissenschaftliche Erkenntnisse über dessen Wirkung auf die Alltagsmobilität der Bewohner*innen ermöglicht. Ziel der Stadt Darmstadt war darüber hinaus, das Mobilitätskonzept auf weitere Konversionsflächen (Ludwigshöviertel) sowie auf Bestandsquartiere auszuweiten, um die sozial-ökologische Transformation des Verkehrssektors der Stadt weiter fortzuschreiben.

Die Stadt Darmstadt hat im Projekt NaMoLi die erfolgreiche Zusammenarbeit aus dem Projekt QuartierMobil mit der Goethe-Universität fortgesetzt. Die Goethe Universität war über einen FuE-Auftrag in das Projekt eingebunden. Hierzu zählte die Konzeption einer quantitativen, standardisierten Erhebung sowie deren Umsetzung, die Rückschlüsse geben sollte, inwiefern sich das Mobilitätsverhalten der Bewohner*innen nach dem Wohnumzug in die Lincoln-Siedlung verändert hat. Darüber hinaus wurde auch die Befragung als Panelstudie fortgeführt, um den Verlauf und die (Langzeit-)Wirkung des Mobilitätskonzeptes beobachten zu können. Die Befragungsergebnisse dienen der Evaluation des Mobilitätskonzeptes. Gerahmt wurde das Projekt durch das Reallabor Lincoln-Siedlung, in welchem das Mobilitätskonzept partizipativ mit der Zivilgesellschaft sowie mit weiteren an der Entwicklung beteiligten Akteuren bearbeitet wurde. Schließlich sollte mit dem Projekt geprüft werden, inwiefern sich das Mobilitätskonzept am Beispiel der Konversionsfläche Ludwigshöviertel in Darmstadt auf weitere Siedlungen übertragen lässt.

19. Schlagwörter

Mobilität, Quartier, Darmstadt, Reallabor, sozial-ökologische Transformation, Mobilitätswende, Stellplatzmanagement, Mobilitätskonzepte für Neubauquartiere

20. Verlag

21. Preis

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

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 Fragebogen¹ 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.

¹ 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 % ^a |
| | Männlich | 51,8 % | 51,1 % ^a |
| | Divers | 0,6 % | k. A. |
| Alter | Mittelwert (nur Volljährige) | 40 Jahre | 46,4 Jahre ^b |
| 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 % ^c |
| | 2 | 37,8 % | 26,5 % ^c |
| | 3 oder mehr | 44,5 % | 21 % ^c |
| | 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 % | |

^a Quelle: WISSENSCHAFTSSTADT DARMSTADT (2019b)

^b Quelle: HESSISCHES STATISTISCHES LANDESAMT (2020), eigene Berechnung (nur volljährige Bewohner*innen einbezogen)

^c 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.

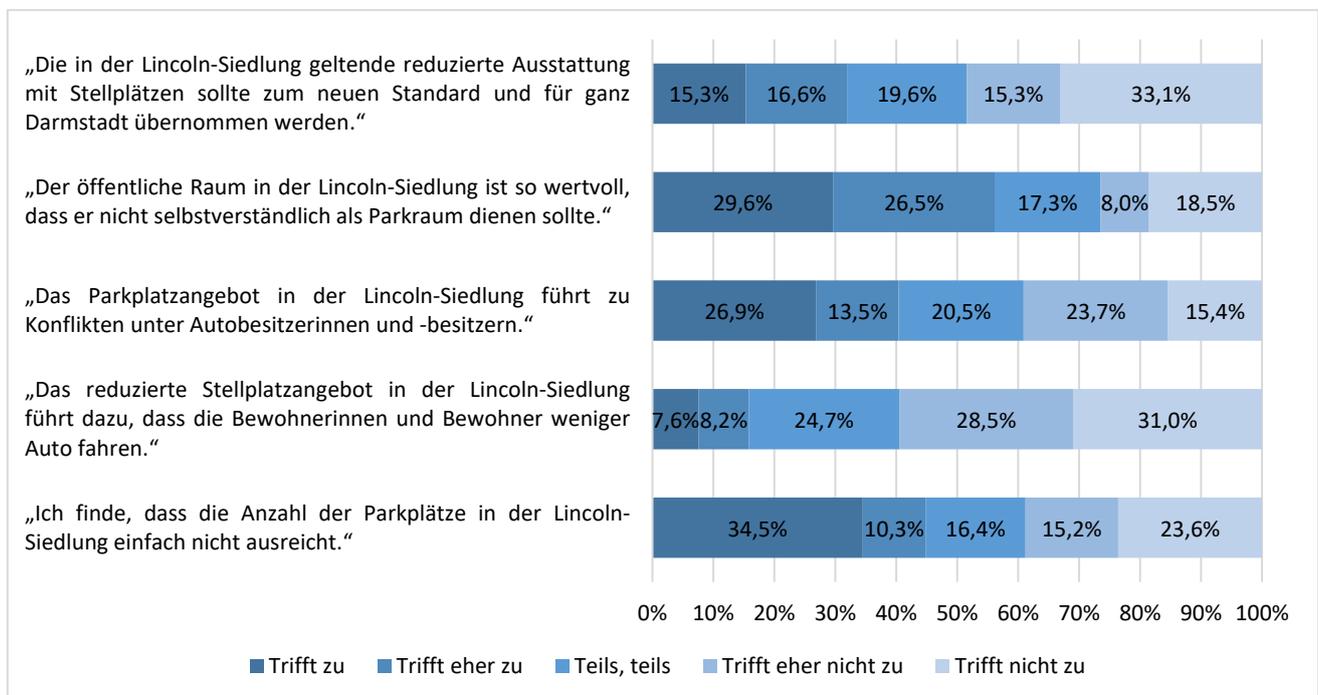


Abbildung 2: Bewertung des Parkraummanagements (Quelle: Eigene Erhebung, N=166)

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.

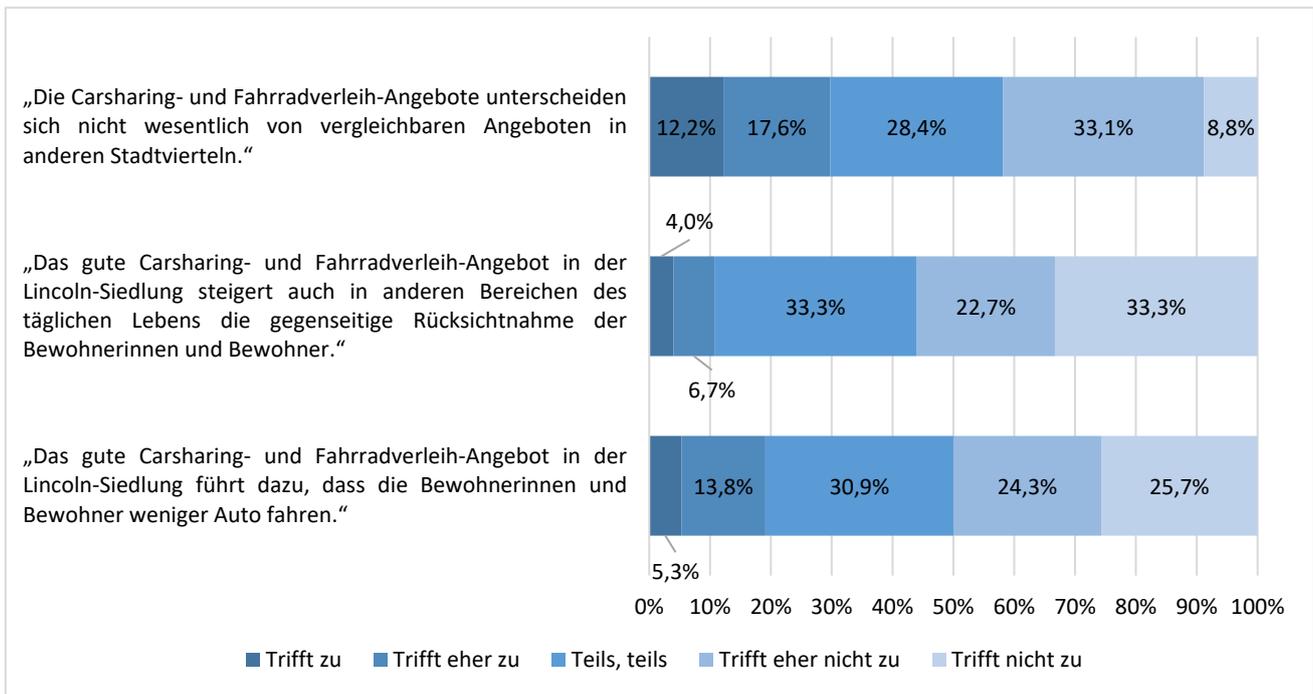


Abbildung 3: Bewertung der Sharing-Angebote (Quelle: Eigene Erhebung, N=166)

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.

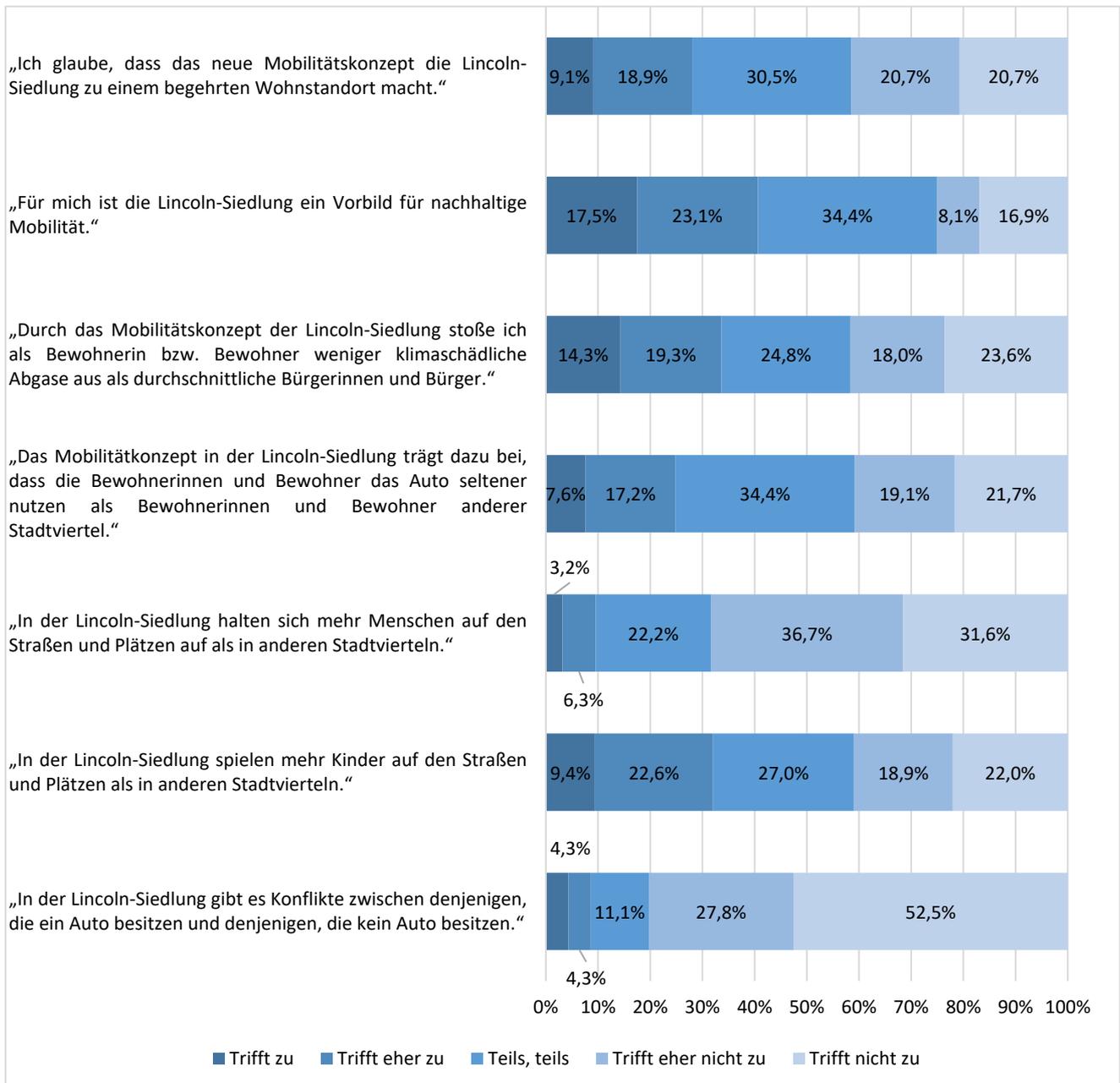


Abbildung 4: Bewertung der Lincoln-Siedlung als Wohnstandort (Quelle: Eigene Erhebung, N=166)

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-Besitz²

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 % |
| Veränderungen in der Pkw-Verfügbarkeit | | |
| 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 |

² 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)³

| 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

³ 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> (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> (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) | a) Unmittelbar vor dem Umzug <input type="checkbox"/> 0 <input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3 oder mehr | | b) Aktuell <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.)? | a) Unmittelbar vor dem Umzug <input type="checkbox"/> jederzeit <input type="checkbox"/> gelegentlich <input type="checkbox"/> gar nicht | | b) Aktuell <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 keine Notwendigkeit , 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 aufgrund äußerer Zwänge nicht 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 nicht sicher , ob und wie ich dieses Ziel erreichen kann. | <input type="checkbox"/> |
| 8.4 | Zurzeit benutze ich noch oft das Auto, es ist aber mein festes Ziel , meine Autonutzung zu verringern. Ich weiß auch schon genau , wie ich dieses Ziel erreiche, ich muss meinen Plan nur noch in die Tat umsetzen. | <input type="checkbox"/> |
| 8.5 | Aufgrund meiner Beschäftigung mit dem Thema Alltagsmobilität habe ich mich bewusst entschieden , anstelle des Autos möglichst oft andere Verkehrsmittel zu benutzen . Auch in den nächsten Monaten werde ich meine geringe Autonutzung beibehalten bzw. noch weiter verringern. | <input type="checkbox"/> |
| 8.6 | Ich besitze kein Auto bzw. kann das im Haushalt vorhandene Auto nicht benutzen . Deshalb habe ich auch kein Ziel für meine zukünftige Autonutzung . | <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:

1. **erster** Buchstabe des **Vornamens** Ihrer **Mutter**
2. **erster** Buchstabe des **Vornamens** Ihres **Vaters**
3. + 4. **erster** und **letzter** Buchstabe Ihres **Geburtsortes**
5. + 6. **Geburts**tag Ihrer **Mutter** (lediglich der Tag, z.B. 04 für 4. Februar)
7. + 8. **Geburts**tag Ihres **Vaters**

Beispiel:

1. Der Vorname Ihrer Mutter lautet **B**irgit.
2. Der Vorname Ihres Vaters lautet **M**ichael.
3. + 4. Sie wurden in **B**erlin geboren.
5. + 6. Der Geburtstag Ihrer Mutter ist der **01**. Juli.
7. + 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 | M | B | N | 0 | 1 | 2 | 8 |
| <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.

