

Annabell Baumgartner

Methodenbericht zur Haushaltsbefragung „Mobilität im Quartier“ in Frankfurt am Main und Darmstadt

Arbeitspapiere zur Mobilitätsforschung Nr. 38

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

Die Erstellung dieses Arbeitspapiers und die Durchführung der Befragung erfolgten im Rahmen des Projektes *QuartierMobil 2*. Das Bundesministerium für Bildung und Forschung (BMBF) fördert das Projekt *QuartierMobil 2: Persistenz und Dynamik urbaner Mobilität – Strategien zur Zukunft des städtischen Parkens sowie alternativer Mobilitätsangebote* im Rahmen der Strategie „Forschung für Nachhaltigkeit“ (FONA) www.fona.de im Förderschwerpunkt Sozial-ökologische Forschung unter dem Förderkennzeichen FKZ: 01UR2102A. Die Verantwortung für den Inhalt dieser Veröffentlichung liegt bei der Autorin.



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: 2363-8133
DOI: 10.21248/gups.69037
urn:nbn:de:hebis:30:3-690370

Arbeitspapiere zur Mobilitätsforschung Nr. 38 (2023)

Redaktion: Marcus Klein

Zitierweise: Baumgartner, A. (2023): Methodenbericht zur Haushaltsbefragung „Mobilität im Quartier“ in Frankfurt am Main und Darmstadt. Arbeitspapiere zur Mobilitätsforschung Nr. 38. Frankfurt a.M.

Inhalt

1. Einleitung	5
2. Fragebogenerstellung.....	7
3. Stichprobenauswahl.....	9
3.1. Auswahl der Befragungsgebiete.....	9
3.2. Auswahl der Haushalte.....	10
4. Durchführung der Befragung	13
4.1. Pretest	13
4.2. Hauptbefragung.....	13
5. Rücklauf und Datenaufbereitung.....	15
6. Struktur der Stichprobe	17
7. Literaturverzeichnis.....	21
Anhang I – Fragebogen	23
Anhang II – Anschreiben	33

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1 – Themenblöcke des Fragebogens	8
Tabelle 2 – Rücklauf des Pretests und der Hauptbefragung	15
Tabelle 3 – Soziodemographische Daten der befragten Frankfurter*innen nach Befragungsgebieten im Vergleich zu amtlichen Daten der Stadt Frankfurt am Main.....	19
Tabelle 4 – Soziodemographische Daten der befragten Darmstädter*innen nach Befragungsgebieten im Vergleich zu amtlichen Daten der Wissenschaftsstadt Darmstadt	20

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1 – Befragungsgebiete in Frankfurt am Main und Darmstadt	9
Abbildung 2 – Übersicht des Befragungsablaufs	13

1. Einleitung

Im März 2022 wurde eine quantitative Haushaltsbefragung (N=1.186) im Rahmen des Projektes *QuartierMobil 2* in insgesamt acht Quartieren in Darmstadt und Frankfurt am Main durchgeführt, um die Zustimmung der Bevölkerung zu verschiedenen verkehrspolitischen Maßnahmen zu ermitteln. Ein besonderer Fokus lag dabei auf Einstellungen gegenüber einer Parkraumbewirtschaftung sowie einer Reduzierung von Parkflächen im öffentlichen Straßenraum zugunsten alternativer Flächennutzungen, sowohl hinsichtlich neuer Mobilitätsangebote als auch zur Verbesserung städtebaulicher Aufenthaltsqualitäten. Das Projekt knüpft an Erkenntnissen aus der ersten Projektphase (*QuartierMobil*, 2017-2020) an, in der Persistenzen und Dynamiken bei der Transformation urbaner Mobilität im Quartier aus einer transdisziplinären Perspektive in zwei Reallaboren untersucht wurden. In der zweiten Projektphase soll das dort erworbene Wissen über Maßnahmen zum ruhenden Verkehr auf weitere Bestands- und Neubauquartiere übertragen werden.

Ziel des Berichtes ist es, die Methodik der vom Projekt begleiteten Haushaltsbefragung „Mobilität im Quartier“ vorzustellen. Die Befragung wurde in der Arbeitsgruppe Mobilitätsforschung des Instituts für Humangeographie der Goethe-Universität Frankfurt am Main von Annabell Baumgartner durchgeführt und von Dr. Ines Kawgan-Kagan und Prof. Dr. Martin Lanzendorf betreut. In den folgenden Kapiteln werden zunächst die Erstellung und der Aufbau des Fragebogens (Kapitel 2), die Auswahl der Stichprobe (Kapitel 3) sowie die Durchführung der Befragung (Kapitel 4) beschrieben. Anschließend werden der Rücklauf und das Vorgehen bei der Datenaufbereitung (Kapitel 5) sowie die Struktur der Stichprobe (Kapitel 6) vorgestellt.

2. Fragebogenerstellung

Als Untersuchungsdesign wurde ein standardisierter Fragebogen als Querschnittsstudie ausgewählt und in Absprache mit den Projektpartner*innen entwickelt (Anhang I). Um eine Vergleichbarkeit mit Ergebnissen des Vorgänger-Projektes *QuartierMobil* zu ermöglichen, wurden die thematischen Abschnitte an der vorangegangenen Haushaltsbefragung orientiert (vgl. Kirschner 2019, in dieser Reihe). Aufgrund abweichender wissenschaftlicher Fragestellungen wurden nach einer weiterführenden Literaturrecherche vereinzelt Items hinzugefügt, entnommen, in eine andere Reihenfolge gebracht oder sprachlich an die erweiterten Befragungsgebiete der Befragung angepasst. Der Fragebogen umfasst insgesamt 10 Seiten und setzt sich aus sechs thematischen Abschnitten sowie einem Freifeld auf der letzten Seite zusammen, in dem die Befragten die Möglichkeit erhielten weitere Anmerkungen zu machen und Themen anzusprechen (Tabelle 1). Der Fragebogen besteht primär aus geschlossenen Fragen, sowie acht halboffenen und sechs offenen Fragen.

Für die Erstellung des Fragebogens wurde die Befragungs- und Prüfungssoftware *Evasys* verwendet. Mithilfe der Software wurde sowohl ein Papier-Fragebogen entwickelt als auch eine Online-Version, die mithilfe eines dem Fragebogen beigefügten QR-Codes bzw. Links aufgerufen werden konnte. Die ausgedruckten Papierfragebögen wurden mitsamt einem Anschreiben und einem vorfrankierten Rücksendeumschlag in einen weißen A4-Umschlag kuvertiert, der mit dem Titel der Befragung „Mobilität im Quartier“, Logos der Goethe-Universität, der Wissenschaftsstadt Darmstadt und Stadt Frankfurt am Main sowie einem kurzen Teaser zum Inhalt des Fragebogens bedruckt war (Anhang II).

Tabelle 1 – Themenblöcke des Fragebogens (eigene Darstellung)

Thema	Inhalt
Mobilität in Ihrem Alltag	<ul style="list-style-type: none"> - Einstellungen zu Verkehrsmitteln (Zu Fuß gehen, Fahrradfahren, Öffentliche Verkehrsmittel, Autofahren) - Problemwahrnehmungen & Zielvorstellungen (Verkehrsmittel, Parken) - Bereitschaft Pkw-Nutzung zu reduzieren - Soziale & persönliche Normen zur Pkw-Nutzung
Parkraumgestaltung in Ihrem Wohnumfeld	<ul style="list-style-type: none"> - Einstellungen zu verkehrspolitischen Maßnahmen: <ul style="list-style-type: none"> - Quartiersgaragen - Regulierung von SUV's - Gehwegparken - Umwandlung von Parkplätzen in alternative Flächennutzungen - Parkraumbewirtschaftung
Verfügbarkeit von Verkehrsmitteln	<ul style="list-style-type: none"> - Besitz von Führerschein, Pkw, Fahrrad, Zeitkarte für ÖV - Verfügbarkeit von Pkw, Lastenrad, Pedelec - Sharing-Mitgliedschaften (Carsharing, Bike-Sharing, E-Scooter-Sharing)
Verkehrsmittelnutzung	<ul style="list-style-type: none"> - Pkw als (Mit-)Fahrer*in, Carsharing - ÖPNV - Fahrrad, Pedelec/E-Bike, Lastenfahrrad, Leihfahrrad - E-Scooter - Zu Fuß gehen
Verfügbarkeit und Nutzung von Parkraum	<ul style="list-style-type: none"> - Parkplatzart - Dauer der Parkplatzsuche - Parkdauer - Distanz zum Wohnort - Kosten - Park-App
Persönliche Angaben	<ul style="list-style-type: none"> - Wohnort - Geschlecht - Alter - Bildungsabschluss - Erwerbssituation - Haushaltsgröße (Anzahl Kinder, Wohngemeinschaft) - Haushaltsnettoeinkommen - Mobilitätseinschränkung - Migrationshintergrund
Platz für Anmerkungen	<ul style="list-style-type: none"> - Freifeld

3. Stichprobenauswahl

3.1. Auswahl der Befragungsgebiete

In Darmstadt erfolgte die Auswahl der Befragungsgebiete im Rahmen einer Steuerungsgruppe, die sich aus dem Mobilitätsamt der Stadt, dem Planungsbüro *StetePlanung* sowie lokalen Akteur*innen zusammensetzte. Während eines Online-Workshops wurden seitens des Planungsbüros Quartiere hinsichtlich soziodemographischer, städtebaulicher und verkehrlicher Daten vorgestellt und in vier unterschiedliche Quartierstypen unterteilt: (I) Parkraumbewirtschaftung bereits umgesetzt, (II) Konzept zur Parkraumbewirtschaftung abgeschlossen, Umsetzung noch nicht begonnen, (III) noch kein Konzept entwickelt; Quartier ist dicht bebaut, eher Innenstadtnah gelegen, mit hohem Parkdruck und (IV) noch kein Konzept entwickelt; Quartier ist eher locker bebaut, „Familienquartier“ mit hoher Anforderung an Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum. Die Teilnehmenden konnten anschließend für ein Quartier je Quartierstyp abstimmen. Dabei wurden Bessungen Nord (Quartierstyp I), das Johannesviertel (Quartierstyp II), die Postsiedlung (Quartierstyp III) und Eberstadt (Quartierstyp IV) ausgewählt.

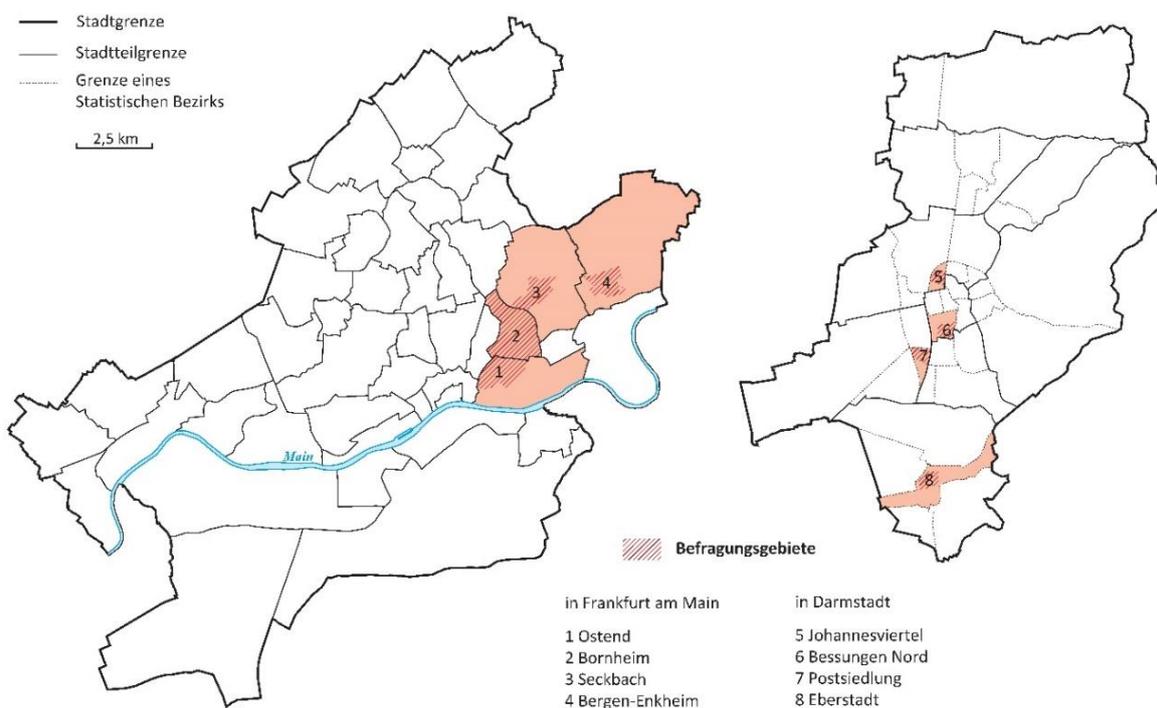


Abbildung 1 – Befragungsgebiete in Frankfurt am Main und Darmstadt (Kartographie Elke Alban, Goethe-Universität Frankfurt am Main)

In Frankfurt am Main wurden die vier Befragungsgebiete in einem gemeinsamen Workshop mit dem Mobilitätsdezernat der Stadt sowie dem Planungsbüro *Planersocietät* ausgewählt. Als Auswahlkriterien wurden auch hier soziodemographische, städtebauliche und verkehrliche Daten herangezogen. Dabei fiel die Wahl zuletzt auf den „Tortenschnitt“, um (I) eine wiederholte Untersuchung des Stadtteils Bornheim zu ermöglichen, in dem teilweise bereits eine Parkraumbewirtschaftung eingeführt wurde, (II) mögliche durch die Parkraumbewirtschaftung entstandene Verschiebungseffekte des „grauen Park-and-Ride“ in benachbarte Stadtteile beobachten zu können, (III) einen größeren Querschnitt der Frankfurt Gesellschaft abzudecken und (IV) sowohl innenstadtnahe als auch periphere Stadtteile in die Untersuchung mitaufzunehmen.

3.2. Auswahl der Haushalte

Die Auswahl der Haushalte innerhalb der acht Befragungsgebiete erfolgte mithilfe des *Random-Route*-Verfahrens, unterschied sich jedoch teilweise in der Ausführung zwischen den beiden Städten. In Frankfurt am Main wurden per Zufallsstichprobe Startadressen ermittelt von denen ausgehend Laufrouen entsprechend vordefinierter Regeln in ArcGIS eingezeichnet werden konnten (vgl. Groth 2016; Kirschner 2019, in dieser Reihe). Insgesamt entstanden so in jedem der vier Stadtteile sechs Routen, entlang derer beim Austeilen der Fragebögen jedes zweite Haus bzw. in Mehrfamilienhäusern jeder zweite Briefkasten einen Umschlag erhielt bis insgesamt 100 Fragebögen pro Route verteilt worden waren. Zusätzlich wurde in jedem Stadtteil eine siebte Ersatz-Route erstellt, sollten nach Ablauf der Routen noch nicht alle Fragebögen eingeworfen worden sein. Diese kam jedoch nicht zum Einsatz.

Auch in Darmstadt wurden zunächst per Zufallsstichprobe Startadressen gezogen. Da die ausgewählten Befragungsgebiete im Vergleich zu Frankfurt am Main deutlich kleiner ausfielen und dementsprechend weniger Haushalte umfassten, wurde das *Random-Route*-Verfahren angepasst, um die angestrebten 600 Fragebögen pro Befragungsgebiet verteilen zu können. So wurden ausgehend von den Startpunkten in jedem der vier Gebiete lediglich drei Laufrouen erstellt, die das gesamte Gebiet abdeckten. Nicht die Einhaltung bestimmter Laufregeln stand somit bei der Erstellung der Routen im Vordergrund, sondern die Einbeziehung aller Häuserblöcke im Befragungsgebiet. Mithilfe der von der Wissenschaftsstadt Darmstadt zur Verfügung gestellten Anzahl an Haushalten je Häuserblock, konnte anschließend ermittelt werden, in welchen Abständen Fragebögen entlang der Routen eingeworfen werden sollten, um pro Route insgesamt 200 Stück verteilen zu können. Beispielsweise wurde so im Befragungsgebiet Johannesviertel mit insg. knapp 2000 Haushalten an jeden dritten Haushalt pro Route ein Fragebogen verteilt. Im weniger dicht besiedelten

Untersuchungsbiet Eberstadt mit knapp 800 Haushalten wurde hingegen in den ersten beiden Routen jeder vierte und in der dritten Route jeder neunte Haushalt beim Verteilen ausgelassen.

Um auch innerhalb der befragten Haushalte eine zufällige Stichprobe zu erhalten, wurde weiterhin die *Last-Birthday*-Methode angewendet (Häder 2019; Kromrey 2002). Im Anschreiben der Befragung war zu diesem Zweck der Hinweis formuliert, dass der Fragebogen von derjenigen volljährigen Person im Haushalt ausgefüllt werden sollte, die zuletzt Geburtstag hatte (Anhang II). Sollte diese Person nicht verfügbar sein, wurden die Befragten aufgefordert den Fragebogen an diejenige Person weiterzuleiten, die als vorletztes Geburtstag hatte.

4. Durchführung der Befragung



Abbildung 2 – Übersicht des Befragungsablaufs (eigene Darstellung)

4.1. Pretest

Einen Monat vor der Durchführung der Hauptbefragung wurde ein Pretest an insgesamt 150 Haushalte entlang zwei zusätzlich erstellter Laufrouen in den Frankfurter Befragungsgebieten Seckbach und Bergen-Enkheim verteilt. Eine Woche später erhielten die Befragten eine Erinnerungskarte mit der Bitte zum Ausfüllen des Fragebogens sowie dem Hinweis beim Verlust des Fragebogens ein erneutes Exemplar zugesendet bekommen zu können. Als offizieller Einsendeschluss des Pretests wurde der 03.03.2022 angegeben. Bis zu diesem Zeitpunkt sendeten insgesamt 40 Personen den ausgefüllten Pretest im beigelegten Rücksendeumschlag zurück und eine Person füllte ihn online aus. Nach der Auswertung des Pretests wurden vereinzelt Veränderungen an der Formulierung vorgenommen sowie eine offene Frage bezüglich der Verständlichkeit des Fragebogens, die explizit für den Pretest eingefügt worden war, gestrichen.

4.2. Hauptbefragung

Die insgesamt 4.800 Fragebögen der Hauptbefragung wurden am 17.03.2022 in Frankfurt am Main und am 18.03.2022 in Darmstadt verteilt. Die Befragung wurde im Voraus in Tageszeitungen wie der Frankfurter Rundschau und der Frankfurter Allgemeinen Zeitung angekündigt sowie online über den Twitter Account der Arbeitsgruppe Mobilitätsforschung und in Pressemitteilungen der Wissenschaftsstadt Darmstadt und der Goethe-Universität Frankfurt am Main. Die Durchführung der Hauptbefragung wurde gemeinsam mit Studierenden eines quantitativen Methodenseminars und zwei studentischen Hilfskräften organisiert. An vereinbarten Treffpunkten erhielten die Studierenden jeweils 100 Fragebögen sowie ausgedruckte Stadtpläne mit eingezeichneten Laufrouen, Routenchecklisten zum Eintragen der eingeworfenen Umschläge und einen Leitfaden mit einer Zusammenfassung der anzuwendenden Laufregeln. Die Routenchecklisten dienten dazu in der

darauffolgenden Woche Erinnerungskarten bei allen Haushalten einzuwerfen, die einen Fragebogen erhalten hatten. Aus datenschutzrechtlichen Gründen wurden die Routenchecklisten nach Abschluss der Befragung unkenntlich gemacht und entsorgt.

5. Rücklauf und Datenaufbereitung

Insgesamt beläuft sich der Rücklauf auf N=1.236 Fragebögen und somit eine Rücklaufquote von 25%. Darin enthalten sind sowohl die Papier- und Online-Versionen des Pretests als auch der Hauptbefragung (Tabelle 2). Die meisten Fragebögen wurden in Papierform ausgefüllt und zurückgesendet. Knapp 20% der Antwortenden nahmen jedoch das Angebot an, online an der Befragung teilzunehmen. Einer Anfrage folgend, wurde zudem ein Fragebogen gemeinsam vor Ort mit einer Befragten ausgefüllt, da diese aufgrund einer körperlichen Einschränkung um Unterstützung beim Schreiben bat.

Tabelle 2 – Rücklauf des Pretests und der Hauptbefragung (eigene Darstellung)

Befragungsart	verteilte Fragebögen (#)	Rücklauf (#)	Rücklauf (%)
Pretest (<i>davon online</i>)	150	41 (1)	27,4 (0,7)
Hauptbefragung (<i>davon online</i>)	4.800	1.195 (216)	24,9 (4,5)
Gesamt (<i>davon online</i>)	4.950	1.236 (217)	25,0 (4,4)

Die per Post zurückgesendeten Fragebögen wurden mit der *Evasys*-Software eingescannt. Befanden sich Kreuze neben den dafür vorgesehenen Kästchen oder wurden sonstige Ungenauigkeiten beim Scannen von der Software erkannt, konnten die betroffenen Fragebögen in einem zweiten Schritt manuell überprüft, Werte im System korrigiert und anschließend verifiziert werden. Nach der Verifikation standen schließlich zwei Papier-Rohdatensätze und zwei Online-Rohdatensätze (Pretest und Hauptbefragung) zum Download bereit, die nach entsprechender Kennzeichnung zu einem Datensatz zusammengeführt wurden. Während von den Befragten eingetragene Zahlen, wie bspw. das Geburtsjahr, in den Papierfragebögen prinzipiell von *Evasys* erkannt werden konnten, mussten Antworten auf offene Fragen manuell im Datensatz aufgenommen werden.

Für die Datenbereinigung wurden mithilfe der Statistik- und Analyse-Software SPSS Häufigkeits- und Kreuztabellen erstellt sowie Extremwerte angezeigt. Auf diese Weise konnten Fehler, die bei der Verifikation der eingescannten Fragebögen nicht erkannt worden waren, sowie logische Fehler im Datensatz identifiziert werden. Fragebögen, in denen mindestens 50% fehlende Werte enthalten waren, wurden von weiteren Berechnungen ausgeschlossen. Zudem wurden Fälle ausgeschlossen, die keine persönlichen Angaben enthielten oder bei denen der Wohnort außerhalb eines der acht Befragungsgebiete lag. Insgesamt traf dies auf 40 Fälle zu. Nach der Datenbereinigung konnte somit mit N=1.186 verbleibenden Fällen weitergearbeitet werden.

6. Struktur der Stichprobe

Zur Überprüfung der Repräsentativität der Stichprobe wurde auf offizielle Daten der beiden Städte Frankfurt am Main und Darmstadt zurückgegriffen, sofern diese auf Stadtteilebene bzw. statistischer Bezirksebene zur Verfügung standen. In den vier Frankfurter Stadtteilen des Samples sind Frauen in den innenstadtnahen Befragungsgebieten, ältere Personen sowie größere Haushalte und Familien mit Kindern leicht überrepräsentiert (Tabelle 3). Der Anteil an erwerbstätigen Personen im Sample entspricht mit ca. 60% den Vergleichsdaten der Stadt, liegt jedoch in den innenstadtnahen Befragungsgebieten etwas über dem Durchschnitt und in den randstädtischen Gebieten etwas darunter. Auch in Darmstadt sind Frauen (mit Ausnahme der Postsiedlung) sowie ältere Personen leicht überrepräsentiert (Tabelle 4). Ebenso sind größere Haushalte und Familien mit Kindern überdurchschnittlich im Sample vertreten. Der Anteil erwerbstätiger Personen liegt vergleichbar zu den Frankfurter Befragungsgebieten bei knapp über 60%, ist damit jedoch um ein Drittel höher als in offiziellen Angaben der Wissenschaftsstadt Darmstadt.

Zum Bildungsgrad und Einkommen lagen keine offiziellen Daten auf Stadtteil- und Bezirksebene vor. Im Jahr 2022 hatten jedoch deutschlandweit 36,7% der über 14-jährigen eine (Fach-)Hochschulreife und 19,7% einen (Fach-)Hochschulabschluss, was auf eine deutliche Überrepräsentation von Personen mit hohem Bildungsgrad und somit einen Bildungsbias im Sample schließen lässt (Statistisches Bundesamt 2023a, 2023b; Weinhardt & Liebig 2015: 57). Das monatliche Nettoäquivalenzeinkommen in Deutschland lag im Jahr 2022 im Durchschnitt bei 2.383,42€ und ist somit niedriger als bei den im Sample abgebildeten Frankfurter*innen und Darmstädter*innen (Statistisches Bundesamt 2023c). Eine Ausnahme bildet hier lediglich das Darmstädter Befragungsgebiet Postsiedlung, dessen Bewohner*innen mit 2.273,95€ ein niedrigeres monatliches Nettoäquivalenzeinkommen verzeichnen als der bundesweite Durchschnitt.

Zuletzt wurde überprüft, ob der Anteil an Personen mit Migrationshintergrund in unserem Sample der Grundgesamtheit entspricht. Die Berechnung des Migrationshintergrunds richtet sich in den amtlichen Daten der beiden untersuchten Städte nach der folgenden Definition:

„Als Einwohner mit Migrationshintergrund zählen alle Ausländerinnen und Ausländer, Eingebürgerte, im Ausland geborene Deutsche sowie Aussiedlerinnen und Aussiedler (persönlicher Migrationshintergrund). Kinder unter 18 Jahren, von denen mindestens ein Elternteil einen Migrationshintergrund hat, zählen ebenfalls zu den Einwohnern mit Migrationshintergrund (familiärer Migrationshintergrund).“

(Stadt Frankfurt am Main 2021: 194; Wissenschaftsstadt Darmstadt 2021: 313)

In unserem Sample wurde der persönliche Migrationshintergrund mithilfe des Geburtsortes der Befragten und der Staatsbürger*innenschaft berechnet. Die Daten aus der Befragung sind damit nicht vollständig mit den amtlichen Daten der Stadt vergleichbar. Es wird jedoch deutlich, dass Personen mit persönlichem Migrationshintergrund in allen untersuchten Befragungsgebieten stark unterrepräsentiert sind. Eine mögliche Begründung hierfür könnte darin liegen, dass der Fragebogen lediglich in deutscher Sprache vorlag.

Tabelle 3 – Soziodemographische Daten der befragten Frankfurter*innen nach Befragungsgebieten im Vergleich zu amtlichen Daten der Stadt Frankfurt am Main

	Ostend		Bornheim		Seckbach		Bergen-Enkheim		Gesamt		
	Sample	Stadtteil ¹	Sample	Stadtteil ¹	Sample	Stadtteil ¹	Sample	Stadtteil ¹	Sample	Stadtteile ¹	
Geschlecht	N	135	29.704	130	30.761	143	10.473	156	17.988	564	88.926
	%	55,5	51,2	57,8	52,9	50,0	50,1	51,4	51,4	54,7	51,4
	%	43,8	48,8	42,2	47,1	50,0	49,9	44,4	48,6	45,1	48,3
	%	0,8	-	0,0	-	0,0	-	0,0	-	0,2	-
Alter ²	Ø	50,4	47,0	51,3	48,8	57,9	51,6	56,5	52,2	54,1	49,9
Beschäftigung ³	%	70,9	64,0	66,9	63,4	53,9	58,5	54,8	59,7	61,3	61,4
Bildungsgrad	(Fach)Hochschulreife	%	86,4	-	73,2	-	71,3	-	74,2	-	76,2
	(Fach)Hochschulabschluss	%	69,7	-	53,5	-	53,7	-	43,0	-	54,6
Haushalt	Durchschnittsgröße	Ø	1,8	1,7	1,9	2,2	1,9	2,1	2,0	2,0	1,8
	Kinder < 14	%	17,5	13,7	20,6	15,0	18,8	29,1	19,7	22,1	16,8
Monatliches Netto-Äquivalenzeinkommen ⁴	Durchschnittseinkommen	Ø	2.808,96	-	2.473,08	-	2.683,42	-	2.446,59	-	2.603,01
	< 1.000 €	%	5,6	-	5,2	-	3,1	-	7,9	-	5,5
	1.000 - < 2.000 €	%	23,0	-	34,5	-	23,4	-	28,8	-	27,3
	2.000 - < 3.000 €	%	18,3	-	14,7	-	19,5	-	20,1	-	18,3
	3.000 - < 4.000 €	%	25,4	-	30,2	-	28,1	-	24,5	-	26,9
	4.000 - < 5.000 €	%	13,5	-	6,9	-	10,9	-	7,9	-	9,8
	≥ 5.000 €	%	4,0	-	1,7	-	1,6	-	0,7	-	2,0
	keine Angabe	%	10,3	-	6,9	-	13,3	-	10,1	-	10,2
Migrationshintergrund ⁵		%	6,8	47,9	14,7	43,5	7,8	46,7	36,9	9,4	44,0

¹ Amtliche Daten der Stadt Frankfurt am Main für die Stadtteile Ostend, Bornheim, Seckbach, Bergen-Enkheim (Stadt Frankfurt am Main 2021); ² Nur Personen ≥ 18; ³ erwerbstätig: in sozialversicherungspflichtigen Beschäftigungsverhältnis (Vollzeit, Teilzeit); ⁴ Einkommen nach modifizierter Äquivalenzskala der OECD berechnet, wonach Hauptbezieher des Einkommens mit dem Faktor 1,0 in die Gewichtung eingehen, weitere Haushaltsmitglieder im Alter von ≥ 14 Jahren mit 0,5 und alle anderen mit 0,3 (OECD, ohne Datum). ⁵ Amtliche Daten der Stadt beziehen sich auf alle volljährigen Ausländer*innen, Eingebürgerte, im Ausland geborene Deutsche sowie Aussiedler*innen (persönlicher Migrationshintergrund), Daten des Samples beziehen sich auf Personen mit Geburtsort außerhalb Deutschlands oder ohne deutsche Staatsbürger*innenschaft.
Quelle: Eigene Befragung (2022)

Tabelle 4 – Soziodemographische Daten der befragten Darmstädter*innen nach Befragungsgebieten im Vergleich zu amtlichen Daten der Wissenschaftsstadt Darmstadt

	Johannesviertel			Bessungen Nord			Postsiedlung			Eberstadt			Gesamt		
	Sample	Bezirk ¹	N	Sample	Bezirk ¹	N	Sample	Bezirk ¹	N	Sample	Bezirk ¹	N	Sample	Bezirk ¹	N
Geschlecht															
weiblich	49,2	48,1	48,1	56,0	48,5	48,5	49,3	51,1	51,1	54,0	50,2	52,6	52,6	49,5	49,5
männlich	50,3	-	-	43,5	-	-	50,7	-	-	46,0	-	47,1	47,1	-	-
divers	0,5	-	-	0,5	-	-	0,0	-	-	0,0	-	0,3	0,3	-	-
Alter ²															
Durchschnittsalter	47,4	44,1	44,1	53,1	43,8	43,8	47,4	48,8	48,8	54,6	49,8	51,1	51,1	46,6	46,6
Beschäftigung ³															
erwerbstätig	65,1	42,7	42,7	63,9	45,1	45,1	63,9	39,8	39,8	63,0	38,8	64,0	64,0	42,0	42,0
Bildungsgrad															
(Fach)Hochschulreife	88,3	-	-	74,0	-	-	80,6	-	-	79,3	-	80,5	80,5	-	-
(Fach)Hochschulabschluss	74,5	-	-	55,7	-	-	62,5	-	-	64,0	-	64,4	64,4	-	-
Haushalt															
Durchschnittsgröße	2,3	1,7	1,7	1,8	1,6	1,6	2,4	1,9	1,9	2,2	2,0	2,1	2,1	1,8	1,8
Kinder < 14	25,0	14,2	14,2	13,3	11,7	11,7	33,3	18,0	18,0	22,0	20,8	22,2	22,2	16,2	16,2
Monatliches Netto-Äquivalenzeinkommen ⁴															
Durchschnittseinkommen	2.657,72	-	-	2.675,44	-	-	2.273,95	-	-	2.702,21	-	2.577,33	2.577,33	-	-
< 1.000 €	6,5	-	-	3,4	-	-	13,4	-	-	4,0	-	5,7	5,7	-	-
1.000 - < 2.000 €	22,0	-	-	30,1	-	-	31,3	-	-	22,8	-	25,9	25,9	-	-
2.000 - < 3.000 €	22,6	-	-	15,9	-	-	25,4	-	-	23,5	-	21,1	21,1	-	-
3.000 - < 4.000 €	23,2	-	-	24,4	-	-	20,9	-	-	26,2	-	24,1	24,1	-	-
4.000 - < 5.000 €	10,1	-	-	15,9	-	-	6,0	-	-	10,1	-	11,4	11,4	-	-
≥ 5.000 €	3,0	-	-	0,6	-	-	0,0	-	-	3,4	-	2,0	2,0	-	-
keine Angabe	12,5	-	-	9,7	-	-	3,0	-	-	10,1	-	9,8	9,8	-	-
Migrationshintergrund ⁵															
Migrationshintergrund	7,4	25,8	25,8	6,7	35,5	35,5	1,4	32,7	32,7	7,9	22,5	6,6	6,6	29,1	29,1

¹Amtliche Daten der Wissenschaftsstadt Darmstadt für die statistischen Bezirke Johannesviertel, St. Ludwig mit Eichbergviertel, Am Südbahnhof, Alt-Eberstadt (Wissenschaftsstadt Darmstadt 2021); ² Nur Personen ≥ 18; ³ erwerbstätig: in sozialversicherungspflichtigen Beschäftigungsverhältnis (Vollzeit, Teilzeit); ⁴ Einkommen nach modifizierter Äquivalenzskala der OECD berechnet, wonach Hauptbezieher des Einkommens mit dem Faktor 1,0 in die Gewichtung eingehen, weitere Haushaltsmitglieder im Alter von ≥ 14 Jahren mit 0,5 und alle anderen mit 0,3 (OECD, ohne Datum). ⁵ Amtliche Daten der Stadt beziehen sich auf alle volljährigen Ausländer*innen, Eingebürgerte, im Ausland geborene Deutsche sowie Aussiedler*innen (persönlicher Migrationshintergrund), Daten des Samples beziehen sich auf Personen mit Geburtsort außerhalb Deutschlands oder ohne deutsche Staatsbürger*innenschaft.
Quelle: Eigene Befragung (2022)

7. Literaturverzeichnis

Groth, S. 2016. Nach dem Auto Multimodalität? – Materielle und mentale Multioptionalität als individuelle Voraussetzungen für multimodales Verhalten. Dissertation. Institut für Humangeographie, Goethe-Universität Frankfurt am Main. Online verfügbar unter: <https://publikationen.ub.uni-frankfurt.de/frontdoor/index/index/docId/50310>.

Häder, M. 2019. Empirische Sozialforschung: Eine Einführung. Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften. Online verfügbar unter: <https://link.springer.com/book/10.1007/978-3-658-26986-9>.

Kirschner, F. 2019. Methodik zur Haushaltsbefragung „Quartiersentwicklung und Mobilität in Frankfurt-Bornheim“. Arbeitspapiere zur Mobilitätsforschung Nr. 20. Frankfurt a.M. Online verfügbar unter: <https://doi.org/10.21248/gups.46487>.

Kromrey, H. 2002. Empirische Sozialforschung: Modelle und Methoden der standardisierten Datenerhebung und Datenauswertung. Opladen: Leske + Budrich.

Stadt Frankfurt am Main 2021. Frankfurt am Main: Stadtteildaten 2020. Materialien zur Stadtbeobachtung, Heft 32. Online verfügbar unter: <https://frankfurt.de/service-und-rathaus/zahlen-daten-fakten/publikationen/msb-stadtteile>.

Statistisches Bundesamt 2023a. Bevölkerung ab 15 Jahren in Hauptwohnsitzhaushalten. Deutschland, Jahre, Geschlecht, Altersgruppen, Allgemeine Schulausbildung. Online verfügbar unter: https://www-genesis.destatis.de/genesis/online/statistic/12211*.

Statistisches Bundesamt 2023b. Bevölkerung ab 15 Jahren in Hauptwohnsitzhaushalten. Deutschland, Jahre, Geschlecht, Altersgruppen, Beruflicher Bildungsabschluss. Online verfügbar unter: https://www-genesis.destatis.de/genesis/online/statistic/12211*.

Statistisches Bundesamt 2023c. Einkommensverteilung (Nettoäquivalenzeinkommen) in Deutschland. (Stand 31. Mai 2023). Online verfügbar unter: <https://www.destatis.de/DE/Themen/Gesellschaft-Umwelt/Einkommen-Konsum-Lebensbedingungen/Lebensbedingungen-Armutsgefaehrdung/Tabellen/einkommensverteilung-mz-silc.html>.

Weinhardt, M. & Liebig, S. 2015. Teilnahmeverhalten und Stichprobenverzerrung in der deutschen Stichprobe des European Social Survey. In Schupp, J. & Wolf, C. (Hg.) Nonresponse Bias: Qualitätssicherung sozialwissenschaftlicher Umfragen. Wiesbaden: Springer VS, S. 209-251. Online verfügbar unter: https://link.springer.com/chapter/10.1007/978-3-658-10459-7_2.

Wissenschaftsstadt Darmstadt 2021. Datenreport 2021. Statistisches Jahrbuch 67. Online verfügbar unter: https://www.darmstadt.de/fileadmin/Bilder-Rubriken/Datenreport_2021_gesamt.pdf.

Anhang I – Fragebogen

evasys	Befragung: Mobilität im Quartier	
Prof. Dr. Martin Lanzendorf Goethe-Universität Frankfurt am Main		
Bitte so markieren: <input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> Bitte verwenden Sie einen Kugelschreiber oder nicht zu starken Filzstift. Dieser Fragebogen wird maschinell erfasst. Korrektur: <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> Bitte beachten Sie im Interesse einer optimalen Datenerfassung die links gegebenen Hinweise beim Ausfüllen.		

Liebe Bewohnerinnen und Bewohner,

vielen Dank, dass Sie sich die Zeit zum Ausfüllen des Fragebogens nehmen!

Bitte kreuzen Sie zu den untenstehenden Fragen immer die Antwort an, die für Sie persönlich am ehesten zutreffend ist oder schreiben Sie Ihre Antwort in das dafür vorgesehene Feld. Dabei gibt es keine richtigen oder falschen Antworten – es geht einfach um Ihre persönliche Einschätzung.

Mobilität in Ihrem Alltag

1. Zu Beginn möchten wir gerne von Ihnen wissen, wie Sie die Nutzung verschiedener Verkehrsmittel in Ihrem Alltag wahrnehmen. Bitte geben Sie an, inwiefern die folgenden Aussagen auf Sie zutreffen.
 (++) trifft voll zu, + trifft eher zu, o teils,teils, - trifft eher nicht zu, -- trifft gar nicht zu)

1a. Zu Fuß gehen

	trifft ++ voll zu	+	o	-	-- trifft gar nicht zu
In meinem Stadtteil ...					
... gehe ich gerne zu Fuß.	<input type="checkbox"/>				
... sind viele Fußwege zu eng.	<input type="checkbox"/>				
... werden Fußgänger/innen immer wieder durch parkende Autos behindert.	<input type="checkbox"/>				
... ist es schwierig mit einem Kinderwagen, einer Gehhilfe oder einem Koffer zu laufen.	<input type="checkbox"/>				
... werden Fußgänger/innen häufig durch Autofahrer/innen gefährdet, die während des Ein- und Ausparkens nicht auf sie achten.	<input type="checkbox"/>				
... stellen parkende Autos ein Sicherheitsrisiko dar, da Fußgänger/innen beim Überqueren der Straße nicht so gut gesehen werden können.	<input type="checkbox"/>				
... werden Fußgänger/innen häufig von Personen gefährdet, die auf dem Gehweg Fahrrad fahren.	<input type="checkbox"/>				

1b. Fahrradfahren

	trifft ++ voll zu	+	o	-	-- trifft gar nicht zu
In meinem Stadtteil ...					
... fahre ich gerne mit dem Fahrrad.	<input type="checkbox"/>				
... sind Radwege so angelegt, dass auch junge und ältere Menschen sicher Rad fahren können.	<input type="checkbox"/>				
... werden Fahrradfahrer/innen immer wieder durch parkende Autos behindert.	<input type="checkbox"/>				
... werden Fahrradfahrer/innen häufig durch Autofahrer/innen gefährdet, die während des Ein- und Aussteigens nicht auf sie achten.	<input type="checkbox"/>				
... können Radfahrer/innen aufgrund geparkter Autos von abbiegenden Autofahrer/innen leicht übersehen werden.	<input type="checkbox"/>				



Mobilität in Ihrem Alltag

1c. Öffentliche Verkehrsmittel

	trifft ++ voll zu	+	o	-	-- trifft gar nicht zu
In meiner Stadt ...					
... fahre ich gerne mit Bus oder Bahn.	<input type="checkbox"/>				
... ist mein Wohnort gut an öffentliche Verkehrsmittel angebunden.	<input type="checkbox"/>				
... werden Busse und Bahnen immer wieder durch parkende Autos behindert.	<input type="checkbox"/>				
... ist Bus und Bahn fahren für mich zu teuer.	<input type="checkbox"/>				
... kann ich meinen Alltag sehr gut mit öffentlichen Verkehrsmitteln organisieren.	<input type="checkbox"/>				
... habe ich im Dunkeln manchmal Angst, an Haltestellen zu warten.	<input type="checkbox"/>				

1d. Autofahren

	trifft ++ voll zu	+	o	-	-- trifft gar nicht zu
In meiner Stadt ...					
... fahre ich gerne Auto.	<input type="checkbox"/>				
... kann ich meinen Alltag sehr gut ohne Auto gestalten.	<input type="checkbox"/>				
... werden Autofahrer/innen immer wieder durch parkende Autos behindert.	<input type="checkbox"/>				
... geraten Autofahrer/innen manchmal in Konflikt miteinander, wenn sie auf der Suche nach einem freien Parkplatz sind.	<input type="checkbox"/>				
... geraten Autofahrer/innen manchmal in Konflikt mit Personen, die zu Fuß oder mit dem Rad unterwegs sind.	<input type="checkbox"/>				

2. Als nächstes möchten wir auf das Thema Parken in Ihrem Wohnumfeld eingehen. Bitte geben Sie an, inwiefern die folgenden Aussagen auf Sie zutreffen.

(++ trifft voll zu, + trifft eher zu, o teils,teils, - trifft eher nicht zu, -- trifft gar nicht zu)

	trifft ++ voll zu	+	o	-	-- trifft gar nicht zu
In meinem Wohnumfeld ...					
... gibt es ausreichend Parkplätze.	<input type="checkbox"/>				
... ist es schwierig, in der Nähe meiner Wohnung einen Parkplatz zu bekommen.	<input type="checkbox"/>				
... sind viele Parkplätze zu eng.	<input type="checkbox"/>				
... stören parkende Autos das Stadtbild.	<input type="checkbox"/>				
... blockieren abgestellte Leihfahrräder und E-Scooter die Gehwege.	<input type="checkbox"/>				
... verschärft sich die Parksituation, da viele aus anderen Quartieren hier parken.	<input type="checkbox"/>				
... werden Autos sehr häufig falsch geparkt.	<input type="checkbox"/>				



Mobilität in Ihrem Alltag
3. Inwiefern stimmen Sie den folgenden Aussagen zu?
(++ stimme voll zu, + stimme eher zu, o teils,teils, - stimme eher nicht zu, -- stimme gar nicht zu)

	stimme ++ voll zu	+	o	-	-- stimme gar nicht zu
In meinem Wohnumfeld ...					
... sollten die Anwohnerinnen und Anwohner die Möglichkeit haben, ihr Auto nah an ihrer Wohnung parken zu können.	<input type="checkbox"/>				
... sollten kostenlose Parkplätze in ausreichender Anzahl zur Verfügung gestellt werden.	<input type="checkbox"/>				
... wäre ich bereit einen angemessenen Preis für einen Bewohnerparkausweis zu bezahlen.	<input type="checkbox"/>				
In meinem Stadtteil ...					
... sollte die Situation für Fußgänger/innen weiter verbessert werden.	<input type="checkbox"/>				
... möchte ich meine Ziele bequem und sicher zu Fuß erreichen können.	<input type="checkbox"/>				
... sollte die Situation für Radfahrer/innen weiter verbessert werden.	<input type="checkbox"/>				
... möchte ich meine Ziele bequem und sicher mit dem Fahrrad erreichen können.	<input type="checkbox"/>				
In meiner Stadt ...					
... sollte die Situation für Bus- und Bahn-Nutzer/innen weiter verbessert werden.	<input type="checkbox"/>				
... möchte ich meine Ziele bequem und sicher mit Bus und Bahn erreichen können.	<input type="checkbox"/>				
... sollte die Situation für Autofahrer/innen weiter verbessert werden.	<input type="checkbox"/>				
... möchte ich meine Ziele bequem und sicher mit dem Auto erreichen können.	<input type="checkbox"/>				

4. In den Medien wird immer wieder darüber diskutiert, ob sich die Pkw-Nutzung reduzieren ließe. Wie wäre das für Sie persönlich? Bitte geben Sie an, inwiefern die genannten Aussagen auf Sie zutreffen.
(++ trifft voll zu, + trifft eher zu, o teils,teils, - trifft eher nicht zu, -- trifft gar nicht zu)

	trifft ++ voll zu	+	o	-	-- trifft gar nicht zu
Ich bin mit meiner Autonutzung zufrieden und sehe <u>keine</u> Notwendigkeit, <u>daran etwas zu ändern</u> .	<input type="checkbox"/>				
Zurzeit benutze ich noch oft das Auto. Ich überlege aber, <u>weniger Auto zu fahren</u> . Ich bin mir aber <u>noch nicht sicher</u> , ob und wie ich dieses Ziel erreichen kann.	<input type="checkbox"/>				
Zurzeit benutze ich zwar noch oft das Auto, ich habe aber fest vor, <u>weniger Auto zu fahren</u> . Ich weiß auch schon genau, wie ich dieses Ziel erreiche, ich muss meinen Plan <u>nur noch in die Tat umsetzen</u> .	<input type="checkbox"/>				
Ich habe mich bewusst entschieden, anstelle des Autos möglichst oft andere Verkehrsmittel zu benutzen. Auch in Zukunft möchte ich meine <u>geringe Autonutzung</u> beibehalten bzw. noch weiter verringern.	<input type="checkbox"/>				
Die meisten Menschen, die mir wichtig sind, fänden es gut, wenn ich das Auto selten oder gar nicht nutze.	<input type="checkbox"/>				
Aufgrund meiner eigenen Werte fühle ich mich verpflichtet, das Auto selten oder gar nicht zu nutzen.	<input type="checkbox"/>				



Parkraumgestaltung in Ihrem Wohnumfeld

5. Als nächstes finden Sie eine Auflistung verschiedener Maßnahmen, die dazu dienen sollen das Parken in Ihrem Wohnumfeld umzugestalten. Inwieweit stimmen Sie den folgenden Aussagen zu?
 (++) stimme voll zu, + stimme eher zu, o teils,teils, - stimme eher nicht zu, -- stimme gar nicht zu)

5a. Quartiersgaragen sind wohnungsnah Parkhäuser für die Bewohnerinnen und Bewohner eines Quartiers, die die Nachbarschaft vom Anwohnerparken entlasten sollen.

	stimme ++ voll zu	+	o	-	-- stimme gar nicht zu
Meiner Meinung nach sollten Quartiersgaragen in meinem Wohnumfeld errichtet werden.	<input type="checkbox"/>				
Quartiersgaragen sollten nur errichtet werden, wenn dafür die gleiche Anzahl an Parkplätzen am Straßenrand wegfällt.	<input type="checkbox"/>				
Ich würde einen Parkplatz in einer Quartiersgarage mieten, wenn sich diese in fußläufiger Erreichbarkeit von meinem Wohnort befindet.	<input type="checkbox"/>				
Für einen Parkplatz in einer nahe gelegenen Quartiersgarage wäre ich auch bereit einen angemessenen Preis zu zahlen.	<input type="checkbox"/>				

5b. Ein durchschnittlicher Parkplatz ist in der Regel zu klein für viele neu zugelassene Autos (z. B. sogenannte SUV).

	stimme ++ voll zu	+	o	-	-- stimme gar nicht zu
Ich finde, Parkplätze sollten vergrößert werden, damit diese Autos richtig einparken können und in Parklücken passen.	<input type="checkbox"/>				
Ich finde, dass für das Parken dieser Autos mehr bezahlt werden sollte als für andere.	<input type="checkbox"/>				
Ich befürworte, dass diese Autos nur auf privaten Stellplätzen geparkt werden dürfen.	<input type="checkbox"/>				

5c. Auf Gehwegen ist das Parken von Autos eigentlich verboten. An manchen Orten wird es jedoch in Ausnahmefällen durch Beschilderung erlaubt.

	stimme ++ voll zu	+	o	-	-- stimme gar nicht zu
Ich finde, Autos sollten weiterhin in Ausnahmefällen auf Gehwegen parken dürfen.	<input type="checkbox"/>				
Meiner Meinung nach sollte das erlaubte Gehwegparken zukünftig deutlich reduziert werden.	<input type="checkbox"/>				
Ich finde, Autos sollten nur dann weiterhin auf Gehwegen parken dürfen, wenn andere dadurch nicht behindert werden.	<input type="checkbox"/>				
Ich finde, unerlaubtes Gehwegparken sollte stärker geahndet werden.	<input type="checkbox"/>				



Parkraumgestaltung in Ihrem Wohnumfeld

6. Es wird in vielen Städten diskutiert, Parkplätze zukünftig für andere Zwecke zu nutzen. Inwieweit stimmen Sie den folgenden Aussagen zu?
 (++ stimme voll zu, + stimme eher zu, o teils,teils, - stimme eher nicht zu, -- stimme gar nicht zu)

	stimme ++ voll zu	+	o	-	-- stimme gar nicht zu
6a. Ich wäre damit einverstanden, wenn Pkw-Parkplätze in meinem Wohnumfeld umgewandelt werden in ...					
... Grünflächen	<input type="checkbox"/>				
... Spielplätze	<input type="checkbox"/>				
... Sitzgelegenheiten	<input type="checkbox"/>				
... Außenbereiche für Gastronomie	<input type="checkbox"/>				
... Außenbereiche für den Einzelhandel	<input type="checkbox"/>				
... Flächen für Paket- und Lieferdienste	<input type="checkbox"/>				
... Carsharing-Stationen	<input type="checkbox"/>				
... Parkplätze mit Ladesäulen für Elektroautos	<input type="checkbox"/>				
... breitere Gehwege	<input type="checkbox"/>				
... Fahrradwege	<input type="checkbox"/>				
... Fahrradabstellanlagen	<input type="checkbox"/>				
... Abstellflächen für Sharing-Angebote (z. B. Leihfahrräder, Lastenräder, E-Scooter)	<input type="checkbox"/>				

	stimme ++ voll zu	+	o	-	-- stimme gar nicht zu
6b. Ich wäre eher damit einverstanden, dass Pkw-Parkplätze in meinem Wohnumfeld umgewandelt werden, wenn gleichzeitig folgende Maßnahmen in meiner Stadt ergriffen werden:					
mehr Carsharing-Angebote	<input type="checkbox"/>				
günstigere Carsharing-Tarife	<input type="checkbox"/>				
verbessertes Fahrradwegenetz	<input type="checkbox"/>				
mehr Fahrradverleih-Angebote	<input type="checkbox"/>				
verbessertes Angebot an öffentlichen Verkehrsmitteln	<input type="checkbox"/>				
niedrige Preise für Bus- und Bahn-Tickets	<input type="checkbox"/>				

	stimme ++ voll zu	+	o	-	-- stimme gar nicht zu
6c. Meiner Meinung nach führt die Umnutzung von Parkraum in meinem Wohnumfeld dazu, dass ...					
... weniger Parkplätze verfügbar sind und die Parkplatzsuche für Autofahrer/innen dadurch erschwert wird.	<input type="checkbox"/>				
... die Situation für Personen, die hier zu Fuß oder mit dem Rad unterwegs sind, verbessert wird.	<input type="checkbox"/>				
... die Aufenthaltsqualität erhöht wird.	<input type="checkbox"/>				
... die Parkplatzsuche zwar für einige erschwert wird, mein Wohnumfeld aber insgesamt davon profitiert.	<input type="checkbox"/>				
... meine Mobilität im Vergleich zu anderen ungerecht eingeschränkt wird.	<input type="checkbox"/>				
... ich persönlich mehr Vorteile als Nachteile habe.	<input type="checkbox"/>				



Parkraumgestaltung in Ihrem Wohnumfeld

7. Insbesondere in dicht besiedelten Stadtteilen werden für immer mehr Parkplätze Gebühren erhoben. Anwohnerinnen und Anwohner mit Parkausweis sind bisher davon ausgenommen.

7a. Inwieweit stimmen Sie den folgenden Aussagen zu?

(++ stimme voll zu, + stimme eher zu, o teils, teils, - stimme eher nicht zu, -- stimme gar nicht zu)

	stimme ++ voll zu	+	o	-	-- stimme gar nicht zu
Ich finde, allen Anwohnerinnen und Anwohnern in meinem Wohnumfeld sollten kostenfreie Parkplätze zur Verfügung stehen.	<input type="checkbox"/>				
Ich finde, für alle Parkplätze in meinem Wohnumfeld sollten generell Gebühren erhoben werden.	<input type="checkbox"/>				
Ich finde, die Preise fürs Parken im öffentlichen Raum sollten deutlich erhöht werden.	<input type="checkbox"/>				

7b. Meiner Meinung nach führt die Einführung von Parkgebühren dazu, dass ...

	stimme ++ voll zu	+	o	-	-- stimme gar nicht zu
... mehr freie Parkplätze verfügbar sind und Autofahrer/innen dadurch leichter einen Parkplatz finden.	<input type="checkbox"/>				
... immer mehr Menschen zum Parken in angrenzende Stadtteile ausweichen, in denen es keine Parkgebühren gibt.	<input type="checkbox"/>				
... Parken zu einem Privileg der Besserverdienenden wird.	<input type="checkbox"/>				
... Alternativen zum privaten Auto durch die Einnahmen verbessert werden.	<input type="checkbox"/>				
... meine Mobilität im Vergleich zu anderen ungerecht eingeschränkt wird.	<input type="checkbox"/>				
... Parken zwar für einige teurer wird, mein Wohnumfeld aber insgesamt davon profitiert.	<input type="checkbox"/>				
... ich persönlich mehr Vorteile als Nachteile habe.	<input type="checkbox"/>				



Verfügbarkeit von Verkehrsmitteln

8. Nun haben Sie es fast geschafft. Als nächstes möchten wir gerne von Ihnen wissen, welche Verkehrsmittel Ihnen zur Verfügung stehen.

Besitzen Sie einen Pkw-Führerschein?

- ja nein

Wie häufig können Sie als FahrerIn oder Fahrer über ein Auto verfügen?

- jederzeit gelegentlich gar nicht

Wie viele Autos gibt es in Ihrem Haushalt?

Besitzen Sie zurzeit ein funktionstüchtiges Fahrrad?

- ja nein

Steht Ihnen ein Lastenrad zur Verfügung?

- ja nein

Steht Ihnen ein Pedelec oder E-Bike zur Verfügung?

- ja nein

Wie häufig besitzen Sie eine Zeitkarte für den öffentlichen Nahverkehr (Monats-/Jahreskarte, Job-/Semesterticket etc.)?

- jederzeit gelegentlich gar nicht

Sind Sie Kunde/Kundin eines Carsharing-Anbieters (z. B. book-n-drive, stadtmobil)?

- ja nein

Sind Sie Kunde/Kundin eines Fahrradverleih-Anbieters (z. B. Call a Bike, nextbike)?

- ja nein

Sind Sie Kunde/Kundin eines E-Scooter-Verleih-Anbieters (z. B. TIER, Lime)?

- ja nein

Verkehrsmittelnutzung

9. Wie häufig nutzen Sie üblicherweise die folgenden Verkehrsmittel?

	an 1-3 Tagen pro Woche (fast) täglich	an 1-3 Tagen pro Woche	seltener als monatlich	(fast) nie	(fast) nie
Pkw (als Fahrer/in)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Pkw (als Mitfahrer/in)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Carsharing	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Bus, Straßenbahn, U/S-Bahn, Zug	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Fahrrad	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Pedelec oder E-Bike	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Lastenfahrrad	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Leihfahrrad	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
E-Scooter	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
zu Fuß gehen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>



Verfügbarkeit und Nutzung von Parkraum

10. Die folgenden Fragen richten sich nur an Personen, die momentan ein Auto im Haushalt besitzen oder über eines verfügen können. Wenn dies nicht auf Sie zutrifft, machen Sie bitte direkt mit Frage 11 weiter.

Wo parken Sie an Ihrem Wohnort üblicherweise Ihr Auto?

- eigener/angemieteter Stellplatz Anwohnerparken im öffentlichen Raum (kostenfrei)
- sonstiges, und zwar:

Steht Ihnen ein fester Parkplatz am Wohnort zur Verfügung?

- ja nein

Wie lange steht Ihr Auto üblicherweise auf dem Parkplatz?

- weniger als einen Tag 1-3 Tage 4-7 Tage
- mehr als 7 Tage

Wie lange benötigen Sie üblicherweise, um in der Nähe Ihrer Wohnung einen Parkplatz zu finden?

- weniger als 2 Minuten 2-5 Minuten 6-10 Minuten
- 11-15 Minuten länger als 15 Minuten

Wie lange benötigen Sie üblicherweise von Ihrer Wohnung zu Fuß bis zum Parkplatz?

- weniger als 2 Minuten 2-5 Minuten 6-10 Minuten
- 11-15 Minuten länger als 15 Minuten

Wie viel zahlen Sie monatlich insgesamt für alle Autos des Haushalts für das Parken an Ihrem Wohnort?

- 0 € unter 10 € 10-49 €
- 50-99 € 100-199 € 200 € oder mehr

11. Um Parkgebühren auch bargeldlos und flexibel bezahlen zu können, gibt es in vielen Städten die Möglichkeit, die Gebühren mithilfe eines Mobiltelefons per Park-App (z. B. EasyPark, PayByPhone) zu begleichen.

Haben Sie schon einmal von solch einer App in Ihrer Stadt gehört?

- ja nein

Nutzen Sie eine solche App zur Bezahlung von Parkgebühren?

- häufig gelegentlich gar nicht

Können Sie sich die Nutzung einer solchen App vorstellen?

- ja nein benötige mehr Informationen



Persönliche Angaben

12. Zum Abschluss würden wir uns freuen, wenn Sie uns einige Angaben zu Ihrer Person machen würden.

In welchem Stadtteil leben Sie?

- | | | |
|---|------------------------------------|---|
| <input type="checkbox"/> Bornheim | <input type="checkbox"/> Ostend | <input type="checkbox"/> Seckbach |
| <input type="checkbox"/> Bergen-Enkheim | <input type="checkbox"/> Bessungen | <input type="checkbox"/> Johannesviertel |
| <input type="checkbox"/> Postsiedlung | <input type="checkbox"/> Eberstadt | <input type="checkbox"/> sonstiges, und zwar: |

Sind Sie ... ?

- weiblich männlich divers

In welchem Jahr wurden Sie geboren?

Welchen höchsten Bildungsabschluss haben Sie?

- | | | |
|--|--|---|
| <input type="checkbox"/> kein Schulabschluss | <input type="checkbox"/> Volks-/Hauptschule | <input type="checkbox"/> mittlere Reife/Realschule |
| <input type="checkbox"/> (Fach-)Abitur | <input type="checkbox"/> (Fach-)Hochschulabschluss | <input type="checkbox"/> anderer Abschluss, und zwar: |

In welcher Erwerbssituation befinden Sie sich? (mehrere Antworten möglich)

- | | | |
|--|---|---|
| <input type="checkbox"/> Schule/Studium/Ausbildung | <input type="checkbox"/> teilzeit berufstätig | <input type="checkbox"/> vollzeit berufstätig |
| <input type="checkbox"/> Rente/Pension | <input type="checkbox"/> Hausmann/Hausfrau | <input type="checkbox"/> Elternzeit |
| <input type="checkbox"/> zurzeit erwerbslos/
arbeitssuchend | <input type="checkbox"/> anderes, und zwar: | |

Wie viele Personen leben (Sie selbst mit eingeschlossen) in Ihrem Haushalt?

Anzahl der Personen:

davon Anzahl Kinder unter 14 Jahren:

Leben Sie in einer Wohngemeinschaft?

- ja nein

Wie hoch ist das aktuelle monatliche Nettoeinkommen* Ihres Haushaltes?

**gemeint sind die Einkünfte aller Haushaltsmitglieder (bei Wohngemeinschaften: nur Ihr persönliches Einkommen) nach Abzug von Steuern und Sozialabgaben*

- | | | |
|--|--|--|
| <input type="checkbox"/> bis unter 1.000 € | <input type="checkbox"/> 1.000 bis unter 2.500 € | <input type="checkbox"/> 2.500 bis unter 4.000 € |
| <input type="checkbox"/> 4.000 bis unter 5.500 € | <input type="checkbox"/> 5.500 € und mehr | <input type="checkbox"/> keine Angabe |

Erschwert eine körperliche Behinderung oder gesundheitliche Einschränkung Ihre Mobilität im Alltag?

- ja nein

In welchem Land wurden Sie geboren?

- in Deutschland in: _____

in Deutschland wohnhaft seit (Jahr):

In welchem Land wurde Ihre Mutter geboren?

- in Deutschland in: _____

In welchem Land wurde Ihr Vater geboren?

- in Deutschland in: _____

Welche Staatsangehörigkeit haben Sie? (mehrere Antworten möglich)

- deutsch andere, und zwar:



Platz für Anmerkungen

13. Gibt es noch weitere Anmerkungen, die Sie zu den im Fragebogen genannten Themen machen möchten? Fehlt Ihnen etwas? Möchten Sie auf etwas noch genauer eingehen? Hier haben Sie die Möglichkeit dazu:

Vielen Dank für Ihre Teilnahme!



Anhang II – Anschreiben

Johann Wolfgang Goethe-Universität Frankfurt am Main
Institut für Humangeographie, PEG-Gebäude, Theodor-W.-Adorno-Platz 6, 60629 Frankfurt



Geowissenschaften/Geographie
Prof. Dr. Martin Lanzendorf
Institut für Humangeographie

www.humangeographie.de/mobilitaet

Ansprechpartnerin:
Annabell Baumgartner
befragung2022@em.uni-frankfurt.de
069 798-35192

Befragung: Mobilität im Quartier

Sehr geehrte Bewohnerin, sehr geehrter Bewohner,

Frankfurt, im März 2022

in vielen Städten ist der öffentliche Raum für Verkehr und Mobilität knapp und heiß umkämpft. Um mögliche Spannungen zu beheben und die Situation für alle zu verbessern, werden in den Quartieren Maßnahmen teilweise bereits umgesetzt, teilweise sind sie angedacht. Solche Maßnahmen können unter anderem die Einführung von Parkgebühren umfassen oder auch eine Verbesserung von Sharing-Angeboten. Mit dieser Befragung möchten wir von Ihnen erfahren, wie Sie die Situation in Ihrem Quartier einschätzen und wie Sie persönlich bestimmte Maßnahmen bewerten. Mit der Teilnahme an der Befragung können Sie dazu beitragen, die Mobilität in Ihrem Quartier zukunftsfähig zu gestalten.

Mitmachen können Sie entweder in Papierform mit dem beiliegenden Fragebogen, per QR-Code (unten rechts) oder online unter: www.tinygu.de/Quartier-Mobil

Wer soll den Fragebogen ausfüllen? → Die Person in Ihrem Haushalt, die **volljährig** ist und **zuletzt Geburtstag** hatte. Wenn diese Person nicht verfügbar ist, dann die Person in Ihrem Haushalt, die volljährig ist und als vorletztes Geburtstag hatte. **Die Teilnahme ist selbstverständlich freiwillig!**

Bitte senden Sie uns den ausgefüllten Fragebogen möglichst bis zum **08. April 2022** in dem **beigefügten Rückumschlag** (für Sie kostenlos) zurück oder nehmen sie bis dahin online teil.

Erklärung zum Datenschutz

Sie wurden durch ein Zufallsverfahren für die Befragung ausgewählt. Die Erfassung Ihrer Angaben sowie die Auswertung dienen ausschließlich **wissenschaftlichen Zwecken** und erfolgen **anonymisiert**. Rückschlüsse auf Ihre Person sind nicht möglich. Die Goethe-Universität Frankfurt arbeitet nach den geltenden Bestimmungen des Hessischen Datenschutz- und Informationsfreiheitsgesetzes.

Sollten Sie Rückfragen haben oder an den Ergebnissen der Befragung interessiert sein, kontaktieren Sie uns gerne per E-Mail (befragung2022@em.uni-frankfurt.de) oder per Telefon (069 798-35192).

Wir danken Ihnen ganz herzlich für Ihre Mitarbeit!

Mit freundlichen Grüßen

(Prof. Dr. Martin Lanzendorf)



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

Arbeitspapiere zur Mobilitätsforschung

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

In dieser Reihe sind folgende Arbeitspapiere erschienen:

37. Bücher, J. (2023): Indikatoren-gestützte Ansätze zur nachhaltigen urbanen Mobilität: Ergebnisse einer Literaturanalyse. <https://tinygu.de/AP37>
36. Trost, L. (2023): Die private Lastenradnutzung – Statussymbol oder Alternative zum eigenen Auto? Eine qualitative Untersuchung der instrumentellen, affektiven und symbolischen Motive. <https://tinygu.de/AP36>
35. Rozynek, C.; Mattioli, G.; Aberle, C. (2023): Was darf die ÖPNV-Nutzung im Kontext sozialer Teilhabe kosten? Ideen für Indikatoren der ÖPNV-Erschwinglichkeit. <https://tinygu.de/AP35>
34. Sommer, C.; Henkel, F.; Fischer, A.; Lanzendorf, M.; Rozynek, C.; Engbers, M.; Geschwinder, K.; Gapski, J.; Dietrich, A.-M.; Meier, N. (2023): Social2Mobility Policy Brief. Mobilitätsarmut verhindern. Wie kann soziale Teilhabe durch Mobilität im Rahmen von integrierter Verkehrs-, Raum- und Sozialplanung ermöglicht werden? <https://tinygu.de/AP34>
33. Baumgartner, A. (2022): Akzeptierbarkeit und Wirksamkeit verkehrspolitischer Maßnahmen zur Neuaufteilung öffentlicher Räume: Ergebnisse einer quantitativen Haushaltsbefragung über die Umwandlung von Auto- in Fahrradspuren in Frankfurt am Main. <https://tinygu.de/AP33>
32. Baumgartner, A.; Klinner, N.; Kraus, M.; Möhle, M. (2022): Methodenbericht zur Akzeptanzuntersuchung verkehrspolitischer Maßnahmen zur Neuaufteilung öffentlicher Räume in Frankfurt am Main. <https://tinygu.de/AP32>
31. Haj Eissa, E.; Kitlar, A.; Weith, A. (2022): Eine Randnotiz der Gesellschaft. Der mediale Diskurs mobilitätsbedingter sozialer Teilhabe in Pandemiezeiten. <https://tinygu.de/AP31>
30. Will, F. (2022): Individuell mobil, gemeinsam befördert. Geteilte on-demand Fahrdienstleistungen als Bestandteil des städtischen Mobilitätssystems. <https://tinygu.de/AP30>
29. Schluckebier, K. (2021): Intersections in contemporary traffic planning. Introducing a situationist approach for enacting different mobilities. <https://tinygu.de/AP29>
28. Scheffler, C.; Trost, L.; Werschmöller, S. (2021): Auswirkungen verbesserter (Rad-)Infrastruktur auf die Lebensqualität der Anwohnenden – Eine Vorher-Nachher-Untersuchung am Beispiel der Friedberger Landstraße in Frankfurt a. M. <https://tinygu.de/AP28>
27. Kolb, E. (2021): Does the Sustainable Urban Mobility Plan (SUMP) of the European Union guarantee successful citizen participation?. <https://tinygu.de/AP27>
26. Klinner, N.; Kraus, M. (2021): Methodenbericht zur Beschäftigtenbefragung der Goethe-Universität Frankfurt am Main zum hessischen Landesticket. <https://tinygu.de/AP26>
25. 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. <https://tinygu.de/AP25>
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. <https://tinygu.de/AP24>
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. <https://tinygu.de/AP23>
22. Blitz, Andreas (2020): Methodenbericht zur Haushaltsbefragung „Unterwegs in Offenbach“. <https://tinygu.de/AP22>
21. Klinner, N. (2020): Methodenbericht zur Beschäftigtenbefragung der Goethe-Universität Frankfurt am Main zum hessischen Landesticket. <https://tinygu.de/AP21>

20. Kirschner, F. (2019): Methodik zur Haushaltsbefragung „Quartiersentwicklung und Mobilität in Frankfurt-Bornheim“. <https://tinygu.de/AP20>
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. <https://tinygu.de/AP19>
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. <https://tinygu.de/AP18>
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. <https://tinygu.de/AP17>
16. Schwerdtfeger, S.; Wilde, M.; Lanzendorf, M. (2018): Motive des Fahrens ohne (gültigen) Fahrschein. <https://tinygu.de/AP16>
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. <https://tinygu.de/AP15>
14. Schwerdtfeger, S.; Wilde, M.; Lanzendorf, M. (2017): Dokumentation von Best-Practice-Beispielen zum Umgang mit dem Fahren ohne (gültigen) Fahrschein. <https://tinygu.de/AP14>
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. <https://tinygu.de/AP13>
12. Schwerdtfeger, S.; Wilde, M.; Mehler, F.; Lanzendorf, M. (2016): Fahren ohne gültigen Fahrschein. Stand der Forschung und medialer Diskurs. <https://tinygu.de/AP12>
11. Schubert, S. (2016): Universität in Bewegung. Bestandsanalyse des Verkehrsverhaltens und der Mobilitätseinstellungen von Studierenden und Beschäftigten der Goethe-Universität. <https://tinygu.de/AP11>
10. Blechschmidt, A. (2016): Nischenkonzept oder Zukunftsmodell für nachhaltige Stadtentwicklung? Planungen und Umsetzungen autofreier bzw. autoreduzierter Stadtentwicklungsprojekte im Vergleich. <https://tinygu.de/AP10>
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. <https://tinygu.de/AP9>
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“. <https://tinygu.de/AP8>
7. Prill, T. (2015). Pedelecs als Beitrag für ein nachhaltiges Mobilitätssystem? Eine Analyse zur Akzeptanz, Nutzung und Wirkung einer technologischen Innovation. <https://tinygu.de/AP7>
6. Rolfmeier, S. (2015): Wohnumzüge und Mobilitätsverhalten. Die Bedeutung von Raumstrukturen und Präferenzen für die Verkehrsmittelnutzung auf Arbeitswegen. <https://tinygu.de/AP6>
5. Belz, M. (2015): Der Wettbewerb „Südtirol radelt“ als erfolgreiche Maßnahme der Radverkehrsförderung?! Eine Evaluation. <https://tinygu.de/AP5>
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. <https://tinygu.de/AP4>
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. <https://tinygu.de/AP3>
2. Belz, M.; Höner, S.; Kruse, C.; Rolfmeier, S.; Schroer, M. (2014): Mobilitätsmanagement an der Goethe-Universität Frankfurt am Main, Campus Westend. <https://tinygu.de/AP2>
1. Lanzendorf, M.; Schönduwe, R. (2014): Mobilitätsverhalten von Heranwachsenden und Möglichkeiten zur Bindung an den ÖPNV. <https://tinygu.de/AP1>

