

Gisela Stete, Fabienne Bonin

Alltagsmobilität in autoarmen Quartieren – Eine Untersuchung in der Lincoln- Siedlung in Darmstadt anhand von Mobilitätstagebüchern

Arbeitspapiere zur Mobilitätsforschung Nr. 42

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 Projekts *NaMoLi2: Implementierung innovativer nachhaltiger Mobilitätskonzepte in Neubausiedlungen und Konversionsflächen am Beispiel der Lincoln-Siedlung Darmstadt* mit Mitteln des Bundesministeriums für Bildung und Forschung im Förderschwerpunkt sozial-ökologische Forschung (MobilitätsWerkStadt 2025) unter dem Förderkennzeichen 01UV2130B. Die Verantwortung für den Inhalt dieser Veröffentlichung liegt bei den Autorinnen.

GEFÖRDERT VOM



Bundesministerium
für Bildung
und Forschung

FONA
Sozial-ökologische Forschung

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.69045

urn:nbn:de:hebis:30:3-690452

Arbeitspapiere zur Mobilitätsforschung Nr. 42 (2024)

Redaktion: Marcus Klein

Zitierweise: Stete, G.; Bonin, F. (2024): Alltagsmobilität in autoarmen Quartieren. Eine Untersuchung in der Lincoln-Siedlung in Darmstadt anhand von Mobilitätstagebüchern. Nr 42. Frankfurt a.M.
<https://doi.org/10.21248/gups.69045>

Inhalt

1	Einführung.....	5
2	Das Quartier Lincoln-Siedlung.....	6
	2.1 Lage der Lincoln-Siedlung	6
	2.2 Strukturelle Rahmenbedingungen	7
	2.3 Verkehrliche Rahmenbedingungen	7
3	Methodisches Vorgehen	9
	3.1 Zusammensetzung der Teilnehmendengruppe.....	9
	3.2 Ablauf der empirischen Erhebung	10
	3.3 Einführung in die Ergebnisdarstellung.....	11
4	Kennwerte der Teilnehmendengruppe.....	12
5	Ergebnisse der Mobilitätstagebücher	15
	5.1 Alltagsmobilität	15
	5.2 Wegezweck	16
	5.3 Wegeziele.....	17
	5.4 Verkehrsmittelnutzung	20
	5.5 Multimodalität, Monomodalität und Intermodalität	23
	5.6 Mobilitätsverhalten im Wochenverlauf.....	24
	5.7 Probleme in der Alltagsmobilität	25
6	Einordnung der Ergebnisse	27
7	Zusammenfassung und Ausblick.....	28
8	Literaturverzeichnis.....	30
9	Anhang	31

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Räumliche Lage der Lincoln-Siedlung	6
Abbildung 2: Übersicht Mobilitätsangebote 2023	8
Abbildung 3: Wege an einem Beispieltag	11
Abbildung 4: Zusammensetzung Teilnahmegruppe	12
Abbildung 5: Lageplan Verortung der Haushalte	12
Abbildung 6 (links): Zusammensetzung Haushaltsstruktur	13
Abbildung 7 (rechts): Einzugsdatum Haushalte	13
Abbildung 8: Altersverteilung der Teilnahmegruppe.....	13
Abbildung 9: Verkehrsmittelverfügbarkeit in den Haushalten	14
Abbildung 10 (links): Wegeanteil nach Entfernungen	15
Abbildung 11 (rechts): Karte Entfernungen von der Lincoln-Siedlung	15
Abbildung 12 (links): Darstellung Wegezweck mit Rückwegen	16
Abbildung 13 (rechts): Darstellung Wegezweck ohne Rückwege.....	16
Abbildung 14: Wegeziele außer Haus (ohne Rückwege) (Eigene Darstellung).....	17
Abbildung 15 (links): Fokus Wegezweck Freizeit	18
Abbildung 16 (rechts): Fokus Wegezweck Einkaufen/Erledigungen	18
Abbildung 17: Wegeziele nach Gruppierung	19
Abbildung 18 (links): Verkehrsmittelnutzung nach 10 Verkehrsmittelgruppen differenziert.	20
Abbildung 19 (rechts): Verkehrsmittelnutzung nach 5 Verkehrsmitteltypen	20
Abbildung 20: Verkehrsmittelnutzung nach Entfernungskategorien (gruppiert).....	21
Abbildung 21: Verkehrsmittelnutzung nach Wegezweck	22
Abbildung 22: Monomodal und Intermodal bezüglich der Wege	23
Abbildung 23: Mobilitätsverhalten im Wochenverlauf nach Wegezwecken	24
Abbildung 24: Verortung verkehrlicher Problemstellen in der Lincoln-Siedlung	26

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Übersicht Wegeanzahl.....	15
Tabelle 2: Übersicht Problemstellen in der Lincoln-Siedlung und im Umfeld	25

1 Einführung

Die Lincoln-Siedlung in der Wissenschaftsstadt Darmstadt ist ein bundesweites Modellprojekt der nachhaltigen Mobilität. Das zugrunde liegende Mobilitätskonzept wurde mehrfach ausgezeichnet. Darüber hinaus ist die Lincoln-Siedlung Reallabor in verschiedenen Forschungszusammenhängen. Hierzu gehört auch das Projekt "Nachhaltige Mobilität Lincoln 2 (NaMoLi2): Implementierung innovativer nachhaltiger Mobilitätskonzepte in Neubausiedlungen und Konversionsflächen am Beispiel der Lincoln-Siedlung Darmstadt" des Bundesministeriums für Bildung und Forschung (BMBF).

Das Projekt beinhaltet die Analyse der Zufriedenheit der Bewohnenden in der Lincoln-Siedlung mit dem Mobilitätskonzept und seiner Umsetzung - um gegebenenfalls nachzusteuern - sowie die Berücksichtigung der Interessen verschiedener städtischer und privatwirtschaftlicher Akteur:innen bei der Entwicklung von neuen Quartieren. Auch sollen die Erkenntnisse auf weitere Quartiere transferiert werden.

Des Weiteren wird untersucht, ob und in welcher Form sich die vorhandenen fördernden Rahmenbedingungen für eine nachhaltige Mobilität sowie die im Quartier bzw. im Umfeld vorhandenen Angebote der Versorgung und sozialer Infrastruktur auf das Mobilitätsverhalten insbesondere neu Zugezogener auswirken. Auch diese Erkenntnisse sollen sowohl für eine "Nachsteuerung" genutzt als auch auf die Entwicklung weiterer Neubauquartiere übertragen werden.

Im hier vorgelegten Teilbericht werden die Untersuchungsergebnisse einer ausgewählten Bevölkerungsgruppe aus der Lincoln-Siedlung vorgestellt, die eine Woche lang Tagebuchprotokolle über ihre tägliche Mobilität geführt haben.

Folgende Fragen sollen anhand der empirischen Ergebnisse aus den Mobilitätstagebüchern beantwortet werden:

- Wie gestaltet sich die Alltags- und Freizeitmobilität von Menschen, die erst max. 15 Monate in Lincoln leben?
- Haben sich Gewohnheiten hinsichtlich Wegezielen verändert (z. B. Einkaufsziele, Schulbesuch)?
- Wie werden die Rahmenbedingungen des Mobilitätskonzepts wahrgenommen und gibt es Zusammenhänge mit dem Mobilitätsverhalten?
- Welche Verkehrsmittel werden für welche Ziele und Zwecke genutzt?
- Wie stellt sich die Verkehrsmittelnutzung im Wochenverlauf dar? Wie in Abhängigkeit des Wegezwecks?
- Gibt es Unterschiede im Mobilitätsverhalten der teilnehmenden Haushalte in Abhängigkeit ihrer Lebenssituation? Wenn ja, welche?
- Welche konkreten Erfahrungen werden beim Unterwegssein gemacht (z. B. Probleme/Auffälligkeiten)?

2 Das Quartier Lincoln-Siedlung

2.1 Lage der Lincoln-Siedlung

Das Quartier liegt im Süden Darmstadts im Stadtteil Bessungen, angrenzend an die Stadtteile Heimstättensiedlung und Eberstadt. Auf dem knapp 25 Hektar großen ehemaligen Gelände der US-Armee „Lincoln Family Housing Area“ entsteht, verteilt auf 2.000 Wohnungen, Wohnraum für etwa 5.000 Menschen. Die Gebäude stellen dabei eine Mischung aus renovierten Bestandsgebäuden und Neubauten dar. Der Einzug der Bewohnenden in renovierte Bestandsgebäude begann 2016. Bis Ende 2025 sollte die bauliche Entwicklung abgeschlossen sein, dies kann sich allerdings aufgrund aktueller Rahmenbedingungen (z. B. hohe Bauzinsen, Lieferprobleme von Baumaterialien, Personenengpässe bei Baufirmen) nach hinten verschieben.

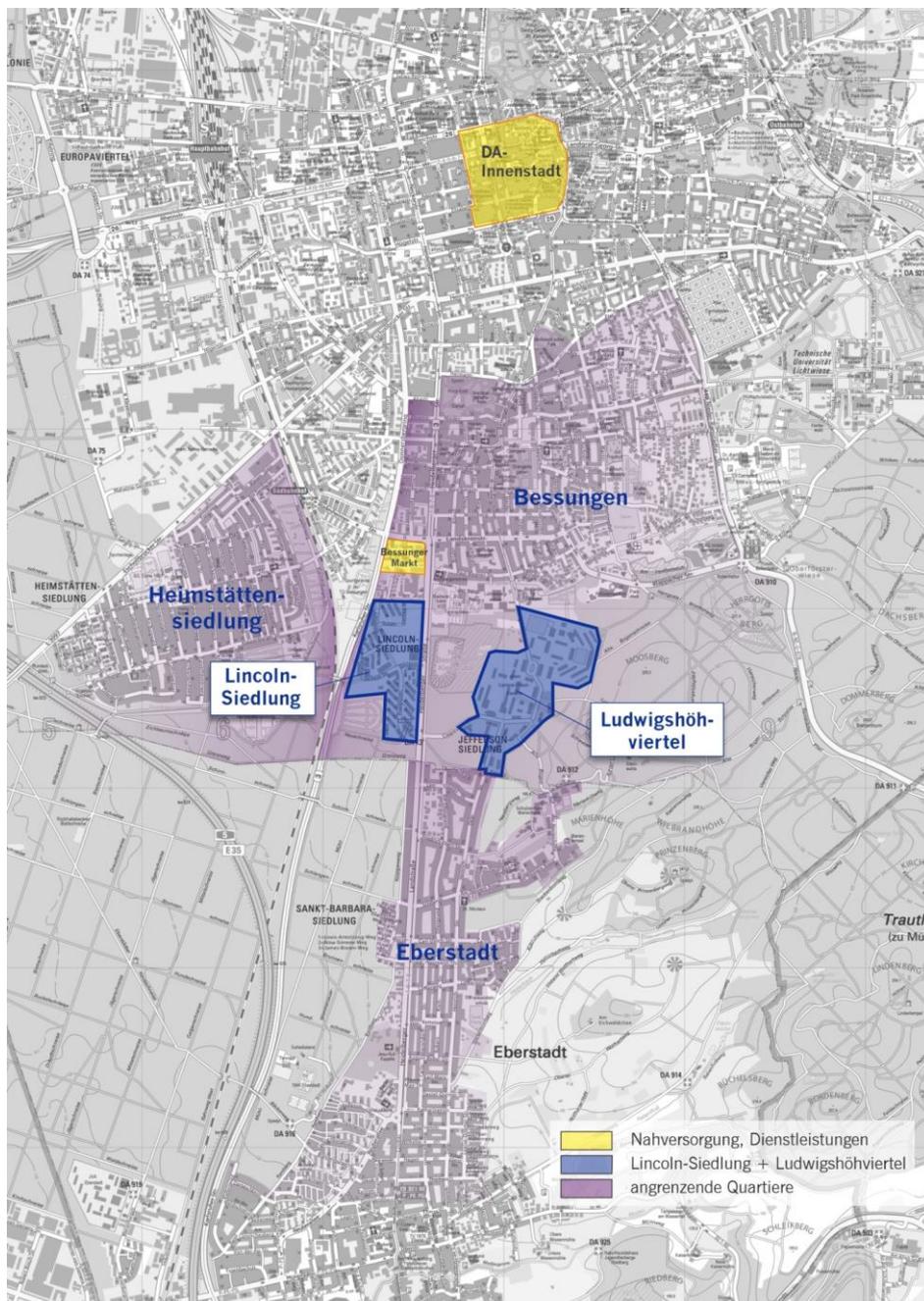


Abbildung 1: Räumliche Lage der Lincoln-Siedlung (Blechsmidt et al. 2021)

2.2 Strukturelle Rahmenbedingungen

Die Lincoln-Siedlung grenzt direkt an ein Areal mit umfassendem Nahversorgungsangebot („Bessunger Marktplatz“). Im unmittelbaren Umfeld des Quartiers gibt es diverse Sport- und Freizeitangebote sowie ausgedehnte Waldgebiete.

Im Gebiet selbst sollen der Quartiersplatz und der angrenzende Quartierspark mit diversen Freizeit- und Spielangeboten für Kinder und Jugendliche die lokale Aufenthaltsfunktion stärken. Eine vielfältige Versorgung mit sozialer Infrastruktur, wie z. B. drei Kitas mit unterschiedlichen Größen und Betreuungsangeboten, eine Grundschule mit Sporthalle (als Angebot für das gesamte Quartier) sowie Angebote für Jugendliche und Ältere, soll den Nahraumbezug unterstützen. Direkt am Quartiersplatz soll ein Nahversorger angesiedelt werden (Eröffnung im Sommer 2024). Dort sind weitere Versorgungseinrichtungen (z. B. Apotheke) angedacht.

Zum Zeitpunkt der Untersuchung waren zwei Kitas, die Grundschule und die Sporthalle in Betrieb. Alle Nahversorgungs- und Freizeitangebote im Umfeld des Quartiers sowie der Quartierspark waren uneingeschränkt nutzbar.

2.3 Verkehrliche Rahmenbedingungen

Das Konzept für die Lincoln-Siedlung war von Beginn an auf Nachhaltigkeit und Integration von Mobilität, Städtebau, Freiraum und Nutzungsangeboten ausgelegt. Erklärtes Ziel des Mobilitätskonzeptes ist es, ein in jeder Hinsicht autoarmes Quartier zu entwickeln und die Menschen darin zu unterstützen, ihre Mobilität unabhängig vom Besitz eines eigenen Autos und mit einem geringen Anteil an Kfz-Verkehr abzuwickeln. Der Umweltverbund wird als Rückgrat der verkehrlichen Erschließung und Anbindung begriffen, ergänzt um vielfältige multimodale Angebote. Die Kfz-Erschließung erfolgt flächensparsam und verkehrsberuhigt.

Die Breite der multimodalen Mobilitätsangebote reicht von der Verdichtung des ÖPNV mit einer neuen Tram-Haltestelle – seit 2017 in Betrieb mit direkter Verbindung in die Innenstadt und zum Hauptbahnhof, der konsequenten Ertüchtigung der Fahrradinfrastruktur im Zulauf auf das Quartier und einem dichten Fuß- und Radverkehrsnetz innerhalb des Quartiers bis hin zur Bereitstellung von Car- und Bikesharing-Angeboten, E-Lademöglichkeiten für Kfz im öffentlichen Raum, hochwertigen Radabstellanlagen (mit erhöhtem Herstellungsschlüssel von 2,4 Stellplätzen pro Wohnung auf Privatgrund) sowie diversen alternativen Fahrzeugen (E-Mobile, Lastenräder, etc.). Parallel dazu wurde ein Mobilitätsmanagement aufgebaut und in einer Mobilitätszentrale im Quartier verortet. Hier erfolgt eine Beratung rund um das Thema Mobilität in der Siedlung, z. B. mit dem individuellen Beratungsprogramm „mobiCheck“. Alle Angebote standen zum Zeitpunkt der Untersuchung zur Verfügung.

Zentraler Baustein des Mobilitätskonzeptes ist zudem ein konsequentes Parkraummanagement, verbunden mit der Entkopplung von Wohnen und Kfz-Parken und der Begrenzung des privaten Stellplatzangebots auf 0,65 Plätze pro Wohnung, von denen 0,5 Stellplätze je Wohneinheit in Sammelgaragen untergebracht sind und 0,15 Stellplätze je Wohneinheit auf Privatgrund für ausgewählte Nutzungsgruppen, z. B. Mobilitätseingeschränkte, zur Verfügung

stehen. Zusätzlich wurden ca. 70 Stellplätze für Besucherverkehr im öffentlichen Straßenraum hergestellt. Das gesamte Parkraumangebot ist bewirtschaftet.

Die Entkopplung von Wohnen und Parken bedeutet, dass wer in das Quartier einzieht, nicht automatisch über einen Stellplatz verfügt, sondern sich darum bewerben kann („Nur wer einen Stellplatz benötigt, muss auch dafür zahlen!“). Die Vergabe der nur zu mietenden Stellplätze erfolgt nach abgestimmten Vergabekriterien durch das Mobilitätsmanagement. Die geschieht in Abstimmung mit einem Mobilitätsbeirat, der sich hälftig aus Grundstückseigentümer:innen und der Stadt Darmstadt zusammensetzt. Die Vergaberegeln waren zum Zeitpunkt der Erhebung geübte Praxis.

Der Umsetzungsstand 2022 sowie die Standorte der Mobilitätsangebote im Quartier ist der nachfolgenden Karte zu entnehmen (siehe Abbildung 2).



Abbildung 2: Übersicht Mobilitätsangebote 2023 (Mobilitätsamt Wissenschaftsstadt Darmstadt 2022)

3 Methodisches Vorgehen

Die vorliegende Studie legt die Ergebnisse einer qualitativen Erhebung von Mobilitätskennwerten mittels Mobilitätstagebüchern dar. Die Teilnehmenden der Studie haben dabei eine Woche (Mo – So) Tagebuch über ihre tägliche Mobilität geführt. Anders als in der MiD (Studie „Mobilität in Deutschland“) wird nicht nur ein Stichtag untersucht, sondern das Mobilitätsverhalten über einen Zeitraum von einer Woche betrachtet, um die relevanten Mobilitätskennwerte (Ziele, Zwecke, Zeiten, Verkehrsmittelwahl, Begleitmobilität, etc.) in Abhängigkeit von Wochentagen, Arbeitswoche, Wochenende, Alter, Familiensituation, etc. umfassend abbilden zu können (Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur 2018).

Die empirische Erhebung beinhaltet zudem Fragen zur Bewertung der Rahmenbedingungen und Formulierung von Anforderungen im Falle von Unzufriedenheit. In die Untersuchung wurden alle Mitglieder eines Haushalts von Kleinkindern bis zu Hochbetagten einbezogen.

Festzuhalten ist, dass die vorliegende Studie nicht als repräsentativ für das gesamte Quartier gelten kann, da es sich nur um eine kleine Stichprobe handelt. Daher kann kein Anspruch darauf erhoben werden, dass die Ergebnisse für die gesamte Bewohnerschaft der Lincoln-Siedlung gelten. Auch hinsichtlich der zum Zeitpunkt der Erhebung „Neuzugezogenen (max. 15 Monte)“ ist die Stichprobe nicht ausreichend groß. Trotz dieser Einschränkung bilden die Ergebnisse eine wichtige Ergänzung der Untersuchungsschwerpunkte des gesamten Forschungsvorhabens und leisten einen Beitrag zu einem besseren Gesamtbild zur Mobilität der Bevölkerung in der Lincoln-Siedlung.

3.1 Zusammensetzung der Teilnehmendengruppe

Bis Sommer 2022 waren mit 2.788 Einwohner:innen bereits die Hälfte der geplanten 5.000 Bewohner:innen der Siedlung eingezogen (Mobilitätsamt Wissenschaftsstadt Darmstadt 2022). Der Fokus der Untersuchung lag auf Neubürger:innen der Lincoln-Siedlung. Dies bedeutet, dass Teilnehmende nicht vor Herbst 2020 in das Quartier gezogen sind und seit maximal 15 Monaten im Quartier lebten.

Dies traf auf Menschen in Gebäuden dreier Baufelder zu (Bezug von Ende 2020 bis Frühjahr 2022), namentlich das genossenschaftliche Wohnprojekt "Wohnsinn Bessungen" (WSB) sowie das Wohnprojekt "Zusammenhaus" der Bauverein AG und Gebäude des gemeinnützigen Siedlungswerks (GSW). Die Gruppen zeichnen sich durch eine gemischte Sozialstruktur aus, das Spektrum an Lebenssituationen ist breit (von Alleinlebend bis hin zu mehrköpfigen Familien). Es besteht einerseits Offenheit gegenüber neuen Angeboten bzw. dem Mobilitätskonzept, andererseits finden sich aber auch autoorientierte Lebensweisen unter den Bewohnenden. Außerdem haben neu zugezogene Bewohner:innen aus anderen Baufeldern (z. B. Mieter:innen des Bauvereins) teilgenommen. Für alle Neubürger:innen bedeutet der Umzug in die Lincoln-Siedlung eine Neuorientierung in verschiedenster Hinsicht, z. B. neue Schule, neue Kinderbetreuung, neuer Weg zum Arbeitsplatz, neue Verkehrsangebote, neue Versorgungsinfrastruktur, etc. Dies bietet Chancen zur Änderung von Verhaltensmustern und zur Stärkung von gewünschten Routinen, auch in der Mobilität.

3.2 Ablauf der empirischen Erhebung

Die Ansprache der Teilnehmenden erfolgte über die Infobroschüre „lincolnmobilinfo“ (siehe Anlage D), welche monatlich an die Quartiersbewohner:innen in Lincoln verteilt wird. Für die vollständige Teilnahme an den Mobilitätstagebüchern wurde ein 50 € Mobilitätsgutschein für alle teilnehmenden Personen ab schulpflichtigem Alter in Aussicht gestellt. Dabei konnte zwischen einem Gutschein im lokalen Fahrradgeschäft, des örtlichen Lastenradsharing-Anbieters „sigo“, des Carsharing-Anbieters „book-n-drive“ oder dem On-Demand Shuttle Service „HeinerLiner“ gewählt werden.

Insgesamt bekundeten 18 Haushalte Interesse, von denen 14 die Rahmenbedingungen erfüllten. Nach der Festlegung der Probandengruppe wurden die Mobilitätstagebücher am 22.06.2022 während eines Präsenztermins vorgestellt und offene Fragen direkt vor Ort geklärt. Alle Teilnehmenden erhielten sieben Mobilitätstagebücher in Papierform (siehe Anlage C), in die die täglich zurückgelegten Wegen einzutragen waren. Über einen allgemeinen Fragebogen (siehe Anlage A) wurden zudem demografische Kennwerte sowie der Zugang zu Verkehrsmitteln im Haushalt abgefragt. In einer Erklärung (siehe Anlage B) zum korrekten Ausfüllen der Bögen wurde den Teilnehmenden dargestellt, wie ein Beispieltag aussehen kann und ein einzelner Weg definiert ist. Nicht anwesende Personen erhielten die Dokumente anschließend auf postalischem Weg.

Zum Ausfüllen der Mobilitätstagebücher wurde die Woche von Montag, 27.06.2022 bis Sonntag, 03.07.2022 festgelegt. Die Erhebungswoche der Tagebücher fand vor den hessischen Sommerferien statt, um eine möglichst repräsentative Alltagsmobilität darzustellen. Zum Zeitpunkt der Durchführung fand das Heinerfest, ein Darmstädter Volksfest in der Innenstadt, statt.

Alle Haushaltsmitglieder ab schulpflichtigem Alter führten täglich Protokoll. Kleinkinder wurden in den Tagebüchern der Eltern berücksichtigt.

In den Tagebuchprotokollen wurden täglich

- die Startzeit,
- der Wegezweck,
- das Wegeziel,
- das genutzte Verkehrsmittel,
- die Ankunftszeit und
- die geschätzte Entfernung

der einzelnen Wege notiert. Zusätzlich konnte jede teilnehmende Person in einem freien Textfeld besondere Ereignisse (z. B. Bahnstreiks, Verkehrsunfälle oder kritische Situationen an Lichtsignalanlagen) vermerken.

Nach Rückgabe aller ausgefüllten Tagebücher an eine vorher festgelegte Adresse erfolgte die Dateneingabe, Plausibilitätsprüfung sowie sachgerechte Auswertung der gewonnenen Datensätze.

3.3 Einführung in die Ergebnisdarstellung

Die Definition eines einzelnen Weges orientiert sich an der Studie MiD. Nach dieser wird von einem Weg gesprochen, wenn sich eine Person außer Haus zu Fuß, mit dem Fahrrad, mit dem Bus oder der Bahn, mit dem Auto oder anderen Verkehrsmitteln von einem zu einem anderen Ort bewegt, um dort eine Aktivität auszuüben (Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur 2018). Wurden auf einem Weg mehrere Erledigungen getätigt, werden diese als eigene Wege gewertet. Rückwege werden ebenfalls als separate Wege gezählt.

Wenn auf einem Weg mehrere Verkehrsmittel genutzt wurden, wurden diese alle einzeln in die Mobilitätstagebücher eingetragen. Verkehrsmittelkombination mit Fußwegen wurden nur in Ausnahmefällen berücksichtigt. Dies bedeutet, dass beispielsweise bei der Kombination Fuß-Pkw oder Fuß-ÖPNV, die fußläufige Zuwegung zum Hauptverkehrsmittel (Pkw/ÖPNV) bei der Auswertung nicht berücksichtigt wird.

Folgendes Beispiel zeigt die Differenzierung der Wege eines Tages:

*„Sie verlassen morgens das Haus, um Ihr Kind in den Kindergarten zu bringen. Dies wird von uns als **1. Weg** verstanden. Gehen Sie direkt danach zu ihrem Arbeitsplatz, so gilt dies als **2. Weg**, d.h. für diesen Weg wird eine neue Startzeit (vom Kindergarten) angegeben. Nach der Arbeit gehen Sie einkaufen (**3. Weg**) und weiter nach Hause (**4. Weg**). Abends gehen Sie mit Freund:innen ins Kino (**5. Weg**) und wieder nach Hause (**6. Weg**).“*

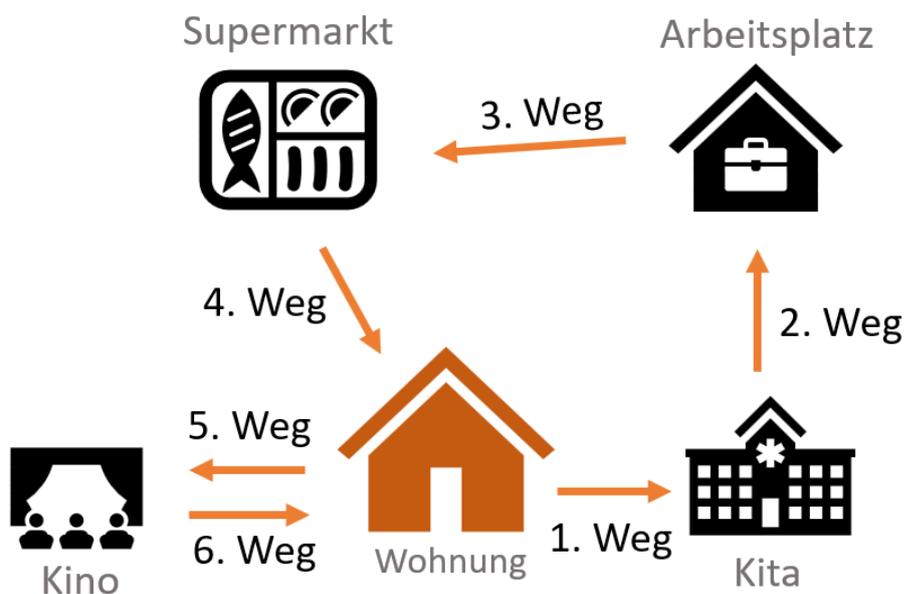


Abbildung 3: Wege an einem Beispieltag (Eigene Darstellung)

4 Kennwerte der Teilnehmendengruppe

Die Teilnahmegruppe besteht aus 14 Haushalten, in denen 28 Personen täglich ein Mobilitätstagebuch geführt haben. Hinzu kommen noch fünf Kinder, die noch nicht im schulpflichtigen Alter sind und über die Mobilität der Eltern mit erfasst wurden.

Mit neun Haushalten, die im genossenschaftlichen Wohnungsbau leben, liegt hier der Schwerpunkt der Teilnahmegruppe. Ergänzt wird diese durch vier Haushalte des Bauvereins und einen GSW- Haushalt. Detaillierter betrachtet teilen sich die Haushalte des genossenschaftlichen Wohnens auf sechs Haushalte des Wohnprojektes „Wohnsinn Bessungen“ (WSB) und drei Haushalte „Zusammenhaus Lincoln“ auf. In Abbildung 4 ist die Zusammensetzung der teilnehmenden Haushalte grafisch dargestellt.

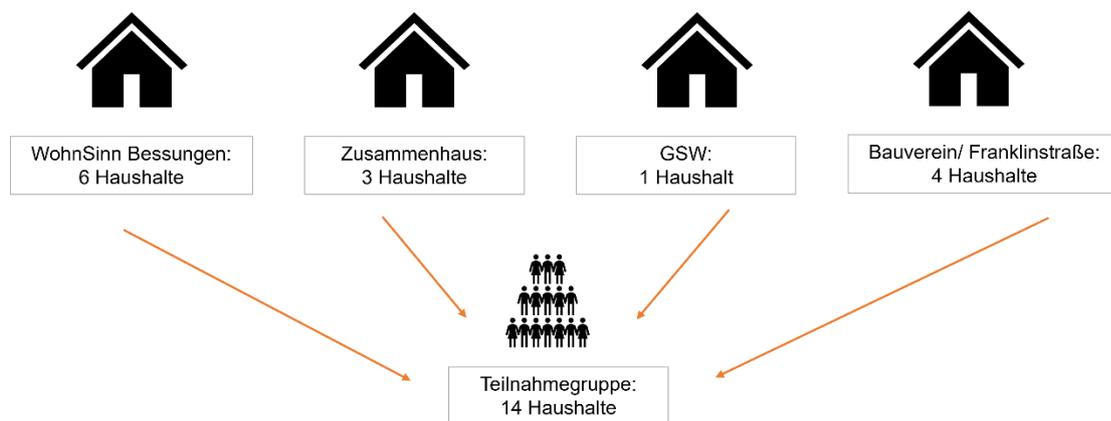


Abbildung 4: Zusammensetzung Teilnahmegruppe (Eigene Darstellung)

Die Wohnorte sind zwar über das gesamte Quartier verteilt, der Schwerpunkt liegt jedoch bei den Wohnprojekten WSB und Zusammenhaus. Geografisch verortet sind die Wohngebäude in Abbildung 5.

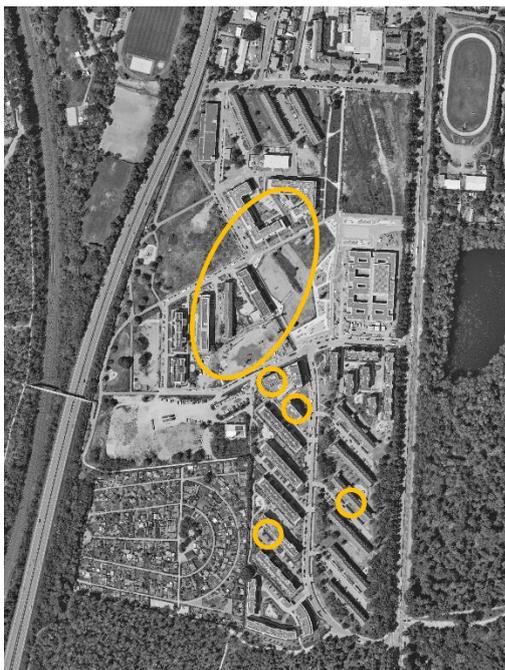


Abbildung 5: Lageplan Verortung der Haushalte (Eigene Darstellung auf Luftbild der Stadt Darmstadt)

Die Auswertung des Haushaltsfragebogens zeigt, dass der größte Teil der Haushalte zur Miete wohnt, lediglich ein Haushalt besitzt eine Eigentumswohnung. Die Mehrheit wohnt in frei finanzierten Wohnungen und nur zwei Haushalte im geförderten Wohnungsbau.

Die Haushaltsstruktur (siehe Abbildung 6) zeigt, dass mit 43 % der größte Teil der 14 teilnehmenden Haushalte alleinstehend leben. In der Hälfte der Haushalte leben Personen zusammen mit einem Partner oder einer Partnerin, wovon ca. ein Drittel Kinder hat. Zudem gibt es einen alleinerziehenden Haushalt.

Mit der gesetzten Rahmenbedingung sind Haushalte mit Einzug ab dem dritten Quartal 2020 relevant. Die meisten Haushalte sind im letzten Quartal 2020 in die Lincoln-Siedlung gezogen, eine weitere Einzugschwelle erfolgte im dritten Quartal 2021. Die genaue Verteilung der Einzugsdaten ist in Abbildung 7 grafisch dargestellt.

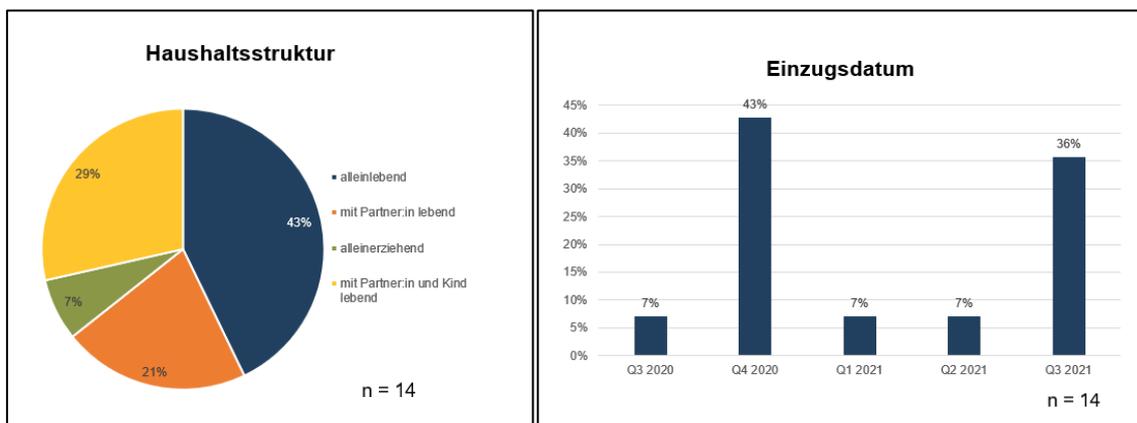


Abbildung 6 (links): Zusammensetzung Haushaltsstruktur (Eigene Darstellung)

Abbildung 7 (rechts): Einzugsdatum Haushalte (Eigene Darstellung)

Insgesamt sind unter den 28 Teilnehmenden 22 volljährige Personen, davon 32 % männlich und 68 % weiblich. Alle Erwachsenen sind zum Zeitpunkt der Erhebung im Besitz einer Fahrerlaubnis. Sechs Personen sind Kinder im schulpflichtigen Alter. Die Altersstruktur ist in Abbildung 8 dargestellt. Darüber hinaus sind von den 22 erwachsenen Personen des Teilnehmerfeldes 17 berufstätig und fünf nicht berufstätig. Außerdem gibt es unter den Teilnehmenden keine mobilitätseingeschränkte Person. Dies deckt sich mit dem zuvor beschriebenen hohen Anteil an volljährigen Personen.

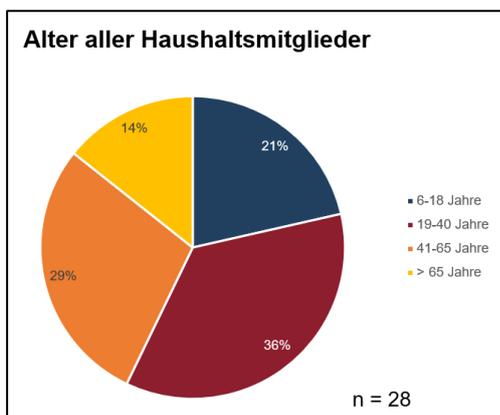


Abbildung 8: Altersverteilung der Teilnahmegruppe (Eigene Darstellung)

Für die Analyse der Verkehrsmittelnutzung ist es wichtig, die Daten zur Verkehrsmittelverfügbarkeit der einzelnen Haushalte zu kennen, denn die Verfügbarkeit von z. B. privaten Pkw oder ÖPNV-Tickets hat einen unmittelbaren Einfluss auf das individuelle Mobilitätsverhalten. In Abbildung 9 ist die Verkehrsmittelverfügbarkeit der 14 Haushalte dargestellt. Es wird deutlich, dass es eine sehr große Anzahl an Fahrrädern gibt. Mehr als ein verkehrstüchtiges Fahrrad/E-Bike pro Person ist vorhanden. Des Weiteren gibt es fünf (E)-Lastenräder in den Haushalten. Den 14 Haushalten stehen zum Zeitpunkt der Durchführung zudem sieben Autos zur Verfügung. Dies ist bemerkenswert, da alle Erwachsenen einen Führerschein besitzen. Zuletzt verfügen fast alle Haushalte über ein ÖPNV-Ticket.

Während der Durchführungswoche im Sommer 2022 wurde das von der Bundesregierung subventionierte 9-Euro-Ticket angeboten, welches die bundesweite Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs in Deutschland ermöglichte. Sechs Haushalte nutzen dieses Angebot zum Zeitpunkt der Erhebung. Mit den in den einzelnen Haushalten verfügbaren Zeitkarten (z. B. Schülerticket, Semesterticket oder Jobticket) können fast alle Personen der Haushalte teils kostengünstig, teils kostenlos den ÖPNV für Ihre täglichen Wege nutzen. Dies alles lässt auf ein Interesse an den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes schließen.

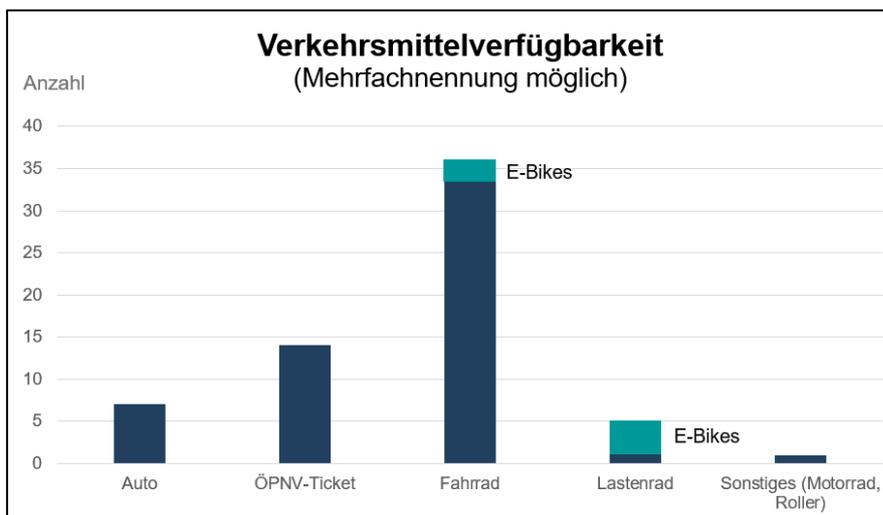


Abbildung 9: Verkehrsmittelverfügbarkeit in den Haushalten (Eigene Darstellung)

Bei der Frage nach den mit dem Umzug verbundenen Veränderungen der Verhaltensweisen wird am häufigsten „Einkaufen täglicher Bedarf“ genannt. Wenige Personen haben nach dem Umzug den Ort ihrer Freizeitaktivitäten oder Hobbys geändert. Dies zeigt, dass Einkaufsmöglichkeiten, die in der Nähe verfügbar sind, von den Teilnehmenden genutzt werden und nicht aus Gewohnheit auf frühere Nahversorger zurückgegriffen wird.

5 Ergebnisse der Mobilitätstagebücher

Im nachfolgenden Kapitel werden die Ergebnisse der Mobilitätstagebücher zusammengefasst, differenziert nach Wegezweck, Wegezielen, Verkehrsmittelnutzung, Mono- und Intermodalität sowie dem Mobilitätsverhalten im Wochenverlauf. Abschließend sind die Probleme in der Alltagsmobilität dargestellt.

5.1 Alltagsmobilität

Insgesamt wurden in der Woche vom 27.06.2022 – 03.07.2022 von den 28 teilnehmenden Personen 803 Wege zurückgelegt (siehe Tabelle 1). Dies entspricht 4,1 Wege pro Person und Tag. Dabei legen Männer mit 4,0 im Schnitt in der Untersuchungswoche weniger Wege zurück als Frauen mit 4,4. In Tabelle 1 ist zudem ersichtlich, dass Kinder mit 3,4 die wenigsten Wege zurücklegen.

Tabelle 1: Übersicht Wegezanzahl

	Frauen	Männer	Kinder	Gesamt
Anzahl Wege	464	196	143	803
Wege pro Tag	4.4	4.0	3.4	4.1

In der deutschlandweiten Mobilitätsstudie MiD (Mobilität in Deutschland) liegt die Anzahl der Wege pro Tag einer mobilen Person bei 3,7. Dies zeigt, dass die Teilnehmenden mehr unterwegs waren. Auch bei der Differenzierung nach Geschlecht zeigen sich Unterschiede zur MiD. In dieser legen mit 3,7 Wegen pro mobilem Mann und Tag und 3,6 Wegen pro mobiler Frau im Bundesdurchschnitt Erwachsene weniger Wege zurück als die Probandengruppe.

Die Gesamtreisezeit der Teilnehmenden in der Durchführungswoche beträgt 326 Stunden. Die Gesamtlänge der zurückgelegten Wege beträgt dabei 5.702 km, wobei ein einzelner Weg im Durchschnitt 7,1 km Länge beträgt. Tatsächlich waren jedoch 44 % der Wege kürzer als 2 km (siehe Abbildung 11) und sogar 80 % der Wege kürzer als 5 km. Dies zeigt, dass etwa die Hälfte der Ziele in der näheren Umgebung des Wohnortes liegen, weshalb der Nahmobilität in dem Quartier eine besondere Bedeutung zukommt.

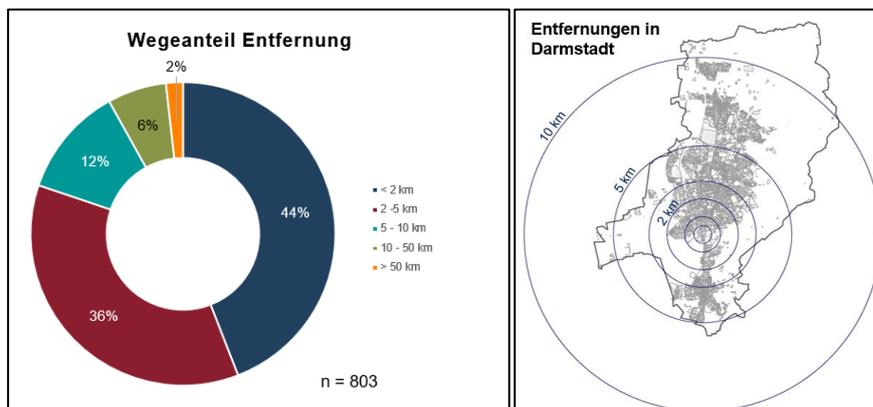


Abbildung 10 (links): Wegeanteil nach Entfernungen (Eigene Darstellung)

Abbildung 11 (rechts): Karte Entfernungen von der Lincoln-Siedlung (Eigene Darstellung)

5.2 Wegezweck

Bei den Wegezwecken wird zwischen Wegen zum *Arbeitsplatz/zur Ausbildungsstätte*, *Schulweg*, *Begleitung Kinder holen/bringen*, *Einkaufen/Erledigungen*, *Freizeitaktivitäten* und dem *Rückweg nach Hause* unterschieden. Alle übrigen Wegezwecke werden der Kategorie *Sonstiges* zugeordnet.

Naturgemäß dominiert der Rückweg nach Hause das Mobilitätsmuster und verfälscht gleichzeitig das Bild der Alltagsmobilität hinsichtlich der Wegezwecke. In der gesamten Teilnehmergruppe sind 40 % der Wege dem Wegezweck Rückweg nach Hause zuzuordnen (siehe Abbildung 12). Für eine differenzierte Betrachtung der Wegezwecke werden die Rückwege ausgegliedert (siehe Abbildung 13). Mit Rückweg werden 803 Wege betrachtet, ohne Rückweg sind es 484 Wege, was darauf schließen lässt, dass ein Teil der Mobilitätsmuster in Form von Wegekettens zurückgelegt wird.

Das Diagramm in Abbildung 13 präsentiert die Verteilung der verschiedenen Wegezwecke ohne die Rückwege. Es zeigt, dass die häufigsten Wegezwecke *Einkaufen/Erledigungen* und *Freizeitaktivitäten* sind. Beide machen mit jeweils etwa einem Drittel den größten Anteil der Wege der Teilnehmenden aus. Das restliche Drittel verteilt sich auf die Wege zum *Arbeitsplatz/zur Ausbildung* (12 %), den *Weg zur Schule* (6 %), dem *Bringen oder Holen von Kindern* (14 %) sowie den *sonstigen Wegezwecken* (7 %).

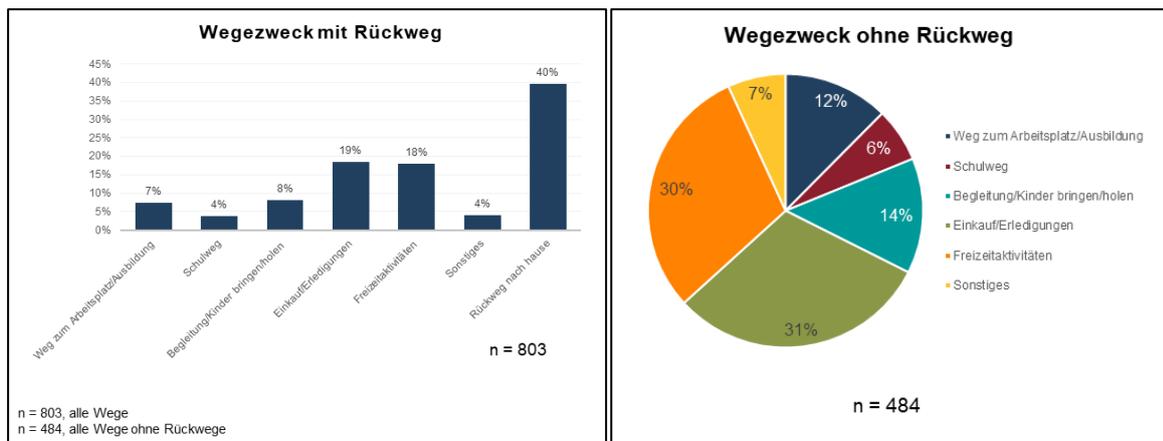


Abbildung 12 (links): Darstellung Wegezweck mit Rückwegen (Eigene Darstellung)

Abbildung 13 (rechts): Darstellung Wegezweck ohne Rückwege (Eigene Darstellung)

5.3 Wegeziele

Die Abbildung 14 illustriert die Verteilung der Wegeziele außer Haus. Betrachtet werden dabei - wie auch bei den Wegezwecken - die Wege ohne Rückwege ($n = 484$). Mit 28 % entfällt der größte Anteil der Wege auf den Stadtteil *Bessungen* selbst, die *Innenstadt* ist mit 20 % das zweithäufigste Ziel. Die *benachbarten Stadtteile* sind das Ziel von 12 % der Wege und *weiter entfernten Stadtteilen* von 15%. Dies kann auf regelmäßige oder notwendige Verbindungen zu weiter gelegenen Orten innerhalb der Wissenschaftsstadt Darmstadt hinweisen. Die Kategorie *außerhalb Darmstadts* ist mit 10 % vertreten und spiegelt die Mobilität wider, die über die Stadtgrenzen hinausgeht.

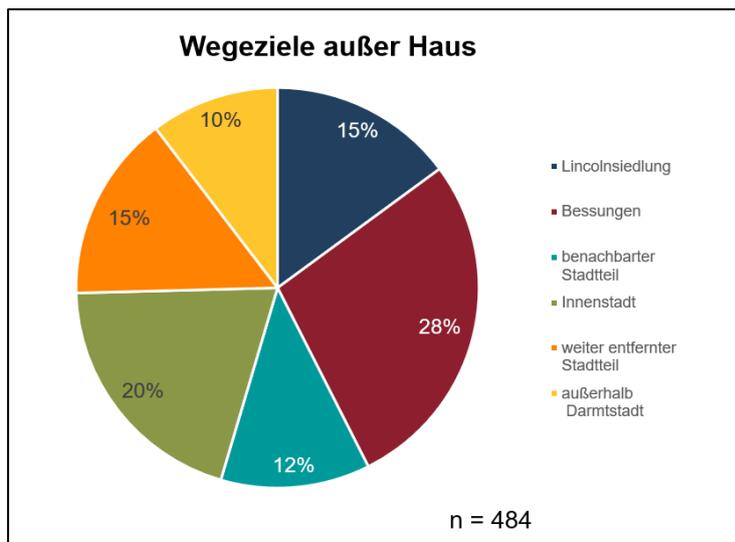


Abbildung 14: Wegeziele außer Haus (ohne Rückwege) (Eigene Darstellung)

Bei der Analyse der Wegezwecke (siehe Kapitel 5.2) zeigt sich, dass zwei Drittel der Wege für die beiden Wegezwecke *Einkauf/Erledigungen* und *Freizeit* zurückgelegt werden.

Für den Wegezweck *Freizeit* (Abbildung 15) haben ein Viertel der Wege das Ziel *Innenstadt* angegeben. Dies unterstreicht die Rolle der Innenstadt als zentralen Ort für kulturelle Veranstaltungen, Kino- oder Theaterbesuche sowie Gastronomie. Der Stadtteil *Bessungen* ist mit 21 % ebenfalls ein beliebtes Ziel, was auf die Nutzung der vielfältigen lokalen Freizeitangebote, wie z. B. Sporteinrichtungen oder Parks/Wald, bestätigt. *Benachbarte Stadtteile* werden für über 17 % der Freizeitwege aufgesucht. 14 % der Weg finden in der Lincoln-Siedlung selbst statt. Zuletzt führen jeweils 12 % in weiter entfernte Stadtteile Darmstadts und 12 % der Freizeitwege haben Ziele außerhalb Darmstadts.

Für den Wegezweck *Einkauf/ Erledigungen* dargestellt ist *Bessungen* mit 29 % das vorrangige Wegeziel der Teilnehmenden, was dessen Stellenwert als Einkaufs- und Dienstleistungszentrum hervorhebt (Abbildung 16). Die *Innenstadt* nimmt hierbei 22 % ein und spielt damit ebenfalls eine zentrale Rolle als Zielort. Mit 17 % sind *weiter entfernte Stadtteile* ein bedeutendes Ziel für alltägliche Erledigungen, während die *Lincoln-Siedlung* 14 % der Einkaufswege ausmacht. *Benachbarte Stadtteile* Darmstadts werden durch 11 % der Wege für Einkäufe und Erledigungen erschlossen und 7 % der Wege führen *außerhalb Darmstadts* zu Zielen wie größeren Einkaufszentren oder spezialisierten Dienstleistern. Es ist davon auszugehen, dass einige

Personen die nahegelegenen Einkaufsmöglichkeiten (z. B. Rewe, Aldi) zur Lincoln-Siedlung gezählt haben, da der Nahversorger im Quartier erst im Sommer 2024 eröffnet wird.

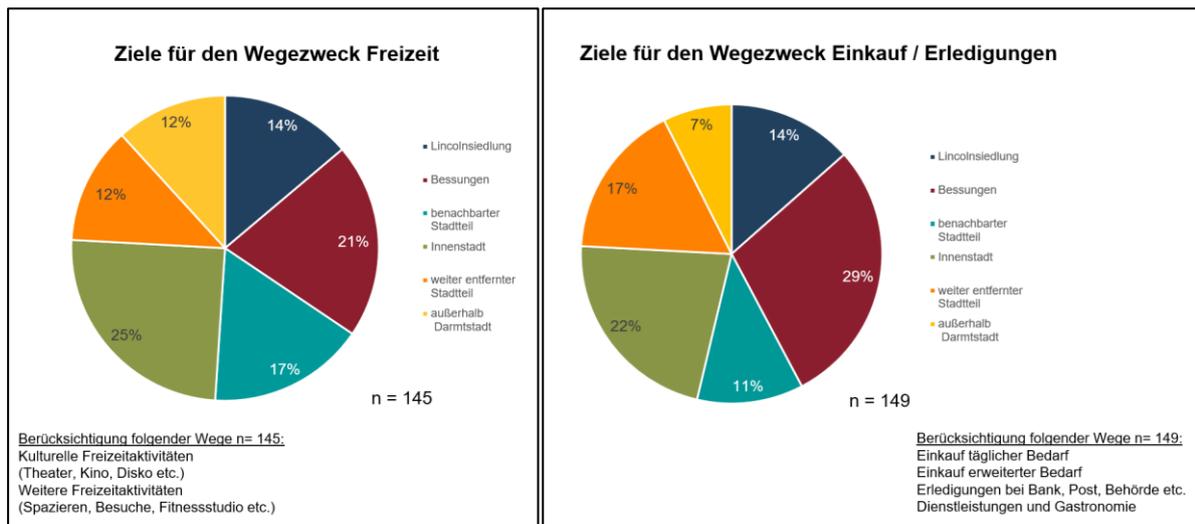


Abbildung 15 (links): Fokus Wegezweck Freizeit (Eigene Darstellung)

Abbildung 16 (rechts): Fokus Wegezweck Einkaufen/Erledigungen (Eigene Darstellung)

Eine Differenzierung der Wegeziele nach *Freizeit* und *Einkauf/Erledigungen* zeigt, dass die Auswahl der Zielorte von der Art des Wegzwecks abhängt. Die analysierten Muster legen nahe, dass für Freizeitaktivitäten die zentralen und vielfältigen Angebote der *Innenstadt* und *Bessungen* bevorzugt werden, während für Einkäufe und Erledigungen die Nähe und Zugänglichkeit des Stadtteils *Bessungen* entscheidend ist. Die Ergebnisse deuten darauf hin, dass für Freizeitaktivitäten eine höhere Bereitschaft besteht, längere Wege zurückzulegen, während Einkaufs- und Erledigungswege tendenziell in näherer Umgebung erfolgen.

Neben der detaillierten Betrachtung der wichtigen Wegezwecke können auch über die verschiedenen demografischen Rahmenbedingungen innerhalb der Teilnahmegruppe Aussagen zu den Zielen und dem damit einhergehenden Bewegungsradius getroffen werden. Dazu wurden die teilnehmenden Erwachsenen in drei verschiedene Gruppen untergliedert: *Berufstätige mit Kindern*, *Berufstätige ohne Kinder* und *Rentner:innen*. Die Grafiken (siehe Abbildung 17) illustrieren die Wegeziele dieser drei Gruppen.

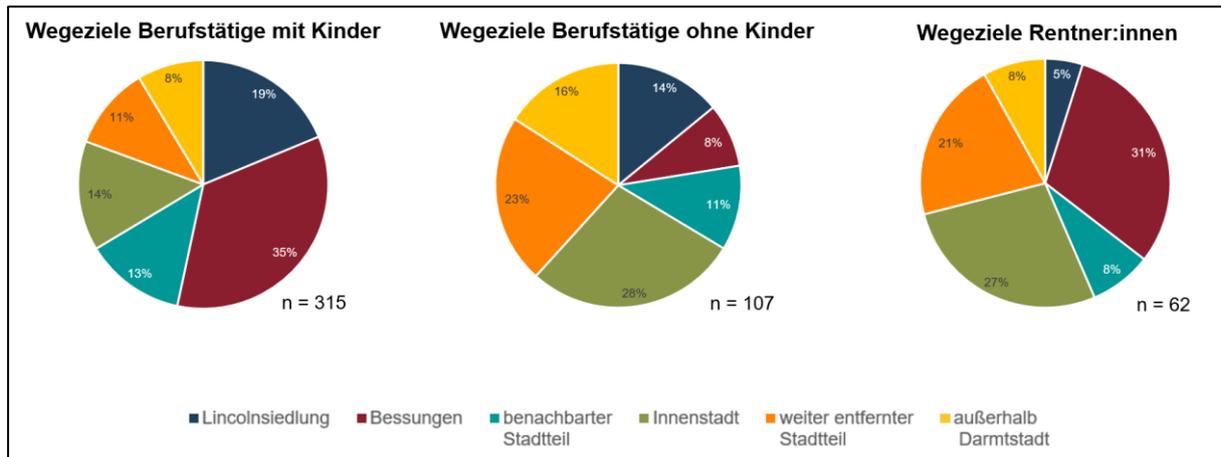


Abbildung 17: Wegeziele nach Gruppierung (Eigene Darstellung)

Bei den Wegezielen von *Berufstätigen mit Kindern* fällt auf, dass der größte Anteil der Wege mit 35 % in den Stadtteil *Bessungen* führt. Dies kann auf eine hohe Dichte an Bildungseinrichtungen wie Schulen und Kinderbetreuungseinrichtungen oder Freizeitmöglichkeiten für Familien hinweisen. Weitere 19 % der Wege finden innerhalb der *eigenen Wohnsiedlung* (Lincoln) statt, was die vorhandene Infrastruktur reflektiert.

Bei den Wegezielen von *Berufstätigen ohne Kinder*, dominieren mit 28 % die Wege in die *Innenstadt*, dicht gefolgt von *weiter entfernten Stadtteilen* mit 23 %. Diese Verteilung könnte auf eine Präferenz für die Nähe zu Arbeitsplätzen, kulturellen Einrichtungen oder anderen Dienstleistungen hindeuten.

Von *Rentner:innen* wird der Stadtteil *Bessungen* am häufigsten angesteuert und stellt 31 % der Wegeziele dar. Die hohe Frequenz könnte auf die Bedeutung von zentral gelegenen Gesundheitsdienstleistern, Einkaufsmöglichkeiten oder sozialen Treffpunkten hinweisen. Die *Innenstadt* folgt mit 27 % der Wege und spielt somit ebenfalls eine wichtige Rolle im Alltag der Rentner:innen der Teilnahmegruppe.

Im Vergleich offenbaren sich unterschiedliche Präferenzen und Bedürfnisse der jeweiligen Bevölkerungsgruppen in Bezug auf die Raum- und Infrastrukturnutzung. Als Unterschied zwischen Berufstätigen mit und ohne Kindern fällt auf, dass Haushalte *mit Kindern* vor allem nah-räumlich orientiert sind, während *Berufstätige ohne Kinder* bei den täglichen Wegezielen weiter entfernte Ziele aufsuchen. Unterdessen liegen bei der Gruppe der *Rentner:innen* die Wegeziele primär im Stadtteil *Bessungen* und in der Darmstädter Innenstadt.

5.4 Verkehrsmittelnutzung

Ergänzend zur Verkehrsmittelverfügbarkeit zeigt die Abbildung 18, welche Verkehrsmittel in der Durchführungswoche der Mobilitätstagebücher durch die Teilnehmenden genutzt werden. Festzustellen ist, dass über die Hälfte der Wege mit dem Fahrrad (37 %) oder zu Fuß (20 %) zurückgelegt werden. Daraus lässt sich schließen, dass die vorhandenen verkehrstüchtigen Fahrräder in den Haushalten genutzt werden und bei der Teilnahmegruppe eine Präferenz hin zu dem umweltfreundlichen und gesundheitsfördernden Fortbewegungsmittel vorliegt (aktive Mobilität). Kfz werden von 7 % der Teilnehmenden genutzt. Dies könnte als ein Erfolg der Förderung multimodaler Angebote in der Lincoln-Siedlung interpretiert werden oder die bewusste Entscheidung der Teilnehmenden sein, die individuelle Autonutzung zugunsten umweltfreundlicherer Alternativen zu reduzieren. Keine Person hat in der Durchführungswoche das Lastenradsharing, das Bikesharing, das Taxi, den E-Scooter oder das Motorrad genutzt. Daher werden diese nicht dargestellt.

Der Modal Split in Abbildung 19 bildet die Aufteilung der Hauptverkehrsmittel nach Wegen in prozentualen Anteilen ab und zeigt damit die Verkehrsmittelnutzung nach den Kategorien *Fuß*, *Rad*, *Pkw mitfahren*, *Pkw selbst fahren* und *ÖV* gruppiert. Dabei wurden die Fahrten im *Lastenrad* dem *Radverkehr* zugeordnet und *Fahrten mit dem Bus, Straßenbahn, HeinerLiner* sowie dem *Regional- und Fernverkehr* in der Kategorie *öffentlicher Verkehr (ÖV)* gebündelt. Außerdem wurden die beiden Items *Carsharing* und *Carsharing mitfahren* der Kategorie *Pkw selbst fahren* und *Pkw mitfahren* zugeordnet. In Abbildung 19 wird deutlich, dass 81 % der Wege mit Verkehrsmitteln des Umweltverbundes (*Fuß*, *Rad* und *ÖV*) zurückgelegt werden. Lediglich 19 % der Wege werden als *Pkw-Fahrer:in* oder als *Mitfahrer:in* getätigt.

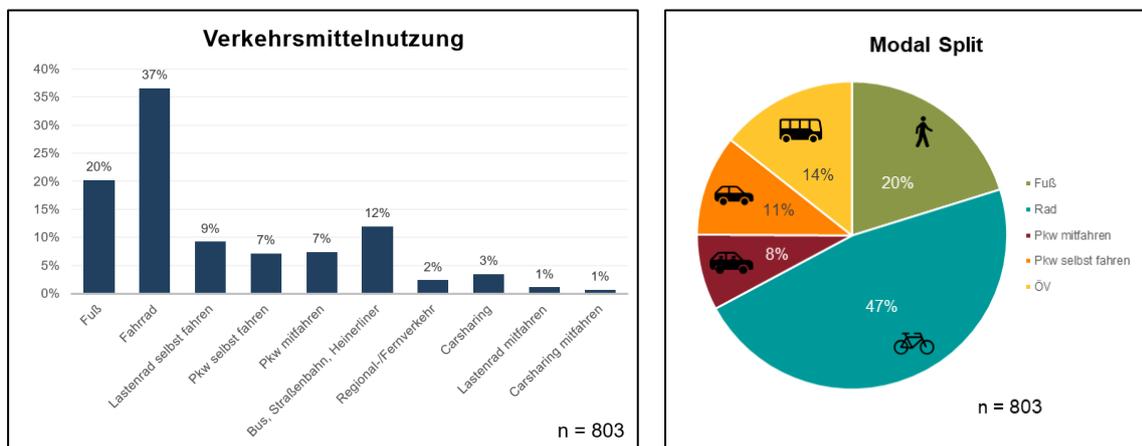


Abbildung 18 (links): Verkehrsmittelnutzung nach 10 Verkehrsmittelgruppen differenziert (Eigene Darstellung)

Abbildung 19 (rechts): Verkehrsmittelnutzung nach 5 Verkehrsmitteltypen (Eigene Darstellung)

Des Weiteren ist für die Alltagsmobilität auch die Verkehrsmittelnutzung nach Wegeentfernung interessant. Dieser Zusammenhang ist für die einzelnen Verkehrsmittel in Abbildung 20 dargestellt. Die Distanzen sind in sieben Bereiche unterteilt: unter 500 m, 500 m bis 1 km, 1 bis 2 km, 2 bis 3 km, 3 bis 5 km, 5 bis 10 km, 10 bis 50 km und über 50 km. Für jede Distanzkategorie wird die Nutzung verschiedener Verkehrsmittel – zu Fuß gehen, Fahrrad, Pkw (selbst fahren und mitfahren) und Öffentlicher Verkehr – anteilig visualisiert.

In den kürzeren Distanzen bis einen Kilometer Entfernung ist das zu Fuß gehen am deutlichsten ausgeprägt. Daraus lässt sich schließen, dass wichtige Alltagsziele, die im nahen Wohnungsumfeld liegen, aufgesucht werden und gut zu Fuß zu erreichen sind. In den Bereichen bis fünf Kilometer ist das Fahrrad das Hauptverkehrsmittel. Über längere Strecken zeigt sich eine starke Präferenz für das Auto und ÖV.

Zusammenfassend wird deutlich, dass die Bedeutung der motorisierten Mobilität bei der Gruppe eine untergeordnete Rolle spielt - hauptsächlich werden umweltfreundliche Verkehrsmittel gewählt.

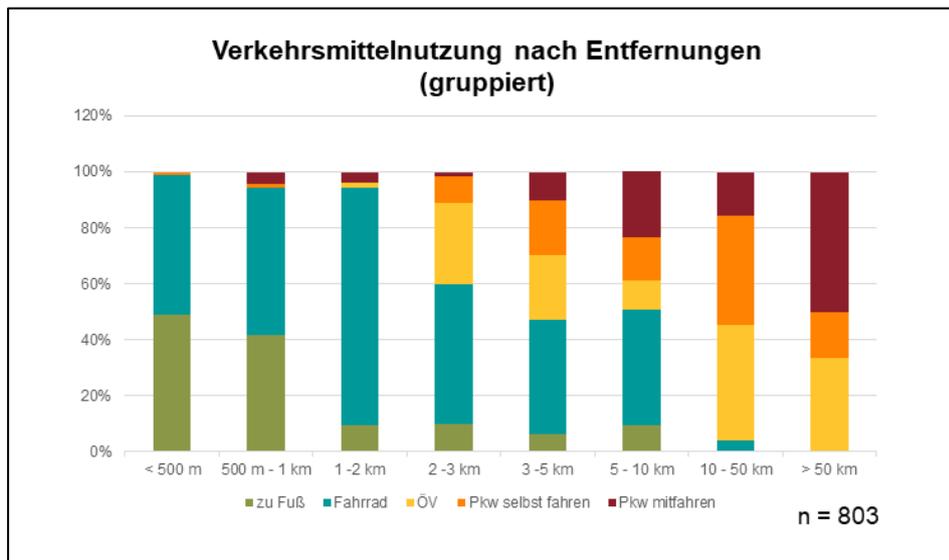


Abbildung 20: Verkehrsmittelnutzung nach Entfernungskategorien (gruppiert) (Eigene Darstellung)

Die Abbildung 20 lässt erkennen, dass für kurze Strecken bis zwei Kilometer nicht-motorisierte Verkehrsmittel wie Gehen und Fahrradfahren bevorzugt werden. Für mittlere Distanzen nimmt die Nutzung von Fahrrädern ab, während der Pkw-Verkehr zunimmt, was auf eine Grenze der Attraktivität oder Praktikabilität des Fahrrads für diese Weglängen hindeutet. Über längere Strecken zeigt sich eine starke Präferenz für das Auto und ÖV. Zusammenfassend wird deutlich, dass die Bedeutung der motorisierten Mobilität bei der Gruppe eine untergeordnete Rolle spielt - hauptsächlich werden umweltfreundliche Verkehrsmittel gewählt.

Neben der Verkehrsmittelnutzung nach Entfernungen liefert auch die Darstellung der Verkehrsmittelnutzung nach Wegezweck (siehe Abbildung 21) Aussagen im Hinblick auf die Forschungsfragen.

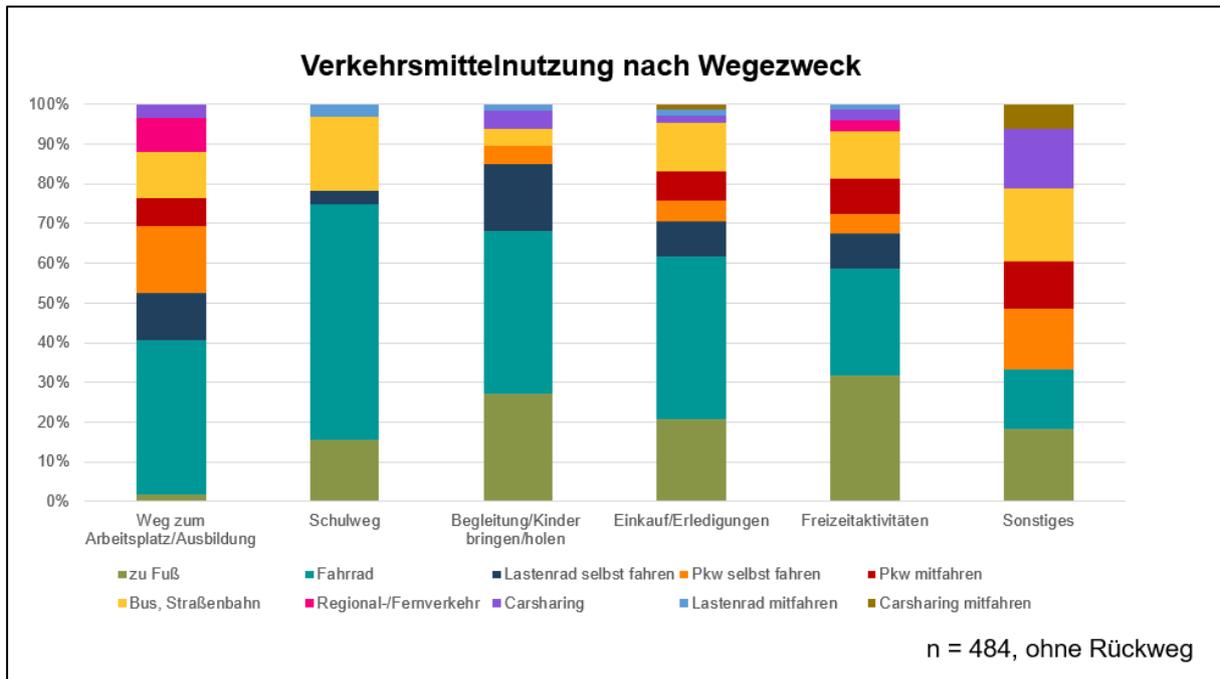


Abbildung 21: Verkehrsmittelnutzung nach Wegezweck (Eigene Darstellung)

Der *Schulweg* wird vorwiegend mit dem Rad zurückgelegt, was die räumliche Nähe der Grundschule im Quartier zum Wohnort der Schüler:innen widerspiegelt. Für Wege zum *Arbeitsplatz bzw. zur Ausbildungsstätte* zeigt sich die größte Nutzung von öffentlichen Verkehrsmitteln im Vergleich zu den anderen Wegezwecken. Dies könnte einerseits auf die gute Straßenbahn-anbindung der Lincoln-Siedlung hindeuten, möglicherweise aber auch auf eine bewusste Entscheidung gegen das Auto, weil z. B. am Arbeitsplatz kein Stellplatz zur Verfügung steht. Der größte Anteil der Teilnehmendengruppe ist auf dem Weg zur Arbeit oder zur Ausbildungsstätte mit dem Rad unterwegs. Dies deutet auf eine fahrradfreundliche Infrastruktur in Darmstadt hin, auch wenn es lokal Problemstellen gibt, wie in Kapitel 5.7 dargestellt wird. Fahrräder spielen eine wichtige Rolle, was auf die Förderung selbständiger Mobilität von Kindern und Jugendlichen in weiterführenden Schulen hinweisen kann.

Die *Begleitung von Kindern* oder deren *Bringen und Holen* ist ebenfalls häufig mit dem Gebrauch des eigenen Fahrrads oder Lastenrades verbunden, was Flexibilität und die Wohnortnähe zu den Zielorten betont. Darüber hinaus kann es Indiz für die Ausrichtung hin zum Umweltverbund der Teilnahmegruppe sein.

Auch bei *Einkaufs- und Erledigungswegen* ist die nicht motorisierte Mobilität vorherrschend, auch wenn hier das Auto im Vergleich am häufigsten genutzt wird. Dies könnte auf die Notwendigkeit hinweisen, Einkäufe und andere Besorgungen effizient und bequem zu gestalten, insbesondere wenn größere Entfernungen oder den Transport von Gütern eine Rolle spielen. In der Kategorie *Sonstiges*, die eine Sammlung verschiedener anderer Wegzwecke umfasst, ist der Anteil an Carsharing auffällig. Dies könnte auf eine gezielte Wahl dieses flexiblen Verkehrsmittels für spezifische, weniger regelmäßige Wegezwecke hinweisen.

5.5 Multimodalität, Monomodalität und Intermodalität

Nach der Definition der MiD ist Multimodalität gegeben, wenn bei der Durchführung von Wegen innerhalb einer Woche verschiedene Verkehrsmittel genutzt werden (Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur 2018). Fast alle Personen waren in der Durchführungswoche multimodal unterwegs – lediglich zwei Personen absolvierten ausschließlich mit dem Fahrrad bzw. Lastenrad Wege, waren also monomodal.

Dagegen spielt Intermodalität, also die Nutzung verschiedener Verkehrsmittel innerhalb einer Wegeketten, keine große Rolle. Dies zeigt Abbildung 22 (n = 803, alle Wege mit Rückwegen). Der Anteil der monomodalen Wege liegt bei 97 % und eine Kombination aus verschiedenen Verkehrsmitteln (*intermodal*) wird zu 3 % genutzt. Im Detail sind die Kombinationen ÖPNV + Regional-/Fernverkehr, Rad + ÖV und Rad + Pkw alle drei in etwa zu einem Drittel vertreten. Hierbei ist festzuhalten, dass Verkehrsmittelkombinationen mit einem Fußwegeanteil nicht als intermodale Wegeketten gezählt werden. Damit sind kurze Wegeabschnitte, wie der Weg zum parkenden Auto oder zur Bus-/Straßenbahnhaltestelle, gemeint.

Der hohe Anteil an monomodalen Wegen spiegelt die guten verkehrlichen Rahmenbedingungen der Lincoln-Siedlung wider. Mit einer direkten Straßenbahnhaltestelle und einem Anschluss ans Darmstädter Radnetz können die städtischen Ziele direkt erreicht werden.

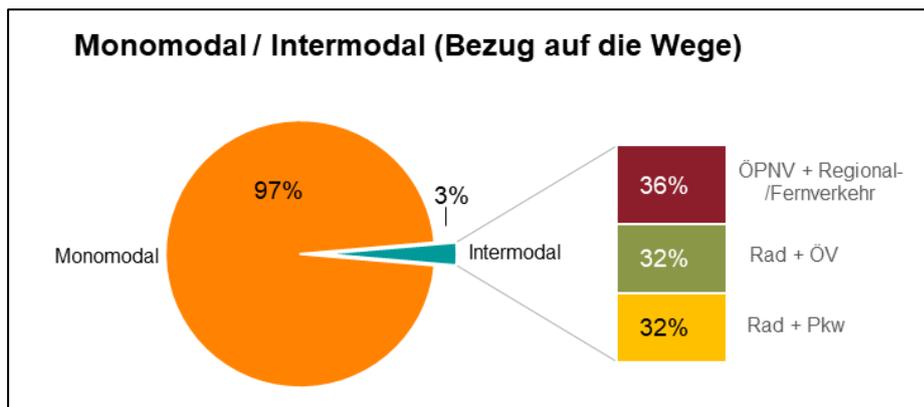


Abbildung 22: Monomodal und Intermodal bezüglich der Wege (Eigene Darstellung)

5.6 Mobilitätsverhalten im Wochenverlauf

Nachdem zuvor bereits die Wegezwecke im Detail betrachtet wurden, kann auch die Betrachtung der Wege nach den einzelnen Wochentagen Einblick in die Alltagsmobilität der Teilnehmenden geben. Betrachtet werden dabei die gleichen Wegezwecke wie in Kapitel 5.2 (Abbildung 23).

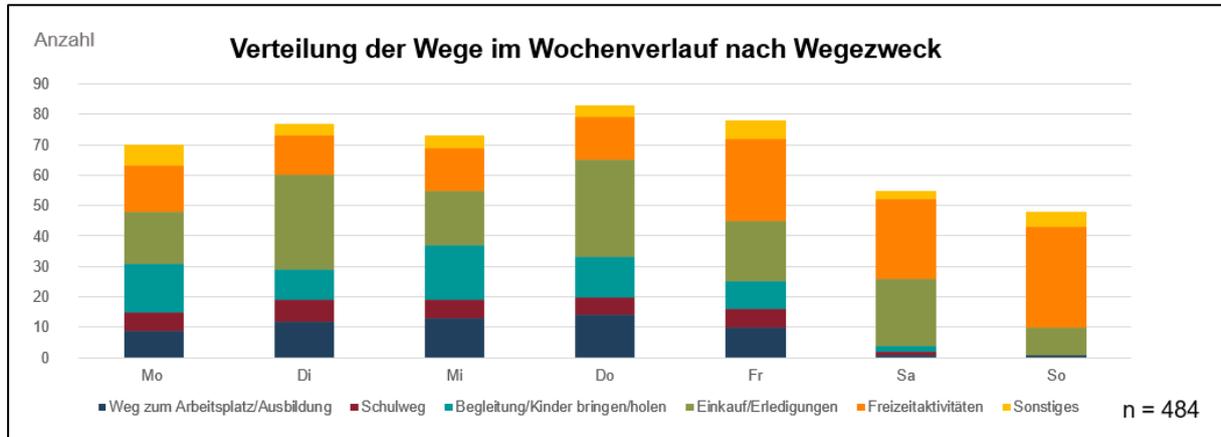


Abbildung 23: Mobilitätsverhalten im Wochenverlauf nach Wegezwecken (Eigene Darstellung)

An Werktagen von Montag bis Donnerstag zeigt sich ein konstantes Bild mit einer hohen Anzahl an Wegen, die zur *Arbeit*, zur *Ausbildung* oder zur *Schule* führen. Diese Zwecke dominieren an diesen Tagen die Mobilität. *Einkäufe und Erledigungen* nehmen ebenfalls einen bedeutenden Teil der täglichen Wege ein, gefolgt von *Freizeitaktivitäten*, die über die Woche hinweg ein kontinuierliches Niveau aufweisen. Die Kategorie *Begleitung/Kinder bringen/holen* zeigt eine gleichmäßige Verteilung über die Woche, was auf regelmäßige Verpflichtungen wie das Bringen von Kindern zur Schule oder zu Aktivitäten schließen lässt.

Am Freitag ist ein Anstieg der *Freizeitaktivitäten* zu beobachten, gleichzeitig verringert sich die Zahl der Wege zu *Arbeits- und Bildungsstätten* geringfügig. Am Wochenende, insbesondere am Samstag, zeigt sich ein deutlicher Rückgang der Wegezahl. Insbesondere *Arbeits- und Ausbildungswege* fallen weg, während die *Freizeitaktivitäten* die überwiegende Anzahl der Wege ausmachen. Dies spiegelt typische Wochenendaktivitäten wider. Am Sonntag sinken alle Mobilitätsaktivitäten auf das niedrigste Niveau der Woche. Die Daten zeigen, dass sonntags neben *Freizeitwegen* wenige Wege zu *Einkäufen und Erledigungen* unternommen werden.

Die Verteilung der Mobilitätszwecke variiert im Wochenverlauf erheblich. Dies weist auf unterschiedliche Routinen an verschiedenen Tagen hin. Dementsprechend kann aus diesen Beobachtungen geschlossen werden, dass die Alltagsmobilität stark von wöchentlichen Arbeitsmustern und sozialen Verpflichtungen geprägt ist.

5.7 Probleme in der Alltagsmobilität

Im Begleitfragebogen (siehe Anlage A) konnten Aspekte notiert werden, bei denen es Probleme gab oder die geändert werden sollten. Alle 14 Haushalte haben die Möglichkeit genutzt, Probleme darzulegen und Verbesserungspotential mitzuteilen. Dies gibt Aufschluss über Konfliktstellen in der Alltagsmobilität der Teilnehmenden und wird im weiteren Verlauf des Projektes seitens der Stadt Darmstadt genutzt, um die Situationen für die verschiedenen Verkehrsmitteln durch infrastrukturelle oder informative Maßnahmen zu verbessern.

Zusammengefasst und nach Verkehrsmitteln sortiert gibt Tabelle 2 einen Überblick der genannten Punkte. Die Lage der Problemstellen ist in Abbildung 24 dargestellt. Die in der Tabelle notierten Nummern werden dabei in der Karte aufgegriffen und dargestellt. Je häufiger eine Problemstelle genannt wird, desto größer ist der jeweilige Kreis.

Tabelle 2: Übersicht Problemstellen in der Lincoln-Siedlung und im Umfeld (Sortierung nach Häufigkeit und Verkehrsmitteln)

<p>Fuß- und Radverkehr: Ampelübergang an der Haltestelle Lincoln-Siedlung (Nr.2) - schlechte Sichtverhältnisse beim Überqueren, lange Wartezeit an der Fußgängerampel, Wartefläche zu klein</p>
<p>Aufenthaltsqualität und Infrastruktur: Fehlende Beschattung im Quartierspark (Nr.4), Briefkasten und Paketstation im Quartier fehlen</p>
<p>Radverkehr: Radweg bei Alnatura (Nr.7) - Ausfahrt auf Radweg bei Alnatura gefährlich, Radweg von Süden endet bei Alnatura ohne Übergangsmöglichkeit</p>
<p>ÖPNV-Anbindung: Linie 6 hält nicht am Quartier, keine direkte Verbindung zum Hbf zu Randzeiten und am Wochenende, Wunsch nach ÖPNV-Gutscheinen für Bewohnende</p>
<p>Lastenradsharing und E-Carpooling: Lastenräder oftmals ausgebucht, lincoln mobil oftmals ausgebucht, Sharing-Pkws zu klein</p>
<p>Fließender Verkehr: Mahalia-Jackson-Str. 27 (Nr.1) - Wunsch nach sicherer Spielstraße für Kinder und Kontrolle der Geschwindigkeit</p>
<p>Ruhender Verkehr: Parkverbot sollte konsequent durchgesetzt werden, (Dauer-) Falschparkende werden zu selten kontrolliert, keine Pendler:innen oder Park+Ride Parkplätze am Rand des Quartiers, fehlende Parkmöglichkeit für Besuchende, Wunsch nach bezahlbarem Anwohnerparken für Geringverdienende</p>



Abbildung 24: Verortung verkehrlicher Problemstellen in der Lincoln-Siedlung
(Eigene Darstellung auf Grundlage Luftbild der Stadt Darmstadt)

In einem freien Textfeld (siehe Anlage C) hatten die Teilnehmenden die Möglichkeit besondere Ereignisse hinsichtlich ihrer Mobilität zu notieren. Im Allgemeinen haben nur wenige Personen diese Möglichkeit genutzt. Bei insgesamt 196 ausgefüllten Tagebüchern gab es in nur sieben Tagebüchern je eine Situation, welche von den Protokollant:innen beschrieben wurde.

Zum einen betrifft dies den Übergang Heidelberger Straße – Quartiersplatz und die angrenzende Haltestelle Lincoln-Siedlung. Durch schnelle E-Bikefahrende kommt es zu gefährlichen Situationen bei der Querung des Radweges an der Heidelberger Straße. Bemängelt wird außerdem die lange Rotphase der Lichtsignalanlage zwischen der Straßenbahnhaltestelle Lincoln-Siedlung und dem Quartiersplatz der Siedlung.

Zum anderen gibt es zwei Nennungen gefährlicher Situationen an Fußgängerampeln - Autofahrende haben diese bei Rot überfahren. Darüber hinaus wurden die Einschränkungen wegen des Heinerfests und auf dem Radweg liegende E-Scooter genannt.

6 Einordnung der Ergebnisse

Die Ergebnisse der Mobilitätstagebücher bieten ein interessantes Stimmungsbild einer spezifischen Teilnahmegruppe aus der Lincoln-Siedlung. Die Teilnehmenden, die sich freiwillig für die Studie gemeldet haben, geben Einblicke in das Mobilitätsverhalten des Sommers 2022 über einen Zeitraum von einer ganzen Woche und liefern darüber hinaus Hinweise, die zur kontinuierlichen Weiterentwicklung des Mobilitätskonzepts des Quartiers gut nutzbar sind. So deuten die Mobilitätsmuster darauf hin, dass bei den Probanden eine starke Neigung zu nicht-motorisierten und umweltfreundlichen Verkehrsmitteln besteht, was die Grundziele des Mobilitätskonzeptes unterstützt. Dies gilt unabhängig von Alter, Geschlecht und Gruppenzugehörigkeit. Besonders hervorzuheben ist die hohe Nutzung des Fahrrads und die beachtliche Quote der Fußwege, die die aktive Lebensweise bei der Mobilität der Bewohnenden erkennbar werden lassen.

Die Untersuchung lässt den Schluss zu, dass das Mobilitätskonzept in der Lincoln-Siedlung - entgegen der immer wieder formulierten Kritik in den örtlichen Medien - von Bewohnenden geschätzt wird und die multimodalen Angebote angenommen werden, die die Unabhängigkeit vom Besitz eines eigenen Autos begünstigen. Dies ist erklärtes Ziel der Stadt und lässt sich z. B. an der zunehmenden Nutzung von Carsharing-Angeboten ablesen. Des Weiteren kann konstatiert werden, dass der Umzug in die Lincoln-Siedlung mit ihren vielfältigen Infrastrukturangeboten dazu geführt hat, dass die Nahraumorientierung hoch ist und diese Angebote (z. B. Kita, Schule, Quartierspark) geschätzt und gut angenommen werden. Die Ansiedlung eines Nahversorgers direkt am Quartiersplatz dürfte dies weiter begünstigen.

Es ist jedoch zu beachten, dass die Ergebnisse aufgrund der selbstselektiven Natur der Teilnehmenden und der relativ kleinen Stichprobengröße nicht ohne Weiteres auf die gesamte Bevölkerung der Lincoln-Siedlung oder auf ähnliche Quartiere übertragen werden können. Die Teilnehmenden der Studie waren bereits an Mobilität interessiert, was auf eine Verzerrung hinweist, da die Ergebnisse möglicherweise eine überdurchschnittliche Affinität zu nachhaltiger Mobilität widerspiegeln.

7 Zusammenfassung und Ausblick

In der vorliegenden qualitativen Erhebung wurde das Mobilitätsverhalten im Laufe einer Woche mittels Tagebücher von 14 Haushalten in der Lincoln-Siedlung erhoben und analysiert.

Die Forschungsfragen bezogen sich auf die Entwicklung in den Präferenzen der Bewohnerschaft für bestimmte Wegeziele und den Einfluss des implementierten Mobilitätskonzepts auf die Routinen und Freizeitgestaltung der Teilnahmegruppe. Ein weiterer Schwerpunkt der Forschungsfragen lag auf der Nutzung der Verkehrsmittel und deren Abhängigkeit von spezifischen Zwecken. Das Mobilitätsverhalten im Wochenverlauf / über die Woche hinweg sollte betrachtet werden, ebenso inwieweit die Lebenssituation in den Haushalten das Mobilitätsverhalten beeinflusst und welche konkreten Erfahrungen während der Nutzung verschiedener Mobilitätsangebote gemacht werden.

Zunächst ist festzuhalten, dass es nach dem Umzug in die Lincoln-Siedlung zu einer Neuausrichtung der bevorzugten Wegeziele, insbesondere im Kontext von Einkäufen und Erledigungen, aber auch Kinderbetreuung / Schule kommt und die bestehenden Angebote auch im Freizeitsektor angenommen werden. Diese liegen überwiegend im Nahmobilitätsbereich, mehr als die Hälfte der Wege werden innerhalb des Wohnquartiers sowie benachbarter Stadtteile absolviert. Dies korreliert mit dem Ergebnis der Auswertung der genutzten Verkehrsmittel, die zeigen, dass das Fahrrad das wichtigste Verkehrsmittel der Gruppe ist, gefolgt von den eigenen Füßen. Die Mehrzahl der Wegeziele liegt innerhalb eines Radius von bis zu zwei Kilometer.

Des Weiteren zeigt sich, dass die Teilnahmegruppe die multimodalen Angebote (z. B. Carsharing, Bikesharing) im Quartier aktiv nutzt, was auf ein hohes Maß an Flexibilität in der Verkehrsmittelbenutzung schließen lässt.

Bei den Wegezielen dominieren Einkaufs- und Freizeitaktivitäten mit mehr als 60 %, was die Bedeutung dieser Kategorien für das tägliche Mobilitätsverhalten hervorhebt. Dies kann auf eine gute lokale Versorgungsstruktur oder eine bewusste Entscheidung der Bewohnenden für Ziele in der Nähe hinweisen. Familienstand und Berufstätigkeit haben ebenfalls einen erkennbaren Einfluss auf die Mobilitätsmuster. So tendieren Berufstätige mit Kindern zu einem kleineren Bewegungsradius im Vergleich zu Berufstätigen ohne Kinder.

Die Untersuchung ergab weiterhin, dass am Wochenende generell weniger Wege zurückgelegt werden als unter der Woche. Dabei finden am Samstag vornehmlich Freizeitaktivitäten und Einkäufe statt. Hervorzuheben ist der hohe Anteil multimodaler Personen innerhalb der Teilnehmergruppe. Fast alle Befragten nutzten im Laufe der Durchführungswoche unterschiedliche Verkehrsmittel.

Die Ergebnisse der Mobilitätstagebücher liefern Einblicke in die alltägliche Mobilität der Teilnahmegruppe in der Lincoln-Siedlung Darmstadt. Sie sind grundlegend für die Entwicklung von Strategien, die nicht nur auf verkehrliche Maßnahmen wie die Förderung des Radverkehrs und der Nutzung multimodaler Mobilitätsangebote abzielen, sondern nachhaltige Mobilitätskonzepte im Gesamtkontext unterstützen und so zu einer nachhaltigen Stadtentwicklung beitragen können.

Die Übertragbarkeit des Mobilitätskonzepts auf weitere Neubaugebiete erfordert eine genaue Betrachtung der spezifischen lokalen Bedingungen. Die Schlüsselstrategie liegt in der Skalierbarkeit und der Anpassungsfähigkeit der Konzepte an unterschiedliche städtische Kontexte. Dabei sollte ein Hauptaugenmerk auf der Schaffung eines ausbaufähigen multimodalen Mobilitätsangebots liegen, das durch gezielte Anreizsysteme und Informationskampagnen ergänzt wird. Die Mobilitätstagebücher aus der Lincoln-Siedlung belegen, dass dies gelingen kann. Um nachhaltige Mobilitätskonzepte zum Standard zu machen, sind politischer Wille, gesellschaftliche Unterstützung und Kooperationen zwischen öffentlichen und privaten Akteuren wichtige Voraussetzung. Auch das ist in der Lincoln-Siedlung gegeben.

Um das Mobilitätskonzept und -management fortlaufend anzupassen, und eine autoreduzierte und nachhaltige Mobilitätsentwicklung gezielt zu fördern, sollten regelmäßige Befragungen der Bewohnerschaft auch über einen längeren zusammenhängenden Zeitraum durchgeführt und deren Einbindung in Planungsprozesse durch partizipative Formate implementiert werden. Die Bewertung des Mobilitätskonzepts durch die Wohnbevölkerung und die Veränderungen in Mobilitätsverhalten und Einstellungen können durch entsprechende Studien gemessen werden, wie in der Lincoln-Siedlung durch die wissenschaftliche Begleitung der Goethe-Universität in den Forschungsprojekten *QuartierMobil* und *NaMoLi*.

Im weiteren Projektverlauf von *NaMoLi 2* werden die Ergebnisse aus der vorliegenden qualitativen Erhebung mit den parallellaufenden quantitativen Erhebungen der Panelbefragung der Goethe-Universität verglichen. Bisher wurden im Rahmen von *NaMoLi* drei Erhebungswellen in der Lincoln-Siedlung zwischen 2020 und 2023 durchgeführt. Der Vergleich der beiden Datensätze kann zu einem besseren Gesamtbild der Alltagsmobilität der Bewohnenden in dem Quartier beitragen.

8 Literaturverzeichnis

Blehschmidt, Andreas; Wagener, Hanna; Stete, Gisela; Samaan, Astrid (2021): Quartier Mobil 1 - Reallabor Lincoln-Siedlung Darmstadt. Abschlussbericht. Darmstadt. <https://www.darmstadt.de/leben-in-darmstadt/mobilitaet-und-verkehr/verkehrsentwicklung-und-projekte/abgeschlossene-projekte/foerderprojekt-quartiermobil>

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (2018): Mobilität in Deutschland – MiD. Ergebnisbericht. Bonn. <https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Anlage/G/mid-ergebnisbericht.html>

Mobilitätsamt Wissenschaftsstadt Darmstadt (2022): Übersicht der aktuellen Mobilitätsangebote in der Lincoln-Siedlung. Darmstadt.

9 Anhang

Übersicht

Anhang A: Begleitfragebogen

Anhang B: Erklärung zum Mobilitätstagebuch

Anhang C: Mobilitätstagebuch

Anhang D: Text Infobroschüre „lincolnmobilinfo“

Anhang A: Begleitfragebogen

Begleitfragebogen zum Mobilitätstagebuch

1.) Welche Struktur hat Ihr Haushalt?

- alleinlebend
 alleinerziehend
 mit Partner*in lebend (incl. WG)
 mit Partner*in und Kindern lebend

2.) Welches Alter und Geschlecht haben die Mitglieder in Ihrem Haushalt?

Identifikationsnummer:

- ___ 1. Person Alter: ___ Geschlecht: _____ Führerschein: ja nein
 ___ 2. Person Alter: ___ Geschlecht: _____ Führerschein: ja nein
 ___ 3. Person Alter: ___ Geschlecht: _____ Führerschein: ja nein
 ___ 4. Person Alter: ___ Geschlecht: _____ Führerschein: ja nein
 ___ 5. Person Alter: ___ Geschlecht: _____ Führerschein: ja nein
 ___ 6. Person Alter: ___ Geschlecht: _____ Führerschein: ja nein

3.) Gibt es in Ihrem Haushalt mobilitätseingeschränkte Personen? ja nein

4.) Wann sind Sie in die Lincoln-Siedlung gezogen? _____

5.) In welche Wohnung sind Sie gezogen?

- Mietwohnung (gefördert)
 Mietwohnung
 Eigentumswohnung (selbst)

6.) Welche Wechsel sind für Ihren Haushalt mit dem Umzug verbunden?

- KiTa, Schule
 Einkauf für den täglichen Bedarf
 Ärzte
 Freizeit, Hobbies
 Sonstige Erledigungen

7.) Über welche Verkehrsmittel verfügt Ihr Haushalt?

Verkehrsmittel	Anzahl								
	0	1	2	3	4	5	6	> 6	
Auto:	<input type="checkbox"/>								
ÖPNV-Zeitkarte:	<input type="checkbox"/>								
funktionstüchtiges Fahrrad:	<input type="checkbox"/>								
... davon E-Bike:	<input type="checkbox"/>								
Lastenrad:	<input type="checkbox"/>								
... davon E-Bike:	<input type="checkbox"/>								
Sonstiges: (Motorrad, Roller...)	<input type="checkbox"/>								

8.) Haben Sie sich das 9€-Ticket für den ÖPNV angeschafft und wenn ja, nutzen Sie es für Ihre täglichen Wege?

- ja nein

9.) Haben Sie vor dem 9€-Ticket den ÖPNV auch öfter genutzt?

- ja nein

Bitte wenden

STETE PLANUNG

Begleitfragebogen zum Mobilitätstagebuch

10.) Gibt es Dinge in Bezug auf die Mobilität in der Lincoln-Siedlung, die Ihnen besonders am Herzen liegen, wo Sie Probleme sehen und die geändert werden sollten?

Welchen Gutschein im Wert von 50 € möchten Sie als Aufwandsentschädigung erhalten?

1. Person:

sigo book-n-drive HeinerLiner lokales Fahrradgeschäft. Ihr Wunschgeschäft in Darmstadt:

2. Person:

sigo book-n-drive HeinerLiner lokales Fahrradgeschäft. Ihr Wunschgeschäft in Darmstadt:

3. Person:

sigo book-n-drive HeinerLiner lokales Fahrradgeschäft. Ihr Wunschgeschäft in Darmstadt:

4. Person:

sigo book-n-drive HeinerLiner lokales Fahrradgeschäft. Ihr Wunschgeschäft in Darmstadt:

5. Person:

sigo book-n-drive HeinerLiner lokales Fahrradgeschäft. Ihr Wunschgeschäft in Darmstadt:

6. Person:

sigo book-n-drive HeinerLiner lokales Fahrradgeschäft. Ihr Wunschgeschäft in Darmstadt:

STETE PLANUNG

Anhang B: Erklärung zum Mobilitätstagebuch

Erklärung zum Mobilitätstagebuch

 Was ist überhaupt ein Weg?

Es wird von einem Weg gesprochen, wenn sich eine Person außer Haus zu Fuß, mit dem Fahrrad, mit dem Bus oder der Bahn, mit dem Auto oder anderen Verkehrsmitteln von einem Ort zu einem anderen Ort bewegt.

Werden auf einem Weg mehrere Erledigungen getätigt, wird jeder Teilweg separat eingetragen. Rückwege werden ebenfalls als separate Wege gezählt.

Auf einem Weg können auch mehrere Verkehrsmittel genutzt werden, die alle einzutragen sind.

Jede Zeile von A bis G ist für einen Weg bestimmt.

- A** Ist bereits ausgefüllt.
- B** Bitte tragen Sie hier die genaue Uhrzeit des Startzeitpunktes ein.
- C** Bitte tragen Sie hier die entsprechende Kennziffer für den Wegezweck ein.
- D** Bitte kreuzen Sie an, wo das Wegeziel liegt.
- E** Bitte tragen Sie hier die entsprechenden Kennziffern für das/die genutzte(n) Verkehrsmittel(n) ein.
- F** Bitte tragen Sie hier die genaue Uhrzeit der Ankunft ein.
- G** Bitte tragen Sie hier die von Ihnen geschätzte Wegestrecke ein.

 Beispiel

Sie verlassen morgens das Haus, um Ihr Kind in den Kindergarten zu bringen. Dies wird von uns als **1. Weg** verstanden. Gehen Sie direkt danach zu ihrem Arbeitsplatz, so gilt dies als **2. Weg**, d.h. für diesen Weg wird eine neue Startzeit (vom Kindergarten) angegeben. Nach der Arbeit gehen Sie einkaufen (**3. Weg**) und weiter nach Hause (**4. Weg**). Abends gehen Sie mit Freunden ins Kino (**5. Weg**) und wieder nach Hause (**6. Weg**).



! Vergessen Sie nicht das Datum einzutragen.

Liste für **C**

- 1 Weg zum Arbeitsplatz
- 2 Weg zur Ausbildung (Schule/Studium/Lehre)
- 3 Kinder zur Krippe/Kindergarten/Schule bringen/holen
- 4 Kinder zu Ärzt*innen/Freund*innen/Freizeit bringen/holen
- 5 Einkauf täglicher Bedarf (Lebensmittel, Drogerie, etc.)
- 6 Einkauf erweiterter Bedarf (Kleidung, Schuhe, Möbel, Baumarkt, etc.)
- 7 Erledigungen bei Bank, Post, Behörden, etc.
- 8 Dienstleistungen und Gastronomie (Friseursalon, Arztbesuche, Physio, Restaurantbesuche, Café, etc.)
- 9 Kulturelle Freizeitaktivitäten (Theater, Kino, Disco, etc.)
- 10 Weitere Freizeitaktivitäten (Spazieren, Besuche, Fitnessstudio, etc.)
- 11 Begleitung/ Versorgung pflegebedürftiger Personen
- 12 Sonstiges
- 13 Rückweg nach Hause

Liste für **E**

- 1 zu Fuß
- 2 mit dem eigenen Fahrrad, E-Bike, Pedelec (ohne Lastenräder)
- 3 mit dem eigenen Lastenrad
- 4 mit dem eigenen Pkw (selbst fahren)
- 5 mit dem Pkw (mitfahren)
- 6 mit dem eigenen Motorrad, Mofa, Roller, (E)-Scooter
- 7 mit dem ÖPNV (Bus, Straßenbahn, Heinerliner)
- 8 mit dem Regional- und Fernverkehr (RB, RE, EC, IC, ICE, S-Bahn)
- 9 mit dem Taxi
- 10 mit Carsharing (selbst fahren)
- 11 mit dem E-Scooter (ausgeliehen)
- 12 mit Bikesharing (ohne Lastenräder)
- 13 mit Lastenradsharing (sigo, Heinerbike)
- 14 mit dem Lastenrad (mitfahren)
- 15 mit Carsharing (mitfahren)

STETE PLANUNG

Anhang C: Mobilitätstagebuch

Mobilitätstagebuch Identifikationsnummer: _____ Datum: _____

STETE PLANUNG

Nr. des Weges	Startzeit (bitte genaue Uhrzeit eintragen)	Wegezweck (Nr. hier eintragen)	Wo liegt das Wegeziel? (Bitte ankreuzen)						Wie waren Sie unterwegs? (Nr. hier eintragen. Bitte alle genutzten Verkehrsmittel und auch Abschnitte zu Fuß eintragen)	Ankunftszeit (bitte genaue Uhrzeit eintragen)	Geschätzte Entfernung
			In der Lincoln-Siedlung	In Bessungen	In einem benachbarten Stadtteil	In der Innenstadt	In einem weiter entfernten Stadtteil	Außerhalb von Darmstadt			
1	: Uhr								: Uhr	km	
2	: Uhr								: Uhr	km	
3	: Uhr								: Uhr	km	
4	: Uhr								: Uhr	km	
5	: Uhr								: Uhr	km	
6	: Uhr								: Uhr	km	
7	: Uhr								: Uhr	km	
8	: Uhr								: Uhr	km	
9	: Uhr								: Uhr	km	
10	: Uhr								: Uhr	km	

Gab es heute auf Ihren Wegen besondere Ereignisse? (z.B. Bahnstreiks, Verkehrsunfälle, kritische Situationen an Ampeln, Behinderungen...)

Bitte wenden

Ja Nein Und zwar: _____

Anhang D: Infobroschüre „lincolnmobilinfo“

Mitmachen beim Mobilitäts-Tagebuch!

Liebe Bewohner*innen der Lincoln-Siedlung,

Lincoln entwickelt sich zunehmend zu einem lebendigen Stadtquartier. Und daran haben Sie einen großen Anteil. Um das Quartier im Rahmen der Mobilitätsmöglichkeiten für Ihren Alltag noch besser zu machen, starten wir eine Befragung in Form von Mobilitätstagebüchern. Hierfür suchen wir Menschen, die seit November 2020 in die Lincoln-Siedlung gezogen sind. Aufgerufen sind alle Haushalte - mit und ohne Kinder, alleinlebend oder in Partnerschaft/Wohngemeinschaft, Familien mit Kindern aller Altersgruppen.

Uns interessiert, wie Sie Ihren mobilen Alltag gestalten, welche Einrichtungen in der Lincoln-Siedlung (z. B. die Kita) oder im direkten Umfeld (z. B. den REWE-Markt) von Ihnen genutzt werden, oder ob Sie auch weiterhin Ihre früheren Einrichtungen und Einkaufsgelegenheiten nutzen. Es ist für uns auch wichtig, zu erfahren, mit welchen Verkehrsmitteln und wie lange Sie unterwegs sind.

Um all diese Informationen zusammenzutragen, soll für die Dauer einer Woche ein

Mobilitäts-Tagebuch geführt werden. Alle Personen aus Ihrem Haushalt dürfen mitmachen. Die Teilnahme ist sehr einfach, das Tagebuch ist bereits vorbereitet und sie müssen nur noch Felder ankreuzen und ein paar wenige Daten ergänzen.

Das Ganze wird Ende Juni 2022 stattfinden, Anmeldeschluss ist der 20. Mai 2022.

Die Teilnahme wird mit einem Mobilitäts-gutschein im Wert von 50 Euro je teilnehmender Person belohnt. Die Gutscheine werden nach der Abgabe der Mobilitäts-Tagebücher ausgehändigt und können in einem lokalen Fahrradgeschäft, für den ÖPNV, den Heinerleiner, bei sigo oder auch book-n-drive eingelöst werden - Sie haben die Wahl.

Wer mit seinem Haushalt teilnehmen möchte, schreibt bitte eine Mail an moma.lincoln@darmstadt.de. Weitere Infos erhalten Sie dann - Wir freuen uns auf viele Interessierte!

Sollten Sie Fragen haben, können Sie sich gerne an uns wenden:

Mobilitätszentrale Lincoln-Siedlung, Franklinstraße 2
Öffnungszeiten: dienstags 16 - 18 Uhr, donnerstags 9 - 13 Uhr
Telefon: 0175 4162856 oder 06151 - 13 3648 oder - 13 3393

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:

41. Kalbhenn, J.; Klein, M. (2024): Methodenbericht zur Haushaltsbefragung „Nachhaltige Mobilität in der Lincoln-Siedlung“. Darstellung der ersten beiden Erhebungen einer mehrstufigen Panelstudie in den Jahren 2020 und 2021. <https://doi.org/10.21248/gups.69042>
40. Funk, L.; Horsch, L.; Jäger, L. (2024): Das Konzept der Superblocks zwischen neoliberalen Stadtpolitiken und Mobilitätswende. Eine kritische Analyse am Beispiel der Stadt Offenbach am Main. <https://doi.org/10.21248/gups.69040>
39. Ali Khogali, S.; Behnel, A.; Kalbhenn, J.; Kunz, P.; Wilhelmi, L. S. (2023): Auswirkungen fahrradfreundlicher Infrastruktur auf Gewerbetreibende. Eine qualitative Untersuchung zum Einfluss einer Fahrradstraße auf Gewerbetreibende am Beispiel des Frankfurter Grüneburgwegs. <https://doi.org/10.21248/gups.69039>
38. Baumgartner, A. (2023): Methodenbericht zur Haushaltsbefragung „Mobilität im Quartier“ in Frankfurt am Main und Darmstadt. <https://doi.org/10.21248/gups.69037>
37. Bücher, J. (2023): Indikatoren gestützte Ansätze zur nachhaltigen urbanen Mobilität: Ergebnisse einer Literaturanalyse. <https://doi.org/10.21248/gups.69036>
36. Trost, L. (2023): Die private Lastenradnutzung – Statussymbol oder Alternative zum eigenen Auto? Eine qualitative Untersuchung der instrumentellen, affektiven und symbolischen Motive. <https://doi.org/10.21248/gups.69035>
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://doi.org/10.21248/gups.69034>
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://doi.org/10.21248/gups.58871>
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://doi.org/10.21248/gups.58870>
32. Baumgartner, A.; Klinner, N.; Kraus, M.; Möhle, M. (2022): Methodenbericht zur Akzeptanzuntersuchung verkehrspolitischer Maßnahmen zur Neuaufteilung öffentlicher Räume in Frankfurt am Main. <https://doi.org/10.21248/gups.58869>
31. Haj Eissa, E.; Kitlar, A.; Weith, A. (2022): Eine Randnotiz der Gesellschaft. Der mediale Diskurs mobilitätsbedingter sozialer Teilhabe in Pandemiezeiten. <https://doi.org/10.21248/gups.58868>
30. Will, F. (2022): Individuell mobil, gemeinsam befördert. Geteilte on-demand Fahrdienstleistungen als Bestandteil des städtischen Mobilitätssystems. <https://doi.org/10.21248/gups.58867>
29. Schluckebier, K. (2021): Intersections in contemporary traffic planning. Introducing a situationist approach for enacting different mobilities. <https://doi.org/10.21248/gups.58866>
28. Scheffler, C.; Trost, L.; Werschmüller, 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://doi.org/10.21248/gups.51593>
27. Kolb, E. (2021): Does the Sustainable Urban Mobility Plan (SUMP) of the European Union guarantee successful citizen participation?. <https://doi.org/10.21248/gups.51592>
26. Klinner, N.; Kraus, M. (2021): Methodenbericht zur Beschäftigtenbefragung der Goethe-Universität Frankfurt am Main zum hessischen Landesticket. <https://doi.org/10.21248/gups.51591>
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://doi.org/10.21248/gups.51590>

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://doi.org/10.21248/gups.51589>
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://doi.org/10.21248/gups.46491>
22. Blitz, Andreas (2020): Methodenbericht zur Haushaltsbefragung „Unterwegs in Offenbach“. <https://doi.org/10.21248/gups.46490>
21. Klinner, N. (2020): Methodenbericht zur Beschäftigtenbefragung der Goethe-Universität Frankfurt am Main zum hessischen Landesticket. <https://doi.org/10.21248/gups.46489>
20. Kirschner, F. (2019): Methodik zur Haushaltsbefragung „Quartiersentwicklung und Mobilität in Frankfurt-Bornheim“. <https://doi.org/10.21248/gups.46487>
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://doi.org/10.21248/gups.46488>
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://doi.org/10.21248/gups.40317>
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://doi.org/10.21248/gups.40316>
16. Schwerdtfeger, S.; Wilde, M.; Lanzendorf, M. (2018): Motive des Fahrens ohne (gültigen) Fahrschein. <https://doi.org/10.21248/gups.40315>
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://doi.org/10.21248/gups.40314>
14. Schwerdtfeger, S.; Wilde, M.; Lanzendorf, M. (2017): Dokumentation von Best-Practice-Beispielen zum Umgang mit dem Fahren ohne (gültigen) Fahrschein. <https://doi.org/10.21248/gups.40313>
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://doi.org/10.21248/gups.39468>
12. Schwerdtfeger, S.; Wilde, M.; Mehler, F.; Lanzendorf, M. (2016): Fahren ohne gültigen Fahrschein. Stand der Forschung und medialer Diskurs. <https://doi.org/10.21248/gups.39467>
11. Schubert, S. (2016): Universität in Bewegung. Bestandsanalyse des Verkehrsverhaltens und der Mobilitätseinstellungen von Studierenden und Beschäftigten der Goethe-Universität. <https://doi.org/10.21248/gups.39466>
10. Blechschmidt, A. (2016): Wohnen ohne Auto - Nischenkonzept oder Zukunftsmodell für nachhaltige Stadtentwicklung? Planungen und Umsetzungen autofreier bzw. autoreduzierter Stadtentwicklungsprojekte im Vergleich. <https://doi.org/10.21248/gups.38429>
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://doi.org/10.21248/gups.38421>
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://doi.org/10.21248/gups.38419>
7. Prill, T. (2015). Pedelecs als Beitrag für ein nachhaltiges Mobilitätssystem? Eine Analyse zur Akzeptanz, Nutzung und Wirkung einer technologischen Innovation. <https://doi.org/10.21248/gups.37779>
6. Rolfmeier, S. (2015): Wohnumzüge und Mobilitätsverhalten. Die Bedeutung von Raumstrukturen und Präferenzen für die Verkehrsmittelnutzung auf Arbeitswegen. <https://doi.org/10.21248/gups.37777>

5. Belz, M. (2015): Der Wettbewerb „Südtirol radelt“ als erfolgreiche Maßnahme der Radverkehrsförderung?! Eine Evaluation. <https://doi.org/10.21248/gups.37775>
4. Blechschmidt, A.; Schönduwe, R.; Lanzendorf, M. (2015): Nutzungsmöglichkeiten von regionalen Mobilitätsdaten in der Region Frankfurt Rhein-Main. Regionale Mobilitätshebungen und Mobilitätskennziffern im Vergleich – Eine Handreichung für die Praxis. <https://doi.org/10.21248/gups.35600>
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://doi.org/10.21248/gups.35599>
2. Belz, M.; Höner, S.; Kruse, C.; Rolfmeier, S.; Schroer, M. (2014): Mobilitätsmanagement an der Goethe-Universität Frankfurt am Main, Campus Westend. <https://doi.org/10.21248/gups.35594>
1. Lanzendorf, M.; Schönduwe, R. (2014): Mobilitätsverhalten von Heranwachsenden und Möglichkeiten zur Bindung an den ÖPNV. <https://doi.org/10.21248/gups.35563>

