

# Verkehrsmittelwahl und Mobilitätsverhalten

## Ergebnisse der repräsentativen Verkehrsbefragung (SrV) 2018



© Bildagentur PantherMedia / Andrey Popov

---

## Impressum

### **Stadt Karlsruhe**

Amt für Stadtentwicklung  
Zähringerstraße 61  
76133 Karlsruhe

### **Leiterin:**

Dr. Edith Wiegelmann-Uhlig

### **Bereich:**

Stadt- und Regionalentwicklung  
Dr. Andrea Hammer

### **Bearbeitung:**

Dr. Andrea Hammer

### **Datenanalyse und -aufbereitung:**

Kai Rohweder

### **Layout:**

Stefanie Groß

---

### **Auskunftsdienst und Bestellung:**

**Telefon:** 0721 133-1220

**Fax:** 0721 133-1209

**E-Mail:** [stadtentwicklung@afsta.karlsruhe.de](mailto:stadtentwicklung@afsta.karlsruhe.de)

**Internet:** [www.karlsruhe.de/stadtentwicklung](http://www.karlsruhe.de/stadtentwicklung)

### **Stand:**

Februar 2020

---

Gedruckt in der Rathausdruckerei  
auf 100 Prozent Recyclingpapier

© Stadt Karlsruhe

Alle Rechte vorbehalten. Ohne ausdrückliche Genehmigung des Herausgebers ist es nicht gestattet, diese Veröffentlichung oder Teile daraus zu vervielfältigen oder in elektronischen Systemen anzubieten.

# Inhalt

<b>1. Einleitung.....</b>	<b>4</b>
Zentrale Begriffe.....	4
Zeitvergleiche.....	5
Überblick.....	6
<b>2. Verkehrsmittelbesatz der Haushalte .....</b>	<b>7</b>
<b>3. Verkehrsmittelnutzung der Bevölkerung .....</b>	<b>9</b>
<b>4. Modal Split und Analysen auf Wegeebe.....</b>	<b>16</b>

## 1. Einleitung

Die Erhebung von Daten zum Verkehrsverhalten der Bevölkerung dient als Datengrundlage formeller und informeller Verkehrsplanungen sowie politischer Entscheidungen. Nach Durchführung eigener Untersuchungen hat die Stadt Karlsruhe im Jahr 2018 erstmals an der mittlerweile elften Zeitreihenuntersuchung „Mobilität in Städten – SrV“ teilgenommen, die in der Regel einem fünfjährigen Turnus folgt. Neben der Generierung von Zeitvergleichen liegt der Vorteil des „Systems repräsentativer Verkehrsbefragungen (SrV)“, durchgeführt von der Verkehrswissenschaft der TU Dresden, vor allem auch in der Vergleichbarkeit mit anderen Städten.

Die Analysedaten gliedern sich in Haushalts-, Personen- und Wegedaten, die in Form von repräsentativen Haushaltsbefragungen erhoben werden. Der Erhebungszeitraum für Karlsruhe erstreckte sich von Februar 2018 bis Januar 2019. In diesem Erhebungszeitraum wurden im Stadtgebiet Karlsruhe 998 Personen in 413 Haushalten befragt. Die Angaben der Befragten wurden nach festgelegten Kriterien gewichtet. Informationen zur Vorgehensweise können dem Methodenbericht des SrV 2018 entnommen werden.

## Zentrale Begriffe

Stichtage für die Erhebung waren ausschließlich **mittlere Werktage**. Hierbei handelt es sich um die Wochentage Dienstag, Mittwoch und Donnerstag, wenn sie nicht auf einen Ferien- oder Feiertag fallen oder an einen solchen angrenzen. Damit bilden die Ergebnisse des SrV ausschließlich den „Alltagsverkehr“ ab und nicht das Verkehrsverhalten der Bevölkerung in den Ferien, an Wochenenden oder an Feiertagen.

Teilweise wird das Verkehrsverhalten in Bezug auf den **ökonomischen Status eines Haushalts** dargestellt. Dessen Bestimmung folgt der aktuellen OECD-Skala, die in Tabelle 1 wiedergegeben wird.

Tabelle 1

### Ökonomischer Status nach Haushaltseinkommen und gewichteter Haushaltsgröße nach OECD 2018

Haushaltsgröße <sup>1</sup> nach OECD	Haushaltseinkommen									
	Unter 500 Euro	500 bis unter 900 Euro	900 bis unter 1.500 Euro	1.500 bis unter 2.000 Euro	2.000 bis unter 2.600 Euro	2.600 bis unter 3.000 Euro	3.000 bis unter 3.600 Euro	3.600 bis unter 4.600 Euro	4.600 bis unter 5.600 Euro	5.600 Euro und mehr
3,5 und mehr	1	1	1	1	1	1	1	2	3	4
3,0 bis unter 3,5	1	1	1	1	1	1	2	2	3	4
2,8 bis unter 3,0	1	1	1	1	1	2	2	3	3	4
2,5 bis unter 2,8	1	1	1	1	1	2	2	3	4	4
2,3 bis unter 2,5	1	1	1	1	1	2	2	3	4	5
2,1 bis unter 2,3	1	1	1	1	2	3	3	3	4	5
1,6 bis unter 2,1	1	1	1	1	2	3	3	4	4	5
1,3 bis unter 1,6	1	1	1	2	3	3	4	4	4	5
1,0 bis unter 1,3	1	1	2	3	3	4	4	4	5	5

<sup>1</sup> Gewichtete Haushaltsgröße: Faktor für Personen unter 14 Jahren = 0,3, Faktor für erste Person ab 14 Jahren = 1,0, Faktor für jede weitere Person ab 14 Jahren = 0,5.

Quelle: Mobilität in Städten – SrV 2018 | Methodenbericht | Tabelle 2-2.

Stadt Karlsruhe | Amt für Stadtentwicklung | Stadtentwicklung aktuell | Verkehrsmittelwahl und Mobilitätsverhalten – Ergebnisse der repräsentativen Verkehrsbefragung (SrV) 2018.



Im Rahmen des SrV wird der Verkehr der Wohnbevölkerung Karlsruhes abgefragt. Grundsätzlich werden alle Wege eines Stichtags erfasst, wenn sich die betreffende Person an diesem Tag in Karlsruhe aufgehalten hat. Hierbei wird differenziert zwischen **Binnenverkehr, Quell- und Zielverkehr sowie weiteren Verkehrsarten**. Als Binnenverkehr werden Wege bezeichnet, deren Start- und Zielpunkt in Karlsruhe liegt. Quell- und Zielverkehre sind Wege zwischen Karlsruhe und Start- oder Zielpunkten außerhalb Karlsruhes. Weitere Verkehrsarten sind Wege, die außerhalb Karlsruhes vorgenommen werden (Tangential- und sonstiger Außenverkehr) oder durch Karlsruhe (Durchgangsverkehr) führen, dort aber weder Start- noch Zielpunkt haben.

Das Hauptverkehrsmittel eines Weges bestimmt sich aus einer vorgegebenen Verkehrsmittelhierarchie, bei der die entfernungsbezogene Leistungsfähigkeit des jeweiligen Verkehrsmittels zentrales Kriterium ist. Vereinfacht lässt sich die Hierarchie folgendermaßen darstellen:

1. Fernzug, Fernbus
2. Nahverkehrszug, S-Bahn, U-Bahn, Straßenbahn
3. Bus
4. Taxi
5. Pkw als Fahrer oder Mitfahrer
6. Motorisiertes Zweirad
7. Fahrrad (inklusive Elektrofahrrad)
8. Zu Fuß

In tabellarischen Darstellungen werden die Verkehrsmittel 1 bis 4 als öffentlicher Personenverkehr (ÖV) sowie die Verkehrsmittel 5 und 6 als motorisierter Individualverkehr (MIV) zusammengefasst.

## Zeitvergleiche

Wo möglich werden die Ergebnisse des SrV 2018 mit der Untersuchung „Mobilitätsverhalten 2012 – Stadt Karlsruhe“ verglichen. Da diese Untersuchung 2012 für alle Wochentage durchgeführt wurde, wurden zwecks Vergleichbarkeit die damals generierten Umfrageergebnisse noch einmal für die mittleren Werkstage berechnet.



## Überblick

Tabelle 2

### Mobilitätskennzahlen 2018

	Kennzahl
	2018
<b>Haushaltsebene</b>	
Fahrräder pro Haushalt [Mittelwert]	2,0
Anteil der Haushalte ohne Pkw [in Prozent]	33,2
Privat- und Dienst-Pkw [Mittelwert]	0,9
Pkw-Besetzung [Mittelwert]	1,3
<b>Personenebene</b>	
Wege pro Person und Tag [Mittelwert]	3,7
Wege pro mobile Person und Tag [Mittelwert]	4,0
Anteil mobiler Personen [in Prozent]	93,3
<b>Wegeebene<sup>1, 2</sup></b>	
Mittlere Länge eines Weges [Kilometer]	6,2
Mittlere tägliche Zeit im Verkehr [Minuten]	68,4
Mittlere Dauer eines Weges [Minuten]	18,4

<sup>1</sup> Angaben beziehen sich auf mittlere Werktage. Definition mittlerer Werktag: Dienstag bis Donnerstag, nicht in den Ferien oder an einem Feiertag sowie nicht an diese angrenzend.

<sup>2</sup> Berechnung nur für gültige Wege mit einer Länge von unter 100 Kilometern.

Basen: 413 Haushalte | 998 Personen | 3.211 Wege.

Quelle: Mobilität in Städten – SrV 2018 | Mobilitätssteckbrief Karlsruhe.

Stadt Karlsruhe | Amt für Stadtentwicklung | Stadtentwicklung aktuell | Verkehrsmittelwahl und Mobilitätsverhalten – Ergebnisse der repräsentativen Verkehrsbefragung (SrV) 2018.

Die zentralen Mobilitätskennzahlen für Karlsruhe sind in Tabelle 2 dargestellt. Im Durchschnitt verfügt ein Haushalt in Karlsruhe über 2,0 Fahrräder sowie 0,88 Privat- und Dienst-Pkw. An einem mittleren Werktag werden von den

Karlsruherinnen und Karlsruhern 3,7 Wege pro Person zurückgelegt. Ein Weg ist durchschnittlich 6,2 Kilometer lang und dauert 18,4 Minuten.

## 2. Verkehrsmittelbesatz der Haushalte

Tabelle 3

### Fahrzeuge pro Haushalt in Karlsruhe 2012, 2018

„Wie viele der folgenden Fahrzeuge gibt es in Ihrem Haushalt?“ (2018)   „Wie viele Pkw stehen Ihrem Haushalt zur Verfügung?“ (2012)	Fahrzeuge pro Haushalt in Karlsruhe	
	2012	2018
	Anteile an den Befragten in Prozent	
Privat-Pkw	--- <sup>1</sup>	0,82
Dienst-Pkw	--- <sup>1</sup>	0,06
Motorräder ab 125 ccm	--- <sup>1</sup>	0,09
Motorisierte Zweiräder bis 125 ccm	--- <sup>1</sup>	0,04
Fahrräder	--- <sup>1</sup>	1,95
Elektrofahrräder	--- <sup>1</sup>	0,08
Privat- und Dienst-Pkw	0,91 <sup>2</sup>	0,88
<b>Anzahl Haushalte</b>	<b>1.459</b>	<b>413</b>

<sup>1</sup> Daten wurden nicht erhoben.

<sup>2</sup> Eingeschränkte Vergleichbarkeit wegen unterschiedlicher Fragestellung.

Basis: 1.459 | 413 Haushalte (2012 | 2018).

Quelle: Mobilität in Städten – SrV 2018 | Tab 2.1, Mobilitätsverhalten 2012 – Stadt Karlsruhe.

Stadt Karlsruhe | Amt für Stadtentwicklung | Stadtentwicklung aktuell | Verkehrsmittelwahl und Mobilitätsverhalten – Ergebnisse der repräsentativen Verkehrsbefragung (SrV) 2018.

Im Durchschnitt verfügt ein Karlsruher Haushalt über 1,95 Fahrräder und über 0,82 Privat-Pkw. Zusammengenommen hat die Ausstattung mit Privat- und Dienst-Pkw von 0,91 im Jahr 2012 auf 0,88 im Jahr 2018 leicht abgenommen.

Tabelle 4

**Pkw-Ausstattung (Privat- und Dienst-Pkw) der Haushalte nach ökonomischem Status 2018**

„Wie viele der folgenden Fahrzeuge gibt es in Ihrem Haushalt?“	Pkw-Ausstattung	
	2018	
	Mittelwert	
<b>Ökonomischer Status<sup>1</sup></b>		
Sehr niedrig		0,46
Niedrig		0,54
Mittel		0,85
Hoch		1,05
Sehr hoch		1,36
<b>Alle Haushalte</b>		<b>0,88</b>

<sup>1</sup> Berechnung nach Haushaltseinkommen und gewichteter Haushaltsgröße nach OECD-Skala.

Basis: 361 Haushalte.

Quelle: Mobilität in Städten – SrV 2018 | Tab 2.8.2

Stadt Karlsruhe | Amt für Stadtentwicklung | Stadtentwicklung aktuell | Verkehrsmittelwahl und Mobilitätsverhalten – Ergebnisse der repräsentativen Verkehrsbefragung (SrV) 2018.

Je höher der ökonomische Status eines Haushalts nach Haushaltseinkommen und gewichteter Haushaltsgröße, desto höher ist dessen Pkw-Ausstattung (Privat- und Dienst-Pkw). So steigt die durchschnittliche Anzahl der im Haushalt

vorhandenen Pkws von 0,46 bei Haushalten mit niedrigem ökonomischen Status sukzessive auf 1,36 bei Haushalten mit einem sehr hohen ökonomischen Status.





### 3. Verkehrsmittelnutzung der Bevölkerung

Tabelle 5

#### Führerschein für Pkw nach Alter und Geschlecht 2012, 2018

„Besitzen Sie für die angegebenen Kraftfahrzeugarten zurzeit einen gültigen Führerschein? – Pkw (Klasse 3 beziehungsweise B)“ (2018)   „Besitzen Sie einen Pkw-Führerschein (Klasse B)?“ (2012)	Anteil der Männer mit Führerschein an allen Männern			Anteil der Frauen mit Führerschein an allen Frauen		
	2012	2018	Veränderung	2012	2018	Veränderung
	Anteile an den Befragten in %			Anteile an den Befragten in %		
	in Prozentpunkten			in Prozentpunkten		
<b>Altersgruppe</b>						
17 bis unter 25 Jahre	68,7	86,4	17,7	44,9	84,6	39,7
25 bis unter 45 Jahre	91,6	96,8	5,2	94,2	93,4	-0,8
45 bis unter 65 Jahre	93,9	97,3	3,4	94,3	98,3	4,0
65 bis unter 75 Jahre	97,1	91,8	-5,3	89,6	92,5	2,9
75 Jahre und älter	90,1	95,5	5,4	51,0	57,6	6,6
<b>Alle Altersgruppen</b>	<b>88,4</b>	<b>94,4</b>	<b>---</b>	<b>81,7</b>	<b>88,8</b>	<b>---</b>
<b>Anzahl Personen</b>	<b>520</b>	<b>397</b>	<b>---</b>	<b>518</b>	<b>382</b>	<b>---</b>

Basis: 1.038 | 779 Personen (2012 | 2018).

Quelle: Mobilität in Städten – SrV 2018 | Tab 11.1, Mobilitätsverhalten 2012 – Stadt Karlsruhe.

Stadt Karlsruhe | Amt für Stadtentwicklung | Stadtentwicklung aktuell | Verkehrsmittelwahl und Mobilitätsverhalten – Ergebnisse der repräsentativen Verkehrsbefragung (SrV) 2018.

Aktuell haben 94,4 % der Männer und 88,8 % der Frauen in Karlsruhe einen gültigen Pkw-Führerschein (Klasse 3 beziehungsweise B). Mit Werten von 86,4 % (Männer) und 84,6 % (Frauen) liegen die Anteile der Führerscheininhaberinnen und -inhaber in der Altersklasse der 17- bis unter 25-Jährigen jeweils unter dem Durchschnitt der jeweiligen Geschlechtergruppe. Bei den Frauen hebt sich darüber hinaus deutlich die Altersklasse 75 Jahre und

älter hervor: Hier besitzen lediglich 57,6 % einen Pkw-Führerschein. Im Vergleich zu 2012 hat sowohl unter Karlsruherinnen als auch unter Karlsruhern der Anteil derjenigen, die einen Führerschein besitzen um rund sieben Prozentpunkte zugenommen. Diese Zunahme ist insbesondere auf eine gestiegene Führerscheinquote in der Altersklasse der 17- bis unter 25-Jährigen zurückzuführen.

Tabelle 6

**Verfügbarkeit von Verkehrsmitteln an einem mittleren Werktag 2018**

„Konnten Sie am <Stichtag> <sup>1</sup> über <Verkehrsmittel> Ihres Haushaltes verfügen?“	Verkehrsmittel			
	Pkw als Fahrer oder Mitfahrer	Fahrrad	Elektrofahrrad	ÖV-Zeitkarte
Anteile an den Befragten in Prozent				
Ja, uneingeschränkte Verfügbarkeit	53,4	80,8	5,1	31,9
Ja, nach Absprache	12,5	0,4	1,4	2,5
Nein, kein Zugang zum <Verkehrsmittel> <sup>2</sup>	34,1	18,8	93,6	65,6
<b>Anzahl Personen</b>	<b>998</b>	<b>923</b>	<b>923</b>	<b>923</b>
<b>Verfügbarkeitsgruppe</b>	<b>alle Personen</b>	<b>Personen ab 6 Jahre</b>	<b>Personen ab 6 Jahre</b>	<b>Personen ab 6 Jahre</b>

<sup>1</sup> Beim Stichtag handelt es sich immer um einen mittleren Werktag. Definition mittlerer Werktag: Dienstag bis Donnerstag, nicht in den Ferien oder an einem Feiertag sowie nicht an diese angrenzend.

<sup>2</sup> Kein Zugang: kein <Verkehrsmittel> im Haushalt oder Person konnte am Stichtag nicht darüber verfügen.

Basis: 998 Personen (2018).

Quelle: Mobilität in Städten – SrV 2018 | Tab 3.3 | Tab 3.3.1 | Tab 3.3.3.

Stadt Karlsruhe | Amt für Stadtentwicklung | Stadtentwicklung aktuell | Verkehrsmittelwahl und Mobilitätsverhalten – Ergebnisse der repräsentativen Verkehrsbefragung (SrV) 2018.

Von den Karlsruherinnen und Karlsruhern ab sechs Jahren konnten am Stichtag der Erhebung, bei dem es sich immer um einen mittleren Werktag handelte, 80,8 % uneingeschränkt über ein Fahrrad des Haushaltes verfügen. Weitere 0,4 % konnten dies nach Absprache tun. Rund ein Fünftel (18,8 %) hatte keinen Zugang zu einem Fahrrad im Haushalt. Von allen Personen – ohne Altersbeschränkung in der Verfügbarkeitsgruppe – konnten 53,4 % uneingeschränkt über einen Pkw als Fahrer oder Mitfahrer verfügen. Nach Absprache hatten 12,5 % Zugang zu einem Haushalts-

Pkw. Kein Zugang zu einem Pkw hatte etwa ein Drittel (34,1 %). Dies bedeutet, dass am Stichtag kein Pkw im Haushalt verfügbar war oder die betreffende Person, trotz Vorhandensein mindestens eines Pkws im Haushalt an sich, nicht darüber verfügen konnte. Von den Karlsruherinnen und Karlsruhern ab sechs Jahren konnten am Stichtag 31,9 % über eine Zeitkarte des öffentlichen Verkehrs und 5,1 % über ein Elektrofahrrad verfügen. Kein Zugang war für 65,6 % (Zeitkarte für öffentlichen Verkehr) beziehungsweise für 93,6 % (Elektrofahrrad) gegeben.

Tabelle 7

**Verfügbarkeit Haushalts-Pkw am Stichtag nach ökonomischem Status 2018**

„Konnten Sie am <Stichtag> <sup>1</sup> über einen Pkw Ihres Haushaltes (als Fahrer oder Mitfahrer) verfügen?“	Ökonomischer Status <sup>2</sup>					Alle
	Sehr niedrig	Niedrig	Mittel	Hoch	Sehr hoch	
	Anteile an den Befragten in Prozent					
Ja, uneingeschränkte Verfügbarkeit	34,2	33,7	51,8	64,5	56,0	53,4
Ja, nach Absprache	9,7	10,2	11,0	10,6	26,6	12,5
Nein, kein Zugang zum Pkw <sup>3</sup>	56,1	56,2	37,1	24,9	17,4	34,1
<b>Anzahl Personen</b>	<b>105</b>	<b>90</b>	<b>286</b>	<b>257</b>	<b>128</b>	<b>998</b>

<sup>1</sup> Beim Stichtag handelt es sich immer um einen mittleren Werktag. Definition mittlerer Werktag: Dienstag bis Donnerstag, nicht in den Ferien oder an einem Feiertag sowie nicht an diese angrenzend.

<sup>2</sup> Berechnung nach Haushaltseinkommen und gewichteter Haushaltsgröße nach OECD-Skala.

<sup>3</sup> Kein Zugang: kein <Verkehrsmittel> im Haushalt oder Person konnte am Stichtag nicht darüber verfügen.

Basis: 998 Personen (2018).

Quelle: Mobilität in Städten – SrV 2018 | Tab 3.3.8.

Stadt Karlsruhe | Amt für Stadtentwicklung | Stadtentwicklung aktuell | Verkehrsmittelwahl und Mobilitätsverhalten – Ergebnisse der repräsentativen Verkehrsbefragung (SrV) 2018.

Je höher der ökonomische Status eines Haushalts nach Haushaltseinkommen und gewichteter Haushaltsgröße, desto höher ist die Pkw-Verfügbarkeit für die jeweiligen Personen. Ähnlich wie die Pkw-Ausstattung (Tabelle 4) nehmen sowohl die uneingeschränkte Verfügbarkeit als auch die Verfügbarkeit nach Absprache mit höherem ökonomischem Status zu.

In den Statusgruppen mit sehr niedrigem und niedrigem Einkommen haben jeweils deutlich mehr als die Hälfte (56,1 % beziehungsweise 56,2 %) keinen Zugang zu einem Pkw. Dieser Anteil sinkt sukzessive auf 17,4 % in der Statusgruppe mit sehr hohem Einkommen.

Tabelle 8

**Nutzung von Leih-/Mietfahrrädern und Car-Sharing-Fahrzeugen nach Alter 2012, 2018**

„Wie oft haben Sie in den vergangenen zwölf Monaten <Verkehrsmittel> im Allgemeinen genutzt?“ (2018)   „Sind Sie oder jemand in Ihrem Haushalt Mitglied in einer Car-Sharing-Organisation?“ (2012)	Car-Sharing als Fahrer oder Mitfahrer <sup>1</sup>			Leih-/Mietfahrrad <sup>2</sup>
	2012	2018	Veränderung	2018
	Anteile an den Befragten in Prozent		in Prozentpunkten	Anteile an den Befragten in Prozent
<b>Altersgruppe</b>				
0 bis unter 15 Jahre	11,6	15,1	3,5	1,1
15 bis unter 25 Jahre	12,6	22,2	9,6	5,7
25 bis unter 45 Jahre	10,6	25,8	15,2	10,3
45 bis unter 65 Jahre	9,6	25,8	16,2	4,5
65 bis unter 75 Jahre	1,8	8,1	6,3	0,8
75 Jahre und älter	0,1	0,4	0,3	0,0
<b>Alle Altersgruppen</b>	<b>9,1</b>	<b>20,0</b>	<b>---</b>	<b>5,2</b>
<b>Anzahl Personen</b>	<b>1.339</b>	<b>998</b>	<b>---</b>	<b>998</b>

<sup>1</sup> Vergleichbarkeit 2012 vs. 2018 eingeschränkt, da unterschiedliche Fragestellungen; 2012: Wenn eine Person im Haushalt Mitglied in einer Car-Sharing-Organisation ist, wird für alle Haushaltsmitglieder eine Nutzung von Car-Sharing-Angeboten als Fahrer oder Mitfahrer angenommen; 2018: Car-Sharing-Nutzer sind alle Personen, die in den vergangenen zwölf Monaten ein Car-Sharing-Fahrzeug als Fahrer oder Mitfahrer genutzt haben.

<sup>2</sup> Keine Vergleichsdaten für 2012 vorhanden.

Basis: 1.339 | 998 Personen (2012 | 2018).

Quelle: Mobilität in Städten – SrV 2018 | Tab 3.20, Mobilitätsverhalten 2012 – Stadt Karlsruhe.

Stadt Karlsruhe | Amt für Stadtentwicklung | Stadtentwicklung aktuell | Verkehrsmittelwahl und Mobilitätsverhalten – Ergebnisse der repräsentativen Verkehrsbefragung (SrV) 2018.

Ein Fünftel (20,0 %) der Karlsruher Bevölkerung hat innerhalb der letzten zwölf Monate ein Car-Sharing-Fahrzeug als Fahrer oder Mitfahrer genutzt. Im gleichen Zeitraum lag die Nutzerquote eines Leih-/Mietfahrrads bei 5,2 %. Die Analyse nach Altersgruppen zeigt, dass die Nutzerquoten von Car-Sharing-Fahrzeugen insbesondere in den Altersgruppen 25 bis unter 45 Jahre sowie 45 bis unter 65 Jahre mit jeweils 25,8 % überdurchschnittlich hoch sind. Vergleichsweise geringe Nutzerquoten lassen sich für die 65- bis unter 75-Jährigen (8,1 %) sowie Karlsruherinnen und Karlsruher im Alter von 75 Jahren und älter (0,4 %) feststellen. Die Nutzung von Leih-/Mietfahrrädern zeigt ein ähnliches altersabhängiges

Muster mit besonders hohen Nutzerquoten der 25- bis unter 45-Jährigen (10,3 %) und niedrigen Nutzerquoten in den Altersgruppen ab 65 Jahren (0,8 % beziehungsweise 0,0 %).

Im Vergleich zu 2012 hat der Anteil der Car-Sharing-Nutzerinnen und Nutzer um 10,9 Prozentpunkte zugenommen. Hierbei sind die Nutzerquoten in allen Altersgruppen gestiegen mit besonders deutlichen Zunahmen in den Altersgruppen der 25- bis unter 45-Jährigen (+ 15,2 Prozentpunkte) und der 45- bis unter 65-Jährigen (+ 16,2 Prozentpunkte).

Tabelle 9

**Nutzungshäufigkeit von Pkw, Car-Sharing, Fahrrad, Leih-/Mietfahrrad und ÖPNV in den letzten zwölf Monaten 2018**

„Wie oft haben Sie in den vergangenen zwölf Monaten <das Verkehrsmittel> im Allgemeinen genutzt?“	Verkehrsmittel				
	Pkw als Fahrer oder Mitfahrer	Car-Sharing als Fahrer oder Mitfahrer	Fahrrad	Leih-/Mietfahrrad	ÖPNV
	Anteile an den Befragten in Prozent				
Täglich oder fast täglich	27,8	0,0	34,9	0,1	15,7
3 bis 4 Tage/Woche	15,4	0,3	11,9	0,1	6,4
1 bis 2 Tage/Woche	24,5	1,0	14,9	0,4	14,2
1 bis 3 Tage/Monat	15,6	5,9	10,1	0,7	23,5
1 bis 2 Tage/Vierteljahr	4,6	5,7	4,2	0,6	20,4
Seltener	4,8	7,1	3,9	3,3	12,1
Nie	7,4	80,0	20,0	94,8	7,6
<b>Nutzeranteile an allen Befragten</b>	<b>92,6</b>	<b>20,0</b>	<b>80,0</b>	<b>5,2</b>	<b>92,4</b>
<b>Anzahl Personen</b>	<b>996</b>	<b>996</b>	<b>996</b>	<b>998</b>	<b>998</b>
<b>Verfügbarkeitsgruppe</b>	<b>alle Personen</b>	<b>alle Personen</b>	<b>alle Personen</b>	<b>alle Personen</b>	<b>alle Personen</b>

Basis: 998 Personen (2018).

Quelle: Mobilität in Städten – SrV 2018 | Tab 3.14.1.

Stadt Karlsruhe | Amt für Stadtentwicklung | Stadtentwicklung aktuell | Verkehrsmittelwahl und Mobilitätsverhalten – Ergebnisse der repräsentativen Verkehrsbefragung (SrV) 2018.

Mehr als 90 % der Karlsruherinnen und Karlsruher haben in den letzten zwölf Monaten mindestens einmal einen Pkw als Fahrer oder Mitfahrer (92,6 %) sowie den ÖPNV (92,4 %) genutzt. Darauf folgt der Anteil der Fahrradnutzer mit 80,0 %. Car-Sharing als Fahrer oder Mitfahrer (20,0 %) sowie Leih-/Mietfahrräder (5,2 %) wurden zu deutlich geringeren Anteilen binnen Jahresfrist genutzt.

Unter den täglich genutzten Verkehrsmitteln liegt das Fahrrad mit 34,9 % vor dem Pkw als Fahrer oder Mitfahrer (27,8 %) und dem ÖPNV (15,7 %). Dagegen dominiert der Pkw mit 15,4 % und 24,5 % in den Frequenzgruppen 3 bis 4 Tage/Woche und 1 bis 2 Tage/Woche.



Tabelle 10

**Nutzung von ÖPNV-Fahrkarten 2018<sup>1</sup>**

„Wenn Sie mit öffentlichen Nahverkehrsmitteln fahren, welche Fahrkartenart nutzen Sie dabei normalerweise?“ – Befragte, die angeben innerhalb der letzten zwölf Monate den Nahverkehr genutzt zu haben.	Nutzeranteil
	2018
	in Prozent
<b>Fahrkartenart</b>	
Einzelfahrkarte	39,3
Mehrfachkarte	18,7
Jobticket/Semesterticket oder ähnliches	12,1
Jahreskarte	11,7
Freifahrtberechtigung	7,1
Monatskarte	6,4
Tageskarte	3,5
Sonstige Fahrkarte	1,2
Wochenkarte	0,0
<b>Anzahl Personen</b>	<b>910</b>

<sup>1</sup> Nur Befragte, die angeben innerhalb der letzten zwölf Monate Nahverkehr genutzt zu haben.

Basis: 910 Personen.

Quelle: Mobilität in Städten – SrV 2018 | Tab 3.4.

Stadt Karlsruhe | Amt für Stadtentwicklung | Stadtentwicklung aktuell | Verkehrsmittelwahl und Mobilitätsverhalten – Ergebnisse der repräsentativen Verkehrsbefragung (SrV) 2018.

Unter den 92,4 % (Tabelle 9) der Karlsruherinnen und Karlsruher, die innerhalb der letzten zwölf Monate den Nahverkehr mindestens einmal genutzt haben, geben 39,3 % an, dass sie in der Regel Einzelfahrkarten nutzen. Weitere

18,7 % nutzen normalerweise Mehrfachkarten, wenn sie mit öffentlichen Nahverkehrsmitteln fahren. An dritter und vierter Stelle liegen Jobticket/Semesterticket (12,1 %) und Jahreskarte (11,7 %) nahezu gleich auf.

Tabelle 11

**Gehzeit zu meistgenutzten ÖV-Haltestellen in Minuten 2018**

„In welcher Zeit sind die von Ihnen meistgenutzten Haltestellen des öffentlichen Verkehrs zu Fuß von Ihrer Wohnung aus erreichbar?“ – Befragte, die innerhalb der letzten zwölf Monaten den Nahverkehr genutzt haben.	ÖV-Verkehrsmittel			
	Bus	Straßenbahn	S-Bahn	Nahverkehrs-/Fernzug
	Anteile an den Befragten in Prozent			
1 bis 5 Minuten	49,1	58,7	26,4	3,0
6 bis 10 Minuten	10,5	22,2	13,4	7,0
11 bis 15 Minuten	1,9	4,7	8,9	8,9
16 bis 20 Minuten	0,6	1,2	2,3	10,6
21 Minuten und mehr	1,2	2,1	4,4	20,3
existiert nicht, nicht erreichbar, nicht bekannt	36,8	11,0	44,5	50,2
<b>Anzahl Personen</b>	<b>910</b>	<b>907</b>	<b>907</b>	<b>897</b>

Basis: 910 Personen (2018).

Quelle: Mobilität in Städten – SrV 2018 | Tab 3.10.

Stadt Karlsruhe | Amt für Stadtentwicklung | Stadtentwicklung aktuell | Verkehrsmittelwahl und Mobilitätsverhalten – Ergebnisse der repräsentativen Verkehrsbefragung (SrV) 2018.

Die 92,4 % (Tabelle 9) der Karlsruherinnen und Karlsruher, die innerhalb der letzten zwölf Monate nach eigenen Angaben den Nahverkehr genutzt haben, wurden gebeten, die jeweilige Gehzeit zur meistgenutzten Haltestelle der öffentlichen Verkehrsmittel Bus, Straßenbahn, S-Bahn und Nahverkehrs-/Fernzug anzugeben. Die Ergebnisse legen offen, dass 80,9 %

der Nutzerinnen und Nutzer des ÖPNV zwischen ein und zehn Minuten Gehzeit zur meistgenutzten Straßenbahnhaltestelle haben. Eine Gehzeit von ein bis zehn Minuten zur meistgenutzten Bushaltestelle haben 59,6 %. Die entsprechenden Werte liegen für die S-Bahn bei 39,8 % und für den Nahverkehrs-/Fernzug bei 10,0 %.

## 4. Modal Split und Analysen auf Wegeebe

Tabelle 12

### Modal Split: Wegeanteile nach Hauptverkehrsmittelgruppen und räumlichen Verkehrsarten 2012, 2018<sup>1, 2</sup>

	Alle Wege			Binnenverkehr			Quell- und Zielverkehr		
	2012	2018	Veränderung	2012	2018	Veränderung	2012	2018	Veränderung
	Anteile in Prozent		in Prozentpunkten	Anteile in Prozent		in Prozentpunkten	Anteile in Prozent		in Prozentpunkten
zu Fuß	22,3	24,5	2,2	25,5	27,7	2,2	1,6	0,1	-1,5
Fahrrad	26,2	30,7	4,5	30,1	35,5	5,4	9,9	2,5	-7,4
MIV	31,6	33,0	1,4	26,4	26,2	-0,2	58,4	76,4	18,0
ÖV	19,8	11,8	-8,0	18,0	10,6	-7,4	30,3	21,0	-9,3
<b>Anzahl Wege</b>	<b>4.548</b>	<b>3.396</b>		<b>3.792</b>	<b>2.922</b>		<b>370</b>	<b>415</b>	

<sup>1</sup> Angaben beziehen sich auf mittlere Werktage. Definition mittlerer Werktag: Dienstag bis Donnerstag, nicht in den Ferien oder an einem Feiertag sowie nicht an diese angrenzend.

<sup>2</sup> Eingeschränkte Vergleichbarkeit aufgrund unterschiedlicher Befragungszeiträume (potenzielle Witterungseinflüsse auf Verkehrsmittelwahl): 20. Februar bis 27. Mai 2012 (ausgenommen 5. bis 10. April, 1./2. Mai sowie 16./17. Mai 2012) | ganzjährig (2018).

Basis: 4.548 | 3.396 Wege (2012 | 2018).

Quelle: Mobilität in Städten – SrV 2018 | Tab 5.3, Mobilitätsverhalten 2012 – Stadt Karlsruhe.

Stadt Karlsruhe | Amt für Stadtentwicklung | Stadtentwicklung aktuell | Verkehrsmittelwahl und Mobilitätsverhalten – Ergebnisse der repräsentativen Verkehrsbefragung (SrV) 2018.

Die größten Anteile an allen von der Bevölkerung vorgenommenen Wegen binnen eines Werktags haben mit 33,0 % der motorisierte Individualverkehr (MIV) und mit 30,7 % das Fahrrad. Weitere 24,5 % der Wege werden zu Fuß unternommen und 11,8 % mit öffentlichen Verkehrsmitteln (ÖV). Im Vergleich zu 2012 haben sich die prozentualen Anteile der Wege, die mit dem Fahrrad (+ 4,5 Prozentpunkte), zu Fuß (+ 2,2 Prozentpunkte) und mit dem MIV (+ 1,4 Prozentpunkte) getätigt werden, erhöht. Der Wegeanteil des ÖV hat sich dagegen verringert (-8,0 Prozentpunkte).

Die Aufschlüsselung der Analysen nach Binnen- sowie Quell- und Zielverkehr zeigt in Abhängigkeit der räumlichen Verkehrsarten ein unterschiedliches Substitutionsverhalten der Bevölkerung. Im Binnenverkehr, also bei Wegen die

innerhalb Karlsruhes stattfinden, wird der anteilige Rückgang des ÖV (- 7,4 Prozentpunkte) vor allem durch die Zunahme der Wegeanteile, die durch das Fahrrad (+ 5,4 Prozentpunkte) und zu Fuß (+ 2,2 Prozentpunkte) vorgenommen werden, kompensiert. Beim Quell- und Zielverkehr, also bei Wegen deren Start- oder Ziel außerhalb Karlsruhes liegt, ist dagegen eine deutliche Zunahme des MIV (+ 18 Prozentpunkte) zu Lasten des ÖV (- 9,3 Prozentpunkte) und des Fahrradverkehrs (- 7,4 Prozentpunkte) festzustellen.

Grundsätzlich muss bei dem vorgenommenen Zeitvergleich jedoch darauf hingewiesen werden, dass jahreszeitbedingte Einflüsse bei den Daten des Jahres 2012 nicht ausgeschlossen werden können: Die Umfrage wurde vom 20. Februar 2012 bis zum 27. Mai 2012 durchgeführt, während die Daten für 2018 ganzjährig erhoben wurden.

Tabelle 13

**Modal Split: Verkehrsmittelwahl nach Quartal 2018<sup>1</sup>**

	Quartale 2018				2018
	Januar bis März	April bis Juni	Juli bis September	Oktober bis Dezember	
Anteile in Prozent					
zu Fuß	29,1	22,5	25,6	19,9	24,5
Fahrrad	22,9	35,7	37,5	30,4	30,7
MIV	35,4	27,2	26,9	40,0	33,0
ÖV	12,5	14,5	10,1	9,6	11,8
<b>Anzahl Wege</b>	<b>928</b>	<b>758</b>	<b>735</b>	<b>975</b>	<b>3.396</b>

<sup>1</sup> Angaben beziehen sich auf mittlere Werktage. Definition mittlerer Werktag:: Dienstag bis Donnerstag, nicht in den Ferien oder an einem Feiertag sowie nicht an diese angrenzend.

Basis: 3.396 Wege (2018).

Quelle: Mobilität in Städten – SrV 2018 | Tab 5.7.

Stadt Karlsruhe | Amt für Stadtentwicklung | Stadtentwicklung aktuell | Verkehrsmittelwahl und Mobilitätsverhalten – Ergebnisse der repräsentativen Verkehrsbefragung (SrV) 2018.

Die Verkehrsmittelwahl unterliegt jahreszeitlichen Einflüssen. So hat das Fahrrad in den Monaten April bis Juni mit 35,7 % sowie Juli bis September mit 37,5 % einen überdurchschnittlichen Anteil am Modal Split. In denselben Zeiträumen ist der Anteil des motorisierten Individualverkehrs

(MIV) mit 27,2 % beziehungsweise 26,9 % unterdurchschnittlich. Insgesamt sind jahreszeitlich bedingte Substitutionseffekte vor allem zwischen Fahrrad und MIV zu beobachten; die Nutzungsquote des öffentlichen Personenverkehrs (ÖV) ist relativ konstant.



© Roland Fränkle, Presseamt Stadt Karlsruhe

Tabelle 14

**Verkehrsleistung der Hauptverkehrsmittel 2018<sup>1, 2</sup>**

	Verkehrsleistung 2018	
	in Kilometer	Anteil der Wege in Prozent
<b>Alle Wege</b>	22,9	100
darunter MIV	14,7	64
darunter ÖV	4,1	18
darunter Fahrrad	3,2	14
darunter zu Fuß	0,9	4
<b>Anzahl Wege</b>	<b>3.211</b>	<b>3.211</b>

<sup>1</sup> Angaben beziehen sich auf mittlere Werktage. Definition mittlerer Werktag: Dienstag bis Donnerstag, nicht in den Ferien oder an einem Feiertag sowie nicht an diese angrenzend.

<sup>2</sup> Berechnung nur für gültige Wege mit einer Länge von unter 100 Kilometern.

Basis: 3.211 Wege (2018).

Quelle: Mobilität in Städten – SrV 2018 | Mobilitätssteckbrief Karlsruhe.

Stadt Karlsruhe | Amt für Stadtentwicklung | Stadtentwicklung aktuell | Verkehrsmittelwahl und Mobilitätsverhalten – Ergebnisse der repräsentativen Verkehrsbefragung (SrV) 2018.

Die Karlsruherinnen und Karlsruher legen an einem mittleren Werktag im Durchschnitt 22,9 Kilometer Wegstrecke zurück. Auf die Hauptverkehrsmittel des motorisierten Individualverkehrs (MIV) entfallen hiervon 14,7 Kilometer

beziehungsweise 64 %. Weitere 4,1 Kilometer (18 %) werden mit öffentlichen Verkehrsmitteln (ÖV) zurückgelegt. Mit dem Fahrrad und zu Fuß zurückgelegte Wege eines Tages liegen in Summe bei 3,2 Kilometer (14 %) und 0,9 Kilometer (4 %).



Tabelle 15

**Wegeanteile nach Ziel/Zweck und räumlichen Verkehrsarten 2012, 2018<sup>1,2</sup>**

	Alle Wege			Binnenverkehr			Quell- und Zielverkehr		
	2012	2018	Ver- änderung	2012	2018	Ver- änderung	2012	2018	Ver- änderung
	Anteile in Prozent		in Prozent- punkten	Anteile in Prozent		in Prozent- punkten	Anteile in Prozent		in Prozent- punkten
<b>Zweckgruppe „Eigene Wohnung“</b>	<b>39,6</b>	<b>40,2</b>	<b>0,6</b>	<b>40,5</b>	<b>40,8</b>	<b>0,3</b>	<b>42,8</b>	<b>42,9</b>	<b>0,1</b>
Eigene Wohnung	39,6	40,2	0,6	40,5	40,8	0,3	42,8	42,9	0,1
<b>Zweckgruppe „Einkauf/Dienstleistung“</b>	<b>15,5</b>	<b>16,2</b>	<b>0,7</b>	<b>16,8</b>	<b>17,0</b>	<b>0,2</b>	<b>6,8</b>	<b>8,5</b>	<b>1,7</b>
Einkauf täglicher Bedarf	7,1	7,4	0,3	7,7	8,2	0,5	4,0	1,8	-2,2
Private Erledigung (Behörde, Arzt, Post, Bank)	5,6	5,0	-0,6	6,1	5,0	-1,1	1,6	4,6	3,0
Sonstiger Einkauf	2,8	3,8	1,0	3,0	3,8	0,8	1,2	2,1	0,9
<b>Zweckgruppe „Freizeit“</b>	<b>15,3</b>	<b>16,0</b>	<b>0,7</b>	<b>15,7</b>	<b>16,0</b>	<b>0,3</b>	<b>9,9</b>	<b>12,1</b>	<b>2,2</b>
Erholung/Sport im Freien	3,6	3,4	-0,2	3,9	3,8	-0,1	2,0	0,7	-1,3
Gaststätte/Kneipe	2,5	3,3	0,8	2,4	3,1	0,7	0,1	1,8	1,7
Anderere Freizeitaktivität	4,1	3,2	-0,9	4,3	3,2	-1,1	2,5	2,5	0,0
Sportstätte	2,3	2,9	0,6	2,5	3,0	0,5	1,7	2,9	1,2
Privater Besuch (fremde Wohnung)	2,5	2,4	-0,1	2,2	2,2	0,0	3,6	3,1	-0,5
Kultur, Theater, Kino	0,3	0,8	0,5	0,4	0,7	0,3	0,0	1,1	1,1
<b>Zweckgruppe „Eigener Arbeitsplatz“</b>	<b>12,3</b>	<b>13,9</b>	<b>1,6</b>	<b>10,0</b>	<b>11,9</b>	<b>1,9</b>	<b>22,7</b>	<b>26,7</b>	<b>4,0</b>
Eigener Arbeitsplatz	12,3	13,9	1,6	10,0	11,9	1,9	22,7	26,7	4,0
<b>Zweckgruppe „Anderer Zweck“</b>	<b>8,8</b>	<b>7,9</b>	<b>-0,9</b>	<b>7,8</b>	<b>7,6</b>	<b>-0,2</b>	<b>8,0</b>	<b>8,7</b>	<b>0,7</b>
Bringen oder Holen von Personen	4,6	4,4	-0,2	5,2	4,8	-0,4	2,7	2,2	-0,5
Anderer Dienstort/-weg	3,2	1,8	-1,4	1,6	1,5	-0,1	3,6	4,2	0,6
Sonstiges	1,0	1,7	0,7	1,0	1,3	0,3	1,7	2,3	0,6
<b>Zweckgruppe „Kita/Schule/Ausbildung“</b>	<b>8,5</b>	<b>5,8</b>	<b>-2,7</b>	<b>9,2</b>	<b>6,5</b>	<b>-2,7</b>	<b>9,9</b>	<b>1,1</b>	<b>-8,8</b>
Weiterführende Schule (inklusive Berufs- und Hochschule)	5,9	3,7	-2,2	6,1	4,2	-1,9	9,7	0,9	-8,8
Kindergrippe/-garten	1,0	1,0	0,0	1,2	1,1	-0,1	0,0	0,0	0,0
Grundschule	0,6	1,0	0,4	0,8	1,1	0,3	0,0	0,1	0,1
Anderere Bildungseinrichtung	1,0	0,1	-0,9	1,1	0,1	-1,0	0,2	0,1	-0,1
<b>Anzahl Wege</b>	<b>4.579</b>	<b>3.396</b>		<b>3.816</b>	<b>2.931</b>		<b>373</b>	<b>417</b>	

<sup>1</sup> Angaben beziehen sich auf mittlere Werktage. Definition mittlerer Werktag: Dienstag bis Donnerstag, nicht in den Ferien oder an einem Feiertag sowie nicht an diese angrenzend.

<sup>2</sup> Eingeschränkte Vergleichbarkeit aufgrund unterschiedlicher Befragungszeiträume (potenzielle Witterungseinflüsse auf Verkehrsmittelwahl): 20. Februar bis 27. Mai 2012 (ausgenommen 5. bis 10. April, 1./2. Mai sowie 16./17. Mai 2012) | ganzjährig (2018).

Basis: 4.579 | 3.396 Wege (2012 | 2018).

Quelle: Mobilität in Städten – SrV 2018 | Tab 5.1, Mobilitätsverhalten 2012 – Stadt Karlsruhe.

Stadt Karlsruhe | Amt für Stadtentwicklung | Stadtentwicklung aktuell | Verkehrsmittelwahl und Mobilitätsverhalten – Ergebnisse der repräsentativen Verkehrsbefragung (SrV) 2018.

40,2 % aller Wege an mittleren Werktagen haben die eigene Wohnung zum Ziel. Auf die Zweckgruppen Einkauf/Dienstleistung (16,2 %) und Freizeit (16,0 %) entfallen jeweils rund 16 % der Wege. Darauf folgen mit 13,9 % Wege zum eigenen Arbeitsplatz. Im Vergleich zu 2012 sind sowohl

für alle Wege als auch für den Binnenverkehr nur geringfügige Veränderungen der Wegeanteile festzustellen. Beim Quell- und Zielverkehr fällt auf, dass der Anteil der Zweckgruppe „Kita/Schule/Ausbildung“ deutlich abgenommen hat (-8,8 Prozentpunkte).

Tabelle 16

**Verkehrsmittelwahl nach Zweckgruppen alle Wege vs. Binnenverkehr 2018<sup>1</sup>**

	Eigene Wohnung		Einkauf/ Dienstleistung		Freizeit		Eigener Arbeitsplatz		Anderer Zweck		Kita/Schule/ Ausbildung		Alle Wege-zwecke	
	alle Wege	Binnenverkehr	alle Wege	Binnenverkehr	alle Wege	Binnenverkehr	alle Wege	Binnenverkehr	alle Wege	Binnenverkehr	alle Wege	Binnenverkehr	alle Wege	Binnenverkehr
	Anteile in Prozent													
Zu Fuß	23,1	26,5	25,1	26,6	38,9	43,0	12,5	14,5	11,8	17,3	26,6	27,4	24,5	27,7
Fahrrad	31,5	35,9	27,6	30,4	30,8	35,7	30,9	41,5	19,7	22,0	37,4	38,5	30,7	35,5
MIV	32,4	26,0	33,9	28,9	27,3	19,5	42,7	30,8	51,4	52,3	21,7	20,6	33,0	26,2
ÖV	13,0	11,5	13,4	14,1	3,0	1,8	13,9	13,2	17,1	8,4	14,3	13,5	11,8	10,6
<b>Anzahl Wege</b>	<b>433</b>	<b>312</b>	<b>412</b>	<b>400</b>	<b>495</b>	<b>446</b>	<b>559</b>	<b>480</b>	<b>1.390</b>	<b>1.211</b>	<b>107</b>	<b>73</b>	<b>3.396</b>	<b>2.922</b>

<sup>1</sup> Angaben beziehen sich auf mittlere Werktage. Definition mittlerer Werktag: Dienstag bis Donnerstag, nicht in den Ferien oder an einem Feiertag sowie nicht an diese angrenzend.

Basis: 3.396 Wege (2018).

Quelle: Mobilität in Städten – SrV 2018 | Tab 5.5.1.

Stadt Karlsruhe | Amt für Stadtentwicklung | Stadtentwicklung aktuell | Verkehrsmittelwahl und Mobilitätsverhalten – Ergebnisse der repräsentativen Verkehrsbefragung (SrV) 2018.

Der Modal Split über alle Wege eines mittleren Werktags zeigt, dass der motorisierte Individualverkehr (MIV, 33,0 %) und das Fahrrad (30,7 %) jeweils bei über 30 % der vorgenommenen Wege das Hauptverkehrsmittel sind (siehe auch Tabelle 12). In Abhängigkeit des Wegezwecks, also des Ziels eines Weges, variiert jedoch das genutzte Hauptverkehrsmittel. Besonders deutlich wird dies bei Wegen der Zweckgruppe Freizeit. Hier liegt der Anteil der Wege,

die zu Fuß zurückgelegt werden, mit 38,9 % deutlich über dem Durchschnitt (24,5 %). Dagegen wird bei allen Wegen zur Arbeit mit 42,7 % überdurchschnittlich häufig der MIV genutzt. Allerdings wird der Weg zur Arbeit im Binnenverkehr hauptsächlich mit dem Fahrrad unternommen (41,5 %) und der MIV tritt mit einem Anteil von (30,8 %) an die zweite Stelle der genutzten Verkehrsmittel.

Tabelle 17

**Mittlere Reisezeit, Entfernung und Geschwindigkeit nach Hauptverkehrsmittelgruppen  
alle Wege vs. Binnenverkehr 2012, 2018<sup>1, 2, 3</sup>**

	Zu Fuß		Fahrrad		MIV		ÖV		alle Hauptverkehrsmittelgruppen	
	alle Wege	Binnenverkehr	alle Wege	Binnenverkehr	alle Wege	Binnenverkehr	alle Wege	Binnenverkehr	alle Wege	Binnenverkehr
Anteile in Prozent										
Reisezeit [min/Weg]	14,2	13,7	13,6	13,4	21,0	14,7	35,1	28,8	18,4	15,2
Entfernung [km/Weg]	1,1	1,0	2,6	2,6	12,1	4,9	10,7	5,5	6,2	3,0
Geschwindigkeit [km/h]	4,5	4,6	11,6	11,7	34,4	20,1	18,3	11,4	20,3	12,0
<b>Anzahl Wege 2018</b>	<b>836</b>	<b>813</b>	<b>963</b>	<b>945</b>	<b>1.087</b>	<b>768</b>	<b>325</b>	<b>254</b>	<b>3.211</b>	<b>2.680</b>
Reisezeit [min/Weg]	--- <sup>4</sup>	13,3	--- <sup>4</sup>	12,8	--- <sup>4</sup>	13,3	--- <sup>4</sup>	25,0	--- <sup>4</sup>	15,3
Entfernung [km/Weg]	--- <sup>4</sup>	0,7	--- <sup>4</sup>	2,1	--- <sup>4</sup>	4,9	--- <sup>4</sup>	5,7	--- <sup>4</sup>	3,0
Geschwindigkeit [km/h]	--- <sup>4</sup>	4,0	--- <sup>4</sup>	10,2	--- <sup>4</sup>	23,3	--- <sup>4</sup>	17,8	--- <sup>4</sup>	13,1
<b>Anzahl Wege 2012</b>	<b>957</b>	<b>927</b>	<b>912</b>	<b>862</b>	<b>2.000</b>	<b>1.467</b>	<b>647</b>	<b>536</b>	<b>4.741</b>	<b>3.816</b>

<sup>1</sup> Angaben beziehen sich auf mittlere Werktage. Definition mittlerer Werktag: Dienstag bis Donnerstag, nicht in den Ferien oder an einem Feiertag sowie nicht an diese angrenzend.

<sup>2</sup> 2018: Berechnung nur für gültige Wege mit einer Länge von unter 100 Kilometern.

<sup>3</sup> Eingeschränkte Vergleichbarkeit aufgrund unterschiedlicher Befragungszeiträume (potenzielle Witterungseinflüsse auf Verkehrsmittelwahl): 20. Februar bis 27. Mai 2012 (ausgenommen 5. bis 10. April, 1./2. Mai sowie 16./17. Mai 2012) | ganzjährig (2018).

<sup>4</sup> Daten wurden nicht erhoben.

Basis: 4.741 | 3.211 Wege (2012 | 2018).

Quelle: Mobilität in Städten – SrV 2018 | Tab 7.1.1. | Tab 7.4.1 | Mobilitätsverhalten 2012 – Stadt Karlsruhe.

Stadt Karlsruhe | Amt für Stadtentwicklung | Stadtentwicklung aktuell | Verkehrsmittelwahl und Mobilitätsverhalten – Ergebnisse der repräsentativen Verkehrsbefragung (SrV) 2018.

Je nach genutztem Hauptverkehrsmittel variieren Reisezeit, Entfernung und Geschwindigkeit eines Weges. Ein durchschnittlicher Weg dauert 18,4 Minuten und ist 6,2 Kilometer lang. Damit beträgt die Durchschnittsgeschwindigkeit eines Weges 20,3 Kilometer pro Stunde. Bei Wegen des Binnenverkehrs, also bei Wegen deren Start- und Zielpunkt in Karlsruhe liegt, ergibt sich bei ähnlich hoher Reisezeit (15,2 Minuten) und deutlich geringerer zurückgelegter Entfernung (3,0 km) eine durchschnittliche Geschwindigkeit von 12,0 Kilometern pro Stunde.

Über alle Wege liegt die Durchschnittsgeschwindigkeit des motorisierten Individualverkehrs (MIV) mit 34,4 Kilometern pro Stunde am höchsten, gefolgt von öffentlichen Verkehrsmitteln (ÖV, 18,3 km/h), dem Fahrrad (11,6 km/h) und der Gehgeschwindigkeit (4,5 km/h).

Größere Unterschiede in Abhängigkeit der räumlichen Verkehrsart sind für den MIV und den ÖV festzustellen. So reduziert sich im Binnenverkehr die Reisegeschwindigkeit des MIV deutlich auf 20,1 Kilometer pro Stunde und die durchschnittlich zurückgelegte Entfernung eines Weges sinkt von 12,1 Kilometern auf 4,9 Kilometer. Beim ÖV sinkt die Geschwindigkeit mit der ein Weg im Durchschnitt zurückgelegt wird von 18,3 Kilometern pro Stunde für alle Wege auf 11,4 Kilometer pro Stunde im Binnenverkehr. Damit liegt die Geschwindigkeit von ÖV und Fahrrad (11,7 km/h) im Binnenverkehr nahezu gleichauf.

Im Zeitvergleich wird deutlich, dass insbesondere die Geschwindigkeit der mit öffentlichen Verkehrsmitteln zurückgelegten Wege im Binnenverkehr abgenommen hat (2012: 17,8 km/h; 2018: 11,4 km/h). Die mit dem Fahrrad zurückgelegten Wege im Binnenverkehr haben sich von 2,1 Kilometer in 2012 auf 2,6 Kilometer in 2018 verlängert.

Tabelle 18

**Verkehrsmittelwahl nach Entfernung 2018<sup>1, 2</sup>**

	Verkehrsmittelwahl nach Entfernung				
	Bis 1 km	>1 bis 3 km	>3 bis 5 km	>5 bis 10 km	mehr als 10 km
	Anteile in Prozent				
Zu Fuß	60,3	18,1	6,2	3,7	0,0
Fahrrad	30,4	47,9	44,4	16,0	1,4
MIV	8,3	27,3	32,6	61,2	78,4
ÖV	1,0	6,7	16,7	19,2	20,3
<b>Anzahl Wege</b>	<b>1.015</b>	<b>876</b>	<b>470</b>	<b>483</b>	<b>367</b>

<sup>1</sup> Angaben beziehen sich auf mittlere Werktage. Definition mittlerer Werktag: Dienstag bis Donnerstag, nicht in den Ferien oder an einem Feiertag sowie nicht an diese angrenzend.

<sup>2</sup> Berechnung nur für gültige Wege mit einer Länge von unter 100 Kilometern.

Basis: 3.211 Wege (2018).

Quelle: Mobilität in Städten – SrV 2018 | Tab 10.2.

Stadt Karlsruhe | Amt für Stadtentwicklung | Stadtentwicklung aktuell | Verkehrsmittelwahl und Mobilitätsverhalten – Ergebnisse der repräsentativen Verkehrsbefragung (SrV) 2018.

In Abhängigkeit der mit einem Weg zurückgelegten Distanz kommen unterschiedliche Hauptverkehrsmittel zum Einsatz. Wege mit bis zu einem Kilometer Länge werden zu 60,3 % zu Fuß und zu 30,4 % mit dem Fahrrad zurückgelegt. Bei Wegelängen von mehr als einem Kilometer bis zu fünf

Kilometern kommt am häufigsten das Fahrrad (47,9 % beziehungsweise 44,4 %) zum Einsatz. Sind die Wege länger als fünf Kilometer wird vorrangig auf den motorisierten Individualverkehr (MIV, 61,2 % beziehungsweise 78,4 %) zurückgegriffen.



Tabelle 19

**Verkehrsmittelwahl bei Entfernungen bis fünf Kilometer 2012, 2018<sup>1, 2</sup>**

	Verkehrsmittelwahl bei Entfernungen bis fünf Kilometer		
	2012	2018	Veränderung
	Anteile in Prozent		in Prozentpunkten
Zu Fuß	35,7	33,4	-2,3
Fahrrad	35,3	39,8	4,5
MIV	20,4	20,4	0,0
ÖV	8,6	6,4	-2,2
<b>Anzahl Wege</b>	<b>2.569</b>	<b>2.361</b>	

<sup>1</sup> Angaben beziehen sich auf mittlere Werktage. Definition mittlerer Werktag: Dienstag bis Donnerstag, nicht in den Ferien oder an einem Feiertag sowie nicht an diese angrenzend.

<sup>2</sup> Eingeschränkte Vergleichbarkeit:

- 2012: Angaben für ÖPNV, 2018: Angaben für ÖV
- 2012: Entfernungsberechnung per Routenplaner, 2018 Entfernung nach Einschätzung der Befragten
- 2012: Binnenverkehr Karlsruhe, Wege zwischen Karlsruhe und Gemeinden des Nachbarschaftsverbands Karlsruhe (NVK), Binnenverkehr NVK, 2018: alle Wege
- unterschiedliche Befragungszeiträume (potenzielle Witterungseinflüsse auf Verkehrsmittelwahl): 20. Februar bis 27. Mai 2012 (ausgenommen 5. bis 10. April, 1./2. Mai sowie 16./17. Mai 2012) | ganzjährig (2018).

Basis: 2.569 | 2.361 Wege (2012 | 2018).

Quelle: Mobilität in Städten – SrV 2018 | Tab 10.2, Mobilitätsverhalten 2012 – Stadt Karlsruhe.

Stadt Karlsruhe | Amt für Stadtentwicklung | Stadtentwicklung aktuell | Verkehrsmittelwahl und Mobilitätsverhalten – Ergebnisse der repräsentativen Verkehrsbefragung (SrV) 2018.

Der Zeitvergleich der Verkehrsmittelwahl bei Entfernungen bis fünf Kilometer zeigt, dass die Nutzung von Fahrrädern anteilig von 35,3 % im Jahr 2012 auf 39,8 % im Jahr 2018 zugenommen hat. Im gleichen Zeitraum sanken die Anteile

der zu Fuß oder mit dem öffentlichen Personenverkehr (ÖV) zurückgelegten Wege um jeweils etwas mehr als zwei Prozentpunkte, während der Anteil des motorisierten Individualverkehrs (MIV) konstant blieb.



