

Stadtentwicklung aktuell

Mobilität in Karlsruhe | SrV Erhebung 2023

Umfragezeitraum: 1. Februar 2023 bis 31. Januar 2024



Impressum

Stadt Karlsruhe

Amt für Stadtentwicklung
Zähringerstraße 61
76133 Karlsruhe

Leiter:

Christoph Riedel

Bereich:

Stadtentwicklung
Dr. Andrea Hammer

Bearbeitung:

Dr. Andrea Hammer

Datenaufbereitung:

Viktor Waldschmidt

Layout:

Stefanie Groß

Titelbild:

© Stadt Karlsruhe, Nicolay Ketterer

Auskunftsdienst und Bestellung:

Telefon: 0721 133-1220

Fax: 0721 133-1209

E-Mail: stadtentwicklung@afsta.karlsruhe.de

Internet: www.karlsruhe.de/stadtentwicklung

Stand:

März 2025 | Nr. 24-0154

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

1. Einleitung	4
Zentrale Begriffe	5
Zusammenfassung	6
2. Übersicht zu Fahrzeugausstattung und Nutzungshäufigkeiten	7
3. Pkw-Ausstattung und -Nutzung, Car Sharing	9
Pkw-Ausstattung der Karlsruher Haushalte	9
Pkw-Nutzung der Bevölkerung	13
Car Sharing	15
4. Fahrrad-Ausstattung und -Nutzung, Leih-/Mietfahrräder	17
Fahrrad-Ausstattung der Karlsruher Haushalte	17
Fahrrad-Nutzung der Bevölkerung	18
Leih-/Mietfahrräder	20
5. ÖPNV-Erreichbarkeit und Nutzung	21
Erreichbarkeit des ÖPNV für die Karlsruher Haushalte	21
ÖPNV-Nutzung der Bevölkerung	23
6. Nutzung von Leih-E-Scootern	25
7. Zufußgehen	27
8. Wegestatistiken: Modal Split und Wegezwecke	28
Übersicht	28
Modal Split	29
Wegezwecke	33

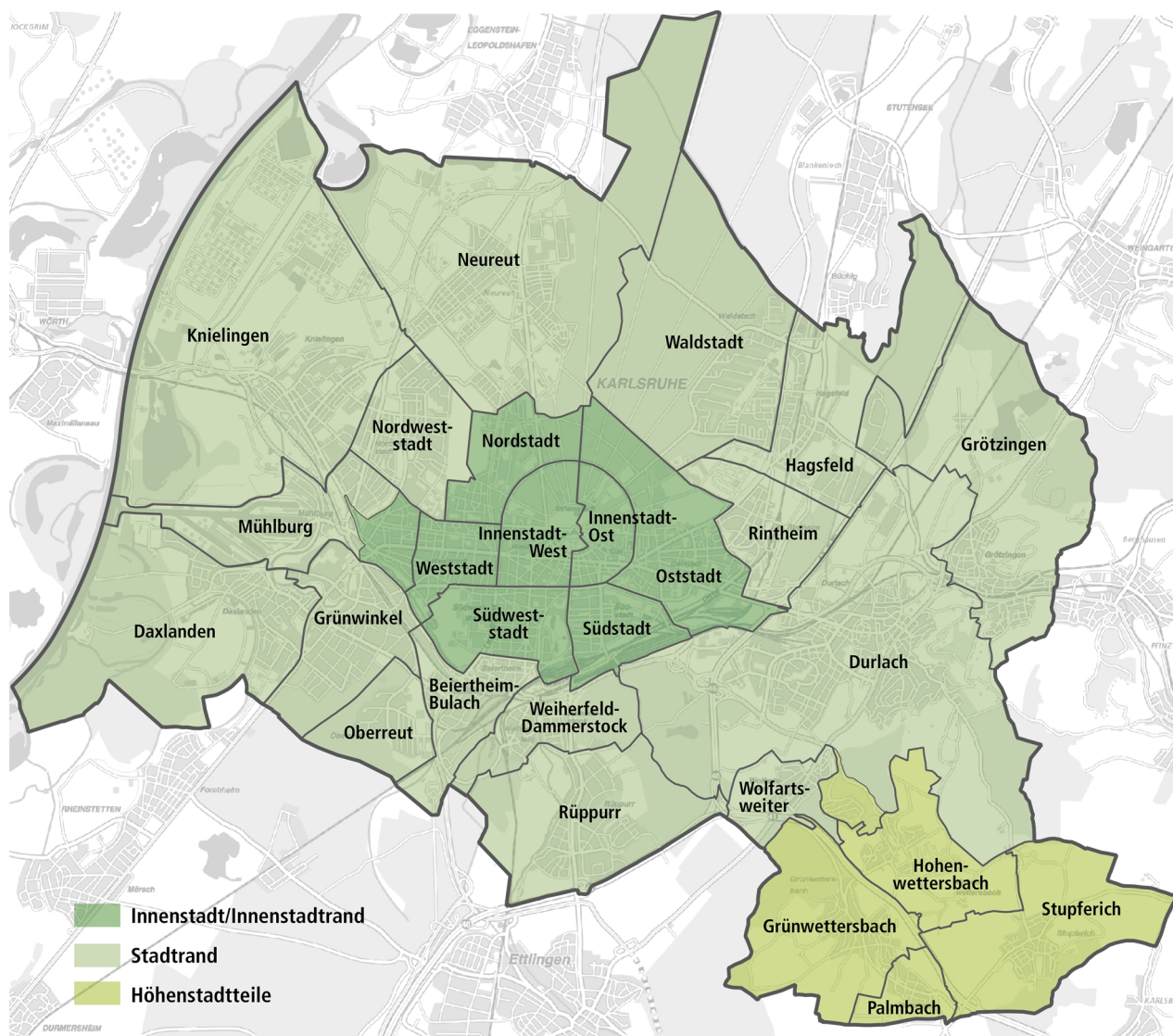
1. Einleitung

Die Erhebung von Daten zum Verkehrsverhalten der Bevölkerung dient als Datengrundlage formeller und informeller Verkehrsplanungen sowie politischer Entscheidungen. Nach Durchführung eigener Untersuchungen im Jahr 2012 hat die Stadt Karlsruhe in den Jahren 2018 und 2023 an der 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 2023 bis Januar 2024. In diesem Erhebungszeitraum wurden im Stadtgebiet Karlsruhe insgesamt 1.731 Personen in 978 Haushalten befragt. Um kleinräumigere Aussagen über das Mobilitätsverhalten der Karlsruher Bevölkerung zu erhalten, wurden teilraumbezogene Stichproben gezogen über deren Gewichtung sich schließlich die gesamtstädtischen Werte errechnen. Die Teilräume Innenstadt/Innenstadtrand (486 Personen, 304 Haushalte), Stadtrand (844 Personen, 450 Haushalte) sowie Höhenstadtteile (401 Personen, 175 Haushalte) sind in Abbildung 1.1 dargestellt. Weitere Informationen zur Vorgehensweise können dem Methodenbericht des SrV 2023 entnommen werden.

Abbildung 1.1

Teilräume des SrV in Karlsruhe 2023



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.

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 den tabellarischen Darstellungen in Kapitel 8 (Wegestatistiken: Modal Split und Wegezwecke) werden die Verkehrsmittel 1 bis 4 als öffentlicher Personenverkehr (ÖV) sowie die Verkehrsmittel 5 und 6 als motorisierter Individualverkehr (MIV) zusammengefasst.

Zusammenfassung

Etwas weniger als 20 Prozent der Karlsruher Bevölkerung (17,9 %) nutzen den **Pkw** täglich oder fast täglich. Seit 2018 hat der Anteil der täglichen oder fast täglichen Pkw-Nutzerinnen und Nutzer an der Gesamtbevölkerung um nahezu zehn Prozentpunkte abgenommen (2018: 27,8 %). Trotz gesunkener Nutzungsintensität des Autos ist die Pkw-Ausstattung der Karlsruher Haushalte zwischen 2018 und 2023 konstant geblieben. Im Durchschnitt verfügt ein Karlsruher Haushalt über 0,88 Haushalts-Pkw – Dienstwagen eingerechnet. Rund die Hälfte der Pkw werden üblicherweise in einer Garage/einem Carport abgestellt. Etwas mehr als 40 Prozent werden in der Regel im öffentlichen Straßenraum geparkt. Der Anteil der Pkw mit Elektroantrieb liegt im Stadtgebiet bei 2,7 %. Der Anteil derjenigen, die von **Car Sharing Angeboten** Gebrauch machen, ist von 20 Prozent im Jahr 2018 auf 24,3 % gestiegen.

Die Anzahl der **Fahrräder** pro Haushalt in Karlsruhe hat binnen fünf Jahren von 2,03 Fahrrädern/Haushalt auf 2,18 Fahrräder pro Haushalt zugenommen. Dieser Anstieg ist vor allem darauf zurückzuführen, dass die Haushalte über mehr Elektrofahrräder verfügen. Im Hinblick auf die Nutzungshäufigkeit von Fahrrädern lassen sich im Zeitvergleich geringfügige Zunahmen feststellen (2018: 34,9 % täglich/fast täglich, 2023: 37,1 % täglich/fast täglich).

Mehr als die Hälfte (57,7 %) der Karlsruher Haushalte können binnen maximal fünf Minuten fußläufig die nächstgelegene Straßenbahn-Haltestelle erreichen. Für Bus und S-Bahn liegen die entsprechenden Erreichbarkeitsgrade bei 48,2 % beziehungsweise 27,7 %. Die Nutzungshäufigkeit des **ÖPNV** hat in den letzten fünf Jahren etwas abgenommen (2018: 15,7 % täglich/fast täglich, 2023: 12,5 % täglich/fast täglich). Dies könnte auch im Zusammenhang mit einer vermehrten Tätigkeit im Homeoffice stehen. Grundsätzlich ist jedoch davon auszugehen, dass der ÖPNV sich nach dem pandemiebedingten Einbruch weitgehend erholt hat. Die Nutzungshäufigkeit des ÖPNV variiert grundsätzlich stark in Abhängigkeit des Alters; insbesondere die 15- bis unter 25-Jährigen nutzen den ÖPNV überdurchschnittlich häufig (30,8 % täglich/fast täglich).

Etwas mehr als 40 Prozent (43,9 %) der Karlsruherinnen und Karlsruher legen täglich oder fast täglich Wege ausschließlich **zu Fuß** zurück. Die Verkehrssituation für das Zufußgehen wird im Durchschnitt als „gut“ bewertet.

Der **Modal Split**, das heißt die Anteile einzelner Hauptverkehrsmittel an den von der Bevölkerung zurückgelegten Wegen, ergibt für Karlsruhe 31,5 % (Wege zu Fuß), 31,3 % (Fahrrad), 26,6 % (MIV) sowie 10,6 % (ÖV). Die Stadt Karlsruhe liegt im Vergleich zu anderen Städten ähnlicher Größe und Struktur im Hinblick auf den Radverkehrsanteil deutlich über dem Durchschnittswert (+ 13 Prozentpunkte). Für den MIV zeigen sich dagegen unterdurchschnittliche Wegeanteile (- 12 Prozentpunkte). Binnen fünf Jahren hat insbesondere der Anteil der Wege, die von den Karlsruherinnen und Karlsruhern mit dem MIV zurückgelegt werden, deutlich abgenommen (2018: 33 %) und der Anteil der Wege, die ausschließlich zu Fuß zurückgelegt werden, ist gestiegen (2018: 24,5 %). Mögliche Gründe für die beobachteten Entwicklungen sind der seit 2018 gestiegene Anteil von ganztätig im Homeoffice arbeitenden Personen sowie ein verändertes Mobilitätsbewusstsein in der Bevölkerung. Im Zeitvergleich lassen sich seit 2018 unterschiedliche Substitutionseffekte zu Lasten des MIV feststellen. So ist der MIV-Anteil im Binnenverkehr gesunken und der Fußverkehrsanteil ist deutlich angestiegen. Auch im Quell- und Zielverkehr hat der Anteil des MIV seit 2018 deutlich abgenommen; dort ergeben sich insbesondere Substitutionseffekte durch den Fahrradverkehr. Elektro-Antriebe spielen dabei eine wichtige Rolle: Ein Drittel der mit dem Fahrrad im Quell- und Zielverkehr zurückgelegten Wege werden mittlerweile mit einem Fahrrad mit Elektroantrieb zurückgelegt.

Insgesamt hat die **Länge der von der Bevölkerung mit dem Umweltverbund zurückgelegten Wege** in Karlsruhe deutlich zugenommen. So hat sich seit 2018 insbesondere die mit dem Fahrrad zurückgelegte Entfernung von durchschnittlich 2,6 auf 3,3 Kilometer vergrößert; dies entspricht einer Zunahme der durchschnittlichen Wegelänge um 26,9 %. Auch in anderen SrV-Teilnehmerstädten hat die Verkehrsleistung des Fahrrads zugenommen, jedoch liegen die von den Karlsruherinnen und Karlsruhern mit dem Fahrrad zurückgelegten Wegelängen deutlich über dem Durchschnitt bei einer gleichzeitig überproportionalen Steigerung der Wegelänge von 2018 auf 2023. Ebenso haben sich die von den Karlsruherinnen und Karlsruhern mit dem ÖV zurückgelegten Wege verlängert. Die durchschnittliche Wegelänge im ÖV ist um 15,9 % von 10,7 km/Weg (2018) auf 12,4 km/Weg (2023) gestiegen.

2. Übersicht zu Fahrzeugausstattung und Nutzungshäufigkeiten

Im Durchschnitt verfügt ein Karlsruher Haushalt über 0,88 Haushalts-Pkw – Dienstwagen eingerechnet. In den letzten fünf Jahren hat sich die Pkw-Ausstattung der Haushalte in der Fächerstadt nicht verändert. Dagegen zeigt Tabelle 2.1, dass die Anzahl der Fahrräder pro Haushalt in Karlsruhe in den letzten fünf Jahren angestiegen ist: Während 2018 jeder Haushalt noch über 2,03 Fahrräder verfügte, liegt die Fahrradausstattung im Jahr 2023 bei 2,18 Fahrrädern/Haushalt. Dieser Anstieg ist vor allem darauf zurückzuführen, dass die Haushalte über mehr Elektrofahräder verfügen. Im Jahr 2018 besaß rund jeder dreizehnte Haushalt ein Elektrofahrrad; mittlerweile besitzt im Durchschnitt etwa jeder fünfte Haushalt ein Elektrofahrrad. Die Ausstattung der Karlsruher Haushalte mit konventionellen Fahrrädern hat sich in den letzten fünf Jahren nicht verändert.

In den zentralen Bereichen der Stadt – Innenstadt und Innenstadtrand – ist der Pkw-Besatz mit 0,69 Pkw/Haushalt deutlich unterdurchschnittlich ausgeprägt. Dagegen ist der Pkw-Besatz in den Höhenstadtteilen mit 1,42 Pkw pro Haushalt überdurchschnittlich hoch. Haushalte der Höhenstadtteile sind mit 2,34 Fahrrädern/Haushalt auch überdurchschnittlich mit Fahrrädern ausgestattet, wobei hier im Durchschnitt rund jeder Haushalt über ein Elektrofahrrad verfügt. Die Ausstattung mit konventionellen Fahrrädern ist mit 1,59 Fahrrädern/Haushalt in den Höhenstadtteilen unterdurchschnittlich.

Tabelle 2.1

Fahrzeugausstattung der Karlsruher Haushalte 2018, 2023

Fahrzeugausstattung der Karlsruhe Haushalte	2018	2023	davon in		
			Innenstadt/ Innenstadtrand	Stadttrand	Höhenstadtteile
Pkw	0,88	0,88	0,69	1,00	1,42
Privat-Pkw	0,82	0,81	0,66	0,90	1,25
Dienst-Pkw	0,06	0,07	0,03	0,10	0,17
Motorräder/Motorisierte Zweiräder	0,13	0,14	0,11	0,16	0,14
Motorräder ab 125 ccm	0,09	0,08	0,05	0,10	0,06
Motorisierte Zweiräder bis 125 ccm	0,04	0,06	0,06	0,06	0,08
Fahrräder	2,03	2,18	2,07	2,26	2,34
Fahrräder (konventionell)	1,95	1,95	1,96	1,96	1,59
Elektrofahrräder	0,08	0,21	0,10	0,26	0,73
Lastenfahrräder (konventionell)	nicht erhoben	0,01	---	0,02	---
Elektro-Lastenfahrräder	nicht erhoben	0,01	0,01	0,02	0,02
E-Scooter	nicht erhoben	0,01	---	0,01	0,01

Basis 978 Haushalte (2023) | 553 Haushalte (2018).

Quelle: Mobilität in Städten - SrV 2018, 2023 (Tab 2.1).

Stadt Karlsruhe | Amt für Stadtentwicklung | Mobilität in Karlsruhe – SrV-Erhebung 2023.

Über 90 Prozent der Bevölkerung (92,9 %) nutzen binnen Jahresfrist den Pkw und/oder den ÖPNV (91,6 %). Das Fahrrad nutzen 84,1 % innerhalb eines Jahres, wobei es das am häufigsten täglich oder fast täglich genutzte Verkehrsmittel der Bevölkerung ist: Deutlich über ein Drittel der Karlsruherinnen und Karlsruher (37,1 %) fahren täglich oder fast täglich Fahrrad. Mit dem Pkw fahren 17,9 % täglich oder fast täglich. Der Anteil täglicher oder fast täglicher ÖPNV-Nutzerinnen und -Nutzer liegt bei 12,5 %. Nahezu alle (97,4 %) legen innerhalb eines Jahres einzelne Wege ausschließlich zu Fuß zurück. Der Anteil derer, die täglich oder fast täglich Wege ausschließlich zu Fuß zurücklegen, liegt bei 43,9 % (Tabelle 2.2).

Tabelle 2.2 zeigt auch, inwieweit die Karlsruherinnen und Karlsruher Sharing-Systeme nutzen. Rund ein Viertel (24,3 %) nutzen Car Sharing mindestens einmal im Jahr. Die entsprechenden Nutzerquoten für Leih-/Mietfahrräder (Bevölkerung ab 14 Jahre) und Leih-E-Scooter (Bevölkerung ab 18 Jahre) liegen bei 13,4 % beziehungsweise 11,6 %. Die Anteile der Intensiv-Nutzerinnen und -Nutzer sind bei allen Sharing-Systemen sehr gering ausgeprägt.

Tabelle 2.2
Nutzungshäufigkeit von Verkehrsmitteln in den letzten zwölf Monaten 2023

Nutzungshäufigkeit von Verkehrsmitteln	Nutzeranteile aller Befragten	davon						Nie
		Täglich oder fast täglich	3 bis 4 Tage pro Woche	1 bis 2 Tage pro Woche	1 bis 3 Tage pro Monat	1 bis 2 Tage pro Vierteljahr	Seltener	
		Anteile in Zeilenprozent						
Pkw als Fahrer*in oder Mitfahrer*in	92,9	17,9	15,4	30,0	18,6	7,4	3,7	7,1
Fahrrad	84,1	37,1	13,0	14,8	7,9	5,0	6,3	15,9
Öffentlicher Personannahverkehr	91,6	12,5	6,5	12,6	29,8	14,9	15,4	8,4
Zufußgehen ¹	97,4	43,9	17,8	21,1	8,4	3,8	2,4	2,6
Car Sharing als Fahrer*in oder Mitfahrer*in	24,3	0,2	0,3	2,0	7,9	5,8	8,1	75,7
Leih-/Mietfahrrad	13,4	0,2	---	1,3	3,4	3,3	5,2	86,6
Leih-E-Scooter	11,6	0,7	---	0,5	1,9	3,3	5,1	88,4

1 Wege ausschließlich zu Fuß.
Basis 1.731 Personen (2023).
Quelle: Mobilität in Städten - SrV 2023 (Tab 3.14.1).
Stadt Karlsruhe | Amt für Stadtentwicklung | Mobilität in Karlsruhe – SrV-Erhebung 2023.

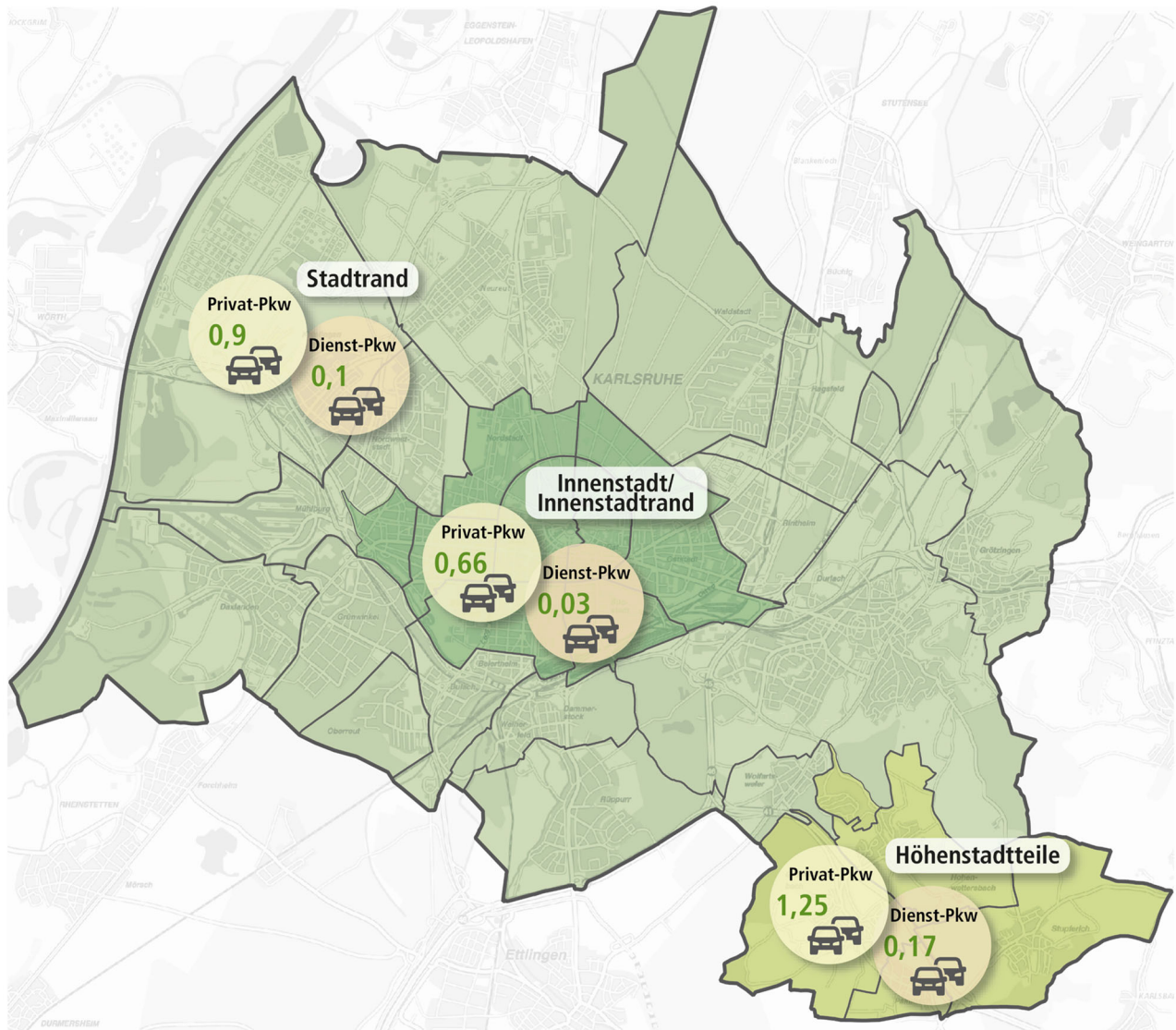
3. Pkw-Ausstattung und -Nutzung, Car Sharing

Pkw-Ausstattung der Karlsruher Haushalte

Im Durchschnitt liegt die Ausstattung der Karlsruher Haushalte bei 0,88 Pkw/Haushalt. Je zentraler der Wohnort, desto niedriger liegt die Anzahl der Pkw pro Haushalt (Abbildung 3.1).

Abbildung 3.1

Anzahl Pkw pro Haushalt nach Teilräumen 2023



Basis: 978 Haushalte (2023)

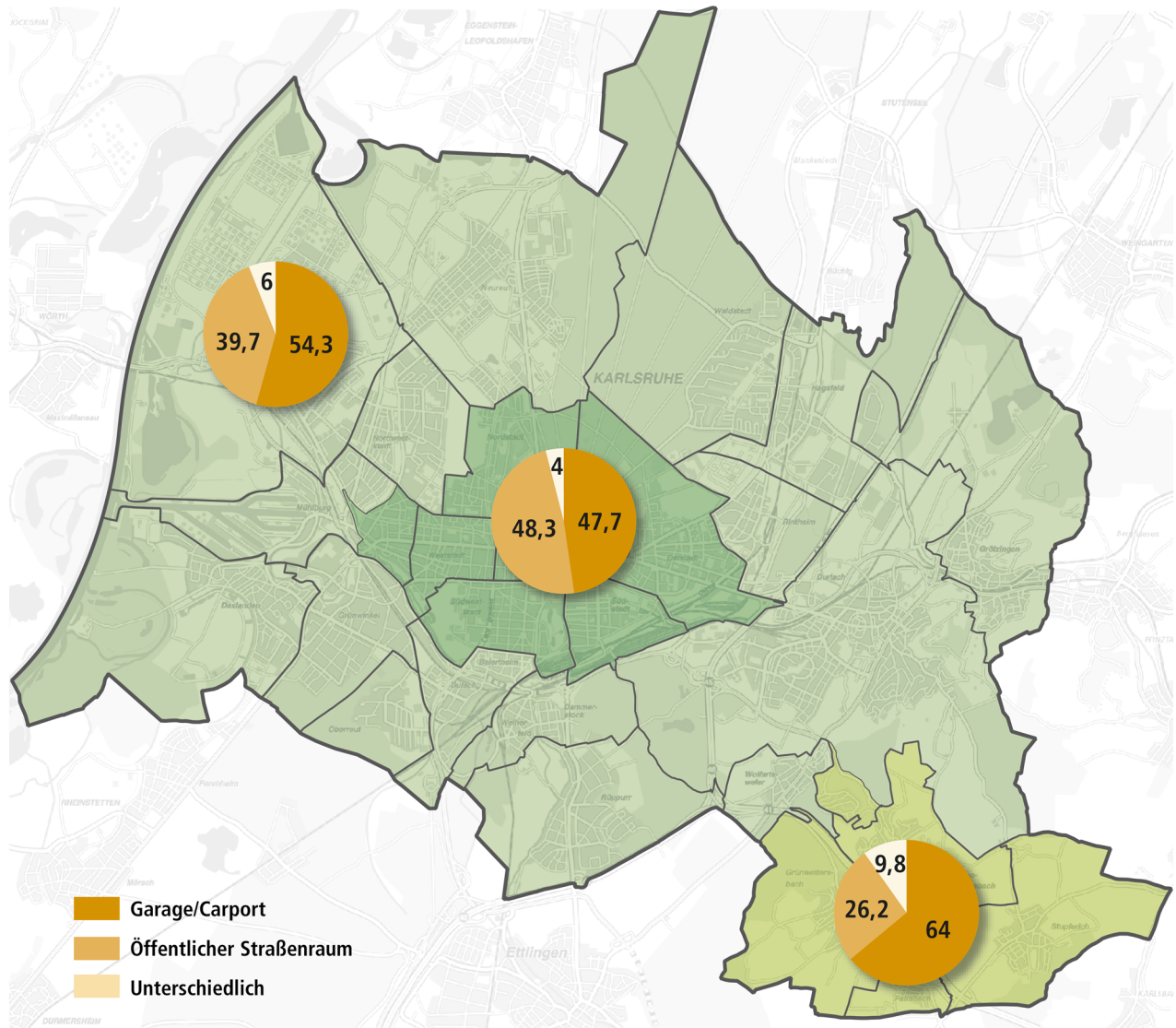
Quelle: Mobilität in den Städten - SrV 2023 (Tab 2.1)

Grafik: © Icon-studio – stock.adobe.com

Stadt Karlsruhe | Amt für Stadtentwicklung | Mobilität in Karlsruhe - SrV-Erhebung 2023.

In Abbildung 3.2 ist dargestellt, wo die Haushalts-Pkw üblicherweise abgestellt werden. Rund die Hälfte der Pkw (48,3 %) von Haushalten, die im Bereich der Innenstadt und des Innenstadtrands wohnen, werden üblicherweise im öffentlichen Straßenraum abgestellt. Am Stadtrand (39,7 %) und in den Höhenstadtteilen (26,2 %) sind die Anteile der im öffentlichen Straßenraum abgestellten Pkw wesentlich geringer. Bezogen auf die Gesamtstadt werden 41,6 % der Pkw im öffentlichen Straßenraum abgestellt und etwas mehr als die Hälfte (53 %) steht üblicherweise auf privatem Parkraum.

Abbildung 3.2

Üblicherweise genutzter Abstellort für Pkw nach Teilräumen 2023^{TG}

TG Teilgruppe: Nur Haushalte, die ihren Pkw im öffentlichen Straßenraum parken.

Basis: 789 Haushalte (2023)

Quelle: Mobilität in den Städten - SrV 2023 (Tab 4.2)

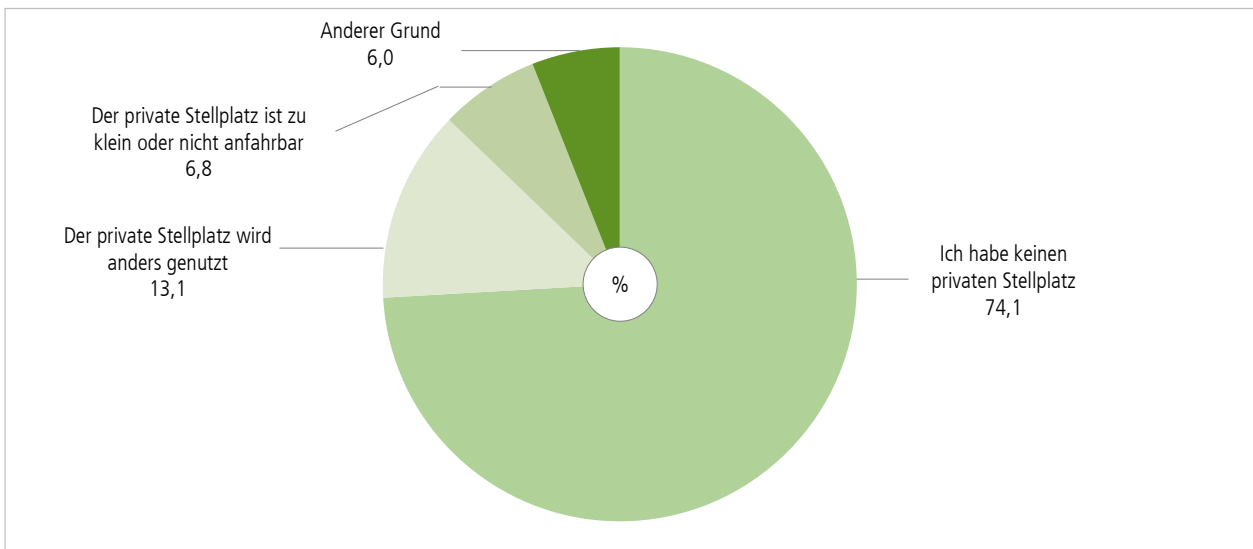
Stadt Karlsruhe | Amt für Stadtentwicklung | Mobilität in Karlsruhe - SrV-Erhebung 2023.

Pkw werden vor allem deshalb im öffentlichen Straßenraum geparkt, weil kein privater Stellplatz vorhanden ist (74,1 %). Allerdings existieren für rund 20 % der im öffentlichen Straßenraum abgestellten Fahrzeuge grundsätzlich private Stellplätze. Diese werden nicht genutzt, weil sie anderweitig verwendet werden (13,1 %) oder nicht anfahrbar/zu klein (6,8 %) sind (Abbildung 3.3).

Die Auswertung nach Teilräumen zeigt, dass die anderweitige Nutzung privater Stellplätze als Grund für das Parken im öffentlichen Straßenraum vor allen in Gebieten des Stadtrands und im Bereich der Höhenstadtteile relevant ist. In der Innenstadt und am Innenstadtrand werden lediglich 1,4 % der im öffentlichen Straßenraum abgestellten Pkw dort geparkt, weil vorhandene privaten Stellplätze anderweitig genutzt werden. Im Gegensatz dazu werden im Bereich des Stadtrands und in den Höhenstadtteilen 21,1 % beziehungsweise 24,2 % der im öffentlichen Straßenraum abgestellten Pkw aufgrund anderweitiger Nutzungen vorhandener privater Stellplätze im öffentlichen Straßenraum geparkt. Während für 85 % der im Bereich der Innenstadt oder des Innenstadtrands im öffentlichen Raum abgestellten Pkw kein privater Stellplatz vorhanden ist, trifft dies im Bereich des Stadtrands auf 67,4 % und im Bereich der Höhenstadtteile auf 49,8 % der im öffentlichen Straßenraum geparkten Pkw zu.

Abbildung 3.3

Gründe für das Parken im öffentlichen Straßenraum^{TG}



TG Teilgruppe: Nur Haushalte, die ihren Pkw im öffentlichen Straßenraum parken.

Basis 352 Haushalte (2023).

Quelle: Mobilität in Städten - SrV 2023 (Tab 3.4).

Stadt Karlsruhe | Amt für Stadtentwicklung | Mobilität in Karlsruhe – SrV-Erhebung 2023.

Mehr als 90 Prozent (94 %) der Pkw in Karlsruhe werden mit Benzin oder Diesel angetrieben. Der Anteil von Pkw mit Elektroantrieb liegt bei 2,7 %. Über Hybrid-Antriebe verfügen 2,5 % der Pkw. Der Anteil von Pkw mit Elektroantrieb (6,5 %) oder Hybridantrieb (9,4 %) ist in den Höhenstadtteilen besonders hoch (Tabelle 3.1). Im Vergleich zu anderen Städten ähnlicher Größe zeigt sich, dass die Anteile von Pkw mit Elektro- und Hybridantrieben in Karlsruhe im Durchschnitt liegen.

Tabelle 3.1

Antriebsart von Pkw nach Teilräumen 2023

Antriebsart der Pkw	Innenstadt/ Innenstadtrand	Stadttrand	Höhenstadtteile	alle Personen
	Anteil in Zeilenprozent			
Benzin	79,6	64,4	55,7	68,9
Diesel	19,5	27,8	26,9	25,1
Gas (in Kombination mit Benzin)	0,3	1,0	1,5	0,8
Plug-in-Hybrid	0,1	1,9	3,1	1,3
Hybrind ohne Plug-in	0,2	1,3	6,3	1,2
Elektroantrieb	0,3	3,5	6,5	2,7
Andere Antriebsart	---	---	---	---

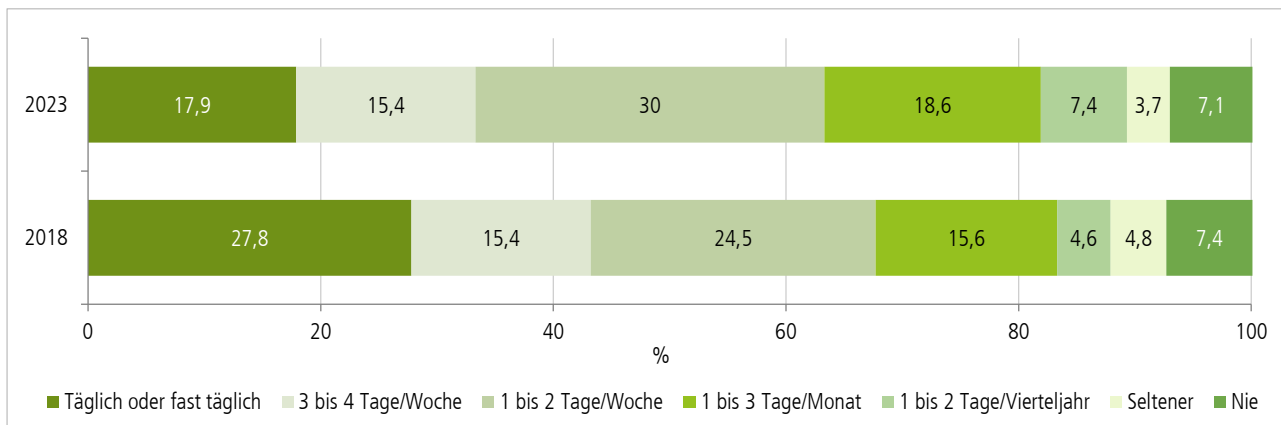
Basis 789 Haushalte (2023) | 996 Personen (2018).
Quelle: Mobilität in Städten - SrV 2023 (Tab 4.2.1).
Stadt Karlsruhe | Amt für Stadtentwicklung | Mobilität in Karlsruhe – SrV-Erhebung 2023.

Pkw-Nutzung der Bevölkerung

Ein Drittel der Karlsruherinnen und Karlsruher (33,3 %) nutzt – auf ein Jahr betrachtet – an mindestens drei Tagen die Woche einen Pkw (Abbildung 3.4). Seit 2018 ist die Nutzungshäufigkeit des Pkw deutlich zurückgegangen; damals nutzten 43,2 % den Pkw an mindestens drei Tagen in der Woche. Dabei ist insbesondere der Anteil derjenigen gesunken, die den Pkw täglich oder fast täglich nutzen (2018: 27,8 %, 2023: 17,9 %).

Abbildung 3.4

Nutzungshäufigkeit des Pkw als Fahrer*in oder Mitfahrer*in 2018, 2023



Basis: 1.725 Personen (2023) | 996 Personen (2018).

Quelle: Mobilität in Städten - SrV 2018, 2023 (Tab 3.14.1).

Stadt Karlsruhe | Amt für Stadtentwicklung | Mobilität in Karlsruhe – SrV-Erhebung 2023.

Ein deutlicher Unterschied im Hinblick auf die Nutzungshäufigkeit des Pkw zeigt sich in Abhängigkeit des Wohnorts der Bevölkerung. So liegt der Anteil derjenigen, die den Pkw an mindestens drei Tagen in der Woche nutzen mit 66,4 % in den Höhenstadtteilen doppelt so hoch wie in Karlsruhe insgesamt (33,3 %). Im Bereich der Innenstadt und des Innenstadtrands nutzen lediglich 15,5 % der Einwohnerinnen und Einwohner den Pkw an mindestens drei Tagen/Woche; Bewohnerinnen und Bewohner des Teilraums „Stadttrand“ nutzen zu 43,3 % an mindestens drei Tagen/Woche einen Pkw (Tabelle 3.2).

Tabelle 3.2

Nutzungshäufigkeit des Pkw als Fahrer*in oder Mitfahrer*in 2023 nach Teilräumen

Nutzungshäufigkeit des Pkw als Fahrer*in oder Mitfahrer*in	Innenstadt/ Innenstadtrand	Stadttrand	Höhenstadtteile	alle Personen
	Anteil in Spaltenprozent			
Täglich oder fast täglich	5,6	25,1	39,2	17,9
3 bis 4 Tage/Woche	9,9	18,2	27,2	15,4
1 bis 2 Tage/Woche	31,2	29,4	24,7	30,0
1 bis 3 Tage/Monat	25,7	14,6	5,2	18,6
1 bis 2 Tage/Vierteljahr	13,4	3,5	1,3	7,4
Seltener	5,7	2,6	0,1	3,7
Nie	8,4	6,5	2,3	7,1
Nutzeranteil an allen Befragten	91,6	93,5	97,7	92,9

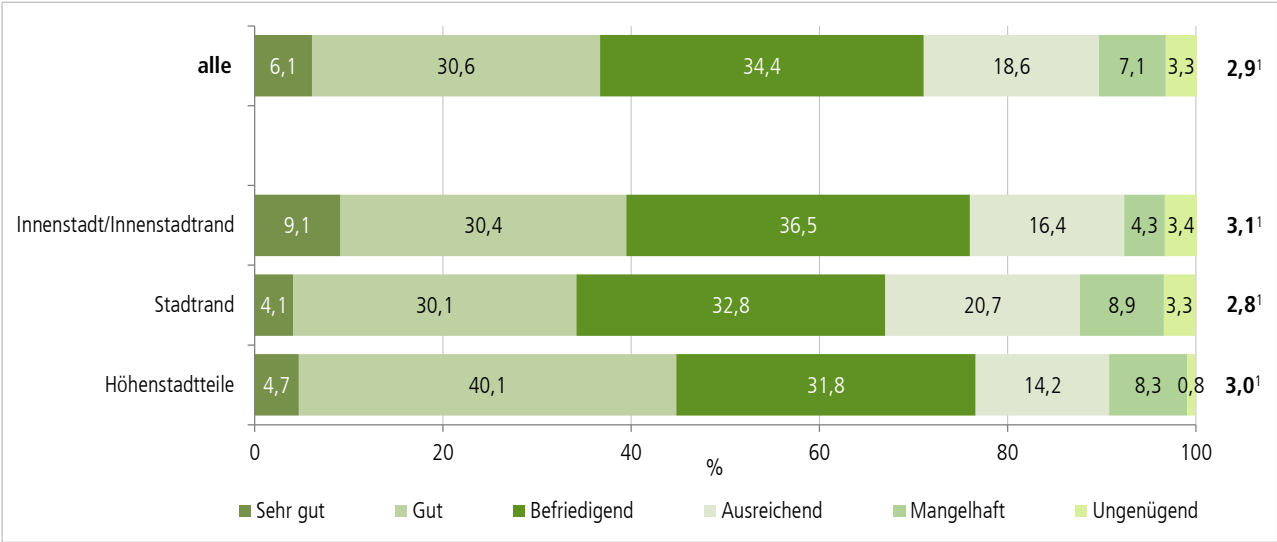
Basis: 1.725 Personen (2023).

Quelle: Mobilität in Städten - SrV 2023 (Tab 3.14.1).

Stadt Karlsruhe | Amt für Stadtentwicklung | Mobilität in Karlsruhe – SrV-Erhebung 2023.

Im Durchschnitt bewertet die Bevölkerung der Fächerstadt die Verkehrssituation für das Auto in Karlsruhe mit „befriedigend“. Teilräumliche Muster in der Bewertung zeichnen sich kaum ab (Abbildung 3.5).

Abbildung 3.5
Bewertung der Verkehrssituation für das Auto 2023 nach Teilräumen^{TG}



1 Durchschnittsnote.
TG Teilgruppe: Nur Personen ab 14 Jahren.
Basis 1.225 Personen (2023).
Quelle: Mobilität in Städten - SrV 2023 (Tab 3.9).
Stadt Karlsruhe | Amt für Stadtentwicklung | Mobilität in Karlsruhe – SrV-Erhebung 2023.

Über einen Pkw-Führerschein verfügen 90,8 % der Karlsruher und 86,4 % der Karlsruherinnen ab 17 Jahren (Tabelle 3.3). Bei beiden Geschlechtern ist der Anteil derjenigen, die einen Pkw-Führerschein haben, seit 2018 etwas gesunken (Männer: -3,6 Prozentpunkte, Frauen: -2,4 Prozentpunkte). Während in der Altersgruppe der ab 75-Jährigen ein deutlicher geschlechtsspezifischer Unterschied im Führerscheinwerb festzustellen ist (Männer: 93,6 %, Frauen 66 %), ist dieser in der Altersgruppe der 25- bis unter 45-Jährigen nur noch marginal (Männer: 91,1 %, Frauen: 89,8 %). Auch ist insbesondere für die Altersgruppe der 25- bis unter 45-Jährigen im Zeitvergleich eine leichte Abnahme des Anteils derjenigen, die über einen Führerschein verfügen, festzustellen. Dies gilt für Männer und Frauen gleichermaßen (Männer: -5,7 Prozentpunkte, Frauen: -3,6 Prozentpunkte).

Tabelle 3.3
Führerschein für Pkw nach Alter und Geschlecht 2018, 2023

Führerschein nach Alter und Geschlecht	Männliche Personen		Weibliche Personen	
	2018	2023	2018	2023
17 bis unter 25 Jahre	86,4	64,8	84,6	nicht ausgewiesen
25 bis unter 45 Jahre	96,8	91,1	93,4	89,8
45 bis unter 65 Jahre	97,3	98,4	98,3	95,1
65 bis unter 75 Jahre	91,8	97,8	92,5	91,9
75 Jahre und älter	95,5	93,6	57,6	66,0
Alle Altersgruppen	94,4	90,8	88,8	86,4

Basis 1.348 Personen (2023) | 779 Personen (2018).
Quelle: Mobilität in Städten - SrV 2018, 2023 (Tab 11.1).
Stadt Karlsruhe | Amt für Stadtentwicklung | Mobilität in Karlsruhe – SrV-Erhebung 2023.

Car Sharing

Etwa die Hälfte der Karlsruher Haushalte (49,4 %) benötigen bis zu zehn Minuten, um von ihrem Wohnort zu Fuß zur nächstgelegenen Car Sharing Station zu gelangen (Tabelle 3.4). Deutlich überdurchschnittliche Wegezeiten ergeben sich für die Haushalte in den Höhenstadtteilen; hier liegt der Anteil derjenigen, die zu Fuß binnen zehn Minuten oder schneller eine Car Sharing Station erreichen könnten bei 30,6 %.

Tabelle 3.4

Gehzeiten vom Wohnort zur nächstgelegenen Car Sharing Station 2023 nach Teilräumen

Gehzeiten vom Wohnort zur nächstgelegenen Car Sharing Station	Innenstadt/ Innenstadtrand	Stadttrand	Höhenstadtteile	alle Haushalte
	Anteil in Spaltenprozent			
1 bis 5 min	48,7	32,3	16,2	38,7
6 bis 10 min	6,3	13,9	14,4	10,7
11 bis 15 min	3,6	3,7	2,4	3,6
16 bis 20 min	---	3,9	3,1	2,2
21 min und mehr	0,2	3,5	3,0	2,0
In 60 Minuten nicht erreichbar	0,2	1,0	15,0	1,1
Existiert nicht oder nicht bekannt	40,9	41,7	45,9	41,8

Basis: 709 Haushalte (2023).

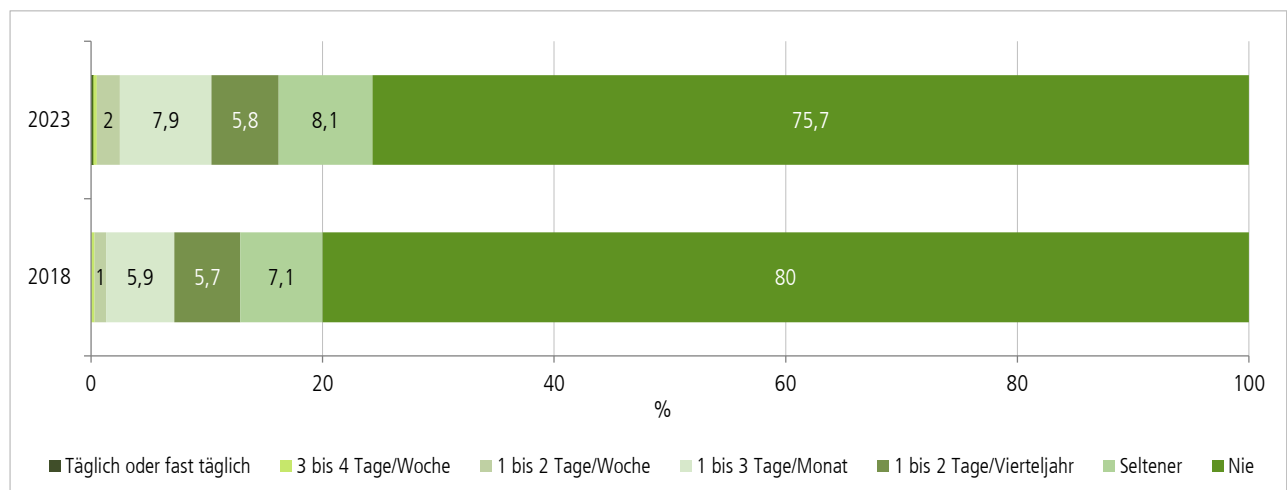
Quelle: Mobilität in Städten - SrV 2023 (Tab 2.5).

Stadt Karlsruhe | Amt für Stadtentwicklung | Mobilität in Karlsruhe – SrV-Erhebung 2023.

Innerhalb eines Jahres nutzen rund ein Viertel der Karlsruherinnen und Karlsruher (24,3) mindestens einmal ein Car Sharing Fahrzeug. Seit 2018 ist der Nutzeranteil damit um 4,3 Prozentpunkte gestiegen (Abbildung 3.6).

Abbildung 3.6

Nutzungshäufigkeit von Car Sharing Fahrzeugen als (Mit-)Fahrerin/Fahrer 2018, 2023



Basis: 1.730 Personen (2023) | 996 Personen (2018).

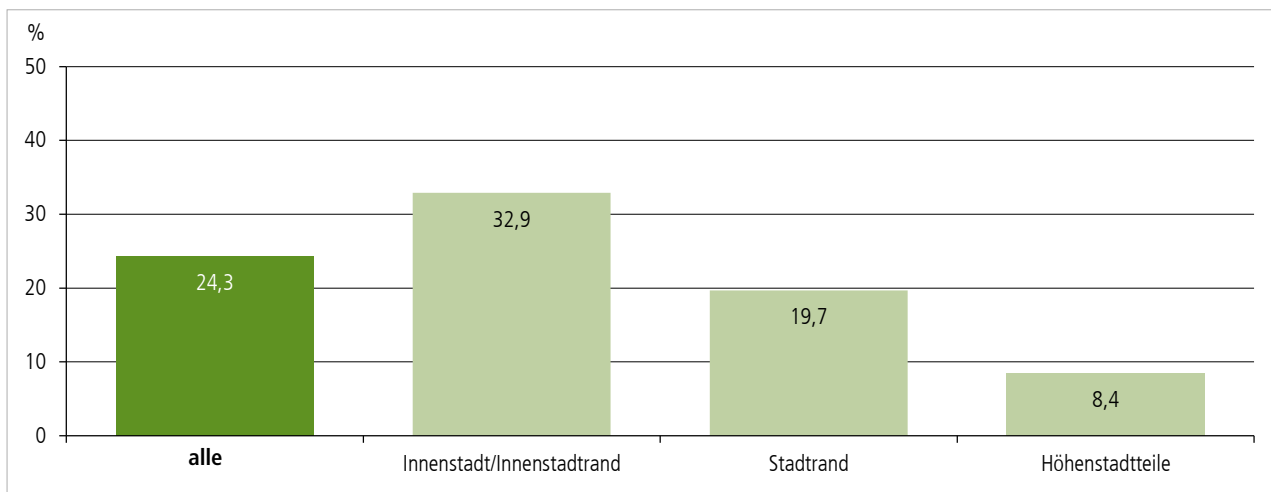
Quelle: Mobilität in Städten - SrV 2018, 2023 (Tab 3.14.1).

Stadt Karlsruhe | Amt für Stadtentwicklung | Mobilität in Karlsruhe – SrV-Erhebung 2023.

Der Anteil jährlicher Nutzerinnen und Nutzer von Car Sharing Fahrzeugen ist vor allem bei den Bewohnerinnen und Bewohnern der Innenstadt und des Innenstadtrands überdurchschnittlich ausgeprägt. Dort nutzen rund ein Drittel (32,9 %) binnen Jahresfrist ein Car Sharing Fahrzeug. Personen, die am „Stadttrand“ oder in den Höhenstadtteilen wohnen nutzen zu 19,7 % beziehungsweise 8,4 % mindestens einmal im Jahr ein Car Sharing Fahrzeug (Abbildung 3.7). Besonders hoch sind – wie in Abbildung 3.8 dargestellt – die Nutzeranteile von Car Sharing Fahrzeugen in der Altersgruppe der 14- bis unter 25-Jährigen (39,6 %).

Abbildung 3.7

Nutzeranteile von Car Sharing Fahrzeugen als (Mit-)Fahrerin/Fahrer 2023 nach Teilräumen¹



¹ Anteil der Personen, die in den vergangenen 12 Monaten ein Car Sharing-Fahrzeug als Fahrer*in oder Mitfahrer*in genutzt haben.

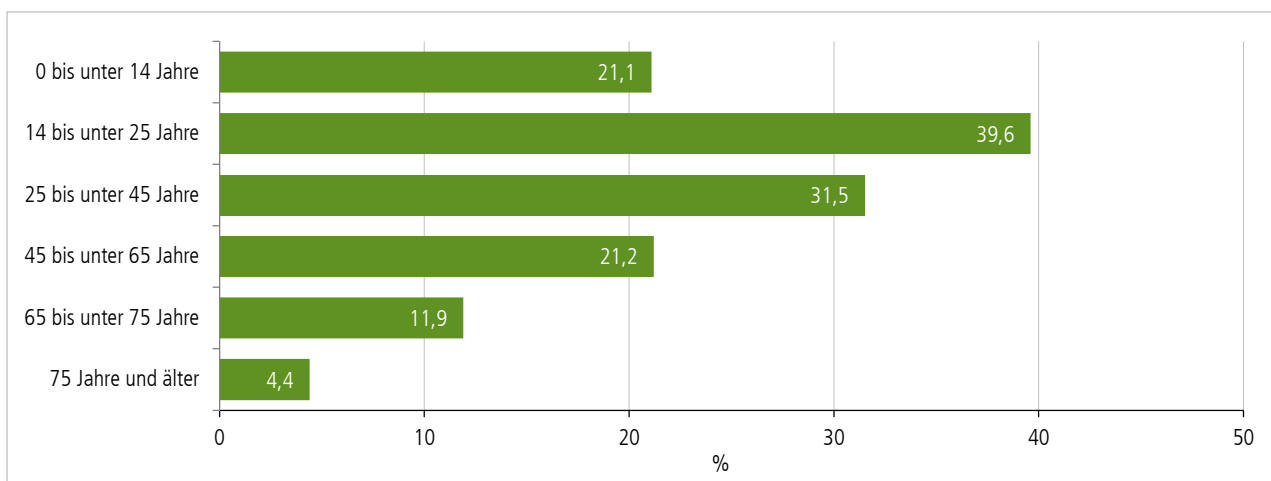
Basis 1.730 Personen (2023).

Quelle: Mobilität in Städten - SrV 2023 (Tab 3.20).

Stadt Karlsruhe | Amt für Stadtentwicklung | Mobilität in Karlsruhe – SrV-Erhebung 2023.

Abbildung 3.8

Altersstruktur der Nutzerinnen/Nutzer von Car Sharing Fahrzeugen 2023¹



¹ Anteil der Personen, die in den vergangenen 12 Monaten ein Car Sharing-Fahrzeug als Fahrer*in oder Mitfahrer*in genutzt haben.

Basis 1.730 Personen (2023).

Quelle: Mobilität in Städten - SrV 2023 (Tab 3.20).

Stadt Karlsruhe | Amt für Stadtentwicklung | Mobilität in Karlsruhe – SrV-Erhebung 2023.

4. Fahrrad-Ausstattung und -Nutzung, Leih-/Mietfahräder

Fahrrad-Ausstattung der Karlsruher Haushalte

Die Anzahl an Fahrrädern pro Haushalt in Karlsruhe von 2,03 (2018) auf 2,18 (2023) gestiegen (Tabelle 4.1). Der Anstieg ist vor allem darauf zurückzuführen, dass die Haushalte in den letzten fünf Jahren zunehmend Elektrofahrräder angeschafft haben. Hier stieg die Zahl von 0,08 (2018) auf 0,21 (2023) Elektrofahrräder pro Haushalt. Dies entspricht mehr als einer Verdopplung des Bestands an Elektrofahrrädern. Die Ausstattung der Haushalte mit konventionellen Fahrrädern ist mit 1,95 Fahrrädern/Haushalt konstant geblieben. Haushalte in den Höhenstadtteilen haben zu überdurchschnittlichen Anteilen ein Elektrofahrrad: Im Durchschnitt liegt die Ausstattung dort bei 0,73 Elektrofahrrädern/Haushalt (Abbildung 4.1).

Tabelle 4.1

Anzahl Fahrräder pro Haushalt 2018, 2023

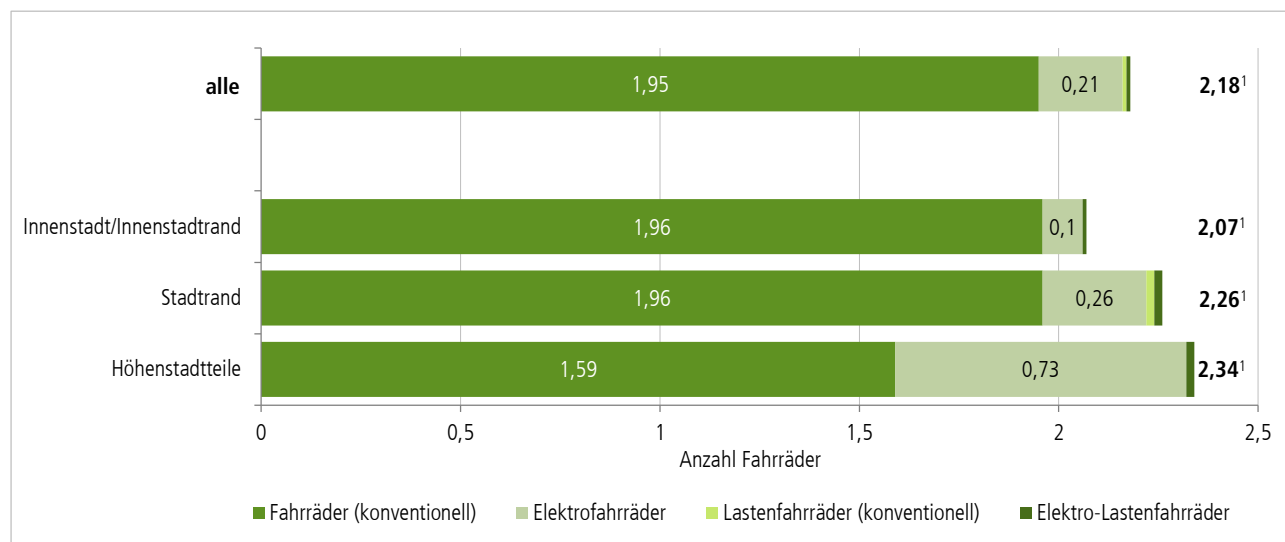
Anzahl Fahrräder pro Haushalt	2018	2023
Fahrräder (konventionell)	1,95	1,95
Elektrofahrräder	0,08	0,21
Lastenfahrräder (konventionell)	nicht erhoben	0,01
Elektro-Lastenfahrräder	nicht erhoben	0,01
Fahrräder insgesamt	2,03	2,18

Basis 978 Haushalte (2023) | 553 Haushalte (2018).

Quelle: Mobilität in Städten - SrV 2018, 2023 (Tab 2.1).

Stadt Karlsruhe | Amt für Stadtentwicklung | Mobilität in Karlsruhe – SrV-Erhebung 2023.

Abbildung 4.1

Anzahl Fahrräder pro Haushalt 2023 nach Teilräumen¹ Fahrräder/Haushalt insgesamt.

Basis 978 Haushalte (2023).

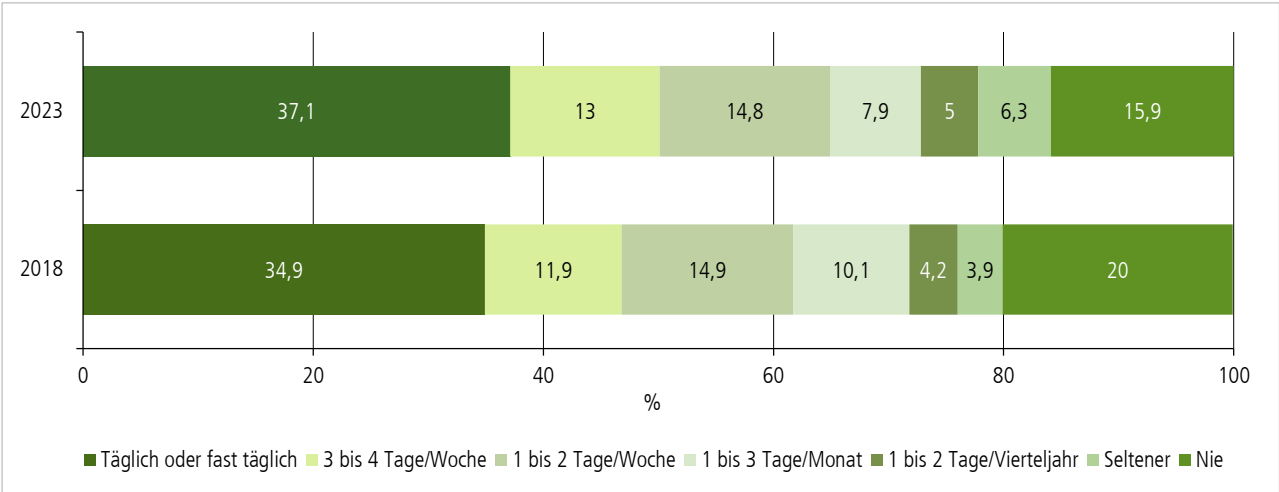
Quelle: Mobilität in Städten - SrV 2018, 2023 (Tab 2.1).

Stadt Karlsruhe | Amt für Stadtentwicklung | Mobilität in Karlsruhe – SrV-Erhebung 2023.

Fahrrad-Nutzung der Bevölkerung

Etwas mehr als die Hälfte der Karlsruher Bevölkerung (50,1%) nutzen das Fahrrad mindestens an drei Tagen in der Woche. Im Jahr 2018 lag der entsprechende Anteil mit 46,8 % noch etwas niedriger (Abbildung 4.2). Die Betrachtung nach Teilräumen zeigt, dass der Anteil derjenigen, die mindestens an drei Tagen in der Woche das Fahrrad nutzen in Wohngebieten der Innenstadt und des Innenstadtrands mit 60 % am höchsten ist. Bewohnerinnen und Bewohner des „Stadtrands“ nutzen zu 45,6 % an mindestens drei Tagen/Woche das Fahrrad; in den Höhenstadtteilen trifft dies auf 20,2 % der Bevölkerung zu (Tabelle 4,2).

Abbildung 4.2
Nutzungshäufigkeit des Fahrrads 2018, 2023



Basis 1.725 Personen (2023) | 996 Personen (2018).
Quelle: Mobilität in Städten - SrV 2018, 2023 (Tab 3.14.1).
Stadt Karlsruhe | Amt für Stadtentwicklung | Mobilität in Karlsruhe – SrV-Erhebung 2023.

Tabelle 4.2
Nutzungshäufigkeit des Fahrrads 2023 nach Teilräumen

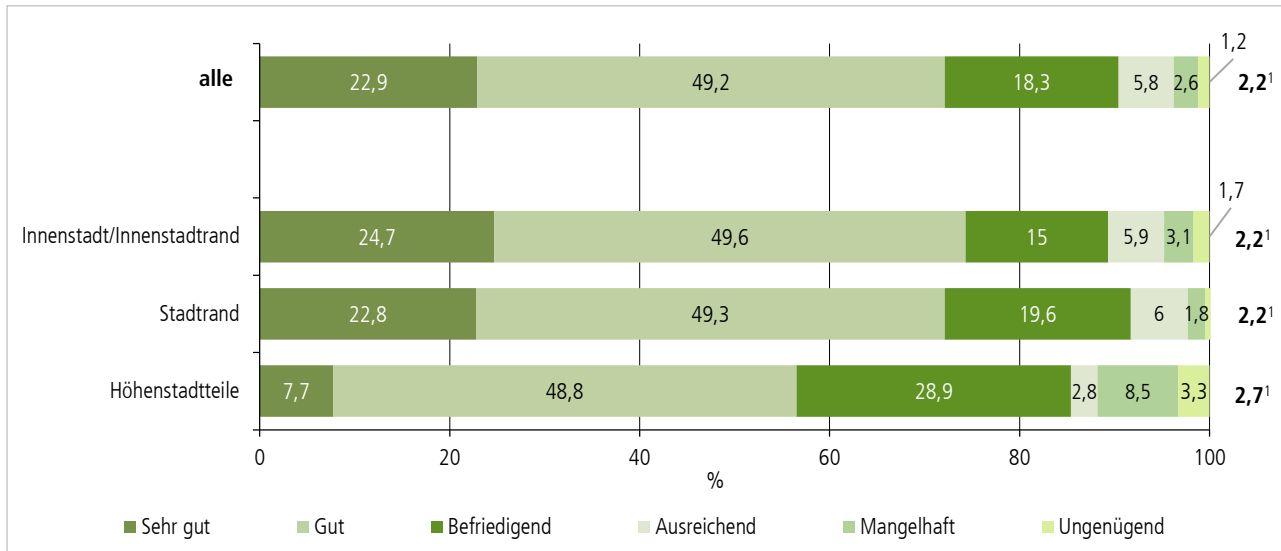
Nutzungshäufigkeit des Fahrrads	Innenstadt/ Innenstadtrand	Stadtrand	Höhenstadtteile	alle Personen
	Anteil in Spaltenprozent			
Täglich oder fast täglich	45,6	33,1	14,3	37,1
3 bis 4 Tage/Woche	14,4	12,5	5,9	13,0
1 bis 2 Tage/Woche	11,0	17,0	23,5	14,8
1 bis 3 Tage/Monat	5,9	8,8	11,9	7,9
1 bis 2 Tage/Vierteljahr	3,4	5,7	9,0	5,0
Seltener	4,7	6,9	12,2	6,3
Nie	15,0	16,1	23,3	15,9
Nutzeranteil an allen Befragten	85,0	83,9	76,7	84,1

Basis 1.725 Personen (2023).
Quelle: Mobilität in Städten - SrV 2023 (Tab 3.14.1).
Stadt Karlsruhe | Amt für Stadtentwicklung | Mobilität in Karlsruhe – SrV-Erhebung 2023.

Die Verkehrssituation für das Fahrrad wird von den Bewohnerinnen und Bewohnern der Fächerstadt insgesamt als „gut“ eingeschätzt, wobei Einwohnerinnen und Einwohner der Höhenstadtteile mit einem durchschnittlichen „Befriedigend“ zu einer schlechteren Bewertung kommen (Abbildung 4.3).

Abbildung 4.3

Bewertung der Verkehrssituation für das Fahrrad 2023 nach Teilräumen^{TG}



1 Durchschnittsnote.

TG Teilgruppe: Nur Personen ab 14 Jahren.

Basis 1.261 Personen (2023).

Quelle: Mobilität in Städten - SrV 2023 (Tab 3.9).

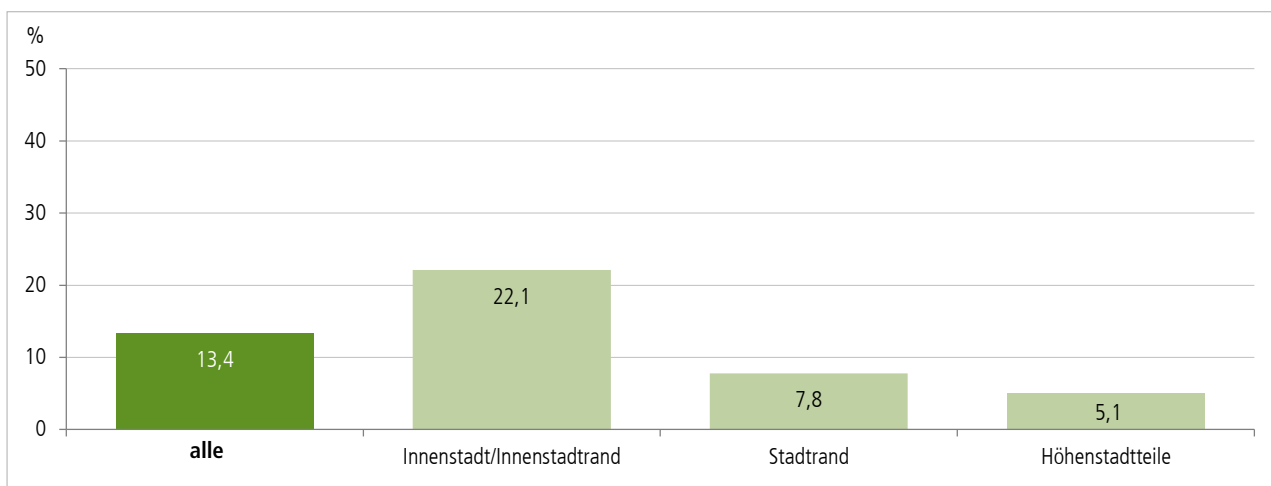
Stadt Karlsruhe | Amt für Stadtentwicklung | Mobilität in Karlsruhe – SrV-Erhebung 2023.

Leih-/Mietfahrräder

Der Anteil der Bevölkerung, die binnen Jahresfrist mindestens einmal ein Leih- oder Mietfahrrad nutzt liegt bei 13,4 %. Besonders hoch sind die Anteile der Nutzenden mit 22,1 % unter den Bewohnerinnen und Bewohnern der Innenstadt und des Innenstadtrands (Abbildung 4.4). Ähnlich wie bei den Nutzerstrukturen von Car Sharing Angeboten sind die Nutzeranteile von Leih- und Mietfahrrädern insbesondere in den jüngeren Altersgruppen überdurchschnittlich hoch (Abbildung 4.5).

Abbildung 4.4

Nutzeranteile von Leih-/Mietfahrrädern 2023 nach Teilräumen^{1, TG}



¹ Anteil der Personen, die in den vergangenen 12 Monaten ein Leih-/Mietfahrrad genutzt haben.

TG Teilgruppe: Nur Personen ab 14 Jahren.

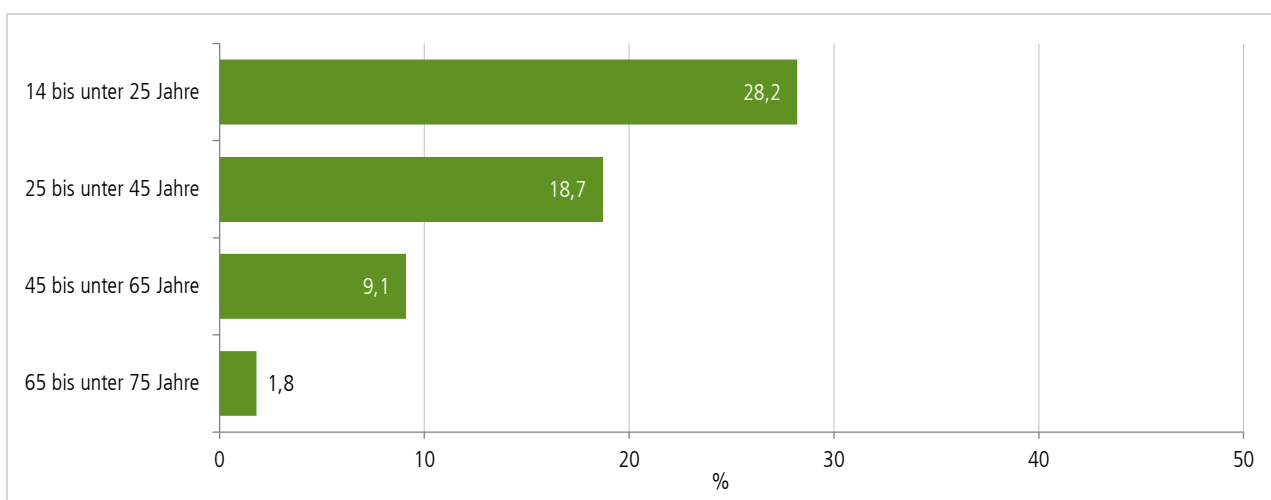
Basis 1.403 Personen (2023).

Quelle: Mobilität in Städten - SrV 2023 (Tab 3.20).

Stadt Karlsruhe | Amt für Stadtentwicklung | Mobilität in Karlsruhe – SrV-Erhebung 2023.

Abbildung 4.5

Altersstruktur der Nutzerinnen/Nutzern von Leih-/Mietfahrrädern 2023^{1, TG}



¹ Anteil der Personen, die in den vergangenen 12 Monaten ein Leih-/Mietfahrrad genutzt haben.

TG Teilgruppe: Nur Personen ab 14 Jahren.

Basis 1.403 Personen (2023).

Quelle: Mobilität in Städten - SrV 2023 (Tab 3.20).

Stadt Karlsruhe | Amt für Stadtentwicklung | Mobilität in Karlsruhe – SrV-Erhebung 2023.

5. ÖPNV-Erreichbarkeit und Nutzung

Erreichbarkeit des ÖPNV für die Karlsruher Haushalte

Tabelle 5.1 zeigt die Gehzeiten der Karlsruher Haushalte vom Wohnort zur nächstgelegenen ÖPNV-Haltestelle. Demnach können 57,7 % der Karlsruher Haushalte binnen maximal fünf Minuten fußläufig die nächstgelegene Straßenbahn-Haltestelle erreichen. Für Bus und S-Bahn liegen die entsprechenden Erreichbarkeitsgrade bei 48,2 % beziehungsweise 27,7 %.

Tabelle 5.1

Gehzeiten vom Wohnort zur nächstgelegenen ÖPNV-Haltestelle 2023

Gehzeiten vom Wohnort zur nächstgelegenen ÖPNV-Haltestelle	Bus	Straßenbahn	S-Bahn	Nahverkehrs-/Fernzug
	Anteil in Spaltenprozent			
1 bis 5 Minuten	48,2	57,7	27,7	4,1
6 bis 10 Minuten	21,4	28,3	25,0	7,1
11 bis 15 Minuten	7,5	5,9	12,1	15,1
16 bis 20 Minuten	1,1	1,6	4,2	8,6
länger als 20 Minuten, existiert nicht, nicht erreichbar, nicht bekannt	21,7	6,6	31,0	65,1

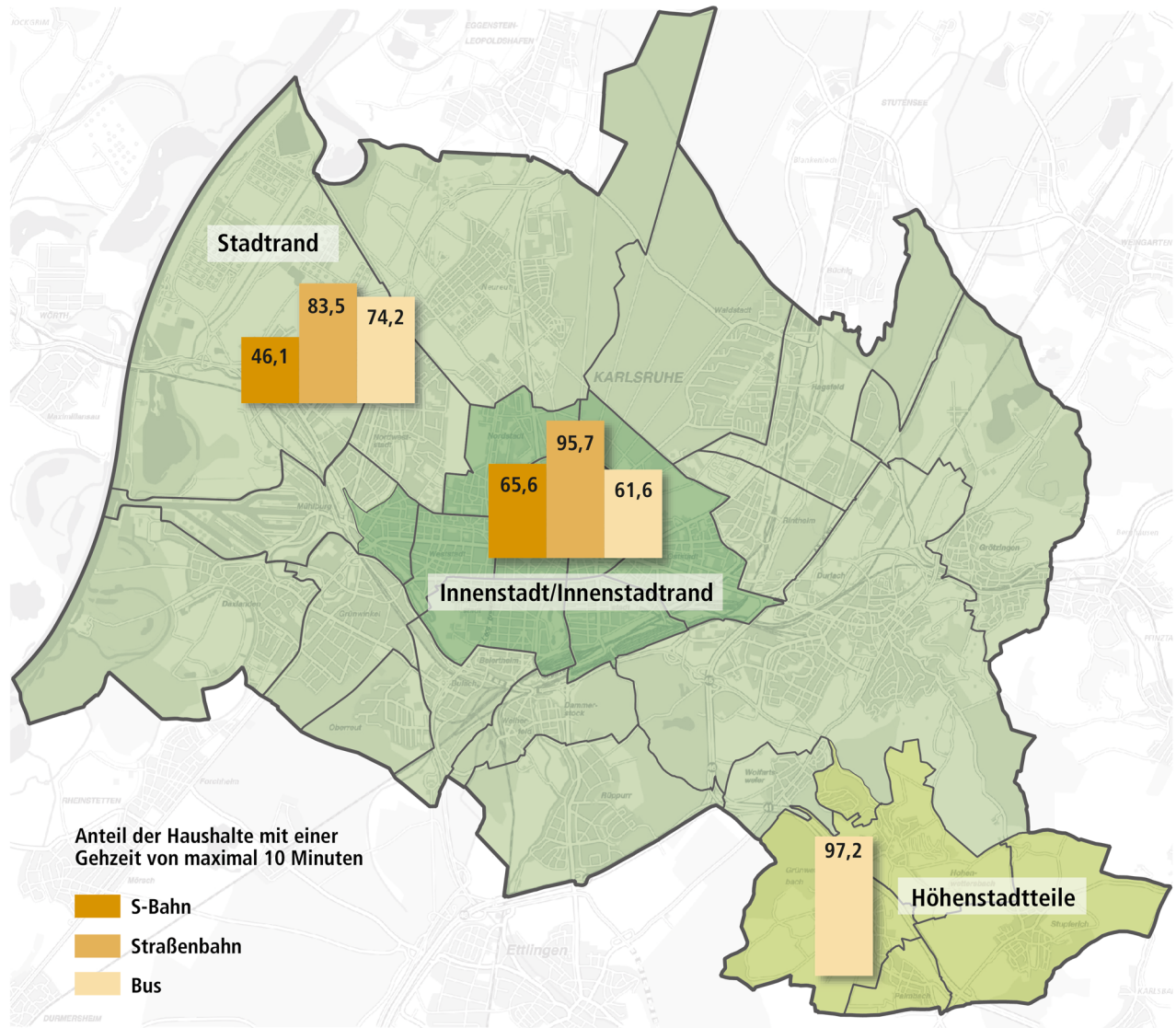
Basis: 709 Haushalte (2023).

Quelle: Mobilität in Städten - SrV 2023 (Tab 2.5).

Stadt Karlsruhe | Amt für Stadtentwicklung | Mobilität in Karlsruhe – SrV-Erhebung 2023.

Wie hoch der Anteil derjenigen Haushalte ist, die jeweils binnen maximal zehn Minuten fußläufig einen Bus, eine Straßenbahn und/oder eine S-Bahn erreichen können, ist in Abbildung 5.1 nach Teilräumen dargestellt. So können 97,2 % der Haushalte in den Höhenstadtteilen innerhalb von maximal zehn Minuten Gehzeit die nächstgelegene Bushaltestelle erreichen. Haushalte der Innenstadt und des Innenstadtrands können zu 95,7 % innerhalb von höchstens zehn Minuten zur nächsten Straßenbahnhaltestelle laufen.

Abbildung 5.1
Haushalte mit maximal 10 Minuten Gehzeit zur nächsten ÖPNV-Haltestelle 2023 nach Teilräumen¹



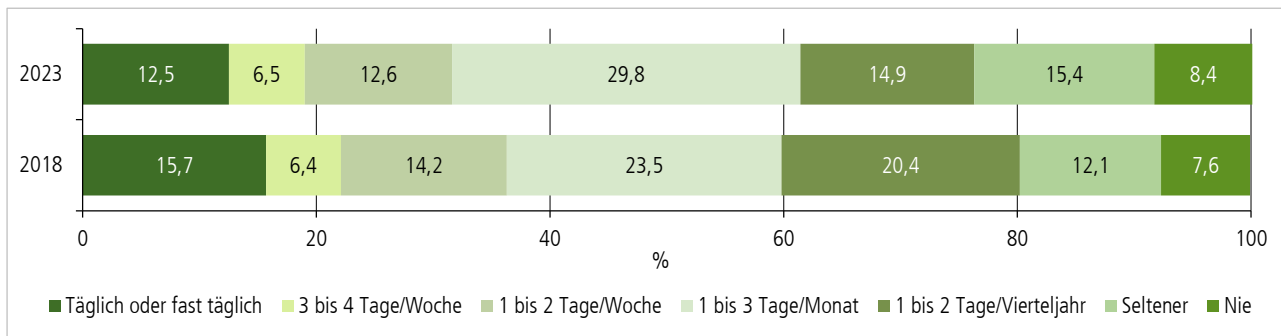
Basis: 709 Haushalte (2023)
Quelle: Mobilität in den Städten - SrV 2023 (Tab 2.5)
Stadt Karlsruhe | Amt für Stadtentwicklung | Mobilität in Karlsruhe - SrV-Erhebung 2023.

ÖPNV-Nutzung der Bevölkerung

Jede beziehungsweise jeder Achte der Karlsruherinnen und Karlsruher (12,5 %) nutzt täglich oder fast täglich den ÖPNV. Allerdings ist der Anteil derjenigen, die täglich oder fast täglich den ÖPNV nutzen, seit 2018 etwas zurück gegangen (Abbildung 5.2). Dies könnte auch im Zusammenhang mit einer vermehrten Tätigkeit im Homeoffice stehen. Grundsätzlich ist jedoch davon auszugehen, dass der ÖPNV sich nach dem pandemiebedingten Einbruch weitgehend erholt hat.

Abbildung 5.2

Nutzungshäufigkeit des ÖPNV 2018, 2023



Basis: 1.725 Personen (2023) | 996 Personen (2018).

Quelle: Mobilität in Städten - SrV 2018, 2023 (Tab 3.14.1).

Stadt Karlsruhe | Amt für Stadtentwicklung | Mobilität in Karlsruhe – SrV-Erhebung 2023.

Unterteilt nach den Wohnstandorten der Bevölkerung ist der Anteil der täglichen oder fast täglichen Nutzerinnen und Nutzer des ÖPNV unter den Bewohnerinnen und Bewohnern der Innenstadt mit 15,1 % am höchsten (Tabelle 5.2). Am niedrigsten ist er mit 8 % bei den Einwohnerinnen und Einwohnern der Höhenstadtteile. Nach Altersgruppen betrachtet ist die Nutzungsintensität des ÖPNV besonders bei den 15- bis unter 25-Jährigen hoch: In dieser Altersgruppe nutzen 30,8 % täglich oder fast täglich den ÖPNV.

Tabelle 5.2

Nutzungshäufigkeit des ÖPNV 2023 nach Teilräumen und Alter

Nutzungshäufigkeit des ÖPNV	Täglich oder fast täglich	3 bis 4 Tage/Woche	1 bis 2 Tage/Woche	1 bis 3 Tage/Monat	1 bis 2 Tage/Vierteljahr	Seltener	Nie	Nutzeranteile aller Befragten
Anteile in Zeilenprozent								
alle Personen	12,5	6,5	12,6	29,8	14,9	15,4	8,4	91,6
Teilraum								
Innenstadt/Innenstadtrand	15,1	6,2	12,0	34,3	15,8	11,3	5,3	94,7
Stadtrand	10,9	6,8	13,4	27,2	14,2	17,5	10,0	90,0
Höhenstadtteile	8,0	3,5	9,3	24,2	15,0	25,5	14,4	85,6
Alter								
0 bis unter 15 Jahre	7,0	3,6	13,2	29,8	22,2	14,2	10,0	90,0
15 bis unter 25 Jahre	30,8	9,0	13,7	32,7	5,0	6,7	2,1	97,9
25 bis unter 35 Jahre	14,8	9,2	14,2	35,6	12,6	10,2	3,4	96,6
35 bis unter 45 Jahre	9,6	3,0	12,2	27,1	17,9	24,6	5,5	94,5
45 bis unter 65 Jahre	6,2	5,6	7,2	30,1	17,3	18,6	14,9	85,1
65 bis unter 75 Jahre	10,2	7,5	16,5	27,9	15,5	16,1	6,3	93,7
75 Jahre und älter	15,6	7,9	19,6	18,2	10,3	15,2	13,2	86,8

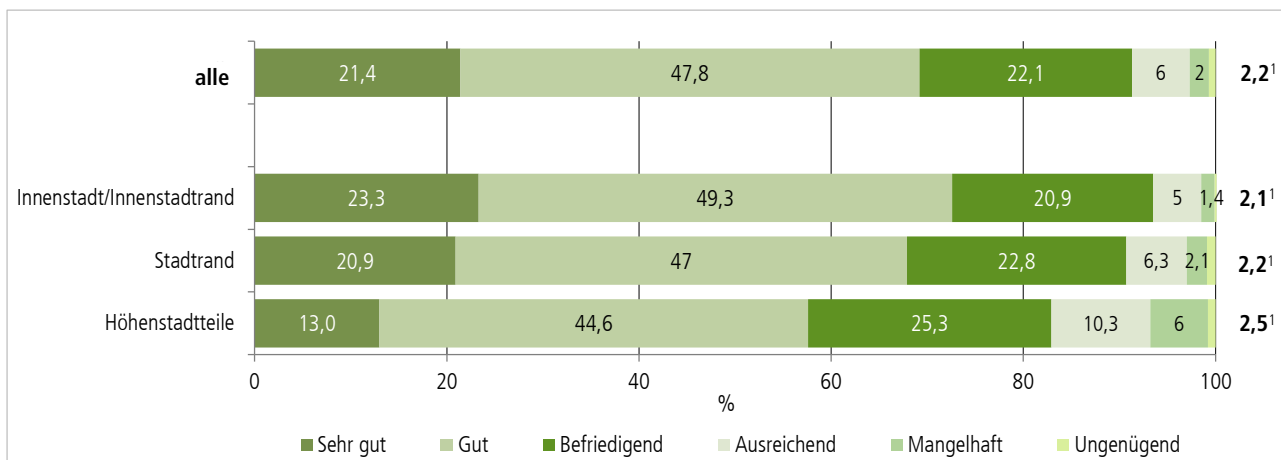
Basis: 1.725 Personen (2023).

Quelle: Mobilität in Städten - SrV 2023 (Tab 3.14.1, eigene Berechnungen).

Stadt Karlsruhe | Amt für Stadtentwicklung | Mobilität in Karlsruhe – SrV-Erhebung 2023.

Durchschnittlich bewerten die Karlsruherinnen und Karlsruher die Verkehrssituation im Hinblick auf den ÖPNV mit „gut“ (2,2). Je zentraler Personen wohnen, desto positiver fällt ihre Einschätzung aus (Abbildung 5.3).

Abbildung 5.3

Bewertung der Verkehrssituation des ÖPNV 2023 nach Teilräumen^{TG}

1 Durchschnittsnote.

TG Teilgruppe: Nur Personen ab 14 Jahren.

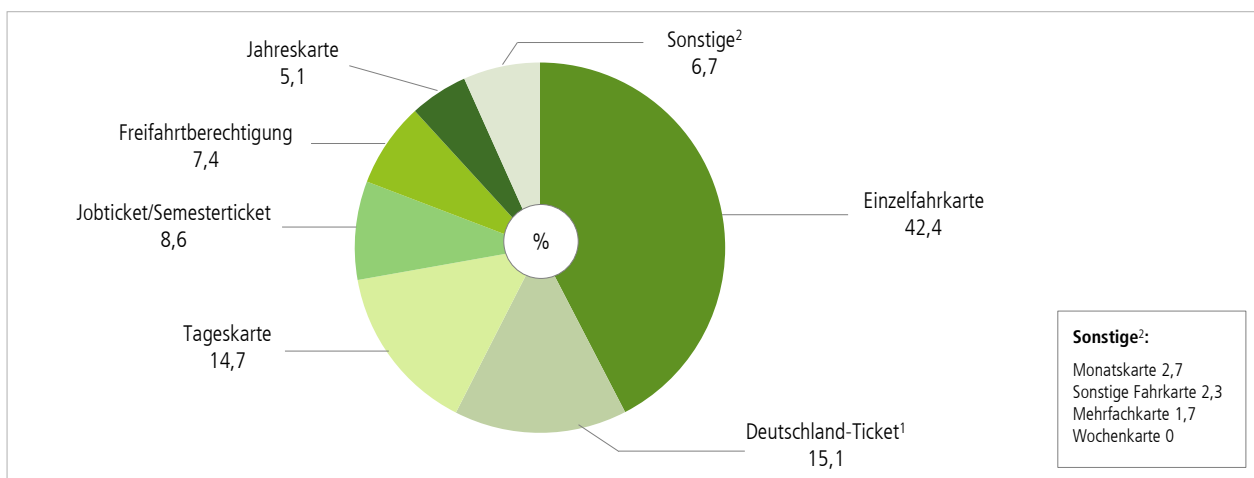
Basis 1.305 Personen (2023).

Quelle: Mobilität in Städten - SrV 2023 (Tab 3.9).

Stadt Karlsruhe | Amt für Stadtentwicklung | Mobilität in Karlsruhe – SrV-Erhebung 2023.

Personen, die in den letzten 12 Monaten den ÖPNV genutzt haben, geben zu 42,4 % an, normalerweise Einzelfahrkarten zu nutzen (Abbildung 5.4). Am zweithäufigsten kommt das Deutschlandticket (15,1 %), das erst im Verlauf der Mobilitätshebung – zum 1. Mai 2023 – eingeführt wurde, zum Einsatz. An dritter Stelle nennen die Nutzerinnen und Nutzer des ÖPNV die Tageskarte (14,7 %) als üblicherweise genutztes Ticket. Die Erhebungen des SrV zeigen für Deutschland insgesamt, dass es durch die Einführung des Deutschlandtickets zu einem steigenden Anteil von Zeitkarten an allen genutzten Fahrkartenarten kam. Zusätzlich wurde durch das Deutschlandticket der Anteil digitaler Fahrkarten deutlich gesteigert.

Abbildung 5.4

Genutzte ÖPNV-Fahrkarten 2023

1 Das Deutschlandticket wurde zum 1. Mai 2023 eingeführt.

TG Teilgruppe: Nur Personen, die in den letzten 12 Monaten den ÖPNV genutzt haben.

Basis 1.438 Personen (2023).

Quelle: Mobilität in Städten - SrV 2023 (Tab 3.4).

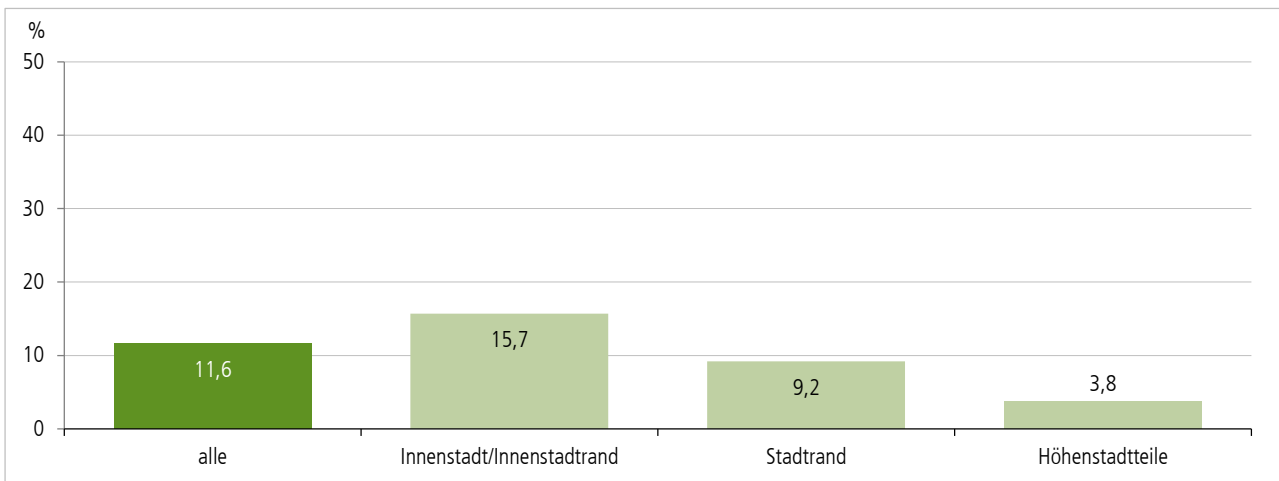
Stadt Karlsruhe | Amt für Stadtentwicklung | Mobilität in Karlsruhe – SrV-Erhebung 2023.

6. Nutzung von Leih-E-Scootern

Innerhalb eines Jahres nutzen 11,6 % der erwachsenen Karlsruherinnen und Karlsruher mindestens einmal einen Leih-E-Scooter. Besonders hoch sind die Nutzeranteile bei Bewohnerinnen und Bewohnern der Innenstadt und des Innenstadtrands (15,7 %); die Nutzeranteile in den Höhenstadtteilen liegen mit 3,8 % vergleichsweise niedrig (Abbildung 6.1). Ein Blick auf die Nutzungshäufigkeiten zeigt, dass Leih-E-Scooter üblicherweise nicht täglich oder fast täglich genutzt werden; vielmehr legen die Daten nahe, dass die Nutzung eher punktuell erfolgt (Tabelle 6.1).

Abbildung 6.1

Nutzeranteile von Leih-E-Scootern 2023 nach Teilräumen¹, TG



1 Anteil der Personen, die in den vergangenen 12 Monaten einen Leih-E-Scooter genutzt haben

TG Teilgruppe: Nur Personen ab 18 Jahren.

Basis 1.332 Personen (2023).

Quelle: Mobilität in Städten - SrV 2023 (Tab 3.20).

Stadt Karlsruhe | Amt für Stadtentwicklung | Mobilität in Karlsruhe – SrV-Erhebung 2023.

Tabelle 6.1

Nutzungshäufigkeit von Leih-E-Scootern 2023 nach Teilräumen^{TG}

Nutzungshäufigkeit von Leih-E-Scootern	Innenstadt /Innenstadtrand	Stadttrand	Höhenstadtteile	alle Personen
	Anteil in Spaltenprozent			
Täglich oder fast täglich	1,8	---	---	0,7
3 bis 4 Tage/Woche	---	---	0,2	---
1 bis 2 Tage/Woche	1,2	---	---	0,5
1 bis 3 Tage/Monat	3,4	1,0	0,5	1,9
1 bis 2 Tage/Vierteljahr	4,5	2,7	1,1	3,3
Seltener	4,9	5,5	2,0	5,1
Nie	84,3	90,8	96,2	88,4
Nutzeranteil an allen Befragten	15,7	9,2	3,8	11,6

TG Teilgruppe: Nur Personen ab 18 Jahren.

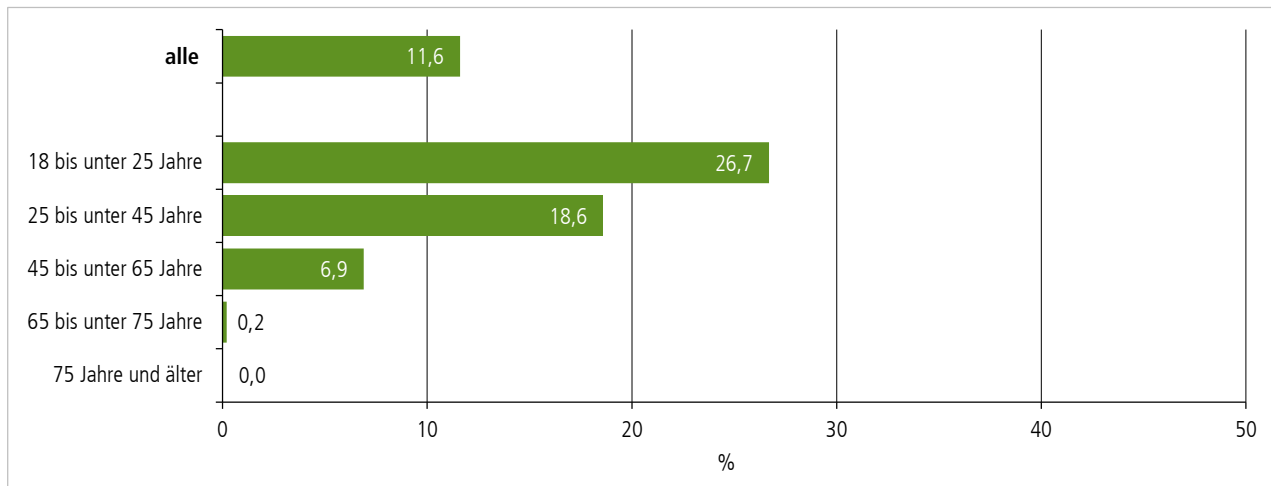
Basis 1.332 Personen (2023).

Quelle: Mobilität in Städten - SrV 2023 (Tab 3.14.1).

Stadt Karlsruhe | Amt für Stadtentwicklung | Mobilität in Karlsruhe – SrV-Erhebung 2023.

Je jünger die Bevölkerung, desto höher liegt der Anteil derjenigen, die Leih-E-Scooter nutzen. So nutzen 26,7 % der 18- bis unter 25-Jährigen binnen Jahresfrist Leih-E-Scooter. In der Altersgruppe von 25 bis unter 45 Jahren liegt der Nutzeranteil bei 18,6 %. Mit zunehmendem Alter sinkt er sukzessive auf 0 % bei den ab 75-Jährigen.

Abbildung 6.2

Altersstruktur der Nutzerinnen/Nutzer von Leih-E-Scootern 2023¹, TG

¹ Anteil der Personen, die in den vergangenen 12 Monaten einen Leih-E-Scooter genutzt haben.

TG Teilgruppe: Nur Personen ab 18 Jahren.

Basis 1.332 Personen (2023).

Quelle: Mobilität in Städten - SrV 2023 (Tab 3.14).

Stadt Karlsruhe | Amt für Stadtentwicklung | Mobilität in Karlsruhe – SrV-Erhebung 2023.

7. Zufußgehen

Nahezu alle Karlsruherinnen und Karlsruher (97,4 %) legen einzelne Wege ausschließlich zu Fuß zurück. Der Anteil derjenigen, die das täglich oder fast täglich tun ist höher, je zentraler der Wohnstandort ist. So legt die Hälfte der Bewohnerinnen und Bewohner der Innenstadt und des Innenstadtrands täglich oder fast täglich Wege ausschließlich zu Fuß zurück. Die Anteile unter Bewohnerinnen und Bewohnern des Stadtrands (40 %) und der Höhenstadtteile (36,1 %) sind deutlich geringer (Tabelle 7.1).

Tabelle 7.1

Wege, die ausschließlich zu Fuß zurückgelegt werden 2023 nach Teilräumen¹

Wege, die ausschließlich zu Fuß zurückgelegt werden	Innenstadt/ Innenstadtrand	Stadtrand	Höhenstadtteile	alle Personen
Anteil in Spaltenprozent				
Täglich oder fast täglich	49,9	40,0	36,1	43,9
3 bis 4 Tage/Woche	19,3	16,9	13,9	17,8
1 bis 2 Tage/Woche	18,5	23,0	21,9	21,1
1 bis 3 Tage/Monat	6,6	9,7	12,2	8,4
1 bis 2 Tage/Vierteljahr	3,9	3,6	3,3	3,8
Seltener	0,5	3,4	6,9	2,4
Nie	1,3	3,3	5,7	2,6
Nutzeranteil an allen Befragten	98,7	96,7	94,3	97,4

¹ Wege ausschließlich zu Fuß.

Basis 1.731 Personen (2023).

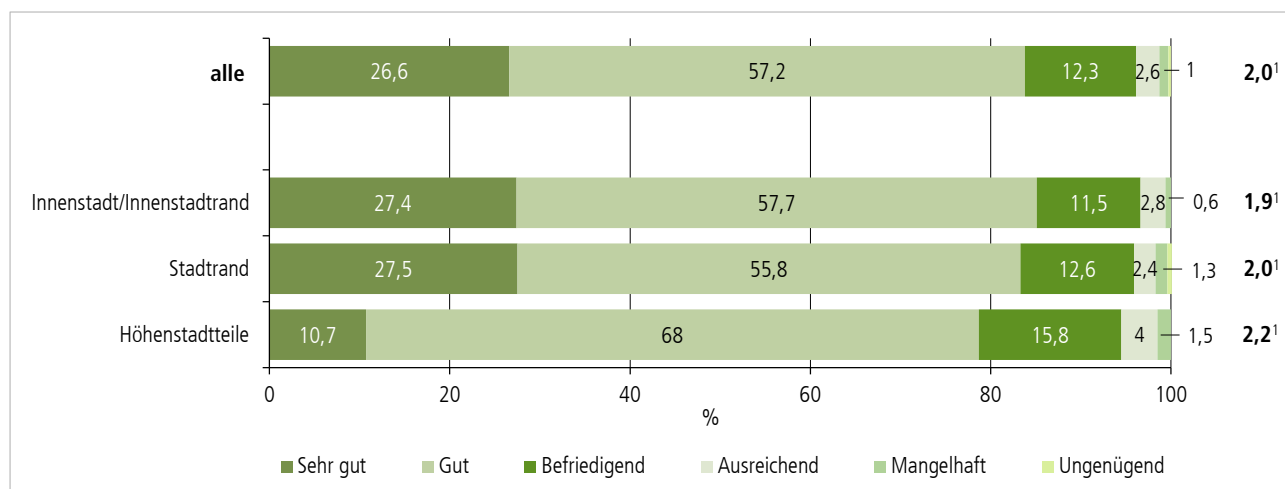
Quelle: Mobilität in Städten - SrV 2023 (Tab 3.14.1).

Stadt Karlsruhe | Amt für Stadtentwicklung | Mobilität in Karlsruhe – SrV-Erhebung 2023.

Insgesamt bewerten die Bewohnerinnen und Bewohner der Fächerstadt die Verkehrssituation für das Zufußgehen in Karlsruhe mit „gut“ (2,0). Zwischen den Bewohnerinnen und Bewohnern der einzelnen Teilräume zeigen sich nur geringe Unterschiede in der Bewertung.

Abbildung 7.1

Bewertung der Verkehrssituation für das Zufußgehen 2023 nach Teilräumen^{TG}



¹ Durchschnittsnote.

TG Teilgruppe: Nur Personen ab 14 Jahren.

Basis 1.347 Personen (2023).

Quelle: Mobilität in Städten - SrV 2023 (Tab 3.9).

Stadt Karlsruhe | Amt für Stadtentwicklung | Mobilität in Karlsruhe – SrV-Erhebung 2023.

8. Wegestatistiken: Modal Split und Wegezwecke

Übersicht

Etwas über 90 % der Bevölkerung (91,7 %) legen an einem mittleren Werktag – also einem Dienstag, Mittwoch oder Donnerstag, wenn sie nicht in auf einen Ferien- oder Feiertag fallen oder an einen solchen angrenzen – mindestens einen Weg zurück. Im Durchschnitt legen diese mobilen Personen im „Alltag“ jeweils 3,9 Wege zurück; bezogen auf die Gesamtbevölkerung werden im Alltagsverkehr 3,5 Wege pro Person zurückgelegt. Ein zurückgelegter Weg ist durchschnittlich 5,5 Kilometer lang und dauert 19,2 Minuten. Die Karlsruherinnen und Karlsruher verbringen an einem Werktag also 68 Minuten im Verkehr (Tabelle 8.1).

Seit 2018 hat sich der Anteil mobiler Personen von 93,3 % auf 91,7 % etwas verringert und die Anzahl der Wege pro Person ist von 3,7 auf 3,5 Wege zurückgegangen. Die Länge der zurückgelegten Wege hat sich von 6,2 auf 5,5 Kilometer verkürzt, was einem Rückgang um -11,3 % entspricht. Nichtsdestotrotz ist die mittlere tägliche Zeit im Verkehr nahezu konstant geblieben – dies ist ein Indiz für eine Veränderung im Hinblick auf die Wahl des jeweiligen Verkehrsmittels.

Abhängig vom Wohnstandort der Bevölkerung variiert insbesondere die Länge der im Alltag zurückgelegten Wege. Bewohnerinnen und Bewohner der Innenstadt und des Innenstadtrands legen im Alltag Wege mit einer durchschnittlichen Länge von 5,2 Kilometern zurück. Die zurückgelegten Wegelängen der Bevölkerung des „Stadtrands“ und der Höhenstadtteile liegen jeweils bei 5,6 beziehungsweise 6,2 Kilometern. Trotz dieser unterschiedlichen Wegelängen und nur geringfügiger Unterschiede bezüglich der Anzahl der zurückgelegten Wege ist die mittlere tägliche Zeit im Verkehr für die Bewohnerinnen und Bewohner der drei Teilräume nahezu identisch. Dies ist auf teils räumliche Unterschiede im Hinblick auf die Verkehrsmittelwahl zurückzuführen.

Tabelle 8.1

Mobilitätskennzahlen auf Wegeebe 2018, 2023¹

Mobilitätskennzahlen auf Wegeebe	2018	2023	davon in		
			Innenstadt/ Innenstadtrand	Stadtrand	Höhenstadtteile
Anteil mobiler Personen [Prozent]	93,3	91,7	91,4	92,3	89,1
Wege einer mobilen Person pro Tag [Anzahl]	4,0	3,9	3,8	3,9	4,0
Wege pro Person am Tag bezogen auf alle Personen [Anzahl]	3,7	3,5	3,4	3,6	3,5
mittlere Länge eines Weges ² [km]	6,2	5,5	5,2	5,6	6,2
mittlere Dauer eines Weges ² [min]	18,4	19,2	19,9	18,6	19,3
mittlere tägliche Zeit im Verkehr bezogen auf alle Personen am Wohnort ³ [min]	68,4	68,0	68,0	67,9	67,9

¹ Alle Angaben beziehen sich auf mittlere Werktage.

² Die Berechnung erfolgte für gültige Wege mit einer Länge von unter 100 Kilometern.

³ Die Berechnung erfolgte für Personen mit gültigen Wegen mit einer Länge von unter 100 Kilometern.

Basis 1.725 Personen (2023) | 996 Personen (2018).

Quelle: Mobilität in Städten - SrV 2018, 2023 (Tab 1.1).

Stadt Karlsruhe | Amt für Stadtentwicklung | Mobilität in Karlsruhe – SrV-Erhebung 2023.

Modal Split

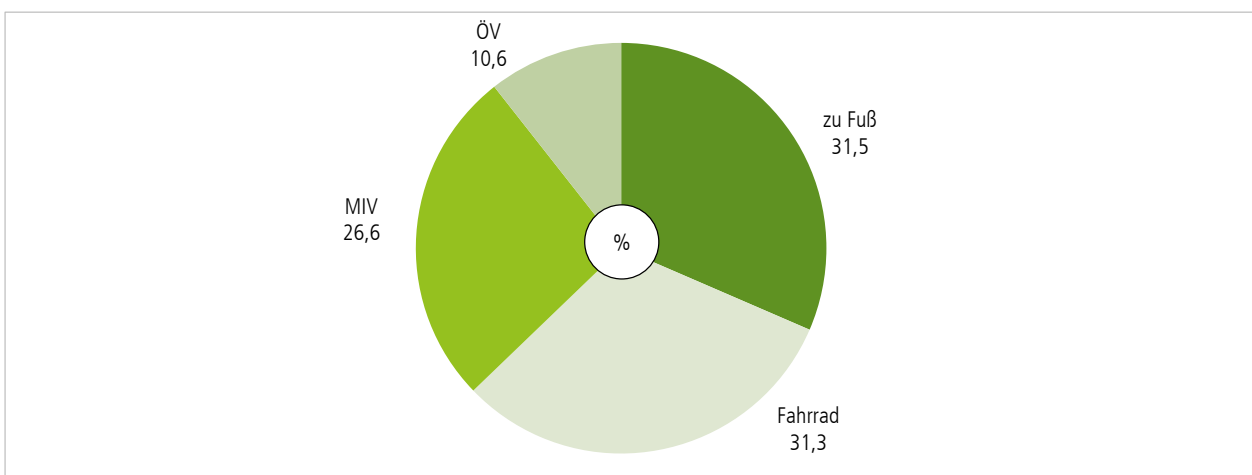
Abbildung 8.1 zeigt, welches Hauptverkehrsmittel die Karlsruherinnen und Karlsruher nutzen, um ihre Wege im Alltag zurückzulegen. Das Hauptverkehrsmittel eines Weges, bei dem mehrere Verkehrsmittel zum Einsatz kommen, bestimmt sich nach einer vorgegebenen Verkehrsmittelhierarchie. Zentrales Kriterium ist dabei die entfernungsbezogene Leistungsfähigkeit des jeweiligen Verkehrsmittels. Vereinfacht lässt sich diese Hierarchie folgendermaßen darstellen: 1. Öffentlicher Verkehr (ÖV), 2. Motorisierter Individualverkehr (MIV), 3. Fahrrad, 4. Zu Fuß.

Die größten Anteile an allen von der Bevölkerung vorgenommenen Wegen binnen eines Werktags haben mit 31,5 % beziehungsweise 31,3 % zu Fuß und mit dem Fahrrad zurückgelegte Wege. Die mit dem Fahrrad zurückgelegten Wege splitten sich dabei in 27,4 % konventionell zurückgelegte und 3,9 % mit Elektroantrieb zurückgelegte Wege auf. Mit dem MIV, also insbesondere mit dem Pkw, werden 26,6 % der Wege im Alltag zurückgelegt. Enthalten sind hier auch 0,5 % der Wege, die mit einem Car Sharing Fahrzeug zurückgelegt werden. Dabei wird insbesondere auf stationsbasierte Car Sharing Angebote zurückgegriffen; der Anteil von so genannten free floating Angeboten an allen Car Sharing Nutzungen liegt bei etwa 6 %. Etwas mehr als zehn Prozent der Wege (10,6 %) legt die Karlsruher Bevölkerung im Alltag mit öffentlichen Verkehrsmitteln zurück.

Im Rahmen des SrV können Städtevergleiche vorgenommen werden. Hierfür werden die teilnehmenden Städte unter anderem nach RegioStaR Gem5, einer regionalstatistischen Raumtypologie für die Mobilitäts- und Verkehrsforschung, kategorisiert. Karlsruhe zählt in dieser Systematik zur Kategorie „Regiopole, Großstadt“. Dort beträgt der Modal Split über alle Städte 30 % (zu Fuß), 18 % (Fahrrad), 39 % (MIV) und 12 % (ÖV). Damit liegt die Fächerstadt innerhalb ihrer räumlichen Vergleichskategorie im Hinblick auf den Radverkehrsanteil deutlich über dem Durchschnittswert (+ 13 Prozentpunkte). Für den MIV zeigen sich dagegen unterdurchschnittliche Wegeanteile (- 12 Prozentpunkte).

Abbildung 8.1

Modal Split 2023



Basis: 6.084 Wege (2023).

Quelle: Mobilität in Städten - SrV 2023 (Tab 5.3).

Stadt Karlsruhe | Amt für Stadtentwicklung | Mobilität in Karlsruhe – SrV-Erhebung 2023.

Im Vergleich zu 2018 hat die Karlsruher Bevölkerung 2023 deutlich mehr Wege zu Fuß zurückgelegt (Tabelle 8.2): Der Anteil der Wege, die ausschließlich zu Fuß zurückgelegt werden, ist von 24,5 % auf 31,5 % gestiegen (+7 Prozentpunkte). Dagegen ist der Anteil der Wege, die mit dem MIV zurückgelegt werden, von 33 % auf 26,6 % gesunken (-6,4 Prozentpunkte). Die Anteile der mit dem Fahrrad und mit dem ÖV zurückgelegten Wege haben sich in den letzten fünf Jahren nur geringfügig geändert (+0,6 beziehungsweise -1,2 Prozentpunkte).

Im Rahmen der SrV-Erhebungen wurde auch in anderen Untersuchungsräumen ein Zuwachs der Aufkommensanteile des Fußverkehrs in teilweise deutlicher Größenordnung festgestellt. So sank der MIV-Anteil in allen „Regiopolen, Großstädten“ von 43 % (2018) auf 39 % (2023), während der Anteil der zu Fuß zurückgelegten Wege von 27 % auf 30 % anstieg. Tiefergehende Analysen zeigen, dass der Rückgang des MIV-Anteils und die korrespondierende Zunahme des Fußverkehrsanteils vor allem in der Gruppe der Erwerbstätigen zum Tragen kommen; ein Hinweis darauf, dass das Arbeiten im Homeoffice eine wesentliche Rolle bei der beobachtbaren Veränderung des Mobilitätsverhaltens spielt. Für Karlsruhe gilt es zunächst festzuhalten, dass der geringere Hauptverkehrsmittelanteil des MIV mit der in Kapitel 3 festgestellten geringeren Nutzungshäufigkeit des Pkw (Abbildung 3.3) konsistent ist. Von den erwerbstätigen Personen in Karlsruhe sind an einem mittleren Werktag 13,5 % ganztätig im Homeoffice (2023). Von diesen im Homeoffice tätigen Personen sind nahezu 80 Prozent (79,7 %) „mobil“. Diese mobilen Personen legen im

Durchschnitt 3,6 Wege zurück, wobei hier insbesondere das Zufußgehen prominent vertreten ist. Hierdurch kommt es im Modal Split zu Substitutionseffekten zu Gunsten des Zufußgehens und zu Lasten des MIV. Gleichzeitig kann davon ausgegangen werden, dass das Zufußgehen mehr ins Mobilitätsbewusstsein der Bevölkerung gerückt ist – zum einen bedingt durch die Corona-Zeit, zum anderen aufgrund der zunehmenden Verbreitung von Fitness- und Smartwatches. Auch die Anschaffung von Haustieren, insbesondere von Hunden, während der Corona-Zeit könnte sich insgesamt positiv auf den Fußverkehr ausgewirkt haben.

Das gegenüber 2018 vermehrte Arbeiten im Homeoffice hat mutmaßlich auch einen dämpfenden Effekt auf die Nutzung des ÖV. Allerdings ist dieser nicht ganz so deutlich feststellbar, da viele der ÖV-Nutzerinnen und -Nutzer, wie zum Beispiel Studierende sowie Rentnerinnen und Rentner, nicht zur Gruppe der Erwerbstätigen zählen. Bezüglich des nur geringfügigen Anstiegs des Radverkehrsanteils gilt es festzuhalten, dass bereits 2018 ein „gutes Radverkehrsjahr“ war; mit den seit den siebziger Jahren im Rahmen des SrV höchsten Radverkehrsanteilen. Dieses Niveau konnte gehalten beziehungsweise leicht gesteigert werden, jedoch dominieren andere Entwicklungen die aktuelle Dynamik.

Unterschiede in der Verkehrsmittelwahl zeigen sich deutlich in Abhängigkeit der Verkehrsart (Tabelle 8.2). Etwas mehr als zehn Prozent (10,9 %) der Wege, die die Karlsruherinnen und Karlsruher im Alltag zurücklegen, sind dem Quell- und Zielverkehr zuzurechnen; das heißt es handelt sich um Wege zwischen dem Karlsruher Stadtgebiet und einem Start- oder Zielpunkt außerhalb Karlsruhes. Bei 86,6 % der zurückgelegten Wege handelt es um Wege im Binnenverkehr. Sie haben sowohl ihren Start- als auch ihren Zielpunkt in Karlsruhe. Zunächst zeigt der Modal Split nach den einzelnen Verkehrsarten, dass das Zufußgehen (35 %) und das Fahrrad (34,5 %) bei der Wahl des Hauptverkehrsmittels im Binnenverkehr vor dem MIV (21,5 %) und dem ÖV liegen (9 %). Beim Quell- und Zielverkehr werden der MIV (63,3 %) und der ÖV (23,3 %) zu deutlich überdurchschnittlichen Anteilen als Hauptverkehrsmittel genutzt.

Im Zeitvergleich lassen sich seit 2018 unterschiedliche Substitutionseffekte zu Lasten des MIV feststellen. So ist der MIV-Anteil im Binnenverkehr gesunken und der Fußverkehrsanteil ist deutlich angestiegen – der vermutlich zugrunde liegende Mechanismus wurde oben erläutert. Im Quell- und Zielverkehr hat der Anteil des MIV seit 2018 um -13,1 Prozentpunkte abgenommen – bei einer gleichzeitigen Zunahme des Fahrradverkehrs um 9,5 Prozentpunkte (2018: 2,5%, 2023: 12 %). Dabei spielen Elektro-Antriebe eine wichtige Rolle: Ein Drittel der mit dem Fahrrad im Quell- und Zielverkehr zurückgelegten Wege werden mit einem Fahrrad mit Elektroantrieb zurückgelegt. Im Binnenverkehr liegt der Wegeanteil von Elektrofahrrädern an allen mit dem Fahrrad zurückgelegten Wegen mit 11,6 % deutlich niedriger.

Tabelle 8.2

Modal Split nach Verkehrsarten 2012, 2018, 2023¹

Modal Split nach Verkehrsarten	zu Fuß	Fahrrad	MIV	ÖV
	Anteil in Zeilenprozent			
Alle Wege				
2012	22,3	26,2	31,6	19,8
2018	24,5	30,7	33,0	11,8
2023	31,5	31,3	26,6	10,6
Binnenverkehr				
2012	25,5	30,1	26,4	18,0
2018	27,7	35,5	26,2	10,6
2023	35,0	34,5	21,5	9,0
Quell- und Zielverkehr				
2012	1,6	9,9	58,4	30,3
2018	0,1	2,5	76,4	21,0
2023	1,4	12,0	63,3	23,3

¹ 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, 2023).

Basis 6.084 Wege (2023) | 3.396 Wege (2018) | 4.548 Wege (2012).

Quelle: Mobilität in Städten - SrV 2018, 2023 (Tab 5.3), Mobilitätsverhalten 2012 – Stadt Karlsruhe.

Stadt Karlsruhe | Amt für Stadtentwicklung | Mobilität in Karlsruhe – SrV-Erhebung 2023.

Tabelle 8.3 zeigt den Modal Split nach Teilräumen, Altersgruppen der Bevölkerung und Entfernungsklassen. Dabei lassen sich folgende Muster erkennen:

1. Insbesondere bei der Bevölkerung der Innenstadt und des Innenstadtrands hat der MIV mit einem Anteil von 13,2 % eine untergeordnete Bedeutung. Bewohnerinnen und Bewohner des „Stadtrands“ (34 %) sowie der Höhenstadtteile (50,2 %) nutzen zu etwas beziehungsweise deutlich überdurchschnittlichen Anteilen den MIV, um Wege zurückzulegen. Besonders deutlich zeigen sich Substitutionseffekte zwischen Fahrrad und MIV in der Veränderung des Modal Split nach Teilräumen.
2. Die Mobilitätsmuster einzelner Altersgruppen weisen deutliche Unterschiede auf. So liegt der Wegeanteil mit öffentlichen Verkehrsmitteln in den Altersgruppen der 15 bis unter 25-Jährigen (18,7 %) sowie der ab 65-Jährigen (15,7 %) besonders hoch. Überdurchschnittlich häufig nutzen 15 bis unter 25-Jährige außerdem das Fahrrad (48,2 %), um Wege zurückzulegen. Der Anteil von mit dem MIV zurückgelegten Wegen ist in der Altersgruppe der 45- bis unter 65-Jährigen mit 37,7 % besonders hoch, obwohl er – wie oben beschrieben – im Zeitvergleich zu Gunsten des Fußverkehrs abgenommen hat.
3. Bei Wegelängen von über einem bis fünf Kilometern nutzt die Bevölkerung zu über 40 Prozent das Fahrrad. Wege ab einer Länge von fünf Kilometern werden zu überdurchschnittlich hohen Anteilen mit dem MIV oder dem ÖV zurückgelegt.

Tabelle 8.3

Modal Split 2023 nach Teilräumen, Altersgruppen und Entfernungsklassen

Modal Split nach Teilräumen, Altersgruppen und Entfernungsklassen	zu Fuß	Fahrrad	MIV	ÖV
	Anteil in Zeilenprozent			
Teilraum				
Innenstadt und Innenstadtrand	36,0	39,5	13,2	11,3
Stadtrand	28,6	27,2	34,0	10,3
Höhenstadtteile	29,5	13,1	50,2	7,1
Altersgruppe				
0 bis unter 15 Jahre	42,8	34,5	18,4	4,3
15 bis unter 25 Jahre	21,5	48,2	11,6	18,7
25 bis unter 45 Jahre	32,6	35,0	22,9	9,5
45 bis unter 65 Jahre	26,2	28,5	37,7	7,6
65 Jahre und älter	36,0	17,4	30,8	15,7
Entfernungsklasse¹				
Bis 1 km	70,5	23,2	5,9	0,4
Über 1 bis 3 km	26,8	44,7	21,2	7,3
Über 3 bis 5 km	8,8	48,7	31,0	11,6
Über 5 bis 10 km	1,9	24,9	46,5	26,7
Über 10 km	---	10,6	69,0	20,4

¹ Die Berechnung erfolgte für gültige Wege mit einer Länge von unter 100 Kilometern.

Basis 6.084 Wege (2023, Teilraum | Altersgruppe) | 5.709 Wege (2023, Entfernungsklasse).

Quelle: Mobilität in Städten - SrV 2023 (Tab 5.3 | Tab 5.9 | Tab 10.2).

Stadt Karlsruhe | Amt für Stadtentwicklung | Mobilität in Karlsruhe – SrV-Erhebung 2023.

Reisezeit, Entfernung und Geschwindigkeit zurückgelegter Wege nach Verkehrsmitteln sind in Tabelle 8.4 dargestellt. Insgesamt hat die Länge der von der Bevölkerung mit dem Umweltverbund zurückgelegten Wege in Karlsruhe deutlich zugenommen. So hat sich seit 2018 insbesondere die mit dem Fahrrad zurückgelegte Entfernung von durchschnittlich 2,6 auf 3,3 Kilometer vergrößert; dies entspricht einer Zunahme der durchschnittlichen Wegelänge um 26,9 %. Auch in anderen SrV-Teilnehmerstädten hat die Verkehrsleistung des Fahrrads zugenommen; unter den großen 25 Vergleichsstädten stieg die mit dem Fahrrad durchschnittlich zurückgelegte Wegelänge um 9,5 % von 2,1 km/Weg (2018) auf 2,3 km/Weg (2023). Damit liegen nicht nur die von den Karlsruherinnen und Karlsruhern mit dem Fahrrad zurückgelegten Wegelängen deutlich über dem Durchschnitt; auch deren Zunahme ist überdurchschnittlich. Ebenso sind die von den Karlsruherinnen und Karlsruhern mit dem ÖV zurückgelegten Wege länger geworden: Die durchschnittliche Wegelänge hat um 15,9 % von 10,7 km/Weg (2018) auf 12,4 km/Weg (2023) zugenommen.

Tabelle 8.4

Reisezeit, Entfernung und Geschwindigkeit nach Hauptverkehrsmittel 2018, 2023¹

Reisezeit, Entfernung und Geschwindigkeit nach Hauptverkehrsmittel	Hauptverkehrsgruppe			
	zu Fuß	Fahrrad	MIV	ÖV
Reisezeit min/Weg				
2018	14,2	13,6	21,0	35,1
2023	15,6	16,4	19,6	38,9
Entfernung km/Weg				
2018	1,1	2,6	12,1	10,7
2023	1,0	3,3	11,1	12,4
Geschwindigkeit km/h				
2018	4,5	11,6	34,4	18,3
2023	3,9	11,9	34,0	19,1

¹ Berechnung für gültige Wege mit einer Länge von unter 100 Kilometern.

Basis 5.709 Wege (2023) | 3.211 Wege (2018).

Quelle: Mobilität in Städten - SrV 2018, 2023 (Tab 7.4.1).

Stadt Karlsruhe | Amt für Stadtentwicklung | Mobilität in Karlsruhe – SrV-Erhebung 2023.

Wege Zwecke

In Tabelle 8.5 sind die Wege Zwecke beziehungsweise Ziele der unternommenen Wege dargestellt. Wege mit dem Ziel „eigene Wohnung“ – beispielsweise der Weg von der Arbeitsstelle oder dem Einkaufen nach Hause – werden dabei dem vorherigen Ziel zugeschlagen. Diese Art der Datenaufbereitung verdeutlicht warum ein Weg unternommen wird. Demnach sind etwas mehr als ein Fünftel der zurückgelegten Wege (21,2 %) arbeitsplatzbezogen. Ein Drittel der genommenen Wege (33,7 %) finden im Zusammenhang mit Freizeitaktivitäten statt. Auf Kita/Schule/Ausbildung und Einkauf/Dienstleistung entfallen jeweils 16,4 % beziehungsweise 24,8 % der Wege.

Die Betrachtung nach Verkehrsarten legt offen, dass der Wege Zweck „eigener Arbeitsplatz“ für mehr als die Hälfte der Wege im Quell- und Zielverkehr (51,6 %) der Grund ist. Im Vergleich zu 2018 ist der Anteil der arbeitsplatzbezogenen Wege um -1,8 Prozentpunkte zurückgegangen. Dies ist vermutlich auch auf den seither gestiegenen Anteil von im Homeoffice arbeitenden Personen zurückzuführen. Ebenso ist der Anteil der Wege mit dem Zweck Einkauf/Dienstleistung um -3,5 Prozentpunkte gesunken, darunter insbesondere der „sonstige Einkauf“ – mutmaßlich von Waren des aperiodischen Bedarfs wie beispielsweise Kleidung/Textilien. Gerade in diesem Segment hat der Online-Handel in den vergangenen Jahren zugenommen. Auch die Fortschreitende Digitalisierung von Dienstleistungen (um Beispiel Bank, Post, Behörden und weitere) trägt mutmaßlich dazu bei, dass der Anteil des Wege Zwecks Einkauf/Dienstleistung gesunken ist.

Tabelle 8.5

Wegeanteile nach Wege Zwecken 2018, 2023^{1, 2}

Wegeanteile nach Wege Zwecken	2018	2023	davon in		Differenz (Prozentpunkte)
			Binnenverkehr	Quell- und Zielverkehr	
Eigener Arbeitsplatz	23,0	21,2	17,4	51,6	-1,8
Kita/Schule/Ausbildung	14,2	16,4	18,5	3,4	2,2
Kindergrippe/-garten	5,0	4,8	5,4	0,9	-0,2
Grundschule	2,7	2,6	3,0	0,3	-0,1
Mittel-/Realschule, Gymnasium	3,5	5,3	5,9	1,2	1,8
Berufs-, Fach-, Hochschule	2,8	2,7	3,1	0,4	-0,1
Andere Bildungseinrichtung	0,2	1,0	1,1	0,6	0,8
Einkauf/Dienstleistung	28,3	24,8	27,0	9,1	-3,5
Einkauf täglicher Bedarf	13,3	13,1	14,4	3,4	-0,2
Sonstiger Einkauf	6,4	4,6	5,1	1,1	-1,8
Behördengang, Arztbesuch	4,8	4,0	4,1	3,4	-0,8
Dienstleistungseinrichtung (zum Beispiel Post, Bank, Friseur)	3,8	3,1	3,4	1,2	-0,7
Freizeit	29,1	33,7	34,0	28,7	4,6
Kultur, Theater, Kino	1,4	1,1	1,0	1,7	-0,3
Gaststätte/Kneipe	5,0	5,0	5,2	2,0	0,0
Privater Besuch (fremde Wohnung)	4,5	6,2	5,1	13,0	1,7
Erholung/Sport im Freien (auch Wandern, Hund ausführen o. ä.)	6,2	9,5	10,1	4,1	3,3
Sportstätte (allgemein)	5,9	6,2	6,8	2,8	0,3
Andere Freizeitaktivität	6,1	5,7	5,8	5,1	-0,4
Anderer Zweck	5,4	3,9	3,0	7,3	-1,5
Anderer Dienstort/-weg	2,5	1,8	1,3	3,3	-0,7
Sonstiges	2,9	2,1	1,7	4,0	-0,8

1 Wegen zur eigenen Wohnung wurde der Zweck des vorangegangenen Weges zugewiesen.

2 Wegen mit dem Zweck "Holen und Bringen von Personen" wurde der Zweck der begleiteten Person zugeordnet.

Basis 6.054 Wege (2023) | 3.409 Wege (2018).

Quelle: Mobilität in Städten - SrV 2023 (Tab 5.1.3 | 5.5.2).

Stadt Karlsruhe | Amt für Stadtentwicklung | Mobilität in Karlsruhe – SrV-Erhebung 2023.

Eine Darstellung der Wegezwecke nach Hauptverkehrsmitteln und Teilräumen kann Tabelle 8.6 entnommen werden. Demnach sind das Fahrrad (35,4 %) und der MIV (37,9 %) die am häufigsten genutzten Verkehrsmittel, um zum eigenen Arbeitsplatz zu gelangen. Bei Wegen zur Kita/Schule/Ausbildungsstätte ist das Fahrrad (47,8 %) mit deutlichem Abstand das meistgenutzte Hauptverkehrsmittel. Wege mit dem Zweck einzukaufen beziehungsweise eine Dienstleistung in Anspruch zu nehmen, werden zu einem Drittel zu Fuß zurückgelegt – die Anteile des Fahrrads und des MIV liegen bei 26,7 % beziehungsweise 28,7 %. Wege mit Freizeitbezug werden zu 44 % zu Fuß zurückgelegt. Bewohnerinnen und Bewohner der Innenstadt und des Innenstadtrands nutzen für alle Wegezwecke tendenziell überdurchschnittlich häufig das Fahrrad oder gehen zu Fuß. Dagegen ist insbesondere die Fahrradnutzung für alle Wegezwecke bei Einwohnerinnen und Einwohnern der Höhenstadtteile unterdurchschnittlich ausgeprägt bei gleichzeitig überdurchschnittlich häufiger Nutzung des MIV.

Tabelle 8.6

Verkehrsmittelwahl nach Wegezweck und Teilräumen 2023^{1, 2, 3}

Verkehrsmittelwahl nach Wegezweck und Teilräumen	zu Fuß	Fahrrad	MIV	ÖV
	Anteile in Zeilenprozent			
Wege aller Personen				
Eigener Arbeitsplatz	11,5	35,4	37,9	15,2
Kita/Schule/Ausbildung	29,1	47,8	12,8	10,3
Einkauf/Dienstleistung	33,3	26,7	28,7	11,3
Freizeit	44,0	26,3	22,3	7,4
Wege von Personen mit Wohnort Innenstadt/Innenstadtrand				
Eigener Arbeitsplatz	17,5	39,3	21,9	21,2
Kita/Schule/Ausbildung	33,0	56,3	2,9	7,8
Einkauf/Dienstleistung	41,1	38,9	10,9	9,1
Freizeit	46,3	32,5	13,6	7,5
Wege von Personen mit Wohnort Stadtrand				
Eigener Arbeitsplatz	7,0	33,2	49,1	10,7
Kita/Schule/Ausbildung	26,1	43,8	18,4	11,7
Einkauf/Dienstleistung	29,5	20,6	36,9	13,0
Freizeit	42,3	23,7	26,4	7,7
Wege von Personen mit Wohnort Höhenstadtteile				
Eigener Arbeitsplatz	8,2	20,8	63,9	7,0
Kita/Schule/Ausbildung	31,6	17,7	37,3	13,5
Einkauf/Dienstleistung	22,4	8,7	66,2	2,7
Freizeit	44,8	10,3	38,7	6,2

1 Wegen zur eigenen Wohnung wurde der Zweck des vorangegangenen Weges zugewiesen.

2 Wegen mit dem Zweck "Holen und Bringen von Personen" wurde der Zweck der begleiteten Person zugeordnet.

3 Rubrik "Anderer Zweck" nicht enthalten.

Basis 5.820 Wege (2023).

Quelle: Mobilität in Städten - SrV 2023 (Tab 5.5.2).

Stadt Karlsruhe | Amt für Stadtentwicklung | Mobilität in Karlsruhe – SrV-Erhebung 2023.