



Mobilitätsverhalten 2012 - Stadt Karlsruhe

**im Auftrag der Stadt Karlsruhe und
des Nachbarschaftsverbandes Karlsruhe**

Bericht vom 09.10.2012

Inhaltsverzeichnis

1	Abkürzungsverzeichnis	6
2	Definitionen	7
3	Zusammenfassung	10
3.1	Befragungsmethode.....	10
3.2	Zentrale Kennziffern.....	11
3.3	ÖV-Kennziffern	13
3.4	Aufenthaltsdauer im Verkehr, Entfernungen und Geschwindigkeiten	13
3.5	Generelle Verkehrsmittelnutzung	14
3.6	Weitere Ergebnisse.....	15
4	Zeitreihe	17
5	Ergebnisse	18
5.1	Pkw-Dichte.....	18
5.2	Generelle Verkehrsmittelnutzung	19
5.3	ÖV-Nutzung	24
5.4	Mobilität und Wege	27
5.5	Genutzte Verkehrsmittel.....	30
5.6	Wegdauer und Entfernungen	35
5.7	Weitere Ergebnisse.....	45
6	Methodennachweis	52
6.1	Befragungszeitraum und Stichtagsverteilung	54
6.2	Feldkennziffern	55
6.3	Gewichtungsverfahren	56
6.4	Stichprobenstruktur.....	60

Tabellenverzeichnis

Tab. 1	Klassifikation der Fahrkarten	7
Tab. 2	Festlegung von Hauptverkehrsmitteln	8
Tab. 3	Festlegung der plausiblen Geschwindigkeiten	9
Tab. 4	Wichtigste Mobilitätskennziffern für die Stadt Karlsruhe	17
Tab. 5	Hauptverkehrsmittel nach räumlicher Verkehrsart	17
Tab. 6	Weitere Ergebnisse	17
Tab. 7	Anzahl Pkw im Haushalt	18
Tab. 8	Abstellort des Haushalts-Pkw	19
Tab. 9	Pkw-Verfügbarkeit als Fahrer/in und Mitfahrer/in nach Alter und Geschlecht.....	21
Tab. 10	Pkw-Verfügbarkeit als Fahrer/in und Mitfahrer/in nach Gemeinde.....	22
Tab. 11	Nutzungshäufigkeit Pkw als Fahrer/in nach Alter und Geschlecht.....	22
Tab. 12	Nutzungshäufigkeit Pkw als Fahrer/in nach Gemeinde.....	23
Tab. 13	Nutzungshäufigkeit Fahrrad nach Alter und Geschlecht	23
Tab. 14	Nutzungshäufigkeit Fahrrad nach Gemeinde	23
Tab. 15	Nutzungshäufigkeit ÖV nach Alter und Geschlecht	24
Tab. 16	Nutzungshäufigkeit ÖV nach Gemeinde	24
Tab. 17	Nutzungshäufigkeit ÖV nach Pkw-Verfügbarkeit als Fahrer/in und Mitfahrer/in	24
Tab. 18	Normalerweise genutzter Fahrschein nach ÖV-Nutzungshäufigkeit.....	25
Tab. 19	Normalerweise genutzter Fahrschein nach Alter und Geschlecht	26
Tab. 20	Normalerweise genutzter Fahrschein nach Gemeinde	26
Tab. 21	Mobil am Stichtag nach Gemeinde.....	27
Tab. 22	Mobil am Stichtag nach Alter, Geschlecht und Mobilitätseinschränkung.....	27
Tab. 23	Mobil am Stichtag nach Wochentag	28
Tab. 24	Anzahl Wege pro Person nach Gemeinde	28
Tab. 25	Anzahl Wege pro Person nach Alter, Geschlecht und Mobilitätseinschränkung	29
Tab. 26	Anzahl Wege pro Person nach Wochentag.....	29
Tab. 27	Verkehrsmittelnutzung nach Gemeinde	31
Tab. 28	Hauptverkehrsmittel nach Alter, Geschlecht und Mobilitätseinschränkung	32
Tab. 29	Hauptverkehrsmittel nach Wegzweck	32
Tab. 30	Hauptverkehrsmittel nach Wochentag.....	33
Tab. 31	Hauptverkehrsmittel nach räumlicher Verkehrsart	33
Tab. 32	Hauptverkehrsmittel für Arbeitswege nach Parkplatzsituation	34
Tab. 33	ÖV-Kennziffern	34
Tab. 34	Dauer der Parkplatzsuche nach Gemeinde.....	35
Tab. 35	Wegdauer nach genutzten Verkehrsmittel und Wegzweck.....	36
Tab. 36	Wegdauer nach räumlicher Verkehrsart.....	37
Tab. 37	Aufenthaltsdauer im Verkehr am Stichtag (min/Person) nach Alter, Geschlecht und Mobilitätseinschränkung	37
Tab. 38	Wegentfernung nach genutzten Verkehrsmitteln und Wegzweck.....	41

Tab. 39	Wegentfernung nach räumlicher Verkehrsart.....	42
Tab. 40	Gesamtkilometer am Stichtag pro Person nach Alter, Geschlecht und Mobilitätseinschränkung	42
Tab. 41	Gesamtkilometer am Stichtag pro Person nach Wochentag.....	43
Tab. 42	Durchschnittliche Geschwindigkeiten nach genutzten Verkehrsmitteln	44
Tab. 43	Durchschnittliche Geschwindigkeiten nach Weglänge	44
Tab. 44	Mobilitätseinschränkung nach Alter und Geschlecht.....	45
Tab. 45	Mitglied einer Car-Sharing Organisation	45
Tab. 46	Internetzugang im Haushalt.....	46
Tab. 47	Arbeitszeiten auch nachts nach Alter und Geschlecht	46
Tab. 48	Arbeiten im Homeoffice nach Alter und Geschlecht.....	46
Tab. 49	Anzahl Wege pro Person nach Homeoffice-Nutzung.....	47
Tab. 50	Hauptverkehrsmittel nach Homeoffice-Nutzung	47
Tab. 51	Wegfallende Wege durch Homeoffice nach Alter und Geschlecht.....	47
Tab. 52	Wegfallende Wege durch Homeoffice nach Häufigkeit Homeoffice.....	48
Tab. 53	Parkplatzsituation am Arbeits- oder Ausbildungsplatz nach Gemeinde.....	48
Tab. 54	Abstellplatz Pkw am Arbeits-, Ausbildungsplatz nach Gemeinde	48
Tab. 55	Parkgebühren in der Nähe des Arbeits- oder Ausbildungsplatzes nach Gemeinde	49
Tab. 56	Parkplatzsituation nach Abstellplatz Pkw am Arbeits-, Ausbildungsplatz	49
Tab. 57	Parkplatzsituation nach Parkgebühren in Nähe des Arbeits-, Ausbildungsplatzes.....	49
Tab. 58	Besitz Mobiltelefon nach Alter und Geschlecht	50
Tab. 59	Besitz und Kaufabsicht Elektrofahrrad nach Alter und Geschlecht.....	50
Tab. 60	Besitz und Kaufabsicht Elektrofahrrad nach Einkommen	50
Tab. 61	Veränderung des Mobilitätsverhaltens nach Alter und Geschlecht.....	51
Tab. 62	Preisvergleich Auto - ÖV nach Alter und Geschlecht.....	51
Tab. 63	Preisvergleich Auto - ÖV nach Einkommen	51
Tab. 64	Verteilung der Stichprobe auf die Stichtage	54
Tab. 65	Berechnung Saisongewicht	59
Tab. 66	Stichprobenstruktur – Haushaltsebene	60
Tab. 67	Stichprobenstruktur – Personenebene	61

Abbildungsverzeichnis

Abb. 1	Gebietsgliederung der Stadt Karlsruhe	10
Abb. 2	Mobilitätskennziffern	11
Abb. 3	Mobilitätskennziffern nach den Karlsruher Teilräumen	12
Abb. 4	Nutzungshäufigkeiten von Verkehrsmitteln in Karlsruhe	19
Abb. 5	Nutzungshäufigkeiten von Verkehrsmitteln im Teilraum Karlsruhe I.....	20
Abb. 6	Nutzungshäufigkeiten von Verkehrsmitteln im Teilraum Karlsruhe II.....	20
Abb. 7	Nutzungshäufigkeiten von Verkehrsmitteln im Teilraum Karlsruhe III.....	21
Abb. 8	Normalerweise genutzter Fahrschein	25
Abb. 9	Anteile der Verkehrsmittel an den zurückgelegten Wegen (Verkehrsaufkommen) und der zurückgelegten Entfernung (Verkehrsleistung)	30
Abb. 10	Anteile der Verkehrsmittel an den zurückgelegten Wegen (Verkehrsaufkommen) und der zurückgelegten Entfernung (Verkehrsleistung) nach den Karlsruher Teilräumen	31
Abb. 11	Wegdauer nach genutzten Verkehrsmitteln von Einwohner/-innen aus der Stadt Karlsruhe.....	35
Abb. 12	Wege des ÖV-Nahverkehrs nach Stunde, in der der Weg überwiegend stattgefunden hat (Tagesganglinie) - mittlerer Werktag	38
Abb. 13	Wegentfernung nach genutzten Verkehrsmitteln – Karlsruhe gesamt.....	39
Abb. 14	Wegentfernung nach genutzten Verkehrsmitteln – Teilraum Karlsruhe I.....	39
Abb. 15	Wegentfernung nach genutzten Verkehrsmitteln – Teilraum Karlsruhe II.....	40
Abb. 16	Wegentfernung nach genutzten Verkehrsmitteln – Teilraum Karlsruhe III.....	40
Abb. 17	Erhebungsablauf.....	53

1 Abkürzungsverzeichnis

Abb.	Abbildung
BMVBS	Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Stadtentwicklung
bzw.	beziehungsweise
ca.	circa
CATI	Computer Assisted Telephone Interview
CAWI	Computer Assisted Web Interview
d.h.	das heißt
Di	Dienstag
Do	Donnerstag
Fr	Freitag
ggf.	gegebenenfalls
km	Kilometer
km/h	Kilometer pro Stunde
MiD	Mobilität in Deutschland (Studie des BMVBS)
Min, min	Minute
mind.	mindestens
MIV	motorisierter Individualverkehr
Mo	Montag
NVK	Nachbarschaftsverband Karlsruhe
ÖV	öffentlicher Verkehr
ÖPV	öffentlicher Personenverkehr
ÖPNV	öffentlicher Personennahverkehr
Pkw	Personenkraftwagen
schr	schriftlich
SNA	Stichproben-Neutrale Ausfälle
Tab.	Tabelle
Tel	Telefon
tel.	telefonisch

2 Definitionen

Befragungsgebiet

Karlsruhe Teilraum I, Karlsruhe Teilraum II, Karlsruhe Teilraum III, Ettlingen, Rheinstetten, Stuten-see, Eggenstein-Leopoldshafen, Karlsbad, Linkenheim-Hochstetten, Marxzell, Pfinztal, Waldbronn, Weingarten, Gondelsheim, Bruchsal

Teilräume Karlsruhe

Karlsruhe I: Hohenwettersbach, Grünwettersbach, Palmbach, Stupferich, Bergwald

Karlsruhe II: Nordstadt, Weststadt, Südweststadt, Südstadt, Oststadt, Innenstadt West, Innenstadt Ost

Karlsruhe III: Nordweststadt, Mühlburg, Daxlanden, Knielingen, Grünwinkel, Oberreut, Beierteim-Bulach, Weiherfeld-Dammerstock, Rüppurr, Waldstadt, Rintheim, Hagsfeld, Durlach (ohne Bergwald), Grötzingen, Wolfartsweier, Neureut

(Siehe Abb. 1)

normalerweise genutzter Fahrschein

Tab. 1 Klassifikation der Fahrkarten

Bartarif	<ul style="list-style-type: none"> Einzelfahrkarte Kinderfahrkarte 4-er-Karte Gruppenkarte 24-Stunden-Karte
Zeitkarte	<ul style="list-style-type: none"> 9-Uhr-Karte Monatskarte Jahreskarte AboPlus KVV/VRN Firmenkarte Karte ab 60
Ausbildungstarif	<ul style="list-style-type: none"> Studikarte ScoolCard / Ausbildungskarte
sonstiger Fahrschein	<ul style="list-style-type: none"> andere Fahrkarten übertragbare Zeitkarte

Tagtypen

mittlerer Werktag: Dienstag bis Donnerstag nicht an Ferien oder Feiertage angrenzend

anderer Werktag: Montag, Freitag sowie Dienstag bis Donnerstag an Ferien oder Feiertag angrenzend

Montag bis Freitag in Ferien

Samstag, Sonn- und Feiertage

Räumliche Verkehrsart

Binnenverkehr Karlsruhe: Quelle und Ziel liegen innerhalb von Karlsruhe.

Quell-/Zielverkehr Karlsruhe: Nur Quelle oder nur Ziel in Karlsruhe. Das dazugehörige Ziel bzw. die dazugehörige Quelle kann im NVK, Bruchsal oder Gondelsheim liegen.

Binnenverkehr Umlandgemeinde: Quelle und Ziel liegen innerhalb einer Gemeinde im NVK, Bruchsal oder Gondelsheim OHNE Karlsruhe.

Zwischengemeindlicher Verkehr zwischen übrigen NVK, Bruchsal, Gondelsheim: Quelle und Ziel im NVK, Bruchsal oder Gondelsheim, OHNE Binnenverkehr Karlsruhe und OHNE Binnenverkehr Umlandgemeinde.

Übriger Verkehr: Quelle und/oder Ziel liegen im übrigen Deutschland oder Ausland.

Nicht zuordenbar: Aufgrund fehlerhafter Eingabe konnte Start und/oder Ziel nicht geocodiert werden und somit ist die Zuordnung zu einer Verkehrsart nicht möglich.

Verkehrsmittel

ÖV-Nahverkehr: Bus, Straßenbahn/Stadtbahn, Regionalbahn, Taxi

ÖV-Fernverkehr: Fernzug

Ermittlung der genutzten Verkehrsmittel

Die Verkehrsmittelwahl wurde durch die Erfassung aller Wege an einem vorgegebenen Stichtag ermittelt. Start- und Ankunftszeit, Ausgangs- und Zielort, Ziel/Zweck sowie die genutzten Verkehrsmittel wurden nur erfasst, wenn mindestens ein Weg am Stichtag im Befragungsgebiet, also Start- oder Zielort im NVK, Bruchsal oder Gondelsheim, stattgefunden hat. Mit anderen Worten: Wenn der/die Befragte den kompletten Stichtag außerhalb vom NVK, Bruchsal und Gondelsheim verbracht hat, wurden keine Wege erfasst.

Ein Weg ist immer über einen Zweck definiert (z.B. Weg zur Arbeit, Weg zum Einkaufen, Nach-Hause-Weg). Rundwege (z.B. Hund ausführen, Spazieren gehen wurden in zwei Wege geteilt).

Tab. 2 Festlegung von Hauptverkehrsmitteln

Auf dem Weg genutzte(s) Verkehrsmittel	Hauptverkehrsmittel	Hauptverkehrsmittel kategorisiert
nur andere als die unten genannten Verkehrsmittel	sonstiges	sonstiges
nur zu Fuß	zu Fuß	zu Fuß
Fahrrad und kein weiteres „höherrangiges“ Verkehrsmittel	Fahrrad	Fahrrad
Roller/Motorrad/Mofa und kein weiteres „höherrangiges“ Verkehrsmittel	Roller/Motorrad/Mofa als Fahrer/in	MIV als Fahrer/-in
Pkw als Fahrer/in und kein weiteres „höherrangiges“ Verkehrsmittel	Pkw als Fahrer/in	
Carsharing und kein weiteres „höherrangiges“ Verkehrsmittel	Pkw als Fahrer/in	
Pkw als Mitfahrer/in und kein weiteres „höherrangiges“ Verkehrsmittel	Pkw als Mitfahrer/in	MIV als Mitfahrer/-in
ÖV-Nahverkehr und kein Fernverkehr	ÖPNV	ÖV
ÖV-Fernverkehr	ÖV	

Berechnung der Entfernungen und Geschwindigkeiten

Die Entfernungen und Geschwindigkeiten wurden nur für Wege im Verkehr ausschließlich im NVK, Bruchsal und Gondelsheim (Befragungsgebiet) berechnet. Für Wege, die ins übrige Deutschland oder Ausland gehen, werden keine Entfernungen und Geschwindigkeiten berechnet.

Die Entfernungen wurden mit einem Routenplaner berechnet (bei Fuß- und Radwegen wurden die Fußwegeentfernung des Routenplaners, bei motorisierten Wegen die Pkw-Entfernung übernommen). Bei ÖV-Wegen gilt: Wenn Start oder Ende des Weges die eigene Wohnung ist, wird diese Adresse sowie die End- bzw. Starthaltestelle genutzt. Bei Fahrten ohne Wohnungsbezug werden nur die Start- und Endhaltestellen genutzt.

Bei Wegen im Wohnumfeld wurde die Entfernung nicht berechnet, sondern pauschal ein Wert von 250 Metern angesetzt.

Bei 93% aller berichteten Wege im Befragungsgebiet war die Zielangabe so genau, dass die Entfernungsberechnung erfolgreich war. Darunter befinden sich auch Wege im Wohnumfeld (13% aller Wege), bei denen die Entfernung nicht berechnet wurde, sondern pauschal der Wert „250 Meter“ angesetzt wurde.

Aus der Entfernung und der Wegdauer (Grundlage: Start- und Ankunftszeit laut Angabe des Befragten) wird die Geschwindigkeit des jeweiligen Weges berechnet. Es wurden nur Wege übernommen, deren Geschwindigkeiten in einem plausiblen Rahmen lagen. Wenn die berechnete Geschwindigkeit unplausibel war, wurde auch die Entfernung aus der Auswertung ausgeschlossen.

Trotz Plausibilisierungen unterliegen die Werte einer Reihe von Ungenauigkeiten, wie z.B. Schätzfehler der Befragten bei der Wegdauer, Fehler bei den Zielangaben bzw. Georeferenzierungen und Fehler bei der Entfernungsberechnung durch den Routenplaner.

Tab. 3 Festlegung der plausiblen Geschwindigkeiten

auf dem Weg genutztes Hauptverkehrsmittel	Geschwindigkeit von... (km/h)	bis... (km/h)
zu Fuß	0,5	15
Fahrrad	5	40
Roller/ Motorrad/ Mofa	5	100
MIV als Fahrer/-in, MIV als Mitfahrer/-in, Taxi	10	150
Bus, Straßenbahn/Stadtbahn	10	80
Regionalbahn	10	100
Fernzug	50	160

3 Zusammenfassung

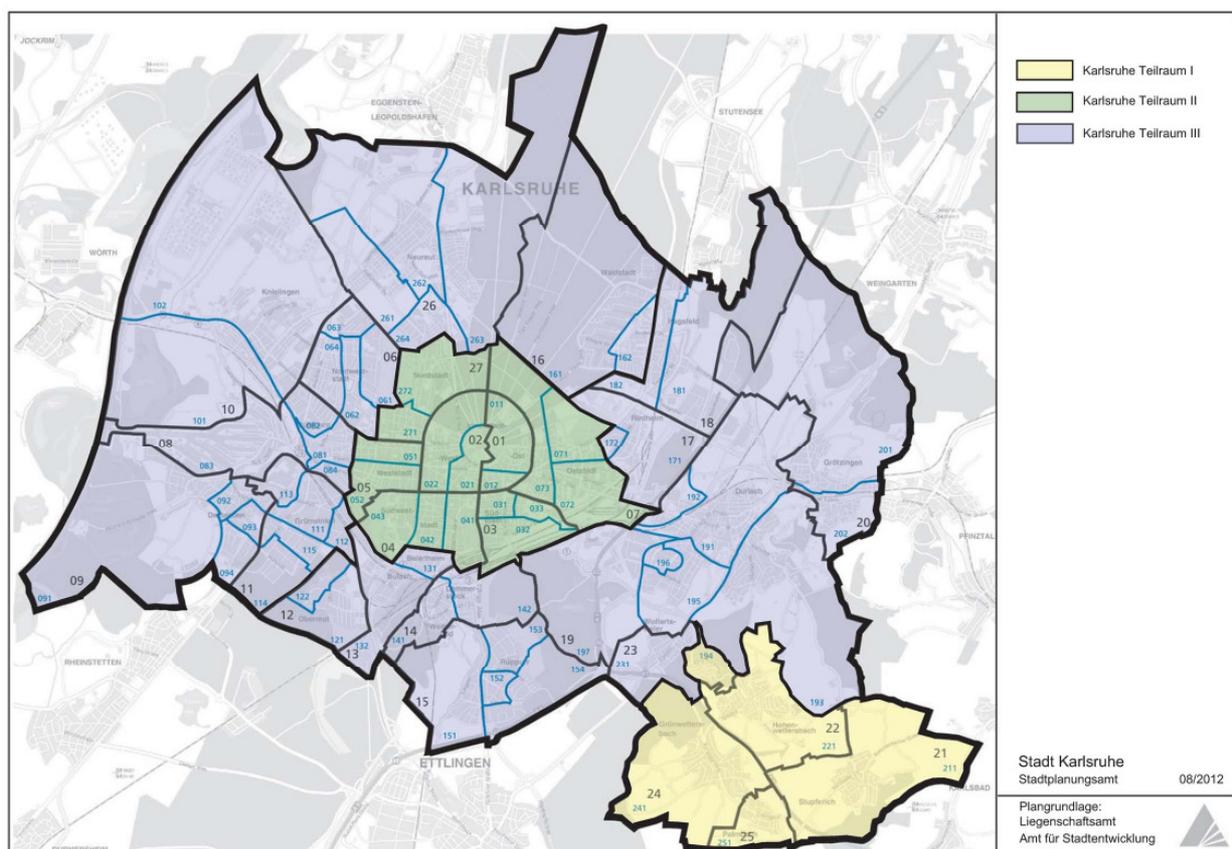
3.1 Befragungsmethode

Im Rahmen einer repräsentativen Haushaltsbefragung in der Stadt und Region Karlsruhe wurden 7.840 Einwohner/-innen (ab 0 Jahre) zu ihrem Mobilitätsverhalten befragt. Dazu sollten die Befragten für einen zufällig ausgewählten Stichtag im Zeitraum zwischen dem 27.02. und 27.05.2012 (ausgenommen Ostern 05.04.-10.04.2012) alle Wege mit dem genutzten Verkehrsmittel, dem Wegziel, dem Wegzweck (und weitere Merkmale) berichten. Die Stichprobenstruktur wurde durch ein iteratives Gewichtungsverfahren an Randverteilungen aus Sekundärstatistiken angepasst. Das Gewichtungsverfahren glich unterschiedliche Auswahlwahrscheinlichkeiten und Erreichbarkeiten der Haushalte, selektive Teilnahmebereitschaften und Saisoneinflüsse aus.

Die Ergebnisse wurden nach soziodemografischen Merkmalen gewichtet und sind saisonbereinigt. Sie beziehen sich auf alle sieben Wochentage.

In der Summe ergibt sich daraus ein repräsentatives Bild des Verkehrsverhaltens der Bevölkerung der Stadt Karlsruhe.

Abb. 1 Gebietsgliederung der Stadt Karlsruhe¹



¹ Karlsruhe I: Hohenwettersbach, Grünwettersbach, Palmbach, Stupferich, Bergwald

Karlsruhe II: Nordstadt, Weststadt, Südweststadt, Südstadt, Oststadt, Innenstadt West, Innenstadt Ost

Karlsruhe III: Nordweststadt, Mühlburg, Daxlanden, Knielingen, Grünwinkel, Oberreut, Beierheim-Bulach, Weiherfeld-Dammerstock, Rüppurr, Waldstadt, Rintheim, Hagsfeld, Durlach (ohne Bergwald), Grötzingen, Wolfartsweier, Neureut

3.2 Zentrale Kennziffern

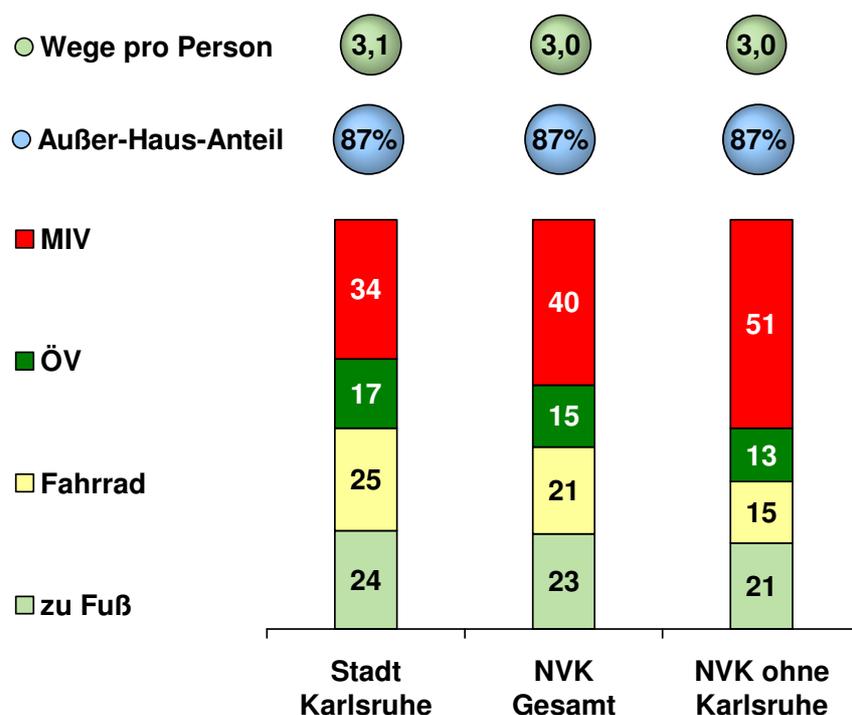
Im NVK gesamt sind 87% der Einwohner/-innen an einem mittleren Tag mobil. Bezogen auf die Gesamtbevölkerung werden in der Stadt Karlsruhe 3,1 Wege pro Person und im NVK ohne Karlsruhe 3,0 Wege pro Person und Tag zurückgelegt.

Während im NVK ohne Karlsruhe über die Hälfte aller Wege durch den motorisierten Individualverkehr (MIV) zurückgelegt werden, ist es in der Stadt Karlsruhe nur ca. jeder dritte Weg. Eine große Rolle in der Stadt Karlsruhe spielt hingegen das Fahrrad: jeder vierte Weg findet mit dem Fahrrad statt.

Der Anteil der öffentlichen Verkehrsmittel liegt in der Stadt Karlsruhe bei 17% und im NVK ohne Karlsruhe bei 13%.

Abb. 2 Mobilitätskennziffern²

Verkehrsmittelanteile in Prozent; Werte der Verkehrsmittelanteile siehe Tab. 27



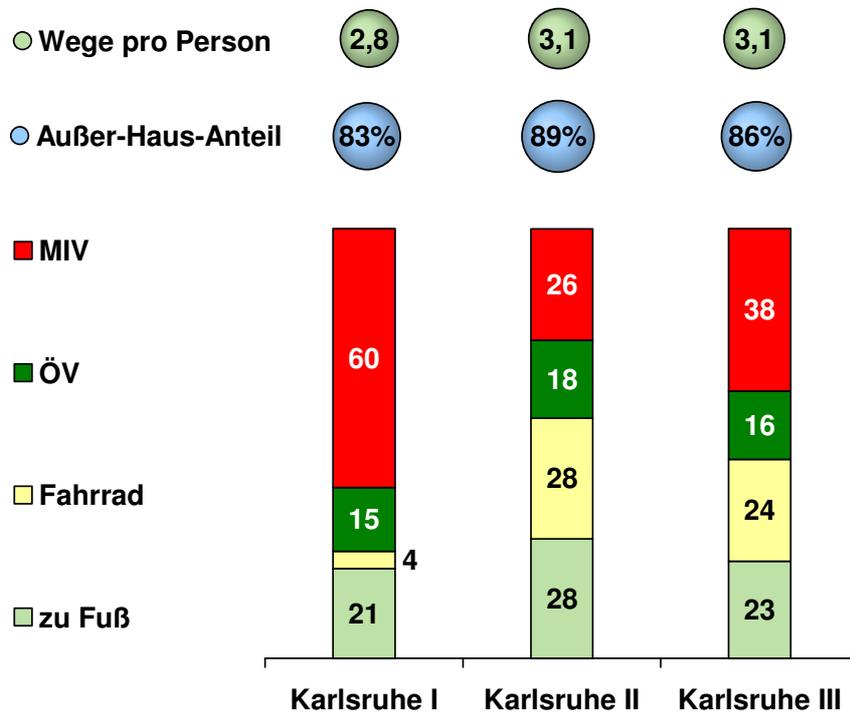
² Stadt Karlsruhe: zu Fuß 24,4%, Fahrrad 24,5%, ÖV 16,7%, MIV 34,4%

NVK gesamt: zu Fuß 23,3%, Fahrrad 21,0%, ÖV 15,4%, MIV 40,4%

NVK ohne Karlsruhe: zu Fuß 21,3%, Fahrrad 14,9%, ÖV 13,1%, MIV 50,7%

Abb. 3 Mobilitätskennziffern nach den Karlsruher Teilräumen³

Verkehrsmittelanteile in Prozent; Definition Teilräume siehe 2 Definitionen; Werte der Verkehrsmittelanteile siehe Tab. 27



³ Karlsruhe I: zu Fuß 20,9%, Fahrrad 4,0%, ÖV 14,9%, MIV 60,2%
 Karlsruhe II: zu Fuß 27,8%, Fahrrad 28,1%, ÖV 18,1%, MIV 25,9%
 Karlsruhe III: zu Fuß 22,6%, Fahrrad 23,7%, ÖV 15,9%, MIV 37,8%

3.3 ÖV-Kennziffern

Umsteigefaktor

Der Umsteigefaktor durch Einwohner/-innen der Stadt Karlsruhe, die öffentliche Verkehrsmittel nutzen, beträgt 1,4. Das heißt, auf allen Wegen mit öffentlichen Verkehrsmitteln werden durchschnittlich 1,4 ÖV-Verkehrsmittel genutzt. Einwohner/-innen im NVK ohne Karlsruhe nutzen durchschnittlich auch 1,4 öffentliche Verkehrsmittel (siehe Tab. 33).

ÖV-Partizipation

21% der Einwohner/-innen aus Karlsruhe und 17% der Einwohner/-innen im NVK ohne Karlsruhe nutzen an einem durchschnittlichen Tag die öffentlichen Verkehrsmittel. Deutlich unterdurchschnittlich ist dieser Wert an Wochenenden sowie an Arbeitstagen in den Ferien (siehe Tab. 33).

Tagesganglinie

Die meisten ÖV-Wege an einem mittleren Werktag werden gegen 7 Uhr zurückgelegt (Karlsruhe: 14%, NVK ohne Karlsruhe 24%). Am Nachmittag gibt es einen deutlichen Unterschied zwischen der Stadt Karlsruhe und dem NVK ohne Karlsruhe. Während die meisten Nachmittagswege, die durch die Einwohner/-innen der Stadt Karlsruhe mit dem ÖV zurückgelegt werden, gegen 17 Uhr stattfinden (11%), gibt es bei den ÖV-Wege durch die Einwohner/-innen des NVK ohne Karlsruhe eine deutliche Spitze (18%) gegen 13 Uhr (siehe Abb. 12).

3.4 Aufenthaltsdauer im Verkehr, Entfernungen und Geschwindigkeiten

Wegdauer und Aufenthaltsdauer im Verkehr

Durchschnittlich dauert jeder Weg der Einwohner/-innen aus Karlsruhe 15,3 Minuten. Es gibt dabei keine nennenswerten Unterschiede zwischen den Fuß-, Fahrrad- und MIV-Wege. Diese liegen alle (leicht) unterdurchschnittlich. Deutlich überdurchschnittlich sind hingegen die Wegzeiten in öffentlichen Nahverkehrsmitteln (siehe Tab. 35).

Die meiste Zeit wird für Arbeits- und Ausbildungswege aufgewendet, während die Einkaufswege am kürzesten sind (siehe Tab. 35).

Insgesamt verbringen Einwohner/-innen der Stadt Karlsruhe 54,9 Minuten pro Tag im Verkehr (siehe Tab. 37).

Entfernungen

Durchschnittlich legen Einwohner/-innen der Stadt Karlsruhe pro Weg 3,7 km zurück, dabei sind die Fußwege durchschnittlich 0,7 km lang und Fahrradwege 2,5 km. Die größte Entfernung in Karlsruhe wird mit durchschnittlich 5,9 km auf Arbeitswegen zurückgelegt. Deutlich kürzer sind dagegen Einkaufswege (2,4 km) und Wege für private Erledigungen (2,9 km) (siehe Tab. 38).

Insgesamt legen Einwohner/-innen der Stadt Karlsruhe an einem mittleren Tag 13,3 km zurück, dabei legen Männer etwas längere Strecken zurück (13,6 km), als die Frauen (12,9 km). Die zurückgelegten Kilometer in der Altersgruppe der 35-59-Jährigen sind mit 15,1 km im Durchschnitt am höchsten (siehe Tab. 40).

Geschwindigkeiten

Je länger die zurückgelegte Strecke ist, desto größer ist die durchschnittliche Geschwindigkeit. Fußwege werden durch Einwohner/-innen von Karlsruhe durchschnittlich mit 3,7 km/h zurückgelegt und Radwege mit 10,5 km/h. Ca. doppelt so schnell sind dagegen die Verkehrsmittel des MIV und ÖV (siehe Tab. 42).

3.5 Generelle Verkehrsmittelnutzung

Pkw-Nutzung

In 24% aller Haushalte ist kein Pkw vorhanden. Dabei hat ungefähr jeder dritte Haushalt in der Stadt Karlsruhe keinen Pkw, während es im NVK ohne Karlsruhe nur ca. jeder zehnte Haushalt ist. Im Vergleich zu den übrigen Gemeinden und Stadtteilen besitzen Haushalte im Gebiet Karlsruhe II überdurchschnittlich oft keinen Pkw (siehe Tab. 7).

Durchschnittlich besitzt ein Haushalt in Karlsruhe 0,9 Pkw und im NVK ohne Karlsruhe 1,3 Pkw (siehe Tab. 7).

Obwohl der Grad der Motorisierung im NVK ohne Karlsruhe insgesamt höher ist, als in der Stadt Karlsruhe, ist der Anteil der Haushalte, die mindestens einen Pkw besitzen mit 52% gleich (siehe Tab. 7).

Während 71% der Erwachsenen in Karlsruhe mind. ein Mal die Woche einen Pkw als Fahrer/in nutzen, sind es im NVK ohne Karlsruhe 88%. Dies deckt sich auch mit den Ergebnissen zur Pkw-Verfügbarkeit und Pkw-Dichte (siehe Tab. 11).

8% der Einwohner/-innen ab 17 Jahren in Karlsruhe nutzen nie einen Pkw als Fahrer/in, im NVK ohne Karlsruhe beträgt der Anteil der Nichtnutzer/innen 5% (siehe Tab. 11).

Fahrrad-Nutzung

Nur 7% der Einwohner/-innen ab 6 Jahren im NVK gesamt haben kein Fahrrad (Stadt Karlsruhe: 8%, NVK ohne Karlsruhe: 6%) (siehe Tab. 14).

64% aller Einwohner/-innen der Stadt Karlsruhe ab 6 Jahren nutzen mindestens ein Mal die Woche ein Fahrrad, im NVK ohne Karlsruhe sind es 58%. Für regelmäßige Wege (mind. vier Mal die Woche) nutzen es 42% der Einwohner/-innen der Stadt Karlsruhe aber nur fast jeder dritte Einwohner ab 6 Jahren aus dem NVK ohne Karlsruhe (29%) (siehe Tab. 14).

Ungefähr jede/r Zehnte nutzt nie ein Fahrrad (Stadt Karlsruhe: 8%, NVK ohne Karlsruhe: 10%) (siehe Tab. 14).

ÖV-Nutzung

Nur 5% aller Einwohner/-innen in der Stadt Karlsruhe fahren nie mit den öffentlichen Verkehrsmitteln. Der Rest verteilt sich in etwa gleich auf regelmäßige Nutzung, gelegentliche Nutzung und seltene Nutzung (siehe Tab. 16).

Im NVK ohne Karlsruhe ist der Anteil der Nicht-ÖV-Nutzer ca. doppelt so hoch, als in der Stadt Karlsruhe (10%). Jede/r dritte Einwohner/in der befragten Gemeinden im NVK ohne Karlsruhe fährt immerhin regelmäßig (mind. ein Mal die Woche) mit den öffentlichen Verkehrsmitteln. 48% nutzen diese jedoch seltener als ein Mal im Monat (siehe Tab. 16)

Vor allem junge Menschen in der Alterskategorie bis 34 Jahre nutzen die öffentlichen Verkehrsmittel überdurchschnittlich oft, in den darauf folgenden Alterskategorien nimmt die Nutzungshäufigkeit im Durchschnitt deutlich ab (siehe Tab. 15).

Einwohner/-innen, die mindestens drei Mal in der Woche mit öffentlichen Verkehrsmitteln fahren, nutzen hauptsächlich Zeitkarten oder Fahrscheine des Ausbildungstarifs. Mit sinkender Nutzungshäufigkeit steigt der Anteil des Bartarifs deutlich an (siehe Tab. 18).

3.6 Weitere Ergebnisse

Carsharing

5% der Haushalte im NVK gesamt sind Mitglied in einer Car-Sharing-Organisation. Dies entspricht ca. 10.000 Haushalten in der Stadt Karlsruhe (7%) und ca. 1.000 Haushalten im NVK ohne Karlsruhe (1%) (siehe Tab. 45).

Arbeitszeiten und Home Office

21% der erwerbstätigen Einwohner/-innen in Karlsruhe arbeiten auch nachts (d.h. Arbeitszeit beginnt vor 4 Uhr oder endet nach 22 Uhr) (siehe Tab. 47) und 35% mindestens manchmal im Home Office. Regelmäßige Home Office Arbeit (mind. ein Mal die Woche) findet bei 17% der Erwerbstätigen statt (siehe Tab. 48). Knapp die Hälfte der Erwerbstätigen, die mindestens ein Mal im Monat im Home Office arbeiten gab an, dass dadurch reelle Wege wegfallen (siehe Tab. 51).

Parkplatzsituation

Ca. jede/r dritte erwerbstätige oder sich in Ausbildung befindende Einwohner/-in mit Führerschein in der Stadt Karlsruhe (32%) gibt an, dass es (sehr) schwierig ist, einen Parkplatz in der Nähe des Arbeits- oder Ausbildungsplatzes zu finden. Im NVK ohne Karlsruhe betrifft das nur ca. jede/n 6 Einwohner/-in (17%) (siehe Tab. 52).

14% der Erwerbstätigen oder sich in Ausbildung befindenden Einwohner/-innen aus Karlsruhe mit Führerschein, die für Arbeits- und Ausbildungswege einen Pkw nutzen, müssen ihr Fahrzeug kostenpflichtig parken, 7% davon nur zum Teil (siehe Tab. 55).

Elektro-Fahrrad

1% der erwachsenen Einwohner/-innen (ab 18 Jahren) aus der Stadt Karlsruhe besitzt bereits ein Elektro-Fahrrad. 3% beabsichtigen in den nächsten zwei Jahren, eins zu kaufen. Die Kaufabsicht korreliert dabei mit dem Einkommen: je höher das durchschnittliche pro-Kopf-Nettoeinkommen, desto höher ist der Anteil der Einwohner/-innen mit Kaufabsicht (siehe Tab. 59 und Tab. 60).

Änderung des Mobilitätsverhaltens

Auf die Frage: „Hat sich Ihr Mobilitätsverhalten innerhalb der letzten beiden Jahre geändert?“ gaben 66% der Einwohner/-innen aus Karlsruhe an, dass sich ihr Verhalten nicht geändert hat. Hat sich das Verhalten geändert, geschah dies hauptsächlich auf Grund einer höheren Fahrradnutzung (siehe Tab. 61).

Preisvergleich Auto-ÖV

53% der erwachsenen Einwohner/-innen der Stadt Karlsruhe (ab 18 Jahren) schätzen die öffentlichen Verkehrsmittel als günstiger ein im Vergleich zum Auto. Ca. jeder Fünfte hält aber das Auto für die günstigere Variante (siehe Tab. 62).

Es gibt keine nennenswerten Unterschiede bei der Betrachtung der Einschätzungen nach dem Geschlecht. Bezüglich des Alters lässt sich jedoch feststellen: mit zunehmendem Alter wird der ÖV im Vergleich zum Auto zunehmend günstiger eingeschätzt (siehe Tab. 62).

Internet und Mobiltelefon

17% aller Einwohner/-innen in Karlsruhe besitzen kein Mobiltelefon. In der Gruppe der 18-34-Jährigen sind es nur 2%. Bei Kindern und Jugendlichen zwischen 14 und 17 Jahren besitzt fast Jede/r ein Mobiltelefon (93%). 73% der Senioren ab 60 verfügen über einen Mobilfunkzugang (siehe Tab. 58).

Ca. jede/r vierte Einwohner/in in der Stadt Karlsruhe verfügt bereits über ein Mobiltelefon mit Internetnutzung. Bei den 18-34-Jährigen ist es sogar schon jede/r Zweite. Bei den Senioren ab 60 Jahren sind es dagegen nur 5%.

Einen Internetzugang zu Hause haben 81% aller Haushalte im NVK gesamt. Es gibt dabei keine nennenswerten Unterschiede zwischen der Stadt Karlsruhe und dem NVK ohne Karlsruhe (siehe Tab. 46).

4 Zeitreihe

Im Folgenden werden die Ergebnisse aus früheren Untersuchungen und die aktuellen Ergebnisse als Zeitreihe dargestellt. Die Ergebnisse aus den Jahren 1982, 1992 und 2002 stammen aus dem Socialdata-Bericht „Mobilitätsverhalten in Karlsruhe und seinem Umland“ vom September 2002.

Anmerkung: In der vorliegenden Untersuchung gab es im Vergleich zu den Jahren 1982, 1992 und 2002 einen Methodenwechsel. Während die Befragung in den Vorjahren schriftlich-postalisch stattfand, wurde die vorliegende Untersuchung online und telefonisch durchgeführt (siehe Abschnitt 6 Methodennachweis). Der Fragekatalog weist geringe Änderungen auf und die Gewichtungungsverfahren sind nicht identisch. Bei einem Vergleich der Ergebnisse sind diese Randbedingungen zu beachten.

Tab. 4 Wichtigste Mobilitätskennziffern für die Stadt Karlsruhe

	1982 ⁴	1992 ⁴	2002 ⁴	2012
Außer-Haus-Anteil	-	-	79%	87%
Wege pro Person und Tag	2,8	3,0	2,9	3,1
Modal Split:				
zu Fuß	30%	23%	22%	24,4%
Fahrrad	13%	17%	16%	24,5%
MIV als Fahrer/-in	32%	33%	34%	25,7%
MIV als Mitfahrer/-in	12%	11%	10%	8,7%
ÖV	13%	16%	18%	16,7%
Aufenthaltsdauer im Verkehr in min	60	56	55	55
Entfernung pro Person und Tag in km	16	19	20	13

Tab. 5 Hauptverkehrsmittel nach räumlicher Verkehrsart

	Binnenverkehr Karlsruhe			von/nach Karlsruhe		
	1992 ⁴	2002 ⁴	2012	1992 ⁴	2002 ⁴	2012
zu Fuß	26%	25%	28%	0%	1%	3%
Fahrrad	19%	18%	27%	1%	3%	16%
MIV als Fahrer/-in	27%	30%	26%	67%	59%	42%
MIV als Mitfahrer/-in	10%	9%	7%	21%	17%	13%
ÖV	18%	18%	15%	11%	20%	26%

Tab. 6 Weitere Ergebnisse

	2002 ⁴	2012
Anzahl Pkw pro Haushalt	0,8	0,9
Fahrradbesitz	77%	92%

⁴ Quelle: Socialdata, München

5 Ergebnisse

Im Folgenden sind die Ergebnisse der Mobilitätsbefragung dargestellt. Abweichungen der Summe der Spalten- bzw. Zeilenprozent von 100% entstehen durch Rundungsfehler. Diese sind aufgrund des dynamischen Auswertungssystems nicht zu verhindern, da die Voreinstellungen manuell nicht veränderbar sind.

5.1 Pkw-Dichte

Ungefähr jeder dritte Haushalt in der Stadt Karlsruhe hat keinen Pkw, während es im NVK ohne Karlsruhe nur ca. jeder zehnte Haushalt ist. Im Vergleich zu den übrigen Gemeinden und Stadtteilen besitzen Haushalte im Gebiet Karlsruhe II überdurchschnittlich oft keinen Pkw.

Obwohl der Grad der Motorisierung im NVK ohne Karlsruhe insgesamt höher ist, als in der Stadt Karlsruhe, ist der Anteil der Haushalte mit einem Pkw mit 52% gleich.

Tab. 7 Anzahl Pkw im Haushalt

n = ungewichtete Fallzahl; Definition Karlsruhe I, II, III siehe 2. Definitionen

	kein Pkw	1 Pkw	2 Pkw	3 Pkw und mehr	Durchschnitt	n (Haushalte)
Karlsruhe	30%	52%	15%	3%	0,9	1459
Karlsruhe I	11%	56%	29%	4%	1,3	398
Karlsruhe II	43%	46%	10%	1%	0,7	382
Karlsruhe III	24%	55%	17%	4%	1,0	679
NVK gesamt	24%	52%	20%	4%	1,0	2744
NVK ohne Karlsruhe	12%	52%	30%	6%	1,3	1285
Gondelsheim	7%	58%	25%	10%	1,4	132
Bruchsal	15%	52%	27%	7%	1,3	245

Die Pkw-Dichte aus den erhobenen Daten deckt sich annähernd mit den Werten aus den amtlichen Statistiken.

Tab. 8 Abstellort des Haushalts-Pkw

n = ungewichtete Fallzahl; Haushalte, die einen Pkw besitzen; Frage bezieht sich auf den am häufigsten genutzten Pkw

	gesamt Karlsruhe	NVK gesamt	NVK ohne Karlsruhe	Gondels- heim, Bruchsal	Anzahl Pkw Karlsruhe		
					1 Pkw	2 Pkw	3 Pkw und mehr
am Straßenrand/im öffentli- chen Raum	43%	32%	16%	16%	45%	36%	38%
in der Garage/auf einem privaten Stellplatz	57%	68%	84%	84%	55%	64%	62%
n (Haushalte)	1246	2460	1214	354	744	426	76

5.2 Generelle Verkehrsmittelnutzung

Folgende Ergebnisse beruhen auf der Selbsteinschätzung der Befragten und beschreiben die generelle Verkehrsmittelnutzung. Die Auswertung erfolgte auf Personenebene.

Abb. 4 Nutzungshäufigkeiten von Verkehrsmitteln in Karlsruhe

in %; Pkw als Fahrer/in: Einwohner/-innen ab 17 Jahre, die einen Führerschein besitzen; Fahrrad: Einwohner/-innen ab 6 Jahre, ohne „kein Fahrrad“; nur Karlsruhe

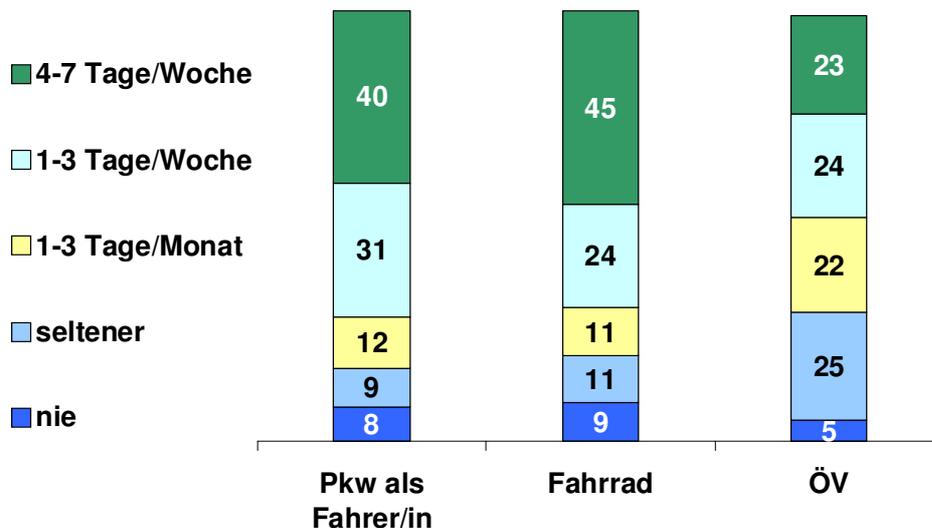


Abb. 5 Nutzungshäufigkeiten von Verkehrsmitteln im Teilraum Karlsruhe I

in %; Pkw als Fahrer/in: Einwohner/-innen ab 17 Jahre, die einen Führerschein besitzen; Fahrrad: Einwohner/-innen ab 6 Jahre, ohne „kein Fahrrad“; Definition Teilräume siehe 2 Definitionen; nur Karlsruhe I

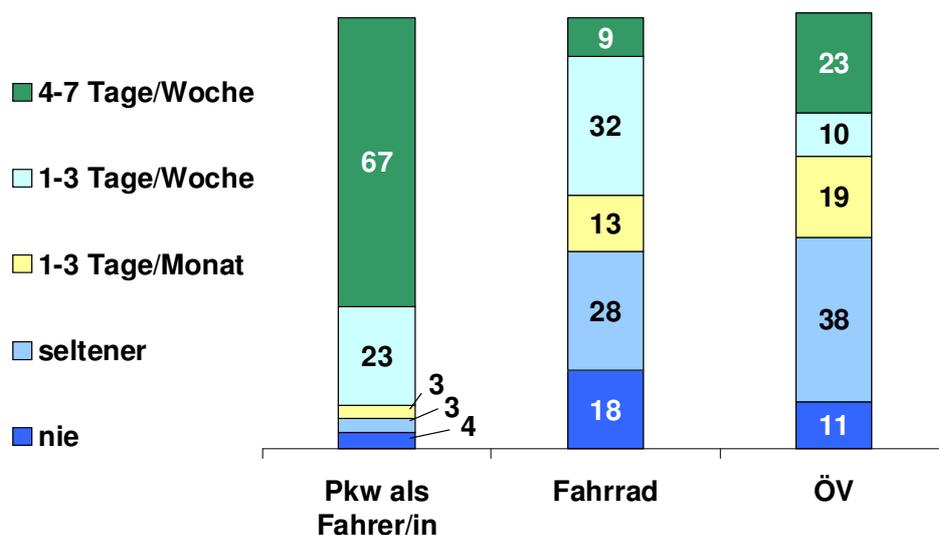


Abb. 6 Nutzungshäufigkeiten von Verkehrsmitteln im Teilraum Karlsruhe II

in %; Pkw als Fahrer/in: Einwohner/-innen ab 17 Jahre, die einen Führerschein besitzen; Fahrrad: Einwohner/-innen ab 6 Jahre, ohne „kein Fahrrad“; Definition Teilräume siehe 2 Definitionen; nur Karlsruhe II

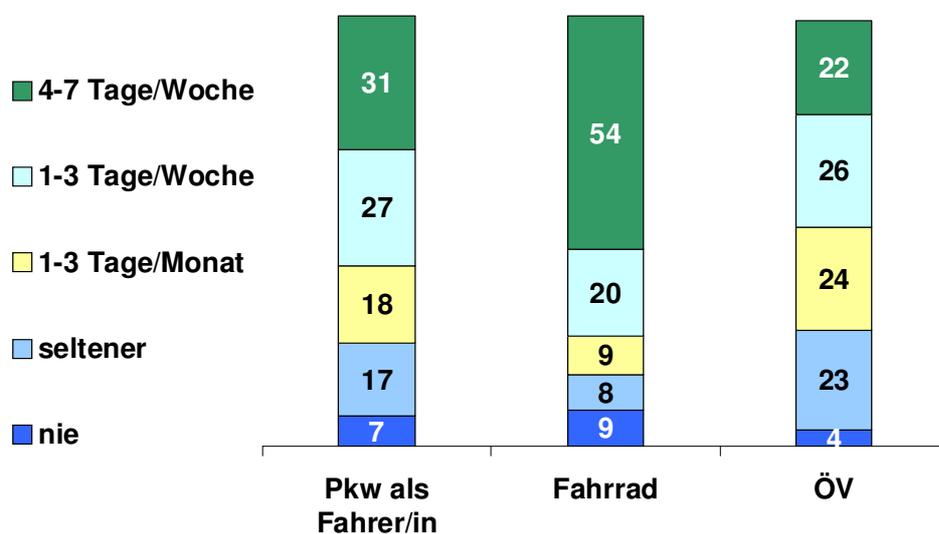
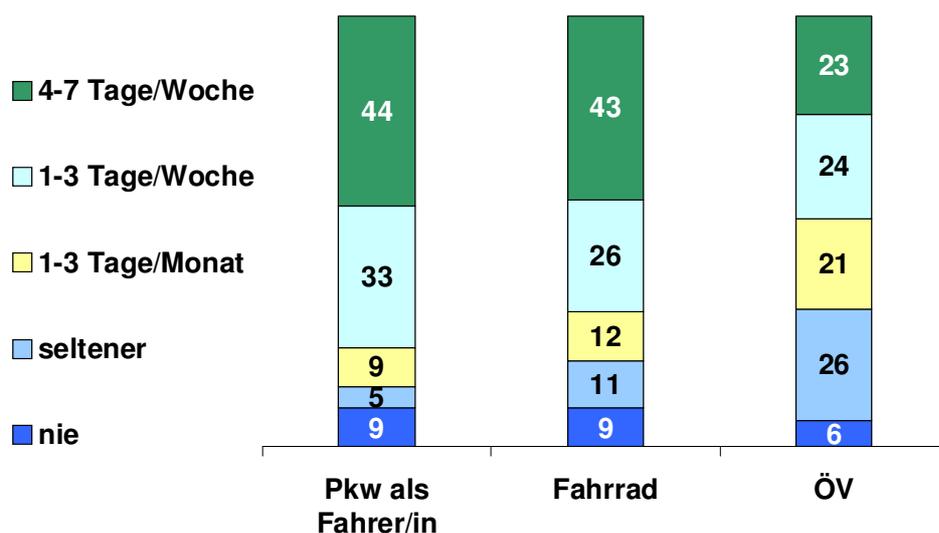


Abb. 7 Nutzungshäufigkeiten von Verkehrsmitteln im Teilraum Karlsruhe III

in %; Pkw als Fahrer/in: Einwohner/-innen ab 17 Jahre, die einen Führerschein besitzen; Fahrrad: Einwohner/-innen ab 6 Jahre, ohne „kein Fahrrad“; Definition Teilräume siehe 2 Definitionen; nur Karlsruhe III



60% der Einwohner/-innen über 16 Jahren können jederzeit über einen Pkw als Fahrer/in oder Mitfahrer/in verfügen. Es gibt dabei keine nennenswerten Unterschiede zwischen Frauen und Männern. Einwohner/-innen zwischen 17 und 34 Jahre können mit 37% unterdurchschnittlich gut über einen Pkw verfügen. In der Alterskategorie der 35-Jährigen und älter hingegen ist der Anteil derjenigen, die jederzeit über einen Pkw verfügen können, überdurchschnittlich hoch (73% 35-59 Jahre und 68% 60 Jahre und älter).

Tab. 9 Pkw-Verfügbarkeit als Fahrer/in und Mitfahrer/in nach Alter und Geschlecht

n = ungewichtete Fallzahl; Einwohner/-innen ab 17 Jahre; nur Karlsruhe

	gesamt Karlsruhe	Geschlecht		Alter		
		männlich	weiblich	17 - 34	35 - 59	60+
jederzeit	60%	63%	57%	37%	73%	68%
gelegentlich	7%	6%	7%	10%	5%	5%
nach Absprache	21%	21%	22%	37%	15%	12%
(praktisch) nie	12%	10%	14%	15%	7%	15%
n (Personen)	2868	1422	1446	696	1435	737

Im Gebiet von Karlsruhe II haben überdurchschnittlich viele Einwohner/-innen keine Möglichkeit einen Pkw zu nutzen. Dies deckt sich mit dem hohen Anteil an Haushalten, der keinen Pkw besitzt.

Tab. 10 Pkw-Verfügbarkeit als Fahrer/in und Mitfahrer/in nach Gemeinde

n = ungewichtete Fallzahl; Einwohner/-innen ab 17 Jahre

	jederzeit	gelegentlich	nach Absprache	(praktisch) nie	n (Personen)
Karlsruhe	60%	7%	21%	12%	2868
Karlsruhe I	75%	8%	15%	2%	815
Karlsruhe II	52%	7%	24%	18%	699
Karlsruhe III	64%	6%	21%	9%	1354
NVK gesamt	65%	6%	20%	9%	5487
NVK ohne Karlsruhe	74%	5%	18%	3%	2619
Gondelsheim	79%	3%	14%	4%	266
Bruchsal	72%	8%	16%	4%	502

40% der Einwohner/-innen, die mindestens 17 Jahre alt sind und einen Führerschein besitzen, nutzen den Pkw als Fahrer/in an 4 bis 7 Tagen pro Woche und weitere 31% an 1 bis 3 Tagen pro Woche. Nur 8% nutzen den Pkw als Fahrer/in nie.

Tab. 11 Nutzungshäufigkeit Pkw als Fahrer/in nach Alter und Geschlecht

n = ungewichtete Fallzahl; Einwohner/-innen ab 17 Jahre, die einen Führerschein besitzen; nur Karlsruhe

	gesamt Karlsruhe	Geschlecht		Alter		
		männlich	weiblich	17 - 34	35 - 59	60+
4-7 Tage/Woche	40%	46%	35%	30%	51%	35%
1-3 Tage/Woche	31%	31%	31%	28%	31%	34%
1-3 Tage/Monat	12%	12%	11%	24%	7%	5%
seltener	9%	7%	11%	16%	5%	6%
nie	8%	4%	12%	2%	5%	20%
n (Personen)	2520	1284	1236	541	1361	618

Auch hier ist wieder zu erkennen, dass in Karlsruhe II die Pkw-Nutzung deutlich unter dem Durchschnitt liegt (31% an 4 bis 7 Tagen pro Woche).

Tab. 12 Nutzungshäufigkeit Pkw als Fahrer/in nach Gemeinde

n = ungewichtete Fallzahl; Einwohner/-innen ab 17 Jahre, die einen Führerschein besitzen

	4-7 Tage/Woche	1-3 Tage/Woche	1-3 Tage/Monat	seltener	nie	n (Personen)
Karlsruhe	40%	31%	12%	9%	8%	2520
Karlsruhe I	67%	23%	3%	3%	4%	742
Karlsruhe II	31%	27%	18%	17%	7%	592
Karlsruhe III	44%	33%	9%	5%	9%	1186
NVK gesamt	48%	30%	9%	7%	7%	4886
NVK ohne Karlsruhe	60%	28%	4%	3%	5%	2366
Gondelsheim	73%	21%	1%	2%	3%	246
Bruchsal	65%	27%	2%	2%	4%	452

8% der Einwohner/-innen aus Karlsruhe ab 6 Jahre besitzen kein Fahrrad. 42% nutzen das Fahrrad an 4 bis 7 Tagen pro Woche und 22% an 1 bis 3 Tagen pro Woche. Einwohner/-innen zwischen 6 und 17 Jahre nutzen das Fahrrad überdurchschnittlich oft (50% bzw. 58% an 4 bis 7 Tagen pro Woche).

Tab. 13 Nutzungshäufigkeit Fahrrad nach Alter und Geschlecht

n = ungewichtete Fallzahl; Einwohner/-innen ab 6 Jahre; nur Karlsruhe

	gesamt Karlsruhe	Geschlecht		Alter				
		männlich	weiblich	6 - 13	14 - 17	18 - 34	35 - 59	60+
4-7 Tage/Woche	42%	44%	39%	50%	58%	49%	41%	28%
1-3 Tage/Woche	22%	24%	20%	37%	20%	17%	27%	17%
1-3 Tage/Monat	10%	9%	11%	9%	7%	13%	12%	5%
seltener	10%	10%	10%	3%	12%	12%	11%	7%
nie	8%	8%	9%	0%	2%	4%	4%	23%
kein Fahrrad	8%	5%	11%	0%	0%	5%	5%	21%
n (Personen)	3414	1710	1704	383	216	643	1435	737

Tab. 14 Nutzungshäufigkeit Fahrrad nach Gemeinde

n = ungewichtete Fallzahl; Einwohner/-innen ab 6 Jahre

	4-7 Tage/Woche	1-3 Tage/Woche	1-3 Tage/Monat	seltener	nie	kein Fahrrad	n (Personen)
Karlsruhe	42%	22%	10%	10%	8%	8%	3414
Karlsruhe I	8%	28%	11%	24%	16%	14%	977
Karlsruhe II	50%	18%	8%	7%	8%	8%	830
Karlsruhe III	39%	24%	11%	10%	8%	8%	1607
NVK gesamt	37%	25%	10%	12%	9%	7%	6525
NVK ohne Karlsruhe	29%	29%	11%	16%	10%	6%	3111
Gondelsheim	12%	24%	14%	23%	16%	10%	314
Bruchsal	23%	28%	9%	18%	13%	9%	623

5.3 ÖV-Nutzung

Einwohner/-innen in den Alterskategorien bis 34 Jahre nutzen überdurchschnittlich oft die öffentlichen Verkehrsmittel (23% bzw. 32% an 4 bis 7 Tagen pro Woche).

Tab. 15 Nutzungshäufigkeit ÖV nach Alter und Geschlecht

n = ungewichtete Fallzahl; nur Karlsruhe

	gesamt Karlsruhe	Geschlecht		Alter			
		männlich	weiblich	bis 16	17 - 34	35 - 59	60+
4-7 Tage/Woche	23%	21%	24%	23%	32%	18%	19%
1-3 Tage/Woche	24%	21%	28%	22%	28%	17%	32%
1-3 Tage/Monat	22%	24%	19%	23%	23%	23%	19%
seltener	25%	28%	23%	28%	15%	36%	21%
nie	5%	5%	5%	4%	2%	6%	9%
n (Personen)	3611	1815	1796	743	696	1435	737

Tab. 16 Nutzungshäufigkeit ÖV nach Gemeinde

n = ungewichtete Fallzahl

	4-7 Ta- ge/Woche	1-3 Ta- ge/Woche	1-3 Ta- ge/Monat	seltener	nie	n (Personen)
Karlsruhe	23%	24%	22%	25%	5%	3611
Karlsruhe I	23%	10%	19%	38%	11%	1034
Karlsruhe II	22%	26%	24%	23%	4%	893
Karlsruhe III	23%	24%	21%	26%	6%	1684
NVK gesamt	21%	21%	21%	30%	7%	6849
NVK ohne Karlsruhe	18%	15%	19%	38%	10%	3238
Gondelsheim	22%	10%	10%	43%	15%	336
Bruchsal	23%	11%	15%	40%	11%	655

Einwohner/-innen, die jederzeit über einen Pkw als Fahrer/in oder Mitfahrer/in verfügen können, nutzen die öffentlichen Verkehrsmittel deutlich weniger (34% mindestens ein Mal pro Woche) als Einwohner/-innen, die seltener über einen Pkw verfügen können (gelegentlich 74%, nach Absprache 66% und nie 68% mindestens einmal pro Woche).

Tab. 17 Nutzungshäufigkeit ÖV nach Pkw-Verfügbarkeit als Fahrer/in und Mitfahrer/in

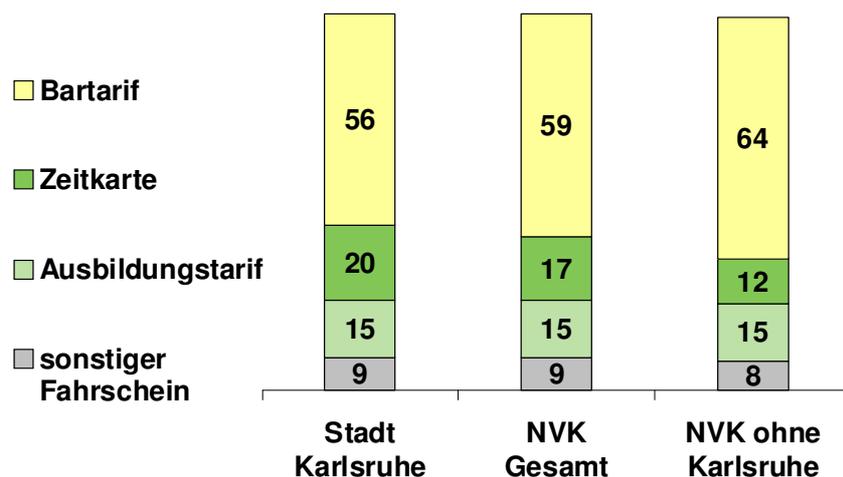
n = ungewichtete Fallzahl; nur Karlsruhe

	gesamt Karlsruhe	jederzeit	gelegentlich	nach Absprache	(praktisch) nie
4-7 Tage/Woche	23%	13%	44%	37%	33%
1-3 Tage/Woche	24%	21%	30%	29%	35%
1-3 Tage/Monat	22%	23%	10%	23%	18%
seltener	25%	35%	12%	11%	8%
nie	5%	7%	3%	1%	6%
n (Personen)	3611	1966	172	566	164

20% der Einwohner/innen von Karlsruhe ab 6 Jahre, die grundsätzlich den ÖV nutzen, besitzen eine Zeitkarte und 56% nutzen Fahrscheine des Bartarifs. Bei diesen Werten ist zu betonen, dass es sich um Ergebnisse handelt, die sich auf die Bevölkerung beziehen. Bei einer Befragung in Fahrzeugen des öffentlichen Verkehrs würden Zeitkartenkunden überwiegen, da diese deutlich häufiger fahren als Bartarif-Kunden.

Abb. 8 Normalerweise genutzter Fahrschein

in %, n = ungewichtete Fallzahl; Einwohner/-innen ab 6 Jahre, die den ÖV nutzen; Definitionen der einzelnen Fahrscheingruppen siehe Tab. 1



Einwohner/-innen, die an 4 bis 7 Tagen mit öffentlichen Verkehrsmitteln fahren, nutzen hauptsächlich Zeitkarten oder Fahrscheine des Ausbildungstarifs. Mit sinkender Nutzungshäufigkeit steigt der Anteil des Bartarifs deutlich an.

Tab. 18 Normalerweise genutzter Fahrschein nach ÖV-Nutzungshäufigkeit

n = ungewichtete Fallzahl; Einwohner/-innen ab 6 Jahre, die den ÖV nutzen; nur Karlsruhe; Definitionen der einzelnen Fahrscheingruppen siehe Tab. 1

	Bartarif	Zeitkarte	Ausbildungstarif	sonstiger Fahrschein	n (Personen)
gesamt Karlsruhe	56%	20%	15%	9%	3200
an 7 Tagen/Woche	1%	46%	33%	19%	97
an 6 Tagen/Woche	1%	52%	40%	7%	177
an 5 Tagen/Woche	3%	48%	40%	9%	382
an 4 Tagen/Woche	7%	58%	27%	8%	101
an 3 Tagen/Woche	20%	46%	25%	8%	153
an 2 Tagen/Woche	47%	34%	10%	9%	192
an 1 Tag/Woche	68%	8%	12%	11%	287
an 1-3 Tage/Monat	79%	3%	8%	10%	732
an 2 bis 10 Tagen/Jahr	93%	1%	2%	5%	714
seltener	90%	2%	3%	5%	365

Tab. 19 Normalerweise genutzter Fahrschein nach Alter und Geschlecht

n = ungewichtete Fallzahl; Einwohner/-innen ab 6 Jahre, die den ÖV nutzen; Definitionen der einzelnen Fahrscheingruppen siehe Tab. 1, nur Karlsruhe

	gesamt Karlsruhe	Geschlecht		Alter			
		männlich	weiblich	bis 16	17 - 34	35 - 59	60+
Bartarif	56%	58%	53%	58%	42%	69%	52%
Zeitkarte	20%	16%	25%	4%	11%	20%	40%
Ausbildungstarif	15%	17%	14%	30%	41%	0%	0%
sonstiger Fahrschein	9%	9%	8%	8%	6%	12%	8%
n (Personen)	3200	1591	1609	536	678	1325	661

Tab. 20 Normalerweise genutzter Fahrschein nach Gemeinde

n = ungewichtete Fallzahl; Einwohner/-innen ab 6 Jahre, die den ÖV nutzen; Definitionen der einzelnen Fahrscheingruppen siehe Tab. 1

	Bartarif	Zeitkarte	Ausbildungstarif	sonstiger Fahrschein	n (Personen)
Karlsruhe	56%	20%	15%	9%	3200
Karlsruhe I	60%	13%	18%	9%	883
Karlsruhe II	54%	20%	17%	9%	792
Karlsruhe III	56%	21%	14%	8%	1525
NVK gesamt	59%	17%	15%	9%	5968
NVK ohne Karlsruhe	64%	12%	15%	8%	2768
Gondelsheim	63%	13%	18%	6%	274
Bruchsal	62%	16%	14%	8%	552

5.4 Mobilität und Wege

Folgende Ergebnisse basieren auf der stichtagsbezogenen Wegeerfassung und wurden auf Weeebene ausgewertet.

87% der Einwohner/-innen waren am Stichtag in der Stadt Karlsruhe, im NVK ohne Karlsruhe, Bruchsal und Gondelsheim oder außerhalb des Befragungsgebietes mobil. 13% haben keine Wege zurückgelegt.

Tab. 21 Mobil am Stichtag nach Gemeinde

n = ungewichtete Fallzahl; mobil = Summe aus mobil im Befragungsgebiet und außerhalb des Befragungsgebietes

	mobil			keine Wege außer Haus	n (Personen)
	insgesamt	mobil im Befragungsgebiet	alle Wege außerhalb Befragungsgebiet		
Karlsruhe	87%	79%	8%	13%	3611
Karlsruhe I	83%	78%	5%	17%	1034
Karlsruhe II	89%	81%	8%	11%	893
Karlsruhe III	86%	78%	8%	14%	1684
NVK gesamt	87%	80%	7%	13%	6849
NVK ohne Karlsruhe	87%	81%	6%	13%	3238
Gondelsheim	90%	83%	7%	10%	336
Bruchsal	86%	78%	6%	14%	655

Einwohner/-innen in den Alterskategorien bis 59 Jahre sind überdurchschnittlich mobil. In der Alterskategorie ab 60 Jahren ist die Mobilität im Durchschnitt deutlich geringer. Betrachtet nach Mobilitätseinschränkung (Behinderung), sind Einwohner/-innen mit einer Einschränkung deutlich immobiler, als Einwohner/-innen ohne Einschränkung.

Tab. 22 Mobil am Stichtag nach Alter, Geschlecht und Mobilitätseinschränkung

n = ungewichtete Fallzahl; mobil = Summe aus mobil im Befragungsgebiet und außerhalb des Befragungsgebietes; nur Karlsruhe

	gesamt Karlsruhe	Geschlecht		Alter				Mobilitätseinschränkung	
		männlich	weiblich	bis 16	17 - 34	35 - 59	60+	nein	ja
Mobil	87%	89%	85%	86%	89%	91%	79%	88%	72%
mobil im Befragungsgebiet	79%	79%	78%	81%	76%	84%	73%	80%	65%
alle Wege außerhalb Befragungsgebiet	8%	9%	6%	4%	13%	7%	5%	8%	7%
keine Wege	13%	11%	15%	14%	11%	9%	21%	12%	28%
n (Personen)	3611	1815	1796	743	696	1435	737	3360	251

An Sonn- und Feiertagen und während der Ferien ist der Außer-Haus-Anteil geringer als an mittleren Werktagen.

Tab. 23 Mobil am Stichtag nach Wochentag

n = ungewichtete Fallzahl; mobil = Summe aus mobil im Befragungsgebiet und außerhalb des Befragungsgebietes; Definition Tagtyp siehe Definitionen Seite 7; nur Karlsruhe

	mobil			keine Wege	n (Personen)
	insgesamt	mobil im Befragungsgebiet	alle Wege außerhalb Befragungsgebiet		
gesamt Karlsruhe	87%	79%	8%	13%	3611
Wochentag					
Montag	89%	4%	11%	501	1067
Dienstag	86%	7%	14%	427	969
Mittwoch	92%	9%	8%	599	1276
Donnerstag	92%	5%	8%	535	1133
Freitag	85%	8%	15%	468	1022
Samstag	84%	11%	16%	504	1068
Sonn- und Feiertag	78%	10%	22%	577	1305
Tagtyp					
mittlerer Werktag	92%	4%	8%	1339	2917
anderer Werktag	89%	6%	11%	974	2095
Montag-Freitag in Ferien	85%	12%	15%	217	455
Samstag	84%	11%	16%	504	1068
Sonn-/Feiertag	78%	10%	22%	577	1305

Die Anzahl der Wege pro Person beziehen sich nur auf Wege im Befragungsgebiet. War der/die Einwohner/-in am Stichtag ausschließlich außerhalb des Befragungsgebietes unterwegs, so hat er/sie im Befragungsgebiet keine Wege zurückgelegt und geht in die Berechnung mit 0 Wegen ein.

Durchschnittlich legt die Bevölkerung im Befragungsgebiet 3,0 Wege pro Tag zurück.

Tab. 24 Anzahl Wege pro Person nach Gemeinde

Mittelwert; n = ungewichtete Fallzahl

	Wege pro Person	n (Personen)	Wege pro mobile Person	n (Personen)
Karlsruhe	3,07	3611	3,89	2918
Karlsruhe I	2,76	1034	3,52	839
Karlsruhe II	3,12	893	3,83	742
Karlsruhe III	3,06	1684	3,94	1337
NVK gesamt	3,02	6849	3,80	5546
NVK ohne Karlsruhe	2,95	3238	3,66	2628
Gondelsheim	2,94	336	3,55	276
Bruchsal	3,09	655	3,87	527

Einwohner/-innen zwischen 35 und 59 Jahren legen mit 3,3 Wegen pro Tag im Durchschnitt die meisten Wege zurück. Mobilitätseingeschränkte Einwohner/-innen unternehmen hingegen nur 2,3 Wege pro Tag.

Tab. 25 Anzahl Wege pro Person nach Alter, Geschlecht und Mobilitätseinschränkung

Mittelwert; n = ungewichtete Fallzahl; nur Karlsruhe

		Wege pro Person	n (Personen)	Wege pro mobile Person	n (Personen)
gesamt Karlsruhe		3,1	3611	3,9	2918
Geschlecht	männlich	3,1	1815	1462	3217
	weiblich	3,1	1796	1456	3132
Alter	bis 16 Jahre	2,6	746	611	1332
	17 bis 34 Jahre	2,9	696	552	1108
	35 bis 59 Jahre	3,3	1435	1225	2622
	60 und älter	3,0	737	530	1287
Mobilitätseinschränkung	nein	3,1	3360	2755	5966
	ja	2,3	251	163	383

Betrachtet nach Wochentag nimmt die Anzahl der Wege pro Person am Wochenende ab, wobei am Samstag nur leicht unterdurchschnittlich viele Wege zurückgelegt werden. Auffallend ist, dass es keine nennenswerten Unterschiede zwischen der Mobilität an einem mittleren Werktag und anderen Werktagen gibt. Auch in den Ferien werden nur unwesentlich weniger Wege zurückgelegt, bezogen auf die mobilen Einwohner/-innen ist der Wert sogar überdurchschnittlich hoch.

Tab. 26 Anzahl Wege pro Person nach Wochentag

Mittelwert; n = ungewichtete Fallzahl; Definition Tagtyp siehe Definitionen; nur Karlsruhe

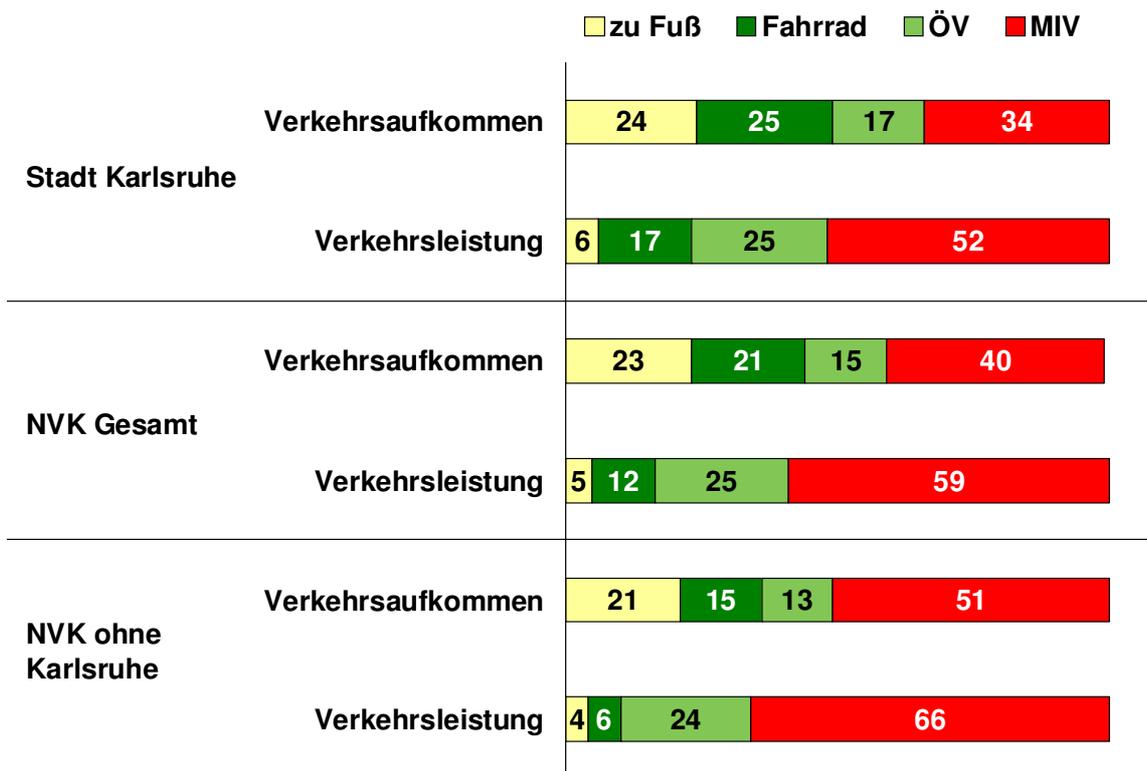
		Wege pro Person	n (Personen)	Wege pro mobile Person	n (Personen)
gesamt Karlsruhe		3,1	3611	3,9	2918
Wochentag	Montag	3,3	501	4,0	433
	Dienstag	3,0	427	3,8	367
	Mittwoch	3,4	599	4,0	517
	Donnerstag	3,6	535	4,1	465
	Freitag	3,2	468	4,2	367
	Samstag	3,0	504	4,1	368
	Sonn- und Feiertag	2,0	577	2,9	401
Tagtyp	mittlerer Werktag	3,5	1339	3,9	1177
	anderer Werktag	3,3	974	4,0	812
	Montag-Freitag in Ferien	3,2	217	4,4	160
	Samstag	3,0	504	4,1	368
	Sonn-/Feiertag	2,0	577	2,9	401

5.5 Genutzte Verkehrsmittel

24% aller Wege in der Stadt Karlsruhe, aber nur 6% aller Kilometer werden zu Fuß zurückgelegt. In öffentlichen Verkehrsmitteln wird im NVK gesamt ein Viertel aller zurückgelegten Kilometer befördert. Das Fahrrad hat in der Stadt Karlsruhe eine hohe Bedeutung: 25% aller Wege und 17% aller Kilometer werden mit dem Fahrrad zurückgelegt.

Abb. 9 Anteile der Verkehrsmittel an den zurückgelegten Wegen (Verkehrsaufkommen) und der zurückgelegten Entfernung (Verkehrsleistung)

in %, ohne sonstige Verkehrsmittel⁵; Verkehrsaufkommen: Modal Split nach Wegeanteilen; Verkehrsleistung: nach Kilometern berechneter Modal Split⁶; nur Wege im Befragungsgebiet, bei denen eine Entfernung berechnet werden konnte; Definition Hauptverkehrsmittel siehe Tab. 2

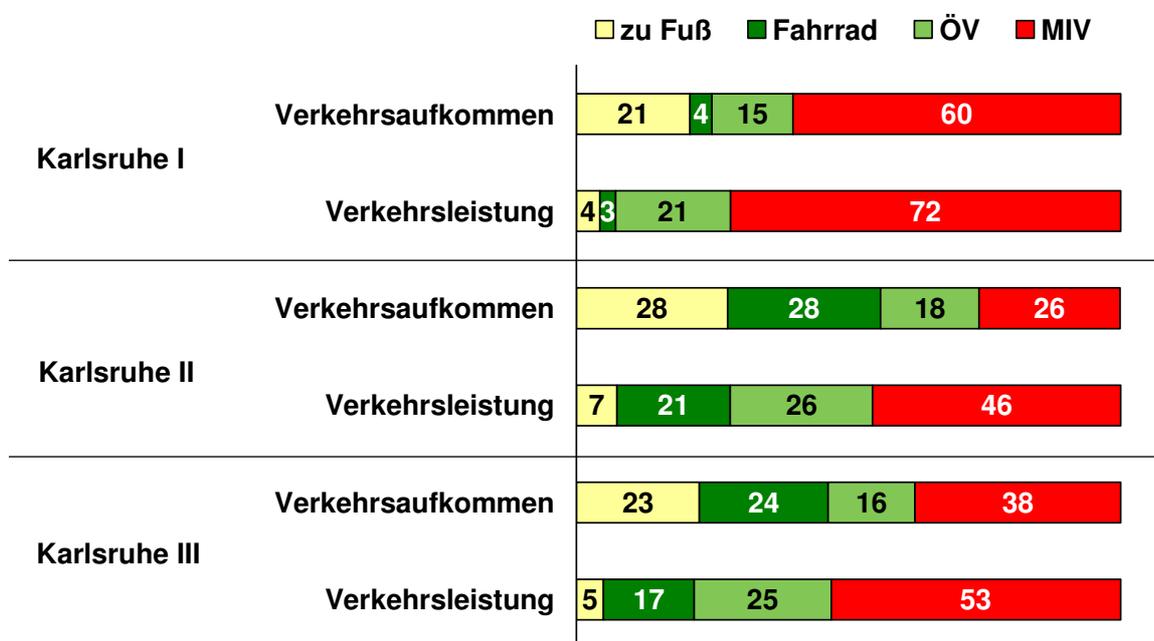


⁵ Sonstige Verkehrsmittel z.B. Flugzeug, Kinderwagen, Fahrradanhänger wurden bei der Berechnung des Modal Split nicht berücksichtigt

⁶ Verkehrsleistung = Summe der Kilometer je Hauptverkehrsmittel dividiert durch die Gesamtkilometer über alle Verkehrsmittel

Abb. 10 Anteile der Verkehrsmittel an den zurückgelegten Wegen (Verkehrsaufkommen) und der zurückgelegten Entfernung (Verkehrsleistung) nach den Karlsruher Teilräumen

in %, ohne sonstige Verkehrsmittel; Verkehrsaufkommen: Modal Split nach Wegeanteilen; Verkehrsleistung: nach Kilometern berechneter Modal Split; nur Wege im Befragungsgebiet, bei denen eine Entfernung berechnet werden konnte; Definition Hauptverkehrsmittel siehe Tab. 2; Definition Teilräume siehe 2 Definitionen; nur Karlsruhe



Vor allem im Innenstadtbereich (Karlsruhe II) spielt das Fahrrad eine überdurchschnittliche Rolle, während es in den Außenbereichen (Karlsruhe I) nur selten genutzt wird. Dort dominiert die Pkw-Nutzung.

Tab. 27 Verkehrsmittelnutzung nach Gemeinde

n = ungewichtete Fallzahl; ohne sonstige Verkehrsmittel; Definition Hauptverkehrsmittel siehe Tab. 2

	zu Fuß	Fahrrad	MIV als Fahrer/-in	MIV als Mitfahrer/-in	ÖV-Nahverkehr	ÖV-Fernverkehr	n (Wege)
Karlsruhe	24,4%	24,5%	25,7%	8,7%	16,1%	0,6%	10843
Karlsruhe I	20,9%	4,0%	46,1%	14,1%	14,3%	0,6%	2991
Karlsruhe II	27,8%	28,1%	18,4%	7,5%	17,1%	1,0%	2809
Karlsruhe III	22,6%	23,7%	28,7%	9,1%	15,5%	0,3%	5043
NVK gesamt	23,3%	21,0%	30,2%	10,2%	14,8%	0,6%	20654
NVK ohne Karlsruhe	21,3%	14,9%	38,0%	12,7%	12,5%	0,6%	9811
Gondelsheim	24,5%	3,8%	43,6%	13,2%	14,9%	0,0%	995
Bruchsal	25,4%	9,6%	42,3%	10,2%	12,3%	0,1%	1968

Tab. 28 Hauptverkehrsmittel nach Alter, Geschlecht und Mobilitätseinschränkung

n = ungewichtete Fallzahl; ohne sonstige Verkehrsmittel; Definition Hauptverkehrsmittel siehe Tab. 2; nur Karlsruhe

	gesamt Karlsruhe	Geschlecht		Alter				Mobilitätseinschränkung	
		männlich	weiblich	bis 16	17 - 34	35 - 59	60+	nein	ja
zu Fuß	24,4%	21,7%	27,1%	29,3%	20,7%	20,6%	32,5%	24,1%	28,0%
Fahrrad	24,5%	27,9%	21,2%	27,5%	31,5%	24,7%	14,8%	25,6%	10,4%
MIV als Mitfahrer/-in	8,7%	6,8%	10,6%	24,6%	8,9%	6,3%	5,3%	8,6%	9,7%
MIV als Fahrer/-in	25,7%	30,2%	21,3%	0,0%	17,8%	36,2%	29,7%	25,8%	24,9%
ÖV-Nahverkehr	16,1%	12,5%	19,5%	18,4%	20,1%	11,4%	17,6%	15,2%	27,0%
ÖV-Fernverkehr	0,6%	0,9%	0,3%	0,1%	0,9%	0,8%	0,0%	0,6%	0,0%
n (Wege)	10843	5254	5589	1955	1971	4802	2115	10261	582

Wege zur Ausbildungsstätte werden vorwiegend mit ÖV (33%) und Fahrrad (44%) zurückgelegt. Über die Hälfte der Arbeitswege (dienstlich/geschäftlich) hingegen mit dem MIV.

Tab. 29 Hauptverkehrsmittel nach Wegzweck

n = ungewichtete Fallzahl, ohne sonstige Verkehrsmittel; ohne Nach-Hause-Wege und „sonstige“ Wege; Definition Hauptverkehrsmittel siehe Tab. 2; nur Karlsruhe

	zu Fuß	Fahrrad	MIV als Mitfahrer/-in	MIV als Fahrer/-in	ÖV- Nahverkehr	ÖV- Fernverkehr	n (Wege)
gesamt Karlsruhe	24,4%	24,5%	8,7%	25,7%	16,1%	0,6%	6320
Arbeit	12,7%	23,2%	2,3%	39,9%	20,1%	1,7%	994
Ausbildung	13,8%	44,2%	6,7%	2,2%	33,1%	0,0%	537
dienstlich/geschäftlich	11,4%	14,3%	8,8%	56,2%	7,7%	1,6%	236
Begleitung	16,6%	19,0%	11,5%	48,2%	4,2%	0,5%	619
Private Erledigungen	25,0%	15,1%	10,1%	25,3%	24,3%	0,1%	603
Einkauf	31,9%	22,5%	7,5%	27,1%	11,0%	0,0%	1187
Freizeit	29,8%	25,2%	11,5%	19,3%	13,8%	0,4%	2144

An Sonn- und Feiertagen werden überdurchschnittlich viele Wege zu Fuß zurückgelegt. Der MIV verliert hingegen seine sonst dominierende Rolle.

Tab. 30 Hauptverkehrsmittel nach Wochentag

n = ungewichtete Fallzahl; ohne sonstige Verkehrsmittel; Definition Tagtyp siehe Definitionen; Definition Hauptverkehrsmittel siehe Tab. 2; nur Karlsruhe

	zu Fuß	Fahrrad	MIV als Mitfahrer/-in	MIV als Fahrer/-in	ÖV-Nahverkehr	ÖV-Fernverkehr	n (Wege)
gesamt Karlsruhe	24,4%	24,5%	8,7%	25,7%	16,1%	0,6%	10843
Montag	24,6%	22,3%	7,3%	27,1%	18,5%	0,2%	1598
Dienstag	21,4%	23,7%	8,3%	30,9%	15,4%	0,2%	1418
Mittwoch	25,3%	27,0%	5,9%	24,2%	17,5%	0,1%	2045
Wochentag Donnerstag	20,7%	29,6%	8,1%	22,0%	18,0%	1,5%	1799
Freitag	22,0%	26,2%	5,9%	28,0%	17,5%	0,4%	1439
Samstag	25,5%	20,6%	12,6%	28,1%	12,1%	1,2%	1368
Sonn- und Feiertag	33,6%	18,7%	15,7%	21,1%	10,8%	0,2%	1176
mittlerer Werktag	22,3%	26,2%	6,6%	25,0%	18,9%	0,9%	4548
anderer Werktag	21,0%	27,6%	7,1%	25,0%	18,9%	0,4%	3070
Tagtyp Montag-Freitag in Ferien	26,5%	23,6%	7,7%	29,1%	13,2%	0,0%	681
Samstag	25,5%	20,6%	12,6%	28,1%	12,1%	1,2%	1368
Sonn-/Feiertag	33,6%	18,7%	15,7%	21,1%	10,8%	0,2%	1176

Tab. 31 Hauptverkehrsmittel nach räumlicher Verkehrsart

n = ungewichtete Fallzahl; ohne sonstige Verkehrsmittel; ohne Verkehrsart „nicht zuordenbar“; Definition der räumlichen Verkehrsarten siehe Definitionen; Definition Hauptverkehrsmittel siehe Tab. 2; nur Karlsruhe

	zu Fuß	Fahrrad	MIV als Mitfahrer/-in	MIV als Fahrer/-in	ÖV-Nahverkehr	ÖV-Fernverkehr	n (Wege)
gesamt Karlsruhe	24,4%	24,5%	8,7%	25,7%	16,1%	0,6%	10843
Binnenverkehr Karlsruhe	28,1%	27,4%	7,0%	22,3%	15,3%	0,0%	8875
Quell-/Zielverkehr Karlsruhe	2,9%	15,7%	13,0%	42,0%	26,4%	0,0%	938
Binnenverkehr Umlandgemeinde	46,9%	8,5%	12,8%	28,9%	2,9%	0,0%	76
Zwischengemeindlicher Verkehr NVK, Bruchsal, Gondelsheim	35,3%	0,0%	8,9%	51,0%	4,7%	0,0%	19
Übriger Verkehr	5,8%	6,8%	21,1%	46,6%	12,9%	6,8%	888

Tab. 32 Hauptverkehrsmittel für Arbeitswege nach Parkplatzsituation

n = ungewichtete Fallzahl; ohne sonstige Verkehrsmittel; nur Wege von Einwohner/-innen, die erwerbstätig oder in Ausbildung sind, einen Führerschein besitzen und den Pkw nutzen; Definition Hauptverkehrsmittel siehe Tab. 2; nur Karlsruhe

	zu Fuß	Fahrrad	MIV als Mitfahrer/-in	MIV als Fahrer/-in	ÖV-Nahverkehr	ÖV-Fernverkehr	n	
gesamt Karlsruhe	13,1%	30,5%	3,8%	26,9%	24,6%	1,2%	1528	
Parkplatzsituation	sehr schwierig	19,4%	34,3%	2,6%	11,7%	28,6%	3,4%	139
	schwierig	18,2%	36,8%	1,3%	26,5%	17,1%	0,1%	145
	nicht besonders schwierig	2,2%	33,6%	1,3%	51,1%	10,1%	1,7%	203
	überhaupt nicht schwierig	8,2%	11,9%	2,1%	65,8%	11,4%	0,7%	441
	weiß nicht	9,0%	56,5%	0,0%	6,8%	22,3%	5,3%	52
Parkgebühren	ja	20,0%	31,3%	0,6%	18,4%	24,0%	5,6%	128
	nein	7,9%	21,7%	2,1%	56,8%	11,0%	0,5%	734
	teils/teils	12,5%	53,0%	0,0%	6,6%	27,8%	0,0%	43
	weiß nicht	10,7%	59,8%	2,2%	3,7%	17,7%	5,9%	52

Der Umsteigefaktor in Karlsruhe beträgt 1,4. Das heißt, auf allen Wegen mit öffentlichen Verkehrsmitteln werden durchschnittlich 1,4 ÖV-Verkehrsmittel genutzt.

21% der Einwohner/-innen der Stadt Karlsruhe nutzen an einem durchschnittlichen Tag die öffentlichen Verkehrsmittel. Deutlich unterdurchschnittlich ist dieser Wert an Wochenenden sowie an Arbeitstagen in den Ferien.

Tab. 33 ÖV-Kennziffern

n = ungewichtete Fallzahl; Definition Tagtyp siehe Definitionen

Umsteigefaktor:⁷	
Karlsruhe	1,4
NVK gesamt	1,4
NVK ohne Karlsruhe	1,4
Gondelsheim, Bruchsal	1,7

Anteil von Einwohner/-innen, die an einem durchschnittlichen Tag die öffentlichen Verkehrsmittel nutzen:

	Karlsruhe	NVK gesamt	NVK ohne Karlsruhe
gesamt	21%	19%	17%
Montag-Freitag	24%	23%	21%
mittlerer Werktag	27%	24%	20%
anderer Werktag	26%	24%	21%
Montag-Freitag in Ferien	17%	19%	24%
Samstag	15%	13%	10%
Sonn -und Feiertag	11%	10%	7%

⁷ Beförderungen pro Weg mit Bus, Tram, Stadtbahn, Nah- oder Fernverkehr

Tab. 34 Dauer der Parkplatzsuche nach Gemeinde

n = ungewichtete Fallzahl; nur Wege, die mit dem Pkw als Fahrer/in oder Mitfahrer/in durchgeführt wurden; ohne „nicht geparkt“

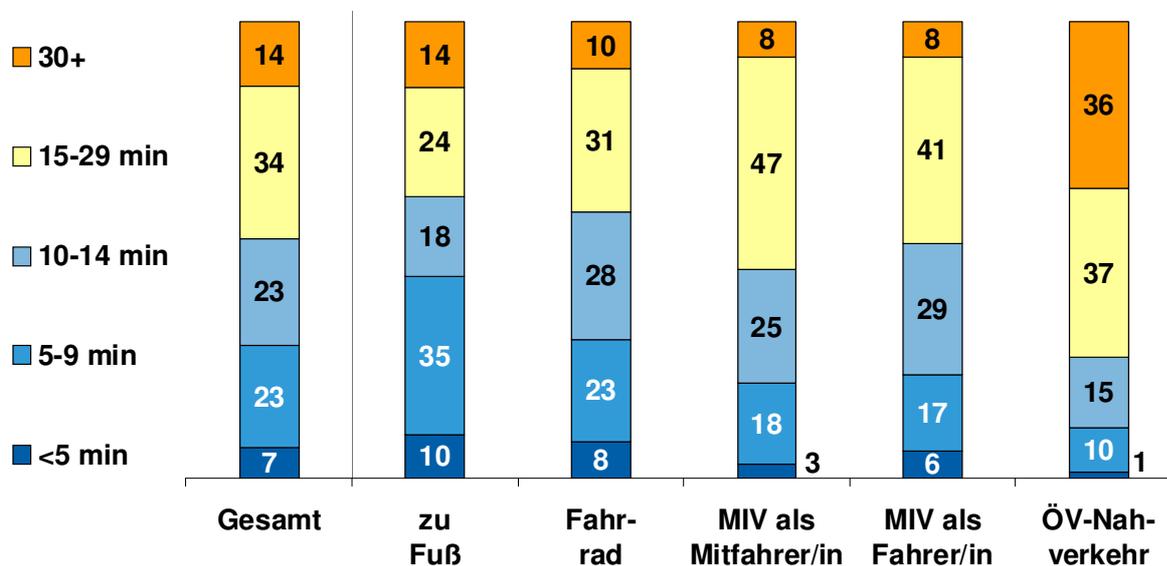
	Parkplatz sofort gefunden	1 bis 5 Minuten gesucht	6-10 Minuten gesucht	über 10 Minuten gesucht	n (Wege)
Karlsruhe	90%	8%	1%	1%	4447
Karlsruhe I	95%	4%	1%	0%	1691
Karlsruhe II	84%	13%	1%	2%	763
Karlsruhe III	92%	6%	1%	0%	1993
NVK gesamt	92%	6%	1%	0%	9552
NVK ohne Karlsruhe	95%	4%	1%	0%	5105
Gondelsheim	95%	4%	1%	0%	613
Bruchsal	96%	3%	1%	0%	972

5.6 Wegdauer und Entfernungen

Die Wegdauer und die Entfernungen wurden nur für Wege berechnet, die innerhalb des NVK, Bruchsal und Gondelsheim (Befragungsgebiet) durchgeführt wurden. Wege, die ins übrige Deutschland oder ins Ausland führten wurden nicht beachtet. Außerdem können Berechnungen nur bei Wegen mit einer korrekten Geocodierung vorgenommen werden. Die genaue Beschreibung der Berechnung befindet sich im Abschnitt 2 Definitionen.

Abb. 11 Wegdauer nach genutzten Verkehrsmitteln von Einwohner/-innen aus der Stadt Karlsruhe

in %, n = ungewichtete Fallzahl; ohne sonstige Verkehrsmittel; nur Wege im Befragungsgebiet, bei denen eine Entfernung berechnet werden konnte, nur Karlsruhe



Die von Einwohner/-innen aus Karlsruhe am Stichtag zurückgelegten Wege haben eine durchschnittliche Dauer von 15 Minuten. Wege mit öffentlichen Verkehrsmitteln dauern überdurchschnittlich lang (24 Minuten). Wege mit dem Fahrrad oder dem MIV sind unterdurchschnittlich (14 Minuten).

Tab. 35 Wegdauer nach genutzten Verkehrsmittel und Wegzweck

n = ungewichtete Fallzahl; mittlere Wegdauer = Mittelwert in Minuten; ohne sonstige Verkehrsmittel; Wegzweck ohne sonstiges; nur Wege im Befragungsgebiet, bei denen eine Entfernung berechnet werden konnte; nur Karlsruhe

	mittlere Wegdauer	<5 min	5-9 min	10-14 min	15-29 min	30+	n (Wege)	
gesamt Karlsruhe	15,3	7%	23%	23%	34%	14%	9139	
genutztes Verkehrsmittel	zu Fuß	14,4	10%	35%	18%	24%	14%	2446
	Fahrrad	13,6	8%	23%	28%	31%	10%	1756
	MIV als Mitfahrer/-in	14,3	3%	18%	25%	47%	8%	1097
	MIV als Fahrer/-in	13,7	6%	17%	29%	41%	8%	2825
	ÖV-Nahverkehr	24,1	1%	10%	15%	37%	36%	968
Wegzweck	Arbeit	18,0	3%	16%	22%	40%	20%	809
	Ausbildung	14,9	1%	24%	30%	34%	11%	469
	dienstlich/geschäftlich	14,7	5%	18%	30%	34%	13%	168
	Begleitung	11,4	12%	21%	33%	32%	3%	528
	private Erledigungen	12,8	11%	24%	22%	36%	8%	480
	Einkauf	10,3	13%	34%	24%	24%	4%	1050
	Freizeit	19,0	4%	18%	21%	37%	20%	1770

Tab. 36 Wegdauer nach räumlicher Verkehrsart

n = ungewichtete Fallzahl; ohne Verkehrsart „nicht zuordenbar“ und „übriger Verkehr“; Definition der räumlichen Verkehrsarten siehe Definitionen; nur Wege im Befragungsgebiet, bei denen eine Entfernung berechnet werden konnte; nur Karlsruhe

	<5 min	5-9 min	10-14 min	15-29 min	30+	n Wege)
gesamt Karlsruhe	7%	23%	23%	34%	14%	9139
Binnenverkehr Karlsruhe	7%	24%	24%	32%	11%	8124
Quell-/Zielverkehr Karlsruhe	0%	1%	10%	47%	42%	922
Binnenverkehr Umland-gemeinde	11%	25%	29%	6%	30%	74
Zwischengemeindlicher Verkehr zwischen übrigen NVK, Bruchsal, Gondelsheim	0%	29%	12%	17%	42%	19

31% der befragten Einwohner/-innen, die am Stichtag mobil waren, haben Wege von insgesamt 31 bis 60 Minuten am Tag. 6% sind sogar mehr als 121 Minuten unterwegs. Im Durchschnitt verbringt jede/r Einwohner/-innen der Stadt Karlsruhe 54,9 Minuten pro Tag im Verkehr.

Tab. 37 Aufenthaltsdauer im Verkehr am Stichtag⁸ (min/Person) nach Alter, Geschlecht und Mobilitätseinschränkung

n = ungewichtete Fallzahl; mittlere Aufenthaltsdauer in Minuten= Mittelwert der Aufenthaltsdauer in Minuten; nur Wege im Befragungsgebiet, bei denen eine Entfernung berechnet werden konnte; nur Karlsruhe

	gesamt Karlsruhe	Geschlecht		Alter				Mobilitätseinschränkung	
		männlich	weiblich	bis 16	17 - 34	35 - 59	60+	nein	ja
mittlere Aufenthaltsdauer	54,9	54,1	55,6	42,5	53,4	56,6	60,7	55,3	49,0
bis 15	12%	13%	12%	18%	13%	11%	9%	12%	12%
16-30	23%	23%	22%	31%	21%	21%	23%	22%	29%
31-60	31%	31%	31%	29%	31%	31%	33%	31%	33%
61-90	19%	19%	20%	14%	21%	22%	16%	19%	19%
91-120	9%	8%	9%	5%	10%	9%	9%	9%	3%
121+	6%	6%	5%	3%	3%	6%	10%	6%	5%
n (Personen)	2611	1298	1313	551	495	1088	477	2462	149

⁸ Summe der Unterwegszeiten aller Wege am Stichtag im Befragungsgebiet (pro Person)

Die meisten ÖV-Nahverkehrs-Wege an einem mittleren Werktag werden gegen 7 Uhr zurückgelegt (Karlsruhe: 14%, NVK ohne Karlsruhe 24%). Am Nachmittag gibt es einen deutlichen Unterschied zwischen der Stadt Karlsruhe und dem NVK ohne Karlsruhe. Während die meisten Nachmittagswege, die durch die Einwohner/-innen der Stadt Karlsruhe mit dem ÖV zurückgelegt werden, gegen 17 Uhr stattfinden (11%), gibt es bei den ÖV-Wege durch die Einwohner/-innen aus dem NVK ohne Karlsruhe eine deutliche Spitze gegen 13 Uhr (18%).

Abb. 12 Wege des ÖV-Nahverkehrs nach Stunde, in der der Weg überwiegend stattgefunden hat (Tagesganglinie) - mittlerer Werktag

Wegeanteil in %; nur Wege mit ÖV-Nahverkehr; n (Wege)= 1004; nur mittlerer Werktag; Definition Tagtyp siehe Definitionen

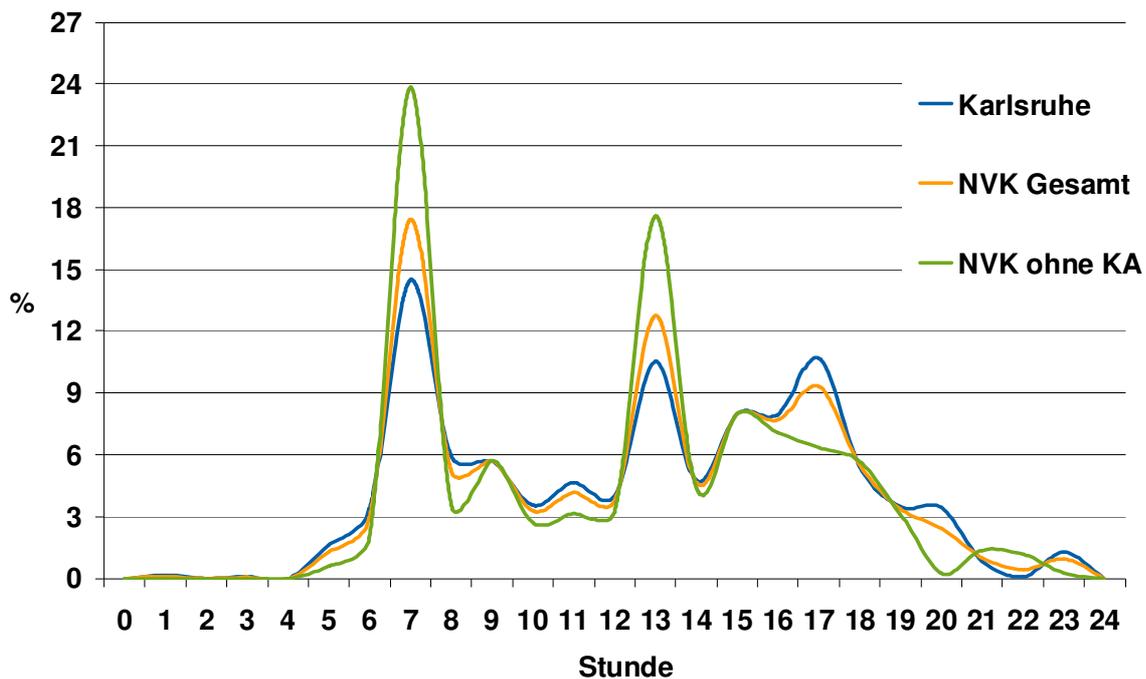


Abb. 13 Wegentfernung nach genutzten Verkehrsmitteln – Karlsruhe gesamt

in %; n = ungewichtete Fallzahl; ohne sonstige Verkehrsmittel; nur Wege im Befragungsgebiet, bei denen eine Entfernung berechnet werden konnte; nur Karlsruhe

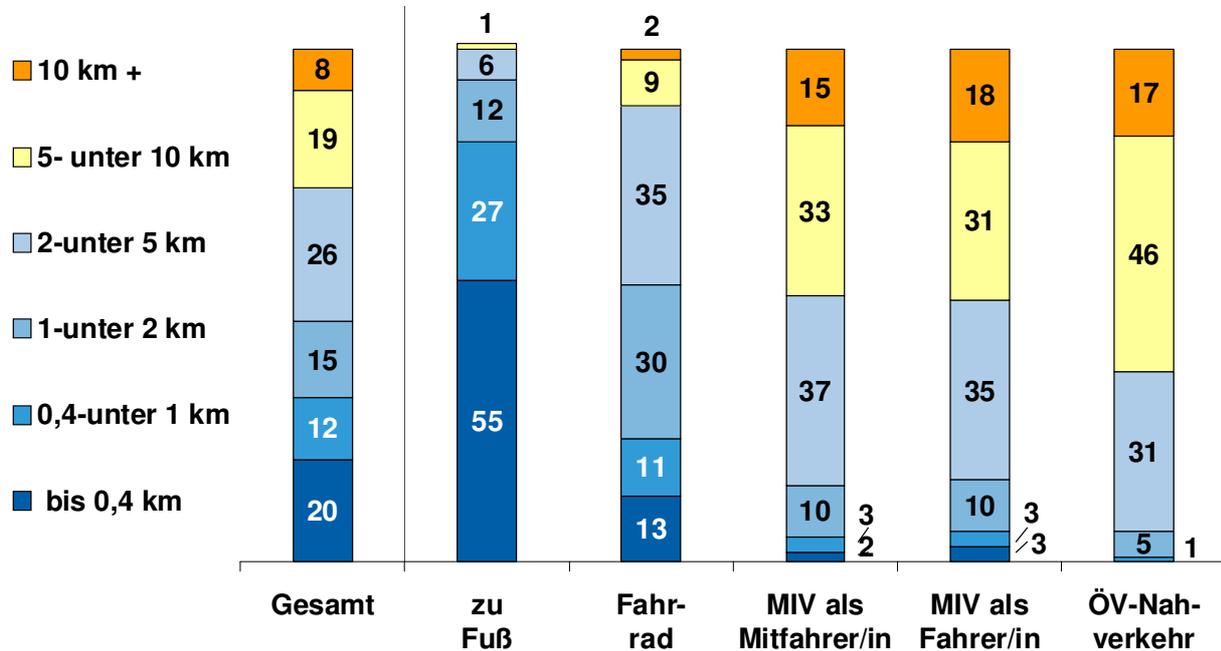


Abb. 14 Wegentfernung nach genutzten Verkehrsmitteln – Teilraum Karlsruhe I

in %; n = ungewichtete Fallzahl; ohne sonstige Verkehrsmittel; nur Wege im Befragungsgebiet, bei denen eine Entfernung berechnet werden konnte; Definition Teilräume siehe 2 Definitionen; nur Karlsruhe I

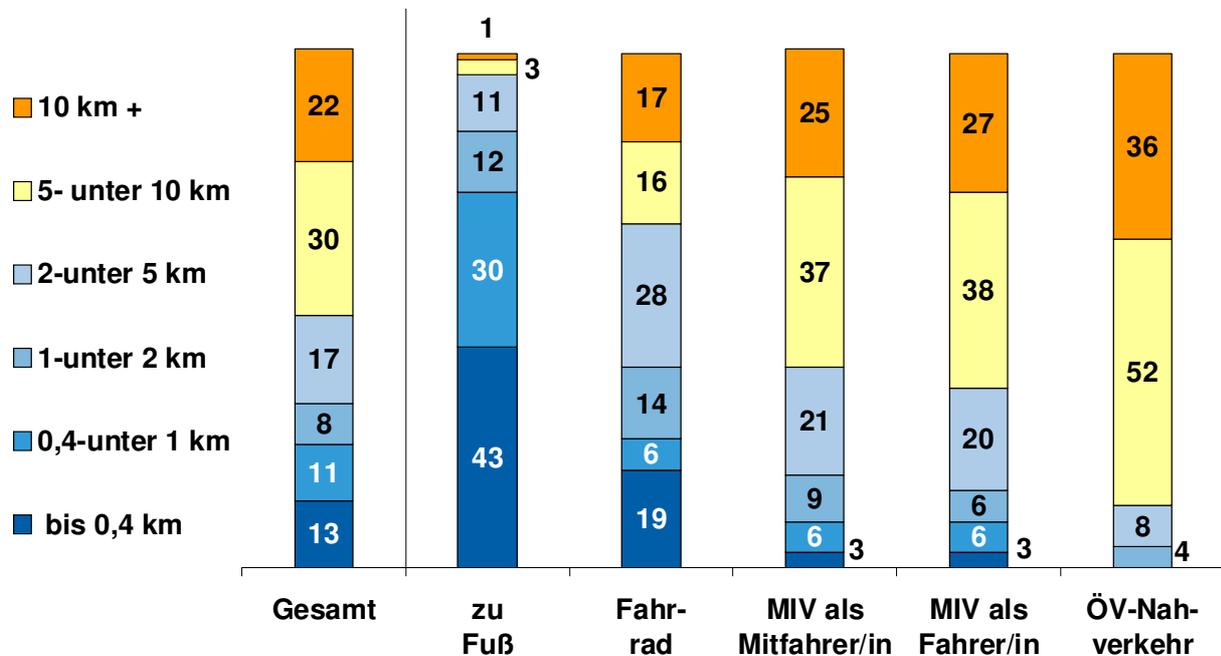


Abb. 15 Wegentfernung nach genutzten Verkehrsmitteln – Teilraum Karlsruhe II

in %; n = ungewichtete Fallzahl; ohne sonstige Verkehrsmittel; nur Wege im Befragungsgebiet, bei denen eine Entfernung berechnet werden konnte; Definition Teilräume siehe 2 Definitionen; nur Karlsruhe II

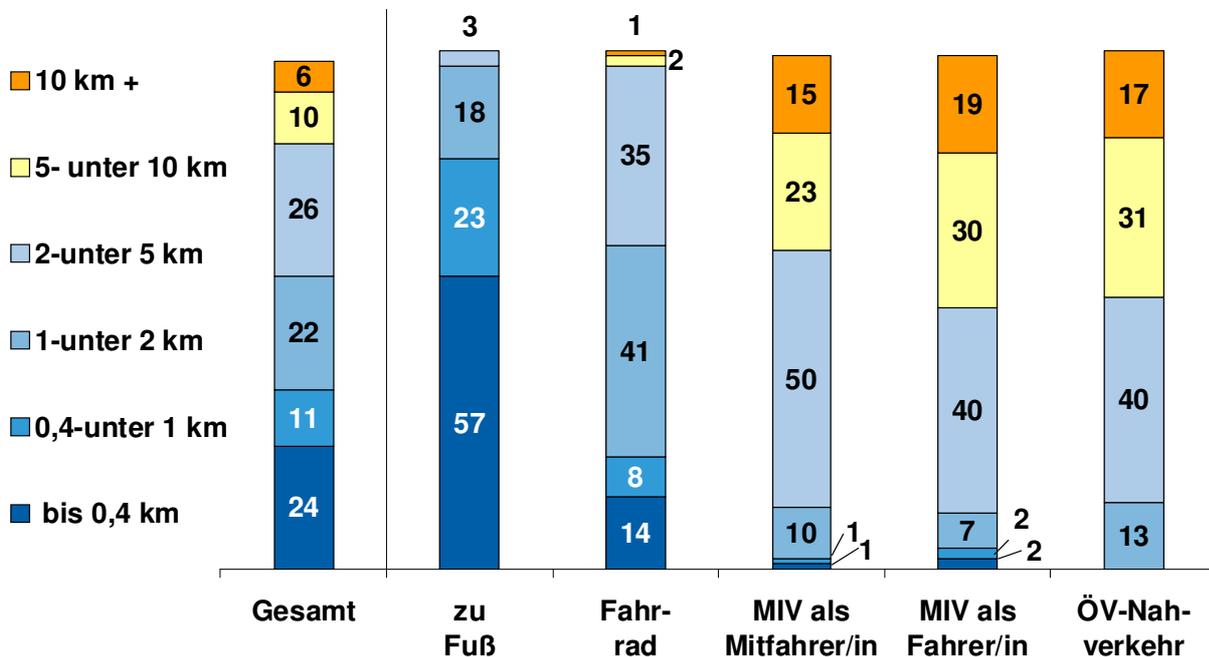
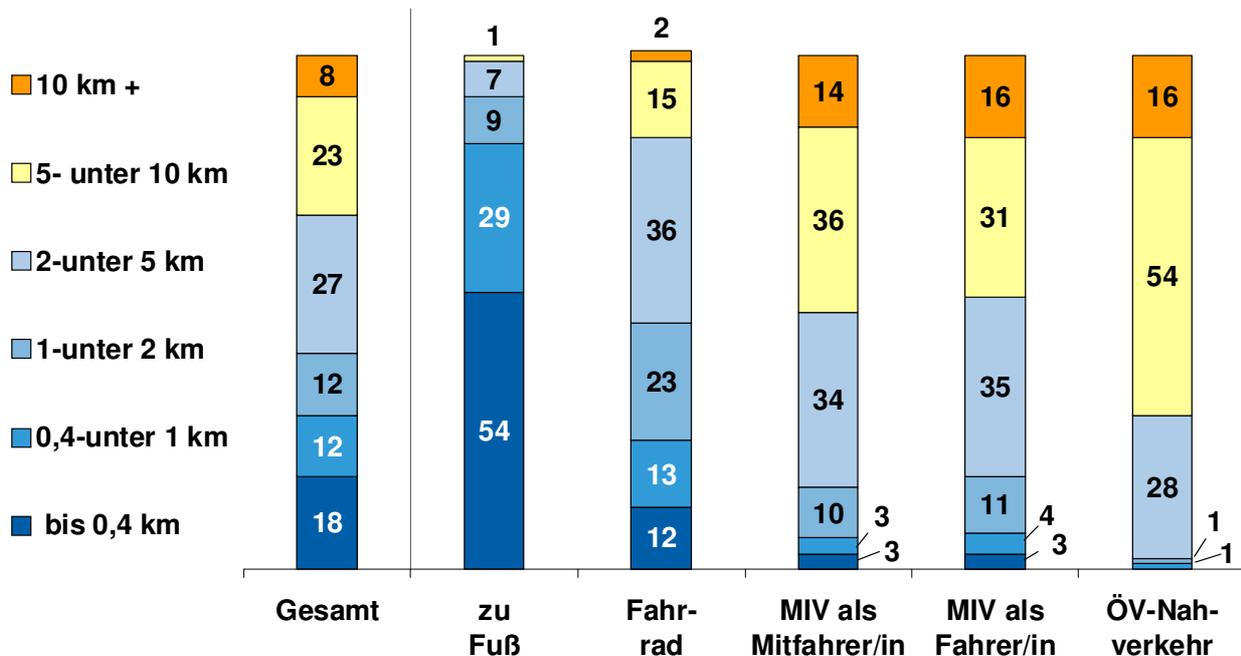


Abb. 16 Wegentfernung nach genutzten Verkehrsmitteln – Teilraum Karlsruhe III

in %; n = ungewichtete Fallzahl; ohne sonstige Verkehrsmittel; nur Wege im Befragungsgebiet, bei denen eine Entfernung berechnet werden konnte; Definition Teilräume siehe 2 Definitionen; nur Karlsruhe III



Bei den Einwohner/-innen der Stadt Karlsruhe haben Wege mit einer Länge von 2 bis 5 km (26%) den größten Anteil. 19% der Wege sind zwischen 5 und 10 km und weitere 8% zwischen 10 und 25 km lang. Mit den Verkehrsmitteln des MIV sowie mit dem ÖV-Nahverkehr werden vorwiegend Wege in diesen 3 Entfernungsklassen zurückgelegt.

Die Wege, die durch Einwohner/-innen aus Karlsruhe zurückgelegt werden, sind durchschnittlich 4 km lang. Die größte Entfernung weisen Wege mit ÖV-Nahverkehr auf (6,9 km). Arbeits- sowie dienstliche Wege sind deutlich überdurchschnittlich weit (5,9 km bzw. 4,2 km). Die geringste Wegentfernung weisen Einkaufswege auf (2,4 km).

Tab. 38 Wegentfernung nach genutzten Verkehrsmitteln und Wegzweck

n = ungewichtete Fallzahl; mittlere Entfernung = Mittelwert; ohne sonstige Verkehrsmittel; Wegzweck ohne sonstiges; nur Wege im Befragungsgebiet, bei denen eine Entfernung berechnet werden konnte; nur Karlsruhe

	mittlere Entfernung	bis 0,4 km	0,4- unter 0,6 km	0,6- unter 1 km	1- unter 2 km	2- unter 5 km	5- unter 10 km	10- unter 25 km	25- unter 100 km	n (Wege)
gesamt Karlsruhe	3,7	20%	4%	7%	15%	26%	19%	8%	0%	9139
zu Fuß	0,7	55%	11%	16%	12%	6%	1%	0%	0%	2446
Fahrrad	2,5	13%	3%	8%	30%	35%	9%	2%	0%	1756
genutztes Verkehrsmittel										
MIV als Mitfahrer/-in	5,7	2%	1%	2%	10%	37%	33%	14%	0%	1097
MIV als Fahrer/-in	6,0	3%	1%	2%	10%	35%	31%	17%	1%	2825
ÖV-Nahverkehr	6,9	0%	0%	1%	5%	31%	46%	16%	1%	968
Wegzweck										
Arbeit	5,9	7%	3%	8%	11%	22%	30%	18%	1%	809
Ausbildung	3,4	9%	2%	7%	24%	33%	19%	5%	0%	469
dienstlich/geschäftlich	4,2	6%	1%	11%	27%	18%	26%	11%	0%	168
Begleitung	3,4	19%	3%	9%	15%	32%	16%	6%	0%	528
private Erledigungen	2,9	24%	5%	11%	10%	27%	19%	3%	0%	480
Einkauf	2,4	30%	6%	7%	16%	25%	12%	3%	0%	1050
Freizeit	3,6	19%	5%	7%	15%	27%	19%	8%	0%	1770

Tab. 39 Wegentfernung nach räumlicher Verkehrsart

n = ungewichtete Fallzahl; ohne Verkehrsart „nicht zuordenbar“ und „übriger Verkehr“; Definition der räumlichen Verkehrsarten siehe Definitionen; nur Wege im Befragungsgebiet, bei denen eine Entfernung berechnet werden konnte; nur Karlsruhe

	bis 0,4 km	0,4- unter 0,6 km	0,6- unter 1 km	1- unter 2 km	2- unter 5 km	5- unter 10 km	10- unter 25 km	25- unter 100 km	n (Wege)
gesamt Karlsruhe	20%	4%	7%	15%	26%	19%	8%	0%	9139
Binnenverkehr Karlsruhe	22%	5%	8%	16%	27%	18%	4%	0%	8124
Quell-/Zielverkehr Karlsruhe	0%	0%	0%	0%	12%	31%	52%	4%	922
Binnenverkehr Umlandgemeinde	30%	0%	13%	23%	29%	5%	0%	0%	74
Zwischengemeindlicher Verkehr NVK, Bruchsal, Gondelsheim	0%	0%	0%	0%	32%	62%	2%	4%	19

Die Einwohner/-innen der Stadt Karlsruhe legen größtenteils Wege zwischen 1 und 9 Kilometer am Stichtag zurück (41%).

Tab. 40 Gesamtkilometer am Stichtag pro Person nach Alter, Geschlecht und Mobilitätseinschränkung

n = ungewichtete Fallzahl; mittlere Kilometer = Mittelwert der Gesamtkilometer; nur Wege im Befragungsgebiet, bei denen eine Entfernung berechnet werden konnte; nur Karlsruhe

	gesamt Karlsruhe	Geschlecht		Alter				Mobilitätseinschränkung	
		männlich	weiblich	bis 16	17 - 34	35 - 59	60+	nein	ja
Gesamtentfernung pro Person und Tag in km	13,3	13,6	12,9	8,2	13,2	15,1	13,2	13,4	11,2
unter 1	8%	8%	9%	15%	8%	6%	8%	8%	16%
1-9	41%	42%	41%	57%	41%	35%	43%	42%	36%
10-19	25%	24%	26%	17%	26%	29%	23%	25%	31%
20-39	22%	23%	21%	9%	23%	26%	22%	23%	13%
40-65	3%	4%	2%	1%	3%	4%	3%	3%	2%
65-99	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
n (Personen)	2611	1298	1313	551	495	1088	477	2462	149

Tab. 41 Gesamtkilometer am Stichtag pro Person nach Wochentag

n = ungewichtete Fallzahl, mittlere Kilometer = Mittelwert der Gesamtkilometer; nur Wege im Befragungsgebiet, bei denen eine Entfernung berechnet werden konnte; Definition Tagtyp siehe Definitionen; nur Karlsruhe

		mittlere Kilometer	unter 1	1-9	10-19	20-39	40-65	65-99	n (Personen)
gesamt Karlsruhe		13,3	8%	41%	25%	22%	3%	0%	2611
Wochentag	Montag	12,9	5%	47%	26%	18%	4%	0%	402
	Dienstag	13,4	7%	43%	21%	28%	2%	0%	324
	Mittwoch	13,9	9%	38%	26%	24%	3%	0%	479
	Donnerstag	13,2	6%	46%	21%	23%	4%	0%	427
	Freitag	14,1	5%	38%	34%	19%	3%	0%	329
	Samstag	13,5	12%	35%	28%	21%	4%	0%	331
	Sonn- und Feiertag	11,7	14%	43%	19%	22%	1%	0%	319
Tagtyp	mittlerer Werktag	13,5	6%	43%	25%	23%	3%	0%	1072
	anderer Werktag	13,1	7%	42%	29%	18%	3%	0%	743
	Montag-Freitag in Ferien	14,1	7%	41%	22%	27%	3%	0%	146
	Samstag	13,5	12%	35%	28%	21%	4%	0%	331
	Sonn-/Feiertag	11,7	14%	43%	19%	22%	1%	0%	319

Wege, die durch Einwohner/-innen der Stadt Karlsruhe zurückgelegt werden, werden mit einer durchschnittlichen Geschwindigkeit von 14,5 km/h zurückgelegt. Der MIV hat mit 24 bzw. 26 km/h die höchste und zu Fuß mit 3,7 km/h die niedrigste Geschwindigkeit.

Tab. 42 Durchschnittliche Geschwindigkeiten nach genutzten Verkehrsmitteln

Mittelwert; n = ungewichtete Fallzahl; ohne sonstige Verkehrsmittel; nur Wege im Befragungsgebiet, bei denen eine Entfernung berechnet werden konnte; nur Karlsruhe

	Geschwindigkeit in km/h	n (Wege)
gesamt	14,5	9139
zu Fuß	3,7	2446
Fahrrad	10,5	1756
MIV als Mitfahrer/-in	24,0	1097
MIV als Fahrer/-in	26,1	2825
ÖV-Nahverkehr	18,8	968

Mit zunehmender Entfernung nimmt auch die Durchschnittsgeschwindigkeit zu.

Tab. 43 Durchschnittliche Geschwindigkeiten nach Weglänge

Mittelwert; n = ungewichtete Fallzahl; nur Wege im Befragungsgebiet, bei denen eine Entfernung berechnet werden konnte; nur Karlsruhe

	Geschwindigkeit in km/h	n (Wege)
gesamt	14,5	9139
bis 0,4 km	3,6	1653
0,4-unter 0,6 km	5,3	351
0,6-unter 1 km	7,0	660
1-unter 2 km	10,4	1242
2-unter 5 km	16,7	2282
5- unter 10 km	22,6	1914
10- unter 25 km	33,9	1006
25- unter 100 km	42,8	31

5.7 Weitere Ergebnisse

Tab. 44 Mobilitätseinschränkung nach Alter und Geschlecht

n = ungewichtete Fallzahl; nur Karlsruhe

	gesamt Karlsruhe	Geschlecht		Alter		
		männlich	weiblich	17 - 34	35 - 59	60+
nein	91%	92%	91%	97%	95%	74%
ja	9%	8%	9%	3%	5%	26%
n (Personen)	3611	1815	1796	696	1435	737

5% der Haushalte im Befragungsgebiet sind Mitglied in einer Carsharing-Organisation. Dies entspricht ca. 10.000 Haushalten in der Stadt Karlsruhe (7%) und ca. 1.000 Haushalten im NVK ohne Karlsruhe (1%).

Tab. 45 Mitglied einer Car-Sharing Organisation

n = ungewichtete Fallzahl

	gesamt Karlsruhe	NVK ge- samt	NVK ohne Karlsruhe	Gondels- heim, Bruchsal	Anzahl Pkw Karlsruhe			
					kein Pkw	1 Pkw	2 Pkw	3 Pkw und mehr
ja	7%	5%	1%	2%	13%	4%	2%	17%
nein	93%	95%	99%	98%	87%	96%	98%	83%
n (Haushalte)	1459	2744	1285	377	213	744	426	76

Tab. 46 Internetzugang im Haushalt

n = ungewichtete Fallzahl; monatliches Haushaltseinkommen gilt nur für Karlsruhe

		ja	nein	n (Haushalte)
Gemeinde	Karlsruhe	81%	19%	1459
	NVK gesamt	81%	19%	2744
	NVK ohne Karlsruhe	80%	20%	1285
	Gondelsheim, Bruchsal	74%	26%	377
monatliches Haushalts- Nettoeinkommen (nur Karlsruhe)	Unter 750 €	74%	26%	38
	750 € bis unter 1.500 €	60%	40%	151
	1.500 € bis unter 2.250 €	75%	25%	195
	2.250 € bis unter 3.000 €	95%	5%	243
	3.000 € bis unter 4.000 €	94%	6%	232
	4.000 € und mehr	98%	2%	247
	keine Angabe	82%	18%	353

Tab. 47 Arbeitszeiten auch nachts nach Alter und Geschlecht

n = ungewichtete Fallzahl; Einwohner/-innen, die erwerbstätig sind; nur Karlsruhe

	gesamt Karlsruhe	Geschlecht		Alter			
		männlich	weiblich	bis 16	17 - 34	35 - 59	60+
ja	21%	25%	15%	0%	17%	22%	21%
nein	79%	75%	85%	0%	83%	78%	79%
n (Personen)	1550	843	707	0	240	1194	116

Tab. 48 Arbeiten im Homeoffice nach Alter und Geschlecht

n = ungewichtete Fallzahl Einwohner/-innen, die erwerbstätig sind; nur Karlsruhe

	gesamt Karlsruhe	Geschlecht		Alter		
		männlich	weiblich	17 - 34	35 - 59	60+
4-7 Tage/Woche	8%	8%	8%	7%	8%	10%
1-3 Tage/Woche	9%	9%	9%	5%	11%	4%
1-3 Tage/Monat	5%	4%	5%	4%	5%	5%
seltener	13%	17%	8%	20%	12%	8%
nie	65%	62%	69%	64%	65%	74%
n (Personen)	1550	843	707	240	1194	116

Erwerbstätige Einwohner/-innen, die mehrmals pro Woche im Homeoffice arbeiten, legen durchschnittlich 2,9 Wege am Tag zurück. Wird das Homeoffice selten bzw. nie genutzt, werden 3,4 Wege zurückgelegt.

Tab. 49 Anzahl Wege pro Person nach Homeoffice-Nutzung

Mittelwert; n = ungewichtete Fallzahl; Einwohner/-innen, die erwerbstätig sind; Definition Tagtyp siehe Definitionen; nur Karlsruhe

	Wege pro Person	n (Personen)	Wege pro mobiler Person	n (Personen)
gesamt Karlsruhe	3,3	1550	3,9	1322
mehrmals pro Woche	2,9	295	3,8	232
seltener/nie	3,4	1255	3,9	1090

Wird das Homeoffice mehrmals pro Woche genutzt, werden nur 6,5% aller Wege mit dem ÖV-Nahverkehr zurückgelegt.

Tab. 50 Hauptverkehrsmittel nach Homeoffice-Nutzung

n = ungewichtete Fallzahl; ohne sonstige Verkehrsmittel; Einwohner/-innen, die erwerbstätig sind; Definition Hauptverkehrsmittel siehe Tab. 2; nur Karlsruhe

	gesamt Karlsruhe	mehrmals pro Woche	seltener/nie
zu Fuß	24,4%	24,5%	19,9%
Fahrrad	24,5%	25,3%	22,0%
MIV als Mitfahrer/-in	8,7%	5,7%	6,3%
MIV als Fahrer/-in	25,7%	37,2%	38,1%
ÖV-Nahverkehr	16,1%	6,5%	12,5%
ÖV-Fernverkehr	0,6%	0,8%	1,3%
n (Wege)	10843	902	4150

Tab. 51 Wegfallende Wege durch Homeoffice nach Alter und Geschlecht

n = ungewichtete Fallzahl; Einwohner/-innen, die an mindestens 1 bis 3 Tagen/Monat im Homeoffice arbeiten; nur Karlsruhe

	gesamt Karlsruhe	Geschlecht		Alter		
		männlich	weiblich	17 - 34	35 - 59	60+
ja	48%	50%	46%	43%	49%	43%
nein	52%	50%	54%	57%	51%	57%
n (Personen)	373	207	166	43	301	29

Tab. 52 Wegfallende Wege durch Homeoffice nach Häufigkeit Homeoffice

n = ungewichtete Fallzahl; Einwohner/-innen, die an mindestens 1 bis 3 Tagen/Monat im Homeoffice arbeiten; nur Karlsruhe

	gesamt Karlsruhe	4-7 Tage/Woche	1-3 Tage/Woche	1-3 Tage/Monat
ja	48%	39%	48%	62%
nein	52%	61%	52%	38%
n (Personen)	373	130	165	78

Tab. 53 Parkplatzsituation am Arbeits- oder Ausbildungsplatz nach Gemeinde

n = ungewichtete Fallzahl; nur Einwohner/-innen, die einen Führerschein besitzen und erwerbstätig oder in Ausbildung/Student sind

	sehr schwierig	schwierig	nicht beson- ders schwie- rig	überhaupt nicht schwie- rig	weiß nicht	n (Personen)
Karlsruhe	15%	17%	19%	39%	9%	1669
Karlsruhe I	10%	10%	20%	55%	5%	478
Karlsruhe II	21%	19%	17%	31%	13%	431
Karlsruhe III	12%	17%	20%	44%	7%	760
NVK gesamt	13%	14%	18%	48%	7%	3098
NVK ohne Karlsruhe	8%	9%	17%	62%	3%	1429
Gondelsheim	13%	13%	18%	50%	6%	162
Bruchsal	8%	11%	15%	60%	6%	309

Tab. 54 Abstellplatz Pkw am Arbeits-, Ausbildungsplatz nach Gemeinde

n = ungewichtete Fallzahl; nur Einwohner/-innen, die einen Führerschein besitzen, erwerbstätig oder in Ausbildung/Student sind und den Pkw nutzen

	am Straßen- rand/im öffentli- chen Raum	in der Garage/auf einem privaten Stellplatz	keine Autonutzung für Arbeits- /Ausbildungswege	n (Personen)
Karlsruhe	35%	34%	31%	1631
Karlsruhe I	31%	61%	8%	473
Karlsruhe II	35%	27%	38%	413
Karlsruhe III	35%	38%	28%	745
NVK gesamt	34%	42%	24%	3048
NVK ohne Karlsruhe	33%	55%	12%	1417
Gondelsheim	33%	50%	18%	162
Bruchsal	31%	54%	14%	306

Tab. 55 Parkgebühren in der Nähe des Arbeits- oder Ausbildungsplatzes nach Gemeinde

n = ungewichtete Fallzahl; nur Einwohner/-innen, die einen Führerschein besitzen, erwerbstätig oder in Ausbildung/Student sind und den Pkw nutzen

	ja	nein	teils/teils	weiß nicht	n (Personen)
Karlsruhe	14%	70%	7%	10%	1631
Karlsruhe I	12%	80%	6%	2%	473
Karlsruhe II	16%	58%	9%	16%	413
Karlsruhe III	13%	77%	5%	6%	745
NVK gesamt	13%	74%	6%	7%	3048
NVK ohne Karlsruhe	11%	82%	4%	2%	1417
Gondelsheim	8%	86%	2%	4%	162
Bruchsal	7%	82%	6%	5%	306

Tab. 56 Parkplatzsituation nach Abstellplatz Pkw am Arbeits-, Ausbildungsplatz

n = ungewichtete Fallzahl; nur Einwohner/-innen, die einen Führerschein besitzen und erwerbstätig oder in Ausbildung/Student sind und den Pkw nutzen; nur Karlsruhe

	gesamt Karlsruhe	am Straßenrand/im öffentlichen Raum	in der Garage/auf einem privaten Stell- platz	keine Autonutzung für Arbeits- /Ausbildungswege
sehr schwierig	15%	17%	5%	25%
schwierig	17%	28%	6%	16%
nicht besonders schwierig	19%	27%	13%	17%
überhaupt nicht schwierig	40%	25%	76%	19%
weiß nicht	8%	3%	0%	23%
n (Personen)	1631	576	692	363

Tab. 57 Parkplatzsituation nach Parkgebühren in Nähe des Arbeits-, Ausbildungsplatzes

n = ungewichtete Fallzahl, nur Einwohner/-innen, die einen Führerschein besitzen und erwerbstätig oder in Ausbildung/Student sind und den Pkw nutzen; nur Karlsruhe

	gesamt Karlsruhe	ja	nein	teils/teils	weiß nicht
sehr schwierig	15%	44%	7%	39%	15%
schwierig	17%	24%	13%	46%	11%
nicht besonders schwierig	19%	16%	23%	7%	9%
überhaupt nicht schwierig	40%	16%	54%	1%	4%
weiß nicht	8%	1%	3%	7%	61%
n (Personen)	1631	225	1219	88	99

Tab. 58 Besitz Mobiltelefon nach Alter und Geschlecht

n = ungewichtete Fallzahl; nur Karlsruhe

	gesamt Karlsruhe	Geschlecht		Alter					
		männlich	weiblich	bis 6	7 - 13	14 - 17	18 - 34	35 - 59	60+
mit Internetnutzung	26%	34%	18%	0%	5%	45%	51%	25%	5%
ohne Internetnutzung	57%	51%	63%	0%	34%	48%	48%	68%	68%
kein Mobiltelefon	17%	15%	19%	100%	61%	7%	2%	7%	27%
n (Personen)	3611	1815	1796	242	338	216	643	1435	737

Die Einwohner/-innen wurden gefragt, ob Sie ein Elektrofahrrad besitzen und in den nächsten zwei Jahren beabsichtigen eins zu erwerben.

Tab. 59 Besitz und Kaufabsicht Elektrofahrrad nach Alter und Geschlecht

n = ungewichtete Fallzahl; Einwohner/-innen ab 18 Jahre; nur Karlsruhe

	gesamt Karlsruhe	Geschlecht		Alter		
		männlich	weiblich	17 - 34	35 - 59	60+
Besitz	1%	1%	1%	0%	1%	3%
Kaufabsicht	3%	3%	3%	1%	4%	3%
kein Besitz und keine Kaufabsicht	96%	96%	96%	99%	95%	94%
n (Personen)	2815	1395	1420	643	1435	737

Tab. 60 Besitz und Kaufabsicht Elektrofahrrad nach Einkommen

n = ungewichtete Fallzahl; Einwohner/-innen ab 18 Jahre; Einkommen= Haushaltseinkommen/Anzahl Haushaltsmitglieder; nur Karlsruhe

	gesamt Karlsruhe	bis 600 Euro	601 bis 900 Euro	901 bis 1200 Euro	1201 Euro und mehr	keine Anga- be
ja	1%	2%	0%	1%	2%	1%
nein, aber Kaufabsicht	3%	1%	2%	2%	5%	2%
nein und keine Kaufabsicht	96%	97%	98%	97%	94%	96%
n (Personen)	2815	261	607	523	737	687

Auf die Frage: „Hat sich Ihr Mobilitätsverhalten innerhalb der letzten beiden Jahre geändert?“ gaben 66% an, dass sich ihr Verhalten nicht geändert hat. Hat sich das Verhalten geändert, geschah dies hauptsächlich auf Grund einer höheren Fahrradnutzung.

Tab. 61 Veränderung des Mobilitätsverhaltens nach Alter und Geschlecht

offene Frage; Mehrfachnennungen; n = ungewichtete Fallzahl (Antwörter); nur Karlsruhe

	gesamt	Geschlecht		Alter			
	Karlsruhe	männlich	weiblich	bis 16	17 - 34	35 - 59	60+
nein	66%	64%	68%	71%	51%	72%	75%
mehr Fahrrad	13%	14%	11%	15%	20%	11%	5%
weniger Fahrrad	3%	4%	3%	1%	4%	4%	3%
mehr Pkw	6%	8%	5%	1%	15%	5%	1%
weniger Pkw	9%	9%	8%	1%	12%	9%	9%
mehr ÖV	9%	9%	9%	9%	12%	8%	6%
weniger ÖV	6%	7%	5%	3%	12%	4%	4%
lege andere Wege zurück	5%	5%	4%	4%	10%	3%	2%
lege generell weniger Wege zurück	4%	5%	3%	0%	4%	4%	7%
lege generell mehr Wege zurück	4%	4%	4%	7%	8%	2%	1%
weiß nicht	1%	1%	0%	1%	1%	0%	0%
anderes	1%	1%	0%	0%	1%	0%	1%
n (Personen)	3611	1815	1796	743	696	1435	737

Tab. 62 Preisvergleich Auto - ÖV nach Alter und Geschlecht

n = ungewichtete Fallzahl; Einwohner/-innen ab 18 Jahre; keine Stellvertreterinterviews; nur Karlsruhe

	gesamt	Geschlecht		Alter		
	Karlsruhe	männlich	weiblich	17 - 34	35 - 59	60+
ÖV ist teurer als das Auto	18%	18%	18%	24%	20%	9%
ÖV kostet genauso viel	12%	13%	11%	16%	12%	8%
ÖV ist günstiger als das Auto	53%	53%	53%	44%	51%	64%
weiß nicht	17%	15%	19%	16%	17%	18%
n (Personen)	1814	842	972	361	927	526

Tab. 63 Preisvergleich Auto - ÖV nach Einkommen

n = ungewichtete Fallzahl; Einwohner/-innen ab 18 Jahre; keine Stellvertreterinterviews; Einkommen= Haushaltseinkommen/Anzahl Haushaltsmitglieder; nur Karlsruhe

	gesamt	bis 600	601 bis 900	901 bis 1200	1201 Euro und	keine Anga-
	Karlsruhe	Euro	Euro	Euro	mehr	be
ÖV ist teurer als das Auto	18%	20%	19%	15%	16%	22%
ÖV kostet genauso viel	12%	11%	16%	13%	10%	11%
ÖV ist günstiger als das Auto	53%	51%	47%	58%	59%	46%
weiß nicht	17%	18%	18%	14%	15%	21%
n (Personen)	1814	170	378	329	500	437

6 Methodennachweis

Die Stichprobe umfasst 3.611 Einwohner/-innen der Stadt Karlsruhe, 3.238 Einwohner/-innen der übrigen Gemeinden des Nachbarschaftsverbandes Karlsruhe, 336 Einwohner/-innen aus Gondelsheim und 655 Einwohner/-innen aus Bruchsal.

Grundlage für die Stichprobenziehung waren Einwohner/-innen, die zum Zeitpunkt der Ziehung ihren Hauptwohnsitz in der jeweiligen Stadt bzw. Gemeinde hatten. Aufgrund der Komplexität der Erhebung wurde ein mehrstufiges Verfahren angewendet bei dem sowohl schriftlich-postalische, als auch telefonische und webbasierte Interviews durchgeführt wurden. Die Vorgehensweise im Einzelnen:

Alle Haushalte wurden zunächst mit öffentlichen Telefonverzeichnissen abgeglichen und bei Übereinstimmung von Name und Anschrift eine Telefonnummer zugespielt. Haushalte ohne eingetragene Telefonnummer erhielten einen schriftlichen Kurzfragebogen in dem die Teilnahmebereitschaft, die Kontaktdaten und allgemeine Fragen zum Haushalt erhoben wurden. Zudem konnten die bevorzugte Art der Befragung festgelegt werden: telefonisch oder online.

Im nächsten Schritt wurde allen Haushalten aus der Bruttostichprobe ein zufälliger Stichtag zugeteilt. Einige Tage vor dem Stichtag wurden den ausgewählten Haushalten die Befragungsunterlagen zugesandt. Diese enthielten: ein Begleitschreiben auf dem Originalbriefkopfpapier der Stadt Karlsruhe, des NVK bzw. der Gemeinden Gondelsheim und Bruchsal, Zugangsdaten für die Online-Erfassung, eine Datenschutzerklärung sowie Wegeprotokolle für den zu berichtenden Stichtag.

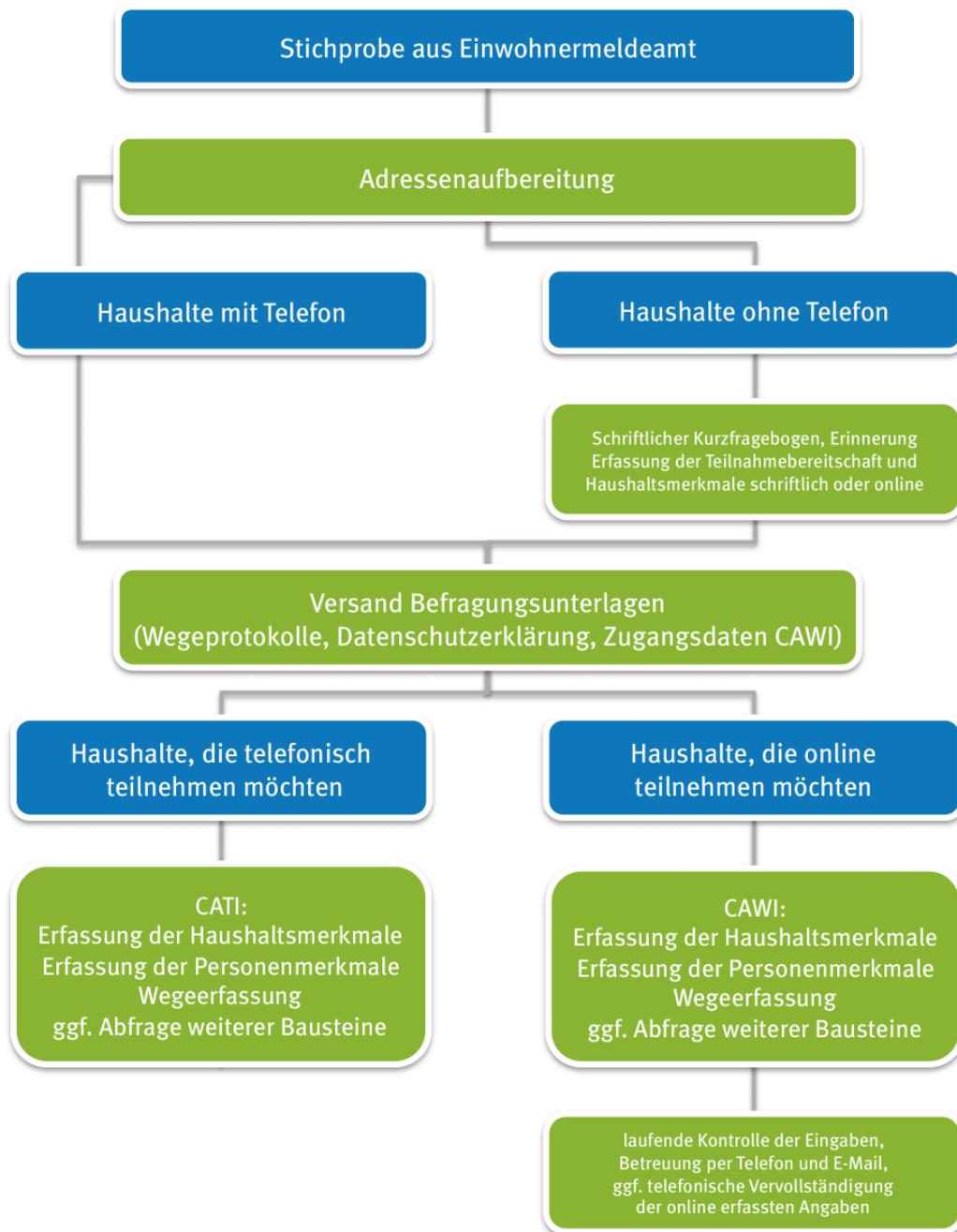
Das Interview fand nach Möglichkeit komplett am Folgetag des Stichtages statt. Konnten nicht alle Haushaltsmitglieder beim ersten Telefonat befragt werden, wurde das Interview in Absprache mit den Teilnehmenden terminiert. Die Verteilung solcher Termine fand bei der Planung des Personals Berücksichtigung, so dass möglichst alle Termine zu angelegten Zeiten wahrgenommen wurden und möglichst derselbe Interviewer das Interview geführt hat.

Haushalte, die sich für die Online-Teilnahme entschieden, wurden zwei Tage später angerufen, sofern sie noch keine Daten erfasst hatten. Dieser Anruf diente der Motivation bzw. Klärung von Fragen und Problemen. E-Mail-Anfragen wurden fortlaufend und individuell beantwortet. Darüber hinaus stand allen Befragten eine kostenlose Hotlinenummer für Rückfragen zur Verfügung.

Der Wechsel der Befragungsart (telefonisch oder online) war jederzeit möglich.

Die Angaben für Kinder unter 15 Jahren wurden indirekt über die Eltern abgefragt. Darüber hinaus wurde immer versucht das Interview mit jedem Haushaltsmitglied einzeln zu führen.

Abb. 17 Erhebungsablauf



6.1 Befragungszeitraum und Stichtagsverteilung

Die Stichtage wurden gleichmäßig über den gesamten Zeitraum verteilt. Dabei wurden die Osterfeiertage 05.04.-10.04.12 ausgespart. So konnte die Genauigkeit für den mittleren und anderen Werktag erhöht werden.

Tab. 64 Verteilung der Stichprobe auf die Stichtage

Befragungszeitraum 27.02.2012-27.05.2012 (ausgenommen Ostern 05.04.-10.04.2012)

	Jahresverteilung 2012	Befragungszeitraum	Anzahl befragte Einwohner/-innen
mittlere Werktag ⁹	30%	37%	2.917
anderer Werktag ¹⁰	22%	27%	2.095
Montag-Freitag in Ferien	17%	6%	455
Samstag	14%	14%	1.068
Sonn-/Feiertage	17%	17%	1.306
gesamt	366	85	7.840

⁹ Di-Do, nicht an Ferien oder Feiertage angrenzend

¹⁰ Montag oder Freitag oder Di-Do, der an einen Feier- oder Ferientag angrenzt

6.2 Feldkennziffern

	Brutto	SNA	Netto		Ausschöpfung			Befragte (Personen)		davon Teilnahme online	
			Haushalte ohne Tel	Haushalte mit Tel	Haushalte ohne Tel	Haushalte mit Tel	gesamt	Haushalte ohne Tel	Haushalte mit Tel	Haushalte ohne Tel	Haushalte mit Tel
Karlsruhe I	1.532	5%	1.047	403	17%	45%	26%	538	496	65%	13%
Karlsruhe II	1.906	9%	1.314	428	13%	31%	21%	437	456	67%	18%
Karlsruhe III	3.062	5%	2.102	801	13%	39%	22%	990	694	63%	14%
Ettlingen	1.498	5%	916	515	9%	32%	19%	494	222	52%	18%
Rheinstetten	437	4%	277	145	10%	40%	23%	198	65	54%	15%
Stutensee	379	1%	216	161	15%	30%	23%	143	94	55%	17%
Eggenstein-Leopoldshafen	440	5%	266	151	14%	44%	27%	189	89	63%	11%
Karlsbad	795	6%	409	337	9%	36%	25%	404	110	53%	13%
Linkenheim-Hochstetten	427	5%	192	212	16%	24%	24%	160	87	63%	13%
Marzell	283	5%	170	99	9%	35%	21%	114	40	67%	14%
Pfintztal	501	4%	236	247	12%	23%	20%	159	87	72%	20%
Waldbronn	523	2%	306	205	13%	38%	24%	250	100	50%	8%
Weingarten	431	3%	237	180	13%	26%	21%	146	87	65%	13%
Gondelsheim	555	5%	431	98	18%	46%	24%	134	202	55%	4%
Bruchsal	1.027	5%	680	297	12%	44%	24%	439	216	53%	15%
gesamt	13.796	5%	8.799	4.278	13%	36%	23%	4.795	3.045	61%	14%

Brutto(-Stichprobe): Die auf Grundlage der Einwohnermeldeverzeichnisse zufällig gezogenen Haushalte.

SNA: Stichproben-Neutrale Ausfälle wie z.B. falsche Telefonnummer, falsche Adresse, kein Haushalt, doppelter Haushalt, etc.

Netto(-Stichprobe): Differenz aus Brutto-Stichprobe und SNA.

Befragte: Die Anzahl der vollständig befragten Personen.

Ausschöpfung: Quotient aus befragten Personen und Netto-Stichprobe.

6.3 Gewichtungsverfahren

Die Stichprobenstruktur wurde durch ein iteratives Gewichtungsverfahren an Randverteilungen aus Sekundärstatistiken angepasst. Das Gewichtungsverfahren dient dazu, Verzerrungen in der Stichprobe durch unterschiedliche Erreichbarkeiten der Haushalte und selektive Teilnahmebereitschaften auszugleichen. Die Gewichtung erfolgte anhand von Strukturmerkmalen, die mit dem Mobilitätsverhalten korrelieren und für die es verlässliche Sekundärstatistiken gibt.

Für haushalts-, personen- und wegebezogene Daten wurden jeweils unterschiedliche Gewichtungsfaktoren berechnet und bei der Auswertung herangezogen.

6.3.1 Schritt 1: Vorläufiges Haushaltsgewicht

Für die haushaltsbezogenen Daten wurde zunächst ein vorläufiges Haushaltsgewicht berechnet, um die Stichprobenstruktur an die Struktur der Grundgesamtheit im Bezug auf die Haushaltsgrößenverteilung anzupassen. Dieser Gewichtungsschritt hat eine besondere Bedeutung, da die Stichprobe als Personenstichprobe aus dem Einwohnermeldeverzeichnis gezogen wurde und damit die Auswahlwahrscheinlichkeit einer Person proportional zur Haushaltsgröße steigt, da alle Haushaltsmitglieder befragt wurden.

Die Gewichtung erfolgte räumlich differenziert nach Karlsruhe und dem NVK ohne Karlsruhe. Für den NVK ohne Karlsruhe wurde die Haushaltsgrößenstatistik für die Regionen Baden-Württembergs genutzt, da keine genaueren Statistiken verfügbar sind.

Quellen:

„Privathaushalte in den Regionen Baden-Württembergs 2010 nach Haushaltsgröße“, Mikrozensus des Statistischen Landesamtes Baden-Württemberg. Stand 2011. Online: www.statistik-bw.de/BevoelkGebiet/Landesdaten/MZreggh05.asp (01.06.2012)

„Haushalte in den Karlsruher Stadtteilen 2010 nach der Haushaltsgröße“, Statistisches Jahrbuch 2011, Stadt Karlsruhe, Amt für Stadtentwicklung. Stand 2011. Online: www1.karlsruhe.de/Stadtentwicklung/siska/pdf/Jahrbuch2011.pdf (26.03.2012))

6.3.2 Schritt 2: Personengewicht

Im nächsten Schritt wurde das Haushaltsgewicht auf alle Personen im Haushalt übertragen. Danach wurde die Stichprobenstruktur auf Personenebene an folgende Randverteilungen angepasst:

- **Alter:** Jeweils für jede der 12 NVK Gemeinden¹¹ sowie für Karlsruhe I, II, III¹² getrennt in den Alterkategorien 0-17 Jahre, 18-34 Jahre, 35-59 Jahre und 60 Jahre und älter. Die Zahlen beziehen sich nur auf Einwohner mit Hauptwohnsitz in der jeweiligen Gemeinde.

Quelle: „Einwohner im NVK am Ort der Hauptwohnung (31.12.2011)“, Amt für Stadtentwicklung Karlsruhe

„Einwohner in Bruchsal nach Lebensjahren am 19.02.2012“, Statistikstelle, Stadt Bruchsal;

„Bevölkerung nach Geschlecht und Altersgruppen, Bestand am 31.12.2011“, Bürgerbüro, Gemeindeverwaltung Gondelsheim

- **Geschlecht:** Es erfolgt keine Differenzierung nach den Gemeinden. Die Anzahl der Männer und Frauen wird aus den Einzelwerten der 12 Gemeinden sowie Karlsruhe I, II und III berechnet.

Quelle: „Bevölkerung am 31.12.2010 nach Altersjahren, Nationalität und Geschlecht“, Statistisches Landesamt Baden-Württemberg. Stand 2010.

<http://www.statistik-bw.de/SRDB/Tabelle.asp?R=GE212000&H=BevoelkGebiet&U=05&T=01035210#>
(26.03.2012)

- **Tagtyp:** Die Verteilung der Wochentage in und außerhalb der Ferien sowie Samstag, Sonn- und Feiertag im Befragungsdatensatz wird mit der Verteilung im Jahr 2012 verglichen. Dabei wird differenziert nach mittlerer Werktag (Di bis Do nicht an Ferien oder Feiertage angrenzend), anderer Werktag (Mo, Fr; Di bis Do an Ferien oder Feiertag angrenzend), Mo-Fr in Ferien, Samstag, Sonn- und Feiertage. Dies erfolgt auf der Personenebene (alle Befragten). Datengrundlage ist der Kalender 2012.

¹¹ Ettlingen, Rheinstetten, Stutensee, Eggenstein-Leopoldshafen, Karlsbad, Linkenheim-Hochstetten, Marxzell, Pfinztal, Waldbronn, Weingarten, Gondelsheim, Bruchsal

¹² Karlsruhe I: Hohenwetttersbach, Grünwetttersbach, Palmbach, Stupferich, Bergwald; Karlsruhe II: Nordstadt, Weststadt, Südweststadt, Südstadt, Oststadt, Innenstadt West, Innenstadt Ost; Karlsruhe III: Nordweststadt, Mühlburg, Daxlanden, Knielingen, Grünwinkel, Oberreut, Beiernheim-Bulach, Weiherfeld-Dammerstock, Rüppurr, Waldstadt, Rintheim, Hagsfeld, Durlach (ohne Bergwald), Grötzingen, Wolfartsweier, Neureut

- **Beruflicher Ausbildungs- bzw. Hochschulabschluss:** Die Stichprobe unterliegt einem starken Bildungsbias. Da keine genaueren Statistiken verfügbar sind, wurde die Verteilung für Baden-Württemberg herangezogen. Die Zahlen beziehen sich auf Personen ab 15 Jahren. Schüler, Studenten und Auszubildende fallen in die Gruppe „ohne beruflichen Ausbildungs- bzw. Hochschulabschluss“, da sie sich noch in der Ausbildung befinden.

Quelle: „Bevölkerung im Alter von 15 und mehr Jahren in Baden-Württemberg nach beruflichem Ausbildungs- bzw. Hochschulabschluss“, Mikrozensus des Statistischen Landesamtes Baden-Württemberg. Stand 2011.

<http://www.statistik-portal.de/BevoelkGebiet/Landesdaten/MZbevAbschluss.asp> (01.06.2012)

- **Anteil Studierende:** Es erfolgt keine Differenzierung nach den Gemeinden. Der Anteil der Studierenden wird berechnet, in dem die Gesamtzahl der Studierenden in Karlsruhe¹³ mit der Bevölkerungszahl im Befragungsgebiet dividiert wurde. Datengrundlage sind die einzelnen Statistiken der Hochschulen.

- **Regionale Bevölkerungsverteilung:** Es erfolgt eine Hochrechnung der Stichprobe auf die tatsächlichen Einwohnerzahlen je Gemeinde, getrennt nach Karlsruhe I, II, III sowie den 12 NVK Gemeinden.

Quelle: „Einwohner im NVK am Ort der Hauptwohnung (31.12.2011)“, Amt für Stadtentwicklung Karlsruhe

„Einwohner in Bruchsal nach Lebensjahren am 19.02.2012“, Statistikstelle, Stadt Bruchsal;

„Bevölkerung nach Geschlecht und Altersgruppen, Bestand am 31.12.2011“, Bürgerbüro, Gemeindeverwaltung Gondelsheim

6.3.3 Schritt 3: Haushaltsgewicht unter Berücksichtigung der Personengewichte

Das vorläufige Haushaltsgewicht aus Schritt 1 berücksichtigt nicht mögliche Stichprobenverzerrungen, die durch die Gewichtung auf Personenebene ausgeglichen werden. Aus diesem Grund wird ein neues Haushaltsgewicht aus dem Durchschnitt der Personengewichte der jeweiligen Haushaltsmitglieder berechnet.

Die Struktur des mit diesem Haushaltsgewicht gewichteten Datensatzes wird noch mal mit der Haushaltsgröße wie im Schritt 1 verglichen und mögliche Abweichungen durch Kalibrierung des Haushaltsgewichtes ausgeglichen.

Nicht gewichtet wird nach der Pkw-Dichte im Haushalt. Diese passt sich durch die oben beschriebene Gewichtung an die tatsächliche Pkw-Dichte in Karlsruhe und in den übrigen Gemeinden an.

¹³ Duale Hochschule Baden-Württemberg Karlsruhe, EC Europa Campus, Hochschule für Musik Karlsruhe, Hochschule Karlsruhe - Technik und Wirtschaft, Karlsruhochschule International University, Karlsruher Institut für Technologie, Pädagogische Hochschule Karlsruhe, Staatliche Akademie der Bildenden Künste Karlsruhe, Staatliche Hochschule für Gestaltung Karlsruhe

6.3.4 Wegegewichtungsfaktor: Saisongewicht

Der Erhebungszeitraum erstreckte sich von März bis Mai 2012 (Stichtage 27.2. bis 27.5.2012) und ist damit nicht repräsentativ für das gesamte Jahr.

So ist vor allem der ÖV-Anteil im Zeitraum März bis Mai 2008 in hochverdichteten Agglomerationsräumen (zu denen die Stadt Karlsruhe und der NVK ohne Karlsruhe gehört) im Vergleich zum Gesamtjahreswert laut der Studie Mobilität in Deutschland 2008 (MiD 2008) deutlich niedriger.

Neben der Gewichtung nach den oben genannten Strukturmerkmalen und der Gewichtung nach Tagtyp ist zusätzlich ein Saisongewicht auf Wegee Ebene nötig, um jahresrepräsentative Werte zu erhalten. Dazu wurde das Personengewicht auf die Wegee Ebene übertragen und mit einem verkehrsmittelspezifischen Saisongewicht multipliziert.

Für die Berechnung des Saisongewichtes wurde aus den drei Referenzmonaten März bis Mai im MiD-Datensatz ein Mittelwert berechnet. Dabei wurde ein gewichteter Mittelwert anhand der (gewichteten) Fallzahlen unserer Karlsruhe-Stichprobe berechnet, da sich unsere Stichprobe nicht vollständig gleichmäßig auf die drei Erhebungsmonate verteilt. Der jeweilige Jahresanteilswert eines Verkehrsmittels geteilt durch den Anteilswert des Referenzzeitraums ergibt das verkehrsmittelspezifische Saisongewicht.

Tab. 65 Berechnung Saisongewicht

		MiD 2008			gesamt 2008	Mittelwert anhand der gewichteten Fallzahlen der Stichprobe*	Saisonge- wicht**
		März	April	Mai			
gewichtete Fallzahl der Stichprobe		194.305	171.883	114.648	-	-	
Modal Split	zu Fuß	22,4%	23,6%	21,6%	23,7%	22,6%	1,05
	Fahrrad	4,8%	9,7%	12,7%	8,5%	8,4%	1,01
	MIV (Mitfahrer/in)	16,3%	15,5%	17,0%	15,6%	16,2%	0,96
	MIV (Fahrer/in)	50,2%	42,3%	39,7%	43,0%	44,9%	0,96
	ÖPV	6,3%	9,0%	8,9%	9,3%	7,9%	1,18

* Beispiel zu Fuß: $(22,4\% \cdot 194.305 + 23,6\% \cdot 171.883 + 21,6\% \cdot 114.648) / (194.305 + 171.883 + 114.648) = 22,7\%$

** Beispiel zu Fuß: $23,7\% \text{ (Jahreswert MiD 2008)} / 22,6\% \text{ (Mittelwert Referenzzeitraum)} = 1,05$

Beispiel: Alle Wege mit dem Hauptverkehrsmittel zu Fuß erhielten den Gewichtungsfaktor 1,05. Entsprechend wurde mit den anderen Verkehrsmitteln verfahren.

6.3.5 Kappung von Extremwerten

Um zu verhindern, dass einzelne Datensätze durch sehr hohe Gewichtungs- bzw. Hochrechnungsfaktoren die Stichprobe dominieren, wurden Extremwerte gekappt.

Nach Durchführung der Gewichtung reicht die Spannweite des Personengewichtungsfaktors von 3,5 bis 1894,2, des Haushaltsgewichtungsfaktors von 3,7 bis 1886,1 und des Wegegewichtungsfaktors von 4 bis 1905. Das Personengewicht wurden bei 500 (betrifft 0,6% der Personen) und das Haushalts- sowie das Wegegewicht bei 600 (betrifft 0,7% der Haushalte und 0,5% der Wege) gekappt.

6.3.6 Verzicht auf Gewichtung nach Pkw-Dichte und Witterungseinflüssen.

Nicht gewichtet wurde nach Pkw-Dichte und Witterungseinflüssen.

Die Pkw-Dichte passt sich durch die Gewichtung nach Haushaltsgröße an die tatsächlichen Werte in Karlsruhe und NVK ohne Karlsruhe an. Auf die Gewichtung nach Witterungseinflüssen wurde verzichtet, da kein relevanter Zusammenhang zwischen Temperatur/Niederschlag und Verkehrsmittelnutzung nachgewiesen werden konnte.

6.4 Stichprobenstruktur

Die folgenden Tabellen zeigen die Stichprobenstruktur ungewichtet und gewichtet nach Durchführung des Gewichtungsverfahrens. Kleine Abweichungen von den Bezugsgrößen bzw. der Grundgesamtheit sind durch die Kappung der Extremwerte bedingt.

Tab. 66 Stichprobenstruktur – Haushaltsebene

		Grundgesamtheit bzw. Bezugsgrößen	befragte Haushalte	ungewichtet	gewichtet
Haushaltsgröße	Karlsruhe	1 Person	271	19%	50%
		2 Personen	523	36%	27%
		3 Personen	264	18%	12%
		4 Personen	287	20%	8%
		5 und mehr Personen	114	8%	3%
	NVK ohne Karlsruhe, Bruchsal, Gondelsheim	1 Person	213	13%	38%
		2 Personen	657	40%	34%
		3 Personen	315	19%	13%
		4 Personen und mehr	477	29%	15%
	Pkw-Dichte	Karlsruhe	0,8	1.459	1,3
übrige Gemeinden		1,3	1.662	1,6	1,3

Tab. 67 Stichprobenstruktur – Personenebene

Merkmale und Teilstichproben		Grundgesamtheit bzw. Bezugsgrößen	Befragte	ungewichtet	gewichtet
gesamt		502.798	7.840	100%	100%
Geschlecht	männlich	49%	3.937	50%	49%
	weiblich	51%	3.903	50%	51%
Alter	0-17	18%	235	23%	18%
	18-34	16%	171	17%	16%
	35-59	38%	424	41%	38%
	60+	28%	204	20%	28%
Karlsruhe I	0-17	14%	200	22%	14%
	18-34	36%	179	20%	35%
	35-59	33%	351	39%	34%
	60+	18%	163	18%	18%
Karlsruhe II	0-17	15%	361	21%	16%
	18-34	21%	293	17%	22%
	35-59	35%	660	39%	35%
	60+	28%	370	22%	27%
Karlsruhe III	0-17	15%	133	19%	16%
	18-34	17%	89	12%	17%
	35-59	37%	282	39%	36%
	60+	31%	212	30%	32%
Ettlingen	0-17	16%	64	24%	16%
	18-34	18%	32	12%	17%
	35-59	38%	96	37%	38%
	60+	29%	71	27%	29%
Rheinstetten	0-17	18%	43	18%	18%
	18-34	18%	37	16%	18%
	35-59	38%	91	38%	38%
	60+	25%	66	28%	25%
Stutensee	0-17	17%	45	16%	17%
	18-34	19%	46	17%	19%
	35-59	38%	100	36%	37%
	60+	27%	87	31%	27%
Eggenstein-Leopoldshafen	0-17	17%	122	24%	17%
	18-34	19%	71	14%	19%
	35-59	38%	203	39%	38%
	60+	26%	118	23%	26%
Karlsbad	0-17	18%	48	19%	18%
	18-34	19%	34	14%	19%
	35-59	39%	107	43%	39%
	60+	25%	58	23%	25%
Linkenheim-Hochstetten	0-17	15%	26	17%	15%
	18-34	18%	25	16%	18%
	35-59	38%	58	38%	38%
	60+	29%	45	29%	29%
Marxzell	0-17	17%	51	21%	17%
	18-34	18%	36	15%	18%
	35-59	38%	87	35%	38%
	60+	27%	72	29%	27%
Pfinztal	0-17	17%	51	21%	17%
	18-34	18%	36	15%	18%
	35-59	38%	87	35%	38%
	60+	27%	72	29%	27%

Merkmale und Teilstichproben		Grundgesamtheit bzw. Bezugsgrößen	Befragte	ungewichtet	gewichtet
Waldbronn	0-17	16%	81	23%	16%
	18-34	16%	44	13%	16%
	35-59	37%	121	35%	37%
	60+	31%	104	30%	31%
Weingarten	0-17	19%	60	26%	19%
	18-34	18%	31	13%	18%
	35-59	38%	91	39%	36%
	60+	26%	51	22%	26%
Gondelsheim	0-17	18%	73	22%	18%
	18-34	21%	47	14%	21%
	35-59	39%	157	47%	39%
	60+	22%	59	18%	22%
Bruchsal	0-17	17%	166	25%	17%
	18-34	21%	120	18%	21%
	35-59	37%	250	38%	37%
	60+	25%	119	18%	25%
Tagtyp	mittlerer Werktag	30%	2.917	37%	30%
	anderer Werktag	22%	2.095	27%	22%
	Mo-Fr in Ferien	17%	455	6%	16%
	Samstag	14%	1.068	14%	14%
	Sonn-/Feiertag	17%	1.305	17%	17%
beruflicher Ausbildungs- bzw. Hochschulabschluss	ohne	30%	1.235	19%	29%
	mit	70%	5.142	81%	71%
Anteil Studierende	Studierende	7%	272	3%	6%
	übrige Bevölkerung	93%	7.568	97%	94%
Merkmale und Teilstichproben		Grundgesamtheit	Anzahl Befragte		gewichtet
regionale Bevölkerungsverteilung	KA Teilraum I	12519	1.034		12519
	KA Teilraum II	99658	893		96298
	KA Teilraum III	173511	1.684		167905
	Ettlingen	38217	716		37584
	Rheinstetten	20447	263		20443
	Stutensee	23186	237		23186
	Eggenstein-Leopoldshafen	16172	278		16012
	Karlsbad	15628	514		15628
	Linkenheim-Hochstetten	12018	247		12018
	Marzell	5115	154		5115
	Pfintzal	17806	246		17806
	Waldbronn	12311	350		12311
	Weingarten	9990	233		9719
	Gondelsheim	3428	336		3428
	Bruchsal	42792	655		42792

Nach der Gewichtung beträgt der Anteil Studierender in Karlsruhe 9% und im NVK ohne Karlsruhe 3%.