

B 5 Mobilitätsverhalten

Unter *Mobilität* wird die Möglichkeit verstanden, verschiedene, individuell gewünschte Aktivitäten an individuell gewünschten Orten ausführen zu können. Mobilität ist weder vom Verkehrsmittel noch von der zurückgelegten Entfernung abhängig und wird in Anzahl der Aktivitäten pro Person und Zeiteinheit gemessen. Eine Erhaltung der Mobilität, also die Sicherung der Erreichbarkeit von Aktivitätsgelegenheiten, ist für die Menschen und die Wirtschaft unverzichtbar.

In den Jahren 1982, 1992 und 2002 sind durch die Firma Socialdata (München) Untersuchungen zur Mobilität in Karlsruhe und dem „Umland“ durchgeführt worden, um gesicherte Daten über das Mobilitätsverhalten der Bevölkerung zu erhalten. Befragt wurden Bürgerinnen und Bürger aus Karlsruhe und allen Gemeinden des Nachbarschaftsverbandes Karlsruhe.

Ausgewählte Mobilitätskennziffern für Karlsruhe, das Umland und für Deutschland zeigen die Abb. B 5.1 und B 5.2. In den Umland-Gemeinden ergeben sich demnach für 2002 im Durchschnitt 1,6 Aktivitäten pro Person und Tag. Hierfür werden 52 Minuten Unterwegs-Zeit und knapp 3 Wege benötigt, die Kilometerleistung liegt bei 22 km täglich. Karlsruhe und das Umland liegen bei diesen Werten im durchschnittlichen Rahmen Deutschlands.

Betrachtet man die Mobilitätskennziffern Karlsruhes von 1982, so zeigt sich bis 2002 eine deutliche Zunahme der Kilometerleistung pro Person und Tag, während die Anzahl der Aktivitäten, die Unterwegs-Zeit und die täglichen Wege annähernd gleich geblieben sind. Die Mobilität der Karlsruher im o.g. Sinne (als Aktivität pro Person und Zeiteinheit) hat also in den letzten Jahren nur geringfügig zugenommen. Auch für die Zukunft ist laut Verkehrsgutachten NVK (1997) mit einer kaum veränderten Mobilität zu rechnen. Durchschnittlich ca. 3 Wege täglich zurückzulegen scheint für die Menschen in Deutschland eine über Jahre konstante Größe zu sein.

Hier zeigt sich, dass Probleme der Stadt- und Regionalplanung nicht aus der Mobilität der Menschen resultieren, sondern aus der Steigerung der täglichen Kilometerleistung und deren Aufteilung auf die verschiedenen Verkehrsmittel (Modal Split und Zielkonzept siehe Kapitel C 4). Es werden immer längere Wege mit dem Pkw unternommen.

Aufgabe einer Stadt- und Regionalplanung muss es sein, Konzepte und Strategien zu finden, die Mobilitätsansprüche der Bevölkerung und der Wirtschaft umwelt- und sozialverträglich abzuwickeln. Hierbei stellen die zur Mobilität vorhandenen Daten die Grundlage für die Verkehrsentwicklungsplanung dar. Mit Hilfe dieser Daten und Annahmen zur Siedlungs- und Verkehrsentwicklung kann eine Matrix der Verkehrsbeziehungen erstellt werden, die wiederum zur Simulation von Verkehrsabläufen (auch für die Zukunft) geeignet ist (siehe Kapitel C 4, F 10, F 11).

MOBILITÄTSKENNZIFFERN



Stadt Karlsruhe			Umland Karlsruhe	
1982	1992	2002	Je Person / Tag	2002
			AKTIVITÄTEN	
			UNTERWEGS-ZEIT (Min)	
			WEGE	
			ENTFERNUNG (km)	

Abb. B 5.1 Mobilitätskennziffern für Karlsruhe und das Umland 2002
Quelle Socialdata, 2002

MOBILITÄT



- Deutschland 2000 -

	Gesamt	Agglomerationsräume	Verstädterte Räume	Ländliche Räume
Aktivitäten				
Unterwegszeit (Min)				
Wege				
Entfernung (km)				

Abb. B 5.2 Mobilitätskennziffern für Deutschland 2000
Quelle Socialdata, 2000