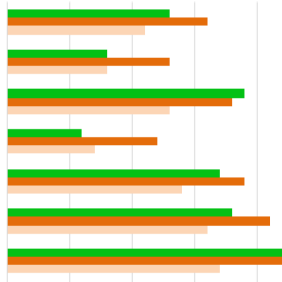
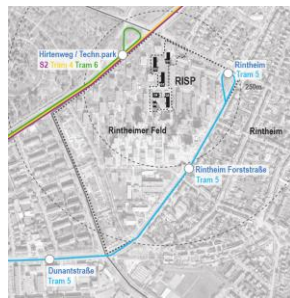


Mobilitätskonzept Staudenplatz Karlsruhe



WEBER + PARTNER

Institut für Stadtplanung und Sozialforschung
Stuttgart/Berlin 2019

Mobilitätskonzept Staudenplatz Karlsruhe

Dezember 2019

Maik Bußkamp, M.Sc.
Sebastian Graf, M.A.

Im Auftrag der VOLKSWOHNUNG GmbH Karlsruhe

WEEBER+PARTNER

Institut für Stadtplanung und Sozialforschung
Mühlrain 9 70180 Stuttgart, Tel. 0711 62009360
wpstuttgart@weeberpartner.de
Emser Straße 18 10719 Berlin, Tel. 030 8616424
wpberlin@weeberpartner.de
www.weeberpartner.de

Inhaltsverzeichnis

1	Aufgabe und Methodik.....	2
1.1	Aufgabe.....	2
1.2	Fragestellungen und methodische Bausteine.....	3
2	Kommunale Zielformulierungen im Bereich Mobilität und Wohnen.....	5
3	Projektsteckbrief RISP – Rintheimer Staudenplatz.....	6
3.1	Konzept.....	6
3.2	Wohnungsgemeinde.....	8
3.3	Zielgruppen.....	9
4	Mobilitätsbedürfnisse und -angebote.....	10
4.1	Allgemeine Entwicklungen und Trends im Mobilitätsverhalten.....	10
4.2	Quartiersumfeld.....	11
4.3	Öffentlicher Verkehr.....	12
4.4	Radverkehr.....	17
4.5	Carsharing.....	21
4.6	Marketing, Service, Evaluation und Quartiersverknüpfung.....	24
5	Pkw-Besitz.....	25
5.1	PKW-Besitz in städtischen Gebieten, Karlsruhe und Rintheim.....	25
5.2	PKW-Besitz der zu erwartenden Zielgruppen.....	25
6	Zusammenfassung und Empfehlung.....	31

1 Aufgabe und Methodik

1.1 Aufgabe

Die VOLKSWOHNUNG GmbH plant den Neubau von sechs Gebäuden mit 127 Wohneinheiten als ergänzenden Wohnungsbau auf dem Rintheimer Feld. Ein besonderes Interesse ist, preiswerte Mietwohnungen – auch viele kleine – zu verwirklichen.

Die Stellplätze für Kfz sollen in Tiefgaragen untergebracht werden. Die Herstellung von Stellplätzen nach dem üblichen Schlüssel würde den Bau sehr großer Tiefgaragen und damit zu erheblichen Kostensteigerungen führen. Sofern Tiefgaragen nicht ausschließlich unterhalb der Gebäude errichtet werden können, muss auch Freifläche unterflurversiegelt werden. Durch diese Unterbauung werden Grünflächen partiell von den Stoffkreisläufen entkoppelt, was die bodenbiologischen, vegetativen und klimatischen Funktionen dauerhaft einschränken kann.

Das Mobilitätskonzept der VOLKSWOHNUNG sieht vor, in sogenannten "Mobi-Quartieren" einerseits die nachhaltige Mobilität Ihrer Mieter zu fördern und andererseits die Anzahl von PKW-Stellplätzen zu reduzieren und entsprechend dem angenommenen Bedarf zu entwickeln. Grundvoraussetzungen sind, dass das Quartier bereits gut mit alternativen Verkehrsmitteln angeschlossen ist und ein preiswertes, kleinteiliges Wohnungsgemeinde entsteht.¹

Nach bisherigen Erfahrungen der VOLKSWOHNUNG werden Tiefgaragenplätze im preiswerten Wohnungsbau in vergleichbarer Lage weniger nachgefragt. Viele Mieter – besonders Ältere und Einpersonenhaushalte mit geringem Einkommen – besitzen kein Auto. Bei dem geplanten Standort sind zudem die ÖPNV- und Fahrradbindung sehr gut, hinzu kommen die in Karlsruhe generell besonders attraktiven weiteren Mobilitätsangebote wie Carsharing.

Die Landesbauordnung Baden-Württemberg bietet die Möglichkeit, die Verpflichtung zur Herstellung notwendiger Stellplätze auszusetzen. Die Stadt Karlsruhe plant keine allgemeingültige Satzung oder Reduzierung des Stellplatzschlüssels, ist aber offen für begründete, vorhabenbezogene Anpassungen.

Mit dem Mobilitätskonzept RISP (Rintheimer Staudenplatz) soll daher ermittelt werden:

- ▶ ob die Mobilitätsvoraussetzungen im näheren Umfeld des Neubauvorhabens einen Verzicht auf den eigenen PKW grundsätzlich ermöglichen (Anbindung durch den ÖPNV, mit dem Fahrrad, Sharing-Angebote, Erreichbarkeit Waren und Dienstleistungen des täglichen Bedarfs und Infrastrukturen im näheren Umfeld),
- ▶ ob eine reduzierte PKW-Besitzquote für künftige Bewohner des Neubauvorhabens zu erwarten ist,
- ▶ welche Verbesserungen hinsichtlich alternativer Mobilitätsangebote unternommen werden können,
- ▶ ob daraus resultierend auf Stellplätze für das Neubauvorhaben Rintheimer Staudenplatz verzichtet werden kann.

¹ VOLKSWOHNUNG 2019: Mobilitätskonzept. Stand Umsetzung. 24. Juli 2019. Präsentation

1.2 Fragestellungen und methodische Bausteine

Grundlagen zur strategischen Einordnung

Welche öffentliche gesamtstädtische Ziele und Maßnahmen werden in Entwicklungskonzepten und sonstigen Strategiepapieren im Bezug auf Stellplatzreduzierung und Förderung alternativer Mobilität formuliert?

- ▶ Analyse bestehender Konzepte hinsichtlich formulierter Ziele und Maßnahmen.

Mobilitätsangebote RISP und Quartiersumfeld

Wie gut ist die Mobilitätsinfrastruktur? Kann auf ein Auto verzichtet werden?

- ▶ Bestandsanalyse der alternativen Mobilitätsangebote (ÖPNV, Fahrrad, Sharing) in fußläufiger Erreichbarkeit.²
- ▶ Bestandsanalyse der Waren und Dienstleistungen des täglichen Bedarfs sowie täglich frequentierter Infrastrukturen (Schulen und Kinderbetreuungseinrichtungen) in fußläufiger Erreichbarkeit.
- ▶ Bestandsanalyse besonderer Angebote der VOLKSWOHNUNG.
- ▶ Darstellung annähernder, allgemeiner Nutzungsdaten alternativer Mobilitätsangebote für vergleichbare Raumtypen aus mehreren Mobilitätsuntersuchungen:
 - F+B 2017: Mieterbefragung 2017 Volkswohnung Karlsruhe. Im Auftrag der VOLKSWOHNUNG
 - omniphon 2012: Mobilitätsverhalten 2012 - Stadt Karlsruhe, im Auftrag der Stadt Karlsruhe
 - BMVI 2019: Mobilität in Deutschland 2017

Pkw-Besitz RISP

Wie hoch ist die Pkw-Besitzquote bisher im Quartier, in der Stadt und in vergleichbaren Stadtraumtypen?

- ▶ Darstellung der PKW-Besitz-Quoten für vergleichend herangezogene Raumtypologien und Erhebungen in Karlsruhe:
 - BMVI 2019: Mobilität in Deutschland 2017: PKW-Besitz für Raumtyp Stadtregion - Regiopole und kreisfreie Großstadt
 - Stadt Karlsruhe, Amt für Stadtentwicklung, 2016: Bürgerbefragung im Rahmen der Untersuchung "Nahversorgung in den Stadtteilen".
 - omniphon 2012: Mobilitätsverhalten 2012 - Stadt Karlsruhe, im Auftrag der Stadt Karlsruhe
 - Stadt Karlsruhe, Ordnungs- und Bürgeramt, Zulassungsstelle 2019: Zulassungszahlen PKW Rintheimer Feld, Stichtag 1.10.2019.
 - F+B 2017: Mieterbefragung 2017 Volkswohnung Karlsruhe. Im Auftrag der VOLKSWOHNUNG: Pkw-Besitz in Rintheim

Welche Rückschlüsse können auf Basis des Architektorentwurfs und des geplanten Wohnungsgemenges auf die zukünftigen Nutzergruppen/ Bewohnerstrukturen (Haushaltsformen, Haushaltsgrößen, Alter, Lebenslagen, Einkommen, Familien, Singles, Senioren, u.a.) gezogen werden? Welcher Pkw-Besitz von mindestens einem Pkw ist für die Nutzergruppen anzunehmen?³

- ▶ Bestandsaufnahme Wohnungsgemeinde Neubauvorhaben RISP hinsichtlich Größe, Anzahl Zimmer, Anzahl barrierefreier Wohnungen, öffentliche Wohnraumförderung, Eigentum/Miete, besondere Angebote
- ▶ Annahme von Zielgruppen und sozioökonomischer Indikatoren
- ▶ Datenabgleich sozioökonomischer Indikatoren für zu erwartende Zielgruppen mit Befragungsergebnissen zum PKW-Besitz aus mehreren Mobilitätsuntersuchungen:
 - F+B 2017: Mieterbefragung 2017 Volkswohnung Karlsruhe. Im Auftrag der VOLKSWOHNUNG. 1.502 teilnehmende Mieter-Haushalte, darunter 111 Haushalte aus Rintheim (*Fragestellung: "Verfügt Ihr Haushalt*

² Als fußläufig erreichbar wird das Gebiet im Radius von 500 Metern um das Neubauvorhaben angenommen.

³ In Abstimmung mit der VOLKSWOHNUNG und dem Stadtplanungsamt Karlsruhe wird in der Bewertung nicht differenziert, ob Personen ein, zwei, drei oder mehr Pkw besitzen werden.

über ein eigenes Auto?" Berücksichtigt sind die Werte zu "Nein", sowie "Ja, und zwar")⁴

- Stadt Karlsruhe, Amt für Stadtentwicklung, 2016: Bürgerbefragung im Rahmen der Untersuchung "Nahversorgung in den Stadtteilen". Ca. 4.500 teilnehmende Personen aus dem Stadtgebiet Karlsruhe (Fragestellung: "Besitzt ihr Haushalt einen oder mehrere eigene(n) PKW?" Berücksichtigt sind die Werte zu "PKW im Haushalt vorhanden – ja / Nein")
- BMVI 2019: Mobilität in Deutschland 2017. Bundesweite Befragung zur Mobilität von ca. 155.000 Haushalten mit ca. 316.000 Personen. (Fragestellung: "Wie viele der folgenden Fahrzeuge gibt es in Ihrem Haushalt?" Berücksichtigt sind die Werte zu "kein Auto", "1 Auto", "2 Autos", "3 Autos und mehr")

Empfehlungen

Welche Verbesserungsmöglichkeiten gibt es hinsichtlich alternativer Mobilitätsangebote? Wie hoch ist der angemessene Stellplatzbedarf?

⁴ Die Wortwahl der Befragung der VOLKSWOHNUNG lautet "verfügen". Die Zahlen zum Besitz können davon abweichen. Besonders jüngere Personen verfügen öfters über ein Auto, besitzen aber kein eigenes.

2 Kommunale Zielformulierungen im Bereich Mobilität und Wohnen

Die Stadt Karlsruhe verfolgt eine Strategie für eine klimafreundliche und menschengerechte Verkehrsentwicklung. In mehreren strategischen Konzepten sind Ziele und Maßnahmen formuliert, die zur Steigerung der Bedeutung alternativer Mobilitätsformen für die Alltagsmobilität beitragen sollen. Ein weiterer strategischer Bereich ist der Neubau von Wohnungen in der Innenentwicklung und explizit der Schwerpunkt auf Familienwohnen und preiswerten Wohnen.

Die Strategie der VOLKSWOHNUNG mit "Mobi-Quartieren" wie dem Staudenplatz greift viele der formulierten Ziele und Projekte direkt auf. Im Folgenden sind eine Auswahl mit Relevanz für das Neubauvorhaben RISP aufgelistet:

IQ-Korridortheema Mobilität

- ▶ Strategien, u.a.:
 - *"Wir entwickeln den Umweltverbund (ÖPNV, Rad- und Fußverkehr) unter Einsatz neuer Technologien weiter."*
 - *"Wir stellen die Gleichberechtigung aller Verkehrsteilnehmenden her."*
 - *"Wir ermöglichen eine sozialgerechte Mobilität für alle."*
 - *"Wir entlasten das Wohnumfeld von nachteiligen Auswirkungen des Verkehrs."*

Verkehrsentwicklungsplan Karlsruhe. Stadt Karlsruhe, 2013

- ▶ Ziele, u.a.: *"Verlagerung von Autofahrten auf die Verkehrsmittel des Umweltverbundes (ÖPNV, Fuß- und Radverkehr)"*
- ▶ Projekte, u.a.:
 - *M.1.a "Stärkung der Nahmobilität in der Nutzungsentwicklung (Wohnstandorte und Versorgungseinrichtungen innerhalb von 1,5 km anlegen)"*
 - *M.1.d "Gestaltung des Angebots an Kfz-Stellplätzen und Fahrradabstellplätzen"*
 - *M.5.a "Weiterentwicklung CarSharing (mehr Stationen, Einbindung ins ÖV-Tarifsystem)"*
 - *M.5.b "Weiterentwicklung Fahrradverleihsystem (mehr Flexi-Stationen)"*
 - *M.7.e Mietertickets (Vergünstigung von Zeittickets über Wohnungsunternehmen)*
 - *P.1 Entwicklung einer Parkraumstrategie für Neu- und Umbau von Gebäuden (Möglichkeiten Seitens der Stadt nutzen, die Anzahl der Stellplätze projektabhängig festzuschreiben)*

Karlsruhe 2020: Integriertes Stadtentwicklungskonzept. Stadt Karlsruhe, 2012

- ▶ Strategie: *"Wohnen in der Stadt und zukunftsfähiger Wohnungsmarkt"*
"Im Einzelnen soll das Familienwohnen und das preiswerte Wohnen gefördert werden, indem vorrangig überschaubare, sozial durchmischte Gebiete mit einer Kombination unterschiedlicher Baustrukturen zur Vermeidung von Monostrukturen entstehen. [...] Darüber hinaus wird ein verstärktes Engagement der städtischen VOLKSWOHNUNG GmbH im Mietwohnungsneubau mit mittleren bis größeren Wohnungen in familienfreundlicher Umgebung angestrebt sowie die Fortführung und Verstärkung der kommunalen Wohnraumförderung"
- ▶ Strategie: *"Verkehrsentwicklungsplan"*
 - *Ziele sind u.a. die "Sicherung der Mobilitätschancen für alle Bevölkerungsgruppen als Voraussetzung zur gleichberechtigten Teilhabe am gesellschaftlichen Leben",*
 - *"Umwelt- und klimaverträgliche Entwicklung des städtischen Verkehrs"*
- ▶ Strategie: *"Fahrradstadt Karlsruhe"*
 - *"Ziel ist, den Radverkehrsanteil zu Lasten des Kfz-Verkehrs zu steigern und das Fahrrad als gleichberechtigtes Verkehrsmittel zu etablieren. Insbesondere Kurzstreckenfahrten sollen vom Auto auf das Fahrrad verlagert werden."*

3 Projektsteckbrief RISP – Rintheimer Staudenplatz

3.1 Konzept

Lage und Umfeld



Abb.: Lage RISP

Das Neubauvorhaben befindet sich in der Wohnsiedlung Rintheimer Feld im Nordosten der Stadt Karlsruhe im Stadtteil Rintheim. Die Wohnsiedlung ist etwa 3km vom Zentrum entfernt.

Die Bebauung des Rintheimer Felds entstand im Wesentlichen in den 1950er bis -70er Jahren und besteht aus vier- und fünfgeschossigen Zeilenbauten, drei achtgeschossigen Punkthochhäusern im nördlichen Bereich, sowie mehreren neun- bis 17 geschossigen Punkthochhäusern im südlichen Bereich. 2017 wurde eine Neubebauung entlang der Forststraße mit 114 Wohneinheiten im Geschosswohnungsbau fertiggestellt.

Die Gebäude der Wohnsiedlung Rintheimer Feld sind überwiegend im Eigentum der VOLKSWOHNUNG. Die Wohnungen sind zum großen Teil sozialgebunden vermietet. Seit 2010 ist das Rintheimer Feld Fördergebiet im Rahmen des Bund-Länder-Programms "Soziale Stadt".

Bebauung



Abb. Modell RISP⁵



Abb. Städtebaulicher Plan RISP⁶

Das Ziel ist die zusätzliche Wohnraumbereitstellung als ergänzende Bebauung im Innenbereich, mit besonderem Fokus auf Barrierefreiheit, preiswerte Wohnungen, kleine Wohnungen und Familienwohnen. Der Planungsbereich umfasst den Staudenplatz bis zu den südlich, westlich und östlich angrenzenden Grundstücken. Nach Norden wird er begrenzt durch das Grundstück Hirtenweg 6 und den Hirtenweg im Nordosten. Die Gesamfläche des Planungsbereichs beträgt ca. 1,2ha.

Es sollen sechs freistehende Neubauten mit 127 Wohnungen entstehen, die das vorhandene Mietwohnungsangebot der VOLKSWOHNUNG zielgruppenspezifisch ergänzen. Die Wohnungstypen umfassen kompakte Zwei-Zimmer-Wohnungen, Zwei-Zimmer-Wohnungen mit Wohnküche, Drei-Zimmer-Wohnungen, Vier-Zimmer-Wohnungen und wenige große Wohnungen in WG-Struktur als Sonderwohnform für spezielle Zielgruppen. Die Erdgeschoss-einheiten verfügen zum Teil über einen privaten Mietergarten, in den Obergeschossen erhalten alle Wohnungen eine Loggia.

Die Bebauung ist überwiegend vier Geschosse hoch. Die breiteren sechsgeschossigen Kopfseiten der Zeilen markieren Raumkanten und akzentuieren die Freiräume. Sie vermitteln zwischen den Typologien der Zeilenbebauung und den Punkthäusern des Bestandes. Mit der Neubebauung werden neue Plätze gefasst und gestaltet. Im südlichen Bereich entsteht der neu gestaltete Staudenplatz, im nördlichen Bereich ein kleiner Platz mit anwohnerbezogenen Nutzungen.

Die Neubauten und Plätze werden engmaschig in das Wegenetz des Rintheimer Feldes eingewoben. Die internen Wegebeziehungen bleiben weiterhin verkehrsfrei und sind Fußgängern und Radfahrern vorbehalten. Die Verbindung über die Heilbronner Straße soll verkehrsberuhigend gestaltet werden.

Mit der Planung beauftragt ist LEHEN drei | Architektur Stadtplanung, Stuttgart

⁵ LEHEN drei | Architektur Stadtplanung, Stuttgart

⁶ LEHEN drei | Architektur Stadtplanung, Stuttgart

3.2 Wohnungsgemeinde

Größe

Wohnungstyp	Einheiten absolut	Einheiten in %	Haushaltsgröße	Größe in qm
2-Zimmer-Wohnungen (kompakt)	47	37%	1	46-48
2-Zimmer-Wohnungen (mit Wohnküche)	36	28%	1-2	61-77
3-Zimmer-Wohnungen	6	5%	2-3	71-82
4-Zimmer-Wohnungen	36	28%	3-4	88-100
WG-Struktur	2	2%	ca. 11	329
Gesamt	127	100%		

Abb.: Wohnungen nach Größe

Vorwiegend werden kompakte Zwei-Zimmer-Wohnungen, Zwei-Zimmer-Wohnungen mit Wohnküche und größere familiengerechte Vier-Zimmer-Wohnungen realisiert. Besonderheit sind zwei sehr große Wohneinheiten, die als WG-Struktur für je ca. 11 Bewohner als betreute Sonderwohnform vorgesehen sind.

Barrierefreiheit

Wohnungstyp	Einheiten absolut	barrierefrei absolut	barrierefrei Anteil
2-Zimmer-Wohnungen (kompakt)	47	24	51%
2-Zimmer-Wohnungen (mit Wohnküche)	36	14	39%
3-Zimmer-Wohnungen	6	0	0%
4-Zimmer-Wohnungen	36	0	0%
WG-Struktur	2	2	100%
Gesamt	127	40	31%

Abb.: Wohnungen Barrierefreiheit

Alle Wohnungen sind nach Anforderungen der Landesbauordnung barrierefrei über Aufzüge erreichbar und entsprechen den Kriterien des Landeswohnraumförderungsgesetzes. Etwa 31% der Wohnungen sind barrierefrei, das sind insgesamt 40 Wohnungen. Nach Wohnungstypen geordnet sind sehr viele der kleinen Zwei-Zimmer-Wohnungen und beide vorhandenen Wohnungen für Wohngemeinschaften barrierefrei.

Öffentliche Förderung

Wohnungstyp	Einheiten absolut	öffentlich gefördert absolut	öffentlich gefördert Anteil
2-Zimmer-Wohnungen (kompakt)	47	31	66%
2-Zimmer-Wohnungen (mit Wohnküche)	36	18	50%
3-Zimmer-Wohnungen	6	4	67%
4-Zimmer-Wohnungen	36	23	64%
WG-Struktur	2	0	0%
Gesamt	127	76	60%

Abb.: Wohnungstypen nach Förderung

Geplant ist, dass 60% der Wohnungen öffentlich gefördert werden sollen. Das sind insgesamt 76 der 127 Wohnungen. Verteilt auf die Wohnungstypen sollen vor allem die kompakten 2-Zimmerwohnungen und die großen Vier-Zimmerwohnungen öffentlich gefördert werden. Die Bindungsdauer ist noch nicht festgelegt. Sie kann je nach Wahl des Förderempfängers zwischen 10 und 30 Jahren betragen.

Die Förderung erfolgt über die Wohnraumförderung des Landes Baden-Württemberg und über das Karlsruher

Wohnraumförderungsprogramm (KaWoF). Wesentliche Voraussetzung für die Belegung einer öffentlich geförder-ten Wohnung sind das Haushaltseinkommen und die zustehende Wohnungsgröße (gestaffelt nach Haushaltsgröße). Die Miete muss 33% unter der ortsüblichen Vergleichsmiete liegen.

3.3 Zielgruppen

Es ist das Interesse der VOLKSWOHNUNG die Wohnungen gezielt als bestimmte Nutzergruppen zu vergeben. Das Wohnungsgemeinde ist deutlich differenziert durch die Wohnungsgrößen, Mietkosten und Mietbedingungen (erforderlicher Wohnberechtigungsschein und Voraussetzungen zur Teilnahme an betreutem Wohnen). Dadurch werden verschiedene Zielgruppen angesprochen:

- ▶ Für die Zwei-Zimmer-Wohnungen (kompakt) kommen in erster Linie Geringverdiener (Besitzer eines Wohnberechtigungsscheines, Studenten, Singles, Alleinerziehende, ältere Menschen) in Frage. Der hohe Anteil barrierefreier Wohnungen bei diesem Typ spricht für ältere Menschen und Menschen mit Mobilitätseinschränkungen.
- ▶ Die Zwei-Zimmer-Wohnungen mit Wohnküche sprechen zu den genannten Zielgruppen zudem kinderlose Paare mit geringem bis mittlerem Einkommen und Alleinerziehende an.
- ▶ Bei den größeren Wohnungen (Drei- und Vier-Zimmer-Wohnungen) sind Familien mit einer unterschiedlichen Anzahl von Kindern im Haushalt die primäre Zielgruppe. Möglich sind auch WGs. Der sozioökonomische Status reicht von geringeres bis mittleres Einkommen, da ca. zwei Drittel der Mietwohnungen öffentlich gefördert sind.
- ▶ Die beiden großen Wohneinheiten mit WG-Struktur richten sich voraussichtlich an (ältere) Menschen mit Unterstützungsbedarf – z.B. in Form einer Pflege-Wohngemeinschaft.

Wohnungstyp	Zielgruppe
2-Zimmer-Wohnungen (kompakt)	Studenten, Singles, Senioren, Geringverdiener
2-Zimmer-Wohnungen (mit Wohnküche)	Paare, Singles, Senioren, Geringverdiener, Alleinerziehende,
3-Zimmer-Wohnungen	Kleinfamilien, Paare, Alleinerziehende, WGs
4-Zimmer-Wohnungen	Familien, WGs
WG-Struktur	Pflege-WGs (Pflegebedürftige), WGs

Abb.: Zielgruppen für die Wohnungstypen

4 Mobilitätsbedürfnisse und -angebote

4.1 Allgemeine Entwicklungen und Trends im Mobilitätsverhalten

Mobilitätsbedürfnisse und -verhalten stehen in einem engen Zusammenhang mit dem sozialen Status von Personen, der räumlichen Lage der Wohnung, des Arbeitsplatzes, der Nahversorgung und Infrastruktur sowie dem zur Verfügung stehenden Mobilitätsangebot. Der soziale Status beinhaltet Merkmale wie Alter, Geschlecht, Einkommen, Stellung im Erwerbsprozess, im Haushalt bzw. im Lebenszyklus, Führerscheinbesitz und Pkw-Verfügbarkeit.

Die Mobilitätsbedürfnisse und das Verkehrsverhalten haben sich in den letzten Jahren in Deutschland stark verändert und werden sich auch zukünftig weiter verändern. Während das in den zurückliegenden Jahren stetig wachsende Aufkommen des motorisierten Individualverkehrs (MIV) deutlich gebremst ist, steigt die Leistung des öffentlichen Verkehrs und die Zahl der auf dem Fahrrad zurückgelegten Kilometer. Das zu Fuß gehen hat besonders in städtischer Umgebung bei täglichen Wegen einen hohen Anteil. Entscheidend ist hier die Nutzungsmischung: gerade Einkäufe werden gerne zu Fuß erledigt. In Karlsruhe sind Wegstrecken zu Fuß im Durchschnitt 0,7 km lang. Immerhin fast 20% der Wegstrecken zu Fuß sind über 1 Kilometer lang.⁷

Die Nutzung der alternativen Verkehrsmittel für tägliche Wege in Karlsruhe nimmt insgesamt zu. Der Modal Split zeigt eine deutliche Verschiebung weg vom Pkw zum Fahrrad und relativ konstante Werte beim ÖV und zu Fuß gehen.

	1992	2002	2012	2025 ⁸
Pkw	44%	44%	34%	24%
ÖV	16%	18%	17%	21%
Fahrrad	17%	16%	25%	31%
Fuß	23%	22%	24%	24%

Abb.: Modal Split Karlsruhe⁹

Auch die Verfügbarkeit und Kombinationsmöglichkeit verschiedener Verkehrsmittel nimmt zu: Zwar dominiert deutschlandweit nach wie vor die Festlegung auf nur ein Verkehrsmittel, aber der Anteil der Menschen wächst, die zwischen den Angeboten wechseln: Multi- und Intermodalität werden immer wichtiger. Laut aktueller Mobilitätsbefragung in Deutschland nutzen 37% auf ihren täglichen Wegen mehrere Verkehrsmittel.¹⁰

Im nächsten Abschnitt wird das Quartiersumfeld mit seinen fußläufigen Angeboten der Waren und Dienstleistungen des täglichen Bedarfs beschrieben. Die darauf folgenden Abschnitte nehmen – bezogen auf die unterschiedlichen Mobilitätsangebote – zunächst Bezug auf die jeweiligen Mobilitätsbedürfnisse, geben dann einen Überblick über die vorhandenen Mobilitätsangebote im Umfeld. Darüber hinaus wird aufgezeigt, welche weiteren Angebote zur Verbesserung der alternativen Mobilität von der VOLKSWOHNUNG bereits konkret geplant und welche des weiteren zu empfehlen sind.

⁷ omniphon 2012: Mobilitätsverhalten 2012 - Stadt Karlsruhe, im Auftrag der Stadt Karlsruhe

⁸ Prognose bei Umsetzung aller Maßnahmen des VEP

⁹ Anteil am Verkehrsaufkommen bezogen auf die Zahl der zurückgelegten Wege der Verkehrsmittel Auto, ÖV, Fahrrad sowie Fußverkehr, Quelle: omniphon 2012: Mobilitätsverhalten 2012 - Stadt Karlsruhe, im Auftrag der Stadt Karlsruhe

¹⁰ BMVI 2019: Mobilität in Deutschland 2017

4.2 Quartiersumfeld

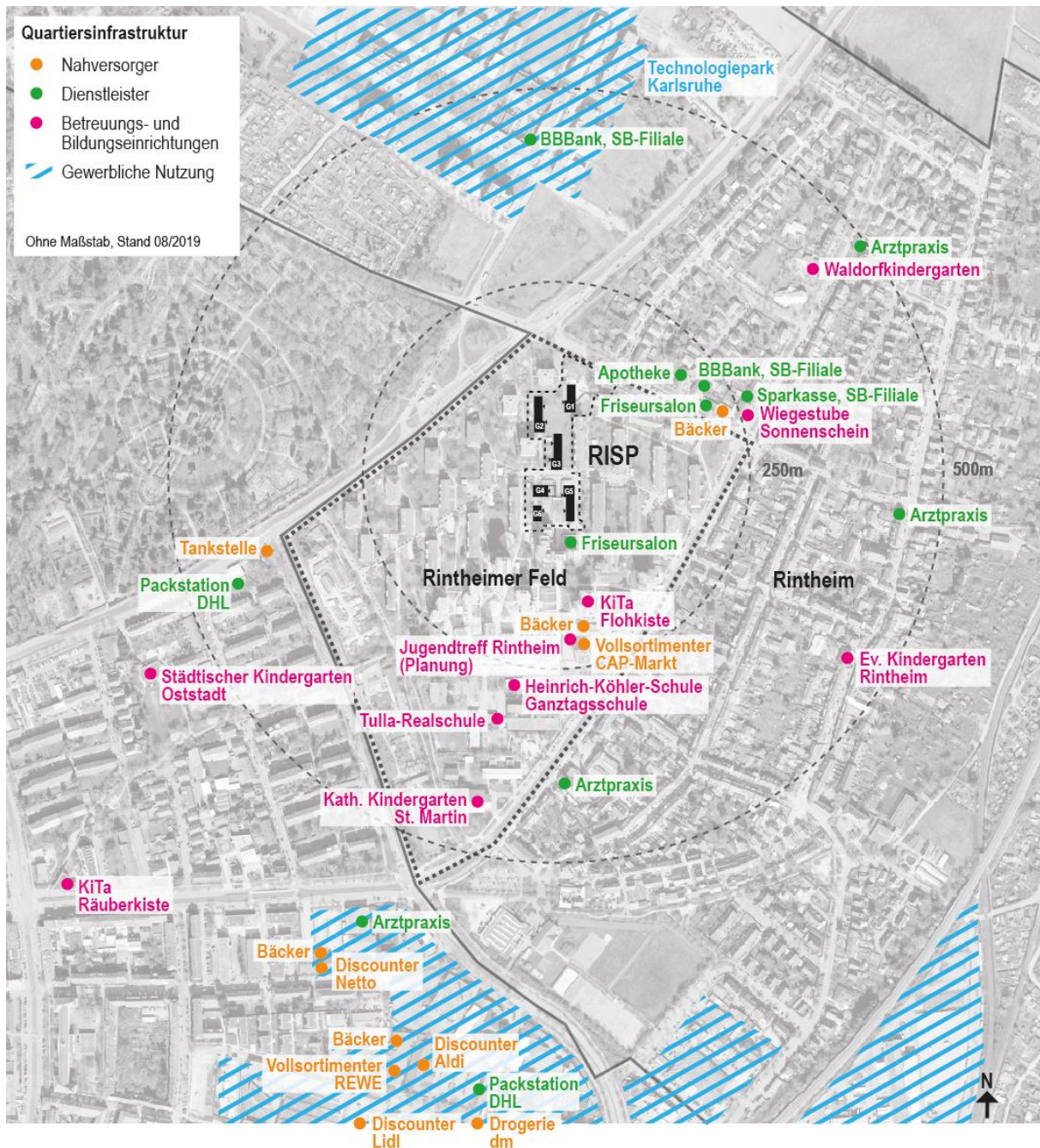


Abb. Angebote Quartiersumfeld¹¹

Das Neubauvorhaben wird als ergänzender Wohnungsbau im Bestand realisiert, wodurch im näheren fußläufigen Umfeld bereits ein umfangreiches Angebot an Waren und Dienstleistungen des täglichen Bedarfs vorhanden ist.

Im Radius von maximal 250m befinden sich:

- ▶ ein Vollsortimenter, zwei Bäcker
- ▶ eine Apotheke, eine SB-Filiale der BBBank, zwei Friseursalons
- ▶ eine Kindertagesstätte

Im Radius von maximal 500 m befinden sich:

- ▶ drei Arztpraxen, eine SB-Filiale der Sparkasse, eine SB-Filiale der BBBank, eine DHL-Packstation
- ▶ eine Krippe, drei Kindergärten, eine Ganztagesesschule, eine Realschule

¹¹ Luftbild: Stadt Karlsruhe 2019

- ▶ (der Technologiepark Karlsruhe)
- Darüber hinaus befinden sich am Rand von Rintheim:
- ▶ zwei Bäcker, zwei Discounter, ein Vollsortimenter, eine Drogerie
 - ▶ 1 Arztpraxis, eine DHL-Packstation
 - ▶ Eine Kindertagesstätte
 - ▶ Gewerbeflächen

4.3 Öffentlicher Verkehr

4.3.1 Mobilitätsbedürfnisse Öffentlicher Verkehr

Der Öffentliche Verkehr (ÖV) spielt in städtischen Gebieten für breite Nutzergruppen eine große Rolle. Eine gute Anbindung ist die Grundvoraussetzung für den Verzicht auf den eigenen Pkw. In Großstädten in Stadtregionen nutzt etwa jeder Fünfte Bus oder Bahn täglich. In der Mieterbefragung der VOLKSWOHNUNG gibt fast die Hälfte aller befragten Haushalte im Quartier Rintheimer Feld an, Alltagswege mit dem ÖV zurückzulegen.¹²

Studien geben Hinweise darauf, dass vor allem bei den jüngeren Altersgruppen (bis etwa 30 Jahre) die tägliche ÖV-Nutzung deutlich zunimmt, während die Inanspruchnahme des Motorisierten Individualverkehrs (MIV) zurückgeht. Auch ältere Personen nutzen überdurchschnittlich häufig den öffentlichen Verkehr¹³.

Neben dem Alter gibt auch der ökonomische Status der Haushalte einen Ausschlag, wie häufig der Öffentliche Verkehr genutzt wird. Als generelle Tendenz kann man hierbei festhalten: Je geringer das Haushaltseinkommen, desto höher der Anteil der ÖV-Nutzer. Die Ergebnisse der Mieterbefragung der VOLKSWOHNUNG bestätigen diese Tendenz. Im Umkehrschluss bedeutet das: Je höher der ökonomische Status eines Haushaltes, desto weniger werden Fahrten mit dem Öffentlichen Verkehr zurückgelegt. Allerdings steigt mit dem ökonomischen Status auch der bewusste Verzicht auf die Nutzung des eigenen Pkws.

Stadtweit genauso wie in Rintheim sind fast 80% sehr zufrieden oder eher zufrieden mit den öffentlichen Verkehrsmitteln in Karlsruhe.¹⁴ Über 90% der Haushalte der VOLKSWOHNUNG sind mit den öffentlichen Verkehrsmitteln in Karlsruhe zufrieden¹⁵.

Bewertungskriterien sind grundsätzlich die benötigte Zeit für die Wegstrecke (Wie lange brauche ich von Haustür zu Haustür?), die Häufigkeit und Dauer der Anbindung (Wie oft fährt der Bus/die Bahn? Wie früh/spät fährt der ÖV?), der Komfort und Wohlbefinden (Wie oft muss ich umsteigen? Wie häufig sind Baustellen? Ist es sicher und sauber? Wie ist der Weg zur Haltestelle?), der Preis (Ist der ÖV konkurrenzfähig zum Auto? Taugt er als Alltagsmittel?), der Service und die Informationen (Durchschaue ich das Tarifsysteem? Bin ich über Streckenänderungen genügend und rechtzeitig informiert?) sowie die Kombiniermöglichkeit mit anderen Verkehrsmitteln (Gibt es gute Radabstellanlagen an der Haltestelle? Kann ich mein Rad mitnehmen?).

¹² F+B 2017: Mieterbefragung 2017 Volkswohnung Karlsruhe. Im Auftrag der VOLKSWOHNUNG

¹³ BMVI 2019: Mobilität in Deutschland 2017

¹⁴ Stadt Karlsruhe 2016: Lebensqualität in Karlsruhe im Städtevergleich

¹⁵ F+B 2017: Mieterbefragung 2017 Volkswohnung Karlsruhe. Im Auftrag der VOLKSWOHNUNG

4.3.2 Bestand ÖV-Anbindung

Haltestellen, Linien und Fahrtzeiten

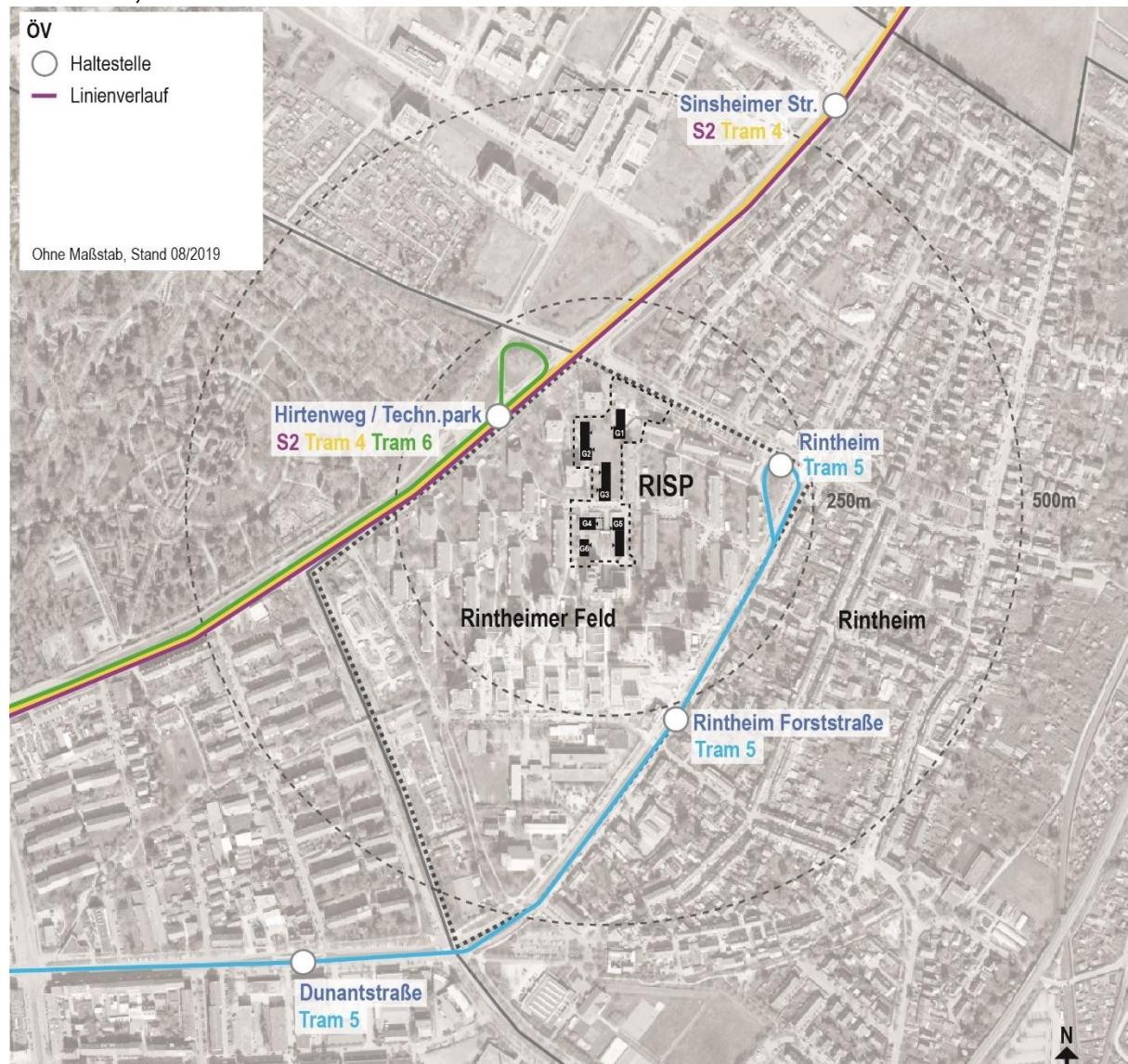


Abb.: Angebote Öffentlicher Verkehr Rintheimer Feld¹⁶

Das Angebot an fußläufig erreichbaren Haltestellen des S-Bahn- und Tram-Liniennetz ist sehr groß. In unmittelbarer Nähe befinden sich zwei Haltestellen, die von je unterschiedlichen Linien bedient werden und dadurch eine bessere Anbindung und größere Flexibilität ermöglichen.

Im Radius von maximal 250m befinden sich:

- ▶ Haltestelle Hirtenweg / Techn.park: nordwestlich des Neubavvorhabens, bedient durch die S-Bahn-Linie S2 und die Tram-Linien 4 und 6. Die Tram 6 hat hier ihre Endhaltestelle.
- ▶ Haltestelle Rintheimer: östlich des Neubavvorhabens, bedient durch die Tram-Linie 5. Die Tram 5 hat hier ihre Endhaltestelle.

Im Radius von maximal 500m befinden sich:

- ▶ Haltestelle Rintheimer Forstheim: südlich des Neubavvorhabens, bedient durch die Tram-Linie 5.

Darüber hinaus befinden sich am Rand von Rintheimer:

- ▶ Haltestelle Hagsfeld Süd: bedient durch die S-Bahn-Linie S2 und die Tram-Linie 4.
- ▶ Haltestelle Dunanstraße: bedient durch die Tram-Linie 5.

¹⁶ Luftbild: Stadt Karlsruhe 2019

Haltestelle Karlsruhe Hirtenweg/Technologiepark

Linie	Richtung	Startzeit	Endzeit	Beste Taktung	Schlechteste Taktung
S2	Rheinstetten	04:19 Uhr	00:50 Uhr	10 Minuten früher Morgen, mittags, nachmittags, früher Abend	20 Minuten
S2	Blankenloch/Spöck	04:38 Uhr	01:10 Uhr	20 Minuten früher Morgen, nachmittags, früher Abend	60 Minuten
S2	Reitschulschlag	04:38 Uhr	01:10 Uhr	10 Minuten	20 Minuten
4	Hauptbahnhof/Tivoli	04:54 Uhr	00:44 Uhr	10 Minuten früher Morgen bis früher Abend	20 Minuten
4	Waldstadt	05:26 Uhr	01:16 Uhr	10 Minuten früher Morgen bis früher Abend	20 Minuten
6	Rappenwört	05:03 Uhr	00:53 Uhr	10 Minuten morgens bis abends	20 Minuten

Abb.: Fahrzeiten und Taktung wochentags

Stand: August 2019, KVV

Haltestelle Rintheim

Linie	Richtung	Startzeit	Endzeit	Beste Taktung	Schlechteste Taktung
5	Rheinhafen	05:02 Uhr	01:00 Uhr	10 Minuten früher Morgen bis abends	30 Minuten

Abb.: Fahrzeiten und Taktung wochentags

Stand: August 2019, KVV

Haltestelle Rintheim Forststraße

Linie	Richtung	Startzeit	Endzeit	Beste Taktung	Schlechteste Taktung
5	Rheinhafen	05:03 Uhr	01:01 Uhr	10 Minuten früher Morgen bis abends	30 Minuten
5	Rintheim	05:37 Uhr	01:29 Uhr	10 Minuten früher Morgen bis abends	30 Minuten

Abb.: Fahrzeiten und Taktung wochentags

Stand: August 2019, KVV

Haltestelle Sinsheimer Straße

Linie	Richtung	Startzeit	Endzeit	Beste Taktung	Schlechteste Taktung
S2	Rheinstetten	04:18 Uhr	00:49 Uhr	10 Minuten früher Morgen, mittags, nachmittags, früher Abend	20 Minuten
S2	Blankenloch/Spöck	04:39 Uhr	01:11 Uhr	20 Minuten früher Morgen, nachmittags, früher Abend	60 Minuten
S2	Reitschulschlag	04:39 Uhr	01:11 Uhr	10 Minuten	20 Minuten
4	Hauptbahnhof Tivoli	04:53 Uhr	00:43 Uhr	10 Minuten früher Morgen bis früher Abend	20 Minuten
4	Waldstadt	05:27 Uhr	01:17 Uhr	10 Minuten früher Morgen bis früher Abend	20 Minuten

Abb.: Fahrtzeiten und Taktung wochentags

Stand: August 2019, KVV

Fahrtzeiten

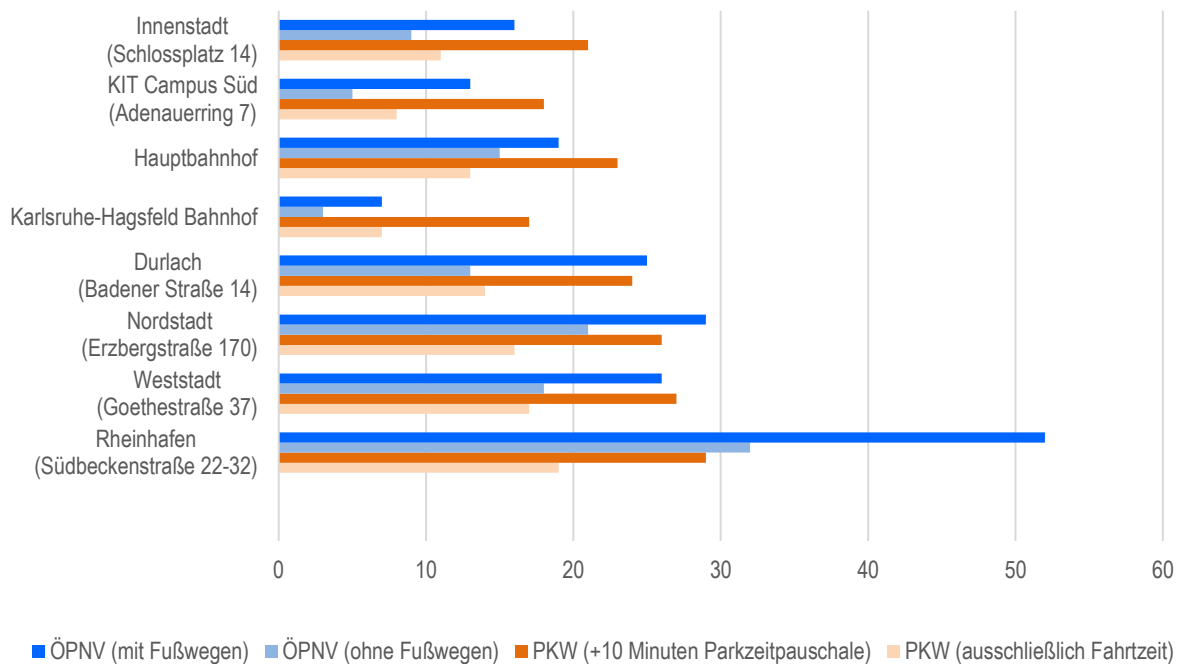


Abb.: Fahrtzeiten zu ausgewählten Zielen mit dem Öffentlicher Verkehr in Minuten¹⁷

Die Taktung, Start- und Endzeiten der ÖV-Linien ist wochentags ebenfalls sehr gut. Die Anbindung mit dem Öffentlichen Verkehr beginnt zwischen 4 und 5 Uhr morgens (Haltestelle Karlsruhe Hirtenweg/Technologiepark) und endet um halb zwei nachts (Rintheim Forststraße). Zu Pendelzeiten beträgt die Taktung in jede Richtung 10 Minuten.

Die obige Darstellung zeigt die Fahrtzeiten des ÖV zu ausgewählten Zielen in Karlsruhe im Vergleich mit dem Pkw. Beim Öffentlichen Verkehr wird unterschieden mit und ohne Fußwege, bei der Fahrtzeit mit dem Pkw wird unterschieden mit und ohne Parkzeit.

Die Vergleiche zeigen, dass typische Ziele wie die Innenstadt, das KIT (Campus Süd) der Hauptbahnhof oder der Bahnhof Karlsruhe-Hagsfeld (Anbindung Regionalbahnverkehr) unterhalb von 20 Minuten von Haustür bis Haustür mit dem ÖV zu erreichen sind. Die Zeit mit dem Pkw ist noch länger.

Für etwas weitere Strecken innerhalb des Stadtgebietes, insbesondere mit Umstieg werden maximal 30 Minuten benötigt. Dabei ist je nach Lage der Haltestelle der Anteil der Zeit für den Fußweg relativ hoch. Auch hier ist der ÖV noch konkurrenzfähig zum Pkw. Eine Ausnahme bei den Beispielzielen bildet der Rheinhafen mit insgesamt über 50 Minuten. Hier ist der Fußweganteil durch die Lage des Ziels in der geografischen Mitte des Rheinhafens und weiter Entfernung von der Haltestelle sehr hoch.

Laut Mobilitätsbefragung von 2012 sind zwei Drittel der täglichen Wege mit dem ÖV innerhalb von Karlsruhe bis zu einer halben Stunde lang.¹⁸

¹⁷ Ermittelt durch google.maps und KVV Online-Fahrplanauskunft (Stadtzentrum ist die Heilbronner Straße 26, Zielpunkt ist bei Einrichtungen die Adresse, bei Stadtteilen die geographische Mitte). Die Pkw-Fahrtzeit wurde abgerufen wochentags 10:00 Uhr am 12.08.19. Für die ÖV-Anbindung wurde der 16.09.19 abgerufen, als Stichtag nach der Baustellen-Fahrplanregelung. Die pauschale Parkzeit ist eine Annahme. Laut Studie von INRIX (inrix.com, Studie von 2017) beträgt die durchschnittliche Suchzeit für einen Straßenparkplatz in Deutschland im Durchschnitt 6 Minuten pro Fahrt, für einen Parkplatz in einer Parkgarage 4 Minuten. Hinzu kommen zusätzliche Fußwege von Parkplatz zum Zielort.

¹⁸ omniphon 2012: Mobilitätsverhalten 2012 - Stadt Karlsruhe, im Auftrag der Stadt Karlsruhe.

Besondere Tarifangebote: Öffentlicher Verkehr

Neben der gewöhnlichen Monatskarte bietet die KVV besondere Tarife für spezielle Zielgruppen als strukturelle Vergünstigungen oder als "Schnupperpakete" zur Nutzung des ÖVs:¹⁹

- ▶ Für Azubis kostet die Monatskarte 48,00€. Senioren ab 65 Jahre bzw. ab Rentenbezug bezahlen 46,00€ für das gesamte KVV-Netz und können eigene Enkel oder Kinder bis 14 Jahre kostenlos mitnehmen.
- ▶ Das Semesterticket für Studierende fürs gesamte KVV-Netz kostet 155,00€ (also im Jahr 310,00€).
- ▶ Lebenspartner erhalten die vergünstigte KombiCard Partner (25% Ermäßigung).
- ▶ Weitere Ermäßigungen gibt es für Personen mit geringem Einkommen durch den Karlsruhe-Pass.
- ▶ Wer im Alter über 65 auf das eigene Auto verzichtet und seinen Führerschein abgibt, erhält die ersten 6 Monate eines Jahresabos kostenlos.
- ▶ Neue Bürger in Karlsruhe können mit der Neubürgerkarte eine Woche kostenlos das gesamte ÖV-Netz nutzen.

4.3.3 Ergänzende Angebote durch die VOLKSWOHNUNG: Öffentlicher Verkehr

Für alle Mieter der VOLKSWOHNUNG:

- ▶ Mieterticket KVV
 - Ein Bestandteil des Mobilitätsangebots der VOLKSWOHNUNG für alle ihre Mieter ist das Mieterticket. Mit dem VBK/KVV wird eine Standardvereinbarung beschlossen, wodurch erstmalig in Karlsruhe ein Mieterticket zur Verfügung steht. Dadurch angesprochen werden sollen Pendler, für die der Öffentliche Verkehr durch das vergünstigte Monatsabo noch attraktiver wird oder sich überhaupt erst rechnen soll.
 - Das Mieterticket ist konzipiert wie die Firmenkarte und bietet folgende Vorteile:
 - Mindestens 10% Rabatt auf die Jahreskarte (5 Waben) (ggf. 12%)
 - Bestellung online über die VOLKSWOHNUNG, auf Seiten der VOLKSWOHNUNG wird es einen zentralen Ansprechpartner geben

¹⁹ KVV 2019

4.4 Radverkehr

4.4.1 Mobilitätsbedürfnisse Radverkehr

Der Modal Split für Karlsruhe zeigt, dass tatsächlich viele Wege mit dem Fahrrad zurückgelegt werden. Der Anteil am gesamten Verkehrsaufkommen betrug 2012 schon 25%. Im Bereich der Nord-, Ost-, Süd-, West- und Innenstadt lag dieser Wert 2012 noch höher bei fast 30%. Es ist davon auszugehen, dass der Wert in diesen Stadtteilen mittlerweile noch höher liegt. Die Stadt Karlsruhe hat sich zum Ziel gemacht, durch weitreichende Maßnahmen den Anteil des Radverkehrs an den täglichen Wegen gesamtstädtisch auf 30% zu steigern und zur Fahrradstadt Nr. 1 in Süddeutschland zu werden²⁰. Noch höher sind schon die Werte bei den Mietern der VOLKSWOHNUNG: So wird das Fahrrad in 27% von Haushaltsmitgliedern für die Alltagsmobilität eingesetzt²¹. Karlsruhe wurde mehrfach als fahrradfreundliche Kommune ausgezeichnet. Zuletzt gewann die Stadt beim ADFC-Fahrradklima-Test den Platz 1 bei der eigenen Stadtgrößenkategorie.²²

In Karlsruhe nimmt das Fahrrad bei allen Altersgruppen eine hohe Bedeutung ein. Besonders bei den jüngeren und der Gruppe der Studierenden und berufstätigen Personen bis 34 Jahren ist das Rad beliebt. Aber auch danach hält sich die Bedeutung im Vergleich mit deutschlandweiten Werten auf einem überdurchschnittlichen, hohen Niveau²³. Der Rückgang der Fahrradnutzung im zunehmenden Alter wird durch die steigende Verfügbarkeit von Pedelecs immer mehr ausgeglichen.

In der Gesamtstadt sind ca. ein Drittel der Wege mit dem Fahrrad 1 bis unter 2 km lang, ein Drittel 2 bis unter 5 km und jeder zehnte Weg 5 bis unter 10 km lang.²⁴ Insbesondere Pendler zur Arbeits- oder Ausbildungsstätte nehmen auch längere Wege auf sich. Entscheidend ist auch die Qualität der Fahrradwege, die möglichst komfortabel und sicher sein sollen. Mit Fahrradschnellwegen sollen Pendler mit bis zu 15 km Entfernung angesprochen werden. Auch Pedelecs tragen zu diesem Trend bei, die deutschlandweit überproportional häufig bei langen Arbeitswegen genutzt werden (15% der Wege bis 15 km werden mittlerweile mit dem Pedelec bestritten).²⁵

Wichtig bei der Entscheidung, ob das Fahrrad im Alltagsverkehr zu nutzen, ist neben der Qualität der Fahrradwege auch die Fahrradzugänglichkeit an der eigenen Wohnung und am Zielort. Der Aufwand sein Fahrrad diebstahl- und wettergeschützt abstellen zu können, darf nicht größer als das Abstellen des Pkws sein. Im besten Fall sollte der Aufwand sogar noch geringer sein. D.h. dass Fahrradabstellmöglichkeiten ebenerdig, überdacht und haustürnah sind und das Rad nicht durch das Treppenhaus getragen werden muss. Bei zunehmenden Wert der Fahrräder durch neue Technik (Pedelecs und Leichtbauweisen) nimmt die Bedeutung des Schutzes weiter zu.

Familien haben besondere Transporterfordernisse, zum Beispiel für gemeinsame Wege und Unternehmungen, für Begleitmobilität (z.B. Schulwege), für Einkäufe. Das Angebot an verschiedenen Transportmöglichkeiten wurde stark diversifiziert und ist komfortabler geworden. Deshalb sind wohnungsnah, sichere und ausreichend dimensionierte Fahrradabstellanlagen vor der Haustür, an Haltestellen und an familientypischen Zielorten (wie z.B. Kita, Schule) wichtig. Wichtig ist auch die Möglichkeit zur Nutzung von nur gelegentlich benötigten Fahrzeugen (Fahrradanhänger, Lasten- u.a. Nutzfahrräder), die in der Anschaffung für viele Familien zu teuer wären²⁶.

Wegen schlechteren Transport- und Mitnahmemöglichkeiten sowie fehlendem Wetterschutz ist das Fahrrad allein aber nur für wenige Nutzer das einzige Verkehrsmittel. Es müssen Auswahlmöglichkeiten zum ÖPNV und Carsharing-Angeboten bestehen.

²⁰ Stadt Karlsruhe 2012: ISEK 2020

²¹ F+B 2017: Mieterbefragung 2017 Volkswohnung Karlsruhe. Im Auftrag der VOLKSWOHNUNG

²² ADFC 2019

²³ omniphon 2012: Mobilitätsverhalten 2012 - Stadt Karlsruhe, im Auftrag der Stadt Karlsruhe

²⁴ omniphon 2012: Mobilitätsverhalten 2012 - Stadt Karlsruhe, im Auftrag der Stadt Karlsruhe

²⁵ BMVI 2019: Mobilität in Deutschland 2017

²⁶ Vgl. BMVI 2015: Familienmobilität im Alltag

4.4.2 Bestand Fahrrad-Anbindung

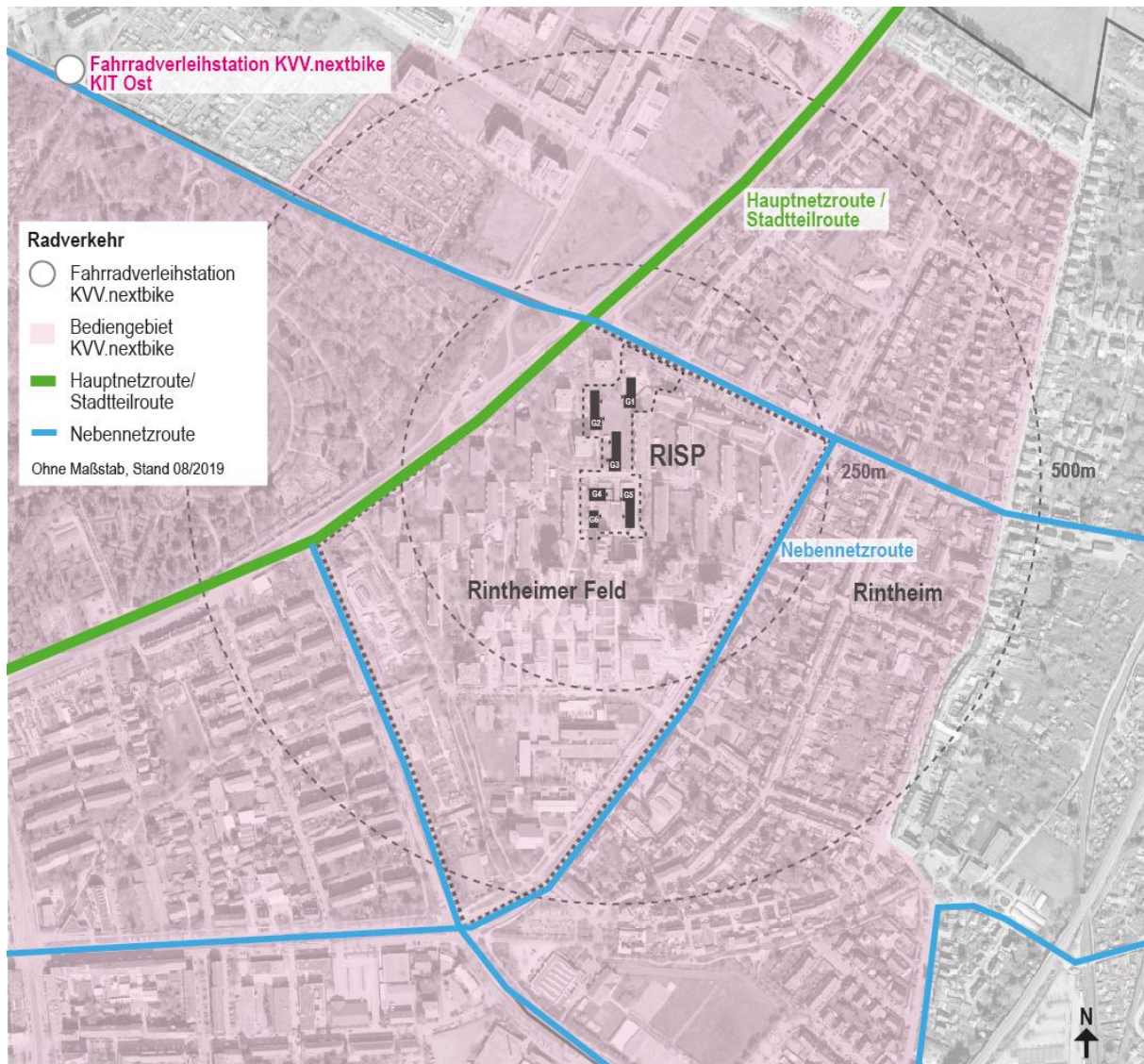


Abb.: Radverkehrsinfrastruktur Rintheimer Feld²⁷

Der Standort profitiert dabei von der Lage an wichtigen Fahrradroutes und der generell günstigen Fahrradinfrastruktur in Karlsruhe. Direkt am Rintheimer Feld vorbei führt die Stadtteilroute Stutensee-Hagsfeld-Rintheim-Oststadt-Innenstadt über die Haid-und-Neu-Straße.²⁸ Richtung Nordwesten und Ost/Süd-Ost führen Nebennetzrouten.

Rintheim liegt im Bedienbereich des Fahrradverleihsystem nextbike der KVV. Bei dem kombinierten System können Fahrräder sowohl im gesamten Bedienbereich als auch an Stationen ausgeliehen und abgegeben werden. Besonders für Gelegenheitsfahrten und in Kombination mit anderen Verkehrsmitteln bildet das System eine gute Ergänzung. KVV-Kunden können das System in den ersten 30-Minuten pro Ausleihe kostenlos nutzen, mit Jahresabos gibt es günstigere Mietkonditionen.²⁹

In Stadtbahnen, Straßenbahnen und Zügen der Deutschen Bahn können Fahrräder in geringem Umfang mitgenommen werden, soweit Platz vorhanden ist.³⁰

²⁷ Luftbild: Stadt Karlsruhe 2019

²⁸ Die Karlsruher Stadtteilrouten sind Teil des 20-Punkte-Programms zur Förderung des Radverkehrs. Die Routen sollen leistungsfähige Verbindungen für den Radverkehr von den Stadtteilen ins Zentrum sein: d.h. sie sollen zusammenhängend sowie zügig und sicher befahrbar sein. Die Routen werden sukzessive ausgebaut, 2019 wurden auf Teilabschnitten Radfahrstreifen neu geordnet und markiert.

²⁹ KVV 2019

³⁰ KVV 2019

Die integrierte Lage des Neubauvorhabens im Stadtgebiet begünstigt die Nutzung des Fahrrads als Verkehrsmittel für alltägliche Wege. Unter den ausgewählten Zielen liegen die Innenstadt, das KIT (Campus Süd), der Bahnhof Karlsruhe-Hagsfeld (Anbindung an den Hauptbahnhof und Regionalbahnverkehr) und der Technologiepark Karlsruhe in maximal 3,7 Entfernung mit dem Fahrrad. Der Hauptbahnhof, Durlach, die Nordstadt und die Weststadt sind bis max. ca. 6 km entfernt, der Rheinhafen ca. 10 km.

Fahrtzeiten

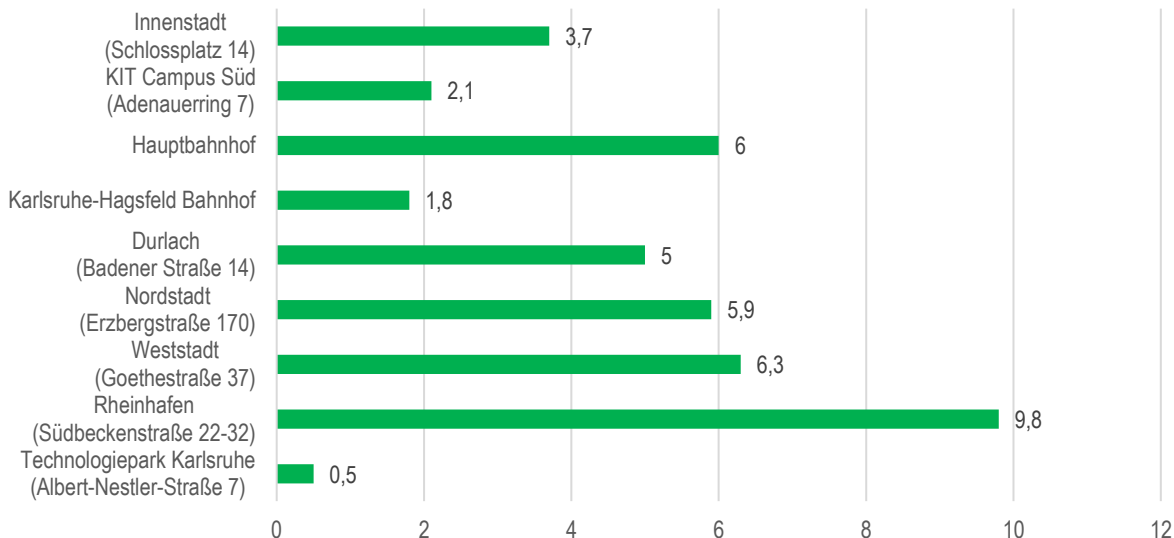


Abb.: Entfernung ausgewählter Ziele mit dem Fahrrad in km

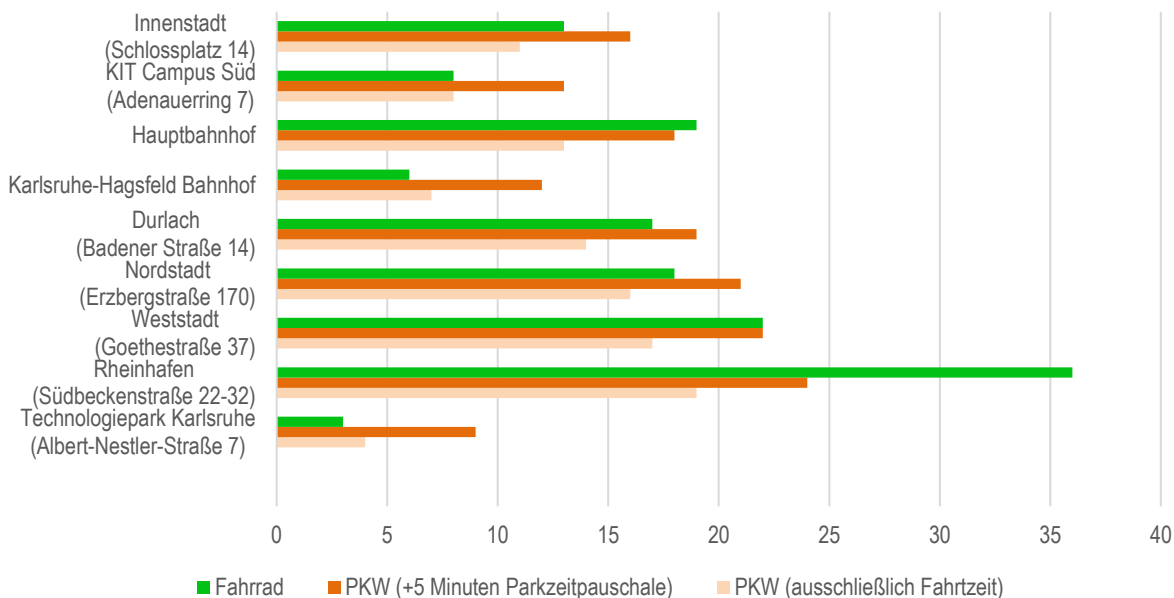


Abb.: Fahrtzeiten zu ausgewählten Zielen mit dem Fahrrad in Minuten (Stichtag: 13.08.2019, 10:00 Uhr)³¹

Die Vergleiche der Fahrtzeiten zeigen, dass die meisten ausgewählten Ziele unterhalb von 20 Minuten mit dem Fahrrad zu erreichen sind. In fast allen Fällen ist das Fahrrad schneller als das Auto – zum Teil deutlich (wenn eine zusätzliche Parkzeitpauschale angenommen wird). Eine Ausnahme bildet das am weitesten entfernte Beispielziel Rheinhafen.

Hinsichtlicher der Fahrtzeiten ist das Fahrrad in Karlsruhe sehr konkurrenzfähig im Vergleich zum Auto. Laut Mobilitätsbefragung von 2012 sind zwei Drittel der täglichen Wege mit dem ÖV innerhalb von Karlsruhe bis zu einer viertel Stunde lang, fast ein Drittel ist zwischen 15 und 29 Minuten lang.³²

³¹ Ermittelt durch google.maps (Stadtzentrum ist die Heilbronner Straße 26, Zielpunkt ist bei Einrichtungen die Adresse, bei Stadtteilen die geographische Mitte). Die Pkw-Fahrtzeit wurde abgerufen wochentags 10:00 Uhr am 12.08.19.

³² omniphon 2012: Mobilitätsverhalten 2012 - Stadt Karlsruhe, im Auftrag der Stadt Karlsruhe.

4.4.3 Ergänzende Angebote durch die VOLKSWOHNUNG: Radverkehr

Für alle Mieter der VOLKSWOHNUNG:

- ▶ Schnupperpaket KVV.nextbike
 - Erleichterter Zugang für alle Mieter der VOLKSWOHNUNG zum Angebot von KVV.nextbike.

Spezielle Angebote am Staudenplatz:

- ▶ 317 Fahrradstellplätze (266 gemäß LBO + 51 zusätzliche Fahrradstellplätze)
 - Die Fahrradstellplätze liegen zum größten Teil in, den jeweiligen Gebäuden zugeordnet, in der gemeinsamen Tiefgarage (281) sowie in geringerer Zahl in Nebenanlagen auf Erdgeschosshöhe (36).
 - Die Sicherung erfolgt über Fahrradbügel in abgetrennten Fahrradabstellräumen.
 - Für Pedelecs sind Ladestationen bei den unterirdischen Fahrrad-Abstellräumen vorgesehen.
 - Über Durchgangslifte können Fahrräder auf Erdgeschossebene befördert werden.
- ▶ Fahrradreparaturstation
 - Verortung am Staudenplatz für alle Mieter vor Ort.
- ▶ KVV.nextbike-Station
 - Verortung am Staudenplatz zum Verleih und Abgabe der NextBikes.
- ▶ Lastenfahrrad "Lastenkarle"
 - Ausleihbar am Staudenplatz für alle Mieter vor Ort.

4.4.4 Vorschläge für weitere Verbesserungen: Radverkehr

- ▶ Weitere ebenerdige, überdachte, abschließbare Fahrradstellplätze / Komfortable, leicht zugängliche Fahrradabstellplätze in den Gebäuden
 - Fahrradstellplätze sind komfortabel und leicht zugänglich auszugestalten um Fahrradfahren noch attraktiver zu machen. Es sollte vermieden werden (z.B. durch technische Lösungen wie automatische Türen, Aufzüge), dass der Zugang zu und das Rausholen von Fahrrädern aus den dazu vorgesehenen Räumen umständlich oder beschwerlich ist. Dies hilft insbesondere älteren Menschen, aber auch anderen Zielgruppen wie z.B. Kindern.
 - Darüber hinaus wird die weitere Ausweisung von ebenerdigen, überdachten und abschließbaren Fahrradabstellanlagen auf Erdgeschossniveau oder in ebenerdigen Nebenanlagen empfohlen. Gerade für tägliche Radnutzer ist der schnelle Zugang wichtig. Steigt der Anteil der Radnutzer weiter an, kann eine Erweiterung des Stellplatzangebotes in Nebenanlagen einfacher organisiert werden, als zusätzliche, gut nutzbare Abstellkapazitäten in den Untergeschossen der Gebäudekörper.
 - Die Anzahl der bisher vorgesehenen ebenerdig erreichbaren Fahrradabstellplätze soll ausgeweitet werden. Um eine entsprechende radverkehrsfördernde Wirkung zu erzielen, ist ein Mindestanteil von 25% ebenerdiger Fahrradabstellanlagen erforderlich.
- ▶ Abstellmöglichkeit für Lastenräder und Kinderanhänger
 - Es sollen genügend große Abstellflächen mit bequemem Zugang (breite Türen, automatische Türöffner, keine Stufen) für Lastenräder und Kinderanhänger geschaffen werden.

4.5 Carsharing

4.5.1 Mobilitätsbedürfnisse Carsharing

Carsharing bedeutet, dass Menschen sich Autos miteinander teilen. Unterschieden werden dabei stationsbasierte Systeme, bei denen Abfahrt und Rückgabe an einem festen Stellplatz erfolgen, und Free-floating-Systeme, die ohne Stationsbindung funktionieren. Die Autos sind i.d.R. entweder im Besitz einer zu diesem Zweck gegründeten Institution (Genossenschaft, Verein usw.) oder eines kommerziellen Unternehmens. Die Carsharing-Angebote haben vor allem in den letzten Jahren einen starken Kundenzuwachs erfahren³³.

Deutschlandweit findet Carsharing überwiegend in den Großstädten statt. Für Alltagswege wird Carsharing allein nur von relativ wenigen Personen genutzt – das gilt insbesondere für Free-floating-Systeme bei denen die monatliche Grundgebühr entfällt. Generell ist anzunehmen, dass es multimodal mit weiteren alternativen Verkehrsmitteln genutzt wird oder eine Alternative zum eigenen Zweitwagen ist.³⁴ D.h. im Umkehrschluss, dass es guter Alternativen bedarf (ÖV und Rad), damit Carsharing Teil der Alltagsmobilität wird.

Karlsruhe gilt mittlerweile als Carsharing-Hauptstadt. Gemessen an der Einwohnerzahl hat Karlsruhe mit Abstand die höchste Dichte an Carsharing-Autos in Deutschland (Karlsruhe: 2,71 Fahrzeuge pro 1.000 Einwohner, Platz 2, Stuttgart: 1,47 Fahrzeuge pro 1.000 Einwohnern).³⁵ 2017 hatte das Unternehmen Stadtmobil 14.700 Mitglieder. Seit über 20 Jahren bietet Stadtmobil das stationsbasierte Carsharing an und hat die Angebote kontinuierlich ausgebaut. Mittlerweile wird das Angebot durch ein eigenes Free-Floating-System ("Stadtflitzer") ergänzt.

Interesse an Carsharing-Angeboten (zur Zeit der Befragung existierten noch keine Free-Floating-Systeme in Karlsruhe) besteht auch auf Seiten der VOLKSWOHNUNG-Haushalte: Bei 12% besteht ein generelles Interesse an Carsharing-Angeboten, dabei ist das Interesse unter den Haushalten mit und ohne Auto ähnlich groß. Das Interesse bei jüngeren Haushalten (17%), bei größeren Familien (15-17%) und bei einkommensstärkeren Haushalten (26%) ist dabei höher als bei anderen Haushalten³⁶.

Für Familien in Städten ist die Alltagsmobilität ohne Auto durchaus machbar. Allerdings wünschen sich diese Familien für bestimmte Anlässe gelegentlich ein Auto. Beide Seiten profitieren davon: Familien werden entlastet durch Mobilitätsangebote, die wohnortnah bereit stehen, die Verkehrsdienstleister gewinnen zusätzliche Kundengruppen³⁷. Bei den Fahrzeugen von Stadtmobil in Karlsruhe steht in jedem Wagen ein Kindersitz zur Verfügung.

Wichtige Kriterien für Carsharing sind der Preis (Einstiegshürden durch Grundgebühren, Vertragsverhältnisse), die sichere Verfügbarkeit von einem Wagen zu einer bestimmten Zeit, die fußläufige Entfernung zum Standort des Fahrzeuges, ein breites Angebot an Fahrzeugtypen und der Komfort (Aufwand bei Fahrzeugbuchung, Service).

³³ Bundesverband Carsharing 2017: <https://carsharing.de/presse/fotos/zahlen-daten/unterschiede-free-floating-stationsbasiertes-carsharing>

³⁴ BMVI 2019: Mobilität in Deutschland 2017

³⁵ Statista 2017: www.statistika.com

³⁶ F+B 2017: Mieterbefragung 2017 Volkswohnung Karlsruhe. Im Auftrag der VOLKSWOHNUNG

³⁷ Vgl. BMVBS 2010: Mobilität in Deutschland 2008

4.5.2 Bestand Carsharing

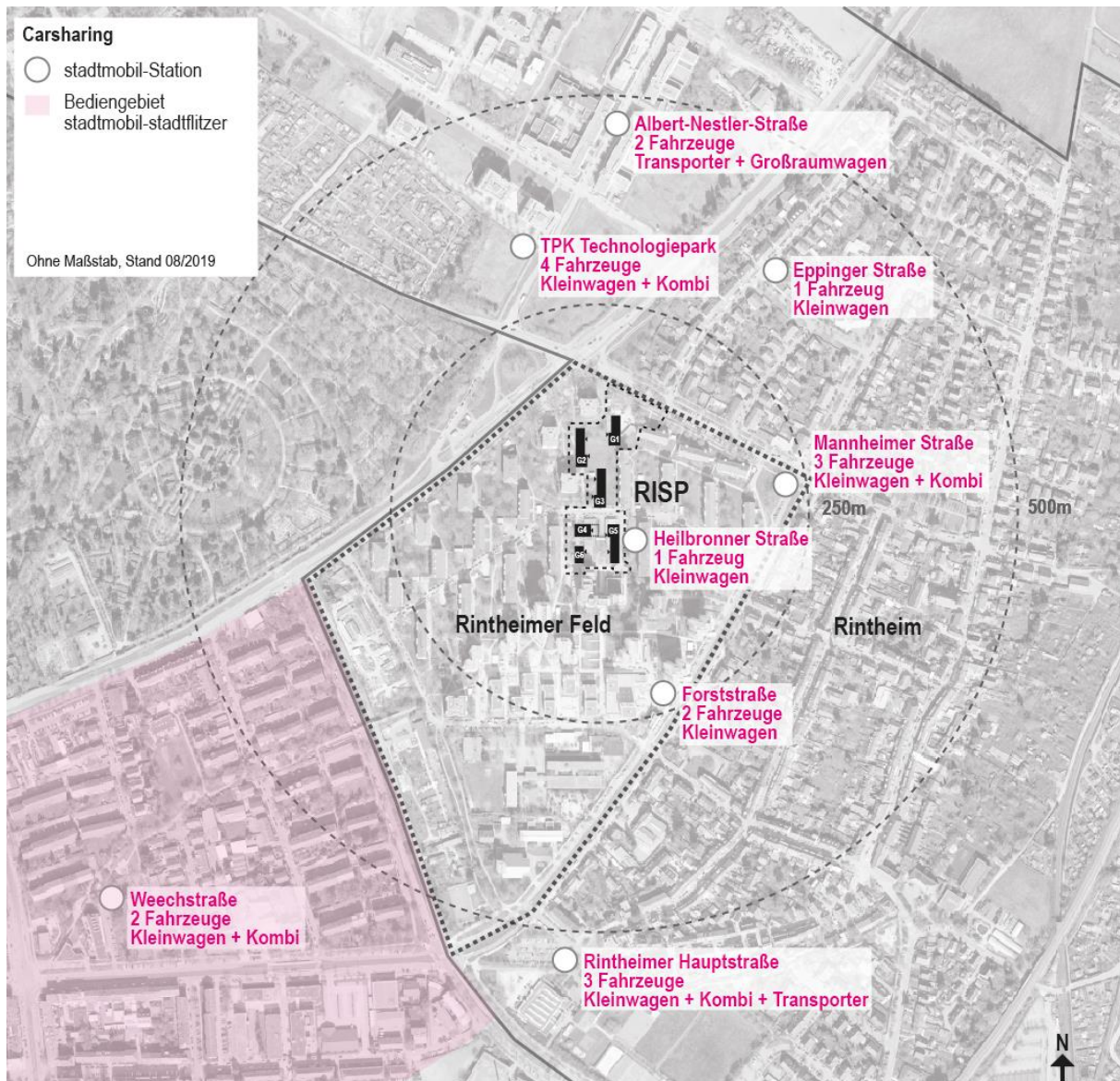


Abb.: Carsharing-Stationen mit Fahrzeugangebot³⁸

Die Bedeutung von Carsharing in Karlsruhe zeigt sich auch an der Stationsdichte und Fahrzeugverfügbarkeit in Rintheim. In fußläufiger Entfernung stehen mehrere Fahrzeuge unterschiedlicher Modelle bereit:

Im Radius von maximal 250m befinden sich:

- ▶ 3 Stationen: 5 Kleinwagen, 1 Kombi

Im Radius von maximal 500m befinden sich:

- ▶ 3 Stationen: 2 Kleinwagen, 2 Kombi, 2 Großraumwagen, 1 Transporter

Darüber hinaus befinden sich am Rand von Rintheim:

- ▶ 2 Stationen: 2 Kleinwagen, 2 Kombi, 1 Transporter

Das Bediengebiet des Free-floating-Systems Stadtfliitzer vom Anbieter stadtmobil reicht bisher noch nicht bis Rintheim, bzw. Rintheimer Feld hinein. Die Grenze bildet der Ostring, wodurch aber bis zu 500m Entfernung Autos nach Verfügbarkeit ausgeliehen und jederzeit abgestellt werden können.³⁹

³⁸ Luftbild: Stadt Karlsruhe 2019

³⁹ Stadtmobil Karlsruhe 2019: www.karlsruhe.stadtmobil.de

Besondere Tarifangebote

- ▶ Um das Carsharing-System ausprobieren zu können bietet stadtmobil "Schnupperpakete" in dem zunächst die Kautions entfällt und die Aufnahmegebühr reduziert ist. Das Paket ist nur für KVV-Kunden (Besitzer von Jahreskarten oder der KVV-Kombicard) und Studenten verfügbar.
- ▶ Partner, Studenten, Gemeinschaften bis zu 4 Personen, Firmen und Vereine bekommen günstigere Konditionen.⁴⁰

4.5.3 Ergänzende Angebote durch die VOLKSWOHNUNG: Carsharing

Für alle Mieter der VOLKSWOHNUNG:

- ▶ Schnupperpaket Stadtmobil
 - Mieter haben die Möglichkeit, das stadtmobil-Carsharing für drei Monate für insgesamt 80€ zu testen. Es fallen keine Anmeldegebühren und keine Kautions an (Angebot existiert bereits für KVV-Abokunden).

Spezielle Angebote am Staudenplatz:

- ▶ Weitere Stadtmobilstation
 - Es besteht Interesse seitens stadtmobil eine weitere stadtmobil-Station am Staudenplatz mit bis zu fünf Fahrzeugen (davon zwei E-Fahrzeuge mit Lademöglichkeit) einzurichten. Bereits aktuell existiert eine größere Zahl an Mitgliedern/Nutzern im Bereich Rintheimer Feld.
- ▶ E-Ladesäule
 - Einrichtung einer E-Ladesäule an einer weiteren Stadtmobilstation.

4.5.4 Vorschläge für weitere Verbesserungen: Carsharing

- ▶ Weitere Carsharing-Stellplätze am Staudenplatz
 - Mit erfolgreicher Bewerbung von Carsharing kann der Bedarf für weitere Fahrzeuge entstehen.
- ▶ Erweiterung Bediengebiet Stadtflyter
 - Mit der Erweiterung kann ein weiteres Mobilitätsangebot geschaffen werden. Der Ausbau des Technologieparks könnte auch ein Anlass sein das Bediengebiet über das Rintheimer Feld bis zum Technologiepark zu erweitern.

⁴⁰ stadtmobil Karlsruhe 2019

4.6 Marketing, Service, Evaluation und Quartiersverknüpfung

Das Mobilitätsverhalten jedes einzelnen Haushalts wird durch viele Faktoren beeinflusst, dazu zählen neben sozialen, demografischen und finanziellen Aspekten auch die baulich-städtebaulichen Rahmenbedingungen und die rechtlichen Rahmenseetzungen. In allen Bereichen und auch im individuellen Lebenslauf kann es zu Veränderungen kommen. Deswegen muss ein Mobilitätskonzept mehrdimensional und dynamisch angelegt sein und proaktiv realisiert werden. Dazu gehört, unterschiedliche/alternative Mobilitätsangebote zugänglich und attraktiv zu machen, von Beginn an und kontinuierlich für geeignetes Marketing und Kommunikation zu sorgen, die Alltagstauglichkeit durch Service und Betreuung zu sichern. Die Mobilitätsangebote sollten in der Folge bei Bedarf nachjustiert werden.

4.6.1 Ergänzende Angebote durch die VOLKSWOHNUNG: Marketing, Service, Evaluation, Quartiersverknüpfung

- ▶ Ergänzende Mieterkommunikation
 - Kommunikationsserie (DAHEIMjournal, Pressemeldungen)
 - Laufende Informationen in Mieterzeitung und auf Homepage verankern (News und ständige Kontaktdaten),

Spezielle Angebote am Staudenplatz:

- ▶ Gezielte Mieterkommunikation
 - Zur Information der besonderen Mobilitätsangebote vor Ort. Z.B. über Anschrieb und Aushänge in den Gebäuden (z.B. Fahrpläne)
- ▶ Mieterservicebüro
 - Der Bereich Staudenplatz soll in räumlicher Nähe zum Mieterservice-Büro zu einem Servicepoint ausgebaut werden an dem zusätzliche Mobilitätsangebote und Serviceleistungen verortet werden:
 - Ansprechperson für Fragen vor Ort für Fragen zur Buchung und für Verleih
 - Stadtmobilstation
 - KVV-nextbike-Station
 - Lastenfahrrad
 - E-Ladesäule
 - Paketstation (zur Vermeidung längerer Wege zu Filialen)
 - Fahrradreparaturstation

4.6.2 Vorschläge für weitere Verbesserungen: Marketing, Service, Evaluation, Quartiersverknüpfung

Marketing und Kommunikation: Informieren bei Mieterauswahl, bei Einzug, laufend

- ▶ bei Vermarktung: über Mobilitätsangebote informieren und als Vorteil bewerben, als Auswahlkriterium verwenden, Interesse abfragen
- ▶ bei Einzug: Begrüßungsmappe mit Gutscheine Probefahrt Carsharing, Neubürgerkarte, Ticketplus Alsace, Informationen über Nutzungsbedingungen, Angebote, Strecken- und Radwegenetz, Ausflugsziele, Einzugsfest
- ▶ generell zielgruppen- und lebenslagebezogene Angebote und Ansprache (z.B. Jugendliche, junge Familien, Ältere; bei Umzug, Geburt von Kindern, Ruhestand)

Evaluieren und Begleitung:

- ▶ laufend Feedback zu Mobilitätsbedürfnissen und Qualität der Angebote erheben (in einfacher Form, z.B. Problemmeldung, Briefkasten, Mail, soziale Netzwerke, in laufende Bewohnerbefragung einbauen)
- ▶ Ergebnisse diskutieren und zur Optimierung der Mobilitätsangebote nutzen

Mobilitätskonzept als Teil der Quartiersentwicklung:

- ▶ Öffnung der Mobilitätsangebote für das Quartier, z.B. Zusatznutzen /erhöhte Nachfrage durch Carsharing-Angebot, Leihmöglichkeit von Lastenrädern
- ▶ Kooperationen mit Schule und Kita, z.B. Laufbus (gemeinsames zu-Fuß-gehen), Aufklärung zum Thema Elterntaxis

5 Pkw-Besitz

5.1 PKW-Besitz in städtischen Gebieten, Karlsruhe und Rintheim

Nicht jeder besitzt ein eigenes Auto. Befragungsergebnisse und amtliche Daten geben Rückschlüsse darauf, wie viele der Bewohner mindestens ein Auto besitzen.

- ▶ In städtischen Gebieten allgemein besitzen statistisch 62% bis 69% der Haushalte mindestens ein Auto – davon besitzen 9 bis 11% zwei. 31% bis 38% besitzen kein Auto.⁴¹
- ▶ In Karlsruhe besitzen 76 % der Haushalte einen oder mehrere Autos.⁴² (Stand 2016. Die ältere Umfrage von 2012 zeigt, dass in den verdichteten Bereichen Nord-, Ost-, Süd-, West- und Innenstadt 57% ein eigenes Auto besitzen.)⁴³
- ▶ Laut Mieterbefragung der VOLKSWOHNUNG verfügen auf dem Rintheimer Feld 66% der Mieter der VOLKSWOHNUNG über ein eigenes Auto – davon verfügen 12% über zwei Autos, 32% über kein Auto.⁴⁴
- ▶ Auf dem Rintheimer Feld sind nach amtlichen Angaben 862 PKW angemeldet⁴⁵. Das entspricht ca. 300 PKW auf 1.000 Einwohner und ist im Abgleich mit anderen Karlsruher Stadtvierteln gering. Für die Gesamtstadt ist die Zahl deutlich höher (460,5 Pkw je 1.000 Einwohner). Insgesamt gibt es nur fünf Stadtviertel mit weniger zugelassenen Pkw je 1.000 Einwohnern: südwestlicher Teil der Innenstadt-Ost, nördlicher und südlicher Teil der Südstadt, Mühlburger Feld sowie Waldlage (Oberreut)⁴⁶.

Die Zahlen sind ein Indiz dafür, dass die Lage und Typologie des Stadtteils (mit den Versorgungsmöglichkeiten im Quartiersumfeld, der alternativen Mobilitätsangebote und der Sozialstruktur) für einen geringeren Pkw-Besitz je Haushalt sprechen.

5.2 PKW-Besitz der zu erwartenden Zielgruppen

Aus der zu erwartenden Bewohnerstruktur für die einzelnen Wohnungstypen und -größen lassen sich Strukturdaten ableiten. Die Strukturdaten der Zielgruppen sind Haushaltsgröße, Haushaltstyp, Altersgruppe, sozioökonomischer Status. Diese geben weitere Hinweise, mit welcher Wahrscheinlichkeit ein Haushalt am Staudenplatz künftig einen Pkw besitzt. Die folgende Übersicht zeigt, welche Faktoren die Wahrscheinlichkeit für den Pkw-Besitz pro Haushalt beeinflussen.

Faktoren für weniger Pkw-Besitz	Faktoren für mehr Pkw-Besitz
städtische Strukturen	ländliche Strukturen
zentrale Lage, gute Anbindung	Randlage, schlechte Anbindung
Alleinlebende	Familien
Alleinerziehende	Paare ohne Kinder
junge Erwachsene u30	Personen mittleren Alters (30-60 Jahre)
Ältere, Hochbetagte ü60	Erwerbstätigkeit
Arbeitslosigkeit, Ruhestand, Studium	männlich
weiblich	hohes Einkommen
geringes Einkommen	

Über die Strukturdaten und die daraus abgeleiteten Pkw-Besitzquoten (mindestens ein Pkw) werden für die einzelnen Wohnungssegmente der Zwei- bis Vier-Zimmer-Wohnungen PKW-Besitzquoten angenommen. Dabei werden die Vergleichsdaten der Befragungen auf Bundesebene, der Stadt Karlsruhe und der VOLKSWOHNUNG herangezogen.

⁴¹ BMVI 2019: Mobilität in Deutschland 2017. Unterschied ergibt sich je nach Raumtyp "Regiopole und Großstadt" sowie "Kreisfreie Großstadt".

⁴² Stadt Karlsruhe, Amt für Stadtentwicklung, 2016: Bürgerbefr. im Rahmen der Untersuchung "Nahversorgung in den Stadtteilen".

⁴³ omniphon 2012: Mobilitätsverhalten 2012 - Stadt Karlsruhe, im Auftrag der Stadt Karlsruhe

⁴⁴ F+B 2017: Mieterbefragung 2017 Volkswohnung Karlsruhe. Im Auftrag der VOLKSWOHNUNG

⁴⁵ Stadt Karlsruhe, Ordnungs- und Bürgeramt, Zulassungsstelle, Stand 1.10.2019.

⁴⁶ Stadt Karlsruhe, Amt für Stadtentwicklung, Statistikstelle. Statistisches Jahrbuch 2018.

5.2.1 Zwei-Zimmer-Wohnung (kompakt)

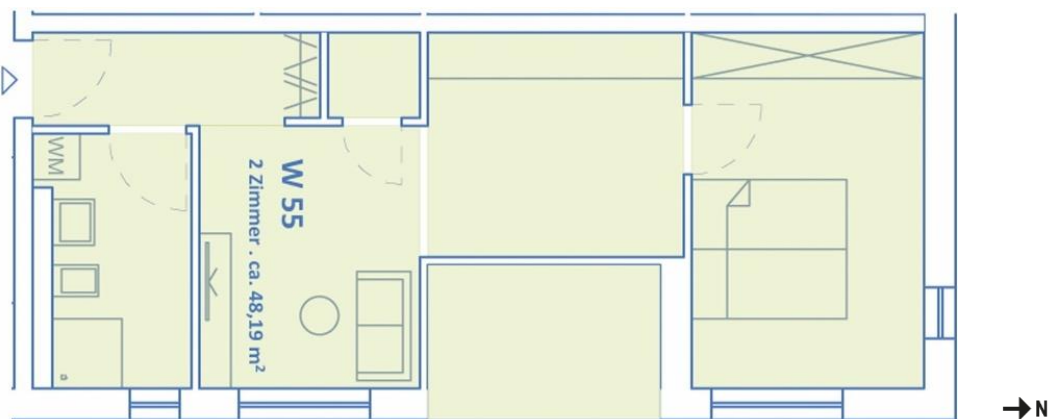


Abb.: Beispielgrundriss Zwei-Zimmer-Wohnung (kompakt)

Größe:	46-48qm		
Anzahl:	47 WE		
davon barrierefrei:	24 (51%)		
davon öffentlich gefördert:	31 WE (66%)		
Haushaltsgröße:	1 Person		
Zielgruppe:	Senioren, Singles, Geringverdiener		
Altersgruppe:	18-30 Jahre, über 60 Jahre		
Sozioökonomischer Status:	geringes Einkommen		
Vergleichsdaten Pkw-Besitzquoten			
1-Personen-Haushalt:	43%	-	59%
Single-Haushalt (jung):	53%	45%	49%
18 bis unter 30 Jahre:	69%	57%	-
über 60 Jahren:	57%	72%	-
über 75 Jahren:	43%	66%	
Ältere Alleinlebende (45 J. – u. 65 J.):	-	64%	62%
Alleinlebende Senioren (65 J. und älter):	-	53%	60%
geringes Einkommen:	35%	56%	47%-63%
	Mieterbefragung Volkswohnung 2017	Amt für Stadt- entwicklung, Karlsruhe 2016	Mobilität in Deutschland 2017
Die Hälfte der Wohnungen ist barrierefrei, zwei Drittel der Mietwohnungen sind öffentlich gefördert. Durch die geringe Wohnungsgröße bleiben die Mietkosten auch nach dem Ende der Bindungsdauer der öffentlichen Förderung vergleichsweise gering. Die Strukturdaten der Zielgruppe (kleinste Haushaltsgröße, Single-Haushalt, jüngere oder ältere Personen im Haushalt, geringes Einkommen) sind Faktoren, die für eine geringere Wahrscheinlichkeit sprechen, einen Pkw im Haushalt zu besitzen. Die Vergleichsdaten der aufgeführten Studien bestätigen die Tendenz. Deshalb wird davon ausgegangen, dass nur etwa jeder zweite Haushalt über ein Auto verfügen wird.			
Angenommene Besitzquote mind. 1 Pkw:	0,5		

5.2.2 Zwei-Zimmer-Wohnung (mit Wohnküche)



Abb.: Beispielgrundriss Zwei-Zimmer-Wohnung (kompakt)

Größe:	61-77qm		
Anzahl:	36 WE		
davon barrierefrei:	14 (39%)		
davon öffentlich gefördert:	18 WE (50%)		
Haushaltsgröße:	1-2 Personen		
Zielgruppe:	Paare, Senioren, Singles, Alleinerziehende, Geringverdiener		
Altersgruppe:	18-30 Jahre, 30-60 Jahre, über 60 Jahre		
Sozioökonomischer Status:	geringes bis mittleres Einkommen		
Vergleichsdaten Pkw-Besitzquoten			
1-Personen-Haushalt:	43%	-	59%
2-Personen-Haushalt:	72%	-	89%
Paare:	72%	81%	91%
Junge 2-Personen-Haushalte:	-	-	72%
Alleinerziehende:	55%	68%	73%
18 bis unter 30 Jahre:	69%	57%	-
30 bis unter 60 Jahre:	71%	82%	-
über 60 Jahre:	57%	72%	-
geringes Einkommen:	35%	56%	63%
mittleres Einkommen:	59%	74%	79%
	Mieterbefragung VOLKSWOHNUNG 2017	Amt für Stadt- entwicklung, Karlsruhe 2016	Mobilität in Deutschland 2017
Die Hälfte der kleinen Mietwohnungen sind öffentlich gefördert, 40% sind barrierefrei. Einige Strukturdaten der Zielgruppe (geringe bis mittlere Einkomme, ältere und jüngere Personen) sind Faktoren, die für eine geringere Wahrscheinlichkeit sprechen, einen Pkw im Haushalt zu besitzen. Die Vergleichsdaten der aufgeführten Studien bestätigen die Tendenz. Deshalb wird davon ausgegangen, dass ca. 70% der Haushalte im Segment der 2-Zimmer-Wohnungen mit Wohnküche über ein Auto verfügen werden.			
Angenommene Besitzquote mind. 1 Pkw: 0,7			

5.2.3 Drei-Zimmer-Wohnung

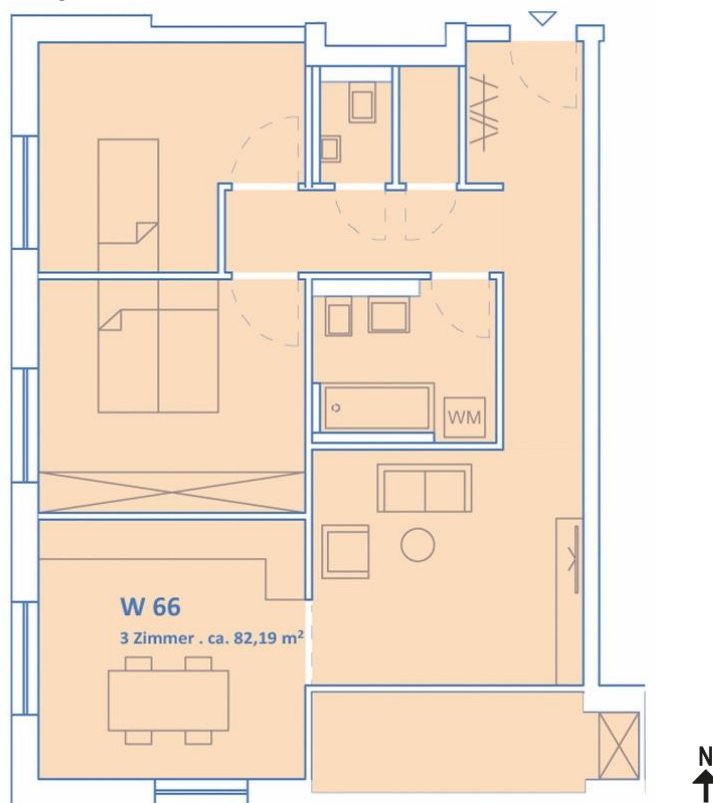


Abb.: Beispielgrundriss Drei-Zimmer-Wohnung

Größe:	71-82qm		
Anzahl:	6 WE		
davon barrierefrei:	-		
davon öffentlich gefördert:	4 WE (67%)		
Haushaltsgröße:	2 bis 3 Personen		
Zielgruppe:	Kleinfamilie, Paare, Alleinerziehende, Geringverdiener		
Altersgruppe:	30-60 Jahre		
Sozioökonomischer Status:	geringes bis mittleres Einkommen		
Vergleichsdaten Pkw-Besitzquoten			
2-Personen-Haushalt:	72%	-	89%
3-Personen-Haushalt	78%	-	91%
Paare:	72%	81%	91%
Familien mit Kindern / Kleinfamilien	75%	88%	91%
Alleinerziehende:	55%	68%	73%
30 bis unter 60 Jahre:	71%	82%	-
geringes Einkommen:	35%	56%	63%
mittleres Einkommen:	59%	74%	79%
	Mieterbefragung VOLKSWOHNUNG 2017	Amt für Stadt- entwicklung, Karlsruhe 2016	Mobilität in Deutschland 2017
Einzelne Strukturdaten der Zielgruppe (geringes Einkommen) sprechen für eine geringere Wahrscheinlichkeit ein Pkw zu besitzen. Die überwiegenden Vergleichsdaten (Paare mittleren Alters, Haushalte mit Kindern, mittleres Einkommen) sprechen für eine höhere Wahrscheinlichkeit, einen Pkw im Haushalt zu besitzen. Der Wohnungstyp bietet sich insbesondere gut für Kleinfamilien an, was für eine höhere Wahrscheinlichkeit für einen eigenen Pkw spricht. Deshalb wird davon ausgegangen, dass ca. 90% der Haushalte im Segment der 3-Zimmer-Wohnungen über ein Auto verfügen werden.			
Angenommene Besitzquote mind. 1 Pkw: 0,9			

5.2.4 Vier-Zimmer-Wohnung

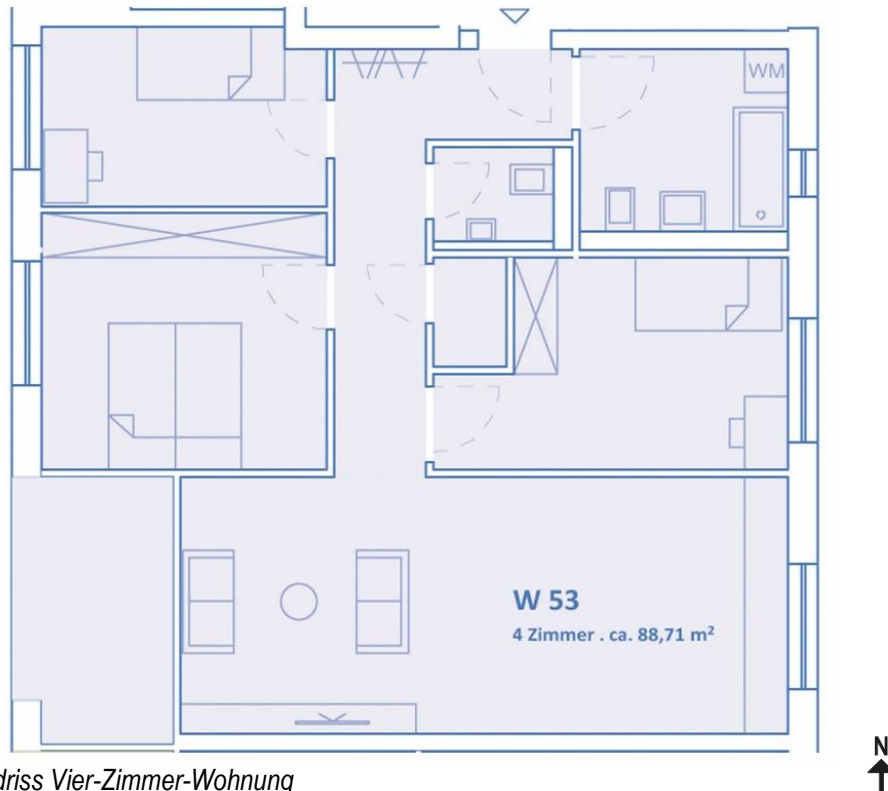


Abb.: Beispielgrundriss Vier-Zimmer-Wohnung

Größe:	88-100qm		
Anzahl:	36 WE		
davon barrierefrei:	-		
davon öffentlich gefördert:	23 WE (64%)		
Haushaltsgröße:	3 bis 4 Personen		
Zielgruppe:	Familien, WGs, Geringverdiener		
Altersgruppe:	18-30 Jahre, 30-60 Jahre		
Sozioökonomischer Status:	geringes bis mittleres Einkommen		
Vergleichsdaten Pkw-Besitzquoten			
Familien mit Kindern:	75%	88%	95%
4-Personen-Haushalt:	79%	-	94%
18 bis unter 30 Jahre:	69%	57%	-
30 bis unter 60 Jahre:	71%	82%	-
mittleres Einkommen:	59%	74%	79%
hohes Einkommen:	88%	88%	90%
	Mieterbefragung VOLKSWOHNUNG 2017	Amt für Stadt- entwicklung, Karlsruhe 2016	Mobilität in Deutschland 2017

Die Zielgruppe für die 4-Zimmer-Wohnungen sind vorrangig Familien mit einem oder zwei Kindern im Haushalt. Deshalb kann davon ausgegangen werden, dass die meisten Haushalte einen Pkw besitzen. Die Vergleichsdaten der aufgeführten Studien bestätigen die hohen Pkw-Besitzquoten. Nach einem Wegfall der öffentlichen Förderungen können die Gesamtkosten des Wohnungstyps sehr hoch sein. Deshalb wird davon ausgegangen, dass fast jeder Haushalt im Segment der 4-Zimmer-Wohnungen über ein Auto verfügen wird.

Angenommene Besitzquote mind. 1 Pkw: 1,0

5.2.5 WG-Struktur

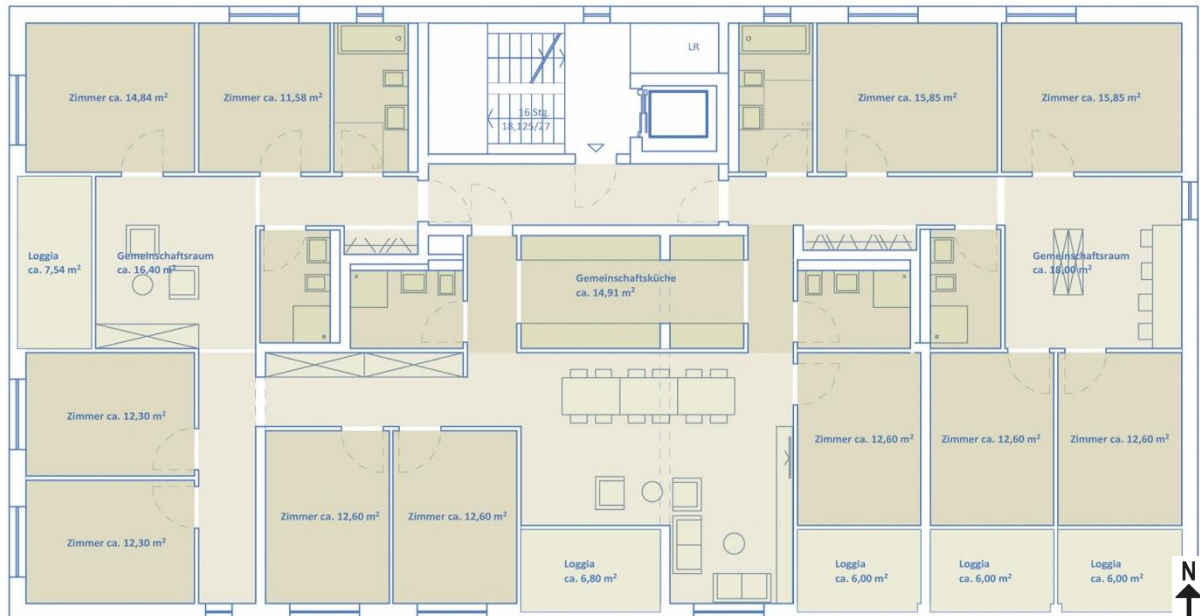


Abb.: Beispielgrundriss WG-Struktur

Größe:	329qm		
Anzahl:	2 WE		
davon barrierefrei:	2 (100%)		
davon öffentlich gefördert:	-		
Haushaltsgröße:	ca. 11 Personen		
Zielgruppe:	Pflege-WGs (Pflegebedürftige), WGs		
Altersgruppe:	18-30 Jahre, über 60 Jahre		
Sozioökonomischer Status:	geringes Einkommen		
Vergleichsdaten Pkw-Besitzquoten			
18 bis unter 30 Jahre:	69%	57%	-
über 60 Jahre:	57%	72%	-
geringes Einkommen:	35%	56%	63%
mittleres Einkommen:	59%	74%	79%
Singles (jung):	53%	45%	49%
Wohngemeinschaft	-	37%	-
Familien mit Kindern:	75%	88%	95%
4-Personen-Haushalt:	79%	-	94%
	Mieterbefragung VOLKSWOHNUNG 2017	Amt für Stadt- entwicklung, Karlsruhe 2016	Mobilität in Deutschland 2017
Die Zielgruppe für die Wohnungen mit WG-Charakter sind vorrangig Menschen Betreuungs- oder Pflegebedarf. Typischerweise kann hier eine Pflege-Wohngemeinschaft entstehen. Je Wohneinheit ist eine Haushaltsgröße von 11 Personen möglich. Es ist davon auszugehen, dass i.d.R. keiner der Bewohner über ein Auto verfügt, jedoch ca. zwei Stellplätze für die Betreuungs- und Pflegekräfte sowie Angehörigen benötigt werden. Auch eine Wohngemeinschaft aus Studierenden ist denkbar. Auch hier ist von einer niedrigen Pkw-Besitzquote auszugehen.			
Angenommene Besitzquote:	2,0		

6 Zusammenfassung und Empfehlung

Die Mobilitätsbedürfnisse und das Verkehrsverhalten haben sich in den letzten Jahren stark verändert, indem sie sich einerseits stärker ausdifferenziert und andererseits mehr in Richtung alternativer Mobilität verschoben haben. Es ist das Ziel der Stadt Karlsruhe und der VOLKSWOHNUNG diese Entwicklung zu fördern und gerecht zu werden.

Das Neubauvorhaben RISP ist ein weiterer Schritt in diese Richtung. Die Analyse zeigt, dass die Struktur des Neubauvorhabens (hoher Anteil kleiner Mietwohnungen, öffentlich gefördert und barrierefrei) und des Umfelds den Verzicht auf den eigenen Pkw und damit die Reduktion von Stellplätzen ermöglichen. Darüber hinaus unterstützt die VOLKSWOHNUNG durch mehrere Maßnahmen aktiv den Verzicht auf das eigene Auto.

Quartier

Das Neubauvorhaben ist engmaschig in das Wegenetz des Rintheimer Felds und Rintheims eingewoben. Die internen Wege sind weitestgehend verkehrsfrei und Fußgängern sowie Radfahrern vorbehalten.

Im fußläufigen Umfeld des Staudenplatzes ist ein umfangreiches Angebot an Waren und Dienstleistungen des täglichen Bedarfs sowie Einrichtungen der Kleinkind- und Kinderbetreuung sowie mehrere Schulen vorhanden. Es besteht die Option per Carsharing auch größere Transporte erledigen zu können. Für Waren des mittel- und langfristigen Bedarfs ist die Innenstadt gut zu erreichen.

Öffentlicher Verkehr

Ein guter öffentlicher Verkehr ist die Grundvoraussetzung für den Verzicht auf das eigene Auto. Für das Neubauvorhaben kann das Angebot als komfortabel bewertet werden: es existieren mehrere fußläufig erreichbare Haltstellen des S-Bahn- und Tram-Liniennetzes, die Taktung und bediente Zeitfenster sind gut sowie die Fahrzeiten innerhalb des Stadtgebiets Karlsruhe konkurrenzfähig zu anderen Verkehrsarten. Die Qualität der ÖV-Anbindung ermöglicht sowohl das regelmäßige Pendeln, als auch Freizeitverkehr. Über das Mieterticket KVV werden durch die VOLKSWOHNUNG über den Standard hinaus zusätzliche Angebote gemacht, um den künftigen Mietern den Zugang zu einer regelmäßigen Nutzung des öffentlichen Verkehrs zu erleichtern.

Fahrrad

Der hohe Anteil am Modal Split bestätigt die Bedeutung des Radverkehrs für die Alltagsmobilität. Die Lage des Neubauvorhabens, die gute Infrastruktur in Karlsruhe und auf dem Rintheimer Feld speziell bieten gute Grundvoraussetzungen, dass das Fahrrad auch von künftigen Bewohnern als ein wichtiges Verkehrsmittel in Betracht kommt. Mindestens bei den Fahrzeiten bietet es eine gute Alternative zum eigenen Pkw. Falls nötig (schlechtes Wetter, Transportmöglichkeit) kann auf Alternativen wie öffentlichen Verkehr und Carsharing ausgewichen werden. Als besonderen Service will die VOLKSWOHNUNG ihren Mietern am Staudenplatz eine Fahrradreparaturstation und ein Lastenfahrrad anbieten. Für die Mieter gibt es ein "Schnupperpaket" für KVV.nextbike und eine neue Station vor Ort.

Bei Bedarf sollte die Verfügbarkeit und Organisation von sicheren und komfortablen Radabstellplätzen geprüft werden – auch für Lastenräder und Kinderanhänger.

Carsharing

Die große Bedeutung von Carsharing in Karlsruhe zeigt sich auch an der Stationsdichte und Fahrzeugverfügbarkeit in Rintheim. In fußläufiger Entfernung stehen mehrere Fahrzeuge unterschiedlicher Fahrzeugkategorien bereit. Anvisiert sind zusätzliche Stellplätze für stadtmobil auf der Fläche der VOLKSWOHNUNG. Alle Mieter können über ein "Schnupperpaket" die Leistungen von stadtmobil testen. Bei Bedarf sollte die Stellplatzverfügbarkeit für weitere Carsharing-Autos geprüft werden, auch auf öffentlichen Flächen.

Information, Marketing, Service

Wichtiger Baustein zur Förderung alternativer Mobilität sind Information, Marketing und Service. Als kundenorientiertes Wohnungsunternehmen besitzt die VOLKSWOHNUNG grundsätzlich bereits das Selbstverständnis, die Infrastruktur und nötige Kapazitäten um die Mieter erreichen und besondere Angebote machen zu können. Darunter

fallen die genannten exklusiven Tarifangebote und Schnupperpakete. Weitere zusätzlichen Leistungen sind die gezielte Mieterkommunikation zum Thema Mobilität und ein Mieterservicebüro sowie die Bündelung mehrere Mobilitätsangebote am Staudenplatz. Bereits vor dem Einzug sollten (zukünftige) Mieter gezielt über die Qualitäten (und Bedingungen) der Mobilitätsangebote im Quartier informiert werden. Über weitere Angebote (auch Änderungen) sollte laufend über verschiedene Medien informiert werden.

PKW-Besitz und Stellplatzschlüssel

Auf Grundlage der Analyse und des Vergleichs der Strukturdaten der Zielgruppen für die jeweiligen Wohnungsgrößen mit den Pkw-Besitzquoten in der Forschungsliteratur kann die Annahme getroffen werden, dass bei einem Teil der erwarteten Bewohnerschaft eine niedrige Autobesitzquote besteht. Positiv auf diese Einschätzung wirkt die gute Infrastruktur im Umfeld des Vorhabens, die einen Verzicht auf das eigene Auto überhaupt erst ermöglicht sowie die weiteren Anstrengungen der VOLKSWOHNUNG diese Entscheidung durch Angebote und Service zu unterstützen. Anhand der Vergleichsdaten für die Zielgruppen wird ein PKW-Besitz von ca. 0,7 angenommen. Übertragen auf einen Stellplatzschlüssel entspricht das 94 Stellplätze.

Wohnungstyp	Einheiten absolut	Einheiten Anteil	öffentlich gefördert Anteil	barrierefrei Anteil	Stellplätze absolut	Stellplatz-Schlüssel ⁴⁷
2-Zimmer (kompakt)	47	37%	66%	53%	23,5	0,5
2-Zimmer (mit Wohnküche)	36	28%	50%	39%	25,2	0,7
3-Zimmer	6	5%	67%	0%	5,4	0,9
4-Zimmer	36	28%	64%	0%	36	1,0
WG-Struktur	2	2%	0%	100%	4	2,0
Gesamt	127	100%	60%	39%	94,1	0,74 ⁴⁸

Abb.: Überblick Wohnungsgemeinde und Vorschlag Stellplatzschlüssel anhand Vergleichsdaten

In dem Gutachten werden sozioökonomische Kriterien potenzieller zukünftiger Bewohner mit statistischen Werten aus der Bundesrepublik, Karlsruhe und der VOLKSWOHNUNG verglichen. Dabei wird versucht, eine mögliche zukünftige Besitzquote von mindestens einem Pkw realitätsnah einzuschätzen. Es kann aber keine Garantie übernommen werden, dass diese eintritt oder sich im Laufe der Belegung verändern kann.

Es wird empfohlen, die tatsächlichen Mobilitätsbedürfnisse der Bewohner (auch der Besitz des eigenen Autos oder Fremdvermietung des Stellplatzes) sowie die Bewertung der Qualität der Angebote regelmäßig abzufragen und dynamisch darauf zu reagieren.

Ausblick

Mobilität verändert sich. Die Bedeutung des eigenen PKWs nimmt in der Großstadt seit Jahren ab. Aktuelle Beobachtungen, wie ein boomender Markt für Mobilitätsdienstleister, Lasten- und E-Fahrräder, steigende Fahrgastzahlen im öffentlichen Verkehr⁴⁹ und ein stärkeres Umweltbewusstsein sprechen für eine Fortsetzung dieser Entwicklung.

Jeder der über den Bedarf hinaus errichteten Stellplätze in Tiefgaragen bedeutet eine unnötige Kostensteigerung des jeweiligen Gesamtprojektes. Die Hauptaufgabe kommunaler Wohnungsunternehmen, breite Schichten der Bevölkerung mit bezahlbarem Wohnraum zu versorgen, wird dadurch erschwert, wenn nicht in Frage gestellt. Hinzu kommen ökologische Probleme, die durch eine vermehrte (Unterflur-)Versiegelung im verdichteten Raum entstehen.

Die Vergleichsdaten für weitere städtische Lagen der VOLKSWOHNUNG und der Stadt Karlsruhe zeigen, dass der PKW-Besitz dort ähnlich oder zum Teil noch geringer ausfällt. Der Anspruch, die Möglichkeit wie auch die Notwendigkeit zur bedarfsgerechten Reduktion von Stellplätzen besteht auch über den Staudenplatz hinaus.

⁴⁷ Entspricht der angenommenen Besitzquote.

⁴⁸ gewichtet nach dem jeweiligen Anteil an allen Wohnungen.

⁴⁹ https://www.vdv.de/presse.aspx?id=fb3f9bb2-03d1-447e-9fcb-500d68baa928&mode=detail&coriander=V3_f18392f4-c202-5093-2be6-e5f55ffaf66f