

Stärkung des öffentlichen Verkehrs und der kombinierten Mobilität (P&R/B&R) im Trinationalen Eurodistrict Basel

Los 1: Haushaltsbefragung im deutschen Teil des TEB

PTV - Planung Transport Verkehr AG
Stumpfstraße 1
D- 76131 Karlsruhe

Anbieter
PTV France
14, rue du Gal Gouraud
F-67000 STRASBOURG

Karlsruhe, den 23.01.2012



Inhalt

1	Kontext und Ziel	5			
1.1	Kontext	5			
1.2	Das Erhebungsdesign	6			
1.3	Perimeter	8			
1.4	Statistische Genauigkeit	9			
2	Haushalte und Personen	10			
2.1	Haushaltsgröße	10			
2.2	Ausstattung der Haushalte.....	11			
2.2.1	PKW	11			
2.2.2	Fahrräder und Motorräder	12			
2.3	Sozioökonomische Daten	13			
2.3.1	Alter	13			
2.3.2	Hauptbeschäftigung	14			
2.4	Mobilitätswerkzeuge	15			
2.4.1	Der Führerschein	15			
2.4.2	Die ÖV-Abos	16			
3	Ortsveränderungen und Mobilität	17			
3.1	Mobilitätskenngrößen	17			
3.1.1	Mobile und immobile Personen	17			
3.1.2	Wegeraten	18			
3.2	Verkehrsmittelwahl	20			
3.2.1	Verkehrsmittelwahl je Zweck	21			
3.2.2	Verkehrsmittelwahl nach Alter	21			
3.2.3	Verkehrsmittelwahl nach Hauptbeschäftigung	22			
3.2.4	Verkehrsmittelwahl je Befragungsgebiet	22			
3.2.5	Verkehrsmittelwahl nach Geschlecht	23			
3.3	Wegezzweck	23			
3.4	Entfernungen und Wegedauern	25			
3.4.1	Durchschnittliche Entfernungen	25			
3.4.2	Mittlere Wegedauern	25			
3.4.3	Entfernungen und Wegedauern nach Verkehrsmittel	26			
3.4.4	Entfernungen und Wegedauern nach Hauptbeschäftigung	26			
3.4.5	Entfernungen und Wegedauern nach Geschlecht	27			
3.4.6	Wegedauern nach Wegezzweck	27			
3.5	Ganglinien	28			
3.5.1	Verkehrsmittelspezifische Ganglinien	29			
3.5.2	Zweckspezifische Ganglinien	30			
3.6	Verflechtungen.....	31			
3.6.1	Gesamtnachfrage	31			
3.6.2	Gesamtnachfrage des öffentlichen Verkehrs	32			
3.6.3	Grenzquerungen nach Wegezzweck	33			
3.6.4	Grenzquerungen nach Verkehrsmittel	34			
3.6.5	Grenzquerungen nach Befragungsgebiet	35			
4	Vergleich der Erhebungen in Deutschland und in Frankreich.....	36			

Abbildungen

Abbildung 1 : Perimeter der Befragung	8	Abbildung 19 : Wegeraten je Befragungsgebiet	19
Abbildung 2 : Statistische Genauigkeit (95% Konfidenzintervall)	9	Abbildung 20 : Verkehrsmittelwahl (Hauptverkehrsmittel)	20
Abbildung 3 : Haushaltsgröße	10	Abbildung 21 : Verkehrsmittelwahl, differenzierte Darstellung	20
Abbildung 4 : Anzahl PKW je Haushalt	11	Abbildung 22 : Verkehrsmittelwahl je Zweck	21
Abbildung 5 : PKW-Besitz	11	Abbildung 23 : Verkehrsmittelwahl nach Alterskategorien	21
Abbildung 6 : Fahrräder und Motorräder in Haushalten	12	Abbildung 24 : Verkehrsmittelwahl nach Hauptbeschäftigung	22
Abbildung 7 : Durchschnittsalter je Befragungsgebiet (Personen ab 5 Jahren)	13	Abbildung 25 : Verkehrsmittelwahl nach Befragungsgebiet	22
Abbildung 8 : Verteilung der Alterskategorien	13	Abbildung 26 : Verkehrsmittelwahl nach Geschlecht	23
Abbildung 9 : Hauptbeschäftigung (Personen ab 5 Jahre)	14	Abbildung 27 : Differenzierte Darstellung der Wegezwecke	24
Abbildung 10 : Führerscheinbesitz in Abhängigkeit der Altersklasse	15	Abbildung 28 : Wegezwecke	24
Abbildung 11 : Anteil der Personen mit ÖV-Abo	16	Abbildung 27 : Durchschnittliche Wegelänge und Tagesstrecke pro Pers. und Tag nach Befragungsgebiet	25
Abbildung 12 : Häufigkeit der verschiedenen Abonnements	16	Abbildung 31 : Wegedauern nach Befragungsgebiet	25
Abbildung 13 : Anteil immobiler Personen nach Geschlecht.	17	Abbildung 33 : Entfernungen und Wegedauern nach Verkehrsmittel	26
Abbildung 14 : Anteil immobiler Personen nach Hauptbeschäftigung.	17	Abbildung 29 : Entfernungen und Wegedauern nach Hauptbeschäftigung des Reisenden	26
Abbildung 15 : Anteil immobiler Personen nach Alter	18	Abbildung 32 : Entfernungen und Wegedauern nach Geschlecht	27
Abbildung 16 : Wegeraten je Geschlecht	18	Abbildung 30 : Entfernungen und Wegedauern nach Wegezweck	27
Abbildung 17 : Wegeraten je Hauptbeschäftigung	19	Abbildung 34 : Tagesganglinie	28
Abbildung 18 : Wegeraten nach Alterskategorien	19	Abbildung 35 : Verkehrsmittelspezifische Ganglinien	29

Abbildung 36 : Ganglinien der Wegezwecke „Arbeit“ und „Schule“	30
Abbildung 37 : Ganglinien der Wegezwecke „Persönliche Erledigungen“, „Freizeit“ und „Einkaufen“	30
Abbildung 38 : Gesamtnachfrage zwischen den Befragungsgebieten (Tabelle)	31
Abbildung 39 : Gesamtnachfrage zwischen den Befragungsgebieten (graphische Darstellung)	31
Abbildung 40 : Gesamtnachfrage des öffentlichen Verkehrs (Tabelle)	32
Abbildung 41 : Gesamtnachfrage des öffentlichen Verkehrs (graphische Darstellung)	32
Abbildung 42 : Grenzquerende Fahrten ins Ausland, differenziert nach Arbeits- und sonstigen Wegen.	33
Abbildung 43 : Grenzquerende Fahrten ins Ausland, differenziert nach Wegezwecken (ohne den Wegezweck Arbeit)	33
Abbildung 44 : Grenzquerende Fahrten ins Ausland, differenziert nach Verkehrsmittel	34
Abbildung 45 : Fahrten in die Schweiz und nach Basel-Stadt; ÖV-Anteile	35
Abbildung 46 : Grenzquerende Fahrten ins Ausland, differenziert nach Befragungsgebiet.	35

1 Kontext und Ziel

1.1 Kontext

Der Trinationale Eurodistrict Basel (TEB) ist eine Plattform der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit in der Stadtregion Basel. Er wurde von den Gebietskörperschaften aus den drei Ländern der Region als Verein mit Sitz in Frankreich gegründet. Gemeinsam arbeiten politische Vertreter und die Verwaltungen an ausgewählten grenzüberschreitenden Fragen.

Eine der höchsten Prioritäten des TEB ist die Verkehrs- und Parkproblematik und damit die Entwicklung des grenzüberschreitenden öffentlichen Verkehrs und der kombinierten Mobilität (Park&Ride und Fahrrad-Parkplatz). Zahlreiche Maßnahmen sind anzugehen und bedürfen der Erhebung verschiedener Daten.

Aus diesem Grund führte der TEB mit der finanziellen Unterstützung der Europäischen Union, der Schweizerischen Eidgenossenschaft und der lokalen Gebietskörperschaften Erhebungen zum Thema Verkehr und Mobilität von Anfang März bis Anfang Mai 2011 durch.

Die Ausschreibung ist in vier Lose gegliedert:

- ❖ Los 1: Haushaltsbefragung im deutschen Teil des TEB
- ❖ Los 2: Haushaltsbefragung im französischen Teil des TEB
- ❖ Los 3: Durchführung und Auswertung einer Grenzzählung und –befragung

- ❖ Los 4: Festlegung und Bewertung von Maßnahmen zur Stärkung des öffentlichen Verkehrs und der kombinierten Mobilität

Der vorliegende Bericht bezieht sich auf das erste Los. Die Lose 1 und 2 wurden parallel in Frankreich (Raum St.-Louis-Altkirch) und Deutschland (Landkreis Lörrach sowie die Gemeinden Wehr und Bad-Säckingen) als Haushaltsbefragung durchgeführt.

Im Rahmen des Los 3 wurden die Fahrzeuge, Fußgänger und Radfahrer an allen Grenzübergängen gezählt.

Diese Erhebungen sollen dazu beitragen, das Wissen über das alltäglichen Verkehrsverhalten der Bürger unserer Region zu erweitern. Damit können Handlungsmöglichkeiten definiert werden, mit denen das Verkehrswesen besser organisiert werden kann (Straßenverkehr, Parken, ÖV, Infrastruktur usw.).

Der TEB hat das Karlsruher Unternehmen PTV AG beauftragt, von März bis April 2011 im deutschen Teil des TEB eine telefonische Haushaltsbefragung durchzuführen. Dabei wurden 1470 zufällig ausgewählte Bürger telefonisch über die Wege befragt, die sie am Vortag des Interviews durchgeführt haben.

1.2 Das Erhebungsdesign

Das Ziel einer Haushaltsbefragung ist die Erfassung des täglichen Verkehrsverhaltens einer bestimmten Population. Ein besonderes Merkmal der Haushaltsbefragung ist, dass alle Verkehrsmittel gleichermaßen erfasst werden, auch Fußwege. Sie unterscheidet sich von anderen Befragungstypen, die sich nur für ein bestimmtes Verkehrsmittel interessieren, z.B. Kordonerhebungen.

Diese Kenntnisse sind unerlässlich um verkehrspolitische oder verkehrstechnische Maßnahmen auszuarbeiten und zu bewerten. Die telefonische Erfassung der Daten bietet ein ausreichendes Qualitätsniveau, wenn bestimmte Regeln genauestens beachtet werden.

Deswegen wurde die Erhebung nach den Vorgaben der französischen Methode „Standard CERTU“ durchgeführt. Diese Methode hat sich in zahlreichen Erhebungen in vielen französischen Agglomerationen bewährt.

Besonderer Wert wird dabei auf die Schulung der Befrager gelegt. Schließlich ist eines der wichtigsten Kriterien die Erhebung ALLER Wege.

Dies ermöglicht auch die Vergleichbarkeit der Ergebnisse mit der gleichzeitig auf der französischen Seite durchgeführten Haushaltsbefragung. Zusätzlich wurden in die Befragung einige Elemente des Schweizer Mikrozensus aufgenommen. Entsprechend besteht Kohärenz primär zwischen der deutschen und der Französischen Haushaltsbefragung.

Die Auswahl der zu befragenden Personen erfolgt ebenfalls nach den Vorgaben der Methode „Standard CERTU“. Zunächst werden eine bestimmte Anzahl von Haushalten aus einer Adresdatenbank zufällig gezogen. Dann werden innerhalb des Haushalts eine oder zwei Personen zufällig bestimmt, abhängig von der Größe des Haushalts:

- ❖ eine Personen bei Haushalten mit 1 oder 2 Personen über 4 Jahre;
- ❖ zwei Personen bei Haushalten mit 3 oder mehreren Personen über 4 Jahren.

Das Mindestalter der Befragung beträgt 5 Jahre. Dadurch wird eine methodische Vergleichbarkeit zum Schweizer Mikrozensus hergestellt (MZ 2010).

Der Perimeter ist in 9 Befragungsgebiete eingeteilt. In jedem dieser Gebiete werden mindestens 160 Personen befragt, was eine ausreichende Genauigkeit der Daten ergibt. Allerdings variieren die Befragungsquoten von Gebiet zu Gebiet.

Der Fragebogen Standard CERTU besteht aus drei Einheiten :

- ❖ Haushaltsfragebogen : enthält alle Fragen hinsichtlich der sozio-ökonomischen Struktur der Haushalte (Anzahl Personen, Motorisierung etc);
- ❖ Personenfragebogen: enthält alle Fragen zur sozio-ökonomischen Struktur der Befragten (Alter, Geschlecht, berufliche Stellung, Schulbildung, Führerscheinbesitz etc.)
- ❖ Wegefragebogen: enthält Informationen zu allen von den Befragten zurückgelegten Wegen.

Bei der Erhebung der Wege wird eine Methodik gewählt, die sowohl den deutschen, den französischen als auch den schweizer Standards genügt. In Deutschland und in Frankreich

ist ein Weg die Betrachtungseinheit, während man in der Schweiz einzelnen Etappen betrachtet. Zum besseren Verständnis: ein Weg kann aus einem oder mehreren Etappen bestehen.

Allerdings wird im vorliegenden Bericht nur nach deutschen bzw. französischen Standards ausgewertet, was sich vor allem bei den Statistiken zur Verkehrsmittelwahl niederschlägt. In Deutschland und in Frankreich wird für jeden Weg das Hauptverkehrsmittel nach einem spezifischen Verfahren bestimmt. Dadurch ist unter anderem der Anteil der Fußwege weitaus niedriger als in der Schweiz, wo Zu- und Abgangswege zu motorisierten Verkehrsmitteln als eigenständige statistische Einheit gelten.

1.3 Perimeter

Der Untersuchungsraum der Haushaltsbefragung umfasst den Landkreis Lörrach und die Gemeinden Wehr und Bad Säckingen im Landkreis Waldshut. Im Untersuchungsraum leben etwa 252.000 Einwohner in 114.000 Haushalten. Bei der Haushaltsbefragung wurden 1.470 Personen aus 1.079 Haushalten befragt, das entspricht etwa 0,6% der Bevölkerung bzw. 1% der Haushalte.

Das Befragungsgebiet teilt sich in 7 Gebiete von etwa gleicher Bevölkerungsgröße auf, aus denen jeweils mindestens 160 Personen befragt wurden:

code	Befragungsgebiet	Haushalte	Personen
L	Lörrach	247	326
WR	Weil am Rhein	123	160
O	Oberrhein	122	174
HL	Hochrhein Lörrach	243	325
HW	Hochrhein Waldshut	122	162
WS	Wiesental Süd	110	162
WN	Wiesental Nord.	112	161
	gesamt	1079	1470

In den Befragungsgebieten Lörrach und Hochrhein Lörrach wurde auf Grund der hohen Einwohnerzahl eine doppelte Stichprobe gezogen.

Grundlage der Stichprobe waren zufällig ausgewählte Haushalte. Aus jedem Haushalt wurden eine oder zwei zufällig ausgewählte Personen ab 5 Jahren befragt. Die Zahl der befragten Personen hing von der Haushaltsgröße ab: Bei Haushalten mit mindestens 3 Personen ab 5 Jahren wurden zwei Personen befragt, ansonsten nur eine.

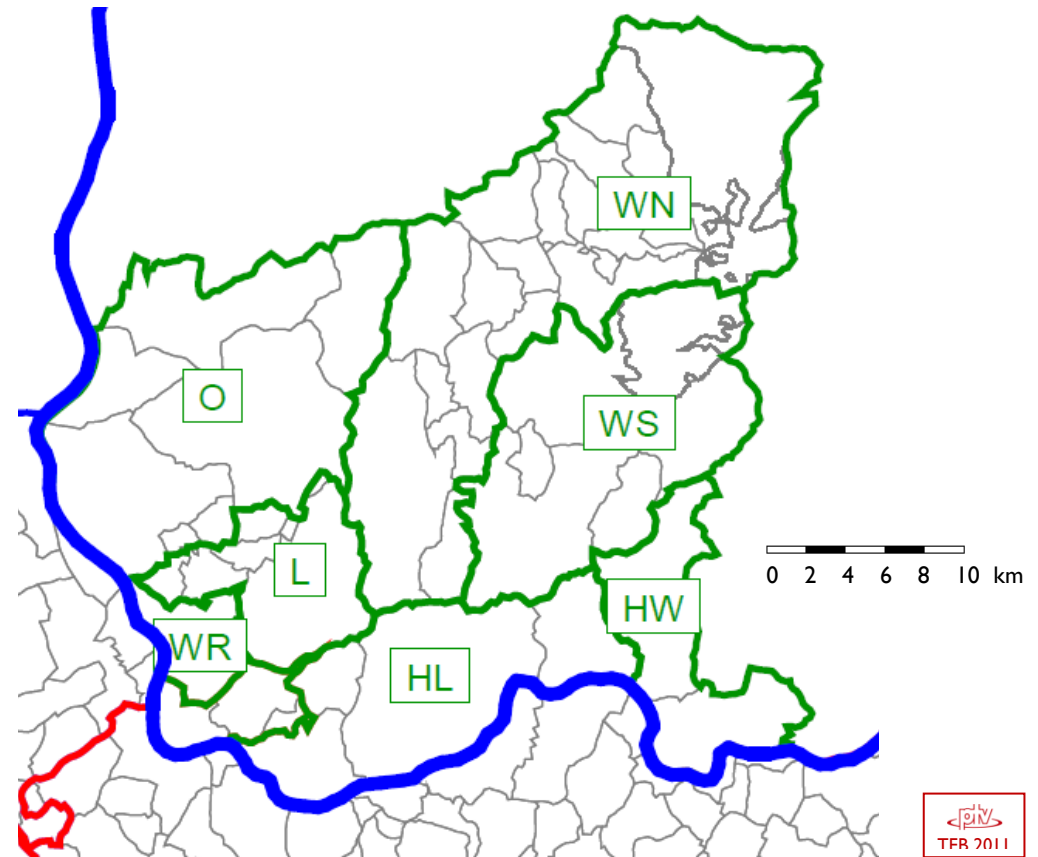


Abbildung 1 : Perimeter der Befragung

1.4 Statistische Genauigkeit

1.4.1 Konfidenzintervalle

Die Ergebnisse dieser Haushaltsbefragung sind mit statistischen Unsicherheiten befrachtet, die von der Größe der Stichprobe abhängen. Nebenstehende Tabelle gibt Aufschluss über diese Unsicherheiten, wobei als Stichprobengröße einmal 160 Personen (Stichprobe pro Befragungsgebiet) und einmal 1.440 Personen (Gesamtstichprobe) zu Grunde gelegt sind.

Die Ergebnisse geben das 95%-Konfidenzintervall wider. Beispielsweise liegt die Zahl der Wege pro Person und Tag mit 95%iger Sicherheit zwischen 3,35 und 3,55 für das gesamte Befragungsgebiet.

Dementsprechend ist es nicht angezeigt, Auswertungen zu stark zu desaggregieren, da die Vertrauensintervalle zu groß wären. Vergleiche von Mobilitätskenngrößen in Abhängigkeit vom Befragungsgebiet UND sozio-ökonomischen Größen gleichzeitig werden aus diesem Grund unterlassen.

Neben diesem zufälligen Fehler existiert auch ein Fehler der auf die Befragungs-

situation zurückzuführen ist. Dieser Fehler dürfte jedoch sehr klein sein, da im Vorfeld und während der Erhebung alle Maßnahmen getroffen wurden um optimale Erhebungsbedingungen zu schaffen.

	Wert	Abweichung bei N = 160	Abweichung bei N=1440
Haushaltsgröße	2.2	±0.23	±0.08
Anzahl PKW je Haushalt	1.31	±0.18	±0.06
Wege pro Person pro Tag	3.45	±0.29	±0.10
PKW-Fahrten je Person	2.03	±0.22	±0.07
ÖV-Fahrten je Person	0.27	±0.08	±0.03
Radfahrten je Person	0.38	±0.10	±0.03
Fußwege je Person	0.74	±0.13	±0.04

Abbildung 2 : Statistische Genauigkeit (95% Konfidenzintervall)

im

1.4.2 Datengewichtung

Die Gewichtung bzw. Hochrechnung der Beobachtungen erfolgte in mehreren Schritten. Zunächst wurden die Haushalte entsprechend ihrer reziproken Auswahlwahrscheinlichkeit gewichtet. Diese Auswahlwahrscheinlichkeit wurde auf Gemeindeebene berechnet.

Die Beobachtung auf Personenebene wurden zusätzlich noch nach Alterskategorien, Geschlecht, Befragungsgebiet und Wochentag gewichtet. Die Gewichtung der Wege entspricht der Gewichtung der Personen.

2 Haushalte und Personen

2.1 Haushaltsgröße

Die 252.160 Personen des Befragungsgebiets leben in 112.835 Haushalten. Demnach beträgt die durchschnittliche Haushaltsgröße 2,2 Personen.

Untersucht man die Haushaltsgröße je Befragungsgebiet, erkennt man einen Zusammenhang zwischen Haushaltsgröße und Agglomerationstyp: In den ländlichen Gebieten Wiesental Nord und Wiesental Süd ist die durchschnittliche Haushaltsgröße mit 2,4 Personen am größten, dagegen im städtischen Gebiet Lörrach mit 2,0 Personen am geringsten.

Befragungsgebiet	Haushalte	Personen	Haushaltsgröße
Hochrhein Lörrach	22020	48708	2,2
Hochrhein Waldshut	13770	29601	2,1
Lörrach	27490	56153	2,0
Oberrhein	12635	30782	2,3
Wiesental Nord	8335	23838	2,4
Weil am Rhein	13890	29895	2,3
Wiesental Süd	14695	33183	2,4
Gesamtgebiet	112835	252160	2,2

Abbildung 3 : Haushaltsgröße

2.2 Ausstattung der Haushalte

2.2.1 PKW

Insgesamt besitzen die Haushalte des Untersuchungsgebiets gemäß Hochrechnung etwa 149.000 PKW. Im Durchschnitt besitzt demnach jeder Haushalt 1,3 PKW. Gut die Hälfte aller Haushalte besitzt einen PKW, 36% besitzen zwei oder mehr. Keinen PKW besitzen lediglich 11% aller Haushalte.

Erwartungsgemäß finden sich die höchsten Werte in ländlichen Gebieten wie Oberrhein und Wiesental Nord, die geringsten in städtischen Gebieten wie Lörrach und Hochrhein Waldshut. Entsprechend verhält es sich mit den Haushalten ohne PKW: Den Spitzenwert von 17% findet man in Lörrach, das Schlusslicht bildet das Gebiet Oberrhein (7%).

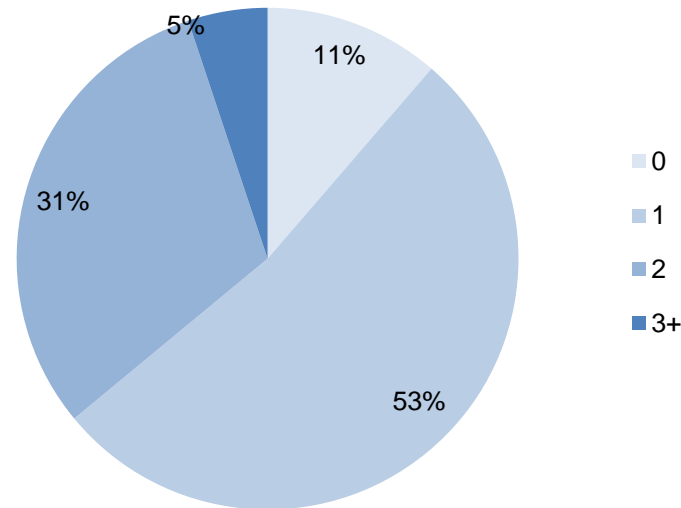


Abbildung 4 : Anzahl PKW je Haushalt

Befragungsgebiet	PKW je Haushalt	PKW je 1000 Einwohner	Haushalte ohne PKW
Hochrhein Lörrach	1,3	596	10%
Hochrhein Waldshut	1,2	570	9%
Lörrach	1,2	572	17%
Oberrhein	1,5	633	7%
Wiesental Nord	1,5	519	8%
Weil am Rhein	1,4	648	10%
Wiesental Süd	1,3	558	12%
Gesamtgebiet	1,3	585	11%

Abbildung 5 : PKW-Besitz

2.2.2 Fahrräder und Motorräder

Der Fahrrad- und Motorradbesitz lässt sich nicht auf den Agglomerationscharakter zurückführen: Während der Fahrradbesitz in Wiesental Nord mit 1,9 Rädern je Haushalt relativ gering ist, stimmt für das ebenfalls ländliche Gebiet Wiesental Süd mit 2,4 Rädern je Haushalt das Gegenteil.

Allerdings scheint der Fahrradbesitz parallel zum Motorradbesitz zu verlaufen: Die jeweils stärksten und schwächsten Gebiete Wiesental Süd und Hochrhein Waldshut stimmen in beiden Kategorien überein.

Befragungsgebiet	Fahrräder je Haushalt	Haushalte mit mindestens einem Motorrad
Hochrhein Lörrach	2,0	18%
Hochrhein Waldshut	1,6	14%
Lörrach	1,8	16%
Oberrhein	2,0	19%
Wiesental Nord	1,9	23%
Weil am Rhein	2,3	24%
Wiesental Süd	2,4	29%
Gesamtgebiet	2,0	20%

Abbildung 6 : Fahrräder und Motorräder in Haushalten

2.3 Sozioökonomische Daten

2.3.1 Alter

Da die Altersverteilung Teil des Gewichtungprozesses war, entsprechen die Anteile in den jeweiligen Kategorien den Werten der offiziellen Statistik.

Das Durchschnittsalter aller Personen über 4 Jahren beträgt 45 Jahre. In den Befragungsgebieten Lörrach und Hochrhein Waldshut ist das Durchschnittsalter am höchsten.

Befragungsgebiet	Durchschnittsalter
Hochrhein Lörrach	44,4
Hochrhein Waldshut	46,5
Lörrach	46,3
Oberrhein	44,6
Wiesental Nord	43,5
Weil am Rhein	44,3
Wiesental Süd	44,2
Gesamtgebiet	45,0

Abbildung 7 : Durchschnittsalter je Befragungsgebiet (Personen ab 5 Jahren)

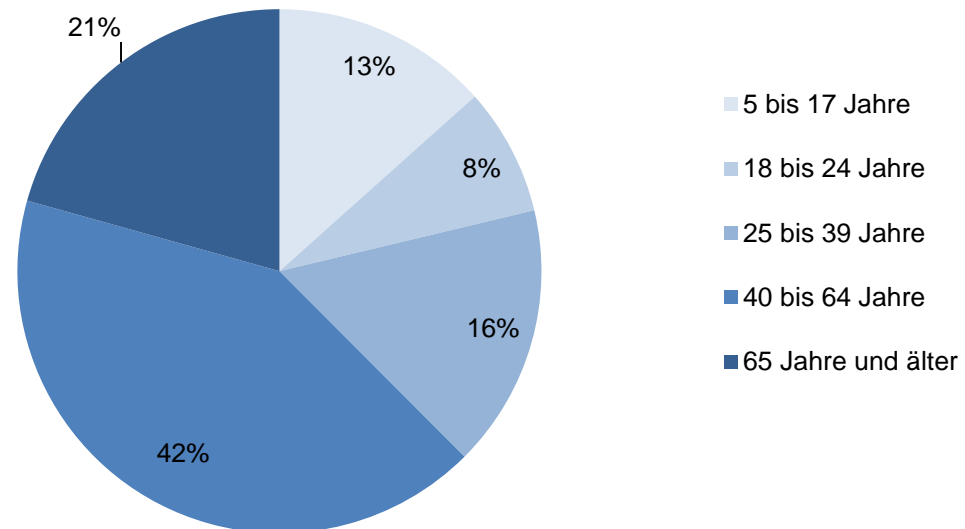


Abbildung 8 : Verteilung der Alterskategorien

Die Altersklasse der 40 bis 64-jährigen ist mit 42% am stärksten. Der Anteil der über 65-jährigen liegt bei 21%.

2.3.2 Hauptbeschäftigung

Mit 50,3% der Befragten gibt die Hälfte an, einer regelmäßigen Beschäftigung nachzugehen. Ein Viertel davon ist teilzeitbeschäftigt. Studenten bilden mit einem Anteil von 1,5% einen nur sehr kleinen Anteil an der Bevölkerung, während 15,4% zur Gruppe der Schüler zu zählen sind. Rentner bilden mit 23,9% eine recht starke Gruppe.

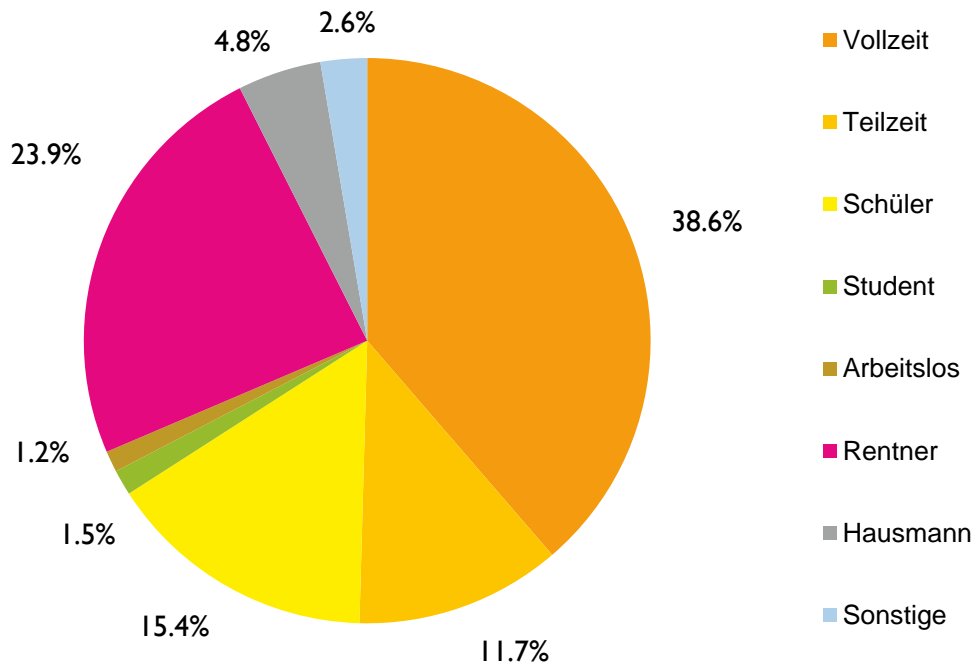


Abbildung 9 : Hauptbeschäftigung (Personen ab 5 Jahre)

2.4 Mobilitätswerkzeuge

2.4.1 Der Führerschein

Von den Personen, die 18 Jahre oder älter sind besitzen 87% den Führerschein zum Zeitpunkt der Erhebung. 1% dieser Personen sind gerade dabei, den Führerschein zu machen.

Von den Personen im Alter von 18 bis 25 Jahren besitzen schon über 70% den Führerschein. 11% sind im Augenblick Fahrschüler.

Der geringste Anteil an Personen ohne Führerschein hat die Altersklasse de 25 bis 40-jährigen. Nur 4,5% dieser Personen besitzen keinen Führerschein.

Bei den über 65-jährigen liegt der Anteil der Personen ohne Führerschein bei 26%.

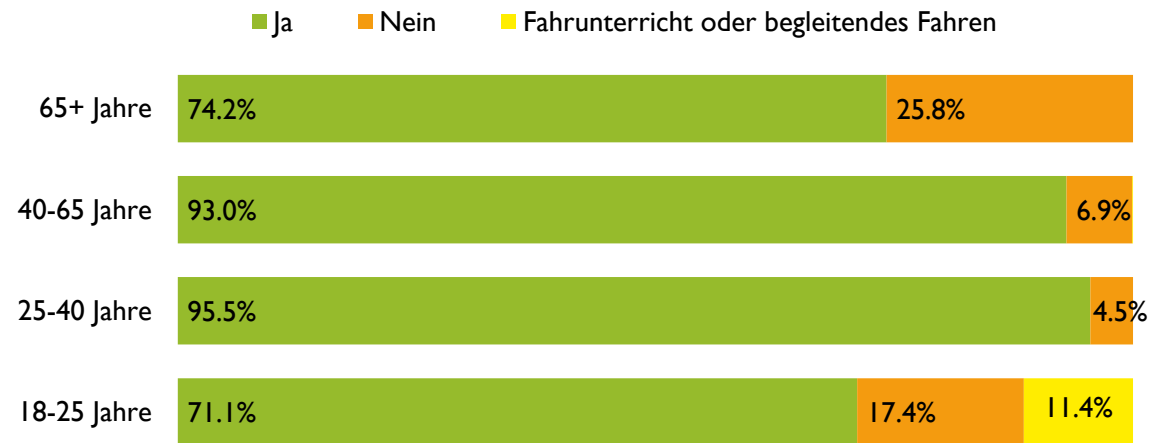


Abbildung 10 : Führerscheinbesitz in Abhängigkeit der Altersklasse

2.4.2 Die ÖV-Abos

20% der Bevölkerung (ab 5 Jahren) besitzt zum Zeitpunkt der Befragung ein gültiges ÖV-Abonnement. Der Anteil ist am niedrigsten in den Befragungsgebieten Hochrhein Waldshut und Weil am Rhein mit jeweils 13%, sowie im Oberrhein mit 16%. In den anderen Gebieten liegt die Quote bei gut 20%.

Befragungsgebiet	Anteil der Bevölkerung mit ÖV-Abo
Hochrhein Lörrach	22%
Hochrhein Waldshut	13%
Lörrach	21%
Oberrhein	16%
Wiesental Nord	23%
Weil am Rhein	13%
Wiesental Süd	22%
Gesamtgebiet	20%

Abbildung 11 : Anteil der Personen mit ÖV-Abo

Es handelt sich dabei größtenteils um Verbund-Abos (43%) und Wochen- und Monatskarten der DB AG (22%).

Abonnement	Anteil Gesamtbevölkerung	Anteil der Bevölkerung mit Abonnement
Carte transfrontalière TNW	0%	1%
Bahncard 25	1%	7%
Bahncard 50	1%	7%
DB Wochen- oder Monatskarte	4%	22%
Halbtaxabo	0%	2%
Generalabo 1. Klasse	0%	0%
Generalabo 2. Klasse	0%	1%
Verbund-Abo	9%	43%
Streckenabo	1%	4%
Anderes deutsches Abo	1%	7%
Anderes Schweizer Abo	0%	2%
gesamt	20%	100%

Abbildung 12 : Häufigkeit der verschiedenen Abonnements

3 Ortsveränderungen und Mobilität

3.1 Mobilitätskenngrößen

3.1.1 Mobile und immobile Personen

Insgesamt sind 90% aller Befragten mobil, d.h. sie haben am Berichtstag mindestens einen Weg gemacht. Die Mobilität zwischen den Geschlechtern unterscheidet sich nicht stark: mit 91% sind die männlichen Befragten etwas mobiler als die weiblichen mit 89%. Dies liegt in erster Linie an der Altersverteilung. Bei den hochbetagten Personen ist der Anteil der Frauen weitaus höher als der Anteil der Männer. Diese Personengruppe ist aber weniger oft mobil.

Untersucht man die Mobilität in Abhängigkeit von der Hauptbeschäftigung, so ergeben sich hier jedoch sehr starke Unterschiede: Während Beschäftigte und Schüler nur eine sehr geringe Immobilitätsrate von 3-5% besitzen, ist die Immobilität von Arbeitslosen und Rentnern und überraschenderweise auch Studenten mit 22-34% sehr hoch.

Die letzte Zahl sollte allerdings nicht zu hoch bewertet werden: sie basiert auf den Berichten von lediglich 15 befragten Studenten.



Abbildung 13 : Anteil immobiler Personen nach Geschlecht.

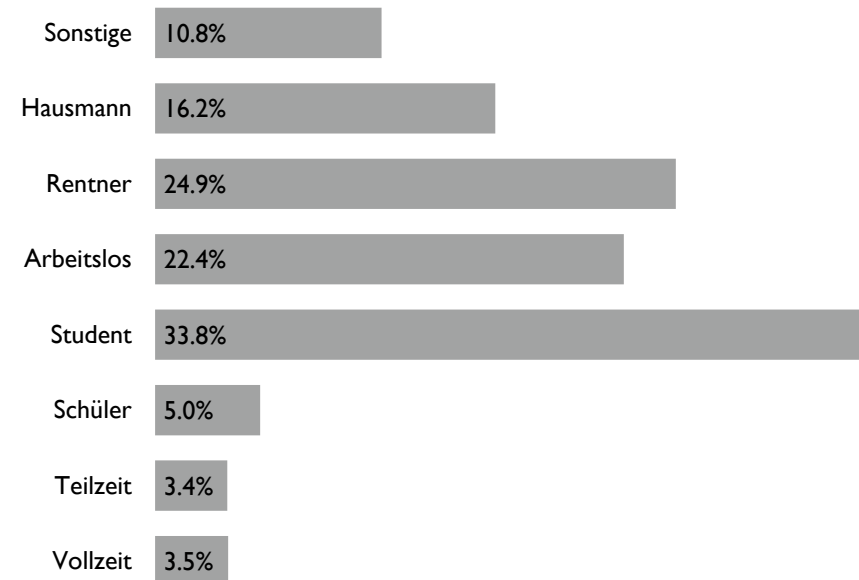


Abbildung 14 : Anteil immobiler Personen nach Hauptbeschäftigung.

Erwartungsgemäß ist die Immobilität bei der Altersklasse „65 Jahre und älter“ mit 26% am höchsten. In den anderen Alterskategorien liegt die Immobilität zwischen 3 und 13%.

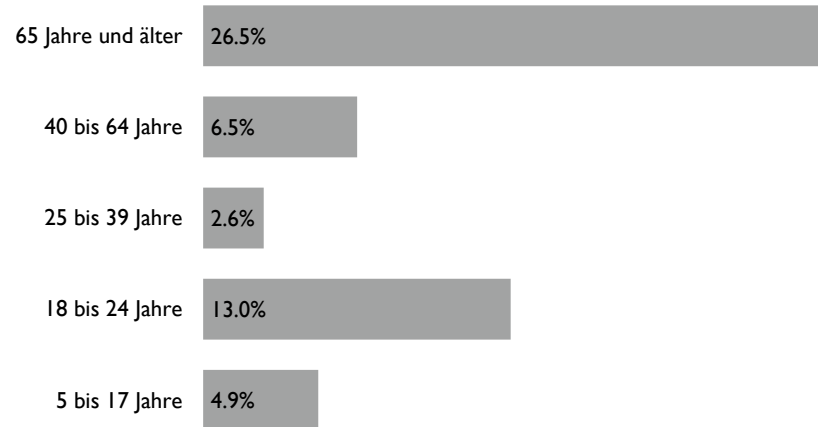


Abbildung 15 : Anteil immobiler Personen nach Alter

Untersucht man die Mobilität nach Befragungsgebieten, so fällt lediglich das Gebiet „Wiesental Nord“ mit einer sehr niedrigen Immobilität von 6% auf. Dies ist auf den dortigen mit 16% relativ niedrigen Rentner-Anteil zurückzuführen.

3.1.2 Wegeraten

Die Wegerate ist die Anzahl der Wege einer Person am Berichtstag. Im Befragungsgebiet wurden im Durchschnitt 3,45 Wege pro Person und Tag gemessen. Zum Vergleich: die MiD2008¹ hat 3,4 Wege pro Person und Tag ermittelt.

Während es, ähnlich der Mobilität, zwischen den Geschlechtern kaum Unterschiede gibt, sind die Unterschiede bezüglich der Hauptbeschäftigung deutlich größer (siehe folgende Abbildungen).



Abbildung 16 : Wegeraten je Geschlecht

Die meisten Wege werden von Teilzeitbeschäftigten durchgeführt. Dies kann damit erklärt werden, dass Teilzeitbeschäftigte häufig neben ihrer Beschäftigung noch weitere Aufgaben im Haushalt übernehmen. Dabei handelt es sich im Wesentlichen um Wege mit dem Zweck „Bringen / Holen“ (10% aller Wege) sowie Einkaufswege (fast doppelt so viele Wege als Vollzeitbeschäftigte).

¹ Mobilität in Deutschland 2008

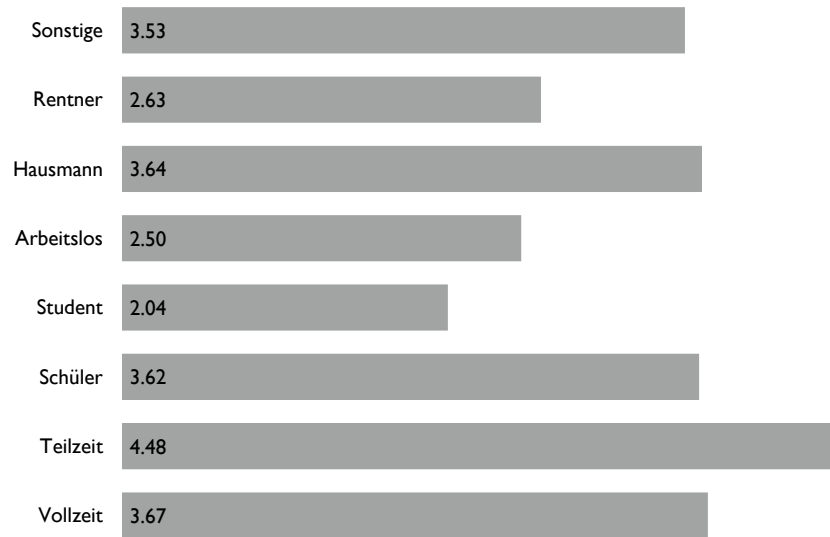


Abbildung 17 : Wegeraten je Hauptbeschäftigung

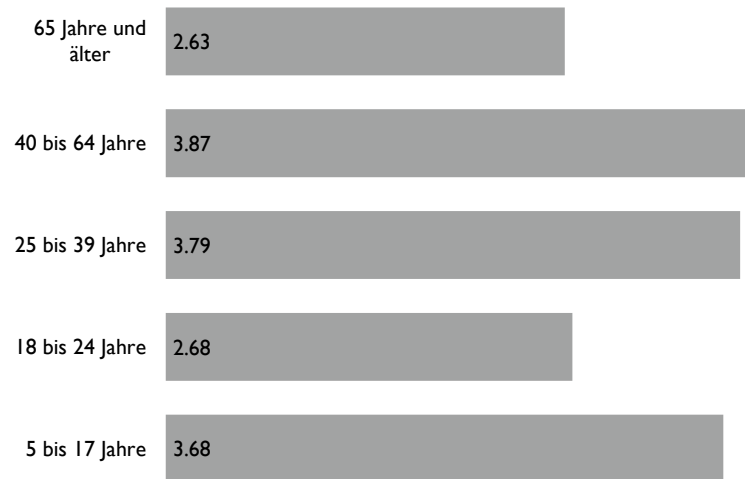


Abbildung 18 : Wegeraten nach Alterskategorien

Die Wegeraten nach Alterskategorien entsprechen den Mobilitätsraten: Personen mit 65 und mehr Jahren machen am wenigsten Wege.

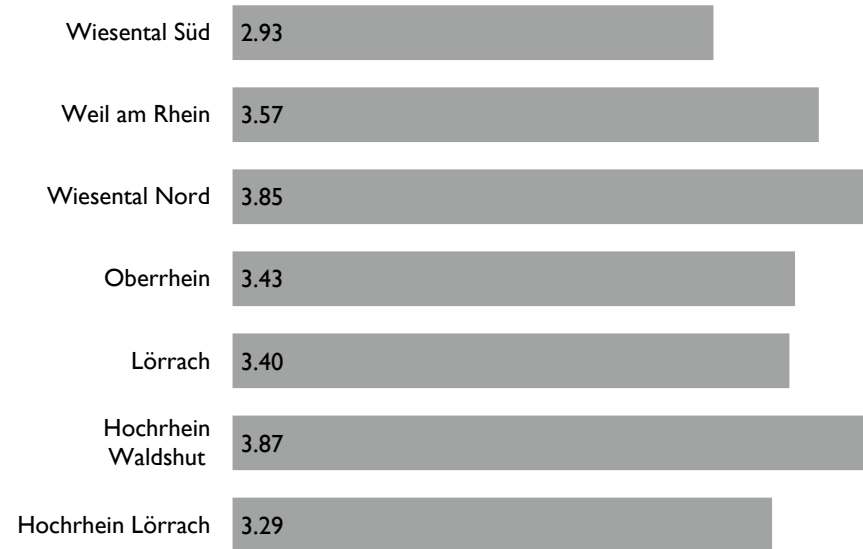


Abbildung 19 : Wegeraten je Befragungsgebiet

Bei den Wegeraten je Befragungsgebiet fällt der geringe Teil in Wiesental Süd auf: im Durchschnitt macht eine Person hier nur 2,9 Wege pro Tag.

3.2 Verkehrsmittelwahl²

An der differenzierten Darstellung der Verkehrsmittelwahl erkennt man, dass es im Grunde keinen Sinn macht, den ÖV weiter zu unterteilen, zu gering sind die individuellen Anteile. Deshalb wird im Folgenden nur die komprimierte Fassung mit 6 Modi verwendet.

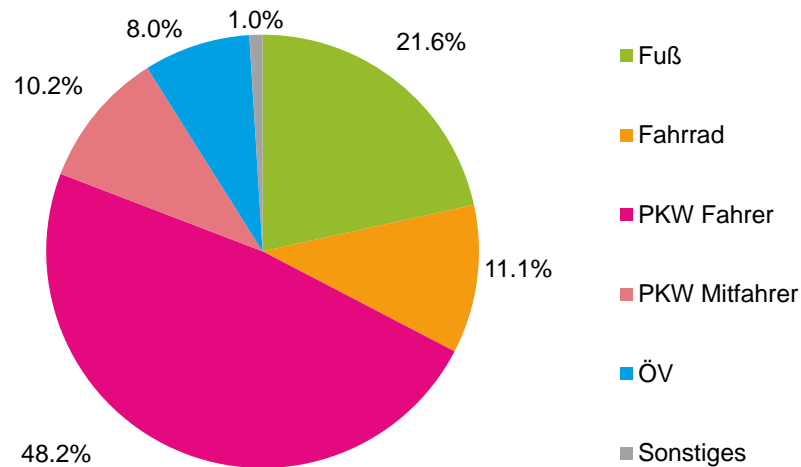


Abbildung 20 : Verkehrsmittelwahl (Hauptverkehrsmittel)

Die Abbildungen zeigen, dass mit 58% mehr als die Hälfte aller Wege im motorisierten Individualverkehr durchgeführt werden. Dagegen nimmt der öffentliche Verkehr nur 8% ein. Mit 33% wird jeder dritte Weg zu Fuß oder mit dem Fahrrad durchgeführt

² Hiermit ist das Hauptverkehrsmittel gemeint. Wurden bei einem Weg mehrere Verkehrsmittel benutzt, so wird eines davon als Hauptverkehrsmittel bestimmt.

(Langsamverkehr). Dabei ist vor allem der mit 11,1% sehr hohe Anteils des Fahrrads zu beachten.

Verkehrsmittel	Anteil	Verkehrsmittel aggregiert
PKW Fahrer	48.2%	PKW Fahrer
PKW Mitfahrer	10.2%	PKW Mitfahrer
Stadtbus	2.0%	ÖV
Schulbus	1.4%	ÖV
Straßenbahn	0.5%	ÖV
Zug SNCF	0.5%	ÖV
Zug DB	2.1%	ÖV
Zug CFF	0.7%	ÖV
Fuß	21.6%	Fuß
Fahrrad	11.1%	Fahrrad
Überlandbus	0.7%	ÖV
Taxi	0.1%	Sonstiges
Bus/Arbeitgeber	0.0%	Sonstiges
Motorrad Fahrer	0.6%	Sonstiges
Motorrad Mitfahrer	0.0%	Sonstiges
Sonstiges	0.4%	Sonstiges

Abbildung 21 : Verkehrsmittelwahl, differenzierte Darstellung

3.2.1 Verkehrsmittelwahl je Zweck

Die Intensivität der ÖV-Nutzung ist bei Schülern (Schulbus) am höchsten. Auf dem zweiten Platz folgen Arbeitswege (Pendler). Für letztere wird am häufigsten der PKW benutzt.

Herausstechend sind Freizeitwege, die fast genauso häufig zu Fuß zurückgelegt werden wie mit dem PKW.

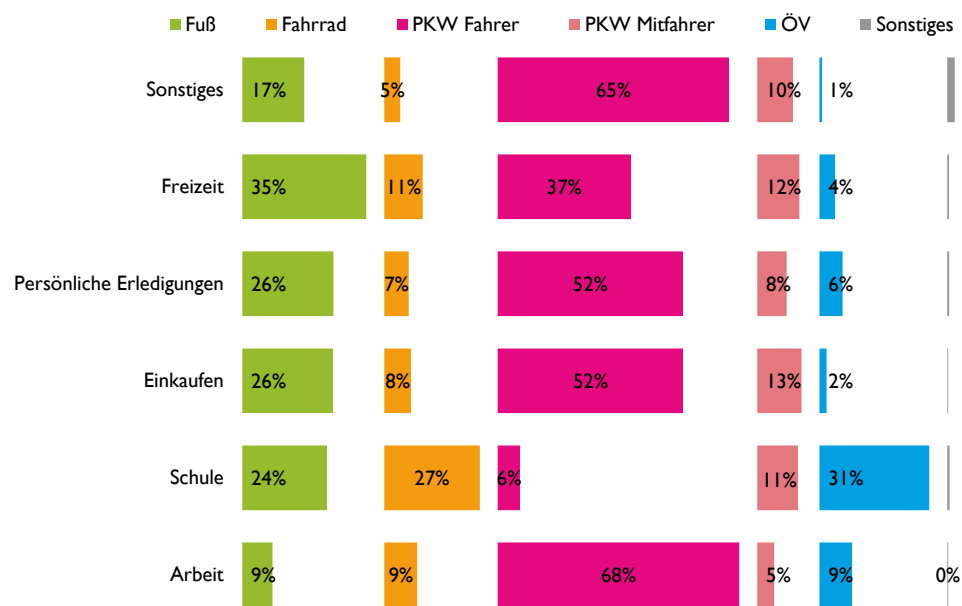


Abbildung 22 : Verkehrsmittelwahl je Zweck

3.2.2 Verkehrsmittelwahl nach Alter

Bei der Differenzierung nach Alterskategorien fallen gleich mehrere Aspekte auf: Kinder und Jugendliche (5 bis 17 Jahre) sind häufiger als alle anderen Mitfahrer in PKW. Zusammen mit der ältesten Alterskategorie machen sie mit 30 bzw. 38% die meisten Fußwege. Die Hauptnutzer des ÖV sind Schüler und junge Volljährige.

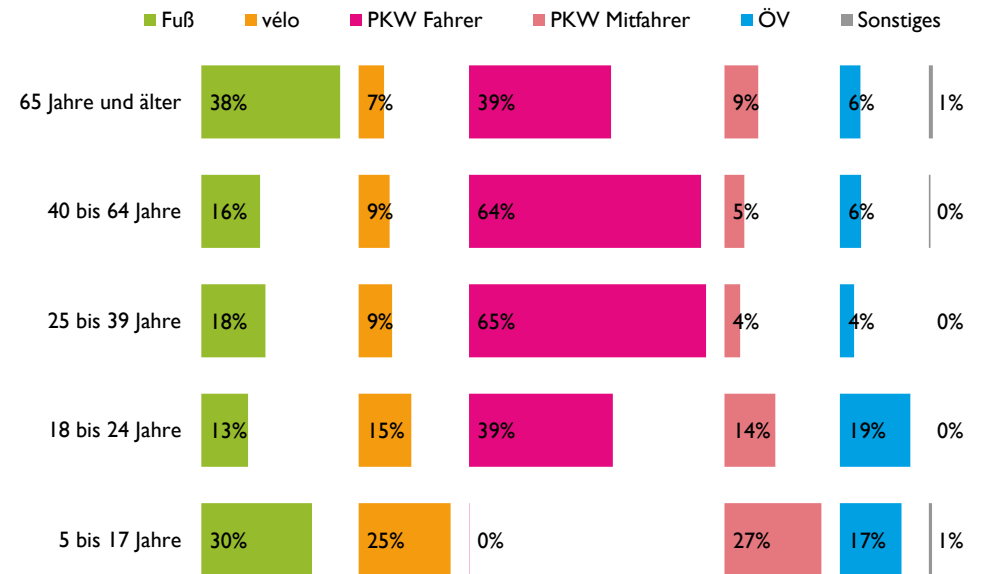


Abbildung 23 : Verkehrsmittelwahl nach Alterskategorien

3.2.3 Verkehrsmittelwahl nach Hauptbeschäftigung

Das Hauptverkehrsmittel der Beschäftigten ist mit 68 bzw. 60% der PKW. Die Aussagen für die Gruppen „Student“ und „Arbeitslos“ sollten nicht überbewertet werden: bei beiden Gruppen reicht die Anzahl der Befragten für eine genaue Analyse nicht aus (15 bzw. 19 Befragte).

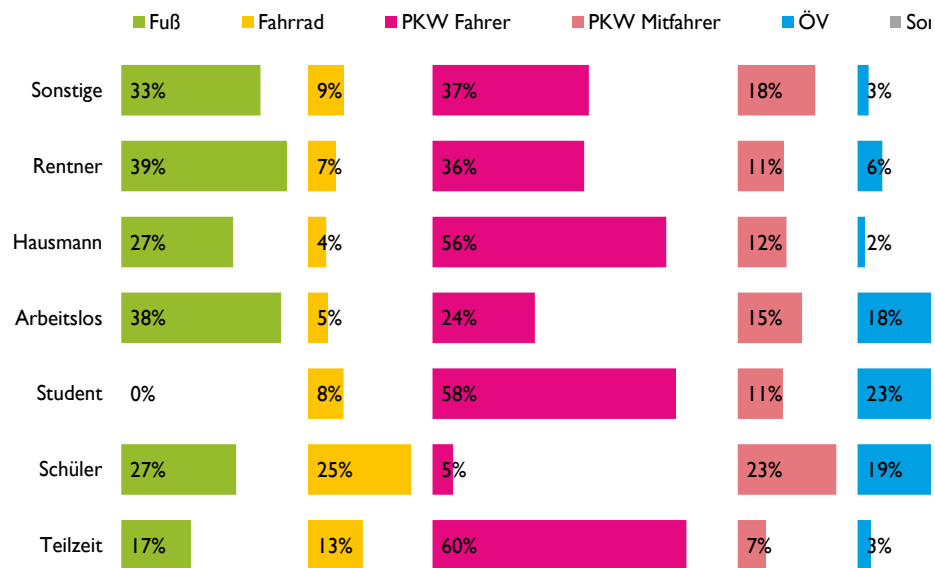


Abbildung 24 : Verkehrsmittelwahl nach Hauptbeschäftigung

3.2.4 Verkehrsmittelwahl je Befragungsgebiet

Es fällt auf, dass Fußwege in ländlichen Gebieten eher seltener gewählt werden als in städtischen. Im Befragungsgebiet Oberrhein liegt sowohl die höchste PKW-Rate (60%) als auch die niedrigsten Fuß-Rate (13%) vor.

Überraschend ist noch, dass der stärkste Zuspruch zum öffentlichen Verkehr (11%) nicht in den städtischen Befragungsgebieten zu finden ist, sondern im eher ländlich geprägten Wiesental Nord.

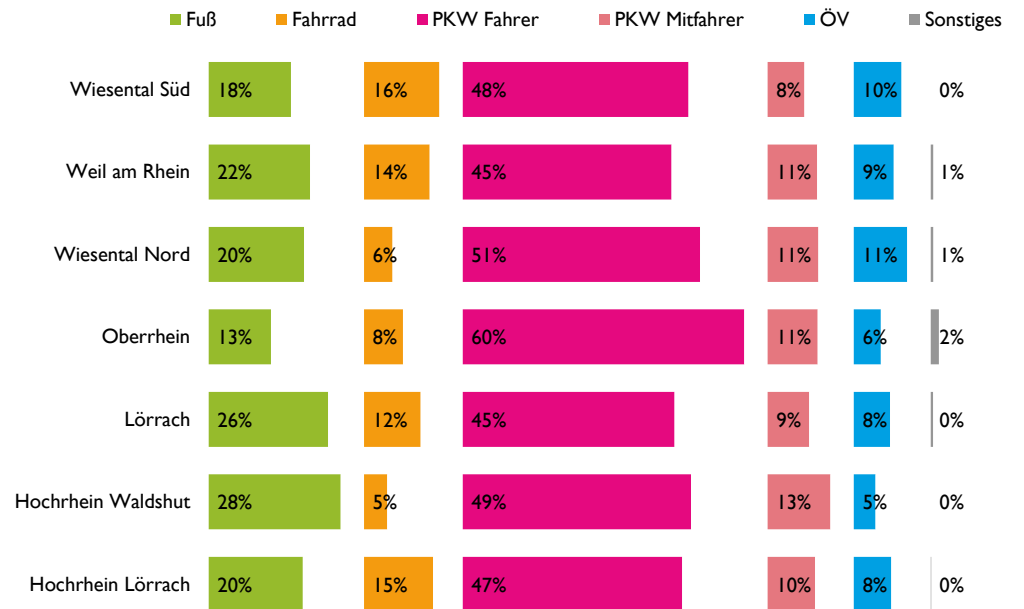


Abbildung 25 : Verkehrsmittelwahl nach Befragungsgebiet

3.2.5 Verkehrsmittelwahl nach Geschlecht

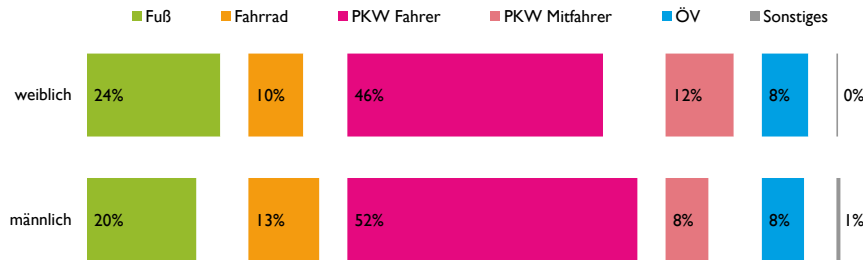


Abbildung 26 : Verkehrsmittelwahl nach Geschlecht

Die Unterteilung der Verkehrsmittelwahl in die beiden Geschlechter offenbart eine häufigere Nutzung des PKW bei der männlichen Bevölkerung im Gegensatz zu entsprechend mehr Beifahrerinnen. Darüber hinaus wird bei Frauen eher zu Fuß gegangen, wogegen Männer öfter das Fahrrad bevorzugen.

Untersucht man jedoch nur die drei Hauptmodi „PKW“, „ÖV“ und „nicht motorisiert“, so ergeben sich fast identische Anteile.

3.3 Wegezweck

Generell bezieht sich der Wegezweck auf die Aktivität am Ziel. Bei 41% aller Wege ist das Ziel „zu Hause“. Sie sind in der Regel Rückwege und können häufig nicht eindeutig einem Zweck zugeordnet werden. Aus diesem Grund werden sie bei den folgenden Untersuchungen außer Acht gelassen.

Die differenzierte Darstellung der Wegezwecke gibt Einblick über die Zusammensetzung der Hauptzwecke. Mit 25% ist jeder vierte Weg ein Weg zur Arbeit. Dazu kommen noch etwa 5% dienstliche Wege. Wege zum Ausbildungsort (Schule, Berufsschule, Hochschule) stellen 7,9% des Gesamtverkehrs dar.

Einkaufswege stellen 18% der Verkehrsnachfrage dar. Die Mehrzahl der Einkaufswege sind Wege zum Erwerb von Gütern des täglichen Bedarfs. Freizeitwege (20%) speisen sich aus vielen Einzelmotiven (Sport, Vereine, Spaziergänge, Restaurants etc.). Besuche von Verwandten oder Freunden (6,5%) werden hier auf Grund ihrer Wichtigkeit gesondert ausgewiesen.

Der Wegezweck „Persönliche Erledigungen“ (10,3%) setzt sich zu 40% aus Wegen zu Gesundheitseinrichtungen zusammen.

Herauszuheben sind auch die Begleitwege mit einem Anteil von 7%. Es handelt sich hier in erster Linie um Bring- und Holdienste von Kindern und Jugendlichen, aber auch um die Begleitung von älteren Menschen.

Stärkung des öffentlichen Verkehrs und der kombinierten Mobilität (P&R/B&R) im Trinationalen Eurodistrict Basel
 Los 1: Haushaltsbefragung im deutschen Teil des TEB

Zweck	Anteil	Zweck aggregiert
Arbeit	24.8%	Arbeit
Dienstfahrt	5.4%	Arbeit
Schule ³	7.9%	Schule
Einkauf täglicher Bedarf	15.9%	Einkaufen
Einkauf Sonstiges	2.2%	Einkaufen
Schaufensterbummel ohne Kauf	0.7%	Freizeit
Erholung im Freien	0.7%	Freizeit
Kultur	1.3%	Freizeit
Restaurant, Kneipe	2.6%	Freizeit
Verwandte oder Freunde besuchen	6.5%	Besuche
Sonstiges	1.4%	Freizeit
Spaziergang	3.6%	Freizeit
Sport (aktiv)	7.0%	Freizeit
Sport (passiv)	0.2%	Freizeit
Verein	2.0%	Freizeit
Persönliche Erledigungen	5.8%	Persönliche Erledigungen
Gesundheit	3.6%	Persönliche Erledigungen
Arbeitssuche	0.1%	Persönliche Erledigungen
Bringen/Holen	6.8%	Begleitung
Kinderbetreuung	0.7%	Begleitung
Sonstiges	0.9%	Persönliche Erledigungen

Abbildung 27 : Differenzierte Darstellung der Wegezwecke

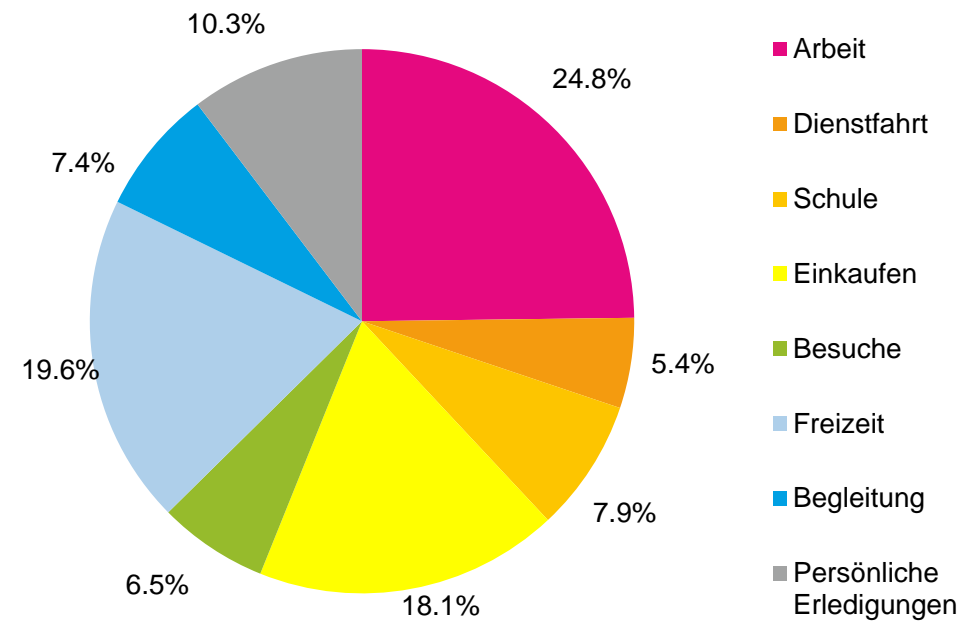


Abbildung 28 : Wegezwecke

³ Der Wegezweck „Schule“ enthält auch Wege von Auszubildenden und Studenten an ihren Lernort (Berufsschule, Hochschule, Universität etc.). Gleiches gilt für die Darstellung in Paragraph 3.2.1.

3.4 Entfernungen und Wegedauern

3.4.1 Durchschnittliche Entfernungen

Die Bewohner des Untersuchungsgebiets legen im Durchschnitt etwa 30 km pro Tag zurück. Die mittlere Wegelänge beträgt 8,6 km. Die Einwohner des Befragungsgebiets Oberrhein legen mit 36 km die längste Tagesdistanz zurück. Dagegen haben Bewohner der Gebiete Weil am Rhein und Wiesental Süd nur etwa 24 km auf ihrem Konto.

Befragungsgebiet	Durchschnittliche Wegelänge [km]	Wege pro Person	Tagesdistanz [km]
Lörrach	8.7	3.40	29.6
Weil am Rhein	6.8	3.57	24.1
Oberrhein	10.5	3.43	36.0
Hochrhein Lörrach	8.6	3.29	28.3
Hochrhein Waldshut	7.8	3.87	30.1
Wiesental Süd	8.4	2.93	24.7
Wiesental Nord	8.8	3.85	33.9
gesamt	8.6	3.45	29.6

Abbildung 29 : Durchschnittliche Wegelänge und Tagesstrecke pro Pers. und Tag nach Befragungsgebiet

Diese Werte sind relativ niedrig im Vergleich zu den Wegelängen der MiD 2008, wo eine durchschnittliche Wegelänge von 11,5 km und eine mittlere Tagesstrecke von 39 km (Mobilitätsrate 3,4) ermittelt wurden.

3.4.2 Mittlere Wegedauern

Die mittlere Wegedauer eines Weges beträgt knapp 17 Minuten. Bei durchschnittlich 3,45 Wegen pro Person beträgt die Gesamt-Tagesreisezeit (also das Zeitbudget) 58 Minuten. Dieser Wert ist relativ gering sowohl im Vergleich mit anderen deutschen Erhebungen (MiD 2008 : 79 Minuten) als auch im Vergleich mit der Erhebung auf der französischen Seite des TEB (74 Minuten). Allerdings sind die Relationen zwischen Wegelängen und Wegedauern schlüssig. Die Wegelängen der MiD2008 übertreffen jene der vorliegenden Befragung um 32%, während die Wegedauern um 36% höher sind (bei etwa gleicher Mobilitätsrate).

Es gibt leichte Unterschiede in den Wegedauern je Befragungsgebiet: In Weil am Rhein sind die Wege mit 14 min am kürzesten, am Oberrhein mit 19 min am längsten.

Befragungsgebiet	Durchschnittliche Wegedauer [km]	Wege pro Person	Zeit im Verkehr [km]
Lörrach	16.7	3.40	57
Weil am Rhein	14.3	3.57	51
Oberrhein	18.6	3.43	64
Hochrhein Lörrach	17.8	3.29	59
Hochrhein Waldshut	15.2	3.87	59
Wiesental Süd	16.9	2.93	49
Wiesental Nord	17.3	3.85	67
gesamt	16.8	3.45	58

Abbildung 30 : Wegedauern nach Befragungsgebiet

3.4.3 Entfernungen und Wegedauern nach Verkehrsmittel

Am längsten sind Wege mit dem öffentlichen Verkehr, sowohl hinsichtlich des Zeitbedarfs (fast 38 min) als auch der zurückgelegten Entfernung (fast 16 km). Dies deutet darauf hin, dass der ÖV vor allem bei weiten Strecken als vorteilhaft gesehen wird. Allerdings sind die realisierten Geschwindigkeiten im ÖV deutlich niedriger als jene im MIV. Bei den Wegedauern handelt es sich aber nicht nur um die reine Fahrtzeit sondern auch um Zu- und Abgangszeiten, die im ÖV einen nicht unerheblichen Teil der Gesamtwegedauern ausmachen.

Wege mit dem Pkw sind durchschnittlich 11,4 km (Pkw Fahrer) bzw. 10,0 km lang (Pkw Mitfahrer), bei Wegedauern von ungefähr 16 min. Die Distanzen im Langsamverkehr sind deutlich kürzer.

Verkehrsmittel	Durchschnittliche Wegelänge [km]	Durchschnittliche Wegedauer [min]
Fuß	1.0	13.6
Fahrrad	3.0	12.9
ÖV	15.9	37.9
PKW Fahrer	11.4	15.9
PKW Mitfahrer	10.0	15.7
gesamt	8.6	16.8

Abbildung 31 : Entfernungen und Wegedauern nach Verkehrsmittel

3.4.4 Entfernungen und Wegedauern nach Hauptbeschäftigung

Vollzeitbeschäftigte legen mit Abstand die größten Distanzen zurück. Bei einer mittleren Wegelänge von 12,5 km und einer Wegerate von 3,67 erhält man eine Tagesdistanz von 45,9 km. Alle anderen Bevölkerungsgruppen haben Tagesdistanzen von weniger als 30 km. Bei den Wegedauern ist der Unterschied zwischen den Vollzeitbeschäftigten und den anderen Gruppen weniger stark ausgeprägt. Erstere befinden sich 70 Minuten pro Tag im Verkehr, letztere zwischen 40 und 60 Minuten.

	mittlere Wegelänge [km]	Tagesdistanz [km]	mittlere Wegedauer [min]	Zeit im Verkehr [min]
Vollzeit	12.5	45.9	19.1	70
Teilzeit	6.4	28.9	13.4	60
Schüler	4.7	16.9	15.3	55
Student	12.5	25.6	22.8	46
Arbeitslos	4.8	12.0	16.4	41
Hausmann	5.4	19.5	12.4	45
Rentner	6.0	15.8	16.8	44
Sonstige	4.7	16.7	13.7	49
gesamt	8.6	29.6	16.8	58

Abbildung 32 : Entfernungen und Wegedauern nach Hauptbeschäftigung des Reisenden

3.4.5 Entfernungen und Wegedauern nach Geschlecht

Betrachtet man die Entfernungen und die Wegedauern von Frauen und Männern stößt man auf beträchtliche Unterschiede.

Wege von Männern sind mit 10,6 km im Durchschnitt um 4,1 km länger als Wege von Frauen. Bei der Tagesdistanz beträgt der Unterschied 12,7 km : Männer legen 36 km zurück, Frauen nur 23,3 km.

Bei den Wegedauern beträgt der Unterschied dagegen nur etwa 3 Minuten. Entsprechend kann davon ausgegangen werden, dass die mittlere Reisegeschwindigkeit der Männer deutlich höher ist als die der Frauen.

	mittlere Weglänge [km]	Tages- distanz [km]	mittlere Wegdauer [min]	Zeit im Verkehr [min]
Mann	10.7	36.0	18.3	62
Frau	6.6	23.3	15.2	54

Abbildung 33 : Entfernungen und Wegedauern nach Geschlecht

3.4.6 Wegedauern nach Wegezweck

Arbeitswege sind mit durchschnittlich 15,1 km und 22 min die längsten Wege. Dagegen dauern Einkaufswege mit 10 min nur knapp halb so lang.

	mittlere Weglänge [km]	mittlere Wegdauer [min]
Arbeit	15.1	21.6
Schule	4.8	17.0
Einkaufen	4.4	10.4
Persönliche Erledigungen	6.5	15.2
Freizeit	7.7	17.9
Nach Hause	8.2	16.8
Sonstiges	5.3	10.8
gesamt	8.6	16.8

Abbildung 34 : Entfernungen und Wegedauern nach Wegezweck

3.5 Ganglinien

Ganglinien zeigen an, in welchen Zeiträumen Wege beginnen. Da der Verkehr zwischen Mitternacht und vier Uhr sehr gering ist, beziehen sich alle im Folgenden gezeigten Ganglinien auf die Uhrzeit zwischen 4 Uhr und Mitternacht.

In der Graphik ist deutlich die Morgen- und Abendspitze zu erkennen. Wie im Weiteren noch genauer beleuchtet, ist die erste Spitze hauptsächlich eine Folge der Wege zur Arbeit und zur Schule.

Die Morgenspitze ist zwischen 7 und 8 Uhr eindeutig identifizierbar. Die Abendspitze ist etwas flacher und erstreckt sich von etwa 15 bis 19 Uhr.

In jedem dieser Stundenintervalle werden etwa 9% der Ortsveränderungen durchgeführt.

Gegen Mittag erkennt man einen leichten Ausschlag nach oben. Zwischen 12 und 13 Uhr werden etwa 7% aller Wege realisiert.

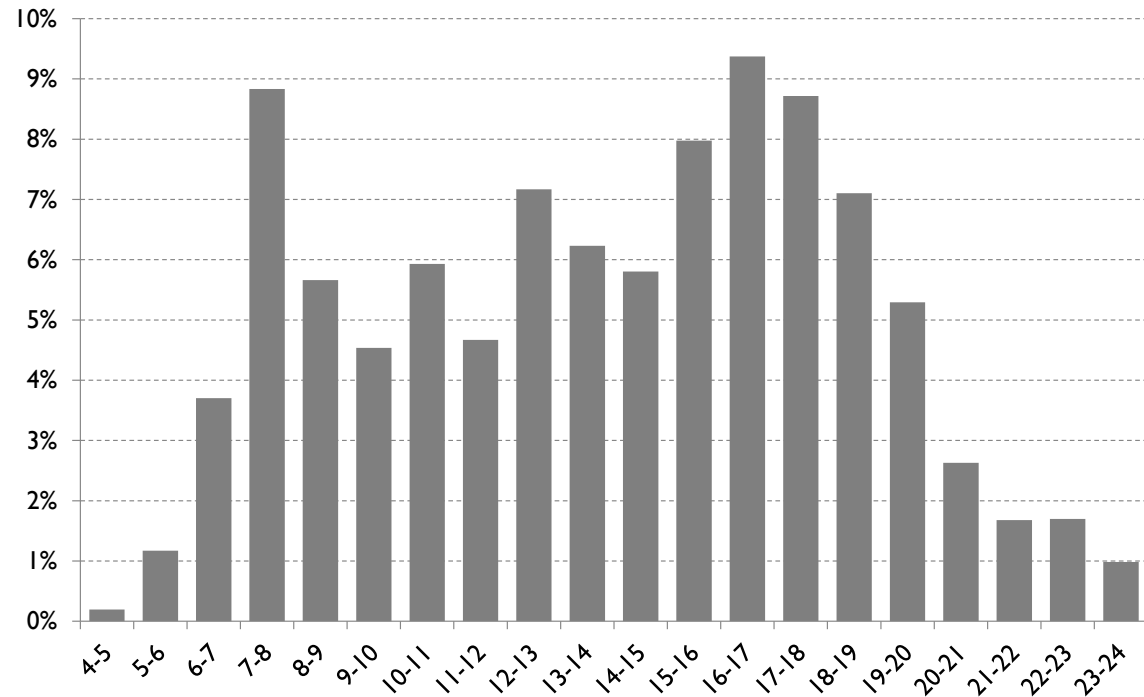


Abbildung 35 : Tagesganglinie

3.5.1 Verkehrsmittelspezifische Ganglinien

Bei den verkehrsmittelspezifischen Ganglinien ist die ausgesprochen ausgeprägte Morgenspitze in der ÖV-Nachfrage zu erkennen. Zwischen 7 und 8 Uhr werden 18% des täglichen Verkehrs durchgeführt. Dies sind im Wesentlichen die Schul- und Pendlerfahrten. Dagegen ist im ÖV zwischen 8 Uhr und 12 Uhr nur sehr wenig Nachfrage zu erkennen. Pro Stundenintervall kommt man auf etwa 2 bis 3%.

Im MIV ist eine einigermaßen gleichmäßige Verteilung über den Tag zu beobachten. Die genannten Spitzenstunden heben sich nur leicht von den Normalstunden ab.

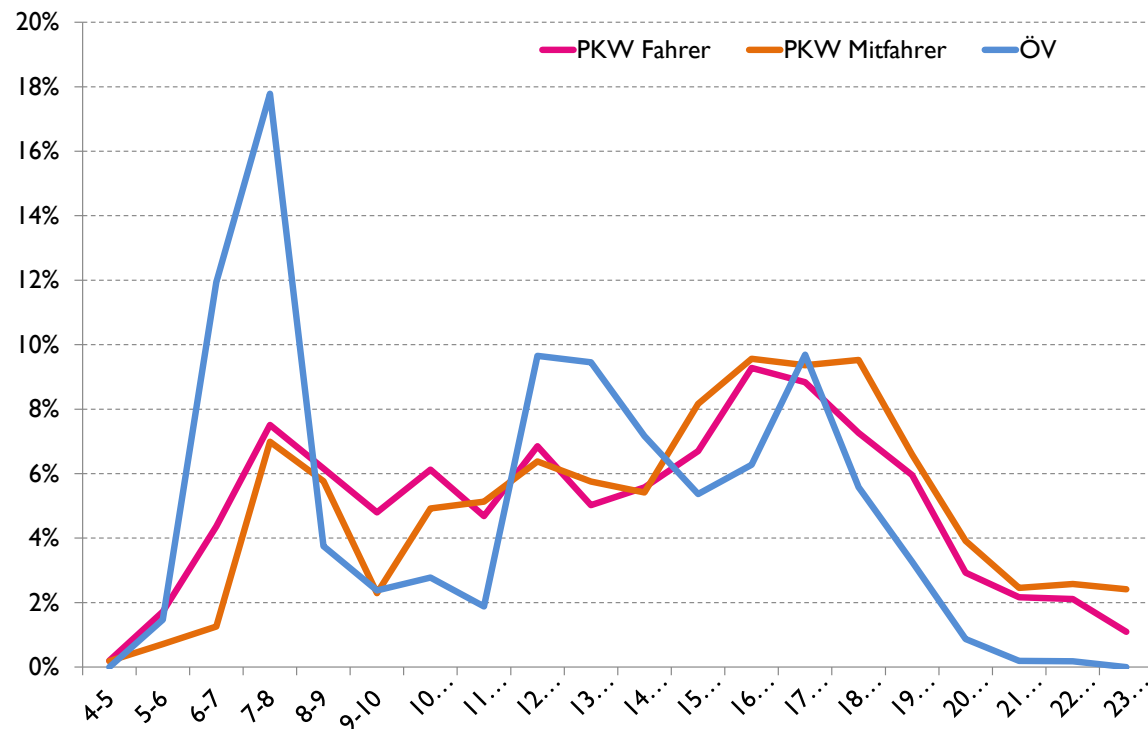


Abbildung 36 : Verkehrsmittelspezifische Ganglinien

3.5.2 Zweckspezifische Ganglinien

Die Ganglinien „Arbeit“ und „Schule“ haben, wie erwartet, eine ganz stark ausgeprägte Morgenspitze.

Im Gegensatz dazu sind die Zwecke „Persönliche Erledigungen“, „Freizeit“ und „Einkaufen“ relativ gleichmäßig über den Tag verteilt. Allerdings sind auch hier (weniger ausgeprägte) Spitzen zu erkennen: eine Morgenspitze bei Einkäufen (10 bis 11 Uhr) und persönlichen Erledigungen (9 bis 10 Uhr) und eine recht flache Abendspitze bei allen drei Wegezwecken.

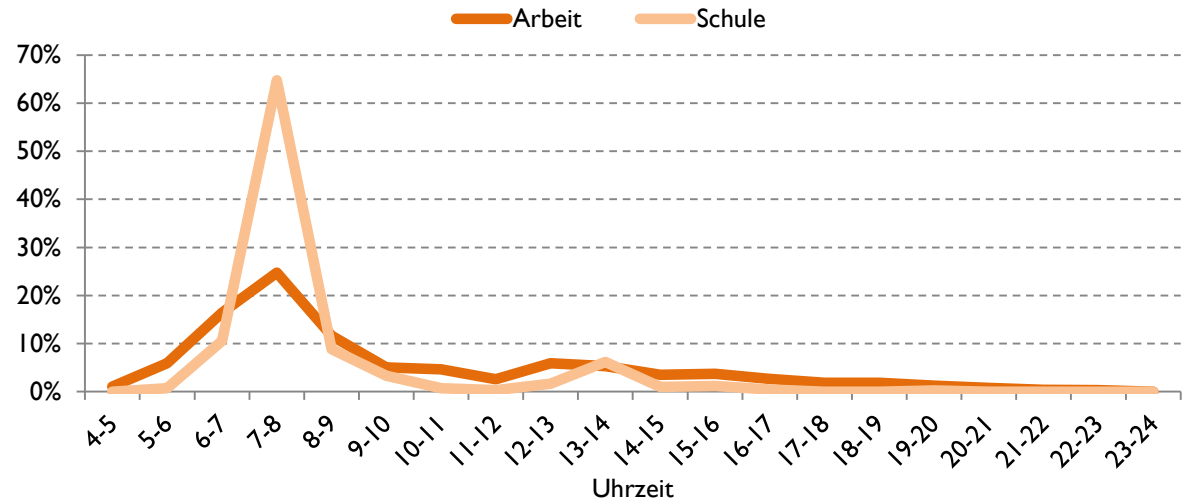


Abbildung 37 : Ganglinien der Wegezwecke „Arbeit“ und „Schule“

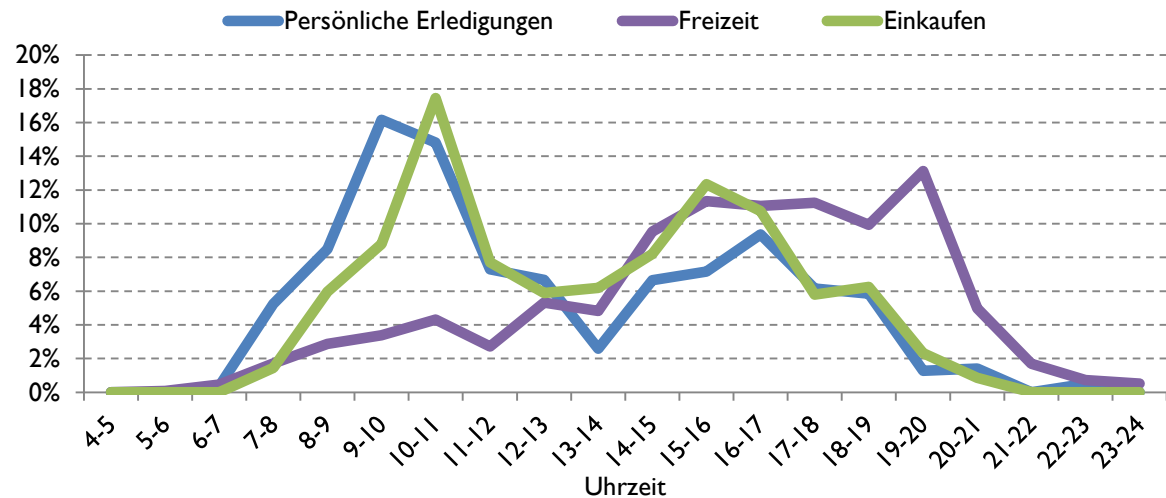


Abbildung 38 : Ganglinien der Wegezwecke „Persönliche Erledigungen“, „Freizeit“ und „Einkaufen“

3.6 Verflechtungen

3.6.1 Gesamtnachfrage

In der folgenden Abbildung sind die Binnen-Fahrten des Untersuchungsgebiets dargestellt. Es zeigt sich deutlich, dass Lörrach das Zentrum darstellt, drei der fünf Hauptachsen münden hier:

- ❖ Weil am Rhein – Lörrach (22.000 Wege)
- ❖ Oberrhein – Lörrach (11.800 Wege)
- ❖ Wiesental Süd - Lörrach (11.700 Wege)

Daneben gibt es noch eine starke Relation zwischen Weil am Rhein und dem Oberrhein (7.500 tägliche Wege) und zwischen Wiesental Nord und Süd (9.800 tägliche Wege).

	WN	WS	O	HW	WL	WR	L	gesamt
WN	40438	5653	0	1266	0	0	300	47657
WS	4155	30468	115	1339	596	920	6089	43682
O	0	115	20366	175	215	4008	6156	31034
HW	1273	1289	175	60284	389	92	944	64445
WL	0	601	215	241	13997	372	1982	17408
WR	0	575	3470	92	315	53219	11256	68926
L	973	5617	5567	920	1885	10708	89681	115350
gesamt	46839	44318	29907	64316	17397	69318	116408	388502

Abbildung 39 : Gesamtnachfrage zwischen den Befragungsgebieten (Tabelle)

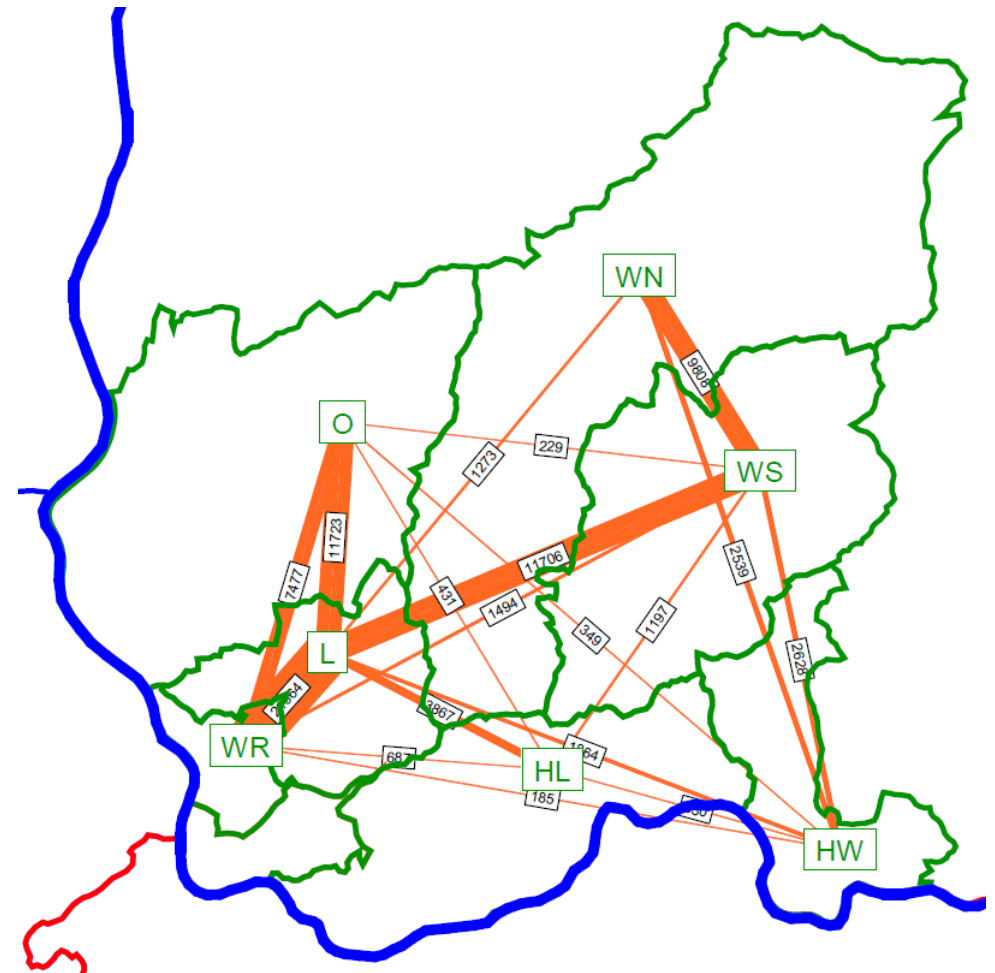


Abbildung 40 : Gesamtnachfrage zwischen den Befragungsgebieten (graphische Darstellung)

3.6.3 Grenzquerungen nach Wegezweck

Die Fahrten der Bevölkerung des Untersuchungsgebiets ins Ausland haben im Wesentlichen die Schweiz als Ziel. Insgesamt werden über 38.000 Wege gezählt, wovon 68% Fahrten das Ziel „Arbeit“ haben. Es handelt sich hierbei nur um die Hinwege und nur um Wege die von der im Perimeter ansässigen Bevölkerung realisiert werden. Wege in der Schweiz lebender Bürger oder jenseits des Untersuchungsgebiets ansässiger Deutscher sind nicht berücksichtigt.

Nach Frankreich werden nur etwa 1.700 tägliche Wege ermittelt.

Weitere wichtige Zwecke der Auslandsfahrten sind Freizeit (13%) und Einkaufen (6%). Auffallend ist, dass mit täglich 1435 Fahrten eine nicht unbedeutende Anzahl von Kindern zur Schule in die Schweiz fährt.

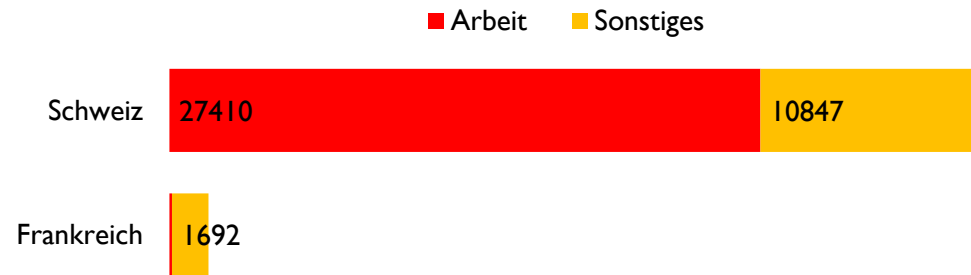


Abbildung 43 : Grenzquerende Fahrten ins Ausland, differenziert nach Arbeits- und sonstigen Wegen.

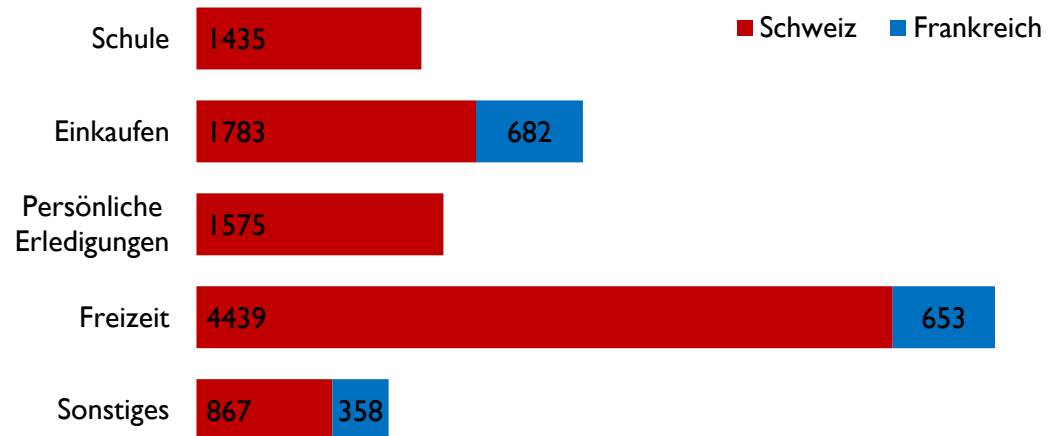


Abbildung 44 : Grenzquerende Fahrten ins Ausland, differenziert nach Wegezwecken (ohne den Wegezweck Arbeit)

3.6.4 Grenzquerungen nach Verkehrsmittel

Der überwiegende Teil der grenzquerenden Fahrten ins Ausland wird mit dem PKW abgewickelt (77%). Allerdings nimmt auch der öffentliche Verkehr mit 16% eine bedeutende Stellung ein.

Im Langsamverkehr (Fuß- und Radverkehr) kommt man auf etwa 2.700 Wege pro Tag.

Die berichteten Wege nach Frankreich werden ausschließlich mit dem privaten Pkw durchgeführt, was mangels einer direkten Verbindung im öffentlichen Verkehr nicht weiter verwundert. Allerdings hat die Kordonenerhebung einen starken Fußgängerverkehr zwischen Weil am Rhein und Huningue ergeben. Offenbar gelangte keiner dieser Fußgänger in die Stichprobe der Haushaltsbefragung.

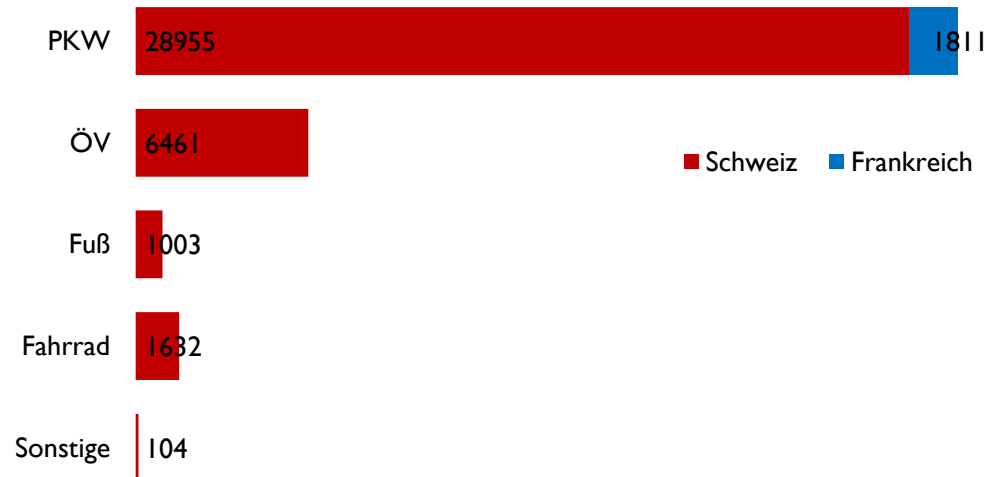


Abbildung 45 : Grenzquerende Fahrten ins Ausland, differenziert nach Verkehrsmittel

3.6.5 Grenzquerungen nach Befragungsgebiet

Die meisten der über 39.000 Fahrten in die Schweiz haben ihren Ausgangspunkt im direkten Grenzgebiet (Hochrhein Lörrach, Lörrach, Oberrhein und Weil am Rhein). Aus jedem dieser Gebiete überqueren zwischen 7.000 und 10.000 Einwohner täglich die Grenze in Richtung Schweiz. Aus dem nördlichen Wiesental werden dagegen nur etwas mehr als 300 Fahrten berichtet.

28.000 grenzüberschreitende Fahrten haben ihr Ziel in Basel Stadt.

Befragungsgebiet	D-->CH		D-->Basel-Stadt	
	Fahrten	ÖV-Anteil	Fahrten	ÖV-Anteil
Hochrhein Lörrach	9549	14%	5822	18%
Hochrhein Waldshut	2903	4%	1402	8%
Lörrach	9449	22%	8122	24%
Oberrhein	7249	8%	4779	8%
Wiesental Nord	355	0%	302	0%
Weil am Rhein	5919	15%	5357	17%
Wiesental Süd	3714	50%	2492	67%
Gesamtgebiet	39138	16%	28275	20%

Abbildung 46 : Fahrten in die Schweiz und nach Basel-Stadt; ÖV-Anteile

Bei der Verkehrsmittelwahl im grenzquerenden Verkehr gibt es beträchtliche Unterschiede: aus Lörrach überqueren 22% die Grenze mit dem ÖV, aus dem südlichen Wiesental sogar 50%. Aus Richtung Oberrhein und Hochrhein Waldshut werden dagegen weniger als 10% der Fahrten mit dem ÖV absolviert. Insgesamt liegt der Anteil des ÖV bei 16%. Betrachtet man nur Fahrten nach Basel-Stadt, liegt der ÖV-Anteil bei 20%.

Im Gegensatz zur Schweiz ist Frankreich nur ein untergeordnetes Ziel für Fahrten der Bevölkerung aus dem Befragungsgebiet. Einzig

die Relation „Weil am Rhein – Frankreich“ besitzt mit etwa 1.000 Fahrten ein gewisses Potential.

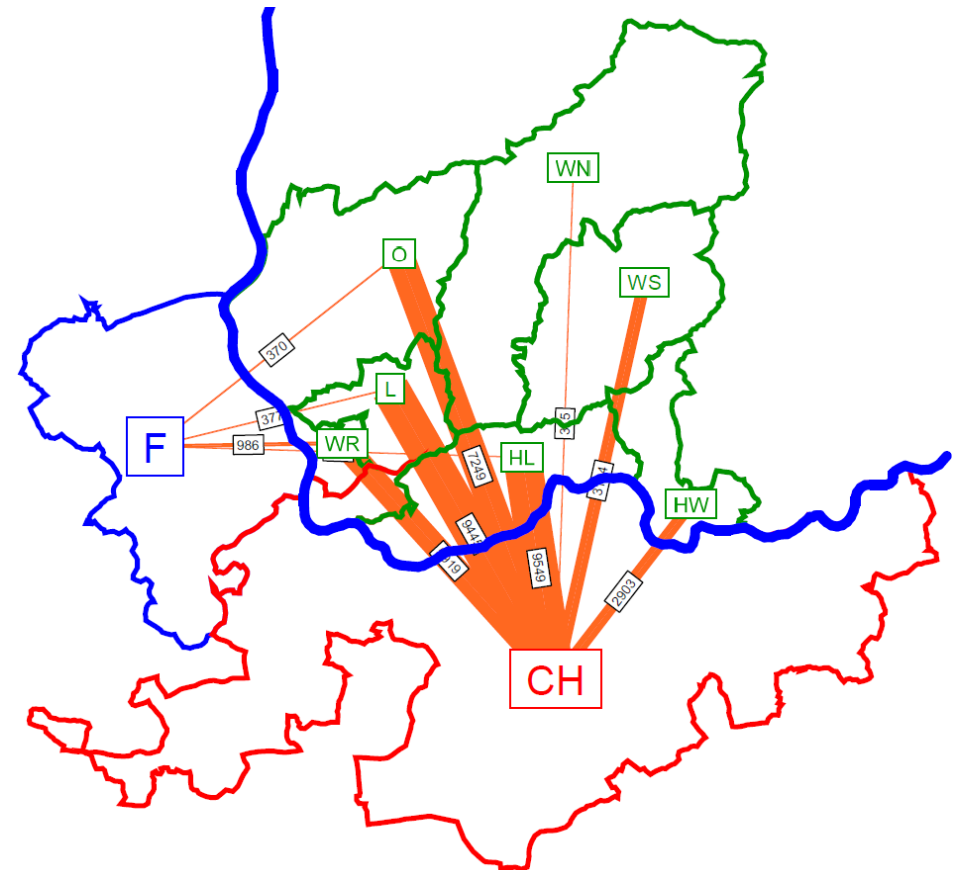


Abbildung 47 : Grenzquerende Fahrten ins Ausland, differenziert nach Befragungsgebiet.

4 Vergleich der Erhebungen in Deutschland und in Frankreich

Eine gemeinsame Methodik

Die telefonischen Haushaltsbefragungen in Deutschland (Los 1) und Frankreich (Los 2) stützen sich auf eine einheitliche Methodik. Ein Vergleich der Ergebnisse ist somit möglich.



Allerdings muss man dabei vorsichtig vorgehen. Gewisse Unterschiede können aus strukturellen Unterschieden zwischen den Befragungsgebieten, wie z.B. die Bevölkerungsdichte resultieren.

Ohne zu sehr ins Detail zu gehen, kann man feststellen, dass sich beide Untersuchungsgebiete aus einem städtischen Teil (Weil am Rhein + Lörrach auf deutscher Seite, der Gemeindeverband Trois Frontières, CC3F, auf französischer Seite) und einem eher ländlichen geprägten Teil zusammensetzen. In beiden Fällen befindet sich das städtische Gebiet am Rande des Erhebungsraumes. Die Stadt Basel als Oberzentrum ist aus beiden Gebieten leicht zu erreichen.



Es ist allgemein bekannt, dass die Mobilitätsrate in Frankreich höher liegt als in Deutschland, und zwar auf nationaler Ebene. In den meisten in Frankreich durchgeführten Haushaltsbefragungen wird eine Mobilitätsrate zwischen 3,5 und 4,0 Wegen pro Person ermittelt, teilweise sogar noch darüber. In Deutschland liegt dieser Wert eher im Bereich zwischen 3,2 und 3,7 Wegen, also im Mittel etwa 0,3 Wege niedriger.

Die Mobilitätsrate

Diese Abweichung kann auch im Rahmen der vorliegenden Erhebungen bestätigt werden : in Deutschland (3,45 Wege) ist die Mobilitätsrate um 0,23 Wege niedriger als in Frankreich (3,68 Wege). Dies liegt auch daran, dass die Zahl der immobilen Personen in Deutschland grösser ist: 10,7% gegenüber 8,4% in Frankreich.

Kennwerte			Chiffres clés
Immobilien Personen	10,7%	8,4%	Personnes immobiles
Mobilitätsrate	3,45	3,68	Taux de mobilité

Der Hauptunterschied für diese Ungleichheit liegt in der Bevölkerungsstruktur, auf nationaler wie auch auf lokaler Ebene: im französischen Erhebungsgebiet sind 18% der Bevölkerung zwischen 5 und 17 Jahre alt, in Deutschland sind dies nur 13%. Entsprechend ist der Anteil der mindestens 65 Jahre alten Personen in Deutschland um 6 Punkte höher als in Frankreich (21% bzw. 15%).

Alter			âge
5 bis 17 Jahre	13%	18%	de 5 à 17 ans
18 bis 24 Jahre	8%	7%	de 18 à 24 ans
25 bis 64 Jahre	58%	59%	de 25 à 64 ans
65 Jahre und älter	21%	15%	65 ans et plus
gesamt	100%	100%	total

Kinder sind tatsächlich weitaus mobiler als Senioren, sowohl hinsichtlich der Mobilitätsrate als auch hinsichtlich des Anteils an immobilen Personen. In Deutschland wie in Frankreich liegt die Mobilitätsrate der Kinder um einen ganzen Weg pro Tag höher als die der Senioren.



Status	Immobilie Personen	Personnes immobiles	occupation
Schüler	5%	2%	scolaire
Rentner	26%	27%	retraité

Status	Mobilitätsrate	Taux de mobilité	occupation
Schüler	3,6	3,8	scolaire
Rentner	2,6	2,8	retraité

Die Wegezwecke

Zusätzlich generieren die Kinder eine beträchtliche Zahl an Wegen für ihre Eltern oder andere Personen. Entsprechend ist der Anteil des Zwecks Begleitung in Frankreich mit 14% doppelt so hoch als in Deutschland.



Wegezwecke	Deutschland	Frankreich	motifs
Arbeit	30%	26%	travail
Schule / Universität	8%	14%	École / université
Einkaufen	18%	15%	achats
Freizeit / Besuche	26%	24%	Visites / Loisirs
Persönliche Erledigungen	11%	7%	démarches privées
Begleitung	7%	14%	accompagnement

Trotz der Unterschiede bei der Altersverteilung findet man auf beiden Seiten des Rheines die gleiche Quote an Erwerbspersonen:

52%. Allerdings ist die Arbeitslosigkeit in Frankreich etwas höher: 4% (bezüglich der Gesamtbevölkerung) gegenüber 1% in Deutschland. Die 4 Prozentpunkte Unterschied beim Fahrtzweck Arbeiten lassen sich zumindest teilweise mit dieser Statistik erklären.





Status	Deutschland	Frankreich	occupation
Vollzeit	39%	38%	Temps plein
Teilzeit	12%	10%	Temps partiel
Schüler	15%	23%	scolaire
Student	1%	3%	étudiant
Arbeitslos	1%	4%	chômeur
Hausmann	5%	4%	Reste au foyer
Rentner	24%	18%	retraité
Sonstige	3%	1%	autres
gesamt	100%	100%	total

Verkehrsmittelnutzung

Eine weitere wichtige Variable ist die der Verkehrsmittelnutzung. Auf beiden Seiten des Rheines liegt der Anteil des öffentlichen Verkehrs bei 8%. Zu beachten bleibt, dass auf französischer Seite ein beträchtlicher Anteil der Wege im öffentlichen Verkehr von Schülern geleistet wird – in der Regel auf dem Weg in die Collèges und Lycées in Altkirch und St. Louis.



Allerdings ist die Nutzung des Automobils in Frankreich stärker ausgeprägt. Auf deutscher Seite sind dagegen Fuß- und Fahrradwege weitaus häufiger. Letzteres Verkehrsmittel macht den Unterschied: 11% Anteil in Deutschland, nur 5% in Frankreich.

Verkehrsmittel			modes
Fuß	22%	19%	A pied
Fahrrad	11%	5%	vélo
PKW Fahrer	48%	50%	vp conducteur
PKW Mitfahrer	10%	15%	vp passager
ÖV	8%	8%	TC
Sonstiges	1%	3%	Autres

Diesen Unterschied kann man nicht mit strukturellen Differenzen erklären. Auf französischer Seite wird das Fahrrad vor allem von Jugendlichen benutzt, während in Deutschland fast alle Altersgruppen Fahrrad fahren.

Wegedauern und Wegelängen

Hinsichtlich der Wegedauern und der im Verkehr verbrachten Zeit sind die deutschen Werte deutlich niedriger als die französischen. Grund hierfür ist möglicherweise die kompaktere Siedlungsstruktur in den meisten deutschen Befragungsgebieten. Das französische Befragungsgebiet ist dagegen, abgesehen vom Gemeindeverband der 3 Frontières, relativ dünn und dispers besiedelt. Dies schlägt sich auch in den zurückgelegten Entfernungen nieder.

			
Mittlere Wegedauern [min]	16.8	20.0	Durée moyenne d'un déplacement [min]
Zeit im Verkehr [min]	58	74	Temps passé dans les transports [min]
Mittlere Wegelänge [km]	8.6	n.b.	Distance moyenne[km]
Tagesdistanz [km]	29.6	n.b.	Distance journalière [km]

Ganglinien

Die unterschiedliche Verteilung der Wegezwecke schlägt sich auch in den Ganglinien nieder: in Frankreich ist die morgendliche Spitzenstunde starker ausgeprägt als in Deutschland, vor allem dank der größeren Zahl an Schülern. In Deutschland haben im Gegenzug die Perioden zwischen 9 und 12 Uhr sowie zwischen 14 und 16 Uhr stärkeres Gewicht, auch auf Grund der aushäusigen Aktivitäten der Rentner.

Uhrzeit	%	%	heure
6-7	3.7%	3.0%	6-7
7-8	8.8%	9.6%	7-8
8-9	5.7%	7.2%	8-9
9-12	15.1%	13.4%	9-12
12-14	13.4%	14.9%	12-14
14-16	13.8%	10.1%	14-16
16-17	9.4%	11.4%	16-17
17-18	8.7%	9.4%	17-18
18-19	7.1%	8.1%	18-19
19-22	9.6%	9.6%	19-22
22-6	4.7%	3.4%	22-6

Résumé

Dank der abgestimmten Methodik sind die beiden Erhebungen vergleichbar. Hinsichtlich der Kennwerte der Verkehrsbeteiligung können die meisten Unterschiede mit der Altersverteilung erklärt werden. Es gibt aber zumindest einen Unterschied der nicht strukturell bedingt ist: die Nutzung des Verkehrsmittels Fahrrad, die in Deutschland weitaus stärker als in Frankreich ist.



Cofinancé par l'Union Européenne, Fonds européen de développement régional (FEDER) : Dépasser les frontières : projet après projet“

Kofinanziert von der Europäischen Union, Europäischer Fonds für regionale Entwicklung (EFRE) : „Der Oberrhein wächst zusammen, mit jedem Projekt“

