

Das Verkehrsverhalten der Lörracher Bevölkerung

Ergebnisse einer repräsentativen Haushaltsbefragung im Jahr 2016



Bericht vom 03.03.2017



Lörrach

Auftraggeber/Herausgeber: Stadt Lörrach
Fachbereich Umwelt / Klimaschutz
Luisenstraße 16
79539 Lörrach

Auftragnehmer: Omnitrend GmbH
Seeburgstraße 100
04103 Leipzig

Inhaltsverzeichnis

1	Methode	5
2	Generelle Verfügbarkeit und Nutzung von Verkehrsmitteln	6
3	Pendler	10
4	Mobilitätsverhalten an einem durchschnittlichen Tag	13
4.1	Tägliche Wege	13
4.2	Modal Split	14
4.3	Räumliche Ziele	18
4.4	Wegzwecke.....	19
4.5	Entfernung und Dauer	20
4.6	Weitere Kennziffern	24
5	Kenntnisse und Bewertungen	26

Tabellenverzeichnis

Tab. 1	Datengrundlage	5
Tab. 2	Anzahl Pkw im Haushalt nach Stadtteil auf Haushaltsebene	6
Tab. 3	Stadt bzw. Gemeinde - Standort des Arbeitsplatzes übriger Landkreis Lörrach	10
Tab. 4	Bedingungen für ÖV-Nutzung auf Arbeitsweg nach Standort des Arbeitsplatzes	12
Tab. 5	Bedingungen für Fahrrad-Nutzung auf Arbeitsweg nach Standort des Arbeitsplatzes.....	12
Tab. 6	Mobilitätskennzahlen	13
Tab. 7	Tägliche Wegeanzahl.....	13
Tab. 8	Modal Split nach Geschlecht, Alter, Tätigkeit, Stadtteil und Tagtyp	17
Tab. 9	Pkw-Besatz nach Wegzweck.....	24
Tab. 10	Kenntnis der neuen Buslinien nach Stadtteil	26

Abbildungsverzeichnis

Abb. 1	Anzahl Pkw	6
Abb. 2	Selbsteinschätzung zur generellen Nutzung von Verkehrsmitteln.....	7
Abb. 3	Pkw-Nutzungshäufigkeit als Fahrer oder Mitfahrer nach Alter und Geschlecht	7
Abb. 4	Fahrrad-Nutzungshäufigkeit nach Alter und Geschlecht	8
Abb. 5	Bus-Nutzungshäufigkeit nach Alter und Geschlecht	9
Abb. 6	Nutzungshäufigkeit S-Bahn und Nahverkehrszüge nach Alter und Geschlecht	9
Abb. 7	Standort des Arbeitsplatzes	10
Abb. 8	Verkehrsmittel auf Arbeitsweg nach Standort des Arbeitsplatzes.....	11
Abb. 9	Grund Pkw-Nutzung auf Arbeitsweg	11
Abb. 10	Genutzte Verkehrsmittel	14
Abb. 11	Genutzte Verkehrsmittel im Detail auf Wege- und Entfernungsbasis	14
Abb. 12	Modal Split im bundesweiten Vergleich.....	15
Abb. 13	Modal Split im Vergleich zu ausgewählten Mittelstädten (mittlerer Werktag)	16
Abb. 14	Modal Split nach Verkehrsart	18
Abb. 15	Modal Split nach Wegzweck.....	19
Abb. 16	Entfernung, Dauer und Geschwindigkeit nach Hauptverkehrsmittel	20
Abb. 17	Wegentfernung nach genutztem Verkehrsmittel	21
Abb. 18	Modal Split zusammengefasst nach Wegentfernung.....	22
Abb. 19	Wegdauer nach genutztem Verkehrsmittel	23
Abb. 20	Pkw-Besatz nach Wegzweck.....	24
Abb. 21	Verkehrsmittel zwischen Haltestelle und Ziel	25
Abb. 22	Kenntnisse	26
Abb. 23	Bewertung der Ausstattung der Bushaltestellen	27
Abb. 24	Bewertung des Übergangs vom Hauptbahnhof zum ZOB und die Anbindung des Hauptbahnhofs an die Innenstadt.....	27
Abb. 25	Bewertung der Bedingungen für den Radverkehr.....	28

1 Methode

Die Befragung zum Mobilitätsverhalten fand von Ende September bis Mitte November 2016 statt. Im Mittelpunkt stand die Erfassung aller zurückgelegten Wege für einen vorgegebenen Stichtag. Für diese Wege wurden unter anderem das Verkehrsmittel, der Zweck und die Entfernung ermittelt. Aus dem Durchschnitt aller berichteten Wege ergibt sich ein repräsentatives Bild des Mobilitätsverhaltens der Bevölkerung.

Die folgenden Auswertungen beruhen auf den Antworten von 767 Haushalten mit 1.793 Personen. Die Ergebnisse sind repräsentativ für die Gesamtbevölkerung ab 6 Jahre. Das Mobilitätsverhalten von Kindern wurde über die Eltern erfasst.

Die Stichprobe wurde aus dem Einwohnermelderegister gezogen. Insgesamt wurden 3.108 Haushalte quotiert nach Stadtteilen angeschrieben. Die Haushalte erhielten einen Brief in dem alle Haushaltsmitglieder um die Teilnahme an der Mobilitätshebung gebeten wurden. Dem Brief war ein Anschreiben mit den Zugangsdaten für die Online-Befragung, eine Datenschutzerklärung, ein Kurzfragebogen und ein Rückkuvert beigelegt. Nicht-Antwörter erhielten nach einer Woche eine Erinnerung. Haushalte, die telefonisch an der Befragung teilnehmen wollten, hatten die Möglichkeit den Kurzfragebogen zurückzusenden. 7% aller Haushalte wurden telefonisch befragt.

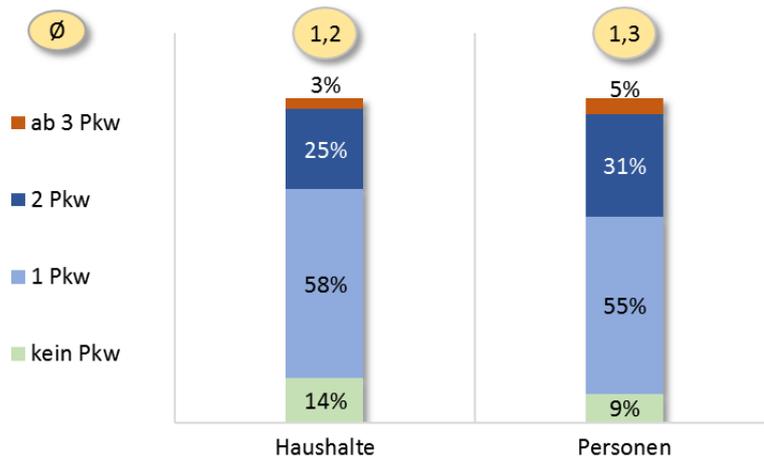
Tab. 1 Datengrundlage

	Haushalte	Personen
Lörrach gesamt	767	1793
Kernstadt	279	636
Stetten (ohne Salzert)	160	371
Salzert	35	76
Tüllingen	32	77
Tumringen	65	154
Brombach	90	215
Hauingen	42	98
Haagen	64	166

2 Generelle Verfügbarkeit und Nutzung von Verkehrsmitteln

Jeder Haushalt in Lörrach verfügt im Durchschnitt über 1,2 Pkw (einschließlich privat genutzte Firmenwagen). Nur 14% der Haushalte sind autofrei. In 58% der Haushalte steht ein Auto, in jedem Vierten zwei und in 3% sogar drei oder mehr Pkw bereit. Da Mehrpersonenhaushalte eher ein Auto besitzen, leben nur 9% der Lörracher in einem Haushalt ohne Auto.

Abb. 1 Anzahl Pkw



In Tüllingen, Hauingen und Haagen ist die Pkw-Dichte in den Haushalten überdurchschnittlich, in Salzert unterdurchschnittlich.

Tab. 2 Anzahl Pkw im Haushalt nach Stadtteil auf Haushaltsebene

gewichtet, in Spalten-%, n = ungewichtete Fallzahl; *ohne Salzert

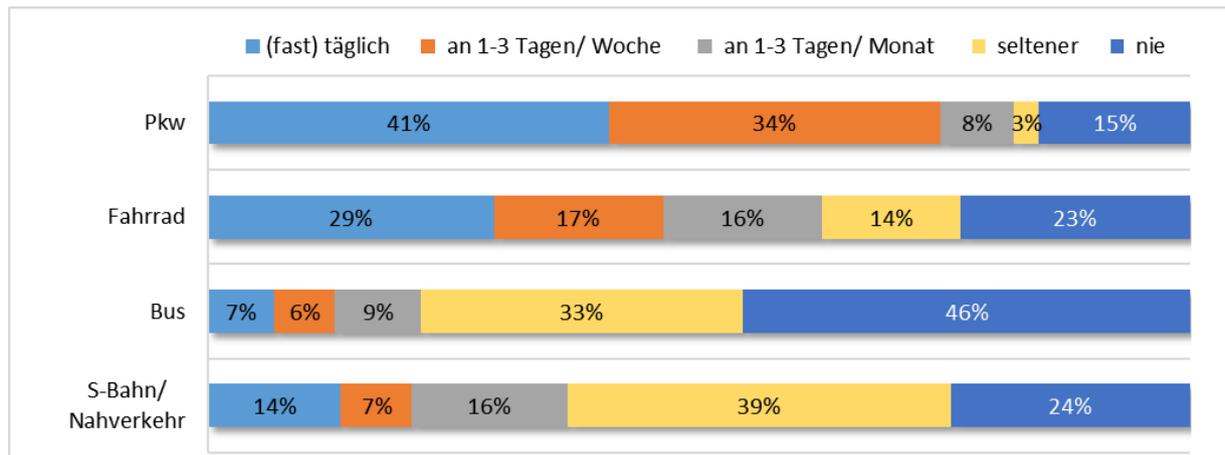
	Gesamt	Kernstadt	Stetten*	Salzert	Tüllingen	Tumringen	Brombach	Hauingen	Haagen
kein Pkw	13,9%	14,5%	19,0%	15,1%	0,0%	11,2%	14,6%	9,3%	5,1%
1 Pkw	58,0%	60,4%	53,2%	63,5%	63,5%	56,3%	58,8%	57,7%	53,0%
2 Pkw	24,6%	22,5%	22,7%	21,4%	26,2%	30,2%	23,4%	29,8%	37,3%
3 Pkw und mehr	3,4%	2,6%	5,1%	0,0%	10,3%	2,3%	3,2%	3,2%	4,6%
<i>Durchschnitt</i>	1,2	1,2	1,2	1,1	1,5	1,2	1,2	1,3	1,4
n (Haushalte)	767	279	160	35	32	65	90	42	64

Die Befragten sollten selbst einschätzen, wie oft sie verschiedene Verkehrsmittel generell nutzen. Die generellen Nutzungshäufigkeiten bilden Zielgruppen und Präferenzen ab und liefern damit eine Ergänzung zur tatsächlich an einem vorgegebenen Stichtag berichteten Verkehrsmittelwahl.

Mit dem Auto fahren 41% (fast) täglich, 34% an 1-3 Tagen pro Woche und 8% nur monatlich. Seltener oder nie steigen 18% ins Auto. Im Gegensatz zum Pkw sind die Selten- bzw. Nicht-Nutzer-Anteile bei den anderen Verkehrsmitteln deutlich höher: 37% beim Fahrrad, 79% beim Bus und 63% beim Schienennahverkehr.

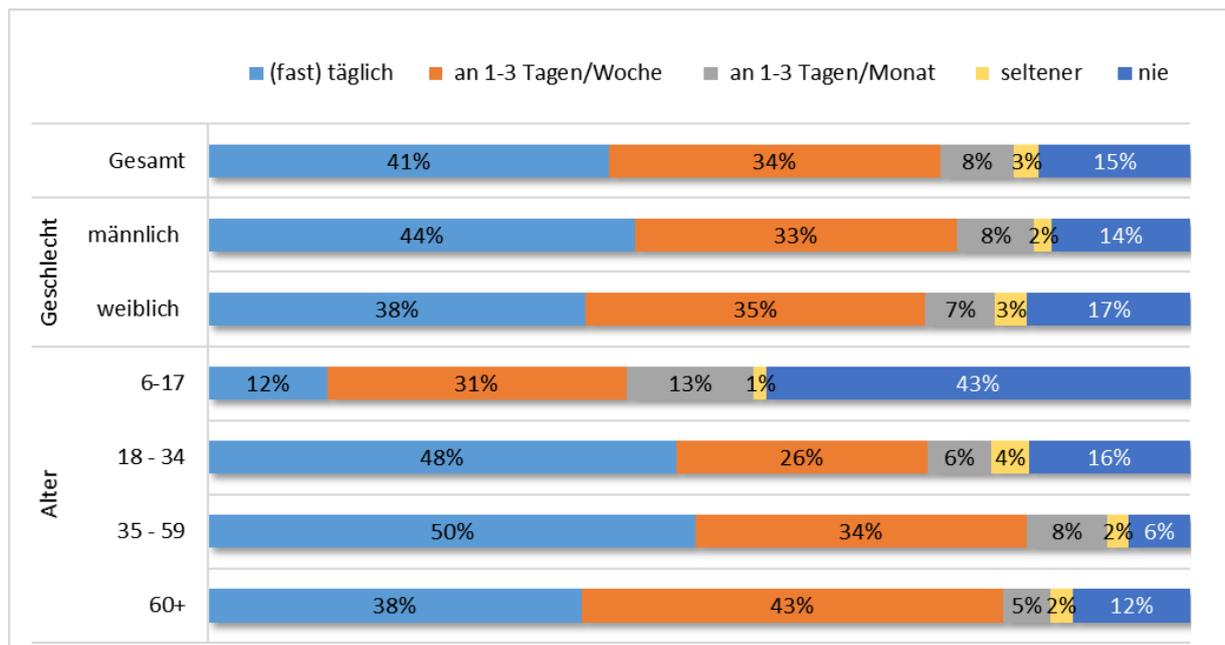
Das Segment der Stammkunden ist im Busverkehr mit 7% täglicher Nutzer nur halb so hoch wie beim Zugverkehr. Das Fahrrad umfasst mit 29% täglicher Nutzer dafür eine recht große Gruppe.

Abb. 2 Selbsteinschätzung zur generellen Nutzung von Verkehrsmitteln



Männer fahren etwas häufiger (fast) täglich mit dem Auto als Frauen (44% zu 38%). Unter jungen Erwachsenen ist die Pkw-Verfügbarkeit noch geringer. Aus diesem Grund fahren in der Altersgruppe der 18-34-Jährigen 16% nie mit dem Auto. Die 35-59-Jährigen weisen dafür die höchste Nutzungsintensität auf: Jeder zweite fährt fast täglich und jeder Dritte mehrmals pro Woche. Auch Senioren ab 60 Jahre nutzen das Auto intensiv, wobei hier vor allem an 1-3 Tagen pro Woche gefahren wird.

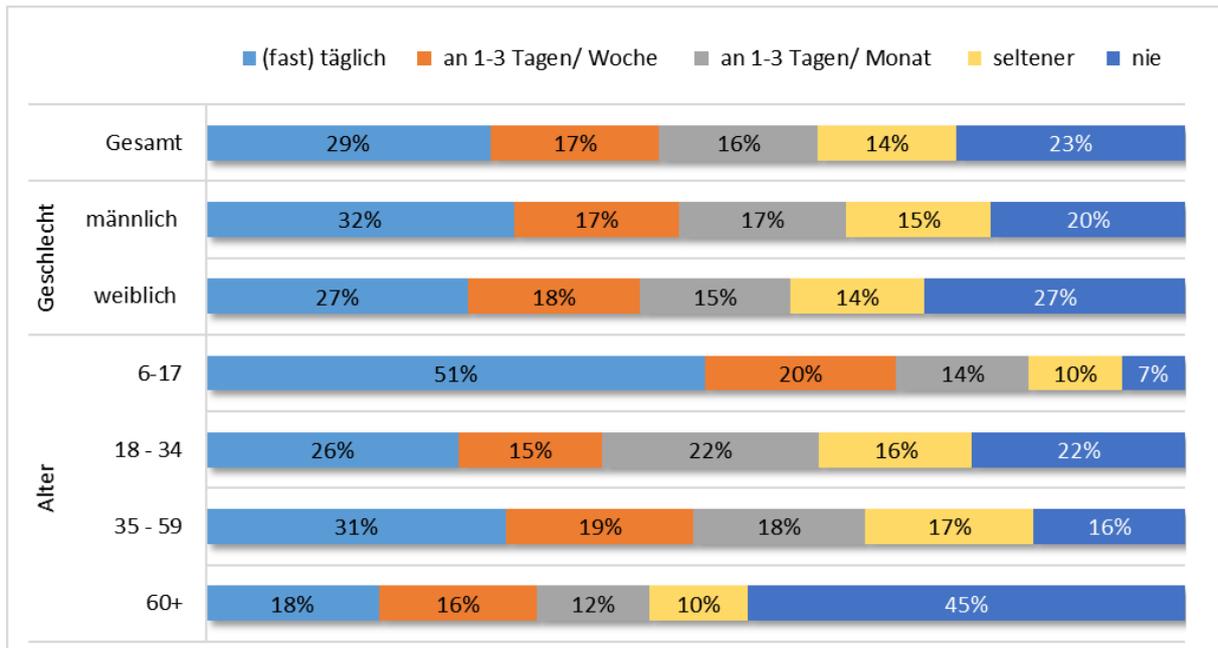
Abb. 3 Pkw-Nutzungshäufigkeit als Fahrer oder Mitfahrer nach Alter und Geschlecht



Über die Hälfte der Schulkinder bzw. der Jugendlichen fahren täglich Rad. Die Radnutzung geht mit dem Eintritt in das Erwachsenenalter drastisch zurück. Dabei fahren 35-59-Jährige nach eigener Einschätzung (wieder) etwas häufiger Rad als jüngere Erwachsene. Unter den Senioren ab 60 Jahre ist der Nichtfahrer-Anteil mit 45% hoch. Dadurch ist auch die Radnutzung unter Frauen etwas niedriger als bei Männern, da unter den Senioren der Frauenanteil höher ist.

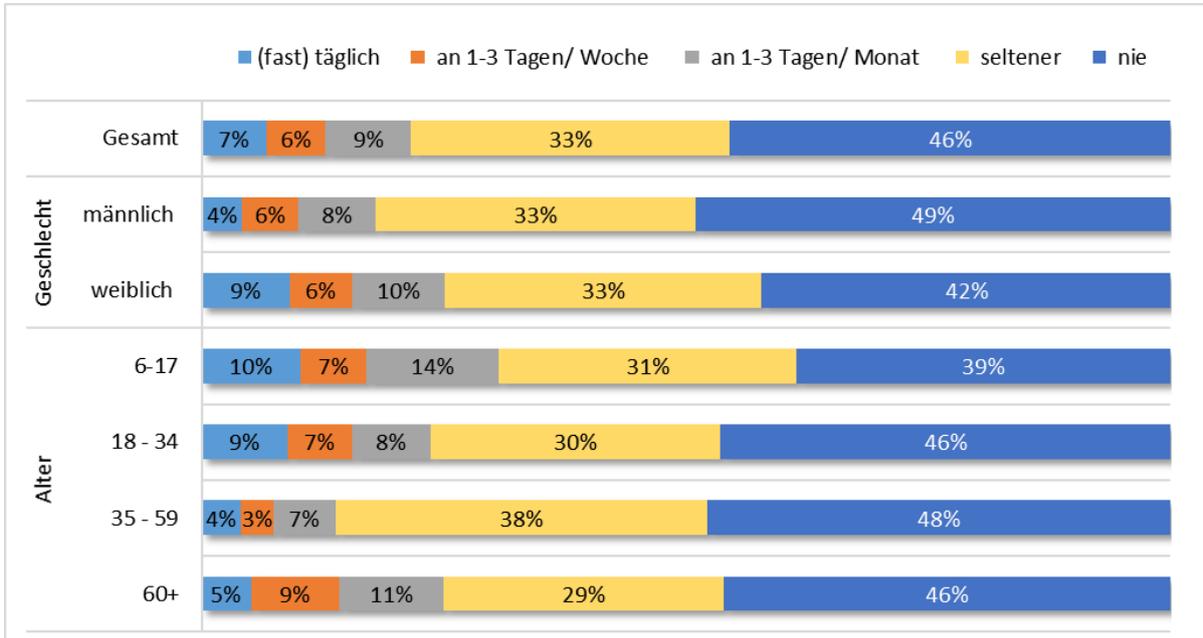
Die Radnutzung unter Senioren könnte sich durch den Trend zu Elektrofahrrädern in Zukunft erhöhen. Eine Steigerung des Radfahrens würde auch eintreten, wenn die Altersgruppe der 35-59-Jährigen ihr radaffines Verhalten im Alter beibehält.

Abb. 4 Fahrrad-Nutzungshäufigkeit nach Alter und Geschlecht



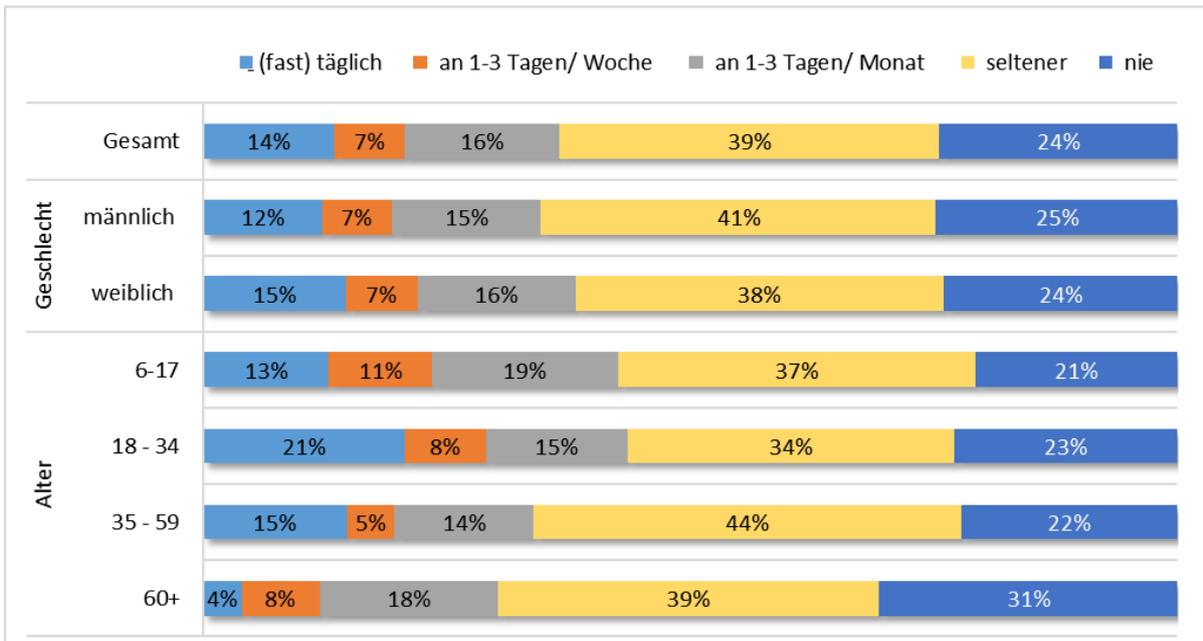
Die geringere Busnutzung bei Männern liegt daran, dass diese bei ähnlichen Entfernungen das Fahrrad bzw. das Auto bevorzugen. Bei Frauen ist der Anteil täglicher Busnutzer mit 9% mehr als doppelt so hoch. Die wichtigste Fahrgastgruppe in den Bussen sind die Schülerinnen und Schüler.

Abb. 5 Bus-Nutzungshäufigkeit nach Alter und Geschlecht



Während die regelmäßigen Ziele der Kinder und Jugendlichen noch überwiegend in Lörrach liegen und daher eher mit dem Bus erreicht werden, pendeln vor allem junge Erwachsene in die Schweiz. Dies erklärt den hohen Anteil von 21% täglicher Zugnutzer unter den 18-34-Jährigen.

Abb. 6 Nutzungshäufigkeit S-Bahn und Nahverkehrszüge nach Alter und Geschlecht



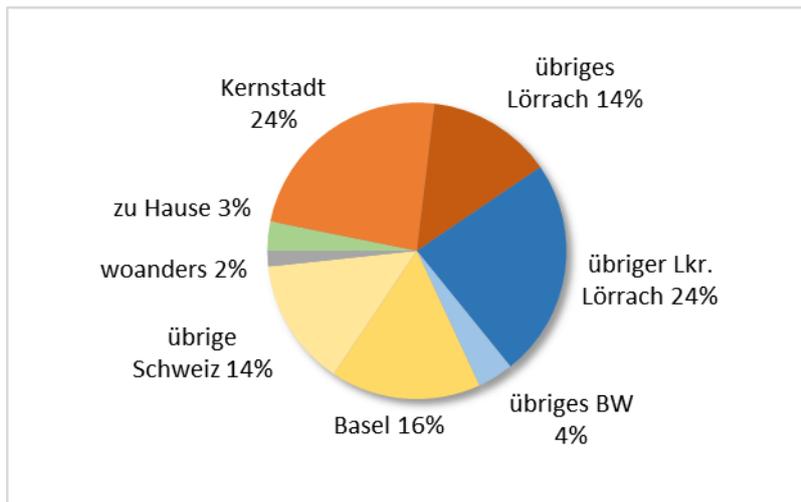
3 Pendler

Die berufstätigen Lörracher müssen zum Teil erhebliche Arbeitswege zurücklegen. Nur 41% der Arbeitsplätze befinden sich am Wohnort, davon 3% zu Hause, 24% in der Kernstadt und 14% im übrigen Lörrach. Fast jeder Vierte pendelt in den Landkreis Lörrach, meist nach Weil am Rhein, Grenzach-Wyhlen, Rheinfelden und Schopfheim.

16% arbeiten in Basel und 14% in der übrigen Schweiz. Frankreich spielt als Arbeitsort eine untergeordnete Rolle.

Abb. 7 Standort des Arbeitsplatzes

nur Personen, die voll- oder teilweise berufstätig oder in Berufsausbildung sind



Tab. 3 Stadt bzw. Gemeinde - Standort des Arbeitsplatzes übriger Landkreis Lörrach

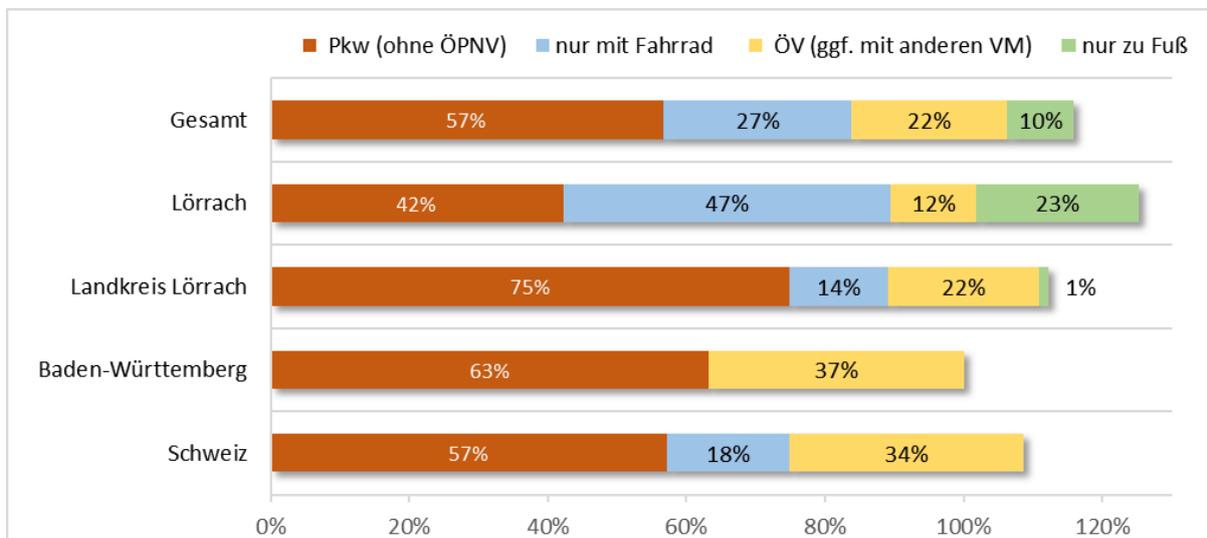
gewichtet, in Spalten-%, n = ungewichtete Fallzahl, nur Personen, deren Arbeitsplatz im Landkreis Lörrach ist

Ort	Anteil
Weil am Rhein	26,4%
Grenzach-Wyhlen	13,3%
Rheinfelden	12,0%
Schopfheim	10,3%
Binzen	7,8%
Maulburg	7,7%
Efringen-Kirchen	3,5%
Zell im Wiesental	2,7%
Steinen	2,6%
Kandern	2,5%
Utzenfeld	2,1%
Schliengen	1,7%
Inzlingen	1,5%
Hausen im Wiesental	1,0%
Bad Bellingen	0,9%
Eimeldingen	0,9%
Rümmingen	0,9%
Wittlingen	0,9%
Schönau im Schwarzwald	0,4%
Fischingen	0,3%
Wembach	0,2%
n (Personen)	216

Das Auto (ohne Kombination mit öffentlichen Verkehrsmitteln, d.h. P&R) wird von 57% als Verkehrsmittel zur Arbeit bevorzugt. Das Fahrrad erreicht mit 27% einen hohen Anteil. Öffentliche Verkehrsmittel (auch in Kombination mit dem Fahrrad oder dem Auto) werden von 22% gewählt und 10% erreichen die Arbeit zu Fuß. Wenn sich der Arbeitsplatz in Lörrach befindet, werden häufiger unterschiedliche Verkehrsmittelalternativen genutzt. So dürfte das Wetter, Wegeketten und andere Gründe beeinflussen, ob man das Auto (42%) bzw. (auch) das Fahrrad (47%) nutzt. 23% können sogar zu Fuß zur Arbeit gehen. 12% nutzen den Bus. Wenn sich der Arbeitsplatz auswärts befindet, so ist das Auto mit 57% (Schweiz) bis 75% (Landkreis Lörrach) dominierend. Öffentliche Verkehrsmittel erreichen Anteile von 22% (Landkreis Lörrach) bis 34% (Schweiz). Bei Zielen in der Schweiz spielt aber auch das Fahrrad mit 18% eine Rolle.

Abb. 8 Verkehrsmittel auf Arbeitsweg nach Standort des Arbeitsplatzes

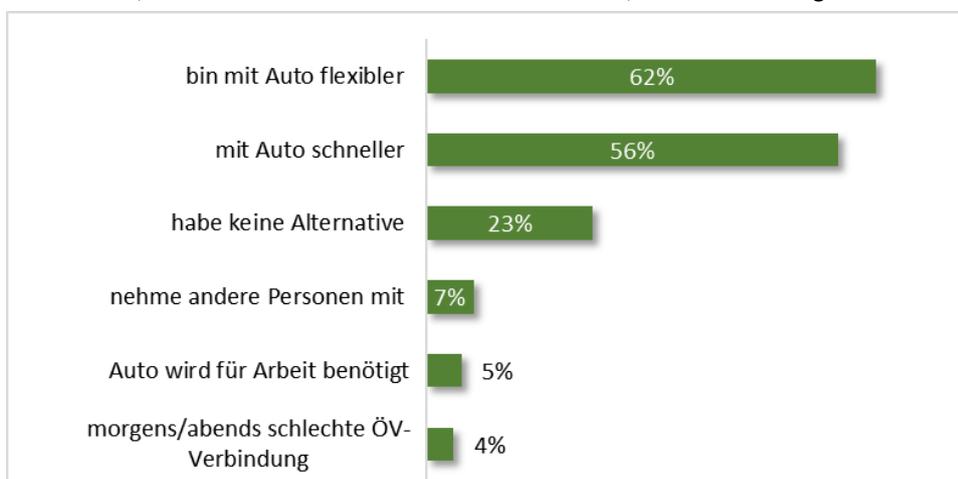
nur Personen, die voll- oder teilweise berufstätig oder in Berufsausbildung sind, **Mehrfachnennungen (Angaben können 100 % dadurch übersteigen)**, ohne „zu Hause, Frankreich und woanders“, da zu geringe Fallzahlen



Wer ausschließlich mit dem Pkw zur Arbeit pendelt, führt dafür fast immer zeitliche Argumente an: 62% bevorzugen das Auto wegen der Flexibilität, 56% weil sie damit schneller sind und 23% weil sie nach eigener Wahrnehmung keine Alternative haben.

Abb. 9 Grund Pkw-Nutzung auf Arbeitsweg

nur Personen, die ausschließlich mit dem Pkw zur Arbeit fahren, **Mehrfachnennungen**



Spiegelbildlich zu den Gründen für die Autonutzung sind die Bedingungen für die Nutzung des öffentlichen Verkehrs: 64% würden mit Bus und Bahn pendeln, wenn diese genauso schnell wären bzw. eine bessere Anbindung (Takt, Umsteigehäufigkeit, Entfernung zur Haltestelle etc. – 14%) bestünde. Der Wunsch nach günstigeren Preisen wird vergleichsweise selten genannt (29%). Bemerkenswert ist, dass sich nur 5% unter keinen Umständen einen Umstieg in den Nahverkehr vorstellen können.

Tab. 4 Bedingungen für ÖV-Nutzung auf Arbeitsweg nach Standort des Arbeitsplatzes

gewichtet, in Spalten-%, n = ungewichtete Fallzahl, nur Personen, die ausschließlich mit dem Pkw zur Arbeit fahren, Mehrfachnennungen, Lörrach= zu Hause + Lörrach, woanders= Frankreich + woanders

	Gesamt	Lörrach	Landkreis Lörrach	Baden-Württemberg	Schweiz	woanders
diese genauso schnell wären	63,7%	38,1%	59,7%	66,7%	85,2%	57,5%
diese günstiger wären	28,8%	28,9%	27,0%	26,3%	28,0%	63,2%
bessere/häufigere/direkte/flexiblere Anbindung an Ziele	13,6%	12,0%	21,9%	9,1%	6,9%	11,0%
ich keinen (kostenlosen) Parkplatz zur Verfügung hätte	6,5%	8,1%	6,7%	0,0%	7,0%	0,0%
Wegfall Transport von Personen/Güter/Notwendigkeit für Arbeit	5,7%	11,4%	3,4%	9,1%	4,1%	0,0%
keine Bedingung/würde nie fahren	4,5%	10,7%	3,5%	0,0%	2,0%	6,8%
Änderung der persönlichen Gesundheit/Einstellung/Arbeitssituation (Arbeitszeiten)	3,2%	3,1%	7,1%	0,0%	0,0%	0,0%
anderes	3,7%	3,4%	3,2%	14,0%	3,0%	0,0%
n (Personen)	446	104	158	24	148	12

Das Fahrrad als mögliche Alternative können sich 43% der Autofahrer vorstellen, wenn sie damit genauso schnell wären. Vor allem wenn der Arbeitsplatz im Landkreis Lörrach liegt, kommt als (weitere) Bedingung bessere Radwege hinzu (24%). Insgesamt wünschen sich 18% bessere Radwege.

Tab. 5 Bedingungen für Fahrrad-Nutzung auf Arbeitsweg nach Standort des Arbeitsplatzes

gewichtet, in Spalten-%, n = ungewichtete Fallzahl, nur Personen, die ausschließlich mit dem Pkw zur Arbeit fahren, Mehrfachnennungen, Lörrach= zu Hause + Lörrach, woanders= Frankreich + woanders

	Gesamt	Lörrach	Landkreis Lörrach	Baden-Württemberg	Schweiz	woanders
falls dies genauso schnell wäre	43,2%	37,5%	42,9%	30,4%	49,0%	47,4%
Änderung der persönlichen Gesundheit/Einstellung/Arbeitssituation (Arbeitszeiten, -weg)	19,5%	7,9%	18,1%	38,7%	26,8%	7,3%
bessere Radwege vorhanden wären	18,2%	10,8%	24,1%	7,7%	16,7%	43,1%
keine Bedingung/würde nie fahren	5,7%	7,3%	4,6%	19,8%	1,9%	23,4%
von Person nicht beeinflussbare Gründe (Wetter, Topografie)	5,8%	12,3%	5,8%	0,0%	2,8%	0,0%
Wegfall Transport von Personen/Güter/Notwendigkeit für Arbeit	4,3%	6,1%	4,7%	0,0%	3,8%	0,0%
ich keinen (kostenlosen) Parkplatz zur Verfügung hätte	3,5%	7,9%	3,1%	0,0%	2,0%	0,0%
anderes	9,2%	17,2%	6,7%	3,3%	7,8%	4,8%
n (Personen)	446	104	158	24	148	12

4 Mobilitätsverhalten an einem durchschnittlichen Tag

Im Durchschnitt legt jede Lörracherin und jeder Lörracher 2,7 Wege am Tag zurück. Darunter befinden sich 0,8 Fußwege, 0,5 Fahrten mit dem Fahrrad und 0,2 Fahrten mit öffentlichen Verkehrsmitteln. Die meisten Wege werden mit durchschnittlich 1,3 Fahrten mit dem Auto gemacht. Im Mittel dauert ein Weg 28 Minuten und ist 10,3 Kilometer lang. Wer mobil ist, benötigt im Durchschnitt täglich 75 Minuten für seine Wege.

Tab. 6 Mobilitätskennzahlen

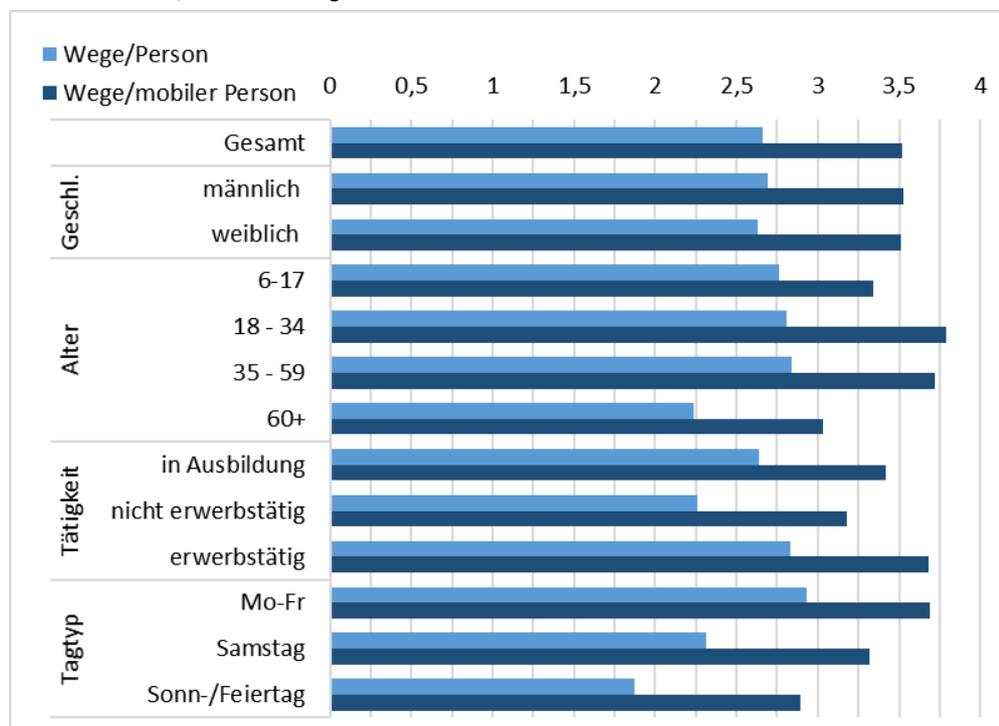
Wege pro Tag	2,66
zu Fuß	0,76
Fahrrad	0,45
Bus und Bahn	0,19
MIV	1,26
Mittlere Weglänge	10,3 Kilometer
Mittlere Wegdauer	28 Minuten
Zeitbudget mobiler Personen	75 Minuten/Tag

4.1 Tägliche Wege

Der Durchschnittswert von 2,7 Wegen pro Tag schließt auch Personen ein, die an diesem Tag die Wohnung nicht verlassen haben oder überhaupt nicht in Lörrach waren. Bezogen auf Mobile, beträgt der Wert 3,5 Wege pro Person und Tag.

Tab. 7 Tägliche Wegeanzahl

gewichtet, Mittelwert; Wege pro Person: bezieht sich auf alle befragten Personen; Wege pro mobile Person: bezieht sich nur auf Personen, die am Stichtag mobil in Lörrach waren



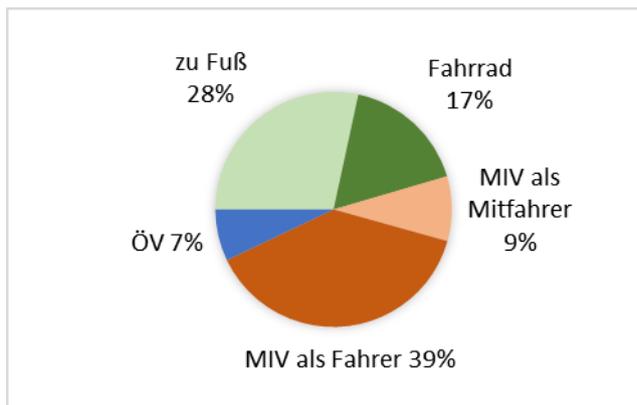
Die Wegeanzahl unterscheidet sich nicht zwischen Männern und Frauen. Senioren ab 60 Jahre weisen mit 2,2 Wegen pro Person eine geringere Mobilität auf als jüngere Altersgruppen. Erwerbstätige sind mit 2,8 Wegen mobiler als andere Bevölkerungsgruppen. Am Wochenende werden deutlich weniger Wege zurückgelegt.

4.2 Modal Split

Die folgenden Werte stellen die tatsächliche Verkehrsmittelnutzung für einen mittleren Tag im Herbst 2016 dar. Die Anteile der einzelnen Verkehrsmittel (Modal Split) beziehen sich jeweils auf das genutzte Hauptverkehrsmittel für einen Weg. So wird z.B. die Kombination aus einem Fußweg zur Haltestelle und einer Busfahrt als Weg mit einem öffentlichen Verkehrsmittel gezählt. Die Bevölkerung Lörrachs legt 39% aller Wege mit dem motorisierten Individualverkehr (MIV) als Fahrer zurück. Der MIV schließt Pkw und Motorräder (keine E-Bikes) ein. Weitere 9% aller Wege entfallen auf Fahrten als Mitfahrer im Auto. 28% sind reine Fußwege und 17% Fahrten mit dem Fahrrad. Öffentliche Verkehrsmittel erreichen einen Anteil von 7%.

Abb. 10 Genutzte Verkehrsmittel

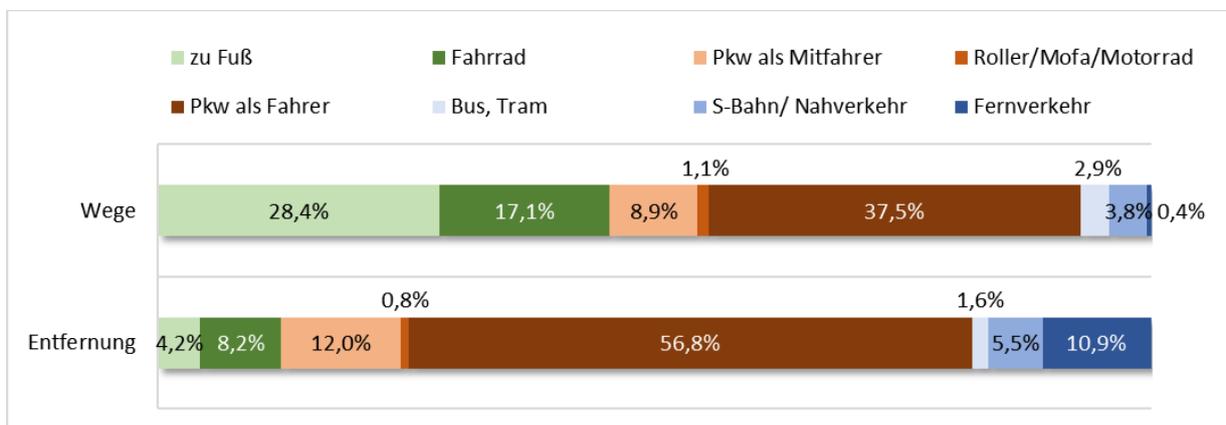
Anteile der Hauptverkehrsmittel an allen Wegen



Betrachtet man den öffentlichen Verkehr im Detail, so teilt sich sein Anteil von 7% in 2,9% für den Busverkehr, 3,8% für den Schienennahverkehr und 0,4% für den Fernverkehr auf.

Bisher wurden die Verkehrsmittelanteile bezüglich aller Wege betrachtet. Berücksichtigt man die Weglängen, so lassen sich die Anteile der Verkehrsmittel an der Gesamtentfernung darstellen (Verkehrsleistung oder Verkehrsaufwand). Fußwege haben einen Anteil von 28% an allen Wegen, aber tragen wegen der kurzen Distanzen nur 4% zur Verkehrsleistung bei. Von allen zurückgelegten Kilometern entfallen 8% auf das Fahrrad. 38% aller Wege sind Pkw-Fahrten, bei denen das Auto selbst gesteuert wird; der Entfernungsanteil beträgt jedoch 57%. Mit dem öffentlichen Verkehr werden insgesamt 18% aller Kilometer bewältigt, davon die meisten durch den Fernverkehr.

Abb. 11 Genutzte Verkehrsmittel im Detail auf Wege- und Entfernungsbasis

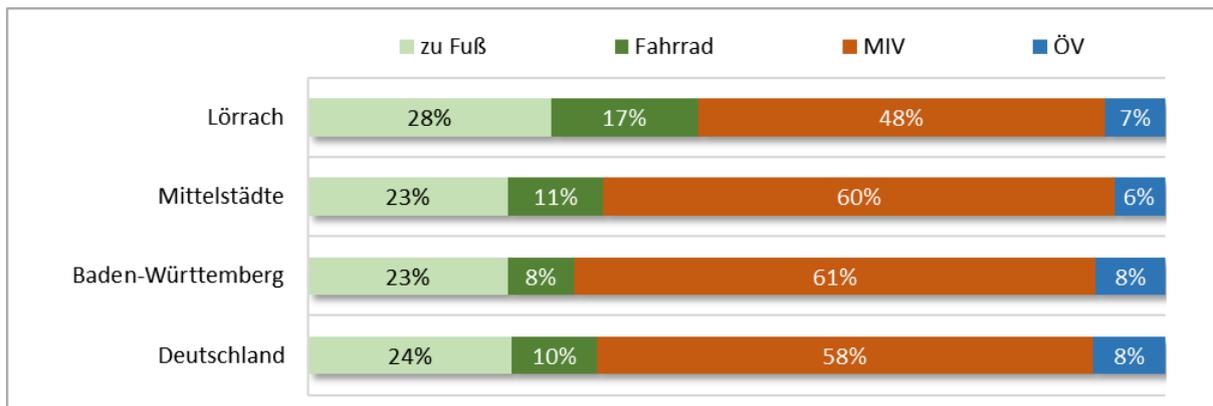


Zur Einordnung des Verkehrsverhaltens der Lörracher können bundesweite Vergleichswerte aus der Studie Mobilität in Deutschland (MiD 2008) herangezogen werden. Demnach ist der Modal Split in Lörrach durch überdurchschnittliche Fußwege- und vor allem Radfahranteile geprägt. Gleichzeitig ist der MIV-Anteil deutlich geringer. Dieser Befund gilt sowohl beim Vergleich mit dem bundesdeutschen Durchschnitt der Mittelstädte bzw. im Vergleich mit Baden-Württemberg und Deutschland insgesamt.

Einschränkend wird betont, dass sich der Erhebungszeitraum in Lörrach von Ende September bis Mitte November erstreckte, während MiD ein vollständiges Jahr abdeckt – einschließlich Ferienzeiten und Wintermonate. Diese – und weitere methodische Unterschiede – relativieren den vergleichsweise hohen Rad- und geringen MIV-Anteil in Lörrach. Die Tendenz der überdurchschnittlichen Aktivmobilität ist aber eindeutig.

Abb. 12 Modal Split im bundesweiten Vergleich

Quelle für Vergleichsdaten: Studie Mobilität in Deutschland 2008 (infas/DIW)



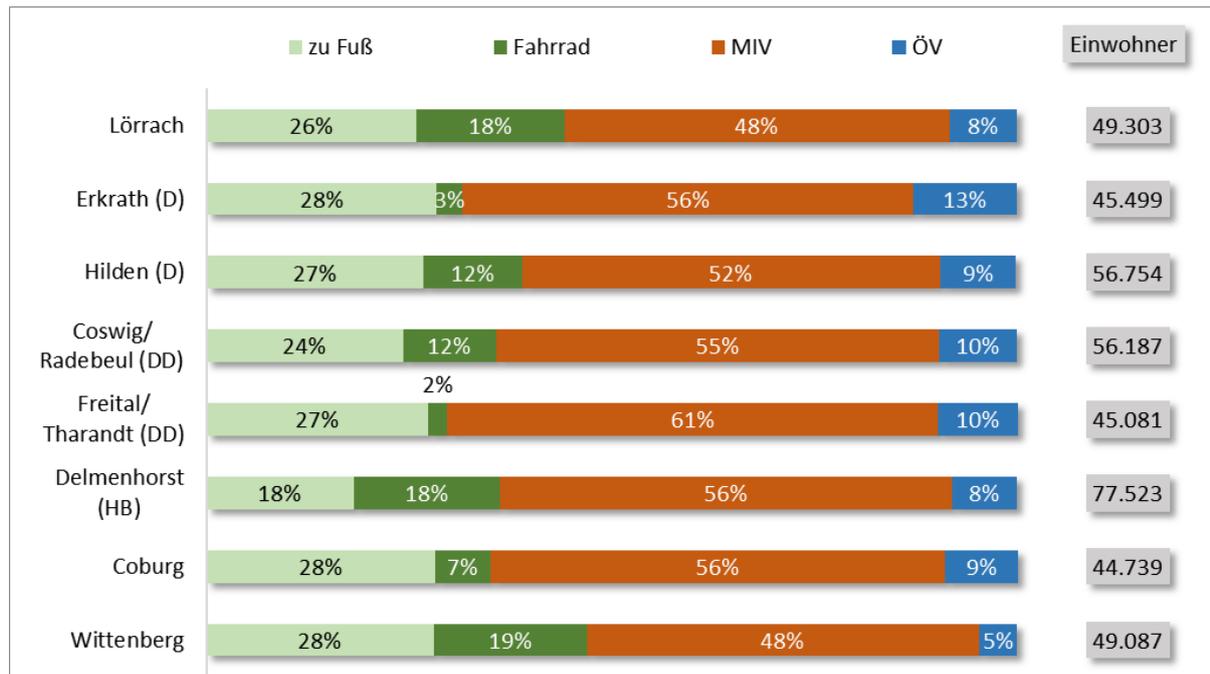
Der bundesweite Ergebnisvergleich wird dadurch eingeschränkt, dass diese Ergebnisse aus dem Jahr 2008 stammen und damit relativ weit zurückliegen. Aktuellere Ergebnisse für eine Vielzahl von Einzelstädten liegen aus dem Forschungsprojekt Mobilität in Städten – SrV 2013 vor. Für den folgenden Vergleich wurden Städte mit ähnlicher Einwohnerzahl herangezogen, die gleichzeitig nahe zu einer großen Kernstadt (Düsseldorf, Dresden bzw. Bremen) liegen. Ergänzt wird der Vergleich durch die beiden Solitärstädte Coburg und Wittenberg.

Zu beachten ist, dass sich die Ergebnisse beim SrV immer auf den mittleren Werktag eines Kalenderjahres beziehen. Aus diesem Grund wird im Folgenden der Lörracher Modal Split nur für die Tagstypen Montag bis Freitag herangezogen.

Grundsätzlich zeigt sich eine große Bandbreite bei der Verkehrsmittelwahl zwischen den Städten: So reicht der Radanteil von 2% in Freital/Tharandt (Großraum Dresden) bis 19% in Wittenberg. Lörrach befindet sich mit einem Radanteil von 18% (Montag bis Freitag) am oberen Rand des Spektrums. Umgekehrt bestätigt sich die Tendenz des bundesweiten Vergleichs, wonach der MIV-Anteil in Lörrach relativ niedrig ist: Mit Ausnahme von Wittenberg weisen alle anderen Städte zum Teil deutliche höhere Autoanteile auf. Der ÖV-Anteil von 8% in Lörrach bewegt sich im Mittelfeld. Das an Düsseldorf angrenzende Erkrath weist mit 13% zwar einen deutlichen höheren ÖV-Anteil auf, dafür aber mit 3% einen sehr niedrigen Radanteil.

Abb. 13 Modal Split im Vergleich zu ausgewählten Mittelstädten (mittlerer Werktag)

Quelle: TU Dresden, Lehrstuhl für Verkehrs- und Infrastrukturplanung (2015, aktualisiert 2016): Sonderauswertung zum Forschungsprojekt „Mobilität in Städten – SrV 2013“ Städtevergleich; Lörrach: nur Montag bis Freitag

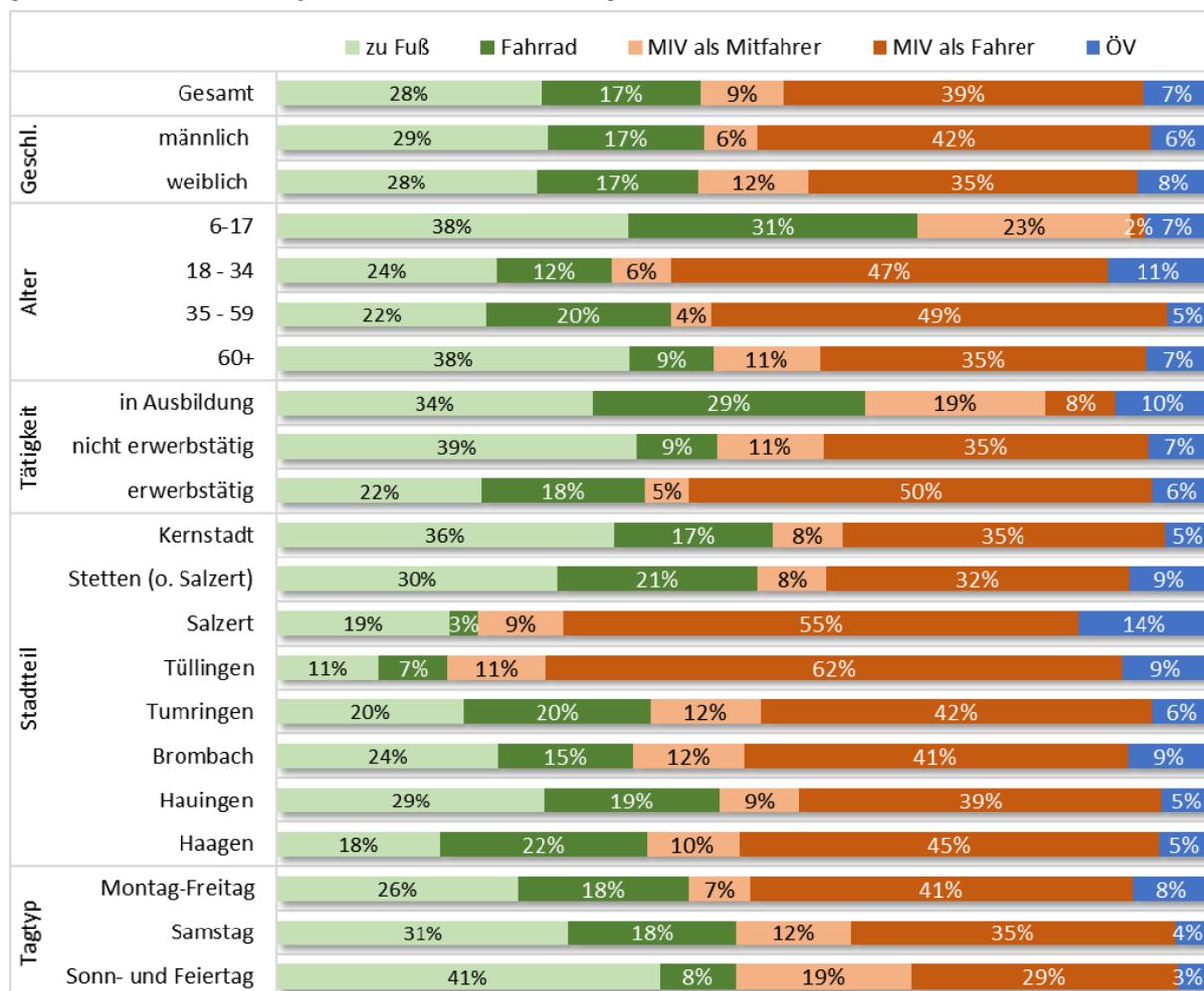


Schulkinder und Jugendliche legen 38% ihrer Wege zu Fuß und 31% mit dem Rad zurück. Der Mitfahrer-Anteil im Auto beträgt 23% und der ÖV-Anteil 7%. Mit dem Eintritt ins Führerscheinalter wandelt sich das Verkehrsverhalten radikal: 18-34-Jährige legen über die Hälfte der Wege mit dem Auto zurück. Dies gilt auch für 35-59-Jährige, die jedoch mit 20% einen deutlich höheren Radanteil aufweisen, als die jüngere Altersgruppe. Junge Erwachsene weisen dafür mit 11% den höchsten ÖV-Anteil auf. Bei Senioren ab 60 Jahre spielt das Zu-Fuß-Gehen wieder eine dominierende Rolle. Das Fahrrad wird unterdurchschnittlich genutzt (9%). Der Autoanteil liegt bei insgesamt 46%.

Frauen und Männer liegen bei der Wahl ihrer Verkehrsmittel nicht weit auseinander. Auffällig ist jedoch, dass Männer im Auto häufiger hinter dem Steuer sitzen als Frauen (Fahreranteil 42% zu 35%, Mitfahrer-Anteil 6% zu 12%). Öffentliche Verkehrsmittel werden von Frauen stärker genutzt.

Tab. 8 Modal Split nach Geschlecht, Alter, Tätigkeit, Stadtteil und Tagtyp

gewichtet, in Zeilen-%, n = ungewichtete Fallzahl, ohne sonstige Verkehrsmittel



Die Siedlungsstruktur beeinflusst die Verkehrsmittelnutzung. So ist der Fußwegeanteil durch Einwohner der Kernstadt mit 36% besonders hoch. Die Bevölkerung in Salzert und Tüllingen nutzt sehr stark das Auto. Die höchsten Radanteile verzeichnet Haagen, Stetten (ohne Salzert) und Tumringen.

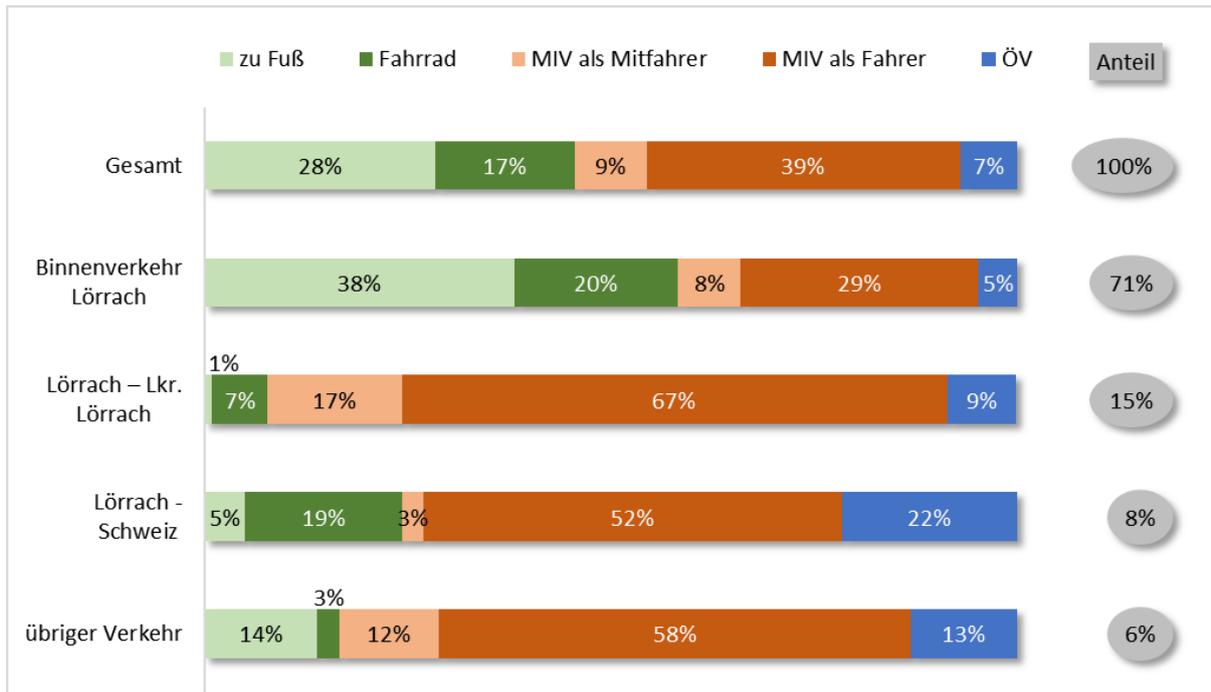
4.3 Räumliche Ziele

71% aller Wege werden im Binnenverkehr Lörrachs zurückgelegt. 15% haben Start- oder Zielort im Landkreis Lörrach, 8% beginnen oder enden in der Schweiz und 6% entfallen auf andere Wege.

Im Binnenverkehr dominiert der Fußverkehr mit einem Anteil von 38%. Jeder fünfte Weg wird mit dem Fahrrad zurückgelegt, 8% als Mitfahrer im Auto und 29% als Fahrer des eigenen Autos. 5% entfallen auf den öffentlichen Verkehr.

84% der Wege in den Landkreis werden mit dem Auto und nur 9% mit dem Nahverkehr gefahren. Bei Fahrten in die Schweiz erreicht der öffentliche Verkehr einen Anteil von 22%. Auch das Fahrrad spielt mit 19% eine beachtliche Rolle.

Abb. 14 Modal Split nach Verkehrsart



4.4 Wegzwecke

Ein Drittel aller Wege wird zu Freizeit Zwecken zurückgelegt. Arbeits- und Ausbildungswege machen 22% bzw. 9% aus. Jeder fünfte Weg dient zum Einkaufen und 6% für private Erledigungen. Der Wegzweck und das damit verbundene räumliche Ziel und die Entfernung haben großen Einfluss auf das genutzte Verkehrsmittel.

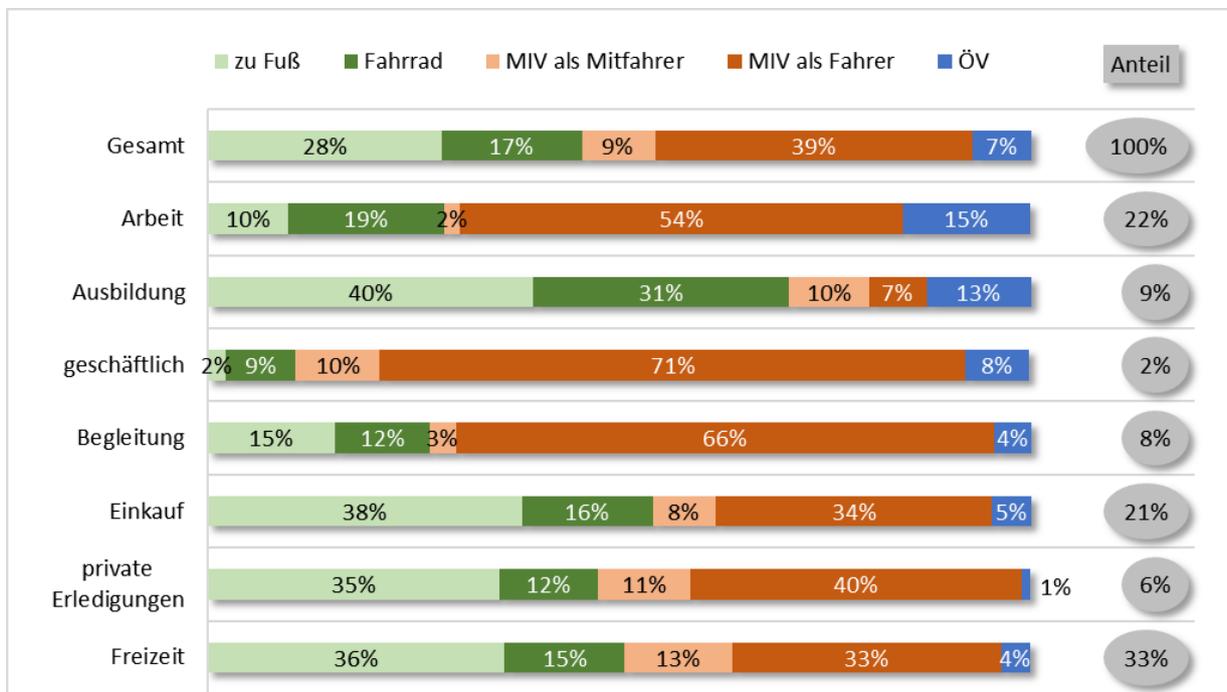
Die Fußwege erreichen bei Ausbildungs-, Einkaufs-, Erledigungs- und Freizeitwegen einen überdurchschnittlichen Anteil von 35% bis 40%. Bemerkenswert ist auch der hohe Radanteil von 31% bei Ausbildungswegen.

Bei Wegen zur Arbeit dominieren Fahrten mit dem Auto (54% als Fahrer). Auf 15% der Wege werden Bus und Bahn genutzt und das Rad erreicht einen Anteil von 19%. Fußwege spielen aufgrund der relativ großen Distanzen zur Arbeit mit 10% nur eine untergeordnete Rolle.

Begleitwege – z.B. Bringen oder Holen von Kindern – erreichen einen Anteil von 8%. Diese Wege werden zu zwei Dritteln mit dem Auto zurückgelegt.

Der öffentliche Verkehr wird auf Arbeits- und Ausbildungswegen überdurchschnittlich stark genutzt.

Abb. 15 Modal Split nach Wegzweck



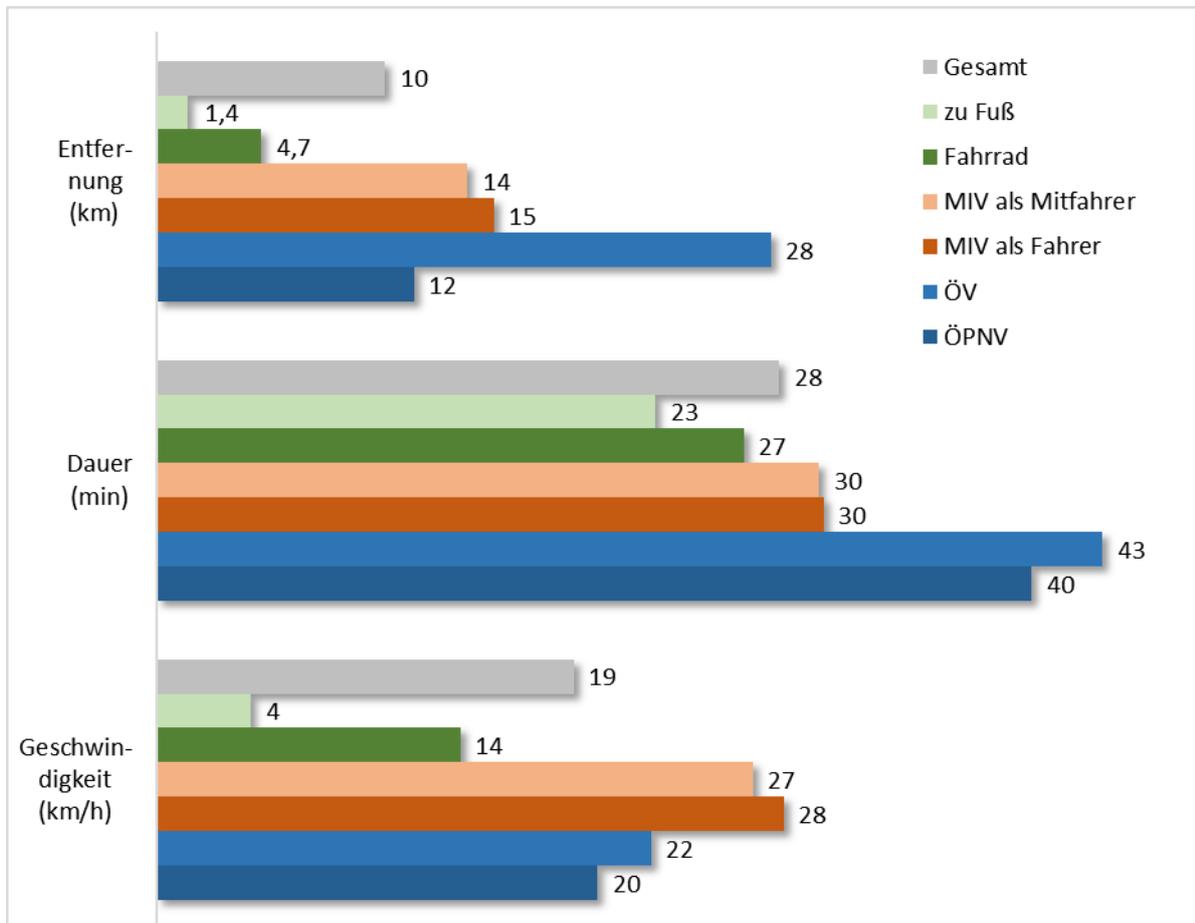
4.5 Entfernung und Dauer

Die von den Befragten geschätzten Weglängen betragen im Durchschnitt 1,4 Kilometer für reine Fußwege, fünf Kilometer für Fahrradfahrten und 15 Kilometer für Autofahrten. Der öffentliche Verkehr weist ohne Fernverkehr einen Wert von 12 Kilometer und mit Fernverkehr eine Reiseweite von 28 Kilometer auf.

Die mittlere Wegdauer beträgt beim öffentlichen Verkehr inklusive Fernverkehr 43 Minuten, sonst 40 Minuten. Dabei ist zu beachten, dass Fußwege zwischen den Haltestellen sowie Wartezeiten in den Werten enthalten sind. Fußgänger laufen im Schnitt 23 Minuten, Radfahrer und Autonutzer fahren rund eine halbe Stunde.

Die Durchschnittsgeschwindigkeit errechnet sich hier aus dem Durchschnitt der jeweiligen Weggeschwindigkeiten und beträgt bei Fußgänger 4 km/h und bei Radlern 14 km/h. Autofahrer sind Tür-zu-Tür mit 28 km/h unterwegs und Fahrgäste von Bus und Bahn mit 22 km/h (inkl. Fernverkehr) bzw. 20 km/h (ohne Fernverkehr).

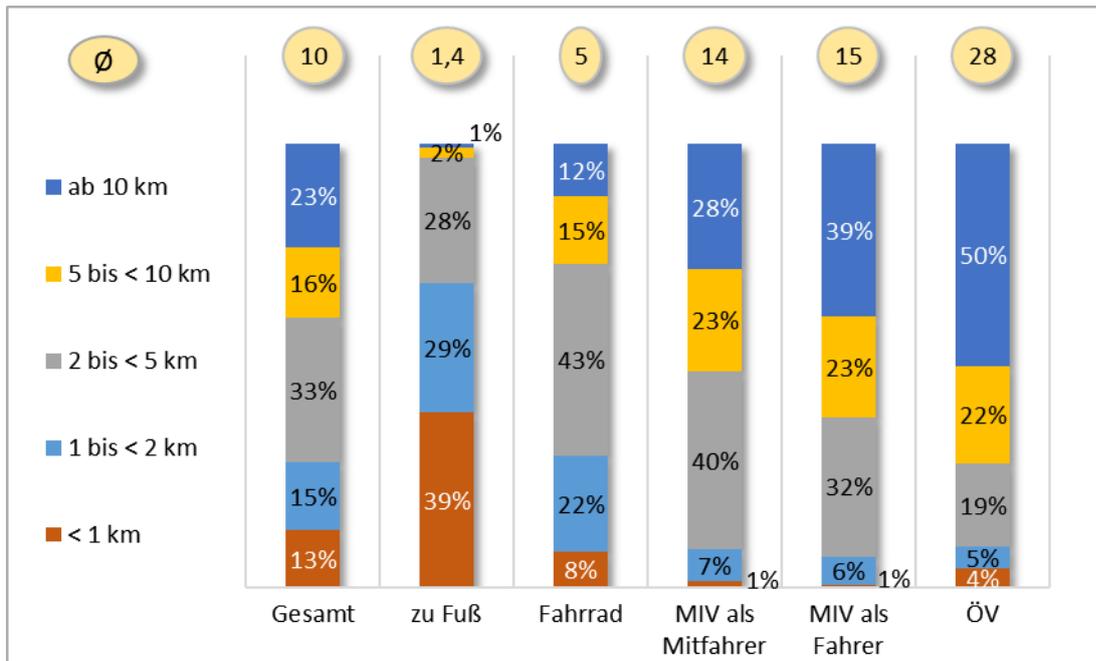
Abb. 16 Entfernung, Dauer und Geschwindigkeit nach Hauptverkehrsmittel



39% der Fußwege sind unter 1 km lang. Beim Fahrrad beträgt dieser Anteil 8% und bei den motorisierten Verkehrsmitteln kommen diese kurzen Entfernungen kaum vor. Fahrradfahrten erstrecken sich meist über 2 bis 5 km (43%). Wer selbst mit dem Auto fährt, legt dabei häufig eine Strecke von über 10 Kilometer zurück (39%). Viele Autofahrten befinden sich jedoch in einer Entfernungsklasse bei der prinzipiell auch das Fahrrad in Frage kommen könnte. Jede zweite Fahrt mit öffentlichen Verkehrsmitteln ist länger als 10 Kilometer. Hier spiegelt sich der hohe Anteil von Bahnfahrten wieder.

Abb. 17 Wegentfernung nach genutztem Verkehrsmittel

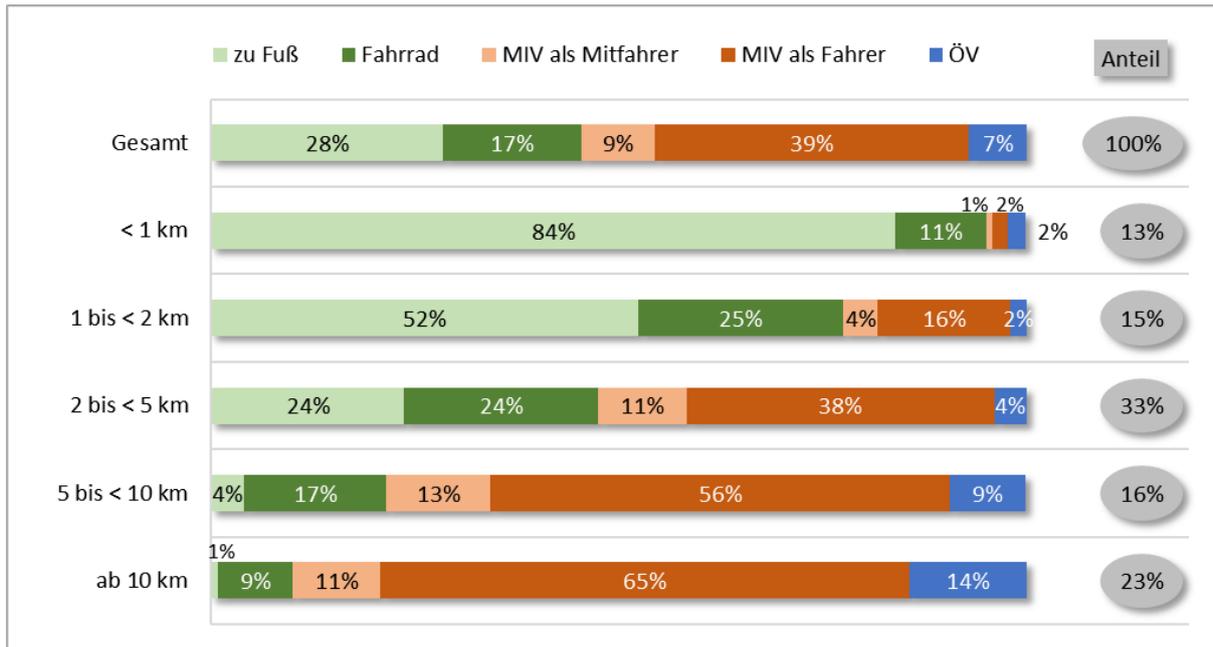
Selbsteinschätzung der Befragten, ohne „weiß nicht“ (10%)



Die Verkehrsmittelwahl hängt sehr stark von der Wegeentfernung ab. So dominieren die aktiven Verkehrsmittel (zu Fuß, Fahrrad) bei kurzen Strecken. Bei Wegen unter einem Kilometer gehen die Lössracher zu 84% zu Fuß und 11% steigen aufs Rad. Bei Wegen zwischen 1 und 2 Kilometern werden die Hälfte zu Fuß und ein Viertel mit dem Rad zurückgelegt. Diese Kurzstrecken machen 13% bzw. 15% aller Wege aus. Jeder dritte Weg ist 2 bis 5 Kilometer lang. In dieser Entfernungsklasse wird jeweils ein Viertel der Wege zu Fuß oder mit dem Fahrrad und fast jede zweite Fahrt mit dem Auto zurückgelegt. Ab 5 Kilometer Entfernung dominiert das Auto. Auch der öffentliche Verkehr erreicht mit größeren Entfernungen höhere Anteile mit bis zu 14% bei Fahrten ab 10 Kilometer.

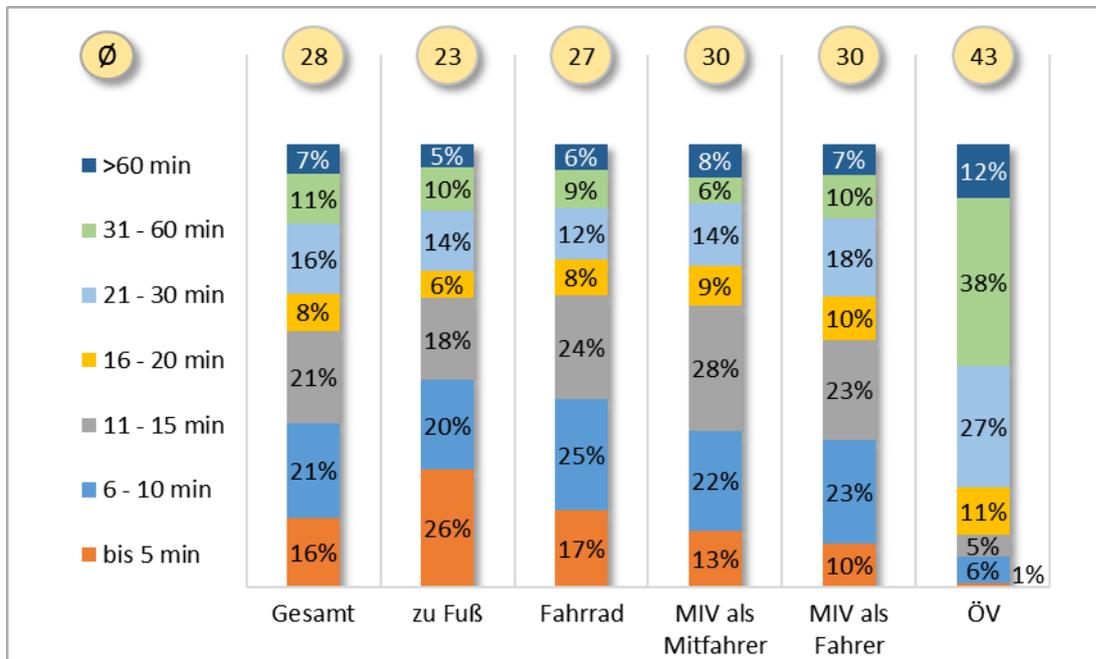
Abb. 18 Modal Split zusammengefasst nach Wegentfernung

nur Wege, zu denen eine Entfernungsschätzung vorlag



Die Wegezeiten sind sehr unterschiedlich und hängen mit dem Verkehrsmittel zusammen. Über ein Viertel der Fußwege dauert unter 5 Minuten und jeder Fünfte 6 bis 10 Minuten. Bei öffentlichen Verkehrsmitteln dauern dagegen 12% der Fahrten über eine Stunde und 38% zwischen 31 und 60 Minuten.

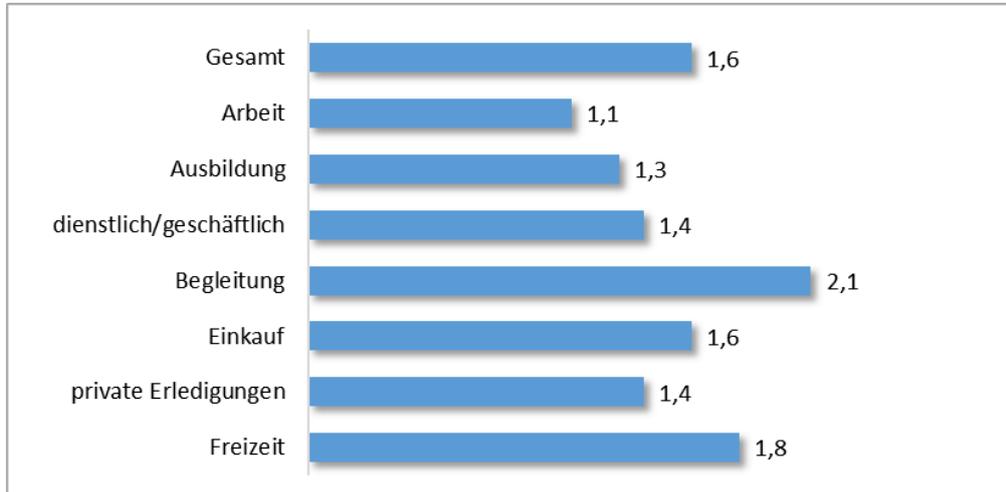
Abb. 19 Wegdauer nach genutztem Verkehrsmittel



4.6 Weitere Kennziffern

63% der Pkw-Fahrten werden alleine durchgeführt. Bei 26% fahren zwei Personen gemeinsam. Nur bei 11% der Fahrten gibt es mehr Mitfahrer. Der durchschnittliche Pkw-Besatz hängt vom Wegzweck ab. Zur Arbeit fahren die Lörracher fast immer allein (Durchschnitt 1,1). Bei Fahrten in der Freizeit befinden sich im Durchschnitt 1,8 Personen im Fahrzeug.

Abb. 20 Pkw-Besatz nach Wegzweck



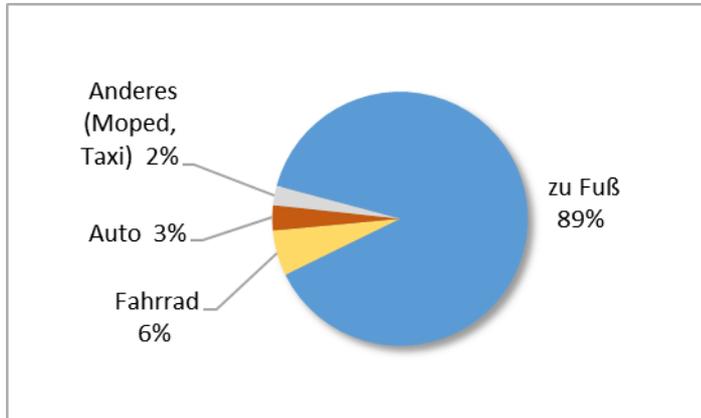
Tab. 9 Pkw-Besatz nach Wegzweck

in Zeilen-%, n = ungewichtete Fallzahl, ohne sonst. Wegzweck (nach Hause), nur Wege, auf denen ein Pkw als Fahrer genutzt wurde

	<i>Mittelwert</i>	allein gefahren	1 Person	2 Personen	3 Personen	4 oder mehr Personen	n (Wege)
Gesamt	1,6	63,1%	26,2%	5,9%	3,4%	1,4%	1275
Arbeit	1,1	90,2%	8,6%	0,5%	0,7%	0,0%	244
Ausbildung	1,3	71,7%	28,3%	0,0%	0,0%	0,0%	9
dienstlich/geschäftlich	1,4	75,3%	18,4%	0,0%	6,3%	0,0%	26
Begleitung	2,1	20,4%	50,5%	24,9%	4,2%	0,0%	121
Einkauf	1,6	55,8%	33,9%	7,8%	1,6%	0,8%	132
private Erledigungen	1,4	69,4%	24,7%	1,5%	4,4%	0,0%	45
Freizeit	1,8	51,5%	32,7%	4,7%	7,4%	3,8%	175

Zur Haltestelle bzw. von der Haltestelle zum Ziel gehen die Lörracher zu 89% zu Fuß. Die Kombination Bike&Ride ist mit 6% doppelt stark als die Kombination Auto (Park&Ride sowie Kiss&Ride) und öffentlicher Verkehr.

Abb. 21 Verkehrsmittel zwischen Haltestelle und Ziel

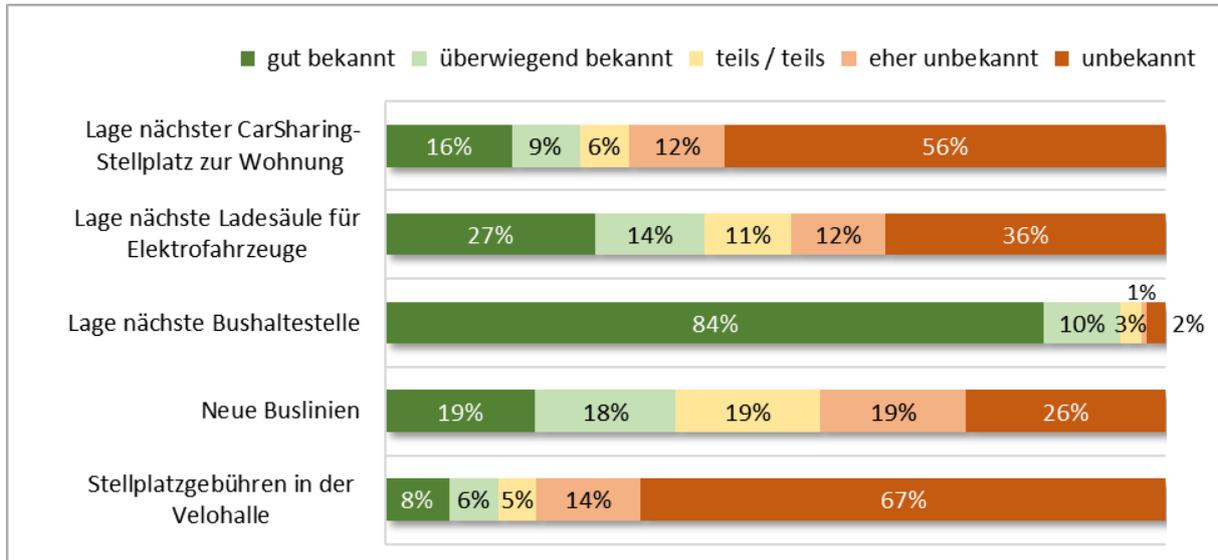


5 Kenntnisse und Bewertungen

16% der Bevölkerung kennt die Lage des nächsten Car-Sharing-Stellplatzes zur Wohnung gut. 27% wissen, wo sich die nächste Ladesäule für Elektrofahrzeuge befindet. Die nächste Bushaltstelle kennt fast jeder. Die Stellplatzgebühren in der Velohalle sind 8% gut und 6% überwiegend bekannt.

Abb. 22 Kenntnisse

nur Personen ab 14 Jahre



Die neuen Buslinien, d.h. die Linie 9 Salzert – Bhf. Stetten, die Ortslinie 10 Haagen, Hauingen und Brombach bzw. die Linie 8 Obertülingen – Duale Hochschule sind insgesamt 19% gut und 18% überwiegend gut bekannt. Zumindest eine Linie kennen 19%. Besonders hohe Aufmerksamkeit erregten die Linien in den betroffenen Ortsteilen, vor allem in Salzert (73% bekannt).

Tab. 10 Kenntnis der neuen Buslinien nach Stadtteil

gewichtet, in Zeilen-%, n = ungewichtete Fallzahl, nur Personen ab 14 Jahre

neue Buslinien: „Linie 9 Salzert – Bhf. Stetten, Ortslinie 10 Haagen, Hauingen und Brombach , Linie 8 Obertülingen – Duale Hochschule, wenn Sie nur eine Linie kennen geben Sie bitte teils/teils an“

		gut bekannt	überwiegend bekannt	teils / teils	eher unbekannt	unbekannt	n (Personen)
Gesamt		19,2%	18,0%	18,5%	18,7%	25,6%	1481
Stadtteil	Kernstadt	16,0%	17,4%	16,0%	20,2%	30,4%	509
	Stetten (ohne Salzert)	20,0%	16,6%	15,3%	24,7%	23,4%	317
	Salzert	40,2%	32,6%	21,3%	3,6%	2,3%	65
	Tülingen	33,1%	24,2%	13,6%	8,8%	20,3%	65
	Tumringen	10,1%	17,7%	17,2%	15,6%	39,4%	129
	Brombach	21,3%	15,3%	20,9%	17,3%	25,1%	177
	Hauingen	22,4%	24,4%	27,9%	13,3%	12,1%	81
	Haagen	12,8%	12,8%	28,4%	18,9%	27,1%	138

Mit der Ausstattung der Bushaltestellen ist jeder Dritte zufrieden und 6% sind sehr zufrieden. (Sehr) unzufrieden sind nur 11%. Überdurchschnittlich zufrieden sind die Bewohner in Brombach und in der Kernstadt. Relativ kritisch sind die Einwohner in Salzert.

Abb. 23 Bewertung der Ausstattung der Bushaltestellen

Durchschnitt sowie in Anteile, nur Personen ab 14 Jahre, Durchschnitt berechnet aus 1 = sehr zufrieden bis 5 = sehr unzufrieden

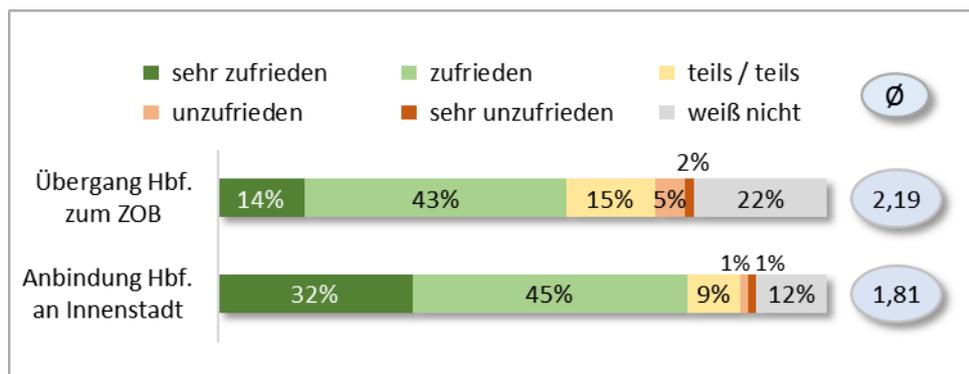


Mit dem Übergang vom Hauptbahnhof zum ZOB sind 14% sehr zufrieden und 43% zufrieden. Nur 5% sind unzufrieden und 2% sehr unzufrieden. 22% haben dazu keine Meinung.

Zur Anbindung des Hauptbahnhofs an die Innenstadt äußert sich jeder Dritte sehr zufrieden und 45% zufrieden. Es gibt nur wenige kritische Stimmen.

Abb. 24 Bewertung des Übergangs vom Hauptbahnhof zum ZOB und die Anbindung des Hauptbahnhofs an die Innenstadt

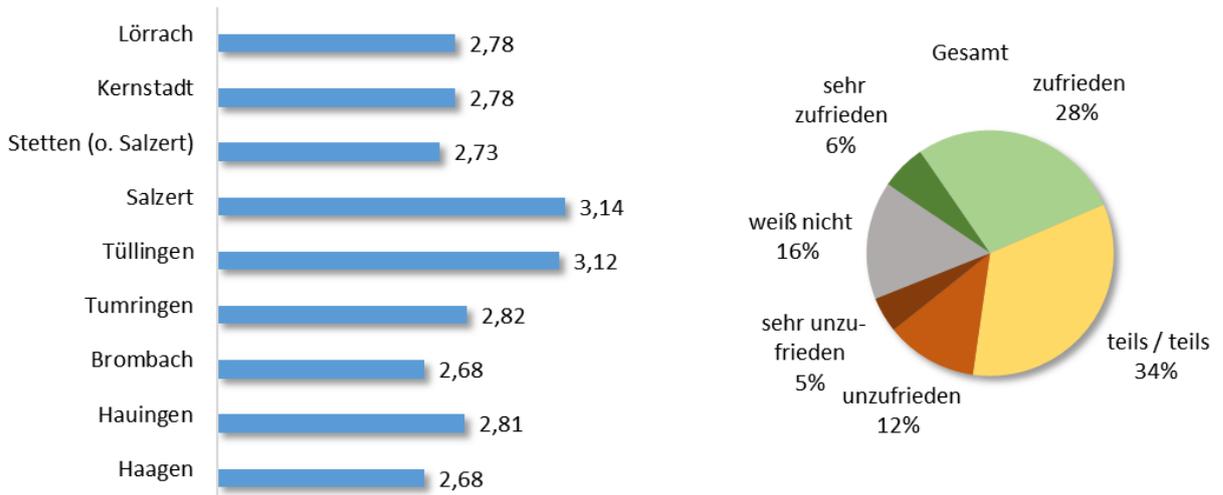
nur Personen ab 14 Jahre, Durchschnitt berechnet aus 1 = sehr zufrieden bis 5 = sehr unzufrieden



Der Radverkehr ist in Lörrach ein wichtiges Verkehrsmittel. Mit den Bedingungen sind 6% sehr zufrieden, 28% zufrieden, 34% teilweise (un-)zufrieden, 12% unzufrieden und 5% sehr unzufrieden. Nur 16% haben dazu keine Meinung. Nicht zuletzt wegen der topografischen Lage werden die Bedingungen in Salzert und Tüllingen besonders kritisch bewertet. Zwischen der generellen Fahrtenhäufigkeit mit dem Fahrrad und der Zufriedenheit mit den Bedingungen des Radverkehrs gibt es keinen statistisch relevanten Zusammenhang.

Abb. 25 Bewertung der Bedingungen für den Radverkehr

Durchschnitt sowie in Anteile, nur Personen ab 14 Jahre, Durchschnitt berechnet aus 1 = sehr zufrieden bis 5 = sehr unzufrieden



Am Schluss des Fragebogens konnten die Befragten Hinweise und Verbesserungsvorschläge zum Verkehr in Lörrach unterbreiten. Von dieser Möglichkeit wurde mit über 1.000 Kommentare rege Gebrauch gemacht. Die zahlreichen Detailvorschläge werden von der Stadt Lörrach im Rahmen des zu erstellenden Strategischen Mobilitätskonzeptes geprüft.