

Ist das Auto unverzichtbar?

Die hier verglichenen Räume ähneln sich in Typ und Besiedlungsdichte: Straßburg und Karlsruhe sind zwei regionalbedeutsame Metropolen mit ähnlichen Siedlungsformen. Das Nordelsass und die Südpfalz sind beides Grenzregionen, wobei die Südpfalz dichter besiedelt ist und mehr kleine zentrale Städte aufweist.

Die Franzosen besitzen mehr Autos...

Die südpfälzischen Landkreise zählen zu den deutschen Landkreisen mit dem höchsten Pkw-Besatz. In den Landkreisen Germersheim und Südliche Weinstraße liegt die Ausstattung bei 630 Pkw pro 1000 Einwohner (Kraftfahrtbundesamt, 2022). Doch im Nordelsass – Haguenau ausgenommen – beträgt die Dichte sogar 690 Pkw pro 1000 Einwohner.

Dabei besitzt die Hälfte der nordelsässischen Haushalte mindestens zwei Pkw. In der Südpfalz trifft dies nur auf ein Drittel der Haushalte zu.

Auch die urbanen französischen Haushalte verfügen über mehr Autos: 68 % der Straßburger Haushalte haben einen Pkw, in Karlsruhe sind es 60 %. Bemerkenswert ist, dass in Karlsruhe zwar mehr Personen einen Führerschein besitzen, aber nur 66 % von ihnen in einem Haushalt mit Pkw leben, während es in Straßburg 84 % sind.

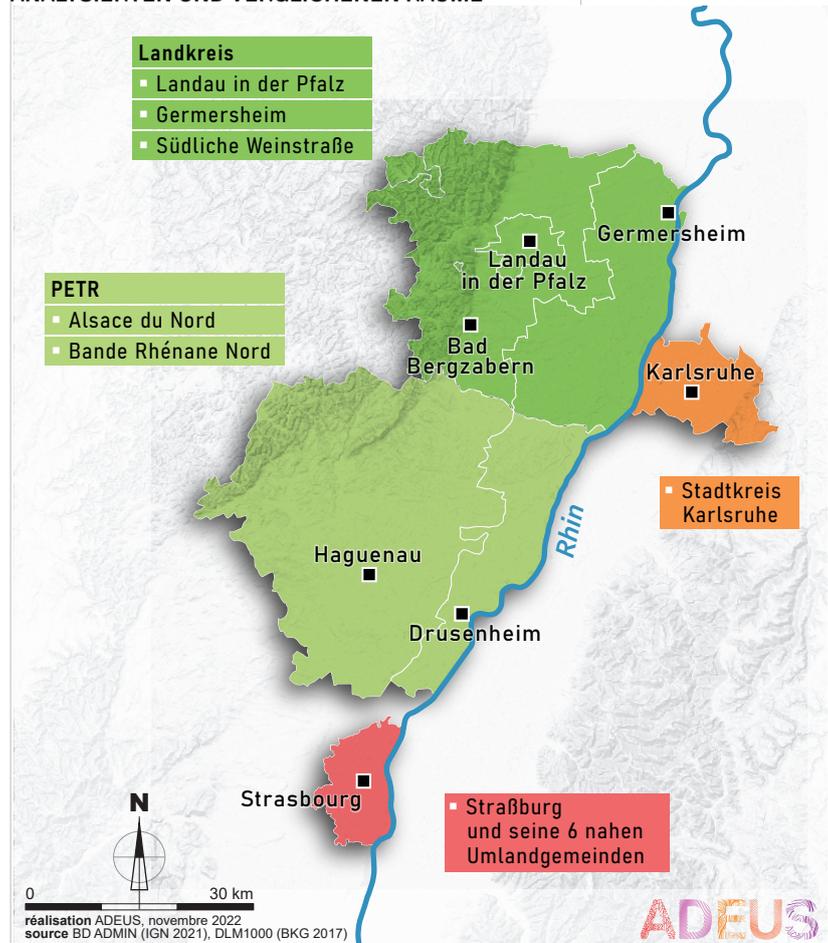
... und fahren häufiger damit

Die Anzahl der Personen, die wenigstens einmal pro Tag einen Pkw nutzen, ist im Nordelsass höher (80 %) als in der Südpfalz (71 %).

Diese hohe Nutzungsrate lässt ebenso wie die höhere Pkw-Ausstattung der nordelsässischen Haushalte auf eine gewisse Abhängigkeit vom Auto schließen. Die Hälfte der Nordelsässer legt die täglichen Wege ausschließlich mit dem Pkw zurück; in der Südpfalz gilt dies nur für ein Drittel der Bevölkerung.

Auch die städtischen Pkw-Nutzer sind in Straßburg zahlreicher (46 %) als in Karlsruhe

ANALYSIERTEN UND VERGLEICHENEN RÄUME



(41 %), der Anteil der ausschließlichen Pkw-Nutzer ist dagegen gleich (20 %).

Die Deutschen sind multimodaler

Für die Mobilität der Deutschen spielt das Auto eine geringere Rolle, da viele von ihnen mehrere Verkehrsmittel nutzen. 62 % der Südpfälzer, die wenigstens drei Wege am Tag zurücklegen, nutzen dafür zwei oder mehr Verkehrsmittel. Im Nordelsass trifft dies nur auf 40 % der Bevölkerung zu.

Auch in den Städten ist dieser Unterschied – wenngleich in geringerem Maße – zu beobachten.

Aktive Mobilität: ein kontrastierendes Bild

Unter aktiven Mobilitätsformen versteht man Zufußgehen und Radfahren (der Vorfahre des Fahrrads, die Draisine, wurde übrigens 1817 von Karl Drais in Karlsruhe erfunden).

Zufußgehen bei geringen Entfernungen

Sehr kurze Wege werden nach wie vor meistens zu Fuß bewältigt, und zwar in beiden Ländern. Städter legen 70 % der Wege unter einem Kilometer per pedes zurück, im stadtreionalen Raum liegt dieser Prozentsatz bei ca. 55 %.

Allerdings ist der Anteil der Fußgänger in der Südpfalz höher (46 %) als im Nordelsass (39 %).

Dass dieser Prozentsatz auf deutscher Seite trotz eines ähnlichen Modal Splits höher ist, liegt auch hier an der **ausgeprägteren Multimodalität der Deutschen**. Die ausschließlichen Pkw-Nutzer (die folglich nie zu Fuß gehen) sind im Nordelsass zahlreicher vertreten als in der Südpfalz. Dagegen gibt es im Nordelsass mehr Personen, die nur zu Fuß gehen. Insgesamt gehen auf der französischen Seite weniger Personen zu Fuß als auf der deutschen Seite.

Echte Unterschiede beim Radverkehr

Ob in urbanen oder in stadtreionalen Räumen, **das Fahrrad ist in Deutschland eindeutig beliebter als in Frankreich**.

Obwohl Straßburg in Frankreich als besonders fahrradaffine Stadt gilt, gibt es hier zweimal weniger Radfahrer (18 % der Gesamtbevölkerung) als in Karlsruhe (34 %).

In den stadtreionalen Räumen ist diese Kluft noch tiefer: Ein Viertel der südpfälzischen Bevölkerung fährt Rad, während es im Nordelsass nur ein Zehntel ist.

Dabei werden auf deutscher Seite auch längere Entfernungen mit dem Rad zurückgelegt:

In der Südpfalz beträgt der Modalanteil des Radverkehrs an Wegen zwischen fünf und zehn Kilometern 18 %, im Nordelsass dagegen nur 2 %; mit 91 % entfällt hier der Löwenanteil auf den Pkw. Interessant ist in diesem Zusammenhang, dass selbst solche weiten Wege fast alle mit dem „klassischen“ Fahrrad, also ohne elektrische Unterstützung, bewältigt werden. **Dies zeigt, dass die Nutzung des herkömmlichen Fahrrads durchaus bis zu einer Entfernung von zehn Kilometern Sinn machen kann, und zwar auch außerhalb der Metropolen.**

Wichtige Gründe für diese Unterschiede sind natürlich das Vorhandensein von Radwegen und das Sicherheitsgefühl der Nutzer.

DIE RADVERKEHRSINFRASTRUKTUR IN DEUTSCHLAND

Neben vielen deutschen Landstraßen verläuft ein von der Fahrbahn getrennter Radweg. Auch gibt es zahlreiche Vorhaben für Radschnellwege und Pendler-Radrouten. An solche Radwege werden hohe Qualitätsstandards angelegt: Sie sind asphaltiert, sicher befahrbar, mitunter beleuchtet und vermeiden Nutzungskonflikte mit anderen Verkehrsarten. Sie sollen die Durchschnittsgeschwindigkeit erhöhen und die Nutzung des Fahrrads für das Arbeitspendeln fördern.



1 PENDLER-RADROUTE IM REGIONALVERBAND FRANKFURT-RHEIN-MAIN

Öffentlicher Verkehr: vorwiegend in den Städten

Der öffentliche Verkehr (ÖV) wird in Frankreich wie in Deutschland häufiger in Städten als in stadtreionalen Räumen genutzt. Dennoch gibt es zahlreiche Unterschiede zwischen den beiden Ländern, sowohl beim Angebot als auch in puncto Nutzerprofile und Nutzungsgewohnheiten.

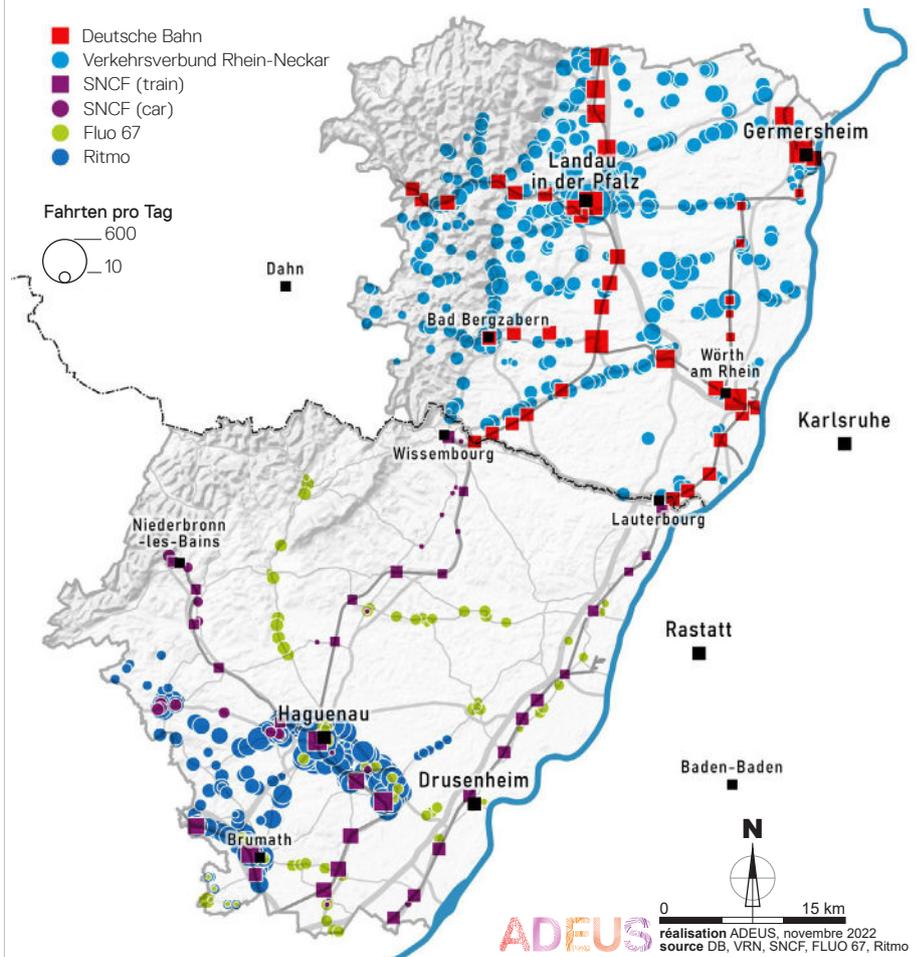
Unterschiedliche ÖV-Angebote in den stadtreionalen Räumen

Der Anteil der ÖV-Nutzer ist in der Südpfalz höher (13 %) als im Nordelsass (8 %). Besonders groß ist diese Differenz bei den unter 18-Jährigen und bei Studierenden.

Eine erste Erklärung für diese Abweichung sind die unterschiedlichen ÖV-Angebote in der Südpfalz und im Nordelsass. Die Südpfalz verfügt über ein engmaschiges Bahn- und Busnetz mit vielen Haltestellen und einer insgesamt besseren Vernetzung. Im Nordelsass ist die ÖV-Anbindung außerhalb der großen Schienen- und Straßenverbindungen inexistent oder gering; eine Ausnahme bilden hier nur die in das ÖV-Netz von Haguenau integrierten Gebiete.

Außerdem gehört die Südpfalz zum Verkehrsverbund Rhein-Neckar, in dessen von Kaiserslautern bis Würzburg reichendem Verbundgebiet für alle Straßen- und Schienennetze des innerstädtischen und regionalen ÖV ein einheitliches Tarifsystem gilt. Dies vereinfacht die Nutzung sowie das Umsteigen zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln und Streckennetzen, da für alle Betreiber innerhalb des Verbundgebietes nur eine Fahrkarte erforderlich ist.

ÖV-ANGEBOTE IN DER SÜDPFALZ UND IM NORDELSASS



DAS DEUTSCHLANDTICKET

Im Frühjahr 2023 wird das neue Deutschlandticket eingeführt. Für nur 49 Euro pro Monat können damit alle öffentlichen Verkehrsmittel des Nah- und Regionalverkehrs benutzt werden. Dieser Tarif liegt unter dem der meisten derzeit angebotenen ÖV-Abonnements. Die Maßnahme kostet Bund und Länder jährlich drei Milliarden Euro.

Nicht nur der Tarif macht dieses Ticket sehr attraktiv, die **deutschlandweite Flatrate** dürfte auch die Nutzung des öffentlichen Nah- und Regionalverkehrs beträchtlich vereinfachen. Vermutlich wird sich das Mobilitätsverhalten durch das Deutschlandticket stark verändern, wodurch die ÖV-Nutzung in unseren beiden Ländern noch weiter auseinanderdriften wird.

Unterschiedliche Nutzerprofile im urbanen Raum

Die „Öffentlichen“ werden in Straßburg in etwa von den gleichen Personen genutzt wie im Nordelsass und in der Südpfalz: Schüler, Studierende und Personen, die keinen Führerschein besitzen.

In Karlsruhe ist dagegen der Schüleranteil geringer, hier nutzen überwiegend Berufstätige öffentliche Verkehrsmittel.

Unterschiedliche Entfernungen

Die mit öffentlichen Verkehrsmitteln zurückgelegten Entfernungen sind in Straßburg zweimal geringer (2,9 km) als in Karlsruhe (6,3 km)¹.

Die verschiedenen Verkehrsmittel haben in den beiden Ländern also andere Einzugsbereiche.

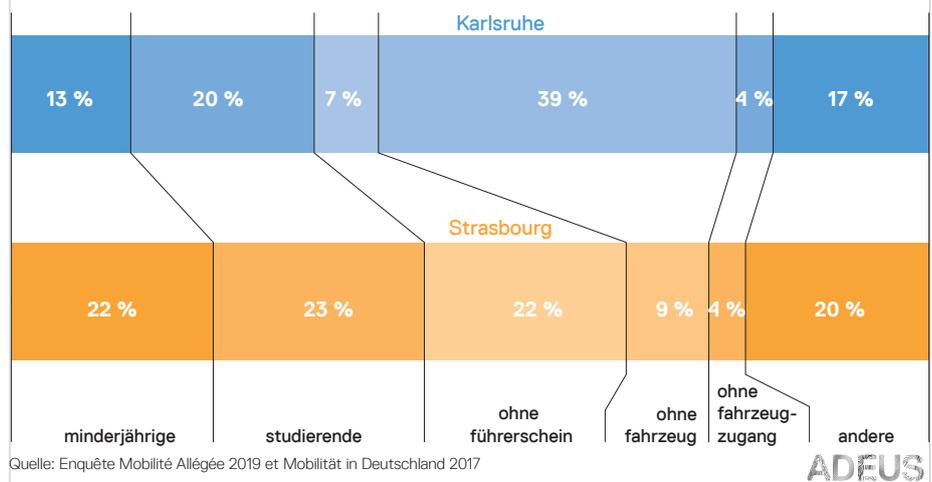
In Straßburg werden mit öffentlichen Verkehrsmitteln Wege zurückgelegt, für die in Karlsruhe das Fahrrad genutzt wird.

In Karlsruhe fällt der ÖV-Anteil am Modal Split erst bei Wegen ab drei Kilometern ins Gewicht: **20 % der mit öffentlichen Verkehrsmitteln zurückgelegten Strecken sind in Karlsruhe länger als 20 km.**

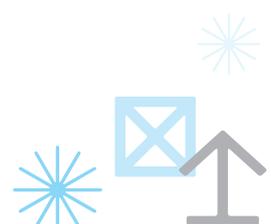
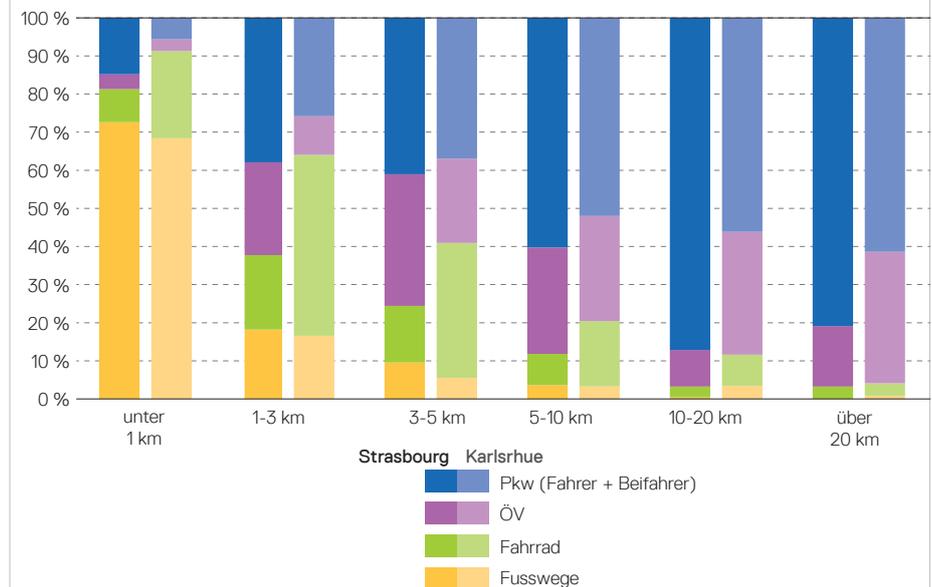
Erklären lässt sich diese Zahl mit der leistungsfähigen Stadtbahn von Karlsruhe, die aufgrund ihrer Geschwindigkeit und Effizienz längere Wege gestattet und dazu ermutigt, weiter entfernt vom Arbeitsort zu wohnen. Dadurch ist eine dezentrale Siedlungsstruktur mit Verdichtung entlang der regionalen ÖV-Strecken entstanden.

¹. Medianwerte

ÖPNV-NUTZERPROFIL



MODALANTEILE NACH ENTFERNUNG



Mobilität, ein Spiegel der Lebensstile?

Die festgestellten Abweichungen spiegeln auch Gewohnheiten und Lebensstile wider. Hier wurden drei große Unterschiede ermittelt, die das Mobilitätsverhalten maßgeblich beeinflussen.

Deutsche Kinder und Jugendliche² sind selbstständiger...

Junge Franzosen werden zu Aktivitäten häufiger von ihren Eltern begleitet, die dafür hauptsächlich den Pkw nutzen.

69 % der nordelsässischen Kinder und Jugendlichen fahren im Laufe des Tages mit dem Auto, in der Südpfalz sind es nur 46 %. Bspw. lassen sich 27 % der Kinder im Nordelsass morgens mit dem Auto in die Schule fahren, gegenüber 16 % in der Südpfalz.

Die deutschen Kinder und Jugendlichen legen ein autonomeres Mobilitätsverhalten an den Tag. In stadtreionalen Räumen nutzen sie öfter öffentliche Verkehrsmittel (37 %), in den Städten das Fahrrad: 50 % der jungen Karlsruher fahren jeden Tag mit dem Rad, in Straßburg sind es nur 15 %.

... was sich auf die Mobilität der Frauen auswirkt

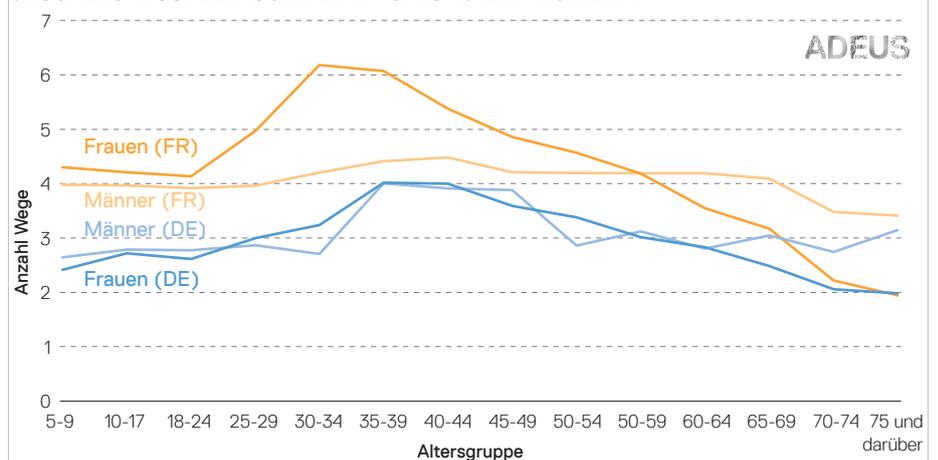
Französischen im gebärfähigen Alter legen viel mehr Wege mit dem Auto zurück, während die Fahrtanzahl der Männer dieser Altersgruppe in etwa konstant bleibt. Auf deutscher Seite ist ein solcher Unterschied zwischen den Geschlechtern nicht zu beobachten.

Zurückzuführen ist dies darauf, dass französische und deutsche Frauen sehr unterschiedlichen Beschäftigungen nachgehen. Im Nordelsass dienen 20 %



INTERNATIONALE SCHULE VAUBAN STRASSE IN STRASSBURG

GESCHLECHTSSPEZIFISCHE ENTWICKLUNG DER MOBILITÄT



Quelle: Enquête Mobilité Allégée 2019 et Mobilité in Deutschland 2017

2. zw. 5 und 18 Jahren

der Wege von Frauen der Begleitung eines Dritten, in den allermeisten Fällen eines Kindes. Diesen Zweck haben nur 10 % der Fahrten von Südpfälzerinnen, von denen im Übrigen 12 % angeben, dass sie Hausfrauen sind. Im Nordelsass trifft dies auf lediglich 6 % der Frauen zu.

Die Mobilität der Französinen ist sehr hoch, da die meisten von ihnen Berufstätigkeit und Familie miteinander vereinbaren müssen. Dies schlägt sich in der Hypermobilität³ nieder: Auf französischer Seite stellen Frauen 65 % der hypermobilen Personen, während auf deutscher Seite 53 % der hypermobilen Personen Männer sind.

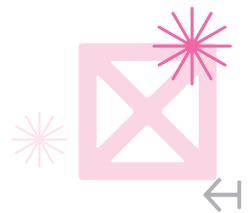
Höhere Verkehrsleistung auf deutscher Seite

Anders als bei der Anzahl der täglichen Wege ist **auf deutscher Seite in der Altersgruppe der 18- bis 60-Jährigen ein geschlechtsspezifischer Unterschied bei den an einem Tag zurückgelegten durchschnittlichen Personenkilometern festzustellen, der sich auf der französischen Seite nicht beobachten lässt.**

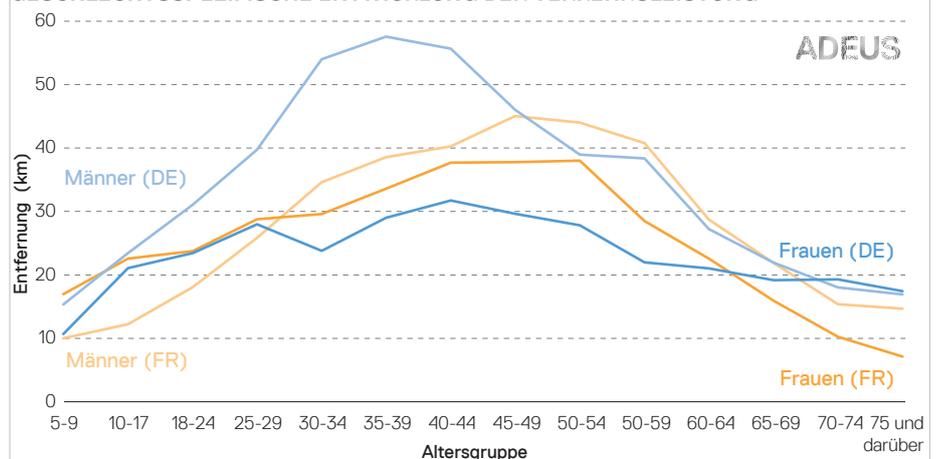
Der Hauptgrund dafür ist die Berufstätigkeit: Deutsche Männer pendeln durchschnittlich 20 km zur Arbeit, während deutsche Frauen lediglich 12 km zurücklegen. Der Arbeitsweg der Franzosen beträgt nur 13,5 km, der von Französinen 11 km.

Warum man in Deutschland eher als in Frankreich geneigt ist, weit entfernt vom Arbeitsort zu wohnen, bedarf über die mit Mobilität und Raumordnung zusammenhängenden Erklärungen hinaus weiterer Untersuchungen.

3. Eine Person gilt als hypermobil, wenn sie im Laufe eines Tages wenigstens 8 Wege zurücklegt.



GESCHLECHTSSPEZIFISCHE ENTWICKLUNG DER VERKEHRSLAISTUNG



Quelle: Enquête Mobilité Allégée 2019 et Mobilität in Deutschland 2017

ZUR UNTERSUCHUNGSMETHODE:

Die französischen Angaben stammen aus der Mobilitätsumfrage 2019, die deutschen aus der Befragung „Mobilität in Deutschland“ des Jahres 2017. Auf französischer Seite wurden die Ergebnisse von einem Interviewer erhoben, während in der deutschen Umfrage 70 % der Antworten von den Befragten selbst eingetragen wurden. Aus Erfahrung weiß man, dass bei schriftlichen Befragungen die sehr kurzen, mehrheitlich zu Fuß zurückgelegten Wege oft unterschlagen werden. Dies erklärt, dass auf deutscher Seite die Anzahl der täglichen Fußwege sowie der Anteil des Fußverkehrs am Modal Split insgesamt geringer sind; daraus lässt sich also kein Trend ableiten. Diese Verzerrungen wurden in unseren Untersuchungen berücksichtigt.

Zudem unterschied sich das deutsche vom französischen Bevölkerungsprofil. Um das Mobilitätsverhalten unter Ausschluss von Verzerrungen durch solche demografischen Abweichungen vergleichen zu können, mussten daher die deutschen und französischen demografischen Kriterien neu eingestuft werden.

Fazit und Herausforderungen

Die vergleichende Analyse des Mobilitätsverhaltens ergab, dass Franzosen und Deutsche die verschiedenen Verkehrsmittel im Alltag auf zum Teil sehr unterschiedliche Art und Weise nutzen. Außerdem wurde dabei erneut der enge Zusammenhang zwischen Angebot, Nutzung und Lebensstilen deutlich.

In den stadregionalen Räumen auf der französischen Seite verfügen die Haushalte über eine höhere Pkw-Ausstattung, das Auto wird hier systematischer genutzt, und die Abhängigkeit vom motorisierten Individualverkehr ist generell größer. In Deutschland werden mehr Alternativen zum Pkw angeboten. Bspw. sind das Radwegenetz und die öffentlichen Verkehrsmittel gut ausgebaut. Diese vielfältigen Mobilitätsangebote erklären, dass die Deutschen multimodaler unterwegs sind als ihre französischen Nachbarn.

Während das Fahrrad auf französischer Seite vor allem in den Städten und für relativ kurze Wege genutzt wird, steht der Radverkehr auf der Beliebtheitskala der Deutschen dank gut ausgebauter, sicherer

Radwege auch außerhalb der Metropolen und schon in jungem Alter deutlich weiter oben. **Die Fahrradnutzung in Deutschland zeigt, dass dieses Verkehrsmittel – sogar ohne elektrische Unterstützung – für Entfernungen bis zu zehn Kilometern und damit auch für Überlandfahrten geeignet ist.** In diese Richtung gehen im Übrigen zahlreiche Vorhaben zum Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur. Dank dieser hohen Investitionen dürfte die Fahrradnutzung in Deutschland weiter vorangetrieben werden. In Frankreich könnte die Tatsache, dass das Mobilitätsgesetz (LOM, 2019) den Kommunalverbänden die Zuständigkeit für Mobilität übertragen hat, in den nächsten Jahren in Verbindung mit der Radverkehrsstrategie der *Collectivité européenne d'Alsace* (CEA) zu einem verstärkten Ausbau der Fahrradinfrastruktur führen.

Die unterschiedliche Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel in der Südpfalz und im Nordelsass steht in direktem Zusammenhang mit der Angebotssituation. Da es im Nordelsass keine Alternativen zum motorisierten Individualverkehr gibt, ist der Pkw hier unverzichtbar; dies wirkt sich insbesondere

auf die Mobilität von Schülern und damit von deren Müttern aus. Die Einführung des Deutschlandtickets für 49 Euro pro Monat macht öffentliche Verkehrsmittel preislich gegenüber dem Auto überaus wettbewerbsfähig und vereinfacht ihre Nutzung weiter.

In Karlsruhe ist zu beobachten, dass das dort vorhandene sehr leistungsstarke ÖPNV-Angebot (aber auch das Straßennetz) Berufstätige dazu veranlasst, ihren Wohnort weit entfernt vom Arbeitsort zu wählen, und damit zur Suburbanisierung beiträgt. Die Deutschen legen weit größere Entfernungen zurück als die Franzosen, am energieintensivsten und umweltschädlichsten sind aber gerade lange Wege. Diese großen Distanzen sowie die Abhängigkeit von aufwändiger Verkehrsinfrastruktur sind insofern problematisch, als die Verringerung der Mobilität und der zurückgelegten Entfernungen ein wichtiger Hebel für die Erreichung der Ziele in punkto Treibhausgasemissionen und die Abfederung der Energie-, Umwelt- und Klimakrise ist.



Weitere Informationen finden Sie unter:

- [Pratiques de mobilité en région frontalière - Regards croisés : Alsace du Nord-Palatinat du Sud et Strasbourg-Karlsruhe](#), ADEUS, novembre 2022
- [Qui sont les usagers des transports en commun urbains ? Quelles sont les évolutions depuis 2009 ?](#), ADEUS, février 2022
- [Quels enjeux et perspectives pour un espace métropolitain Strasbourg-Karlsruhe ?](#), ADEUS, juin 2021
- [Enquête mobilité 2019 : Résultats essentiels](#), ADEUS, décembre 2019
- [Exploiter le potentiel cyclable dans le Bas-Rhin](#), Note de l'ADEUS n°34, avril 2011
- [Mobilität in Deutschland – MiD, Ergebnisbericht](#), février 2019



Agence
d'urbanisme
de Strasbourg
Rhin supérieur

Herausgeber: **Pierre Laplane, Generaldirektor der ADEUS**
Projektteam: **Antoine Frediani** (Projektleiter), **Janine Ruf**,
Anna Trentini, **Benoit Vimbert**, **David Marx**, **Jean-Yves**
Sauter, **Hyacinthe Blaise**
PTP 2022 - Projekt-Nr.: **5.2.2.6**
Photo und layout: **Jean Isenmann**

© ADEUS - Numéro ISSN 2109-0149
Infoblätter und Aktuelles zum Thema Städtebau
auf der Website der ADEUS www.adeus.org