



Mobilität in Deutschland – MiD

# Regionalbericht

Stadt Hamburg

eine Studie des:



durchgeführt von:

**infas**

In Kooperation mit:



**infas 360**

Regionalbericht für





**eine Studie des:**  
Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur



**vorgelegt von:**  
infas Institut für angewandte  
Sozialwissenschaft GmbH  
Friedrich-Wilhelm-Straße 18  
53113 Bonn



**in Kooperation mit:**  
Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt e. v.  
Institut für Verkehrsforschung  
Rutherfordstraße 2  
12489 Berlin



IVT Research GmbH  
M 4, 10  
68161 Mannheim



infas 360 GmbH  
Ollenhauerstraße 1  
53113 Bonn



**Regionalbericht für:**  
Freie und Hansestadt Hamburg  
Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation  
Verkehrs- und Infrastrukturentwicklung  
Alter Steinweg 4  
20459 Hamburg

**Projekt:**  
5563  
Bonn, April 2020  
Version 1.1

Folgende Zitierweisen werden empfohlen:

Langform:

Follmer, Robert. Pirsig, Tim. Belz, Janina. Brand, Thorsten. Eggs, Johannes. Ermes, Bernd. Gruschwitz, Dana. Kellerhoff, Jette. Roggendorf, Martina (2020): Mobilität in Deutschland – MiD Regionalbericht Stadt Hamburg. Studie von infas, DLR, IVT und infas 360 im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (FE-Nr. 70.904/15) und der Stadt Hamburg. Bonn, Berlin.

Kurzform:

infas, DLR, IVT und infas 360 (2020): Mobilität in Deutschland (im Auftrag des BMVI)

# Vorbemerkung

Im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) hat das infas Institut für angewandte Sozialwissenschaft GmbH die Studie „Mobilität in Deutschland – MiD 2017“ durchgeführt. Die Umsetzung erfolgte in Kooperation mit dem Institut für Verkehrsforschung am Deutschen Zentrum für Luft- und Raumfahrt e. V. (DLR), der IVT Research GmbH sowie der infas 360 GmbH. Dabei konnte auf Ergebnisse und Erfahrungen aus den Erhebungen der Vorgängerstudien „Mobilität in Deutschland 2002“ und „Mobilität in Deutschland 2008“ aufgebaut werden, an denen infas ebenfalls mitgearbeitet hat.

Neben dem BMVI haben sich verschiedene regionale Auftraggeber mit eigenen Stichproben an der MiD 2017 beteiligt, um zuverlässige Daten zur Alltagsmobilität der Bürgerinnen und Bürger ihrer Region zu erhalten. In der Stadt Hamburg haben im Rahmen der Studie 14.666 Personen in 7.784 Haushalten Informationen zu ihrem Mobilitätsverhalten gegeben. Die Befragung erfolgte zwischen Mai 2016 und September 2017.

Der vorliegende Bericht stellt die Ergebnisse vor und gliedert sich in drei Hauptabschnitte:

- Zunächst wird kurz die Datengrundlage erläutert.
- Danach werden die grundsätzlichen Ergebnisse zur Verkehrsmittelnutzung der Hamburger Bürgerinnen und Bürger ausführlich beschrieben.
- Im Anschluss werden ausgewählte Themenbereiche vertieft. So werden die Nutzer, aber auch die Potenziale der öffentlichen Verkehrsmittel und des Radverkehrs genauer betrachtet.
- Weitere Vertiefungsbereiche sind Sharing Angebote, die Nahmobilität, regionale Pendlerverflechtungen sowie eine Analyse der CO<sub>2</sub>-Fußabdrücke im Alltagsverkehr.

Die Ergebnisse für das Jahr 2017 werden an einigen Stellen mit den Resultaten der regionalen MiD aus dem Jahr 2008 verglichen. Da aufgrund der zwischenzeitlichen Zensuskorrektur die Hochrechnungen der bundesweiten MiD 2008 im Auftrag des BMVI rückwirkend angepasst und mit einer Neugewichtung der älteren Erhebungen verknüpft wurden, haben sich für 2008 bisher vorliegende Resultate geringfügig geändert. Diese Änderungen werden im vorliegenden Bericht berücksichtigt.

Darüber hinaus werden die Befragungsergebnisse für die Stadt Hamburg in einem eigenen Tabellenband dokumentiert. Dieser enthält eine Grundausswertung aller Merkmale sowohl für die Stadt Hamburg insgesamt als auch für einzelne Analysegruppen.

Zusätzlich zum vorliegenden Bericht wurden ein bundesweiter Ergebnisbericht, ein Methodenbericht, ein Tabellenband und ein Datennutzerhandbuch zusammengestellt. Vor allem der Methodenbericht enthält eine detaillierte Darstellung des MiD-Erhebungskonzepts. Dort können bei Bedarf Details nachgeschlagen werden. Daher sind die methodischen Erläuterungen im vorliegenden Regionalbericht knapp gehalten. Weitere Projektinformationen sind auf den Internetseiten der Studie unter [www.mobilitaet-in-deutschland.de](http://www.mobilitaet-in-deutschland.de) verfügbar.

infas Institut für angewandte  
Sozialwissenschaft GmbH



# Ergebnistelegamm

## Wie mobil sind die Einwohnerinnen und Einwohner der Stadt Hamburg?

Mit einem Anteil von 87 Prozent ist die absolute Mehrheit an einem durchschnittlichen Tag mindestens für einen kurzen Weg außer Haus. Im Durchschnitt absolvieren alle Einwohnerinnen und Einwohner täglich 3,2 Wege mit insgesamt 38 Kilometern in 93 Minuten.

## Wachsendes Verkehrsaufkommen in Hamburg

Ähnlich wie in anderen deutschen Großstädten fällt das Verkehrsaufkommen 2017 in Hamburg gegenüber der MiD-Erhebung 2008 etwas höher aus. Lag es 2008 bei 5,6 Millionen Wegen am Tag, sind es nun etwa 6,0 Millionen Wege am Tag. Dieser Anstieg ist vor allem auf die wachsende Stadtbevölkerung zurückzuführen. Einen etwas größeren Zuwachs zeigt die Verkehrsleistung. 2008 lag sie für die Hamburger Bevölkerung noch bei gut 53 Millionen Personenkilometern täglich. 2017 beträgt der Wert rund 70 Millionen Kilometer am Tag.

## Welche Verkehrsmittel nutzen sie auf ihren Wegen?

An einem durchschnittlichen Tag werden die meisten Wege im motorisierten Individualverkehr (MIV), also in der Regel mit dem Auto, zurückgelegt (36 Prozent). Wege von Mitfahrerinnen oder Mitfahrern machen davon über ein Drittel aus (10 Prozent). Etwa jeder vierte Weg wird zu Fuß und jeder siebte Weg mit dem Fahrrad absolviert. Für den nicht-motorisierten Individualverkehr ergibt sich damit ein Anteil von über 40 Prozent. Die restlichen 22 Prozent entfallen auf die öffentlichen Verkehrsmittel (ÖV). Im Vergleich zu 2008 sind die Anteile des öffentlichen Verkehrs und des Fahrrads um 3 bzw. 2 Prozentpunkte gestiegen. Der MIV ging dagegen um 3 Prozentpunkte zurück.

## Wie groß ist der Anteil der Verkehrsmittel auf Basis der zurückgelegten Kilometer?

Werden anstelle der Wege die Personenkilometer als Basis herangezogen, verschiebt sich das Verhältnis der Verkehrsmittel deutlich. Der Anteil von MIV und ÖV steigt auf mehr als 90 Prozent der Personenkilometer. Zu Fuß oder mit dem Fahrrad werden lediglich rund 10 Prozent der Kilometer absolviert. Hier hat seit 2008

insbesondere der ÖV zugewonnen (+8 Prozentpunkte) und der MIV Anteile verloren (-7 Prozentpunkte).

## Einpendler im Fokus

Wird die Auswertung um die Wege von Personen mit Wohnsitz im Umland erweitert, die Hamburg zur Arbeit, zum Einkaufen oder aus anderen Anlässen besuchen, verändert sich der Modal Split zugunsten des MIV und des öffentlichen Verkehrs. Fahrer und Mitfahrer zusammengenommen, steigt der MIV-Anteil von 36 auf 40 Prozent und der des ÖV von 22 auf 25 Prozent. Ein Minus von zusammen 7 Prozentpunkten entsteht dagegen für den Fuß- und Radverkehr. Letzterer reduziert sich im Anteil von 15 auf 12 Prozent. Es sind also deutliche Verschiebungen erkennbar und erstmalig kann das städtische Verkehrsgeschehens auf Grundlage dieser „Tagesbevölkerung“ betrachtet werden.

## Aus welchen Anlässen werden Wege zurückgelegt?

Die meisten Wege der Hamburgerinnen und Hamburger werden im Rahmen der Berufsausübung oder Ausbildung absolviert, also von und zur Arbeit bzw. Bildungseinrichtung oder während der Arbeitszeit. Danach folgen Freizeitwege, Wege zum Einkaufen und für Erledigungen sowie zur Begleitung.

## Wie sind die Hamburgerinnen und Hamburger mit Pkw, Fahrrädern und Zeitkarten für den ÖPNV ausgestattet?

Bundesweit ist die Pkw-Flotte auf mittlerweile gut 43 Millionen Fahrzeuge in den privaten Haushalten angewachsen. Die Ausstattung steigt insbesondere in ostdeutschen Ländern und in ländlichen Regionen. In Hamburg geht der Trend in die andere Richtung. 2017 sind mehr als vier von zehn städtischen Haushalten autofrei – gegenüber etwa jedem dritten zu dem Erhebungszeitpunkt 2008. Im Gegenzug wächst allerdings der Anteil der Haushalte mit zwei oder mehr Pkw.

Mit 57 Prozent besitzt die Mehrheit der Haushalte in der Stadt Hamburg mindestens ein eigenes Auto. Drei von vier Personen ab 14 Jahren besitzen ein eigenes, funktionstüchtiges Fahrrad, Elektrofahrrad oder

## Ein durchschnittlicher Tag in der Stadt Hamburg

**87 %** der Bevölkerung unterwegs




pro Person:

**3,2 Wege** mit insgesamt **38 km** in **93 Min.**

**36 %** der Wege im Auto


**35 %** Arbeits-, Dienst- und Ausbildungswege

## Verfügbare Verkehrsmittel

**57 %** mit Auto 



**77 %** haben ein Fahrrad, Elektrofahrrad oder Pedelec

**43 %** nutzen Zeitkarten für Busse und Bahnen 

## Wöchentliche Mobilitätsroutinen

**21 %** nur mit dem Auto

**30 %** kombinieren Auto mit ÖV oder Fahrrad

## Noten für die Verkehrssituation in Hamburg

**2** für Fußwege und ÖV

**3** für Fahrrad

**3+** für das Auto

Pedelec. Über 40 Prozent der Hamburgerinnen und Hamburger steht mit einer Zeitkarte zudem der Zugang zu den Bussen und Bahnen in der Region offen.

### Welche Verkehrsmittel bestimmen die wöchentlichen Mobilitätsroutinen?

Lediglich rund jede fünfte Person nutzt im Laufe einer üblichen Woche auf ihren Wegen ausschließlich das Auto. 12 Prozent kombinieren in diesem Zeitraum das Auto mit dem Fahrrad, während 11 Prozent es mit den Angeboten der öffentlichen Verkehrsmittel kombinieren. Der Anteil der Einwohnerinnen und Einwohner, die ausschließlich öffentliche Verkehrsmittel, das Fahrrad oder die Kombination aus beiden nutzen, ist deutlich höher (43 Prozent). Einen geringen Anteil haben Personen, die sowohl Auto, öffentliche Verkehrsmittel als auch das Fahrrad im Laufe einer üblichen Woche nutzen, sowie Personen, die in diesem Zeitraum auf keines dieser Verkehrsmittel zurückgreifen.

### Stellenwert der Nahmobilität?

Je nach Definition nehmen Wege im Bereich des Wohnumfelds einen hohen Stellenwert ein. Bei einer 5-Kilometer-Wegegrenze betrifft dies sechs von zehn zurückgelegten Wegen in Hamburg. Bei geringer liegenden Entfernungen reduziert sich der Anteil. Aber bereits Wege mit bis zu 2 Kilometern Entfernung umfassen über ein Drittel aller Wege der Hamburgerinnen und Hamburger. Das Zurücklegen kurzer Entfernungen ist also mehr Regel als Ausnahme in unserer Alltagsmobilität. Dies gilt selbst dann, wenn berücksichtigt wird, dass insbesondere viele Berufstätige auf hohe Tageskilometersummen kommen und der Tagesschnitt über alle Personen bei beachtlichen 38 Kilometern liegt, also auch längere Distanzen zum Mobilitätsalltag gehören.

### Junge Erwachsene mit mehr Autoverzicht, aber wachsende Autovorlieben bei Seniorinnen und Senioren

In Hamburg wie auch in anderen größeren Städten sind junge Erwachsene heute weniger autoorientiert als ihre Altersgenossen in den vergangenen Jahren. In den mittleren Altersgruppen verhält es sich allerdings anders. So unterscheidet sich die Alltagsmobilität der 30- bis 60-Jährigen nur wenig von der dieser Altersgruppe in der MiD-Erhebung 2008.

Bei den Seniorinnen und Senioren wächst seit 2008 die Automobilität insbesondere in deren höchsten Altersgruppen ganz erheblich. Hintergrund sind vor allem mehr ältere Frauen, die selbst am Steuer sitzen und öfter über ein Auto verfügen als frühere Seniorinnen. Die Mobilitätsquoten von Kindern und Jugendlichen

gehen dagegen im Vergleich zu den 2008er Ergebnissen zurück.

### Wie wird die Verkehrssituation in Hamburg wahrgenommen?

Von allen Verkehrsmitteln nutzen die Hamburgerinnen und Hamburger im Alltag am liebsten die eigenen Füße. Die Möglichkeit, Wege vor Ort ausschließlich zu Fuß zurückzulegen, liegt bei der Bewertung der Verkehrssituation passend dazu mit einer Durchschnittsnote von 1,9 auf Rang eins. Knapp dahinter liegt der ÖPNV mit einer Durchschnittsnote von 2,1 sowie das Auto (2,6). Am schlechtesten wird die Verkehrssituation für das Fahrrad wahrgenommen – die Gesamtnote beträgt hier 2,8.

### Sharing-Angebote im Alltagsverkehr

Die verfügbaren Car- und Bikesharing-Angebote wirken vielfältig. Sie erzielen für ihre erst kurze Präsenzzeit bereits eine beachtliche Reichweite. Ein erheblicher Teil der Hamburgerinnen und Hamburger nutzt eines oder sogar beide Angebote zumindest sporadisch – beziehungsweise verfügt überhaupt erst einmal über eine Carsharing-Mitgliedskarte. Bezogen auf mindestens eins der beiden Angebote, nähert sich dieser Anteil der 30-Prozent-Marke. Knapp die Hälfte dieser Gruppe bezieht sogar beides in seine Mobilitätsentscheidungen ein. Es bleibt aber oft bei der Option und im Alltag wird doch ein anderes Verkehrsmittel in Anspruch genommen. Dies zeigt der sehr geringe Anteil der Carsharing-Nutzung am täglichen Verkehrsaufkommen.

### Veränderungen erkennbar, aber erst ein Anfang

Veränderungen in Richtung eines umweltgerechteren Verkehrs sind erkennbar. Sie erreichen aber selbst in der Stadt nicht die oft erwartete Gesamtdynamik. Insgesamt bleibt das Auto, vor allem beim Blick auf die Kilometerleistung und außerhalb der Städte, mit großem Abstand Verkehrsmittel Nummer eins. Bundesweit gesehen werden Veränderungen zudem eher durch strukturelle Effekte wie der (Re-)Urbanisierung und dem Beschäftigungszuwachs als durch verkehrliche Verbesserungen getrieben. Wo diese jedoch konsequent und nutzerorientiert umgesetzt werden, erzielen sie auch entsprechende Nachfrageveränderungen.

# Inhaltsverzeichnis

<b>1</b>	<b>Datengrundlage – Konzept der MiD 2017 und Anwendung in Hamburg</b> .....	<b>13</b>
1.1	Stichprobenverfahren .....	13
1.2	Erhebungsdesign .....	14
1.3	Befragungsinhalte.....	16
<b>2</b>	<b>Stadt Hamburg – Gebiet und Einwohner .....</b>	<b>19</b>
<b>3</b>	<b>Mobilitätsvoraussetzungen – Ausstattung mit Pkw, Fahrrädern und ÖPNV-Fahrkarten</b> .....	<b>23</b>
3.1	Pkw in den Haushalten .....	23
3.2	Ausstattung mit Fahrrädern, Pedelecs und Elektrofahrzeugen.....	25
3.3	Genutzte ÖPNV-Fahrkarten.....	27
<b>4</b>	<b>Mobilität in der Stadt Hamburg – zentrale Kennwerte</b> .....	<b>29</b>
4.1	Mobilitätsquote, Unterwegszeiten, Tagesstrecken und Wegezahlen .....	29
4.2	Wegelängen und Wegedauern .....	31
4.3	Hauptverkehrsmittel (Modal Split) .....	35
4.4	Verkehrsmittelkombinationen (Intermodalität).....	40
4.5	Wegezwecke .....	41
4.6	Tagesverlauf des Verkehrsaufkommens.....	44
<b>5</b>	<b>Verkehrsmittelwahl im Alltag – übliche Nutzung und Kombinationen .....</b>	<b>47</b>
5.1	Übliche Nutzung des Autos.....	47
5.2	Übliche ÖPNV-Nutzung .....	49
5.3	Übliche Nutzung des Fahrrads.....	50
5.4	Übliche Verkehrsmittelnutzung Jahresvergleich.....	51
5.5	Unterwegs zu Fuß.....	51
5.6	Übliche Verkehrsmittelnutzung im Wochenverlauf .....	52
<b>6</b>	<b>Bewertung der Verkehrssituation – Zufriedenheit und Alltagseinstellungen .....</b>	<b>57</b>
<b>7</b>	<b>Radverkehr in der Stadt Hamburg .....</b>	<b>61</b>
7.1	Fahrradverfügbarkeit .....	61
7.2	Übliche Fahrradnutzung.....	63
7.3	Verkehrssituation, Fahrradabstellplätze und Einstellungen zum Radfahren.....	65
7.4	Anlässe, Entfernungen und Dauern von Wegen per Rad.....	67
<b>8</b>	<b>Kundenstruktur und Kundenpotenziale im ÖPNV .....</b>	<b>71</b>
8.1	Anlässe, Entfernungen und Dauern von ÖV-Wegen.....	71
8.2	Übliche Nutzung von Bussen und Bahnen .....	73
8.3	Bewertung der Verkehrssituation und Einstellungen zum ÖPNV .....	76
8.4	Mögliche Potenziale im ÖPNV.....	78

---

<b>9</b>	<b>Sharing-Angebote</b> .....	<b>81</b>
9.1	Inanspruchnahme von Carsharing und Bikesharing .....	81
9.2	Eine kleine Bilanz .....	84
<b>10</b>	<b>Nahmobilität</b> .....	<b>85</b>
10.1	Was ist überhaupt „Nahmobilität“? .....	85
10.2	Größenordnung und wichtige Parameter .....	86
10.3	Was tun in der Nahmobilität? .....	90
<b>11</b>	<b>Regionale Pendlerverflechtungen</b> .....	<b>91</b>
<b>12</b>	<b>CO<sub>2</sub>-Fußabdrücke im Alltagsverkehr</b> .....	<b>95</b>
<b>13</b>	<b>Fazit</b> .....	<b>99</b>

# Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1	Ablauf der Erhebung.....	15
Abbildung 2	Verteilung der Befragten nach Erhebungsform.....	15
Abbildung 3	Befragungsinhalte.....	16
Abbildung 4	Bezirke und Stadtregionen in Hamburg.....	20
Abbildung 5	Haushaltsstruktur.....	21
Abbildung 6	Ökonomischer Status der Haushalte.....	22
Abbildung 7	Tätigkeit der Einwohnerinnen und Einwohner.....	22
Abbildung 8	Autobesitz in den Haushalten.....	23
Abbildung 9	Zugänglichkeit des Fahrradstellplatzes.....	26
Abbildung 10	Fahrradsicherung zu Hause.....	27
Abbildung 11	Genutzte ÖPNV-Fahrkarten.....	27
Abbildung 12	Mobilitätskennwerte im städtischen Vergleich.....	30
Abbildung 13	Mobilitätskennwerte nach Wochentagen.....	31
Abbildung 14	Wegelänge nach Zweck und Hauptverkehrsmittel.....	33
Abbildung 15	Wegedauer nach Zweck und Hauptverkehrsmittel.....	33
Abbildung 16	Hauptverkehrsmittel auf den Wegen (Modal Split).....	35
Abbildung 17	Hauptverkehrsmittel auf den Wegen (Modal Split) im Jahresvergleich.....	36
Abbildung 18	Hauptverkehrsmittel auf den Wegen (Modal Split) im Regionalvergleich (Bezirke und Stadtregionen).....	39
Abbildung 19	Hauptverkehrsmittel auf den Wegen (Modal Split) nach ökonomischem Status und Tätigkeit..	39
Abbildung 20	Hauptverkehrsmittel auf den Wegen (Modal Split) nach Geschlecht und Altersgruppen.....	40
Abbildung 21	Wege Zwecke in Hamburg im Jahresvergleich.....	41
Abbildung 22	Wege Zwecke im Regionalvergleich.....	42
Abbildung 23	Wege Zwecke nach Geschlecht und Altersgruppen.....	42
Abbildung 24	Wege Zwecke nach ökonomischem Status und Tätigkeit.....	43
Abbildung 25	Tagesverlauf des Verkehrsaufkommens.....	44
Abbildung 26	Übliche Nutzung des Autos.....	48
Abbildung 27	Übliche Nutzung des Autos nach Geschlecht und Altersgruppen.....	48
Abbildung 28	Übliche Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs.....	49
Abbildung 29	Übliche Nutzung des Fahrrads.....	50
Abbildung 30	Übliche Verkehrsmittelnutzung im Jahresvergleich.....	51
Abbildung 31	Übliche Häufigkeit von ausschließlich zu Fuß zurückgelegten Wegen.....	52
Abbildung 32	Verkehrsmittelnutzung im üblichen Wochenverlauf (Multimodalität).....	53
Abbildung 33	Bewertung der Verkehrssituation am Wohnort.....	57
Abbildung 34	Einstellung zur Verkehrsmittelnutzung im Alltag.....	59
Abbildung 35	Bewertung der Verkehrssituation am Wohnort und Einstellung zur Verkehrsmittelnutzung im Alltag.....	60
Abbildung 36	Fahrradbesitz nach ökonomischem Status des Haushalts und Tätigkeit.....	62
Abbildung 37	Übliche Nutzung des Fahrrads nach Geschlecht und Altersgruppen.....	63
Abbildung 38	Übliche Nutzung des Fahrrads nach ökonomischem Status des Haushalts.....	64
Abbildung 39	Einstellung zur Nutzung des Fahrrads im Alltag nach Geschlecht und Nutzungshäufigkeit.....	66
Abbildung 40	Einstellung zur Nutzung des Fahrrads im Alltag nach ökonomischem Status.....	66
Abbildung 41	Zugänglichkeit des Fahrradstellplatzes nach Geschlecht und Nutzungshäufigkeit.....	67
Abbildung 42	Fahrradsicherung zu Hause nach Geschlecht und Nutzungshäufigkeit.....	68
Abbildung 43	Hauptverkehrsmittel nach Wegezweck.....	68
Abbildung 44	Wegedauer nach Hauptverkehrsmittel.....	69
Abbildung 45	Wege Längen nach Hauptverkehrsmittel.....	70

Abbildung 46	Hauptverkehrsmittel nach Wegezwecken .....	72
Abbildung 47	Übliche Nutzung des ÖPNV nach Geschlecht und Altersgruppen .....	73
Abbildung 48	Übliche Nutzung des ÖPNV nach ökonomischem Status des Haushalts .....	74
Abbildung 49	ÖPNV-Anbindung im Vergleich .....	75
Abbildung 50	Bewertung der Verkehrssituation für den ÖPNV nach Regionen .....	76
Abbildung 51	Bewertung der Verkehrssituation für den ÖPNV nach Nutzungshäufigkeit .....	77
Abbildung 52	Einstellung zur Nutzung des ÖPNV im Alltag nach Regionen .....	77
Abbildung 53	Einstellungen zur Nutzung des ÖPNV nach Nutzungshäufigkeit .....	78
Abbildung 54	ÖPNV-Potenzialgruppen .....	79
Abbildung 55	Carsharing-Nutzung und Carsharing-Mitgliedschaft .....	82
Abbildung 56	Tagesstrecke nach Stadtregionen .....	86
Abbildung 57	Nahversorgungsqualität in den Stadtregionen .....	87
Abbildung 58	Tagesstrecke nach verhaltenshomogenen Gruppen .....	88
Abbildung 59	Modal Split Tagesbevölkerung .....	91
Abbildung 60	CO <sub>2</sub> -Fußabdrücke im Alltagsverkehr – nach ökonomischem Status .....	97
Abbildung 61	CO <sub>2</sub> -Fußabdrücke im Alltagsverkehr – nach Nutzersegmenten .....	97

Für eine bessere Lesbarkeit werden in den Abbildungen lediglich Anteile von mindestens 3 Prozent beschriftet.

## Tabellenverzeichnis

Tabelle 1	Autobesitz nach Haushaltstyp und ökonomischen Status .....	24
Tabelle 2	Pkw-Führerscheinbesitz .....	24
Tabelle 3	Fahrrad-, Elektrofahrrad- oder Pedelecbesitz .....	25
Tabelle 4	Genutzte ÖPNV-Fahrkarten nach ökonomischem Status und Altersgruppen .....	28
Tabelle 5	Wegelänge und -dauer nach Geschlecht und Altersgruppen .....	34
Tabelle 6	Kennwerte 2017 zum Modal Split und Hauptverkehrsmitteln in ausgewählten Städten oder Regionen .....	37
Tabelle 7	Verkehrsaufkommen und Verkehrsleistung nach Zwecken .....	43
Tabelle 8	Multimodale Personen .....	54
Tabelle 9	Monomodale Personen .....	55
Tabelle 10	Bikesharing-Nutzungshäufigkeit nach Geschlecht, Alter und Region .....	84
Tabelle 11	Wegelängen nach Nahversorgungsqualität am Wohnort und Regionen .....	89
Tabelle 12	Anteil Wege nach oder in Hamburg von Bewohnerinnen und Bewohnern der Umlandkreise* .....	92
Tabelle 13	Anteil der Ein- und Auspendlerwege nach Hauptzweck und Hauptverkehrsmittel .....	93
Tabelle 14	Durchschnittliche Treibhausgas-Emission* einzelner Verkehrsmittel im Personenverkehr, Bezugsjahr 2017 .....	95



# 1 Datengrundlage – Konzept der MiD 2017 und Anwendung in Hamburg

Die Auswertungen im vorliegenden Bericht beruhen auf der Erhebung „Mobilität in Deutschland – MiD 2017“. Die MiD wird als Leitstudie zum Alltagsverkehr in Deutschland vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) beauftragt. Sie wurde im Jahr 2017, nach 2002 und 2008, zum dritten Mal durchgeführt. Ziel der Erhebung ist es, die Alltagsmobilität der Bürgerinnen und Bürger zusammen mit grundlegenden Merkmalen der Haushalte und Personen zu erfassen. Neben Ergebnissen für das gesamte Bundesgebiet können Kennzahlen für Bundesländer und Gebietstypen abgeleitet werden.

Da auf allen administrativen Ebenen zuverlässige Daten für die Verkehrsplanung benötigt werden, eröffnete das BMVI regionalen öffentlichen Institutionen die Möglichkeit, zusätzliche Regionalstichproben zu beauftragen. Diese erlauben detailliertere Analysen zum Verkehrsgeschehen sowie zur Ausstattung der Haushalte mit Verkehrsmitteln für diese Regionen.

Letztlich haben sich rund 60 Institutionen an der MiD 2017 beteiligt. Neben Bundesländern und Verkehrsverbänden gehören Städte und Landkreise dazu.

## Befragte in Hamburg

Die Stadt Hamburg hat mit einer Regionalstichprobe teilgenommen. Insgesamt wurden 14.666 Personen aus 7.784 Haushalten in der Stadt befragt und dabei 45.054 Wege erfasst.

Auf dieser Datenbasis werden im vorliegenden Bericht die Alltagsmobilität der Bürgerinnen und Bürger der Stadt Hamburg beschrieben und ausgewählte Themen vertieft. Die Ergebnisse werden zudem mit denen ähnlicher Gemeinden in Deutschland verglichen.

Zur Ermittlung zentraler Mobilitätskennzahlen nutzt die MiD das sogenannte Bewohnerkonzept. Dabei wird die Mobilität der Einwohnerinnen und Einwohner einer Region erhoben und analysiert. Um auch Pendelbeziehungen und daraus resultierende verkehrliche Verflechtungen einzubeziehen, die vor allem

zwischen zentralen Städten und ihrem Umland bestehen, werden die Untersuchungsregionen entsprechend groß angelegt. Die Basisauswertungen der MiD zum Alltagsverkehr beruhen auf der Auswertung der erfassten Wege der Einwohnerinnen und Einwohner der betrachteten Region. Der Verkehr, der von Besucherinnen und Besuchern in der Region verursacht wird, bleibt dabei unberücksichtigt.

Im Folgenden werden zunächst die Stichprobe, das Erhebungsdesign und die Befragungsinhalte erläutert. Neben dieser Kurzdarstellung liegen auch ein ausführlicher Methodenbericht sowie ein Nutzerhandbuch für die MiD 2017 vor. Zusammen mit dem Ergebnisbericht für die Bundesrepublik sind diese auf der Projektseite unter [www.mobilitaet-in-deutschland.de](http://www.mobilitaet-in-deutschland.de) zu finden.

## 1.1 Stichprobenverfahren

Die MiD 2017 stützt sich auf eine bundesweite Basisstichprobe mit 30.000 Haushalten aus dem Auftrag des BMVI. Zusätzlich wurden Regionalstichproben mit einem Gesamtumfang von 106.650 Haushalten von regionalen Auftraggebern finanziert. Bei der Erhebung wurden diese Vorgaben um rund 15 Prozent übertroffen und 316.361 Personen in 156.420 Haushalten befragt, die von 960.619 Wegen berichteten.

Wie bereits in den MiD 2002 und 2008 umfasst die Grundgesamtheit der aktuellen MiD die deutschsprachige Wohnbevölkerung in Deutschland im Alter ab 0 Jahren.

Die Stichprobe wurde in einem sogenannten Triple-Frame-Ansatz gezogen. Als Auswahlrahmen (Frames) dienten die drei Grundlagen Melderegister, Festnetztelefonnummern und Mobilfunktelefonnummern.

Da die Melderegister in Deutschland auf der Gemeindeebene organisiert sind, erfolgte die Stichprobenziehung aus diesem Auswahlrahmen zweistufig: Im

ersten Schritt wurden pro Bundesland mittels einer geschichteten Zufallsauswahl Gemeinden gezogen. Bei der Schichtung wurden Lage und Gemeindegröße kombiniert, um die räumliche und siedlungsstrukturelle Repräsentativität der Stichprobe zu gewährleisten. Die so ausgewählten Gemeinden wurden im zweiten Schritt jeweils um eine Zufallsstichprobe ihrer Einwohnerinnen und Einwohner gebeten. In den beiden zurückliegenden MiD-Erhebungen 2002 und 2008 wurde die Stichprobe ausschließlich aus den Melderegistern gewonnen.

In der MiD 2017 wurde dieser Auswahlrahmen durch den aller deutschen Festnetztelefonnummern sowie den aller deutschen Mobilfunktelefonnummern ergänzt. Die beiden letztgenannten Frames bestehen aus zufällig generierten Nummern (RDD, Random Digit Dialing), wobei auch Telefonnummern aus nicht öffentlich zugänglichen Verzeichnissen berücksichtigt wurden. Die Stichprobenziehung aus diesen beiden Auswahlrahmen erfolgte jeweils einstufig, also ohne zusätzliche Vorauswahl von Gemeinden.

In der bundesweiten Basisstichprobe des BMVI wurden alle drei Auswahlrahmen kombiniert. Dabei wurde darauf geachtet, mindestens 20.000 Haushalte aus dem Auswahlrahmen Melderegister, 7.000 Haushalte aus dem Auswahlrahmen Festnetztelefonnummern und 3.000 Haushalte aus dem Auswahlrahmen Mobilfunktelefonnummern zu befragen.

Die Regionalstichproben für Städte wurden nach Möglichkeit aus dem Melderegister gezogen, während für Landkreise oder andere Gebiete mit zahlreichen Gemeinden Stichproben aus der regionalen Gesamtheit der Festnetztelefonnummern gewonnen wurden. Zusätzliche Stichproben aus Mobilfunktelefonnummern gab es hier nicht, da diese nicht im Vorfeld einer Region zugeordnet werden können. Die Kombination der drei Auswahlrahmen erlaubte eine optimale Abdeckung der verschiedenen Regionen und deren Einwohnerinnen und Einwohner. Die Stichprobe für die Stadt Hamburg beruht auf dem Melderegister.

## 1.2 Erhebungsdesign

Die Datenerhebung erstreckte sich von Mai 2016 bis September 2017. Die Haushalte der Stichprobe wurden nahezu gleich verteilt über alle Tage innerhalb des Erhebungszeitraums befragt. Der Einsatz erfolgte stichtagsorientiert. Die Erhebung fand in zwei Phasen statt:

- In der ersten Phase wurde eine Haushaltsbefragung durchgeführt, bei der die Haushaltszusammensetzung, die vorhandenen Verkehrsmittel im Haushalt und einige weitere Merkmale Gegenstand waren.
- In der zweiten Phase wurden alle Haushaltsmitglieder einzeln zu persönlichen Merkmalen, zur Alltagsmobilität und zu ihren Wegen an einem vorgegebenen Stichtag befragt.

Bei der Erhebung kamen drei Methoden zum Einsatz:

- telefonische Interviews (CATI: *computer assisted telephone interview*)
- webbasierte Fragebögen (CAWI: *computer assisted web interview*)
- klassische Papierfragebögen (PAPI: *paper and pencil interview*)

Die Haushalte konnten frei zwischen diesen drei Methoden wählen. Bei Bedarf konnten die Methoden auch zwischen der ersten Stufe (dem Haushaltsinterview) und der zweiten Stufe (dem Personeninterview) gewechselt werden. Dieser sogenannte Mixed-Mode-Ansatz erleichtert die Teilnahme für die ausgewählten Haushalte und begrenzt gleichzeitig die Erhebungskosten. Der Ablauf der Erhebung ist in [Abbildung 1](#) dargestellt. Die entsprechenden Fallzahlen und die Verteilung auf die Erhebungsmodi in Hamburg zeigt [Abbildung 2](#).

Um die Haushalte vorab gut über die Studie zu informieren und zur Teilnahme zu motivieren, wurde ein umfassendes Kommunikationskonzept entwickelt. Zunächst wurden die Kontaktdaten der ausgewählten Haushalte, soweit möglich, vervollständigt. Dazu wurden öffentlich zugängliche Register wie Telefonbücher verwendet. Für Haushalte aus den Melderegistern wurde, wenn vorhanden, eine Telefonnummer und für Haushalte aus den Telefonstichproben, wenn vorhanden, eine Postanschrift ergänzt. Die Informations- und Kontaktierungskanäle sind ebenfalls in [Abbildung 1](#) dargestellt.

Beim Haushaltsinterview sollten nicht nur die soziodemografischen Angaben und die Verkehrsmittelausstattung erhoben, sondern auch der Haushalt für das spätere Personeninterview gewonnen werden. Die teilnahmebereiten Haushalte erhielten per Post oder E-Mail für jedes Haushaltsmitglied ein individuelles

Abbildung 1 Ablauf der Erhebung

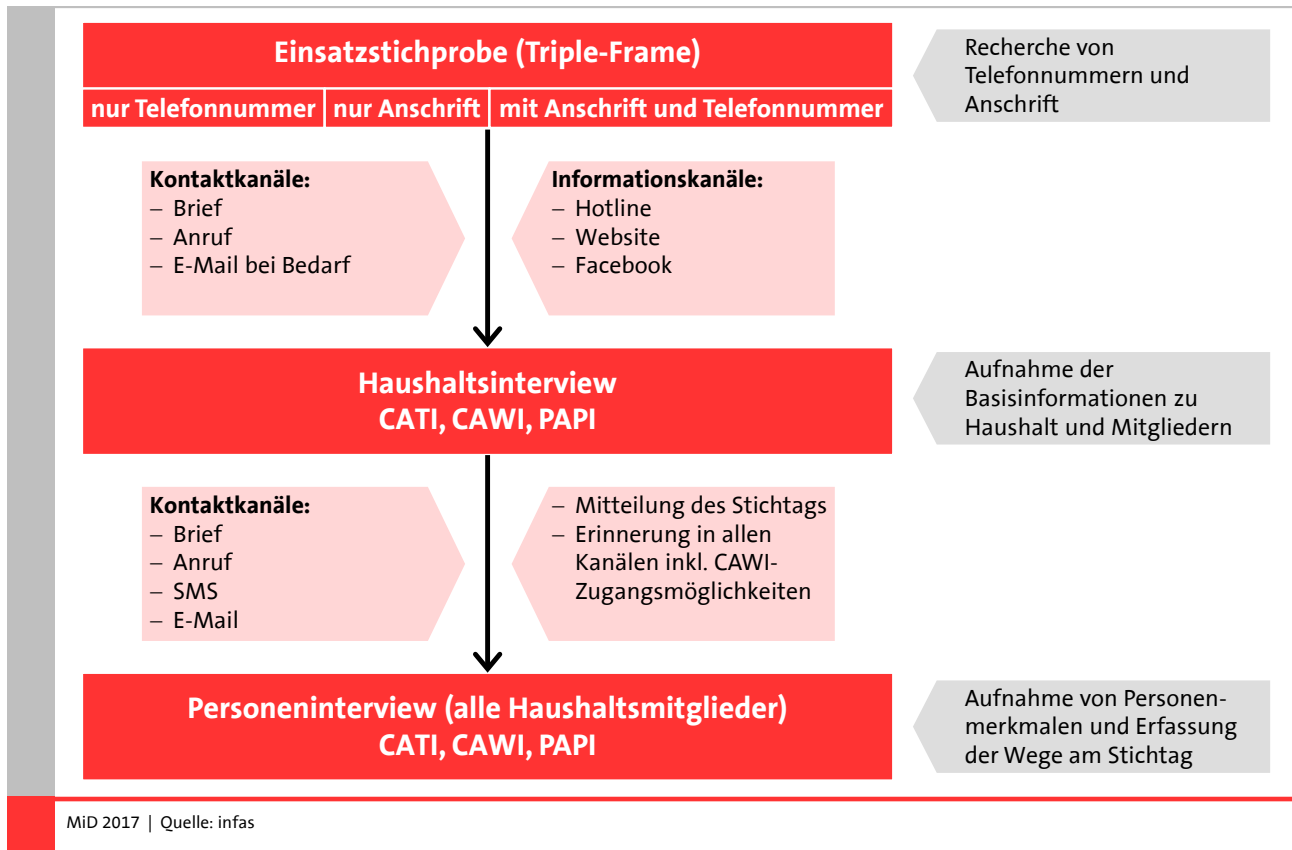


Abbildung 2 Verteilung der Befragten nach Erhebungsform



Wegeblatt für den vorgegebenen Stichtag. Darüber hinaus wurde jeder Haushalt einen Tag vor dem Stichtag an das Aufzeichnen der Wege erinnert (telefonisch, per SMS oder per E-Mail).

Das eigentliche Personeninterview fand für alle Haushaltsmitglieder unmittelbar nach dem Stichtag statt, maximal nach zwei Wochen. Soweit möglich sollte jede Person selbst befragt werden. Ausnahmen bildeten Kinder unter zehn Jahren. Für Haushaltsmitglieder ab zehn Jahren konnten andere Personen stellvertretend interviewt werden, falls die eigentlich zu befragende Person in den nächsten Wochen nicht erreichbar oder unter 14 Jahren alt war. Das Hauptziel war jedoch, innerhalb des 14-tägigen Zeitfensters nach dem Stichtag mit jedem Haushaltsmitglied ein Interview zu führen.

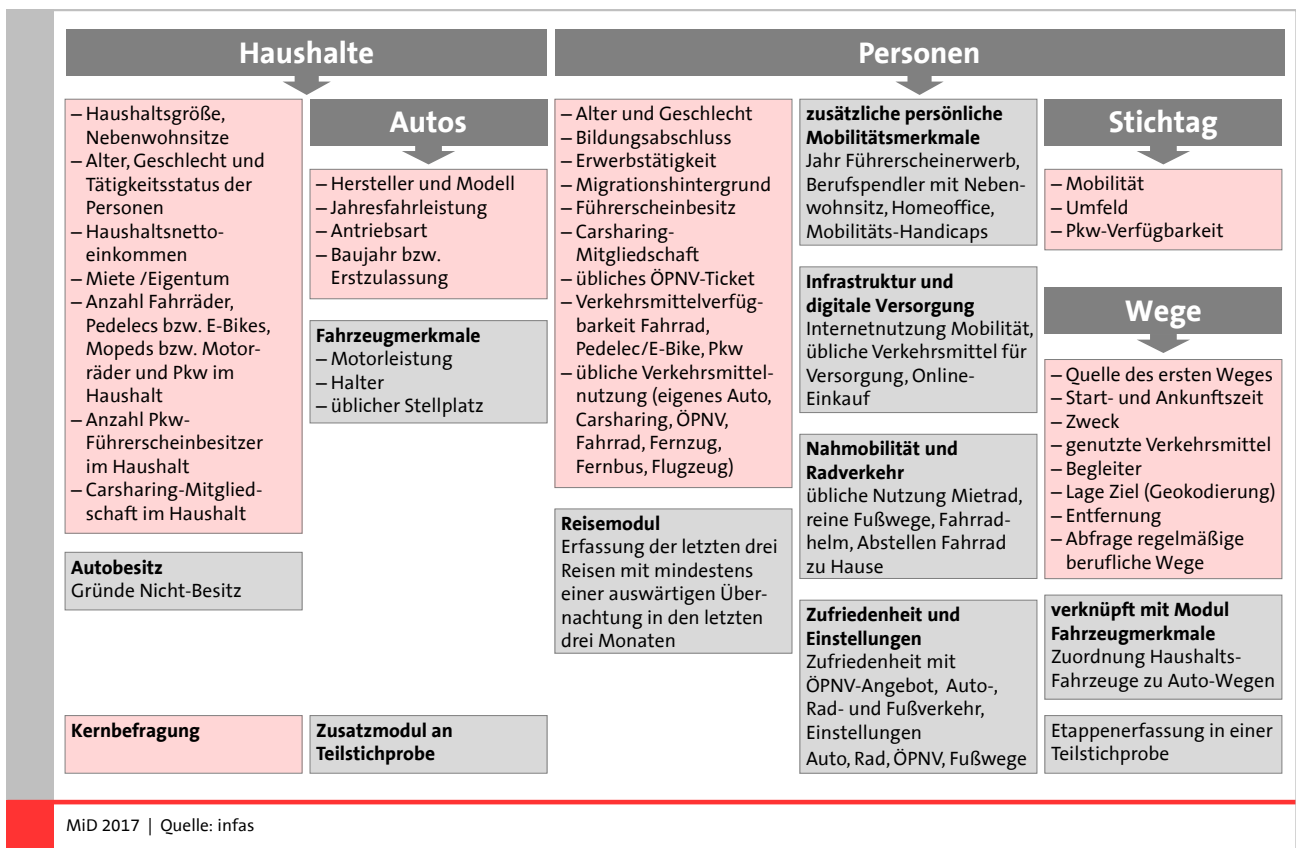
### 1.3 Befragungsinhalte

Abbildung 3 gibt einen Überblick über die verschiedenen Merkmalsebenen und Inhalte der Haushalts- und Personeninterviews in der MiD 2017. Grundsätzlich können allgemeine Angaben zu Haushalten und Autos (aus dem Haushaltsinterview) sowie Angaben zur Person, zu Reisen, zur Mobilität am festgelegten Stichtag, zu Wegen und Etappen (im Personeninterview) unterschieden werden.

Das Kernstück des Personeninterviews bildet die Erfassung der Wege am Stichtag. Dabei wurden von bis zu zwölf Wegen detaillierte Angaben dokumentiert, unter anderem der Wegezweck, der Ausgangspunkt des Weges, die Lage des Ziels, die genutzten Verkehrsmittel, die Anzahl der begleitenden Personen und die Länge des zurückgelegten Weges.

Um Teilnehmerinnen und Teilnehmern, die im Rahmen ihrer Berufsausübung regelmäßig zahlreiche Wege absolvieren (z. B. Vertreter, Lieferanten, Busfahrer oder Postboten), das Ausfüllen des Fragebogens zu erleichtern, wurden deren Wege in einem speziellen Fragebogenmodul erhoben. Dieses liefert Ergebnisse zur berufsbedingten Mobilität an einem

Abbildung 3 Befragungsinhalte



Tag (Hauptzweck, Entfernung, Anzahl der zurückgelegten Wege und überwiegend genutztes Verkehrsmittel). Auf diese Weise wurde einer Untererfassung dieses Teils des Wirtschaftsverkehrs im Rahmen der Stichtagserhebung vorgebeugt.

Um in der MiD 2017 neue Themen berücksichtigen zu können, ohne dabei die individuelle Befragungsdauer im Vergleich zu den Vorgängerstudien deutlich zu erhöhen, wurde das Befragungsprogramm in ein Kern- und ein Zusatzprogramm unterteilt. Die zentralen Fragen des Kernprogramms sind in der [Abbildung 3](#) hellrot hinterlegt und wurden in jedem Interview erhoben. Die Inhalte des Zusatzprogramms sind in der [Abbildung](#) grau hinterlegt und wurden lediglich für Teilstichproben aus der telefonischen und webbasierten Erhebung erfasst. Die Papierfragebögen enthielten keine Fragen aus dem Zusatzprogramm.

Für die Basisstichprobe des Bundes galten folgende Regeln für das Zusatzbefragungsprogramm:

- Das Fahrzeugmodul wurde nach einem Zufallsprinzip in der Hälfte der Haushalte erhoben.
- Das Reisemodul wurde bei 10.000 Personen erhoben.
- Das Etappenmodul kam bei einem Teil der Bundes- sowie der Baden-Württemberg-Stichprobe zum Einsatz, für den es zusätzlich beauftragt wurde.
- Von den übrigen Modulen wurden jedem Haushalt zwei nach dem Zufallsprinzip zugewiesen.

Die Auftraggeber der regionalen Stichproben konnten zwei Module auf der Personenebene festlegen, die dann für alle von ihnen beauftragten Haushalte (mit Ausnahme der PAPI-Teilnehmerinnen und -Teilnehmer) erhoben wurden. Wurde keine Entscheidung übermittelt, wurden die Module analog zur Basisstichprobe zufällig verteilt.

Die Stadt Hamburg hat die Module „Nahmobilität und Radverkehr“ sowie „Zufriedenheit und Einstellungen“ gewählt. Die entsprechenden Ergebnisse werden im Verlauf des Berichts an verschiedenen Stellen vorgestellt. Eine ausführliche Dokumentation enthält auch dazu der getrennt vorliegende Tabellenband.



## 2 Stadt Hamburg – Gebiet und Einwohner

Die Stadt Hamburg zählt mit ihren rund 1,8 Millionen Einwohnerinnen und Einwohnern zu den 16 Metropolregionen innerhalb der Stadtregionen Deutschlands (Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein, Stand 2017; RegioStaR-Raumtypologie des BMVI und BBSR, Stand 2018). Zur Einordnung werden die Ergebnisse für die Stadt Hamburg mit denen für Deutschland sowie mit denen für Metropolregionen verglichen. Dazu wird der „Regionalstatistische Raumtyp – RegioStaR“ verwendet, der vom Bundesverkehrsministerium (BMVI) und vom Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) für die Mobilitäts- und Verkehrsforschung 2018 entwickelt wurde. Diese Raumtypisierung verfolgt ein räumliches Drei-Ebenen-Konzept. Dieses bezieht sowohl relevante kleinräumige (innerstädtische), lokale (auf Gemeinde- bzw. Stadtebene) als auch regionale Gegebenheiten mit ein. Die Typisierung basiert auf einer hierarchischen Unterscheidung von städtischen und ländlichen Regionen anhand der Einwohnerzahl und Verflechtungsbereiche sowie weiterer Differenzierungen anhand des Bevölkerungspotenzials, der Zentralität und des Urbanisierungsgrads. Im Vergleich zu anderen Gemeindetypisierungen spielt die Lage der Gemeinde eine entscheidende Rolle. Weitere Informationen zum „Regionalstatistischen Raumtyp – RegioStaR“ sind auf den Internetseiten des BMVI zu finden (z. B. <https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/G/regionalstatistische-raumtypologie.html>, abgerufen am 04.01.2019). Die Stadt Hamburg wird dem Raumtyp „Stadtregion – Metropolen“ zugeordnet.

Für die Auswertungen werden zwei unterschiedliche Arten der regionalen Differenzierung herangezogen. Diese werden auch in der abgebildeten Karte dargestellt (siehe *Abbildung 4*). In der ersten Variante wird das Stadtgebiet für einige wenige Betrachtungen auf Basis der amtlichen Bezirke folgendermaßen unterteilt:

- Hamburg-Mitte
- Altona
- Eimsbüttel
- Hamburg-Nord

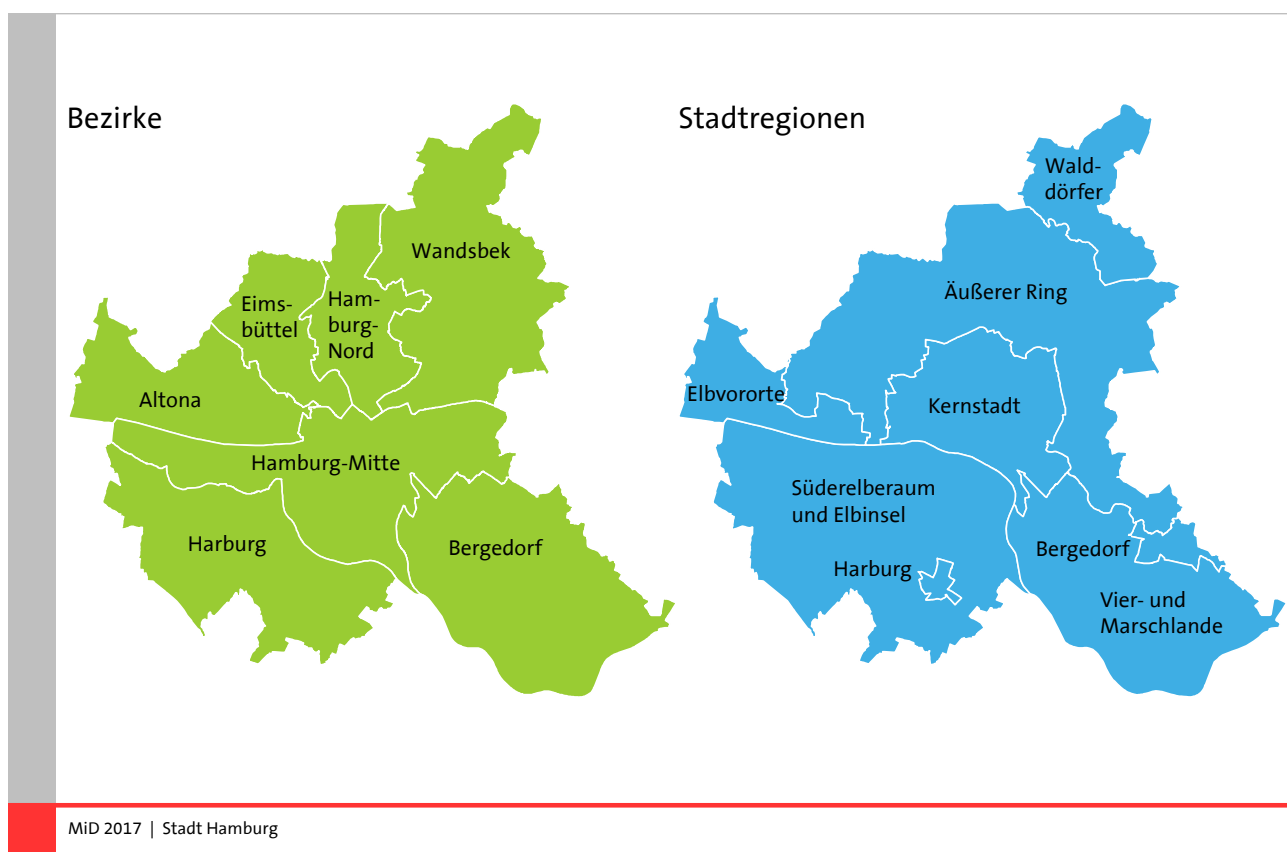
- Wandsbek
- Bergedorf
- Harburg

In einer zweiten Variante der regionalen Differenzierung wurde ein Stadtmodell für die Stadt Hamburg entwickelt, welches die raumstrukturellen und sozio-ökonomischen Unterschiede – und damit letztlich auch die Mobilitätsvoraussetzungen – innerhalb der Stadt eher abbilden kann als die amtlichen Bezirke und daher auch in den meisten Untersuchungen verwendet wird. Folgende Stadtregionen werden hier nach unterschieden:

- Kernstadt
- Äußerer Ring
- Süderelberraum und Elbinsel
- Harburg/Bergedorf
- Elbvororte
- Vier- und Marschlande
- Walddörfer

Festzuhalten ist, dass sich die Region Harburg/Bergedorf nur auf die beiden Kerngebiete bezieht, die aufgrund ihrer sehr ähnlichen Struktur zusammengefasst wurden.

Im Folgenden werden die wichtigsten erhobenen Personen- und Haushaltsdaten für die Stadt Hamburg und für die sieben Stadtregionen vorgestellt. Eine solche innerstädtische Differenzierung ist möglich, da die Ergebnisse durch die regionale Vertiefungsstichprobe auf vergleichsweise hohen Fallzahlen von rund 200 bis über 3.000 Haushalten pro Region beruhen. Auf Ebene der Bezirke fällt die Fallzahl mit rund 500 in den kleinsten Bezirken sogar noch etwas höher aus, allerdings verdoppeln sich in beiden Regionalisierungen die Fallzahlen auf der Personenebene. Daher können Abweichungen in den Ergebnissen als statistisch relevant interpretiert werden. Sollte dies in einigen Ausprägungen nicht der Fall sein, wird darauf an den betreffenden Stellen im Text hingewiesen.

**Abbildung 4** Bezirke und Stadtregionen in Hamburg

### Viele Alleinlebende in Hamburg

Mit einem Anteil von 49 Prozent sind Einpersonenhaushalte in der Stadt Hamburg am häufigsten (siehe Abbildung 5). Die größte Gruppe unter diesen Haushalten bilden Alleinlebende mittleren Alters. Insbesondere in der Kernstadt ist der Anteil Alleinlebender hoch, während ihr Anteil in den Vier- und Marschlanden sowie in den Walddörfern nur bei rund einem Drittel liegt.

Die zweitgrößte Gruppe in der Stadt stellen die Zweipersonenhaushalte dar. Beinahe jeder dritte Haushalt kann dieser Kategorie zugeordnet werden. Ältere Zweipersonenhaushalte, in denen die jüngste Person mindestens 60 Jahre alt ist, machen circa die Hälfte davon aus (ohne Abbildung). Der Anteil von Zweipersonenhaushalten fällt im Süderelb-raum und der Elbinsel mit 35 Prozent recht hoch aus, während insbesondere die Kernstadt einen deutlich geringeren Anteil aufweist.

Der Anteil der Haushalte mit mindestens drei Erwachsenen ist mit 4 Prozent hingegen gering – auch im Vergleich zum Wert für Deutschland, der fast doppelt so hoch ist.

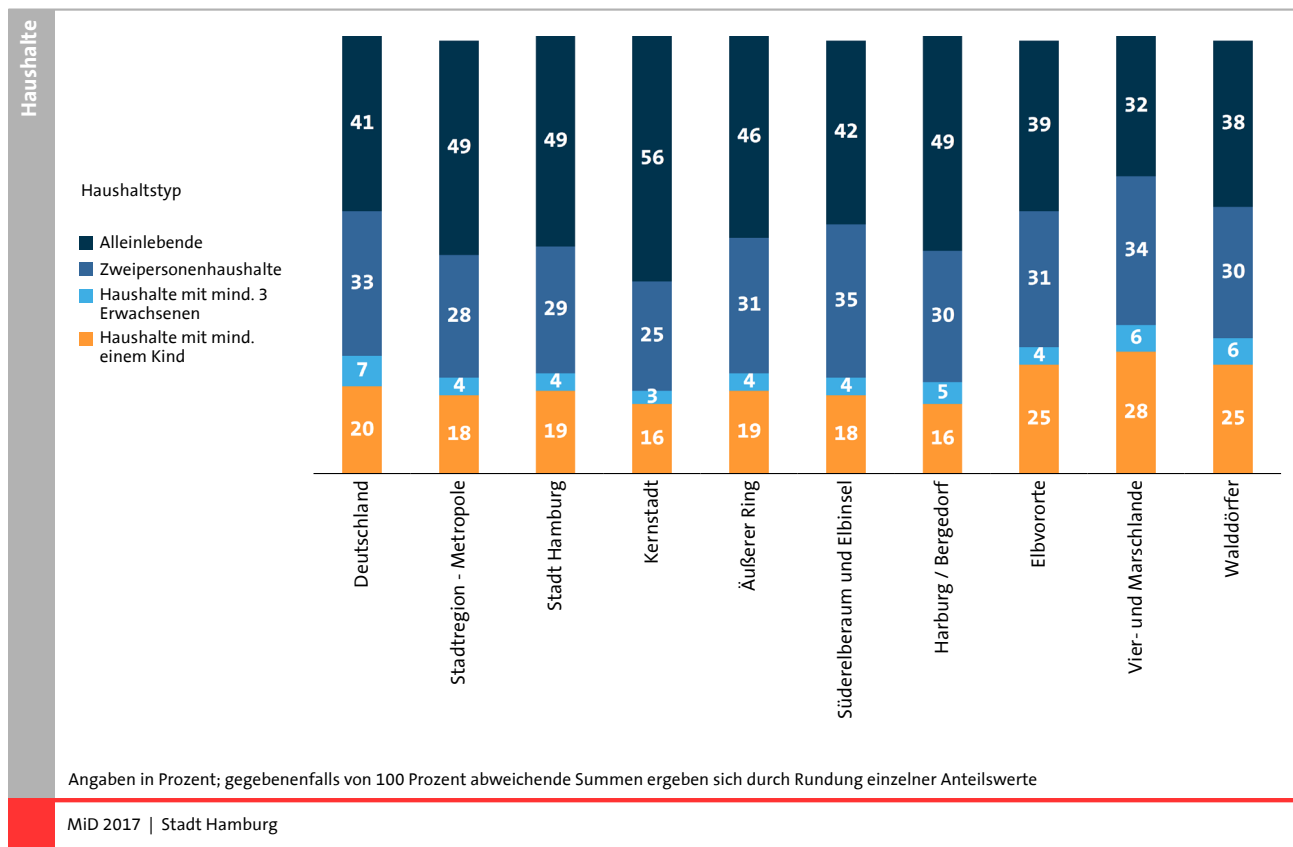
Ein weiteres wichtiges strukturelles Merkmal ist der Anteil der Haushalte mit Kindern. Die diesbezüglich mit Abstand höchsten Anteile weisen die Elbvororte, die Walddörfer sowie die Vier- und Marschlande auf, also die Hamburger Stadtrandlagen. Der Anteil von Haushalten mit Kindern in der Kernstadt und Harburg/Bergedorf liegt dagegen um rund 10 Prozentpunkte niedriger.

### Mittlere Einkommen überwiegen

Eine Differenzierung der Haushalte nach ihrem ökonomischen Status gibt weitere Aufschlüsse. Zu diesem Zweck wurde – in Anlehnung an das OECD-Berechnungsverfahren eines Äquivalenzeinkommens – das verfügbare Haushaltseinkommen auf die Personenzahl sowie die Zusammensetzung des Haushalts bezogen. Darauf basierend wurden drei ökonomische Statusgruppen von hoch über mittel bis niedrig gebildet.

Die Anteile dieser Statusgruppen sind in der Stadt Hamburg und in Deutschland insgesamt relativ ähnlich, wenngleich Hamburg über signifikant mehr Haushalte mit einem hohen ökonomischen Status verfügt und über weniger Haushalte mit einem niedrigen

Abbildung 5 Haushaltsstruktur



ökonomischen Status (siehe Abbildung 6). Etwa jeder fünfte Haushalt verfügt über ein Einkommen der niedrigsten Gruppe und etwa jeder dritte Haushalt über ein Einkommen der höchsten Gruppe, während etwa die Hälfte der Haushalte der mittleren Kategorie zugeordnet werden können. Ein Blick auf die Stadtregionen in Hamburg zeigt jedoch einige Unterschiede. Es fällt eine deutliche Zweiteilung der Stadt auf. Während der südliche Teil Hamburgs deutlich höhere Anteile von Haushalten mit niedrigem ökonomischem Status aufweist, ist der nördliche Teil tendenziell etwas wohlhabender. Im Norden stehen hier vor allem die Elbvororte und die Walddörfer mit Anteilen von 45 bzw. 41 Prozent der Haushalte in der statushöchsten Gruppe hervor. Dieser Befund korreliert teils mit der unterschiedlichen Größe und Zusammensetzung der Haushalte in den Stadtregionen. Grund für diesen Zusammenhang ist, dass eine größere durchschnittliche Haushaltsgröße in die Berechnung des Äquivalenzeinkommens eingeht.

### Rund die Hälfte der Bevölkerung berufstätig

Auch hinsichtlich der Erwerbstätigkeit zeigen sich deutliche Unterschiede zwischen den Einwohnerinnen und Einwohnern (siehe Abbildung 7). Mit

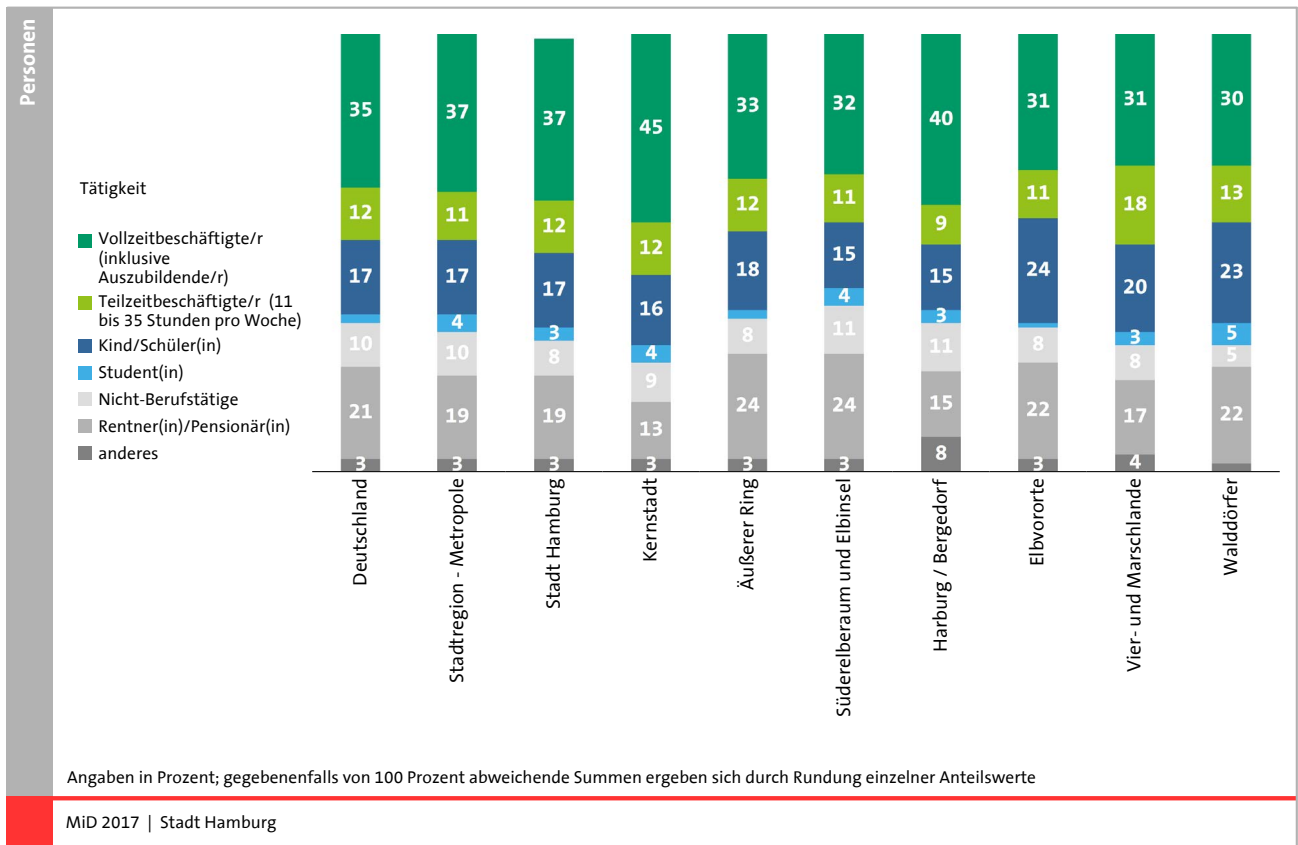
37 Prozent stellen die Vollzeitbeschäftigten (inklusive Auszubildende/r) die größte Personengruppe dar. In der Kernstadt sowie Harburg/Bergedorf ist ihr Anteil im Vergleich zur Gesamtheit der übrigen Stadtregionen besonders hoch. Insgesamt liegen die Ergebnisse für die Stadt zudem wenige Prozentpunkte über denen für Deutschland. Die zweitgrößte Gruppe bilden die Rentnerinnen und Rentner sowie Pensionärinnen und Pensionäre. Passend zu den regionalen Ergebnissen zur Haushaltsstruktur lässt sich für die Stadtrandlagen der höchste Anteil von Kindern sowie Schülerinnen und Schülern feststellen. Insgesamt unterscheidet sich deren Anteil in Hamburg allerdings nicht von den Werten für Deutschland und denen für Metropolen.

Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass sich die Einwohnerstruktur in der Stadt Hamburg von der durchschnittlichen Bevölkerungsstruktur Deutschlands nur minimal unterscheidet. Es lassen sich aber deutliche innerstädtische Unterschiede hinsichtlich der Bevölkerungsstruktur feststellen.

**Abbildung 6** Ökonomischer Status der Haushalte



**Abbildung 7** Tatigkeit der Einwohnerinnen und Einwohner



## 3 Mobilitätsvoraussetzungen – Ausstattung mit Pkw, Fahrrädern und ÖPNV-Fahrkarten

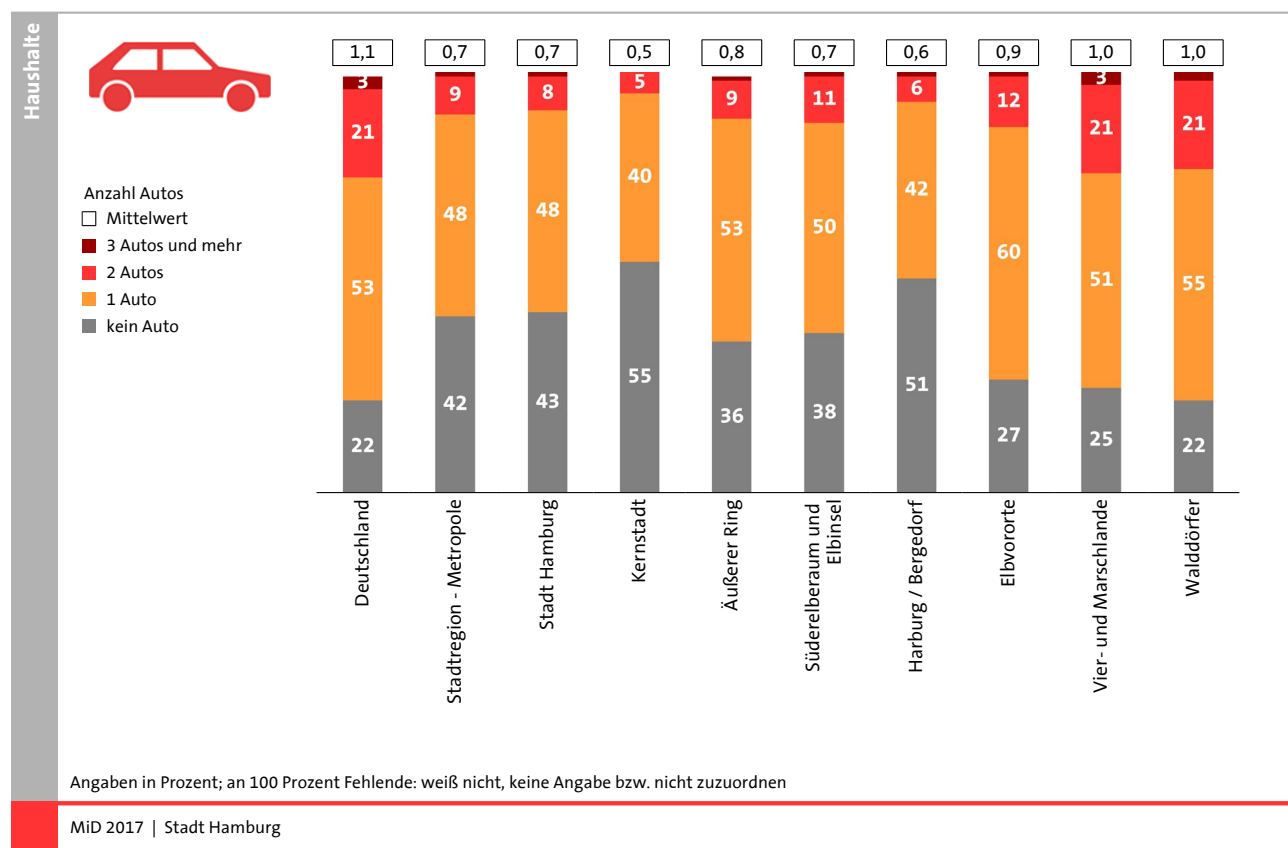
Mobilität gilt als wesentliches Element der heutigen Gesellschaft. Wie häufig jemand unterwegs ist, hängt jedoch von zahlreichen Faktoren ab. Hierzu zählen neben individuellen Vorlieben auch präferierte Freizeitorte, die Lage der Arbeits- oder Ausbildungsstätte, die vorhandene Verkehrsinfrastruktur, die jeweilige Mobilitätsausstattung sowie die persönliche Lebenssituation. Diese sowie weitere relevante Mobilitätsaspekte werden in den folgenden Kapiteln analysiert. Begonnen wird mit der Frage, wie die Haushalte bzw. Personen in der Stadt Hamburg mit verschiedenen Verkehrsmitteln ausgestattet sind. Leisten sich die Haushalte in der Stadt Hamburg eher ein oder mehrere Autos? Wie viele von ihnen kommen ganz ohne

privates Auto aus? Wie viele Fahrräder besitzen die Einwohnerinnen und Einwohner und wie einfach gestaltet sich die Sicherung des eigenen Fahrrads am Stellplatz zu Hause? Werden in der Stadt Hamburg eher einzelne Fahrkarten oder Zeitkarten für die Busse und Bahnen in der Region genutzt?

### 3.1 Pkw in den Haushalten

Mit einem Anteil von 77 Prozent verfügen etwa vier von fünf Haushalten in Deutschland über ein eigenes Auto (siehe [Abbildung 8](#)). In der Stadt Hamburg liegt der Anteil mit 57 Prozent zwar deutlich niedriger,

**Abbildung 8** Autobesitz in den Haushalten



**Tabelle 1** Autobesitz nach Haushaltstyp und ökonomischen Status

	kein Auto	1 Auto	2 Autos	3 Autos und mehr
	%	%	%	%
<b>Haushaltstyp</b>				
Alleinlebende	61	38	1	0
Zweipersonenhaushalte	28	58	14	0
Haushalte mit mind. 3 Erwachsenen	26	45	22	7
Haushalte mit mind. einem Kind	23	59	16	2
<b>ökonomischer Status des Haushalts</b>				
niedrig	68	30	2	0
mittel	45	50	5	0
hoch	28	54	17	2

MiD 2017 | Stadt Hamburg

jedoch ist dies ein normales Phänomen in Metropolen, wie der Vergleich zeigt. Wichtiger Einflussfaktor in diesem Zusammenhang ist – neben den Strukturmerkmalen – der in Metropolen meist sehr gut ausgebaut öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV). Wie in Kapitel 5.2 noch ausführlich dargelegt wird, ist die Nutzung des ÖPNV in der Stadt Hamburg überdurchschnittlich hoch. Das zeigt sich auch bei Betrachtung der üblicherweise genutzten ÖPNV-Fahrkarten, die in Kapitel 3.3 vorgestellt wird. Ein eigenes Auto ist in Hamburg, wie auch in Metropolen generell, daher weniger notwendig als in anderen Stadtregionen üblich. Dies wird auch durch die Beobachtung untermauert, dass in Hamburg im Durchschnitt lediglich 8 Prozent der Haushalte zwei oder mehr Autos besitzen, wohingegen dieser Anteil in Deutschland sogar bei 24 Prozent liegt. Selbst für die Haushalte, die nicht auf ein Auto verzichten können oder wollen, reicht in den allermeisten Fällen also ein einziges, während andere Haushaltsmitglieder vermutlich andere Verkehrsmittel nutzen können.

Allerdings unterscheidet sich der Autobesitz in den Haushalten innerhalb Hamburgs nach den Stadtregionen. Dieser nimmt in den peripheren Stadtregionen tendenziell zu. So verfügen in den Walddörfern über drei Viertel der Haushalte über mindestens ein Auto. Fast genauso hoch ist der Anteil in den Elbvororten sowie den Vier- und Marschlanden. In der Kernstadt und Harburg/Bergedorf besitzt dagegen sogar eine knappe Mehrheit der Haushalte kein Auto (siehe Abbildung 8).

Wenig überraschend ist außerdem die Tatsache, dass der Autobesitz in den Haushalten stark vom ökonomischen Status abhängt (siehe Tabelle 1). Haushalte mit einem niedrigen Status weisen beispielsweise eine Autobesitzquote von rund einem Drittel auf, wohingegen diese Quote unter den statushöchsten Haushalten auf knapp drei Viertel anwächst. Auch zwischen den unterschiedlichen Haushaltstypen unterscheidet sich

der Autobesitz relativ deutlich. Bei den Alleinlebenden jeglichen Alters dominieren die Haushalte ohne Auto, der Anteil liegt hier jeweils über 50 Prozent. Sobald in einem Haushalt mindestens zwei Personen leben, dominiert hingegen der Autobesitz.

Neben dem reinen Autobesitz der Haushalte ist auch der Anteil der Hamburgerinnen und Hamburger mit einem erworbenen Pkw-Führerschein interessant. Vier von fünf Befragten in der Stadt verfügen über einen solchen, Männer dabei etwas häufiger als Frauen (siehe Tabelle 2). Im Vergleich zu dem Erhebungsjahr 2008 haben sich diese Anteile jedoch kaum verändert. Die Gruppe der 18 bis 24-Jährigen ist insgesamt deutlich seltener im Besitz eines Führscheines, hier beträgt der Anteil lediglich rund drei Fünftel. Insbesondere die Gruppe der mindestens 65-Jährigen verfügt im Vergleich zu 2008 mit nun 78 Prozent deutlich häufiger über einen Pkw-Führerschein. Die Entwicklung in den übrigen Altersgruppen fällt dagegen weniger deutlich aus.

**Tabelle 2** Pkw-Führerscheinbesitz

	2017	2008
<i>Personen ab 17 Jahren; Ja-Anteile</i>	%	%
<b>Stadt Hamburg</b>	<b>80</b>	<b>80</b>
<b>Geschlecht</b>		
männlich	84	83
weiblich	77	77
<b>Altersgruppen</b>		
18 bis 24 Jahre	63	60
24 bis 44 Jahre	85	89
45 bis 59 Jahre	84	87
60 bis 64 Jahre	85	88
65 Jahre und älter	78	70

Werte für 2008 basieren auf den Ergebnissen für die Stadt Hamburg aus der neu kalibrierten Bundesstichprobe

MiD 2017 | Stadt Hamburg

### 3.2 Ausstattung mit Fahrrädern, Pedelecs und Elektrofahrrädern

Der Besitz eines Fahrrads ist in Deutschland die Regel – 77 Prozent aller Personen besitzen ein eigenes, nach ihren Angaben funktionstüchtiges Fahrrad, Elektrofahrrad oder Pedelec (siehe Tabelle 3). Die Stadt Hamburg weist hier einen identischen Anteil beim Fahrradbesitz auf und liegt damit leicht über dem Schnitt der Metropolen.

Der Blick auf die Anteile in den verschiedenen Altersgruppen gibt Aufschluss über die Abhängigkeit der Mobilitätsausstattung von soziodemografischen Faktoren. Insbesondere die 30- bis 49-Jährigen sind überdurchschnittlich gut ausgestattet – vier von fünf Befragten aus dieser Altersgruppe besitzen mindestens ein Fahrrad, Elektrofahrrad oder Pedelec. Ab diesem Alter sinken die Anteile jedoch kontinuierlich und erreichen in der Gruppe der ab 75-Jährigen mit 49 Prozent ihren niedrigsten Stand.

Regionale Unterschiede lassen sich beim Fahrradbesitz kaum ausmachen. Auffällig ist jedoch die im Vergleich etwas höhere Besitzquote von Elektrofahrrädern und Pedelecs in Harburg/Bergedorf sowie die

sehr hohe Besitzquote von Fahrrädern jeglicher Art in den Walddörfern. Lediglich 13 Prozent der befragten Personen gaben hier an, kein Fahrrad zu besitzen.

#### Deutliche Mehrheit mit eigenem Fahrrad, aber Elektrofahrräder und Pedelecs selten

Die Besitzquote von Elektrofahrrädern bzw. Pedelecs ist im Gegensatz zum „normalen“ Fahrrad in Deutschland noch immer sehr niedrig. Nur etwa 6 Prozent der Personen ab 14 Jahren haben ein solches Fahrrad. In der Stadt Hamburg liegt dieser Anteil sogar auf einem noch niedrigeren Niveau. Ein Vergleich zeigt jedoch, dass er exakt auf dem Niveau der Metropolen liegt, was mit der tendenziell etwas jüngeren Bevölkerungsstruktur erklärt werden könnte. Hinzu kommt, dass vermutlich viele ältere Bürgerinnen und Bürger Hamburgs den großstädtischen Radverkehr scheuen und sich daher auch kein Pedelec anschaffen. Trotzdem zeigt die Altersgruppe der 65- bis 74-Jährigen den höchsten Anteil an Personen, die ein Elektrofahrrad oder Pedelec besitzen. Mit 8 Prozent ist dieser jedoch auch hier insgesamt eher gering.

Bei der Betrachtung der Ergebnisse nach Geschlecht zeigen sich geringere Unterschiede als in den

**Tabelle 3** Fahrrad-, Elektrofahrrad- oder Pedelecbesitz

	gesamt	davon:		
		Fahrradbesitz	Elektrofahrrad-/ Pedelecbesitz	beides
<i>Personen ab 14 Jahren; Ja-Anteile</i>	%	%	%	%
Deutschland	77	71	2	4
Stadtregion – Metropole	75	72	1	2
<b>Stadt Hamburg</b>	77	74	1	2
Kernstadt	76	74	1	1
Äußerer Ring	76	73	1	2
Süderelbäum und Elbinsel	75	71	2	2
Harburg/Bergedorf	76	70	3	3
Elbvororte	76	72	1	3
Vier- und Marschlande	75	72	1	2
Walddörfer	87	84	1	2
<b>Geschlecht (Stadt Hamburg)</b>				
Männer	78	75	1	2
Frauen	75	73	1	1
<b>Altersgruppen (Stadt Hamburg)</b>				
bis 17 Jahre	92	92	0	0
18 bis 29 Jahre	75	74	0	1
30 bis 49 Jahre	83	82	0	1
50 bis 64 Jahre	81	77	2	2
65 bis 74 Jahre	70	62	3	5
75 Jahre und älter	49	45	2	2

MiD 2017 | Stadt Hamburg

deutschlandweiten Ergebnissen. Mit 75 Prozent ist der Anteil der Hamburgerinnen, die ein Fahrrad, Elektrofahrzeug oder Pedelec besitzen, nur minimal geringer als der Anteil bei den Hamburgern.

Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass etwa drei Viertel der Haushalte in Hamburg über mindestens ein Fahrrad verfügen und damit deutlich mehr als mindestens über ein Auto.

### Zugänglichkeit des Fahrradstellplatzes gut bewertet

Der Besitz eines Fahrrads geht unmittelbar mit der Anforderung einher, für dieses eine gute Abstellmöglichkeit zu finden. In der MiD 2017 wurde daher untersucht, wie einfach das Fahrrad in der Regel von seinem „üblichen Stellplatz“ auf die Straße befördert werden kann.

Für Hamburg lässt sich festhalten, dass von den Fahrradbesitzerinnen und -besitzern die Zugänglichkeit des Stellplatzes auf einer Skala von 1 „sehr einfach“ bis 5 „sehr schwierig“ (aufgrund der kleinen Anteile wurden die Werte 4 und 5 für die Analyse zusammengefasst) mit einem Mittelwert von 1,8 als recht gut bewertet wird (siehe *Abbildung 9*). Mit einem Anteil

von 50 Prozent vergibt die Hälfte der Einwohnerinnen und Einwohner den Wert 1 und weitere 26 Prozent nennen den Wert 2. Folglich können drei Viertel der Hamburgerinnen und Hamburger ihr Fahrrad nach eigener Einschätzung einfach oder sogar sehr einfach zu Hause abstellen. Als „(sehr) schwierig“ wird die Zugänglichkeit zum Fahrradstellplatz lediglich von 8 Prozent der Befragten eingeschätzt.

Trotz der insgesamt positiven Einstufung, liegen die Ergebnisse der Stadt Hamburg unter dem Bundesdurchschnitt – allerdings etwa auf einem Niveau mit dem ermittelten Durchschnittswert des vergleichbaren Raumtyps der Metropolen (1,8). Die Unterschiede zu den Ergebnissen für Deutschland können am ehesten dadurch erklärt werden, dass im innerstädtischen Raum generell weniger Freiflächen zur Verfügung stehen und ein – möglichst ebenerdiger – separater Fahrradstellplatz insbesondere bei Mehrfamilienhäusern nicht immer zur Verfügung steht. Systematische Unterschiede zwischen den Altersgruppen lassen sich bei der Bewertung in Hamburg aber nicht feststellen.

### Sicherheit des Fahrradstellplatzes meistens hoch

Neben der Zugänglichkeit des Fahrradstellplatzes wurde auch die Einfachheit der Fahrradsicherung zu Hause abgefragt – unter Verwendung derselben Skala. Mit einem Mittelwert von 1,7 wird dieser Aspekt in der Stadt Hamburg ähnlich gut bewertet wie die Zugänglichkeit (siehe *Abbildung 10*). Allerdings wird hier mit 57 Prozent vergleichsweise häufiger der Wert 1 vergeben. Auch in der Stadt Hamburg meint die absolute Mehrheit der Befragten, dass die Fahrradsicherung „sehr einfach“ ist. Wird der Anteil der Personen addiert, die die Fahrradsicherung mit dem Wert 2 beurteilen, ergibt sich für die beiden höchsten Kategorien sogar ein Anteil von 81 Prozent. Folglich bewertet lediglich jede fünfte Person ihre Fahrradsicherung mit einer 3 oder schlechter.

Diese Verteilung entspricht auch ziemlich genau der für die Metropolen, wenngleich die Fahrradsicherung in Deutschland insgesamt noch einmal deutlich besser bewertet wird. Die Fahrradabstellmöglichkeiten der Hamburgerinnen und Hamburger an ihrer Wohnung sind zwar etwas schlechter zugänglich, werden aber mehrheitlich als verhältnismäßig sicher eingestuft. Allerdings kann damit keine Aussage über die Abstellmöglichkeiten an verschiedenen Zielorten getroffen werden. Hier ist zu vermuten, dass diese deutlich schlechter bewertet werden.

**Abbildung 9** Zugänglichkeit des Fahrradstellplatzes

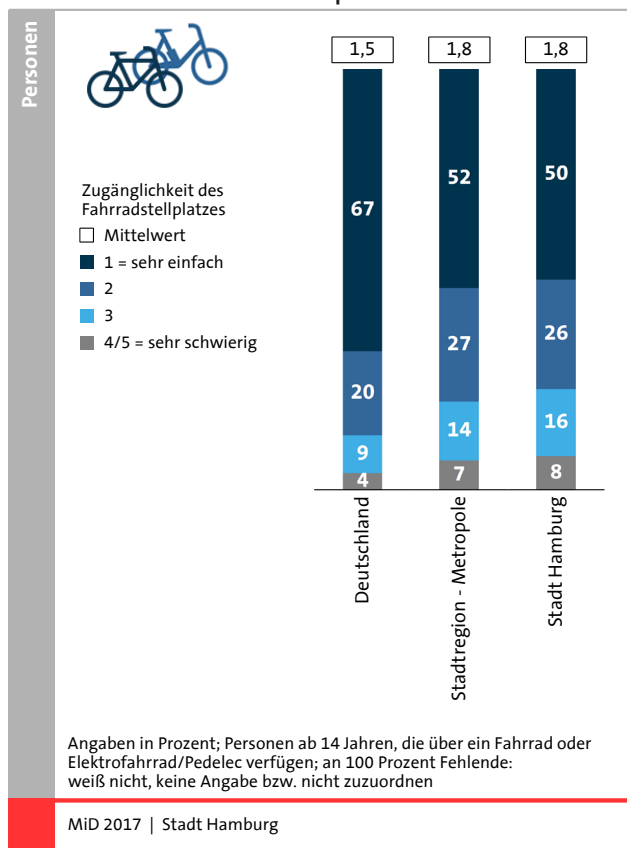
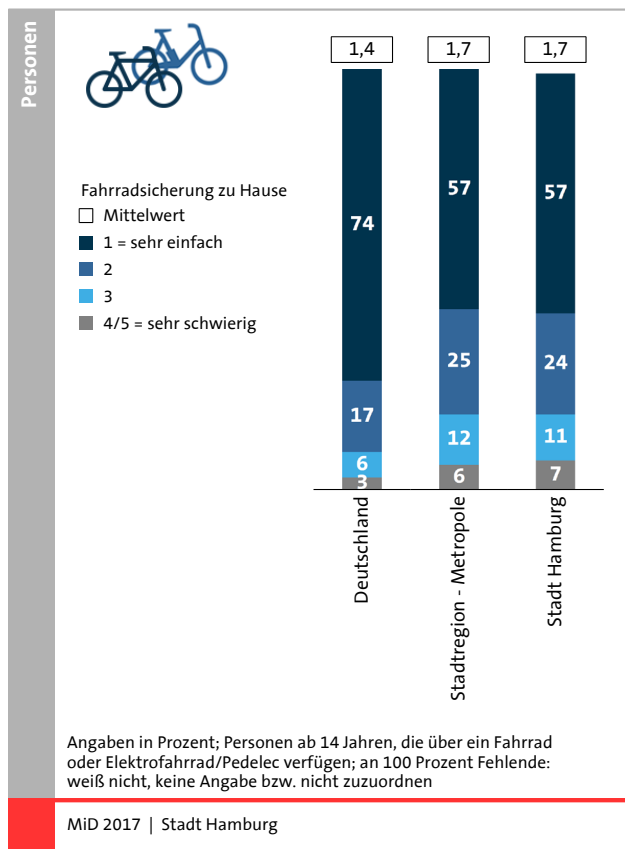


Abbildung 10 Fahrradsicherung zu Hause



### 3.3 Genutzte ÖPNV-Fahrkarten

Neben Auto- und Fahrradbesitz ist auch die Nutzung von ÖPNV-Fahrkarten ein wichtiger Kennwert in Sachen Mobilitätsoptionen. Um die Vergleichbarkeit der Angaben deutschlandweit zu erleichtern, wurden im Interview Antwortvorgaben nach einem bundesweit einheitlichen und vereinfachten Muster vorgelegt, die in der folgenden Abbildung 11 zusammengefasst dargestellt sind. Sie beziehen sich auf die übliche Nutzung durch die befragten Personen, stellen also keine Statistik auf der Ebene von ÖPNV-Fahrten dar.

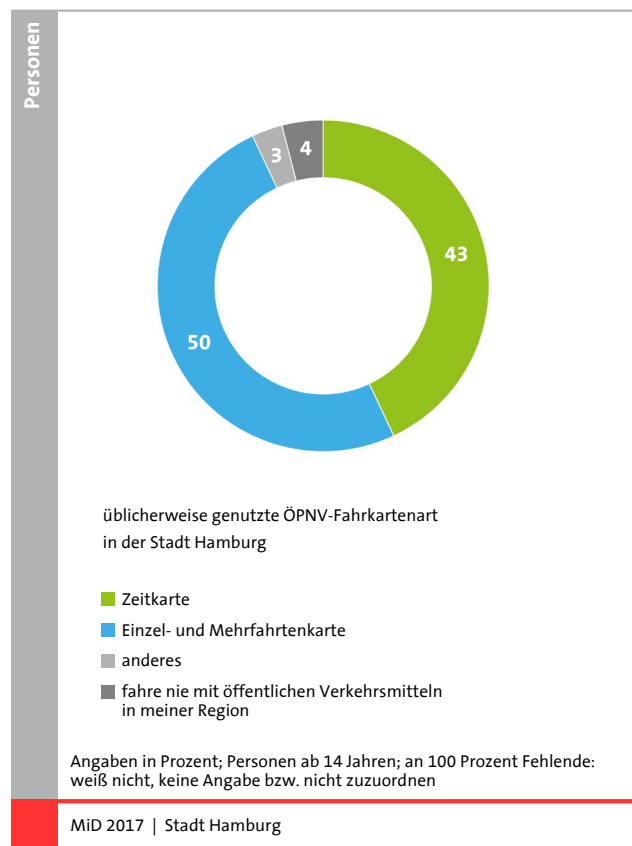
In der Stadt Hamburg ist der Anteil von Personen, die so selten mit öffentlichen Verkehrsmitteln in ihrer Region fahren, dass sie keine üblicherweise genutzte Fahrkartenart angeben können, mit 4 Prozent im Vergleich sehr gering. In den Metropolen liegt der Schnitt hier bei 6 Prozent, während deutschlandweit jeder Vierte nie mit den öffentlichen Verkehrsmitteln unterwegs ist. Diese starke Abweichung zwischen den Anteilen für Deutschland und den Metropolen – wie auch Hamburg – kann, wie in Kapitel 3.1 bereits thematisiert wurde, auf das gute ÖPNV-Angebot in der Stadt zurückgeführt werden.

#### Hoher Anteil von Zeitkarten

Die Bedeutung des ÖPNV für die Einwohnerinnen und Einwohner der Stadt Hamburg wird auch an der Verteilung der genutzten Tickets deutlich. Zwar nutzt die Hälfte der Einwohnerinnen und Einwohner lediglich Einzel- und Mehrfahrkarten, auf der anderen Seite besitzt ein fast genauso großer Anteil aber auch eine Zeitkarte. Diese große Gruppe verfügt somit hinsichtlich der Tickethürde über einen besonders einfachen Zugang zu Bus oder Bahn. Der Anteil der Zeitkartenbesitzer ist unter den jüngeren Einwohnerinnen und Einwohnern besonders hoch, unter den 18- bis 29-Jährigen beträgt er beispielsweise 68 Prozent (siehe Tabelle 4). In dieser Altersgruppe spielt der Anteil von Semesterticket- bzw. Jobticket-Inhabern eine bedeutende Rolle. Mit zunehmendem ökonomischem Status verliert die Zeitkarte jedoch an Bedeutung und Einzelfahrkarte machen ihr gegenüber mit fast 60 Prozent einen deutlich höheren Anteil aus.

Der Anteil von Personen, die den ÖPNV in ihrer Region niemals benutzen, fällt in den Haushalten mit niedrigem und mittlerem ökonomischem Status etwas höher aus als in den ökonomisch höher eingestuften Haushalten.

Abbildung 11 Genutzte ÖPNV-Fahrkarten



**Tabelle 4** Genutzte ÖPNV-Fahrkarten nach ökonomischem Status und Altersgruppen

	Einzel- und Mehrfachkarte	Zeitkarte	andere	fahre nie mit dem ÖPNV
	%	%	%	%
<b>ökonomischer Status des Haushalts</b>				
niedrig	42	50	4	5
mittel	49	42	4	5
hoch	57	39	2	3
<b>Altersgruppen</b>				
bis 17 Jahre	54	41	2	3
18 bis 29 Jahre	28	68	3	2
30 bis 49 Jahre	51	43	2	3
50 bis 64 Jahre	54	37	3	5
65 bis 74 Jahre	62	29	3	5
75 Jahre und älter	61	25	5	8

MiD 2017 | Stadt Hamburg

**ÖPNV-Qualität zahlt sich aus**

Insgesamt kann festgehalten werden, dass die Mobilitätsvoraussetzungen in der Stadt Hamburg merkbar von dem gut ausgebauten ÖPNV-Netz beeinflusst werden. Wo ein solches Netz besteht, nutzen die Menschen im Allgemeinen auch häufiger den öffentlichen Verkehr. Dies gilt insbesondere in den Metropolen, die Stadt Hamburg stellt hier also keine Ausnahme dar. Auch der vergleichsweise sehr hohe Anteil von Haushalten, die in ihrem Mobilitätsverhalten komplett ohne ein eigenes Auto auskommen, verdeutlicht diesen Umstand.

Die Besitzquote von Fahrrädern, Elektrofahrrädern bzw. Pedelecs ist im Vergleich zur Besitzquote von Autos bedeutend höher, sodass die überwiegende Mehrheit der Einwohnerinnen und Einwohner Hamburgs mit mindestens einer dieser Optionen ausgestattet ist.

## 4 Mobilität in der Stadt Hamburg – zentrale Kennwerte

Die folgenden Auswertungen beziehen sich auf die Stichtagsergebnisse der individuellen Wegeerhebung und stellen zentrale Mobilitätskennwerte für die Stadt Hamburg bereit. Sie liefern Angaben zum Verkehr der Einwohnerinnen und Einwohner aller Altersgruppen für einen durchschnittlichen Tag. Verkehr, der sich durch die Mobilität Nicht-Ortsansässiger, wie etwa Berufseinpender, ergibt, bleibt bei der überwiegenden Zahl der Auswertungen unberücksichtigt. Allerdings liefert Kapitel 11 zu diesen regionalen Verflechtungen ergänzende Ergebnisse, die so bisher nicht verfügbar waren.

Im Folgenden wird zunächst ein Blick auf die Mobilitätsquoten, Wegezahlen, Tagesstrecken sowie Unterwegszeiten der Bewohnerinnen und Bewohner geworfen. Anschließend folgt eine Vorstellung der zentralen Merkmale der erhobenen Wege sowie eine vertiefende Darstellung der Verkehrsmittelwahl und der Wegezwecke, jeweils auf Basis des Verkehrsaufkommens sowie der Verkehrsleistung.

### Was ist ein Weg?

Eine zentrale Entscheidung bei der Konzeption der Erhebung betraf die Festlegung der Grundeinheit, in der Mobilität erfasst wird. Die Vorläuferstudien wie auch die aktuelle MiD 2017 nutzen dazu das Wegekonzept und sind so von anderen Mobilitätsenerhebungen abzugrenzen, die beispielsweise ein Etappen- oder Ausgangskonzept verwenden. Nach dem Wegekonzept besteht ein Weg aus einer Strecke vom Ausgangspunkt zum Ziel, egal ob diese zu Fuß oder mit einem Verkehrsmittel zurückgelegt wurde. Beim Umsteigen zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln sowie beim Wechsel vom Fußverkehr auf eine andere Verkehrsart oder umgekehrt blieb es bei einem Weg. Durch Mehrfachnennungen war es möglich, alle im Verlauf eines Weges genutzten Verkehrsmittel und Fußwegeabschnitte zu erfassen. Hin- und Rückwege wurden getrennt berücksichtigt. Bei längeren Unterbrechungen, größeren Umwegen oder Zweckwechseln auf einer Strecke, wie einem Einkauf, wurden die Wege getrennt angegeben.

Zu beachten ist auch, dass im Rahmen der Auswertung der MiD diejenigen Personen, die sich am Stichtag ganztägig außerhalb der Bundesrepublik aufgehalten haben, bezogen auf die zu messende Mobilität innerhalb Deutschlands, als „nicht mobil“ betrachtet werden.

### 4.1 Mobilitätsquote, Unterwegszeiten, Tagesstrecken und Wegezahlen

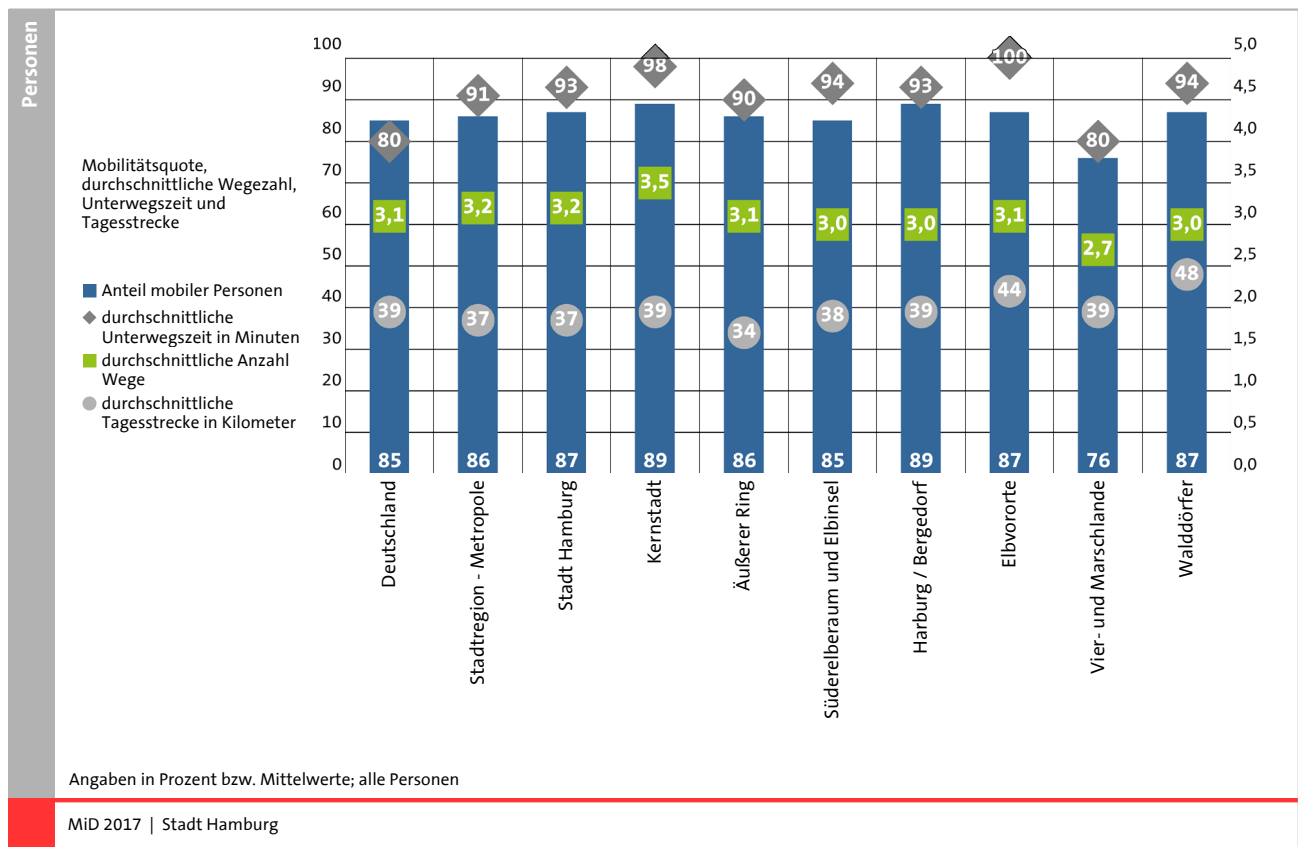
An durchschnittlichen Tagen sind 87 Prozent der Einwohnerinnen und Einwohner Hamburgs mindestens zu einem kurzen Weg außer Haus (siehe Abbildung 12). Diese Mobilitätsquote liegt ganz leicht über dem Niveau des Durchschnittswerts für Deutschland sowie des Durchschnittswerts des Raumtyps „Stadtregion – Metropole“. Sie spiegelt sich auch in einer etwas längeren Unterwegszeit aller Einwohnerinnen und Einwohner wider, unabhängig davon, ob sie am Stichtag außer Haus waren oder nicht: 93 Minuten sind sie im Durchschnitt täglich unterwegs.

Die Mobilitätsquote unterscheidet sich kaum zwischen den deutschlandweiten Raumtypen. Die durchschnittliche Unterwegszeit hingegen schon. Sie ist in den kleinstädtischen, dörflichen Räumen in den ländlichen Regionen mit rund 73 Minuten am geringsten und in den Metropolen der Stadtregionen mit 91 Minuten am höchsten.

#### Mobile Personen in Hamburg sind täglich rund 1 Stunde und 45 Minuten unterwegs

Bei Betrachtung der Aspekte Unterwegszeit, Tagesstrecke sowie Wegeanzahl sind grundsätzlich jeweils zwei Werte von Bedeutung: der soeben angeführte Wert, der alle Personen berücksichtigt, die zu ihrem Stichtag befragt wurden, sowie der Wert, der sich ausschließlich auf die an ihrem Stichtag mobilen Personen bezieht. Werden nur die Unterwegszeiten der mobilen Personen bei der Mittelwertberechnung verwendet, so steigt dieser für die Stadt Hamburg sogar auf rund

Abbildung 12 Mobilitätskennwerte im städtischen Vergleich



107 Minuten. Der Deutschlandwert steigt hier von 79 auf 94 Minuten und der für den Raumtyp von 90 auf 105 Minuten.

In den 93 Minuten, die eine Einwohnerin bzw. ein Einwohner der Stadt Hamburg am Tag durchschnittlich unterwegs ist, werden im Schnitt 37 Kilometer zurückgelegt. Werden auch hier nur die mobilen Personen betrachtet, steigt der Wert für die Stadt Hamburg um 6 Kilometer auf 43 Kilometer an. Ähnlich stark nimmt auch die Entfernung in der Bundesrepublik als Ganzes zu. Hier steigt die Tagesstrecke von rund 39 Kilometern bei Betrachtung aller Einwohnerinnen und Einwohner auf rund 46 Kilometer beim Ausschluss der am Stichtag nicht mobilen Personen.

Ähnlich wie die Unterwegszeit variiert auch die Tagesstrecke stark zwischen den Raumtypen, hier aber in umgekehrter Richtung: In den Metropolen, Regionpölen und Großstädten ist sie mit rund 36 Kilometern am geringsten und in den kleinstädtischen, dörflichen Räumen der städtischen und ländlichen Regionen mit rund 43 Kilometern am höchsten. Je größer die Stadt, desto mehr Zeit wird für die Alltagsmobilität aufgebracht. Je kleinstädtischer bzw. dörflicher der Wohnort, desto mehr Kilometer werden in der Alltagsmobilität

zurückgelegt. Dieser Unterschied wird sich später bei der Verkehrsmittelwahl wieder zeigen.

Innerhalb Hamburgs lässt sich beobachten, dass die täglich zurückgelegten Kilometer in den Randbereichen der Stadt teils etwas höher sind, beispielsweise in den Elbvororten und den Walddörfern. Die geringste Zahl an Kilometern wird nicht in der Kernstadt (39 Kilometer), sondern im äußeren Ring zurückgelegt (34 Kilometer). Für die Unterwegszeit lässt sich kein einheitlicher Trend ablesen. Mit 100 Minuten sind jedoch auch hier die Elbvororte an erster Stelle. Ganze 20 Minuten weniger sind hingegen die Bewohnerinnen und Bewohner der Vier- und Marschlande am Tag unterwegs. Dieser Wert kommt jedoch in erster Linie durch die im Hamburger Vergleich mit 76 Prozent deutlich geringere Mobilitätsquote zustande.

### Am Tag werden im Schnitt 3,2 Wege pro Person absolviert

Eine weitere relevante Mobilitätskennziffer ist die Anzahl der zurückgelegten Wege. Im Durchschnitt absolviert jede Person in der Stadt Hamburg täglich 3,2 Wege. In Deutschland wird ein ähnlicher Wert gemessen. Werden bei der Berechnung dieses Mittelwertes nur die mobilen Personen einbezogen, das heißt die an einem durchschnittlichen Tag unterwegs sind, steigen die Werte um etwa einen halben Weg an. Diesbezüglich gibt es kaum regionale Unterschiede. Dafür unterscheiden sich die Ergebnisse stärker entlang soziodemografischer Merkmale. Während Personen unter 17 Jahren sowie über 75 Jahre wesentlich weniger Wege zurücklegen, sind die mittleren Altersstufen deutlich häufiger unterwegs.

Unter den Stadtregionen kommt die Kernstadt mit 3,5 im Durchschnitt auf die meisten Wege pro Tag. Auch hier spiegelt sich in den Vier- und Marschlanden mit 2,7 Wegen die vergleichsweise niedrigere Mobilitätsquote wider, während alle anderen Stadtregionen ungefähr bei 3,0 Wegen pro Tag liegen.

### Unter der Woche werden mehr Wege zurückgelegt

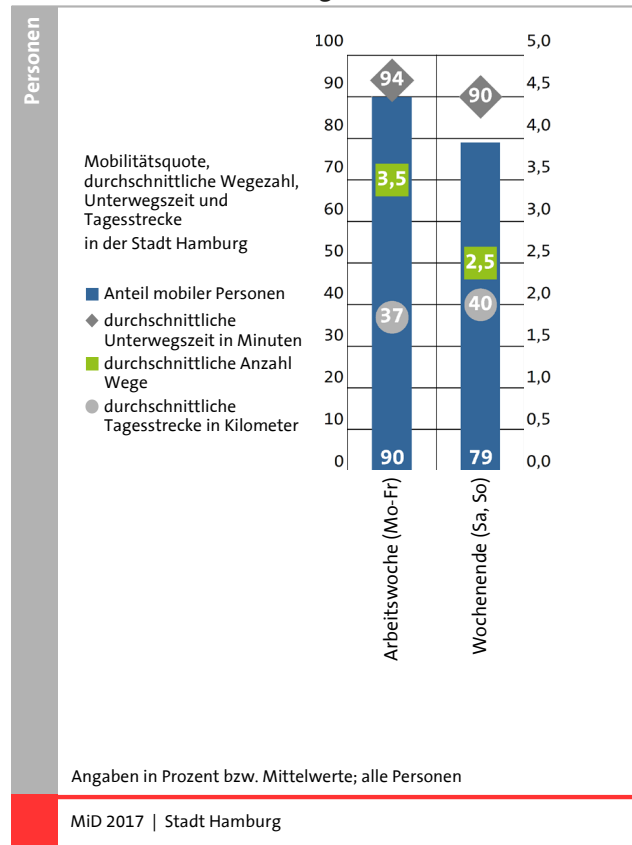
Innerhalb der Woche unterscheiden sich die mittleren Wegezahlen deutlich (siehe [Abbildung 13](#)). Während die Einwohnerinnen und Einwohner Hamburgs in der Arbeitswoche (Montag bis Freitag) durchschnittlich 3,5 Wege zurücklegen, sind es am Wochenende lediglich 2,5 Wege. Werden nur die mobilen Hamburgerinnen und Hamburger in die Auswertung einbezogen, so erhöht sich der Wert in der Arbeitswoche auf 3,9 Wege und am Wochenende auf 3,2 Wege (ohne [Abbildung](#)). Auch bundesweit lässt sich eine im Vergleich zu Hamburg beinahe genauso hohe Reduktion der Wegezahlen am Wochenende feststellen.

## 4.2 Wegelängen und Wegedauern

Die Tagesstrecken und Unterwegszeiten der Personen setzen sich aus den einzelnen Wegen zusammen. Bevor in den folgenden Unterkapiteln die Verkehrsmittelwahl und die Anlässe auf der Wegeebe genauer betrachtet werden, wird zunächst ein Blick auf die mittleren Wegelängen und -dauern geworfen.

Als aussagekräftige Kennzahl für die folgenden Betrachtungen wird zusätzlich der Median herangezogen. Der Median wird auch als Zentralwert einer

**Abbildung 13** Mobilitätskennwerte nach Wochentagen



Verteilung bezeichnet, weil er die Mitte der Verteilung angibt. Anders als beim sogenannten arithmetischen Mittel wird der Median nicht so stark durch besonders hohe oder niedrige Einzelwerte beeinflusst und ermöglicht eine robuste Einordnung und einen Vergleich der Angaben.

In der Stadt Hamburg ist die Hälfte der Wege bis zu 4 Kilometer lang und dauert rund 20 Minuten pro Weg (siehe [Abbildung 14](#) und [Abbildung 15](#)). Während die Wegelänge damit auch dem Wert für Deutschland entspricht, ist die Wegedauer bei der Medianbetrachtung um rund 5 Minuten höher als im Deutschlandvergleich.

Bei diesen beiden Kenngrößen zeigen sich jedoch auch generelle Unterschiede zwischen den Raumtypen: In den größeren Städten sind die Wege eher kürzer als in den kleinstädtischen und dörflichen Räumen, bedürfen aber mehr Zeit. Dieser Effekt hängt auch mit dem unterschiedlichen Verkehrsangebot und der unterschiedlichen Verkehrsmittelwahl in den Raumtypen zusammen (ohne [Abbildung](#)).

Zum besseren Verständnis der Ergebnisse soll kurz erläutert werden, wie bei der Wegeerhebung vorgegangen wurde.

### **Wie wurden die Wegezwecke gebildet?**

Die Wegezwecke wurden für jeden Weg anhand von Hauptkategorien aufgenommen. Grundsätzlich wurden dabei folgende Hauptkategorien verwendet:

- Erreichen des Arbeitsplatzes
- Erreichen der Ausbildungsstätte/Schule
- Einkauf
- dienstlich oder geschäftlich
- Bringen oder Holen von Personen
- private Erledigung
- Freizeitaktivität
- anderer Zweck

Zusätzlich wurden auch die Kategorien „nach Hause“ und „Rückweg vom vorherigen Weg“ angeboten, die für die Auswertungen einem der genannten inhaltlichen Zwecke zugeordnet wurden. Die „Rückwege vom vorherigen Weg“ wurden dabei dem Wegezweck des vorherigen Weges zugeordnet. Für die Wege „nach Hause“ wurde die Wegekette betrachtet. Diese umfasst alle Wege, die vom Verlassen des Startorts „zu Hause“ bis zum Wiedereintreffen dort unternommen wurden. Folgt auf einen Weg zu einem Ziel direkt der Weg nach Hause, besteht die Wegekette aus lediglich zwei Wegen. In diesem Fall wurde dem Weg „nach Hause“ der Wegezweck des vorherigen Weges zugeordnet. Bestand die Wegekette aus mehreren Wegen, wurde der Weg „nach Hause“ durch den Wegezweck ersetzt, der ausschlaggebend für die Wegekette war. Bestand eine Wegekette beispielsweise aus dem Weg zur Arbeit, einem Weg zum Einkaufen und einem Weg nach Hause, wird der Weg „nach Hause“ für die Auswertungen zu einem „Arbeitsweg“. Dabei wurde die vorne genannte Reihenfolge der Zwecke als Hierarchie angewendet.

In der telefonischen und Online-Wegeerhebung wurden darüber hinaus für die Zwecke Einkauf, private Erledigung und Freizeitaktivität detaillierte Wegezwecke erfasst, die den Hauptwegezweck zusätzlich spezifizieren.

### **Wie wird das Hauptverkehrsmittel ermittelt?**

In der Wegeerfassung wurden alle auf einem Weg genutzten Verkehrsmittel erfragt. Für die meisten Auswertungen wird daraus das sogenannte Hauptverkehrsmittel gebildet. Wurde für einen Weg nur ein Verkehrsmittel genutzt, so ist dies gleichzeitig auch das Hauptverkehrsmittel. Besteht ein Weg dagegen aus mehreren Etappen, wurden auf dem Weg zum Ziel also mehrere Verkehrsmittel angegeben, wurde das Verkehrsmittel, mit dem vermutlich die längste Wegstrecke zurückgelegt wurde, als Hauptverkehrsmittel gesetzt. Hierfür wurde im Rahmen der Auswertung eine Hierarchie aller Verkehrsmittel gebildet. Das Verkehrsmittel mit der höchsten Ziffer wird dabei als Hauptverkehrsmittel angesehen:

- zu Fuß
- Fahrrad
- motorisierter Individualverkehr (MIV)
- öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)
- sonstige Verkehrsmittel (Taxi, Schiff, Bahn, Flugzeug)

In der darauf aufbauenden Darstellung wird für den MIV (motorisierter Individualverkehr) zwischen Fahrern und Mitfahrern unterschieden. Weiterhin werden die Kategorien 4 und 5 zu der Gruppe des öffentlichen Personenverkehrs (ÖV) zusammengefasst. Den bei Weitem größten Anteil macht dabei jedoch der darin enthaltene ÖPNV aus. Wird der öffentliche Personenfernverkehr (ÖPFV) aus der Oberkategorie herausgerechnet, verändern sich die in den folgenden Abbildungen zum Verkehrsaufkommen ausgewiesenen ÖV-Anteilswerte in der Regel nur in der Nachkommastelle. Daher wird auf eine getrennte Darstellung verzichtet.

Abbildung 14 Wegelänge nach Zweck und Hauptverkehrsmittel

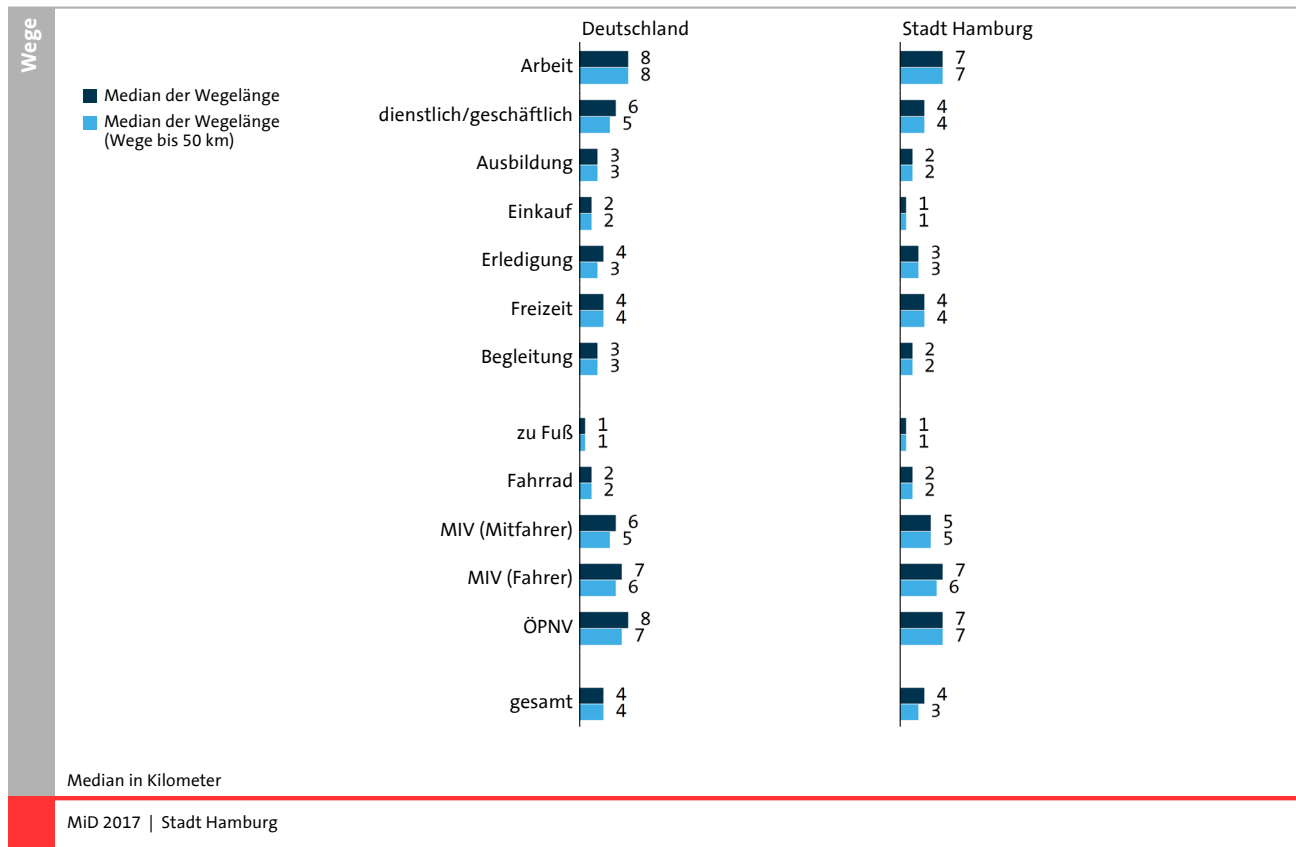
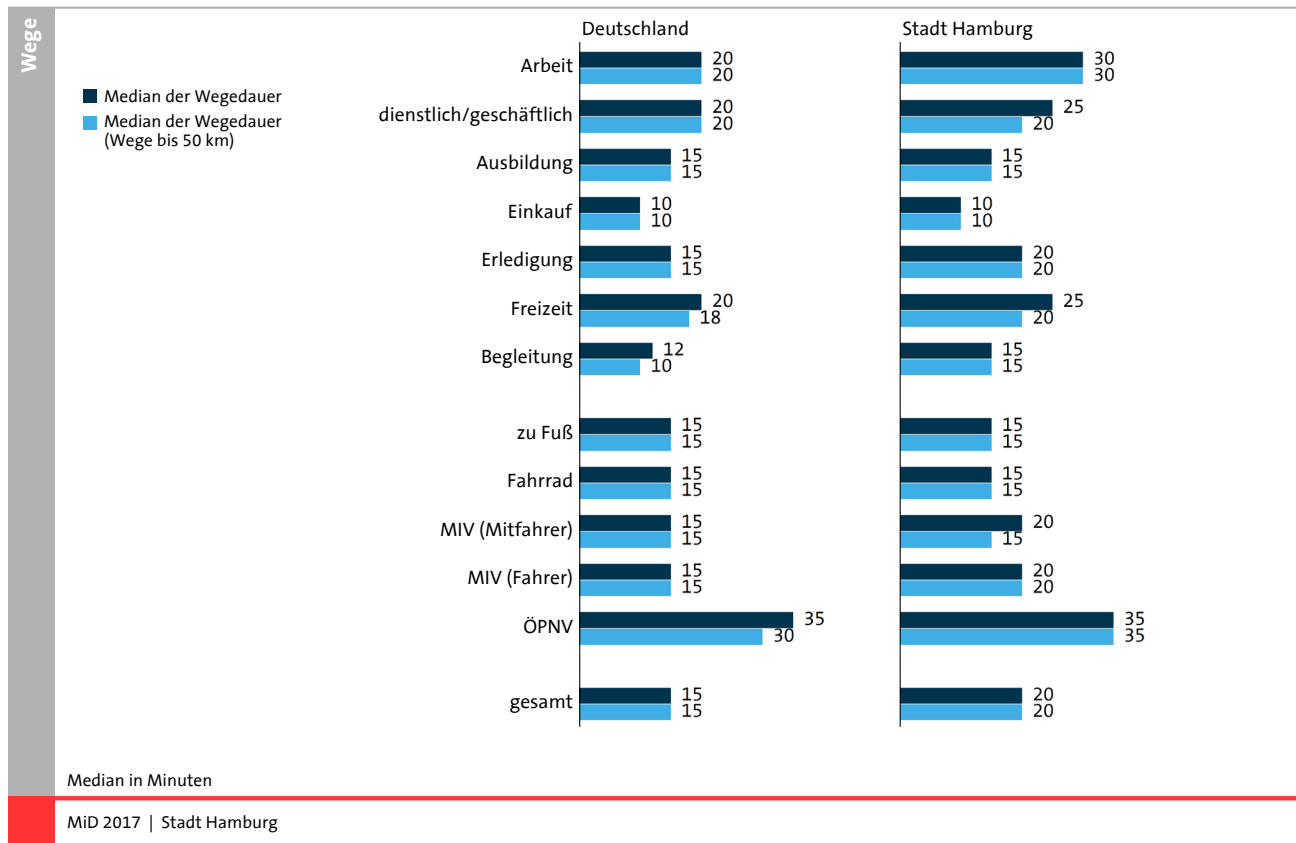


Abbildung 15 Wegedauer nach Zweck und Hauptverkehrsmittel



**Tabelle 5** Wegelänge und -dauer nach Geschlecht und Altersgruppen

	Wegelänge	Wegelänge (Wege bis 50 km)	Wegedauer	Wegedauer (Wege bis 50 km)
	Median	Median	Median	Median
	km	km	Min.	Min.
<b>Geschlecht</b>				
Männer	3,8	3,6	20	20
Frauen	3,0	2,9	20	20
<b>Altersgruppen</b>				
bis 17 Jahre	2,0	2,0	15	15
18 bis 29 Jahre	4,8	4,5	22	20
30 bis 49 Jahre	3,8	3,4	20	20
50 bis 64 Jahre	4,5	3,9	20	20
65 bis 74 Jahre	2,9	2,9	20	20
75 Jahre und älter	2,9	2,9	20	20

MiD 2017 | Stadt Hamburg

**ÖV belegt bei der Wegelänge und Wegedauer Platz 1**

Bezüglich der verschiedenen Verkehrsmittel können deutliche Unterschiede bei den Wegelängen festgestellt werden. Der Median der ÖV-Wege sowie jener der Fahrerinnen und Fahrer im motorisierten Individualverkehr (MIV), der in der Regel mit Pkw unternommen wird, erreicht mit rund 7 Kilometern den höchsten Wert (siehe *Abbildung 14*). Der Wert der Mitfahrerinnen und Mitfahrer im MIV liegt mit 5 Kilometern etwas darunter. Insgesamt liegt bei den ÖV- und MIV-Wegen ein deutlicher Schwerpunkt auf kürzeren Wege bis 10 Kilometer, während der Anteil der Wege mit einer Länge über 50 Kilometern eher gering ist (ohne *Abbildung*).

Die Streckenlängen bei Fuß- und Fahrradwegen liegen mit rund 1 und 2 Kilometern deutlich unter den Werten der motorisierten Verkehrsmittel (siehe *Abbildung 14*). Nur wenige Fußwege reichen über 5 Kilometer hinaus, während Radwege auch die 20-Kilometer-Marke erreichen (ohne *Abbildung*).

Unter den Wegen, die mit dem Auto unternommen werden, befindet sich auch eine Reihe von Wegen über eine Distanz, die in anderen Kontexten auch zu Fuß oder mit dem Fahrrad unternommen werden. Diese Wege werden in den *Kapitel 7* und *13* näher analysiert, um das Potenzial für den Radverkehr und die öffentlichen Verkehrsmittel abzuschätzen.

Genau wie die Wegelänge variiert auch die Wegedauer mit dem jeweiligen Wegezweck sowie dem gewählten Hauptverkehrsmittel (siehe *Abbildung 15*). Der ÖPNV übertrifft hier mit einem Median von rund 35 Minuten die anderen Hauptverkehrsmittel deutlich. Diese

liegen mit Werten zwischen rund 15 und 20 Minuten auf einem wesentlich niedrigeren Niveau. Am kürzesten sind die Hamburgerinnen und Hamburger auf denjenigen Wegen unterwegs, die sie hauptsächlich zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurücklegen. Im Vergleich zu den Werten für Deutschland dauern lediglich die MIV-Wege in der Stadt Hamburg rund 5 Minuten länger.

**Wege zu Arbeits- und Freizeitzwecken dauern am längsten**

Die Hamburgerinnen und Hamburger legen mit jeweils rund 25 bzw. 30 Minuten bezogen auf den Median ähnlich lange Freizeitwege wie Wege zur Arbeit bzw. zu dienstlichen Zwecken zurück (siehe *Abbildung 15*). Wege für Erledigungen erreichen einen Wert von rund 20 Minuten, während Wege zu Ausbildungsstellen und zur Begleitung anderer Personen im Mittel mit 15 Minuten etwas kürzer sind. Mit 10 Minuten liegt der Median bei den Einkaufswege am niedrigsten. Während sich die zurückgelegte Strecke in Hamburg und in Deutschland kaum unterscheidet, gibt es bei den Wegedauern teilweise Unterschiede von einigen Minuten. So ist die Dauer von beinahe allen Wegen in Hamburg etwas höher als in Deutschland, lediglich für Einkaufs- und Ausbildungszwecke ergibt sich eine identische mittlere Wegedauer. Besonders für Arbeitswege ist der Unterschied von 10 Minuten recht hoch, wenn man berücksichtigt, dass der Median der Wegelänge in Hamburg sogar um 1 Kilometer niedriger ist. Die Ergebnisse sind aufgrund der hohen Stichprobe in Hamburg ein deutlicher Hinweis darauf, dass die durchschnittliche Geschwindigkeit in der Stadt – wie auch in anderen Metropolen – etwas geringer ist als in Deutschland. Soziodemografische Unterschiede

sind weniger stark ausgeprägt als vermutet werden könnte. Im Alter sinkt die mittlere Wegelänge jedoch recht deutlich (siehe Tabelle 5). Auch sind Männer im Schnitt etwas weiter unterwegs als Frauen.

### 4.3 Hauptverkehrsmittel (Modal Split)

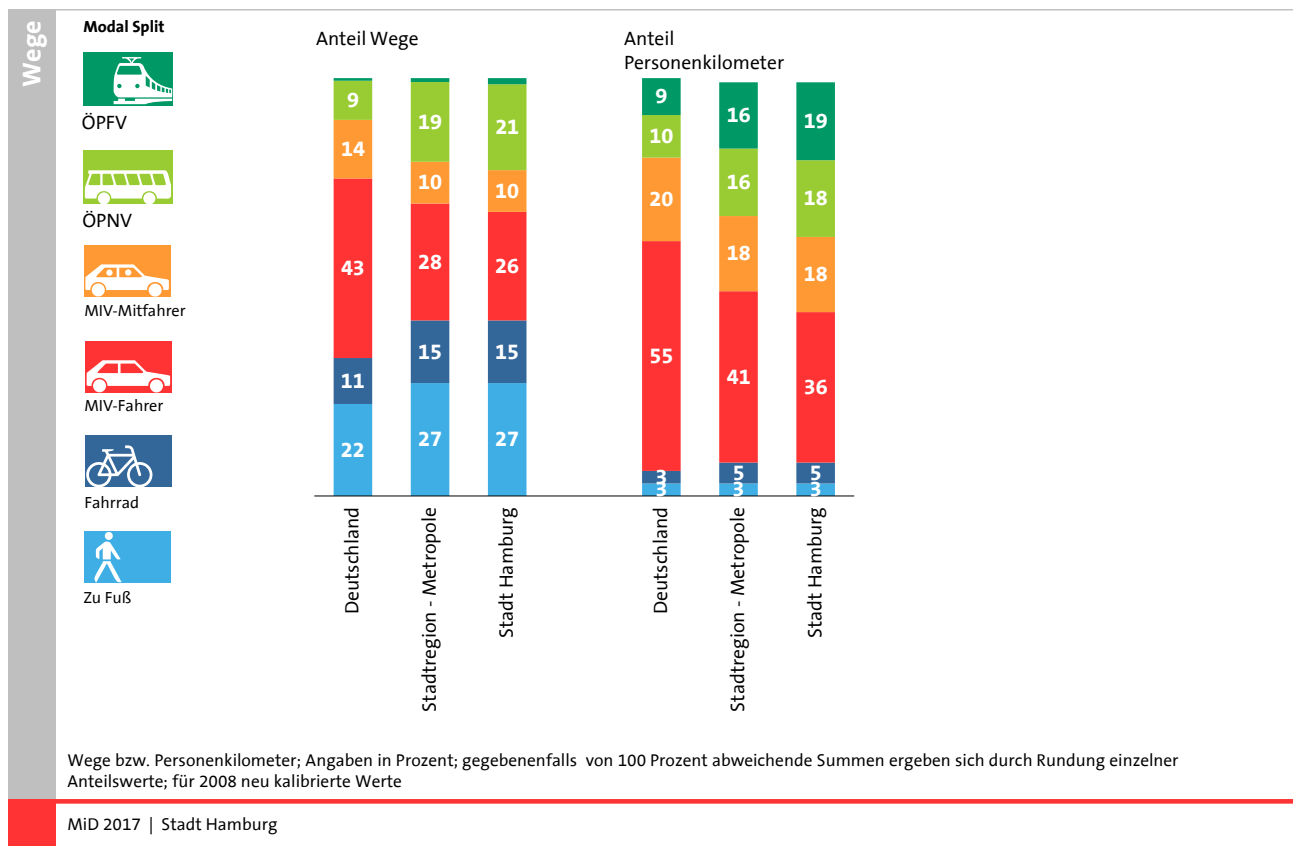
Die Modal Split-Betrachtung beschäftigt sich mit der Verkehrsmittelwahl und erfolgt auf Wegeebe. Sie basiert also auf der stichtagsbezogenen Erfassung der zurückgelegten Wege und zeigt auf, welche Verkehrsmittel genutzt wurden. Dabei sind grundsätzlich zwei Betrachtungsweisen interessant: Die erste basiert auf dem Verkehrsaufkommen und betrachtet die Verkehrsmittelwahl anhand aller Wege. Die zweite drückt die Verkehrsleistung aus und betrachtet die Verkehrsmittelwahl anhand aller zurückgelegten Personenkilometer. Für beide Betrachtungsweisen werden im Folgenden die Ergebnisse dargestellt. Dabei wird immer das Konzept des sogenannten Hauptverkehrsmittels verfolgt, bei dem im Fall mehrerer für einen Weg angegebener Verkehrsmittel eine Priorisierung erfolgt (siehe auch Erläuterungskasten Seite 32).

#### Modal Split in Deutschland

Bevor auf die Ergebnisse für die Stadt Hamburg eingegangen wird, erfolgt ein kurzer Blick auf die Ergebnisse des Modal Split in Deutschland (siehe Abbildung 16). Häufig werden die Verkehrsmittel in zwei Kategorien eingeteilt. Auf der einen Seite stehen die Fußwege, die Fahrradwege sowie die Wege, die mit den öffentlichen Verkehrsmitteln zurückgelegt werden und den sogenannten Umweltverbund bilden. Sie haben deutschlandweit einen Anteil von rund 43 Prozent, wobei die Fußwege mit 22 Prozent etwa die Hälfte und die ÖV- und Fahrradwege jeweils rund ein Viertel ausmachen. Der öffentliche Verkehr kann noch einmal zwischen Nah- und Fernverkehr unterschieden werden. Auf der anderen Seite steht der motorisierte Individualverkehr, bei dem in der Regel ein Pkw von einer FahrerIn bzw. einem Fahrer oder MitfahrerIn bzw. Mitfahr genutzt wird. Diese Wege summieren sich deutschlandweit auf einen Anteil von rund 57 Prozent, wobei der Anteil der Wege von Mitfahrerinnen und Mitfahrern etwa ein Viertel beträgt.

Der Blick auf die regionalstatistischen Raumtypen zeigt, dass sich die Anteile der verschiedenen Verkehrsmittel deutlich unterscheiden (ohne Abbildung).

Abbildung 16 Hauptverkehrsmittel auf den Wegen (Modal Split)



Während beispielsweise die öffentlichen Verkehrsmittel in den Metropolen einen Modal Split-Anteil von 20 Prozent erreichen, sinkt der Wert in den ländlichen Regionen auf 5 bis 7 Prozent. Umgekehrt sinkt der MIV-Anteil von mehr als zwei Dritteln in den kleinstädtischen, dörflichen Räumen auf unter 40 Prozent in den Metropolen. Der Fahrradanteil erreicht in den Metropolen, Großstädten und zentralen Städten zwischen 13 und 15 Prozent. In diesen Raumtypen erreichen auch die Fußwege einen höheren Anteil.

Wird für die Modal Split-Betrachtung die Verkehrsleistung zugrunde gelegt, also die jeweils zurückgelegten Personenkilometer, verändern sich die Proportionen deutlich. Der Anteil der Fahrrad- und Fußwege sinkt auf 5 bzw. 3 Prozent, während die Anteile der motorisierten Verkehrsmittel deutlich steigen. Das gilt vor allem für die öffentlichen Verkehrsmittel, deren Anteile sich bei dieser Betrachtung in etwa verdoppeln (siehe *Abbildung 16*). Während der öffentliche Personenfernverkehr (ÖPFV) bei der Betrachtung der Wegeanteile nur eine geringe Rolle spielt, macht er bei der Verkehrsleistung rund die Hälfte des ÖV-Anteils aus. Dies erklärt sich insbesondere durch weite Reisen mit Fernverkehrszügen oder auch dem Flugzeug.

### Die Hamburgerinnen und Hamburger legen nur gut jeden dritten Weg im Auto zurück

Die Stadt Hamburg weist hinsichtlich des Modal Split eine für den eigenen Raumtyp typische Verteilung auf. Dies beinhaltet, dass der MIV eine deutlich geringere Rolle als in Deutschland spielt. Etwas mehr als jeder dritte Weg wird in Hamburg mit dem Auto zurückgelegt (siehe *Abbildung 16*). Mitfahrerinnen bzw. Mitfahrer machen daran etwa 40 Prozent aus. Im Raumtyp „Stadtregion – Metropole“ liegt der Wert mit 38 Prozent leicht über dem für Hamburg. Wie bereits in vorangegangenen Kapiteln thematisiert wurde, wirkt sich hier das überdurchschnittliche ÖPNV-Angebot in Hamburg aus. Dementsprechend liegt der Anteil an Wegen im kombinierten öffentlichen Verkehr mit 22 Prozent auch deutlich über dem durchschnittlichen Anteil für Deutschland – und sogar 2 Prozentpunkte über dem durchschnittlichen Anteil der Metropolen.

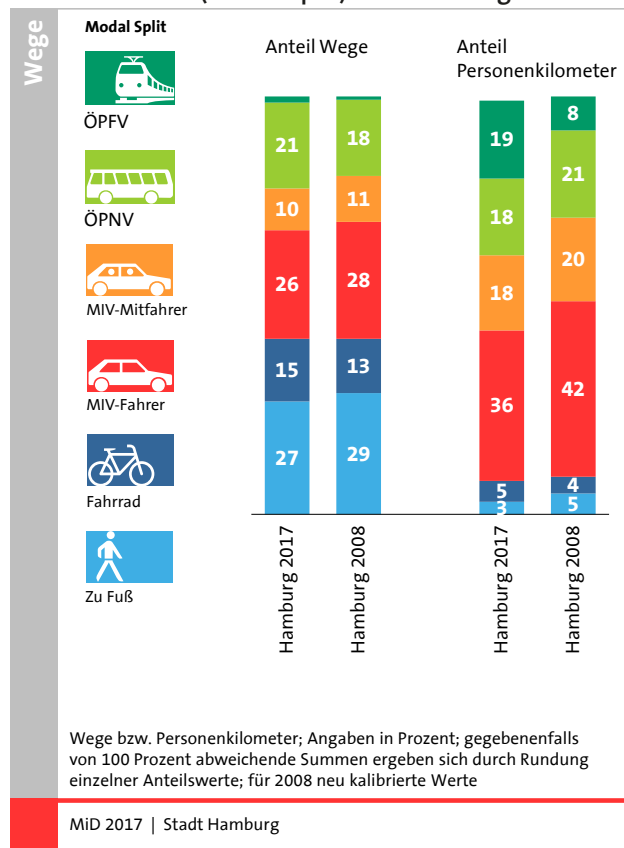
Wie bereits gezeigt wurde, stellt neben dem motorisierten Individualverkehr auch der nicht-motorisierte Individualverkehr eine bedeutsame Größe im Modal Split dar. Über 40 Prozent der Wege der Hamburgerinnen und Hamburger werden mit dem Fahrrad oder zu Fuß zurückgelegt. Im Raumtyp „Stadtregion – Metropole“ ist dieser Anteil identisch. Auf die Gewohnheiten

der Hamburger Bürgerinnen und Bürger in Bezug auf die Verkehrsmittelnutzung im Alltag geht das folgende Kapitel 5 genauer ein.

Der Zeitvergleich des Modal Split für die bisherigen Untersuchungsjahre 2008 und 2017 offenbart, dass die Stadt Hamburg einer im Vergleich zur Bundesrepublik größeren Dynamik unterliegt. Während der Anteil der Fußwege etwas unter dem Niveau von 2008 liegt, herrscht bei den Anteilen der Fahrradwege ein gegenläufiger Trend. Im Vergleich zum Jahr 2008 ist ihr Wert um 2 Prozentpunkte angewachsen. Noch deutlicher zugelegt haben gegenüber 2008 die Anteile des öffentlichen Verkehrs. Dies ist vor allem auf den Fernverkehr zurückzuführen, der stark ansteigt. Dabei ist zu berücksichtigen, dass die Fernverkehrsanteile für 2008 ungewöhnlich niedrig waren. Das Wachstum dieser beiden Verkehrsmittel geht in Hamburg größtenteils zulasten des motorisierten Individualverkehrs. Seine Anteile – Fahrer inklusive Mitfahrer – sind um 3 Prozentpunkte gesunken (siehe *Abbildung 17*).

Der Blick auf die Entwicklung der Verkehrsleistung zeigt eine deutliche Verschiebung zwischen den öffentlichen Verkehrsmitteln und dem motorisierten Individualverkehr. Letzterer kommt nur noch auf

**Abbildung 17** Hauptverkehrsmittel auf den Wegen (Modal Split) im Jahresvergleich



54 Prozent, während er im Jahr 2008 noch auf ein Anteil von über 60 Prozent kam. Der öffentliche Verkehr gewinnt auf der anderen Seite deutlich und kommt auf 37 Prozent der Personenkilometer. Treibende Kraft ist hier jedoch der starke Anstieg im Fernverkehr, der seinen Anteil mehr als verdoppelt hat, während der öffentliche Nahverkehr einen leichten Anteilrückgang verzeichnet.

### Tägliches Verkehrsaufkommen hochgerechnet

Bezogen auf die Hamburgerinnen und Hamburger führen die berichteten Wege zu einem hochgerechneten täglichen Verkehrsaufkommen von rund 6 Millionen Wegen und 70 Millionen Personenkilometern (siehe Tabelle 6). Dabei sind diese Zahlen im Zeitvergleich gestiegen. 2008 lag das tägliche Verkehrsaufkommen noch bei 5,6 Millionen Wegen und die Verkehrsleistung betrug lediglich rund 53 Millionen Personenkilometer. Bei den hochgerechneten Wegen sind die ÖV-Wege um 0,3 Millionen und die

Fahrradwege um 0,2 Millionen gestiegen. Die restlichen Werte sind konstant geblieben.

Bei den hochgerechneten Personenkilometern ist der ÖV am stärksten gestiegen, er lag 2008 noch bei 15,4 Millionen und jetzt bei 25,9 Millionen Personenkilometern. Dieser Zuwachs ist, wie bereits dargelegt, in erster Linie auf einen Anstieg im öffentlichen Fernverkehr und weniger auf den Nahverkehr innerhalb der Stadt zurückzuführen. Der MIV ist von 32,7 auf 38,3 Millionen Personenkilometer gestiegen und das Fahrrad von 2,2 auf 3,4 Millionen. Die zu Fuß absolvierten Personenkilometer sind identisch zu denen aus dem Jahr 2008.

### Deutliche innerstädtische Unterschiede

Innerhalb der Stadt Hamburg unterscheiden sich die Mobilitätsmuster der Einwohnerinnen und Einwohner je nach den regionalen Rahmenbedingungen sowie der regionalen Soziodemografie teils sehr

**Tabelle 6 Kennwerte 2017 zum Modal Split und Hauptverkehrsmitteln in ausgewählten Städten oder Regionen**

<i>Modal Split in Zeilen-% Wege</i>	Zu Fuß	Fahrrad	MIV-Fahrer	MIV-Mitfahrer	ÖV	
Hamburg	27	15	26	10	22	
HVV-Umland	21	12	43	14	10	
HVV-Verbundgebiet gesamt	24	14	34	12	16	
Metropolregion Hamburg gesamt	22	13	39	12	12	
Köln	27	17	26	11	19	
Berlin	27	15	23	10	25	
München	24	18	25	10	24	
Stuttgart	29	8	32	10	22	
Kategorie Stadtregion - Metropole	21	8	47	16	8	
<i>Absolut Wege in Mio. pro Tag</i>	Zu Fuß	Fahrrad	MIV-Fahrer	MIV-Mitfahrer	ÖV	gesamt
Hamburg	1,6	0,9	1,6	0,6	1,3	<b>6,0</b>
HVV-Verbundgebiet gesamt	2,6	1,5	3,5	1,2	1,7	<b>10,5</b>
Metropolregion Hamburg gesamt	3,7	2,2	6,5	2,1	2,0	<b>16,5</b>
<i>Absolut Personenkilometer in Mio. pro Tag</i>	Zu Fuß	Fahrrad	MIV-Fahrer	MIV-Mitfahrer	ÖV	gesamt
Hamburg	2,4	3,4	25,6	12,7	25,9	<b>70,0</b>
HVV-Verbundgebiet gesamt	4,2	5,4	58,0	25,4	38,0	<b>130,0</b>
Metropolregion Hamburg gesamt	6,0	8,0	113,6	42,1	45,3	<b>215,0</b>
<i>Mittlere Wegelängen in km</i>	Zu Fuß	Fahrrad	MIV-Fahrer	MIV-Mitfahrer	ÖV	gesamt
Hamburg	1,5	3,7	16,5	21,9	19,4	<b>11,7</b>
HVV-Verbundgebiet gesamt	1,6	3,6	16,4	20,3	21,7	<b>12,4</b>
Metropolregion Hamburg gesamt	1,6	3,6	17,5	19,3	22,1	<b>12,9</b>

Angaben zu Wegelängen erfolgen einschließlich Imputation bei fehlenden Werten für einzelne Wege. Absolutangaben wurden bei den Gesamtwerten gerundet.

MiD2017 | Stadt Hamburg

deutlich (siehe *Abbildung 18*). Die Kernstadt und Harburg/Bergedorf zeichnen sich als Regionen mit Zentrumsfunktion durch einen erhöhten Anteil der Fußwege am Modal Split aus. Zudem wird das Auto hier vergleichsweise selten benutzt – nur knapp jeder fünfte Weg entfällt auf den motorisierten Individualverkehr. Der äußere Ring Hamburgs liegt relativ nah am Durchschnittswert für Hamburg insgesamt. Gleiches gilt auch für den Süderelberaum inklusive Elbinsel, wobei hier bereits der Anteil des MIV gegenüber dem des Fahrrads ansteigt. In den peripheren Regionen Elbvororte, Vier- und Marschlande und Walddörfer sinken die Anteile für Fußwege und den ÖPNV teils deutlich. Dafür nehmen die MIV-Anteile zu, welche teilweise sogar über 50 Prozent aller Wege ausmachen. Gleichzeitig weisen die Elbvororte und die Walddörfer im innerstädtischen Vergleich die höchsten Anteile von Wegen auf, die mit dem Fahrrad zurückgelegt wurden – beinahe jeder fünfte Weg entfällt hier auf dieses Verkehrsmittel.

### ÖV eher von Beziehern niedriger Einkommen genutzt

Der ökonomische Status der Befragten hat einen großen Einfluss auf die Verkehrsmittelwahl. Wie in *Kapitel 5.6* gezeigt wird, steigt mit dem Einkommen die Anzahl der verfügbaren Mobilitätsoptionen. Zwischen den Statusgruppen verändern sich dabei insbesondere die Anteile des motorisierten Verkehrs sehr deutlich (siehe *Abbildung 19*). Unter Personen, die in einem Haushalt mit niedrigem ökonomischem Status leben, dominiert hier der ÖV sowie das Zufußgehen. Jeweils knapp ein Drittel der Wege wird von ihnen auf diese Weise zurückgelegt. Mit zunehmendem Status verschieben sich die Anteile zugunsten des Autos. Unter Personen aus einem statushohen Haushalt beträgt der MIV-Anteil zusammengefasst bereits 40 Prozent, während der Anteil des öffentlichen Verkehrs auf 17 Prozent sinkt.

Auch die Betrachtung des nicht-motorisierten Individualverkehrs liefert wichtige Erkenntnisse. So gehen vor allem Personen aus Haushalten mit niedrigem ökonomischem Status Wege zu Fuß. Ein Drittel aller Wege dieser Statusgruppe sind Fußwege. Mit 27 bzw. 25 Prozent ist der Anteil dieser Wege bei den Hamburgerinnen und Hamburgern, die aus einem Haushalt mit mittlerem oder hohem ökonomischem Status stammen, deutlich geringer.

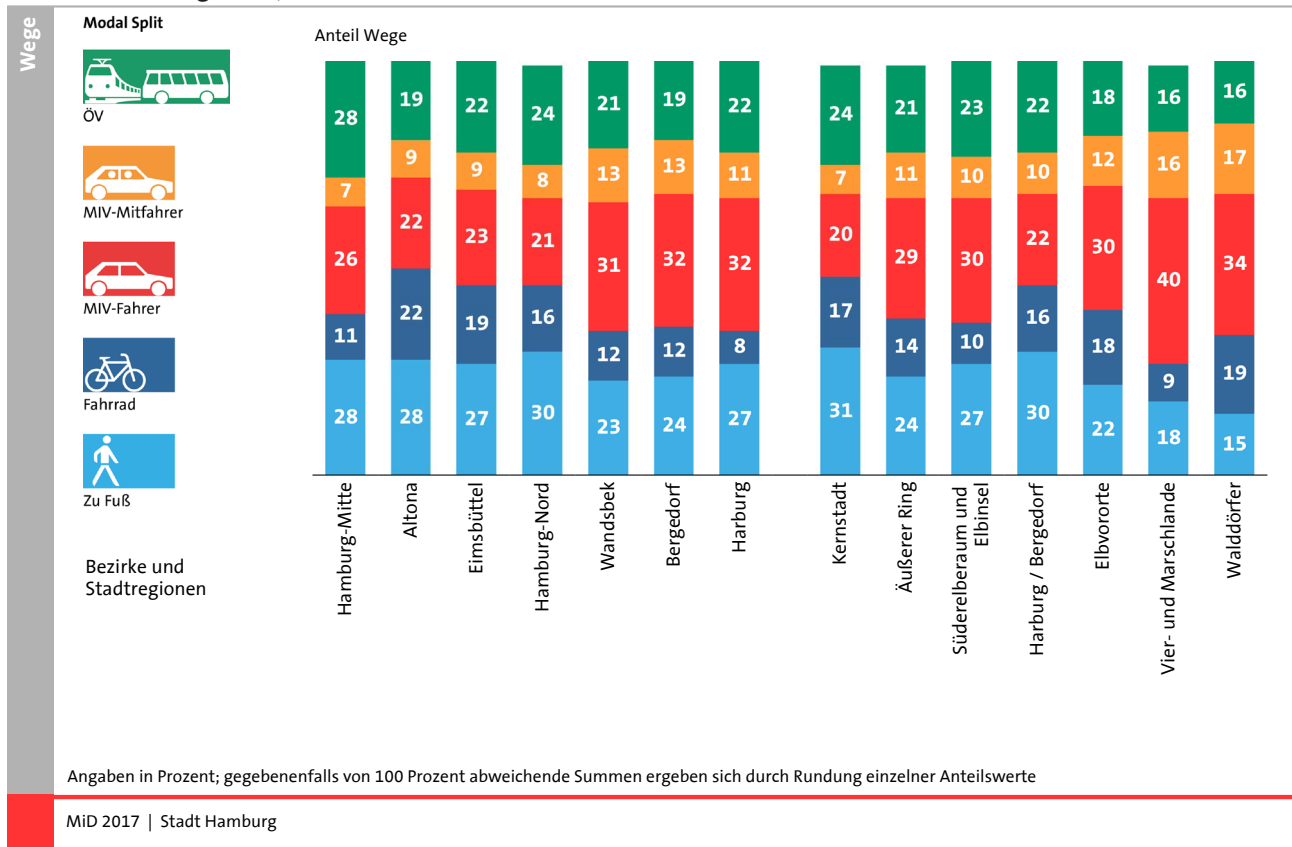
### Geschlecht, Alter und Tätigkeit der Personen

Betrachtet man die Wahl des Hauptverkehrsmittels nach weiteren soziodemografischen Merkmalen, so lassen sich zusätzliche Zusammenhänge feststellen. Der einzige geschlechterspezifische Unterschied ist, dass Frauen etwas seltener am motorisierten Individualverkehr teilnehmen und dafür häufiger zu Fuß gehen (siehe *Abbildung 20*). Solche Unterscheidungen nach soziodemografischen Merkmalen sind für sich allein genommen aber wenig aufschlussreich, da sie oft eher aus unterschiedlichen Lebensphasen bzw. Lebensumgebungen resultieren. So unterscheidet sich das Mobilitätsverhalten einer Vollzeit berufstätigen Frau wenig von dem eines ebenso tätigen Mannes, dafür eher von dem einer Geschlechtsgenossin gleichen Alters, die nicht im Berufsleben steht.

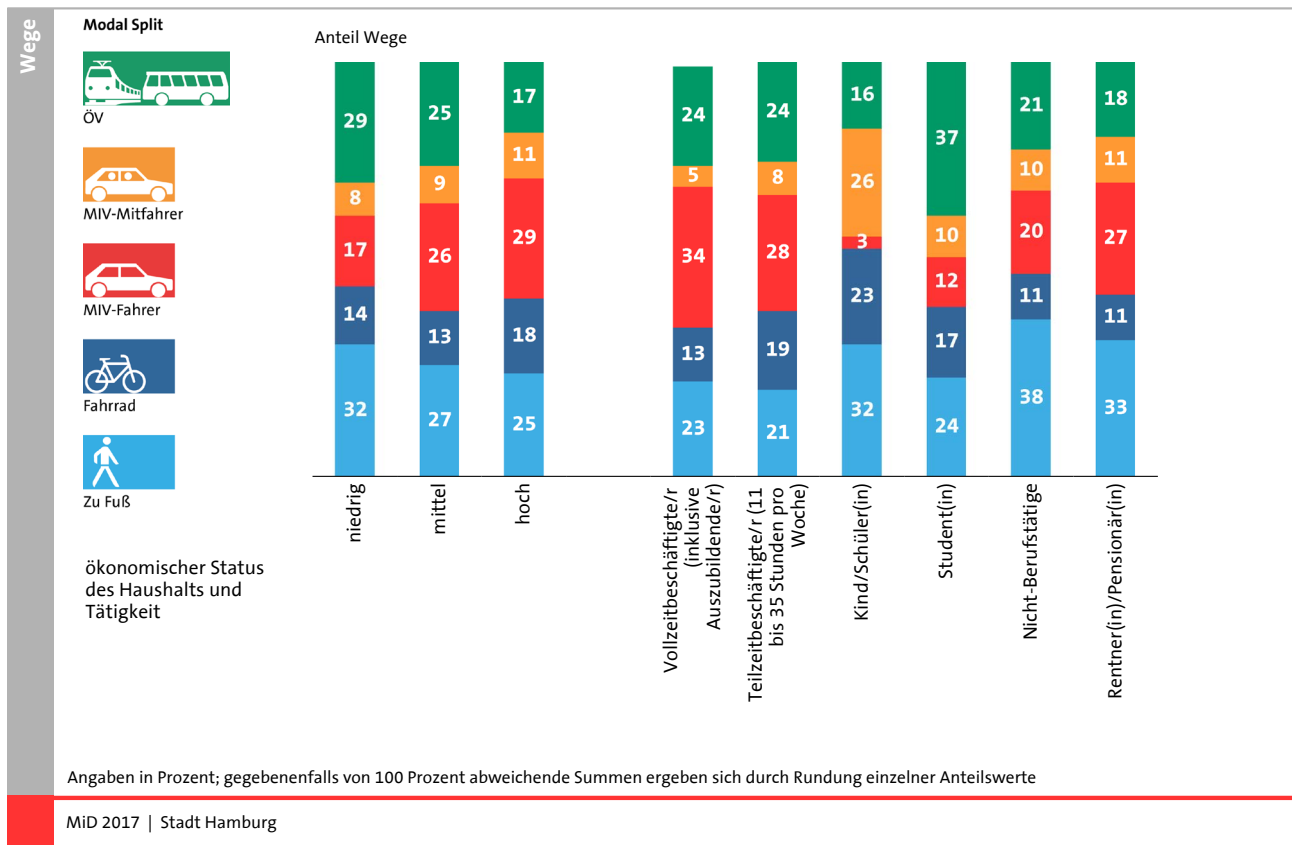
Während es wenig überraschend ist, dass der ÖV verstärkt von den jüngeren Altersgruppen genutzt wird, verbleibt der Anteil der mit Bussen und Bahnen zurückgelegten Wege über die Altersgruppen ab 30 Jahren stabil. Leicht rückgängige Anteile des MIV gehen hier einher mit Zuwächsen der zu Fuß zurückgelegten Wege. Mehr als jeder dritte Weg wird von den über 75-Jährigen auf diese Weise bewältigt, während lediglich jeder fünfte Weg auf den ÖV entfällt.

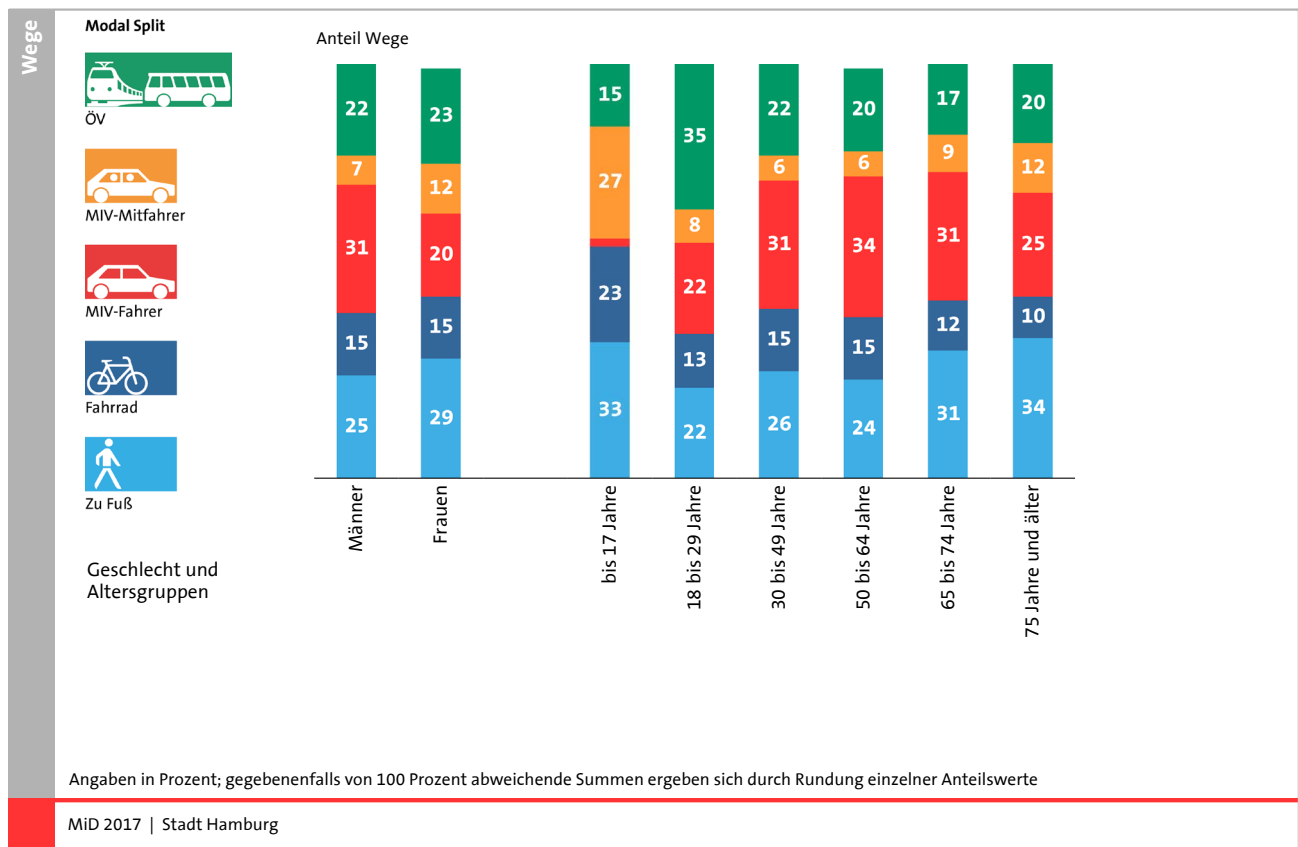
Die Ergebnisse des Modal Split nach der Tätigkeit der Personen hängen teils stark mit den bereits untersuchten soziodemografischen Merkmalen zusammen (siehe *Abbildung 19*). Die intensivsten Nutzer des ÖV sind hierbei die Studierenden. Deutlich seltener nutzen Kinder bzw. Schülerinnen und Schüler Busse und Bahnen. Tatsächlich ist der Anteil der von ihnen mit dem Pkw zurückgelegten Wege fast doppelt so hoch wie der mit dem öffentlichen Verkehr zurückgelegten Wege. Allerdings weisen sie auch von allen Gruppen den höchsten Fahrradanteil am Modal Split auf.

**Abbildung 18** Hauptverkehrsmittel auf den Wegen (Modal Split) im Regionalvergleich (Bezirke und Stadtregionen)



**Abbildung 19** Hauptverkehrsmittel auf den Wegen (Modal Split) nach ökonomischem Status und Tätigkeit



**Abbildung 20** Hauptverkehrsmittel auf den Wegen (Modal Split) nach Geschlecht und Altersgruppen

#### 4.4 Verkehrsmittelkombinationen (Intermodalität)

Neben der klassischen Betrachtung des Modal Split und des Hauptverkehrsmittels ist auch die Analyse der genutzten Verkehrsmittelkombinationen interessant. Sie werden häufig unter dem Stichwort „Intermodalität“ diskutiert und sind eine Spezialform der Multimodalität, die in Kapitel 5.6 vorgestellt wird.

Für die folgenden Analysen werden für jeden Weg alle genutzten Verkehrsmittel herangezogen, nicht nur das Hauptverkehrsmittel. Lediglich Kombinationen von Fußwegetappen und Etappen mit anderen Verkehrsmitteln bleiben vor dem Hintergrund unberücksichtigt, dass auf nahezu allen Wegen auch Teile zu Fuß zurückgelegt werden.

##### Intermodalität bundesweit

An dieser Stelle sollen kurz die deutschlandweiten Ergebnisse vorgestellt werden. Verkehrsmittelkombinationen kommen bundesweit bei etwa 1 Prozent aller Wege vor und sind damit vergleichsweise selten.

Die intermodalen Wege teilen sich zu etwa gleichen Teilen auf in eine Kombination aus öffentlichen Verkehrsmitteln und Fahrrad sowie öffentlichen Verkehrsmitteln und Auto. Da bei diesen Kombinationen davon ausgegangen wird, dass die jeweils längere Strecke mit einem öffentlichen Verkehrsmittel zurückgelegt wird, werden sie bei der Betrachtung des Hauptverkehrsmittels den öffentlichen Verkehrsmitteln zugerechnet (siehe Erläuterungen zur Bildung des Hauptverkehrsmittels im blauen Kasten auf Seite 32). Der ÖV-Anteil am Modal Split differenziert sich bundesweit also in etwa 9 Prozent ausschließlich öffentliche Verkehrsmittel und etwa 1 Prozent Kombination von öffentlichen Verkehrsmitteln mit dem Rad bzw. dem Auto.

Interessant ist auch die Differenzierung der genutzten Verkehrsmittel innerhalb des ÖV-Systems. Im Schnitt werden bundesweit 1,4 verschiedene Verkehrsmittel aus dem System genutzt. Darunter sind Busse, U-/Stadtbahnen, Straßenbahnen, S-Bahnen, Nahverkehrszüge, Fähren, Anruf-Sammel-Taxis, Taxis, Fernzüge, Fernbusse, Reisebusse, Flugzeuge und andere öffentliche Verkehrsmittel. Umstiege innerhalb des gleichen Subsystems, zum Beispiel von einer Buslinie in eine andere, bleiben dabei unberücksichtigt,

sodass die Anzahl der genutzten Verkehrsmittel auf diese Weise eher unterschätzt wird. Es wird aber deutlich, dass das System der öffentlichen Verkehrsmittel intermodal angelegt ist, was Umstiege auf dem Weg zu einem Ziel häufig erforderlich macht. Fahrrad und Auto werden hingegen selten mit anderen Verkehrsmitteln auf einem Weg kombiniert, sondern bringen die Nutzer in der Regel direkt an ihr Ziel. Wenn sie kombiniert werden, übernehmen sie die Zubringerfunktion zu den öffentlichen Verkehrsmitteln.

### Intermodalität in Hamburg

In Hamburg unterscheiden sich diese Ergebnisse kaum vom bundesweiten Ergebnis und gleichen denen der übrigen Metropolen. Der Anteil intermodaler Wege mit Kombinationen, die nicht nur zu Fuß-ÖV, zu Fuß-Auto oder systembedingte Umstiege innerhalb des ÖPNV bedeuten, sondern als bewusste Kombinationsentscheidung darüber hinausgehen, ist gering. So liegen die Anteile der Kombinationen von Fahrrad und ÖPNV bzw. Auto und ÖPNV jeweils nur bei etwa 1 Prozent der erfassten Wege.

## 4.5 Wegezwecke

Mobilität und Unterwegssein stehen nur selten als Selbstzweck für sich genommen. Zumeist werden Wege aus bestimmten Anlässen zurückgelegt. Wie bereits in den vorangegangenen Erhebungen werden weiterhin sieben verschiedene Wegezwecke unterschieden. Dabei steht ein Block aus im weiteren Sinn beruflich bedingten Wegen Anlässen im Versorgung- und Freizeitbereich gegenüber. Aufschlussreich ist in diesem Zusammenhang die Erkenntnis, dass Arbeitswege, also Wege zur und von der Arbeitsstelle, nicht dominieren. Zusammen mit den dienstlichen Wegen und Ausbildungswegen machen diese nur etwa ein Drittel aller unternommenen Wege aus. Dieser Anteil gilt in der Größenordnung auch in der Stadt Hamburg (siehe [Abbildung 21](#)).

### Plus im beruflich bedingten Verkehr

Allerdings verzeichnet neben den Arbeitswegen vor allem der Anteil von Wegen, die während der Arbeitszeit zu dienstlichen bzw. geschäftlichen Zwecken zurückgelegt wurden, gegenüber 2008 eine Steigerung. Ihr Anteil steigt in Hamburg 2017 auf 17 und 12 Prozent gegenüber 15 und 7 Prozent im Jahr 2008. Hintergrund hierfür sind neben einem höheren Beschäftigungsniveau auch die aus den MiD-Ergebnissen

ersichtlichen deutlichen Zuwächse im Liefer- und Versorgungsverkehr.

Prozentual gesehen müssen bei diesen Zugewinnen die übrigen Wegeanlässe im Anteil etwas verlieren. Deutlich ist dies im Sektor „Freizeit“. Sein Anteil reduziert sich in Hamburg von 32 Prozent im Jahr 2008 auf nun 29 Prozent. Ebenso geht der Anteil für das Segment „Einkauf“ zurück – von 20 auf 16 Prozent, während sich der Anteil der Erledigungswege von 11 auf 12 Prozent leicht vergrößert.

Diese Veränderungen werden auch bei der Betrachtung auf Basis der Verkehrsleistung sichtbar. Anders als die Verkehrsmittelwahl unterscheidet sich die Zweckstruktur der Wege regional nur geringfügig. So ähnelt das Ergebnis für die Stadt Hamburg dem Bundesergebnis und dem des Raumtyps sehr stark (siehe [Abbildung 22](#)). Selbst innerhalb der Stadtgrenze unterscheidet sich das Bild nach den Hamburger Bezirken und Stadtregionen nicht grundlegend, ganz im Gegenteil. Der einzige Trend, der sich hier ablesen lässt, ist ein etwas höherer Anteilswert für dienstliche und geschäftliche Wege in den etwas zentraleren Stadtregionen.

**Abbildung 21** Wegezwecke in Hamburg im Jahresvergleich

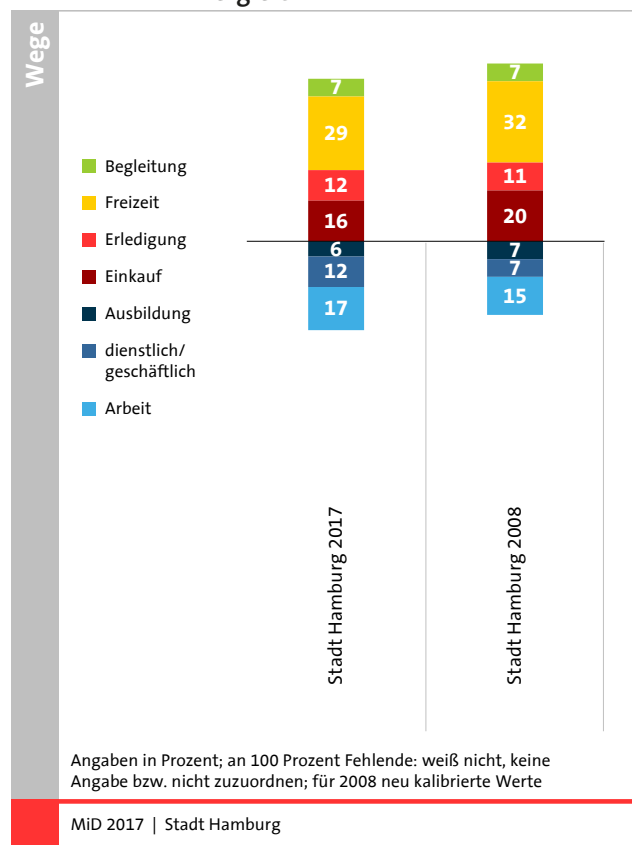


Abbildung 22 Wegezwecke im Regionalvergleich

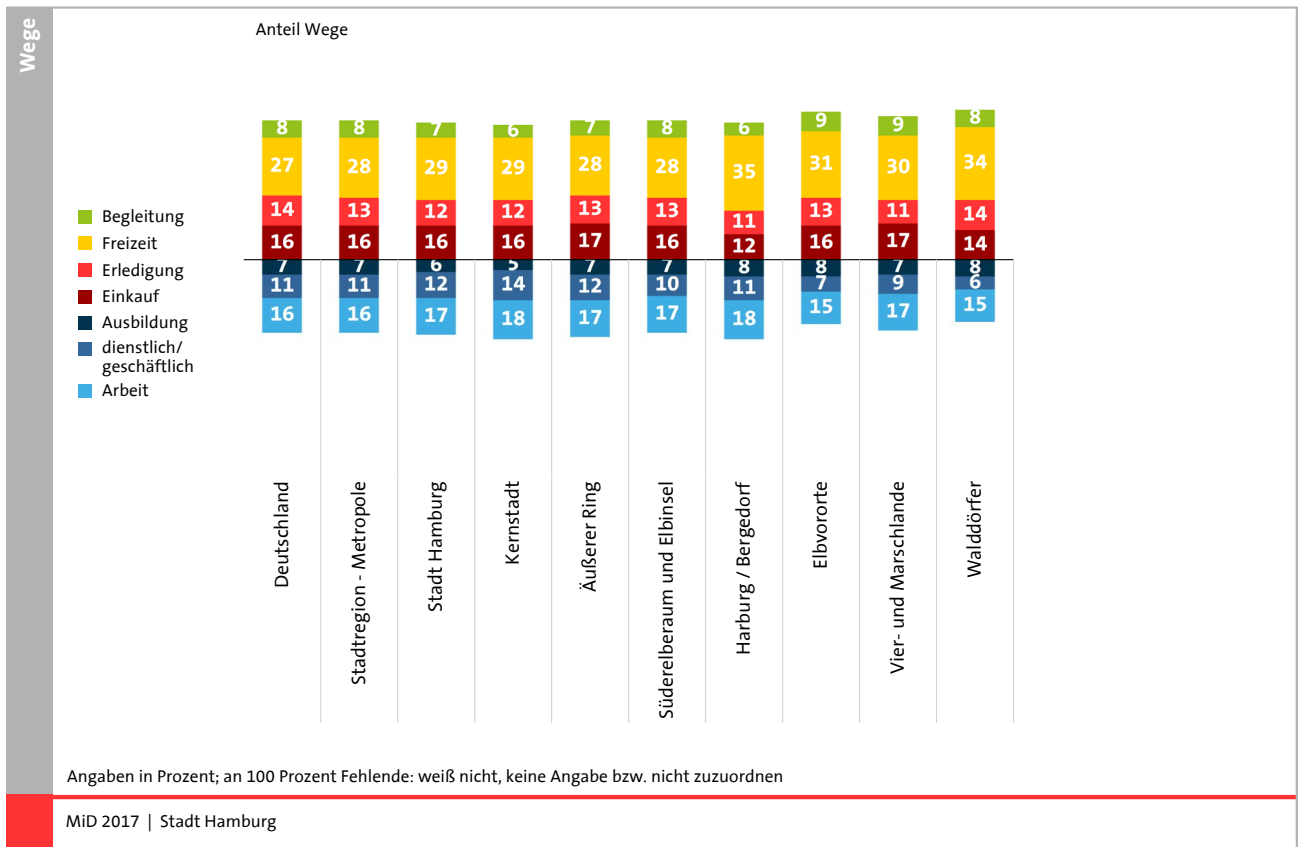


Abbildung 23 Wegezwecke nach Geschlecht und Altersgruppen

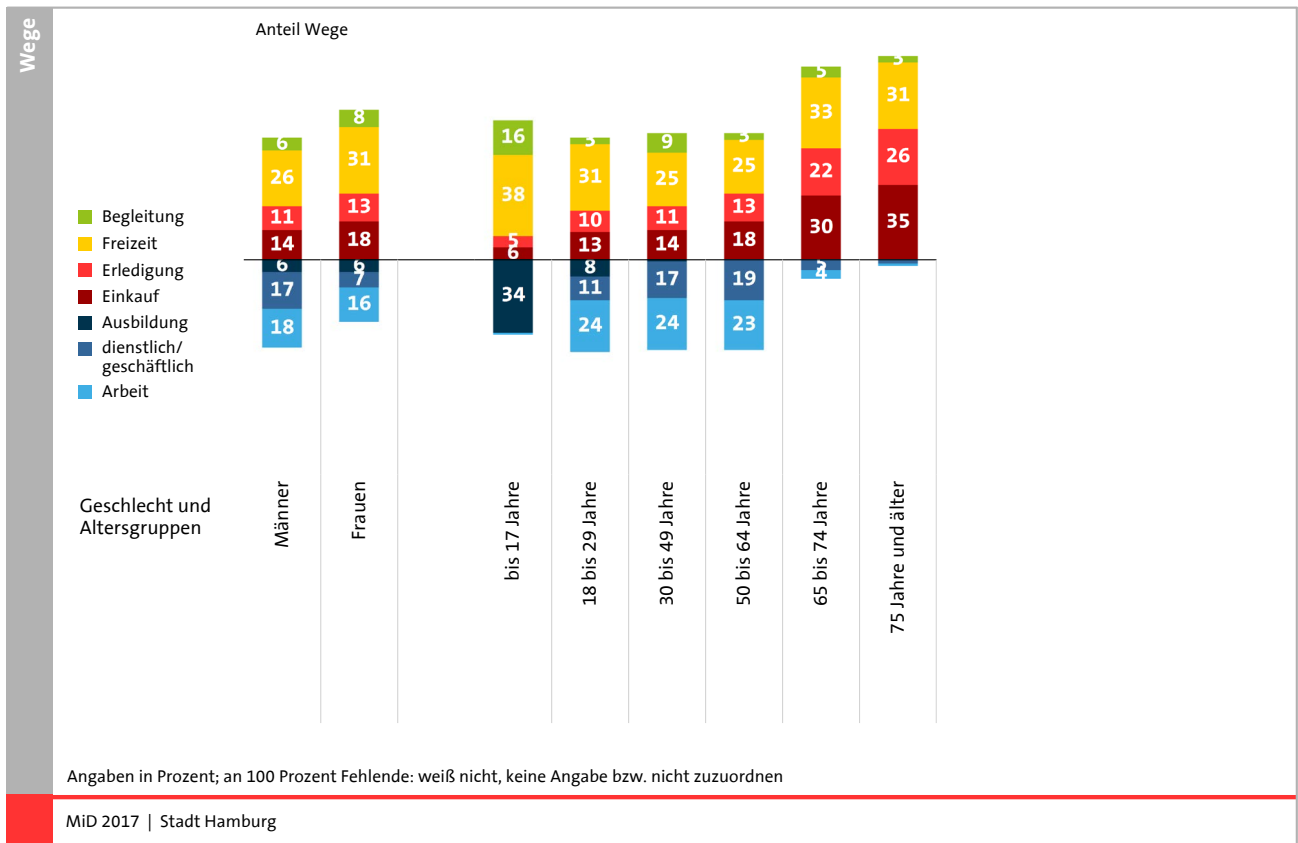
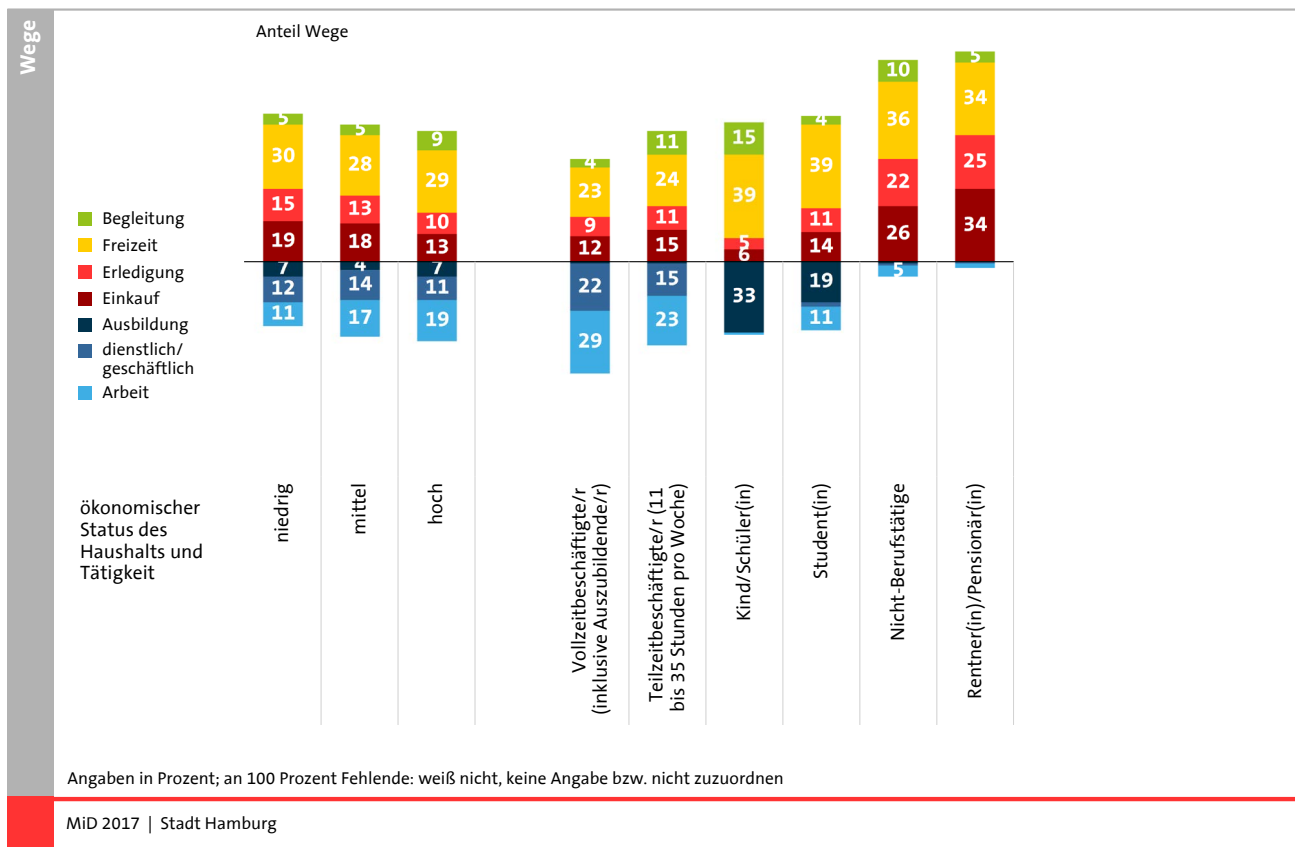


Abbildung 24 Wegezwecke nach ökonomischem Status und Tätigkeit



Größere Unterschiede in der Zweckstruktur der Wege sind selbstredend nach soziodemografischen Merkmalen zu finden. So weisen die Hamburgerinnen beispielsweise zwar einen nur minimal geringeren Anteil an Arbeitswegen auf, allerdings einen deutlich geringeren Anteil an dienstlichen und geschäftlichen Wegen (siehe Abbildung 23). Betrachtet man die unterschiedlichen Altersgruppen, so lassen sich bis 64 Jahre nur geringe Unterschiede feststellen. In den höheren Altersgruppen nehmen dagegen die

Arbeits- und Dienstwege sehr stark ab, was keine Überraschung sein dürfte. Die Ergebnisse der Altersgruppen resultieren dabei zu großen Teilen hauptsächlich aus der ausgeübten Tätigkeit der Personen, wie in der Abbildung 24 dargestellt ist. Ersichtlich ist hier weiterhin, dass der Anteil der Berufswege mit steigendem Einkommen zunimmt.

Das hochgerechnete Verkehrsaufkommen unterteilt nach den einzelnen Wegezwecken ist in Tabelle 7

Tabelle 7 Verkehrsaufkommen und Verkehrsleistung nach Zwecken

	Wege in Mio. pro Tag			Personenkilometer in Mio. pro Tag		
	Hamburg	HVV gesamt	Metropolregion	Hamburg	HVV gesamt	Metropolregion
zur Arbeit	1,1	1,7	2,7	13,1	26,1	42,6
dienstlich	0,7	1,1	2,1	10,4	19,5	37,7
Ausbildung	0,4	0,7	1,1	2,1	4,6	7,5
Einkauf	0,9	1,8	2,7	3,5	7,8	13,5
Erledigung	0,8	1,4	2,2	7,9	15,4	26,8
Freizeit	1,7	3,0	4,4	29,9	49,8	72,4
Begleitung	0,4	0,8	1,3	3,1	6,8	14,5
<b>gesamt</b>	<b>6,0</b>	<b>10,5</b>	<b>16,5</b>	<b>70,0</b>	<b>130,0</b>	<b>215,0</b>

Absolutangaben wurden bei den Gesamtwerten gerundet.

MiD2017 | Stadt Hamburg

ersichtlich. Der größte Anteil der rund 6 Millionen Wege in Hamburg entfällt dabei auf Freizeitwege mit einem Wert von 1,7 Millionen. Rechnet man Arbeits-, Dienst- und Ausbildungswege zusammen, liegen diese mit 2,2 Millionen Wegen jedoch deutlich darüber. Für die Betrachtung der Verkehrsleistung trifft dies jedoch nicht zu, da der Freizeitweck hier mit rund 30 Millionen Personenkilometern über der Verkehrsleistung der summierten Arbeits-, Dienst- und Ausbildungswege liegt. Insgesamt wird die Verkehrsleistung also mit einem Anteil von über 40 Prozent von den Freizeitwegen der Hamburgerinnen und Hamburger dominiert.

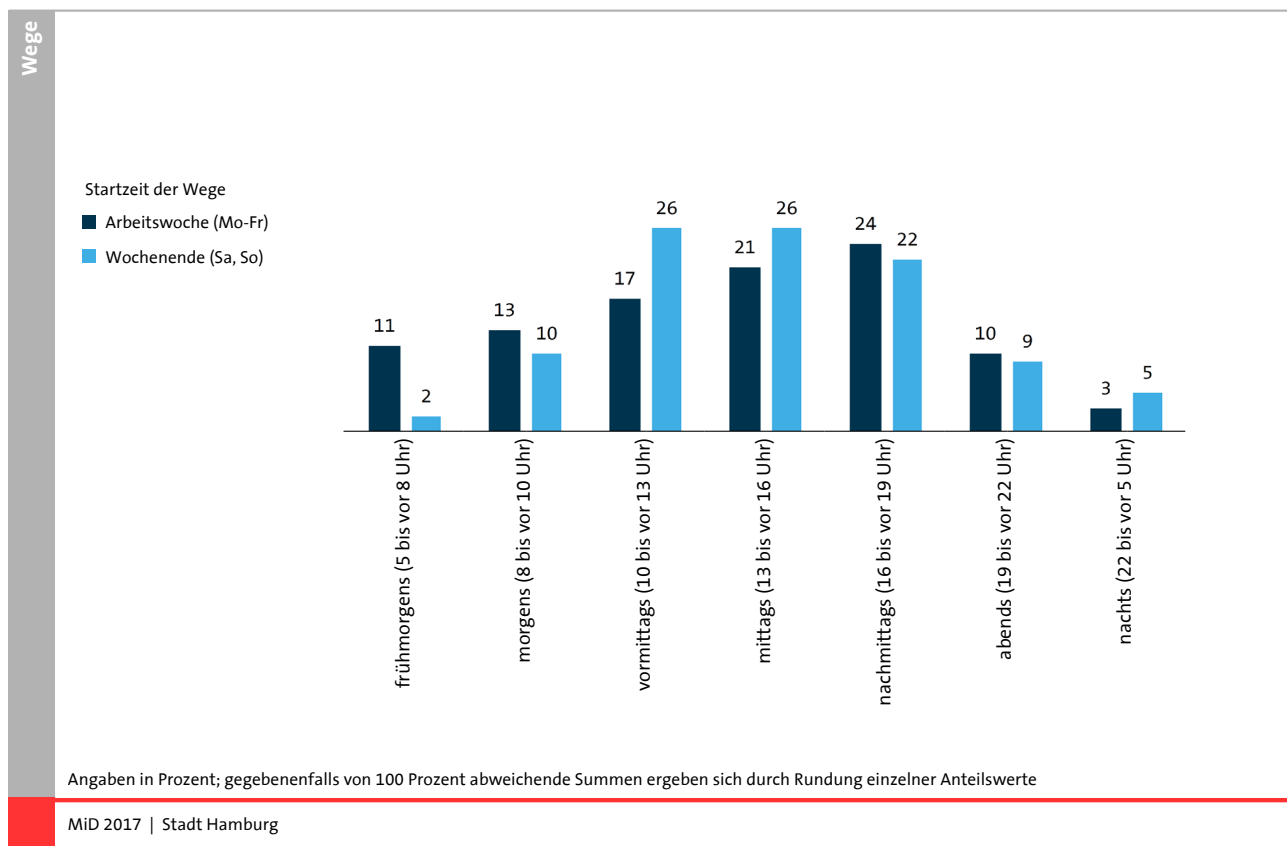
## 4.6 Tagesverlauf des Verkehrsaufkommens

Neben verschiedenen Wegemerkmale wurden in der MiD auch die Start- sowie Ankunftszeiten der berichteten Wege erfasst. Folglich kann abgebildet werden, wie sich das Wegeaufkommen über den Tag verteilt und wo die Verkehrsspitzen liegen (siehe Abbildung 25).

Auffällig, wenn auch wenig überraschend, sind in diesem Zusammenhang vor allem die niedrigen prozentualen Anteile an Wegen zwischen 22 Uhr und 5 Uhr morgens. Von 5 Uhr morgens bis 22 Uhr abends liegen die Anteile unter der Woche jeweils bei mindestens 10 Prozent. Die höchsten Werte werden zwischen 10 Uhr und 19 Uhr erreicht. Insgesamt gibt es nur flache Spitzen und das Verkehrsaufkommen verteilt sich zunehmend auf den ganzen Tag, mit Ausnahme der Nachtzeiten. Diese Tendenz ist auch für Deutschland insgesamt festzustellen.

Hervorzuheben ist auch die Angleichung der Aktivitätszeiten zwischen den Werktagen und den Wochenenden Samstag und Sonntag. Wie in Abbildung 25 gezeigt, sind an den Wochenenden deutlich weniger Menschen unterwegs und unternehmen deutlich weniger Wege. Die Abbildung zeigt außerdem, dass die Aktivitäten außer Haus zeitlich etwas nach hinten verschoben starten. Sie beginnen erst ab etwa 8 Uhr morgens. Allerdings wird der tageszeitliche Höhepunkt auch bereits deutlich früher erreicht. Auf die Zeit zwischen 10 und 16 Uhr entfällt hier bereits über die Hälfte des Verkehrsaufkommens.

Abbildung 25 Tagesverlauf des Verkehrsaufkommens



### Vergleichsweise hohes Mobilitätsniveau in Hamburg

Bezüglich der Mobilität in der Stadt Hamburg kann zusammenfassend festgestellt werden, dass die deutliche Mehrheit der Hamburgerinnen und Hamburger an einem durchschnittlichen Tag mindestens zu einem kurzen Weg außer Haus ist. Die Mobilitätsquote liegt leicht über dem Durchschnittswert für Deutschland. Ebenso fallen die Unterwegszeiten etwas höher aus. Die zurückgelegten Strecken sind jedoch kürzer, ein Verhältnis, das vermutlich auch auf die angespanntere großstädtische Verkehrssituation zurückzuführen ist.

Die meisten Wege werden in der Arbeitswoche (Montag bis Freitag) zurückgelegt – am Wochenende ist es durchschnittlich ein Weg weniger.



# 5 Verkehrsmittelwahl im Alltag – übliche Nutzung und Kombinationen

Die in den vorangegangenen Kapiteln beschriebene Ausstattung der Haushalte und Personen mit Verkehrsmitteln sowie die Mobilitätskennzahlen auf Basis der Stichtagsbefragung werden im folgenden Kapitel um Analysen der üblichen Verkehrsmittelnutzung ergänzt. Diese Ergebnisse lenken den Blick von den Wegen wieder auf die Personen. Denn sie basieren nicht auf den Mobilitätsangaben zu einem einzelnen Stichtag, der für die einzelne Person unter Umständen ganz untypisch sein kann. Vielmehr wurde erfragt, wie häufig verschiedene Verkehrsmittel üblicherweise genutzt werden. Damit können Nutzungsgewohnheiten und -muster der Personen identifiziert werden, die mit einer reinen Betrachtung des Verkehrsaufkommens und der Verkehrsleistung nicht beschreibbar sind.

Es werden folgende Fragen beantwortet: Wie häufig werden Auto, ÖPNV und Fahrrad von den Hamburgerinnen und Hamburgern üblicherweise genutzt? Auf wie viele Mobilitätsoptionen wird im Alltag zurückgegriffen? Wie festgelegt sind die Bürgerinnen und Bürger bei der alltäglichen Verkehrsmittelwahl und wie flexibel sind die Routinen?

## 5.1 Übliche Nutzung des Autos

In Hamburg fährt etwa jede vierte Einwohnerin bzw. jeder vierte Einwohner täglich oder fast täglich selbst mit dem Auto oder bei jemand anderem mit. Damit liegt das Ergebnis der Stadt Hamburg leicht unter dem Niveau des Raumtyps „Stadtregion – Metropole“. Werden die Anteile der (fast) täglichen Autofahrerinnen und Autofahrer mit den Anteilen der Personen addiert, die an einem bis drei Tagen pro Woche mit dem Auto fahren, so greift immerhin über die Hälfte der Personen mindestens einmal in der Woche auf dieses Verkehrsmittel zurück. Allerdings gibt auch jede bzw. jeder vierte Befragte an, nie oder fast nie das Auto zu benutzen (siehe *Abbildung 26*).

Die übliche Autonutzung variiert jedoch deutlich innerhalb Hamburgs. Es lässt sich allgemein feststellen, dass die regelmäßige Autonutzung im Kernbereich der Stadt deutlich niedriger ist als in den äußeren Gebieten Hamburgs. Während in der Kernstadt beispielsweise nicht einmal jede fünfte Person angibt, täglich das Auto zu nutzen, ist dies im äußeren Ring schon jede dritte Person und in den Walddörfern bereits fast jede zweite. Analog dazu nimmt der Anteil der Hamburgerinnen und Hamburger, die das Auto (fast) nie nutzen, von der Kernstadt zum Stadtrand hin ab. Diese unterschiedliche Nutzungsintensität des Autos innerhalb Hamburgs ist neben der unterschiedlichen Dichte des ÖPNV-Netzes auch den jeweiligen Lebensverhältnissen und den damit verbundenen Mobilitätsmustern der entsprechenden Personen geschuldet.

Zwischen den Altersgruppen von 30 bis 74 Jahre gibt es eine verhältnismäßig geringe Variation in der Nutzergruppenverteilung (siehe *Abbildung 27*). Zwar steigen die Anteile der Nicht-Nutzerinnen und -Nutzer kontinuierlich, doch sogar in der Altersklasse über 75 Jahre nutzt immerhin noch jede zweite Person das Auto mindestens einmal wöchentlich. Außerdem fahren die Hamburger etwas mehr und auch regelmäßiger mit dem Auto als die Hamburgerinnen.

Abbildung 26 Übliche Nutzung des Autos

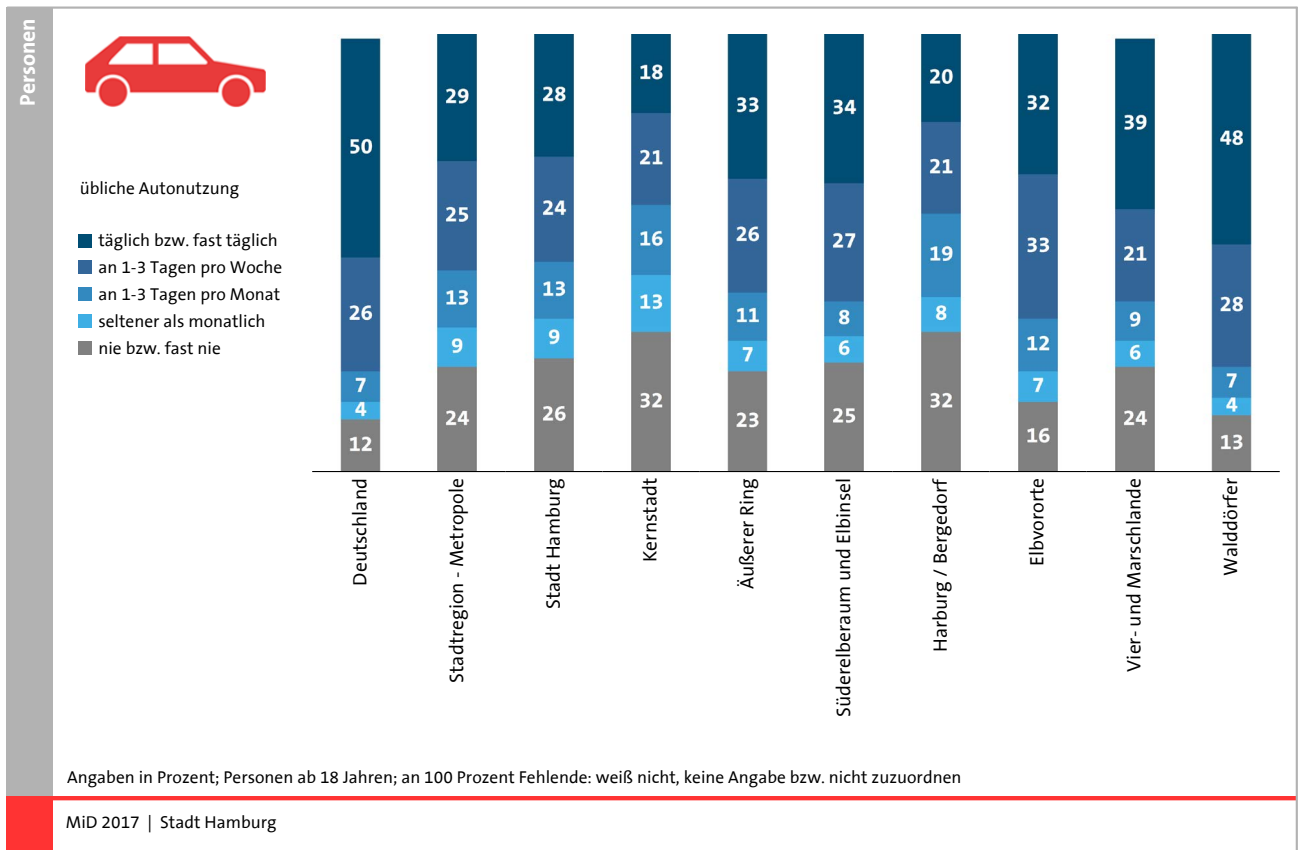
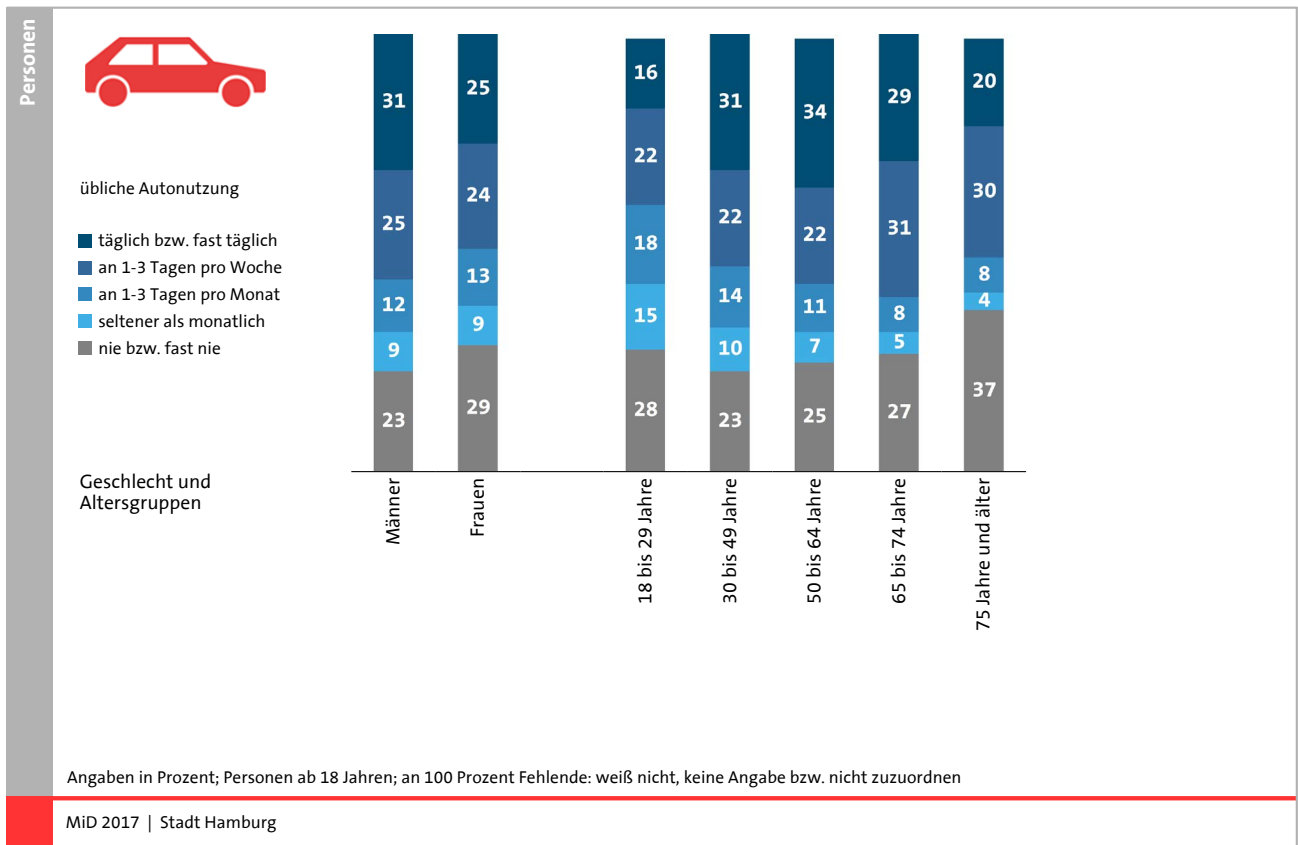


Abbildung 27 Übliche Nutzung des Autos nach Geschlecht und Altersgruppen



## 5.2 Übliche ÖPNV-Nutzung

Wie sich in Kapitel 3.3 und Kapitel 4 bereits angedeutet hat, kommt den öffentlichen Verkehrsmitteln (ÖV) in der Stadt Hamburg eine im Vergleich zu Deutschland sowie zum entsprechenden Raumtyp große Bedeutung zu. Mit einem Anteil von 10 Prozent gibt nur jede bzw. jeder zehnte Befragte in der Stadt Hamburg an, den ÖPNV nie oder fast nie zu nutzen (siehe Abbildung 28). Die Werte für den Raumtyp bzw. für Deutschland liegen mit 14 und 41 Prozent teils deutlich höher. Zudem fällt auf, dass sich die Anteile der Nutzergruppen in der Stadt Hamburg gleichmäßiger auf die Nutzungskategorien verteilen, als es in Deutschland der Fall ist.

### Busse und Bahnen werden sehr häufig genutzt

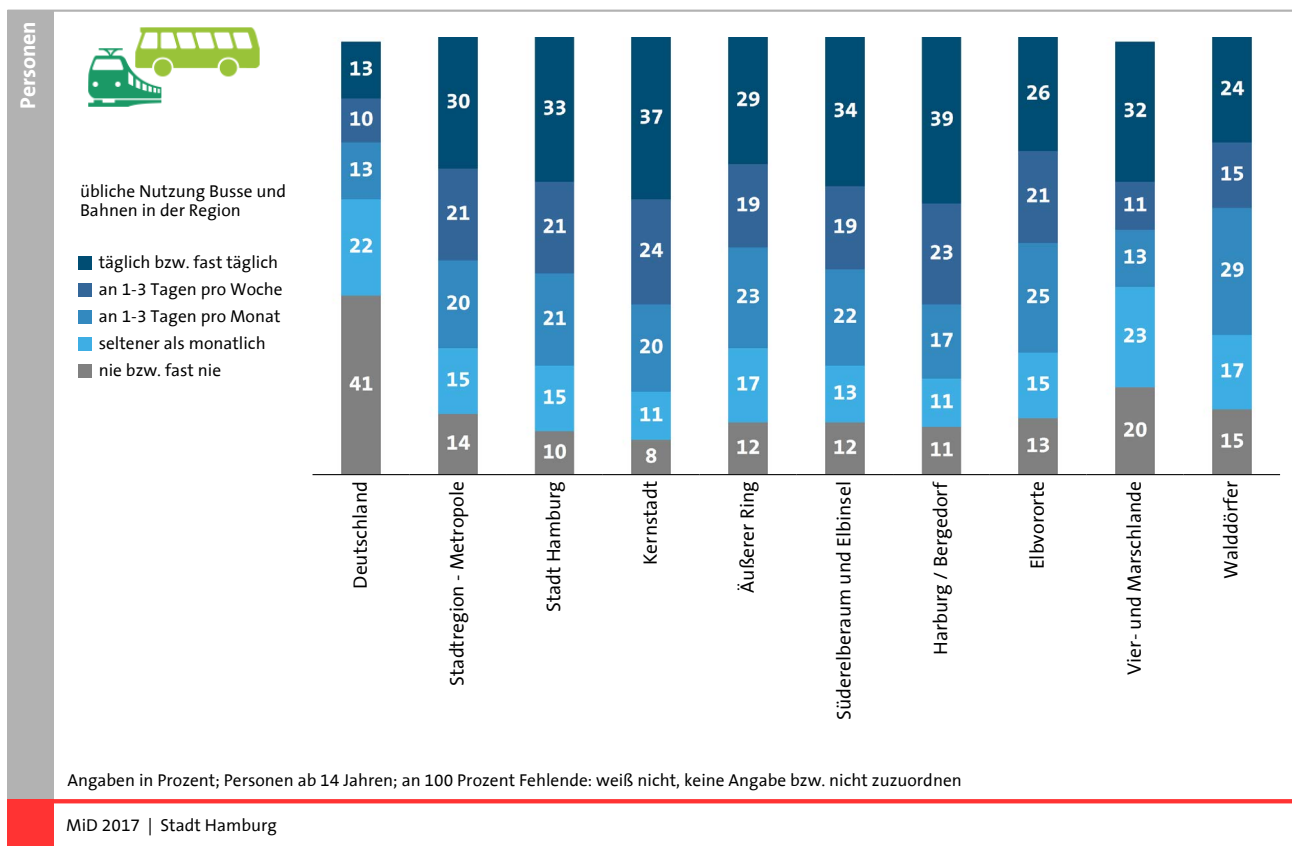
Einen großen Anteil machen in der Stadt Hamburg mit rund einem Drittel die Personen aus, die den ÖPNV (fast) täglich nutzen. Jeweils rund ein Fünftel der Einwohnerinnen und Einwohner geben an, mit dem ÖPNV an einem bis drei Tagen in der Woche bzw. an einem bis drei Tagen im Monat zu fahren. Folglich ergibt sich für die Stadt das Bild, dass drei Viertel der Bevölkerung mindestens einmal im Monat den

öffentlichen Verkehr nutzen. Für Deutschland trifft dies nur auf rund 23 Prozent zu.

In den innerstädtischen Zentren wird die seltenere Autonutzung durch die regelmäßigere Nutzung des öffentlichen Verkehrs ausgeglichen. Die Kernstadt und Harburg/Bergedorf weisen daher auch den höchsten Bevölkerungsanteil auf, der mindestens wöchentlich Bus und Bahn fährt. In keinem der Teilräume unterschreitet dieser Anteil jedoch deutlich die 40 Prozent.

Der hohe Anteil an regelmäßigen Nutzerinnen und Nutzern passt zur zuvor dargestellten ÖPNV-Fahrkarten-Nutzung (siehe Kapitel 3.3). 43 Prozent der Befragten gaben hier an, üblicherweise eine Zeitkarte zu verwenden. Etwas mehr Hamburgerinnen und Hamburger – nämlich knapp die Hälfte – greifen jedoch nur auf Einzel- und Tageskarten zurück.

Abbildung 28 Übliche Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs



### 5.3 Übliche Nutzung des Fahrrads

Neben Auto, Bus oder Bahn gilt auch das Fahrrad als beliebtes Fortbewegungsmittel – in der Stadt Hamburg sogar etwas mehr, als es in Deutschland und dem Raumtyp üblich ist (siehe *Abbildung 29*). Mit 34 Prozent liegt der Anteil derjenigen Personen, die nie oder fast nie Fahrrad fahren, zudem unter dem Durchschnitt. Wird dieser Wert mit dem der Personen addiert, die seltener als monatlich auf das Verkehrsmittel Fahrrad zurückgreifen, umfasst diese Gruppe etwas weniger als die Hälfte der Einwohnerinnen und Einwohner der Stadt. In Deutschland sowie im zugehörigen Raumtyp liegt der entsprechende Anteil hingegen etwas höher.

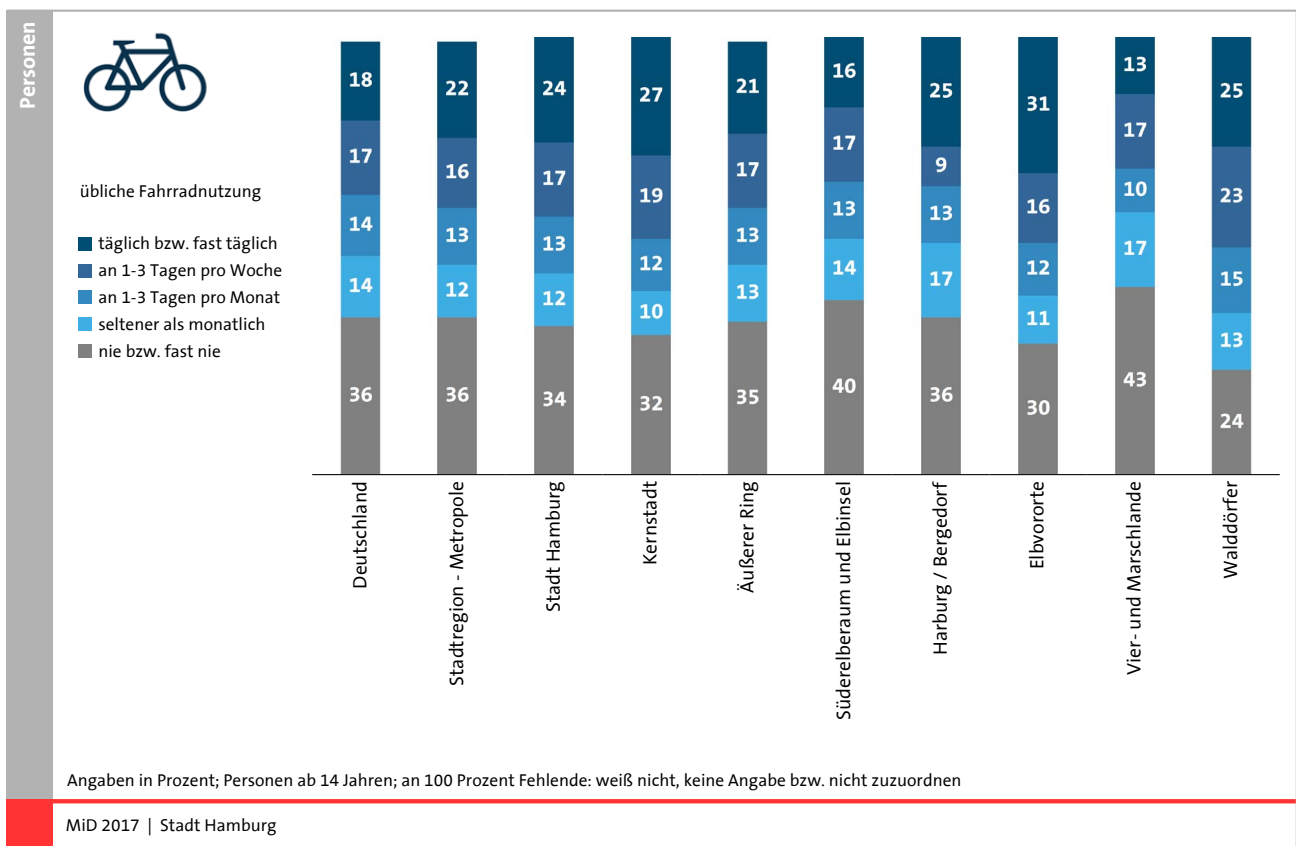
#### Radfahrfähigkeit in den Stadtregionen

Folglich nutzt mehr als jede zweite Person in Hamburg mindestens an einem Tag im Monat das Fahrrad. Zu der Gruppe der (fast) Täglich-Nutzerinnen bzw. -Nutzer kann ein Viertel gezählt werden. Im Raumtyp „Stadtregion – Metropole“ und insbesondere in Deutschland ist dieser Anteil etwas geringer. Innerhalb Hamburgs ist das Bild der üblichen Fahrradnutzung nicht so klar verteilt wie beim Auto oder

ÖPNV. Während die Kernstadt zwar auch hier weit vorne steht, wird das Fahrrad in den Walddörfern und den Elbvororten – also eher außerhalb des großstädtischen Verkehrs – sogar noch regelmäßiger genutzt. Ein Grund für diesen Umstand könnte die für Fahrradfahrer im Vergleich zur Innenstadt weniger angespannte Verkehrssituation sein. Dafür sprächen auch die niedrigen Anteile von Personen, die (fast) nie mit dem Fahrrad unterwegs sind (24 bzw. 30 Prozent). Die Vier- und Marschlande hingegen stehen bezüglich der Nutzungshäufigkeit des Fahrrads auf dem untersten Rang im innerstädtischen Vergleich.

Zu diesen und weiteren Aspekten liefert das Vertiefungskapitel zum Radverkehr (*Kapitel 7*) weitere Informationen.

**Abbildung 29** Übliche Nutzung des Fahrrads



## 5.4 Übliche Verkehrsmittelnutzung Jahresvergleich

Vergleicht man die Ergebnisse der üblichen Nutzung dieser drei Verkehrsmittel mit den Ergebnissen aus dem Jahr 2008, zeigen sich insbesondere bei der Auto- und Nutzung interessante Entwicklungen. So hat sich der Anteil wöchentlicher Nutzer deutlich reduziert (siehe *Abbildung 30*). 2008 betrug er noch rund zwei Drittel, während er jetzt nur noch knapp über der Hälfte liegt. Im Gegenzug hat sich der Anteil der Nicht-Nutzer auf jetzt rund ein Viertel verdoppelt. Bei der ÖPNV- sowie Fahrradnutzung ergeben sich keine so deutlichen Entwicklungen. Hier haben hauptsächlich die Anteile der seltenen Nutzer etwas zugenommen.

## 5.5 Unterwegs zu Fuß

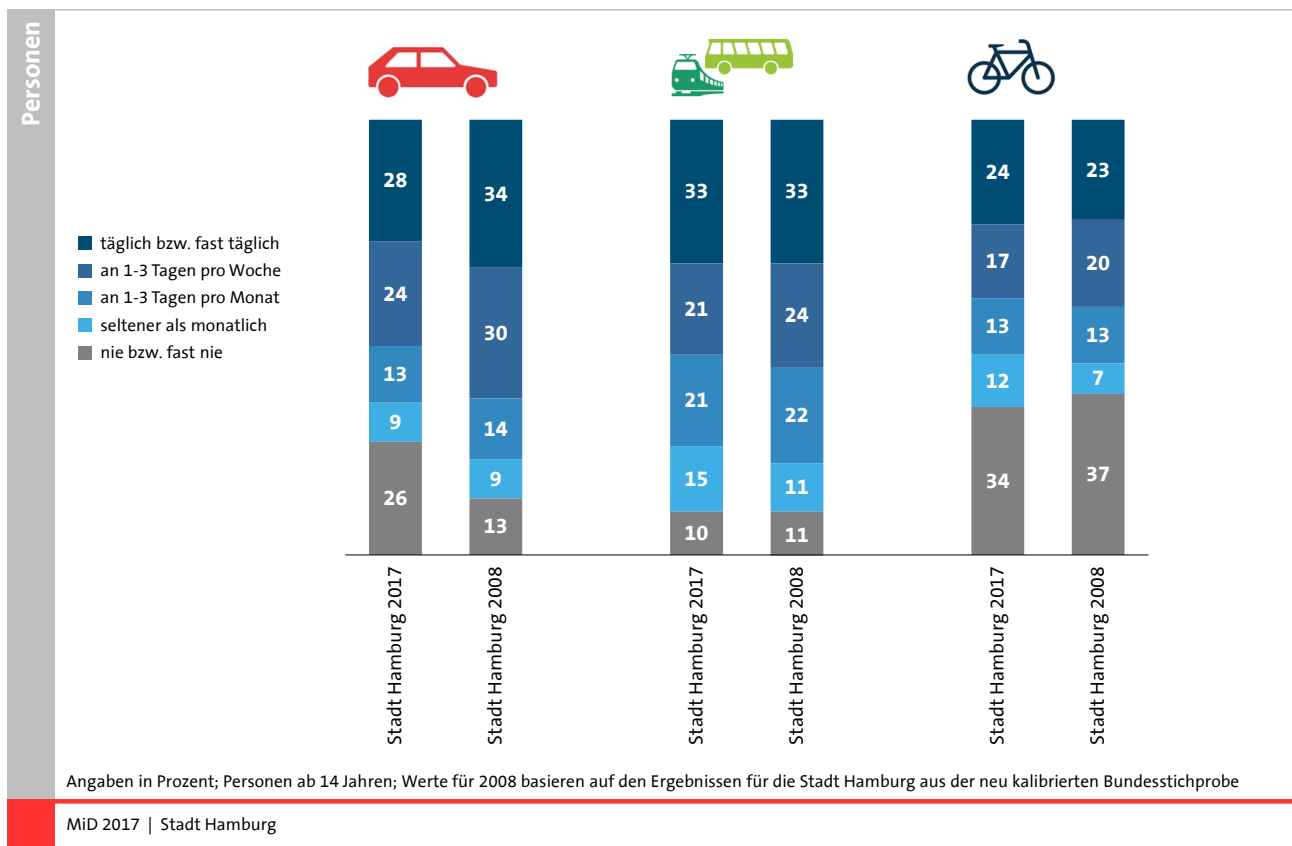
Mobilität wird häufig mit der Nutzung von Verkehrsmitteln wie dem Auto, dem ÖPNV oder auch dem Fahrrad in Verbindung gebracht. Nicht zu vernachlässigen ist jedoch auch die Möglichkeit, Strecken zu Fuß zu gehen. Etwa jeder fünfte Weg wird in Deutschland ausschließlich zu Fuß zurückgelegt. In Hamburg liegt dieser Wert sogar noch etwas höher (vergleiche

Kapitel 4.3). Hierzu gehören neben kurzen Einkaufs- und Erledigungswegen beispielsweise auch Spaziergänge, Joggingrunden sowie der kurze Weg mit dem Hund.

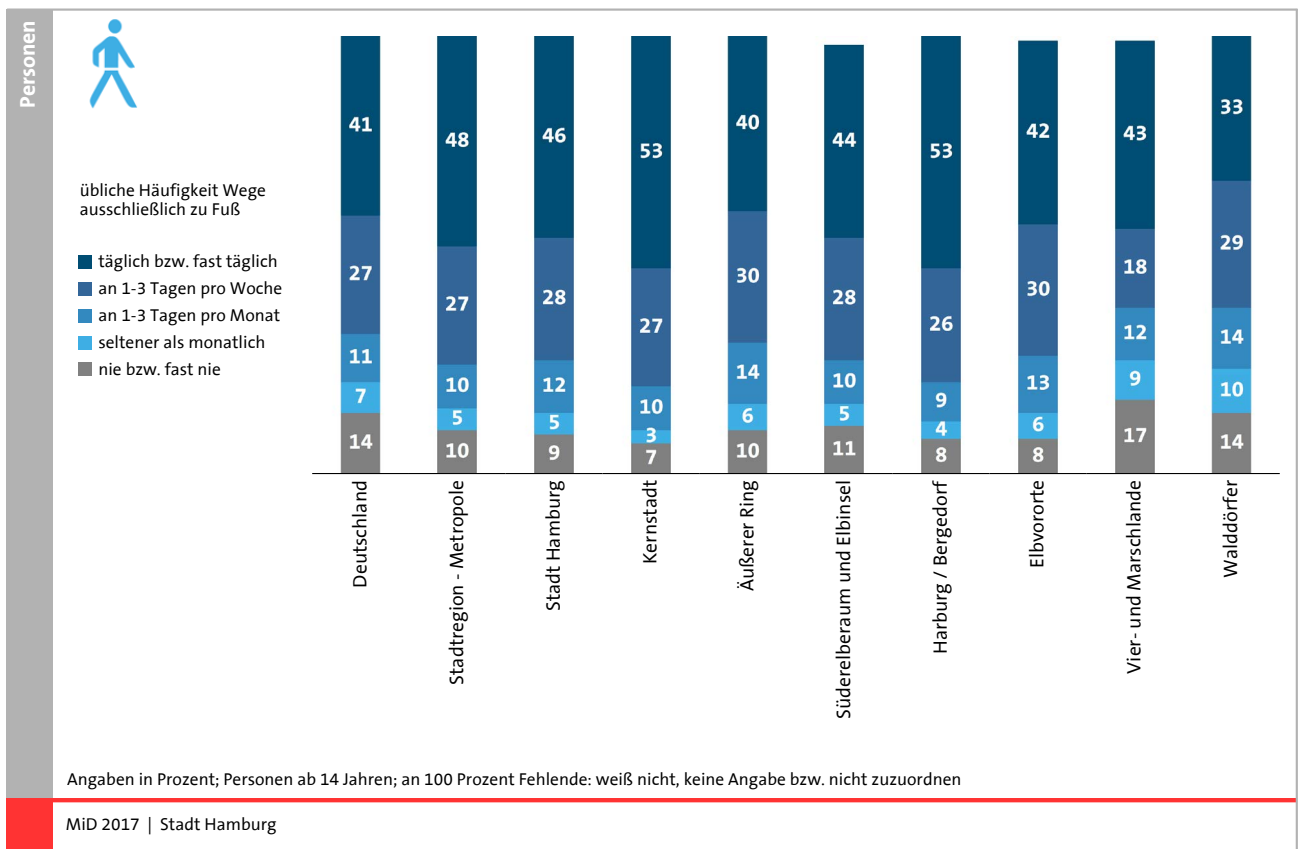
In der Stadt Hamburg gibt fast die Hälfte der Befragten an, dass sie täglich oder fast täglich Wege ausschließlich zu Fuß zurücklegen. Dieser Wert liegt damit deutlich oberhalb des Durchschnittswerts für Deutschland. Sicherlich trägt die räumliche Dichte in Hamburg dazu bei, dass die gewünschten Ziele auch ohne Verkehrsmittel erreicht werden können und daher ausschließlich zu Fuß gegangen wird. Gleiches gilt natürlich für den gesamten Raumtyp der Metropolen, wo dieser Wert sogar noch leicht höher ist.

Der Anteil derjenigen, die mindestens einmal wöchentlich einen Weg ausschließlich zu Fuß absolvieren, liegt in der Stadt Hamburg bei über einem Viertel und damit auf ähnlichem Niveau wie in Deutschland und dem Durchschnitt über alle Metropolen. Lediglich etwa jede bzw. jeder zehnte Befragte gibt an, nie oder fast nie Wege ausschließlich zu Fuß zurückzulegen (siehe *Abbildung 31*).

**Abbildung 30** Übliche Verkehrsmittelnutzung im Jahresvergleich



**Abbildung 31** Übliche Häufigkeit von ausschließlich zu Fuß zurückgelegten Wegen



Werden nur die (fast) täglich zu Fuß gehenden Hamburgerinnen und Hamburger betrachtet, so ist der Anteil in den innerstädtischen Zentrallagen aufgrund der kürzeren Wegeentfernungen noch einmal deutlich höher als im übrigen Stadtgebiet.

## 5.6 Übliche Verkehrsmittelnutzung im Wochenverlauf

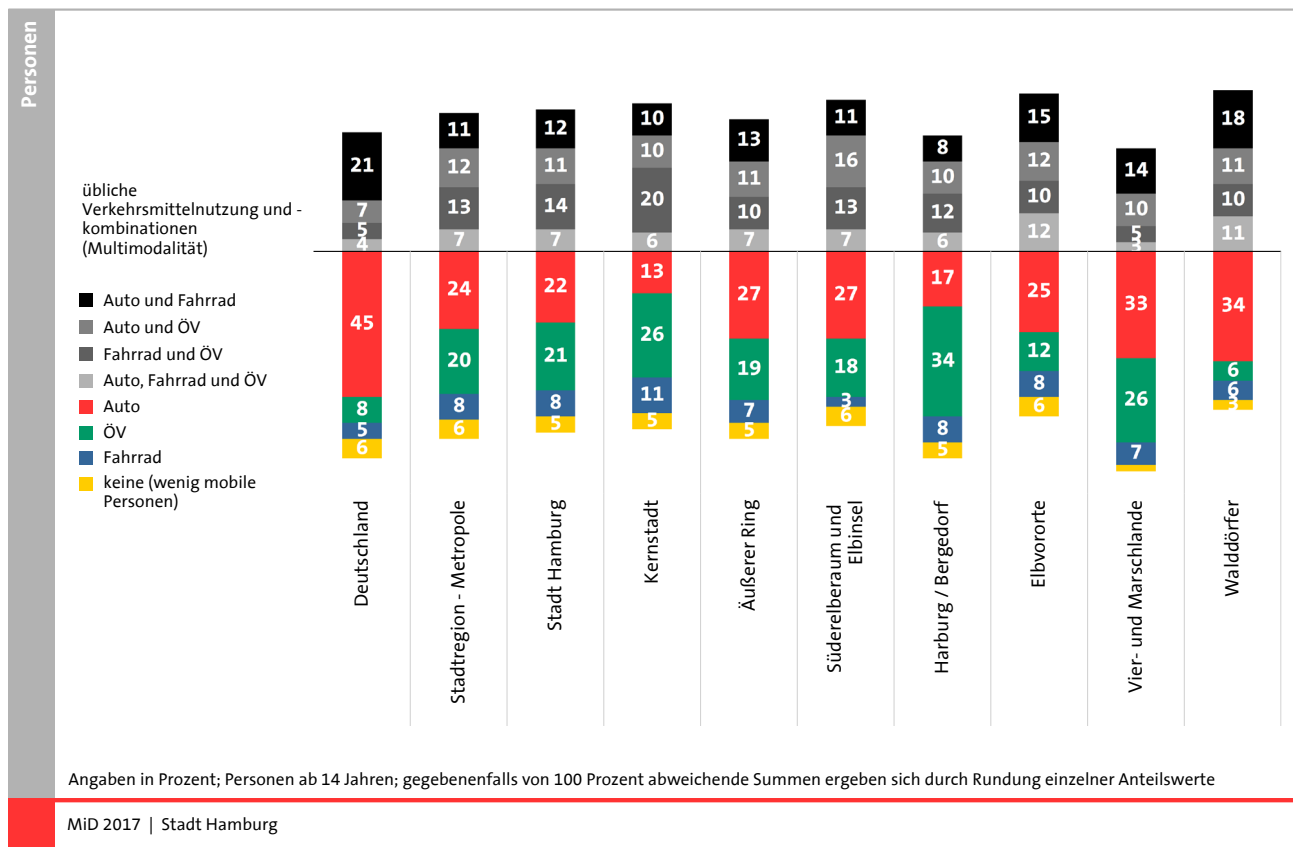
In den vorangegangenen Kapiteln wurden die Nutzungshäufigkeiten der Verkehrsmittel Auto, ÖPNV und Fahrrad jeweils separiert voneinander betrachtet. Um einen Eindruck von Mobilitätsoptionen zu gewinnen, ist es aufschlussreich, die Einzelergebnisse miteinander zu kombinieren und die Anzahl und Kombinationen zu analysieren. Im Allgemeinen wird dies unter dem Schlagwort „Multimodalität“ diskutiert. Eine Spezialform der Multimodalität, die Intermodalität, bei der auf einem Weg verschiedene Verkehrsmittel genutzt werden, wurde in Kapitel 4.4 beschrieben.

Momentan gibt es zwar keine Einigkeit über die genaue Definition des Begriffs Multimodalität, häufig wird damit jedoch die tatsächlich oder vermeintlich

schwindende Festlegung auf ein einziges Verkehrsmittel im Alltag und die Zunahme der Wahlfreiheit und Optimierung persönlicher Mobilitätsroutinen beschrieben. Ebenso häufig wird „Multimodalität“ unter der Annahme besprochen, dass die Kombination verschiedener Verkehrsmittel im Alltag einen Vorteil für eine umweltgerechtere Mobilität bietet. Unabhängig von solchen Erwartungen beschreibt die folgende Analyse das Mobilitätsverhalten mit Fokus auf die genutzten Verkehrsmittelalternativen der Bürgerinnen und Bürger.

### Multimodalität – Beschreibung des Verkehrssystems und des Nutzerverhaltens

Interessant am Begriff Multimodalität ist, dass er in zwei Richtungen weist. Zum einen eignet er sich dazu, das Mobilitätsverhalten der Menschen zu beschreiben, und zum anderen dazu, die Alternativen des Verkehrssystems zu charakterisieren. Je nach Definition beschreibt multimodales Mobilitätsverhalten die Nutzung von zwei oder drei verschiedenen Verkehrsmitteln innerhalb eines bestimmten Zeitraums. Ein multimodal angelegtes Verkehrssystem hingegen bietet den Nutzerinnen und Nutzern mindestens zwei Alternativen, um ein gewünschtes Ziel zu erreichen. Es

**Abbildung 32** Verkehrsmittelnutzung im üblichen Wochenverlauf (Multimodalität)

setzt also mindestens die Infrastruktur für zwei der drei folgenden Optionen voraus: Fahrrad, öffentliche Verkehrsmittel sowie Pkw. Dieser zweite Aspekt weitet die Analyse von der reinen Betrachtung des Mobilitätsverhaltens auf das Mobilitätsangebot und die Wahlmöglichkeiten der Menschen, die sich entlang regionaler und lokaler Gegebenheiten sowie individueller finanzieller und körperlicher Voraussetzungen unterscheiden.

Die Multimodalität des Verkehrssystems kann mithilfe der MiD nicht differenziert beschrieben werden, da keine Daten über mögliche Verbindungen und Alternativen für alle Wege vorliegen. Es kann aber davon ausgegangen werden, dass in den städtisch geprägten Räumen mit zunehmender Ortsgröße auch das Angebot der öffentlichen Verkehrsmittel vorhanden ist, während dies im ländlichen Raum mit abnehmender Ortsgröße eher nicht der Fall ist. Die Stadt Hamburg kann als Metropole daher – auch aufgrund der hohen realisierten Fallzahlen – zusätzlich auf regionaler Ebene analysiert werden.

### Drei Nutzungsmuster

Die vorgenommene Segmentierung des Mobilitätsverhaltens basiert auf den im Alltag genutzten Mobilitätsoptionen. Dazu wird die übliche Verkehrsmittelnutzung im Laufe einer Woche herangezogen. Die Nutzungsmuster lassen sich in drei Kategorien einteilen:

- Personen, die kein Verkehrsmittel regelmäßig nutzen,
- Personen, die ein Verkehrsmittel regelmäßig nutzen, sowie
- multimodale Personen, die mindestens zwei Verkehrsmittel regelmäßig nutzen.

Im Rahmen der Auswertung wird bewusst von einer häufig verwendeten Differenzierung abgewichen, wonach ausschließlich Personen, die sowohl das Auto, das Fahrrad als auch die öffentlichen Verkehrsmittel im Verlauf einer üblichen Woche nutzen, als multimodal bezeichnet werden. Vielmehr steht die grundsätzliche Wahlfreiheit in Abgrenzung zur Festlegung

**Tabelle 8 Multimodale Personen**

Anteil multimodaler Personen	Auto und Fahrrad	Auto und ÖV	Fahrrad und ÖV	Auto, Fahrrad und ÖV
	%	%	%	%
<b>Geschlecht</b>				
Männer	13	11	14	8
Frauen	10	12	14	7
<b>Altersgruppen</b>				
bis 17 Jahre	10	7	19	15
18 bis 29 Jahre	5	17	23	7
30 bis 49 Jahre	13	11	16	9
50 bis 64 Jahre	14	9	12	7
65 bis 74 Jahre	16	9	7	5
75 Jahre und älter	10	9	5	3
<b>Ökonomischer Status</b>				
niedrig	6	9	16	3
mittel	11	11	13	6
hoch	16	12	14	11

MiD 2017 | Stadt Hamburg

auf ein einziges Verkehrsmittel im Fokus der Auswertungen. Vor diesem Hintergrund werden die drei oben genannten Gruppen differenziert. Dies geschieht vor allem auch mit Blick auf die ländlichen Räume, in denen die öffentlichen Verkehrsmittel nur selten alltagstaugliche Angebotsalternativen bieten.

Im Folgenden werden die Zusammenhänge zwischen den Nutzungsmustern, den unterschiedlichen regionalen Differenzierungen – von der Deutschlandebene bis hin zu den Hamburger Stadtregionen – betrachtet. Auch eine Analyse unter Berücksichtigung soziodemografischer Faktoren wird an dieser Stelle beschrieben.

### Hoher Anteil wahlfreier, multimodaler Personen

44 Prozent der Einwohnerinnen und Einwohner Hamburgs gehören zur Gruppe der wahlfreien Multimodalen (siehe *Abbildung 32*). Sie nutzen im Laufe einer üblichen Woche mindestens zwei Verkehrsmittel. Während Hamburg damit ungefähr gleichauf mit dem Raumtyp „Stadtregion – Metropole“ liegt, ist der Anteil für Deutschland mit rund einem Drittel bedeutend niedriger. Anders als in Deutschland ist die häufigste Kombination in Hamburg diejenige ohne das Auto – also die Kombination Fahrrad und öffentliche Verkehrsmittel. Ungefähr gleichauf folgen danach die Kombinationen Auto und Fahrrad sowie Auto und öffentliche Verkehrsmittel. Eine Kombination von allen drei Verkehrsmitteln im Laufe einer üblichen Woche zeigen mit 7 Prozent nur vergleichsweise wenige Personen. Deutschlandweit ist der Anteil dieser Gruppe jedoch noch geringer.

Da das multimodale Nutzungsverhalten immer auch ein multimodal angelegtes Verkehrssystem voraussetzt, ist es wenig überraschend, dass die Anteile dieser Gruppe in den verschiedenen regionalstatistischen Raumtypen unterschiedlich hoch ausfallen. Das vorhandene ÖV-Angebot in den Städten und insbesondere in den Metropolen wie Hamburg sorgt dafür, dass vor allem die wöchentlichen Kombinationen des Fahrrads und/oder Autos mit den Angeboten von Bussen und Bahnen im Vergleich zu ländlichen Regionen steigen (ohne Abbildung).

### Multimodalität in den Stadtregionen

Auf der Ebene der Hamburger Stadtregionen lässt sich ein solch einheitliches Muster nicht feststellen. Einen auffällig geringen Anteil multimodaler Personen von jeweils deutlich unter 40 Prozent weisen Harburg/Bergedorf sowie die Vier- und Marschlande auf. Sie unterscheiden sich jedoch dahingehend, dass in ersterem ein Drittel der Bevölkerung reine Nutzer des öffentlichen Verkehrs sind und in letzterem ein Drittel reine Autonutzer. Die höchsten Anteile multimodaler Personen gibt es in den Elbvororten und den Walddörfern. Mit 12 bzw. 11 Prozent nutzen in den beiden Stadtregionen zudem sehr viele Menschen im üblichen Wochenverlauf das Auto, das Fahrrad sowie den öffentlichen Verkehr.

**Tabelle 9** Monomodale Personen

Anteil monomodaler Personen	Auto	ÖV	Rad	Keine Verkehrsmittelnutzung
	%	%	%	%
<b>Geschlecht</b>				
Männer	24	18	8	4
Frauen	20	24	8	5
<b>Altersgruppen</b>				
bis 17 Jahre	1	19	22	7
18 bis 29 Jahre	9	31	7	1
30 bis 49 Jahre	21	20	8	2
50 bis 64 Jahre	26	17	10	4
65 bis 74 Jahre	30	18	6	8
75 Jahre und älter	29	23	6	16
<b>Ökonomischer Status</b>				
niedrig	14	33	10	8
mittel	22	23	7	6
hoch	24	13	8	2

MiD 2017 | Stadt Hamburg

### Wahlfreie, multimodale Personen häufiger jünger und mit höherem Einkommen

Dass die Wahlfreiheit nicht nur von den regionalen Voraussetzungen des Verkehrssystems abhängt, sondern auch von den individuellen ökonomischen Ressourcen zeigt ein Blick auf die Verteilung der Multimodalen nach ökonomischem Status (siehe Tabelle 8): In der Bevölkerungsgruppe mit hohem ökonomischem Status steigt der Anteil auf 53 Prozent. Besonders deutlich steigt hier der Anteil der Gruppe, die sowohl ein Auto, ein Fahrrad als auch öffentliche Verkehrsmittel im üblichen Wochenverlauf nutzen: Er erreicht rund 11 Prozent, während er in der Gruppe mit niedrigem ökonomischem Status lediglich 3 Prozent beträgt.

Bis zur Altersklasse der 30- bis 49-jährigen Hamburgerinnen und Hamburger liegt der Anteil der multimodalen Bevölkerung bei rund der Hälfte. Ab einem Alter von 50 Jahren fällt der Anteil jedoch bereits sehr deutlich, bis hin zu einem Anteil von rund einem Viertel bei der Altersklasse über 75 Jahren. Zwischen den Geschlechtern ist lediglich ein relativ kleiner Unterschied von 3 Prozentpunkten festzustellen.

### Festgelegte, monomodale Autofahrer vergleichsweise selten

Der Gruppe der Monomodalen gehören die Hälfte der Einwohnerinnen und Einwohner der Stadt Hamburg an (siehe Abbildung 32). In Deutschland sind dies 58 Prozent und in den Metropolen 52 Prozent. Diese Gruppe ist in den ländlichen Regionen Deutschlands

zudem deutlich größer als in den städtischen Regionen (ohne Abbildung). Die Wahlmöglichkeiten, die das Verkehrssystem für die Einwohnerinnen und Einwohner bereithält, unterscheiden sich zwischen den Raumtypen also deutlich. Das wird im Nutzungsverhalten reflektiert und äußert sich im hohen Anteil der Autofahrerinnen und Autofahrer unter den festgelegten Monomodalen. In den Metropolen schrumpft die Gruppe der monomodalen Autofahrerinnen und Autofahrer auf rund ein Viertel. In der Stadt Hamburg liegt sie sogar noch darunter, und zwar bei 21 Prozent.

### Mit steigendem ökonomischem Status gewinnt das Auto

21 Prozent der Bevölkerung in Hamburg gehören zu den monomodalen ÖV-Nutzerinnen und -Nutzern. Dieser Wert steigt unter den Personen mit geringem Einkommen auf rund ein Drittel, während der Anteil der monomodalen Autofahrer sinkt (siehe Tabelle 9). Mit steigendem Einkommen sinkt die Festlegung auf die öffentlichen Verkehrsmittel und steigt die Festlegung auf das Auto. Die Gruppe mit hohem ökonomischem Status besteht zu rund einem Viertel aus Personen, die im Alltag ausschließlich Auto fahren.

### Monomodale Fahrradfahrer selten

Der Anteil der reinen Fahrradfahrer ist mit 8 Prozent vergleichsweise gering. Bei begrenzten ökonomischen Ressourcen werden diese in der Regel auf ein Verkehrsmittel konzentriert, mit dem möglichst alle Alltagswege bestritten werden können. Je nach

Familiensituation und Wohnlage bzw. verfügbarem ÖV-Angebot sind dies das Auto oder die öffentlichen Verkehrsmittel. Das Fahrrad spielt lediglich eine kleine Rolle als einziges Alltagsverkehrsmittel. Lediglich in der Altersgruppe der 14- bis 17-Jährigen ist der monomodale Fahrradanteil mit 22 Prozent sehr ausgeprägt.

### **Wenig Mobile ohne Verkehrsmittelnutzung eher mit niedrigem Einkommen**

Die Gruppe der Personen, die im üblichen Verlauf einer Woche kein Verkehrsmittel nutzen, umfasst etwa 5 Prozent der Bevölkerung Hamburgs. Sie sind häufig älter und seltener außer Haus unterwegs. Ein Großteil von ihnen ist im Verlauf einer üblichen Woche ausschließlich zu Fuß unterwegs.

Die Analyse zeigt sehr deutlich, dass das Mobilitätsverhalten vom verfügbaren Einkommen abhängig ist. Der Anteil der wenig Mobilen steigt mit sinkendem Einkommen. Er ist unter den Personen mit hohem ökonomischem Status mit rund 2 Prozent am geringsten und erreicht in der Gruppe der Personen mit geringem ökonomischem Status mit rund 8 Prozent den höchsten Anteil.

### **Multimodalität kurz bilanziert**

Zusammengenommen belegt die Auswertung für die Stadt Hamburg, dass ein Großteil der Einwohnerinnen und Einwohner in ihrer wöchentlichen Mobilitätsroutine auf einen Mix von unterschiedlichen Verkehrsmitteln setzt. Und auch wenn die Hälfte der Hamburgerinnen und Hamburger monomodale Nutzer sind, ist hier keine Präferenz für ein bestimmtes Verkehrsmittel festzustellen, da das Auto und der öffentliche Verkehr gleichauf liegen.

## 6 Bewertung der Verkehrssituation – Zufriedenheit und Alltagseinstellungen

Auch wenn die Verkehrsmittelnutzung einen wichtigen Indikator für die Qualität der Verkehrsinfrastruktur am Wohnort darstellt, reicht sie nicht aus, um diese in Gänze zu beleuchten. Aus diesem Grund wurde in der MiD 2017 zusätzlich untersucht, wie die Verkehrssituation am Wohnort wahrgenommen wird. Die sehr generell gehaltene Bewertung erfolgte anhand der gängigen Schulnoten (sehr gut, gut, befriedigend, ausreichend, mangelhaft, ungenügend). Für die Auswertung wurden die Noten „mangelhaft“ sowie „ungenügend“ aufgrund ihrer geringen Anteile zusammengefasst. Thematisiert wurden neben der Verkehrssituation für das Auto, den ÖPNV sowie das Fahrrad auch die Gegebenheiten für Fußwege vor Ort.

### Situation für das Fahrrad am schlechtesten bewertet

Wie beim Blick auf die Mittelwerte für die einzelnen Fortbewegungsmittel deutlich wird, beurteilen die Hamburgerinnen und Hamburger die Verkehrssituation für das Fahrrad mit der Gesamtnote 2,8 am schlechtesten (siehe [Abbildung 33](#)). Damit wird die Verkehrssituation für das Fahrrad als „befriedigend“ eingeschätzt, was auch durch den vergleichsweise sehr hohen Anteil dieser vergebenen Note zustande kommt. Beinahe jede bzw. jeder vierte Befragte bewertet die Verkehrssituation für das Fahrrad sogar nur mit „ausreichend“ oder schlechter.

**Abbildung 33** Bewertung der Verkehrssituation am Wohnort



Etwas besser schneidet mit einem Mittelwert von 2,6 das Auto ab. Hier überwiegen jedoch insgesamt die Anteile der Note „gut“, während mit 11 Prozent ein genauso geringer Teil der Befragten die Verkehrssituation für das Auto wie für das Fahrrad als „sehr gut“ einschätzt. Fast jede bzw. jeder sechste Befragte vergibt hier jedoch die Note „ausreichend“ oder „mangelhaft/ungenügend“.

### Fußwege und ÖPNV stechen positiv heraus

Deutlich besser wird hingegen die Verkehrssituation für den ÖPNV mit einer Gesamtnote von 2,1 beschrieben. Beinahe die Hälfte der Hamburgerinnen und Hamburger vergibt hier die Note „gut“, jede bzw. jeder Vierte sogar die Note „sehr gut“.

Neben der Wahrnehmung der Bedingungen für die „klassischen“ Verkehrsmittel spielt jedoch auch die Verkehrssituation für Fußwege eine nicht zu unterschätzende Rolle für die tägliche Mobilität. Diese wird mit einer Gesamtnote von 1,9 deutlich besser bewertet als die Verkehrssituation für Auto & Co. Der hohe Wert resultiert vor allem aus dem hohen Anteil an Personen, die die Verkehrssituation vor Ort als „sehr gut“ und „gut“ beschreiben. Lediglich etwa jede bzw. jeder siebte Befragte schätzt die Verkehrssituation für Fußgänger mit der Note „befriedigend“ oder schlechter ein. Mit zusammen 1 Prozent sind die Noten „mangelhaft“ sowie „ungenügend“ am seltensten vertreten. Mehr zu diesen Aspekten liefert das noch folgende Vertiefungskapitel zur Nahmobilität (vergleiche Kapitel 10).

Unterm Strich ergibt sich für Hamburg damit ein sehr ähnliches Bild wie für den Raumtyp „Stadtregion – Metropole“ insgesamt. Unterschiede sind eher gering. Lediglich der ÖPNV sticht hier erneut mit einer etwas überdurchschnittlich bewerteten Verkehrssituation heraus.

### ÖPNV und Fahrrad werden dem Auto vorgezogen

Eine gute Verkehrssituation macht die Nutzung des jeweiligen Verkehrsmittels grundsätzlich angenehmer. Ob jedoch generell gerne zu Fuß gegangen oder mit dem Auto, ÖPNV bzw. Fahrrad gefahren wird, bleibt letztlich vor allem eine subjektiv zu beantwortende Einstellungsfrage. Aus diesem Grund wurde im Rahmen der MiD auch dieser Aspekt untersucht.

Wie der Vergleich der Ergebnisse zeigt, sind die Befragten in der Stadt Hamburg von allen „klassischen“

Verkehrsmitteln am liebsten mit dem Fahrrad unterwegs – auch wenn die Verkehrssituation dafür am schlechtesten bewertet wird. 64 Prozent der Befragten stimmen der Aussage zu „Ich fahre im Alltag gerne mit dem Fahrrad“, die Hälfte davon sogar voll und ganz (siehe Abbildung 34). In Deutschland belegt das Fahrradfahren mit 60 Prozent dagegen lediglich den dritten Platz. Dieses Ergebnis lässt den Schluss zu, dass in der Stadt Hamburg bei einer Verbesserung der Verkehrssituation für Fahrradfahrer spürbar mehr Wege der Bevölkerung mit dem Rad zurückgelegt werden könnten. Dies gilt umso mehr, da in Städten im Vergleich zu Deutschland tendenziell kürzere Distanzen mit den einzelnen Wegen zu bewältigen sind.

Der Aussage „Ich fahre im Alltag gerne Auto“ stimmen 55 Prozent der Befragten in der Stadt Hamburg zu. Damit liegt die Stadt unter dem für Deutschland ermittelten Wert von 60 Prozent. Folglich wird das Auto in der Stadt Hamburg von 43 Prozent der Befragten nicht gerne als Verkehrsmittel genutzt. Jede bzw. jeder Siebte gibt sogar an, überhaupt nicht gerne Auto zu fahren. Dies ist der höchste Wert von allen Verkehrsträgern.

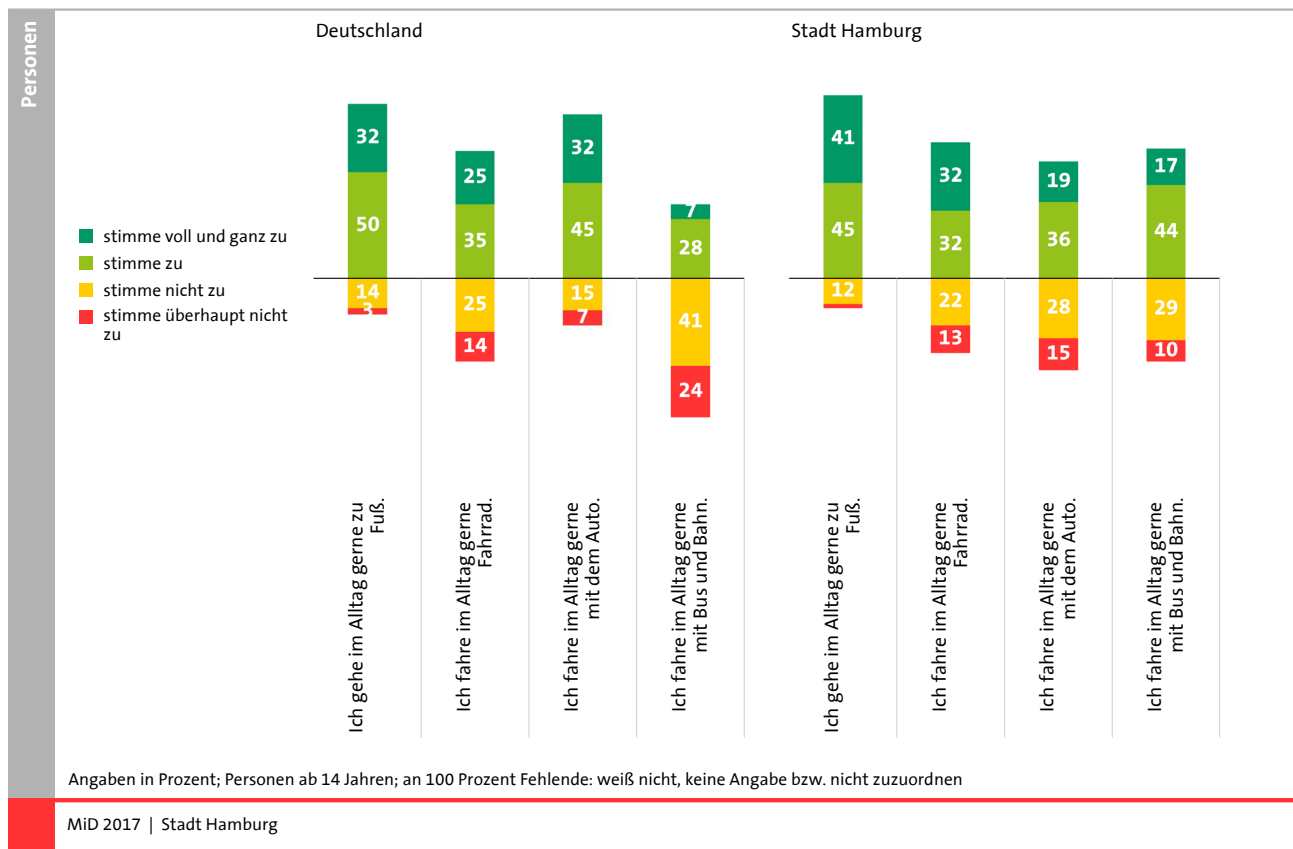
Der ÖPNV ist in Deutschland das mit Abstand unbeliebteste Verkehrsmittel. In der Stadt Hamburg steht er – wie schon an anderer Stelle gezeigt – hingegen besser da und rangiert auf einem ähnlich hohen Niveau wie das Fahrrad. Zwar stimmt mit 17 Prozent ein geringerer Anteil der Befragten der Aussage „Ich fahre im Alltag gerne mit Bus und Bahn“ voll und ganz zu als beim Fahrrad, die generelle Zustimmung liegt mit 61 Prozent beim ÖPNV jedoch auf einem vergleichbaren Niveau. Lediglich jede bzw. jeder zehnte Befragte stimmt der obigen Aussage überhaupt nicht zu, in Deutschland ist dies jeder Vierte.

### Zu-Fuß-Gehen auch bei der Beliebtheit ganz vorne

Beliebter als die Nutzung von Auto, Fahrrad und ÖPNV ist jedoch die Fortbewegung „zu Fuß“. Der Anteil der Personen, die der Aussage „Ich gehe im Alltag gerne zu Fuß“ zustimmen, ist mit 86 Prozent mit Abstand am höchsten. Nur 12 Prozent der Befragten legen nicht gerne und weitere 2 Prozent überhaupt nicht gerne Wege zu Fuß zurück. Auch in Deutschland insgesamt wird das Zu-Fuß-Gehen im Vergleich mit der Auto-, ÖPNV- und Fahrradnutzung als am angenehmsten empfunden.

Bezüglich der Verkehrssituation in Hamburg kann abschließend festgehalten werden, dass diese für das Zufußgehen mit Abstand am besten und für das

Abbildung 34 Einstellung zur Verkehrsmittelnutzung im Alltag



Fahrrad am schlechtesten bewertet wird. Das Ergebnis für den ÖPNV liegt leicht hinter dem Zu-Fuß-Gehen auf einem hohen Niveau und deutlich vor dem Auto. Trotz der schlechten Beurteilung der Verkehrssituation vor Ort wird das Fahrrad von den Hamburgerinnen und Hamburgern jedoch am zweitliebsten zur Fortbewegung genutzt. Schlusslicht in puncto Beliebtheit ist das Auto. Damit unterscheidet sich die Bewertung der Beliebtheit in Hamburg grundsätzlich von der für Deutschland. Und auch gegenüber den Metropolen unterscheidet sich Hamburg dahingehend, dass der ÖPNV gegenüber dem Auto in der Alltagsnutzung der meisten Hamburgerinnen und Hamburger präferiert wird.

### Und innerhalb der Stadt?

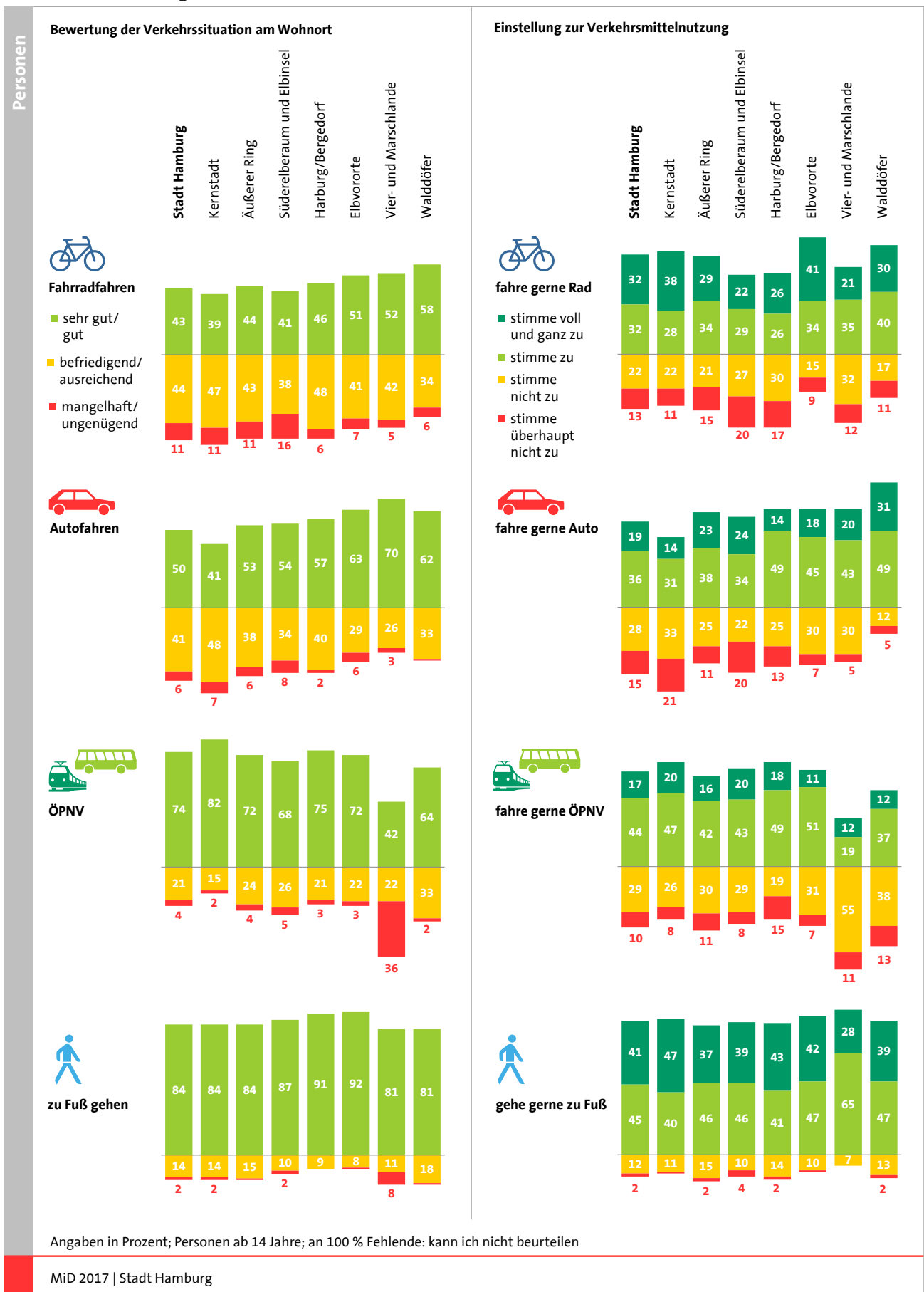
Innerhalb Hamburgs unterscheiden sich vor allem die Zufriedenheitswerte (siehe Abbildung 35). Tendenziell zeigt sich, dass die Zufriedenheit mit den Bedingungen beim Auto- oder Radfahren in den innerstädtischen Lagen geringer ausfällt als in den Außenbezirken. Beispiele sind hier die insgesamt positiveren Bewertungen in den Elbvororten, den Vier- und Marschlanden sowie in den Walddörfern. Die Kernstadt ist bei der Bewertung der Verkehrssituation für das Fahrrad das

Schlusslicht, vergeben hier doch nur 39 Prozent der Befragten die Note „sehr gut“ oder „gut“. Ein Gebiet als „Radfahrchampion“, das innerstädtisch als Vorbild dienen könnte, zeichnet sich beim Blick in die Stadtregionen aber insgesamt eher nicht ab.

In Sachen ÖPNV ist es nachvollziehbarerweise umgekehrt. Hier punkten vor allem die Kernstadt und die Subzentren Harburg/Bergedorf. Doch auch der äußere Ring und die Elbvororte können größtenteils positive Bewertungen vorweisen. Die Verkehrssituation für Fußgänger wird dagegen in allen Stadtregionen sehr positiv bewertet.

Bei der Einstellung zur Verkehrsmittelnutzung gibt es deutlichere Unterschiede. Während das Fahrrad in allen Stadtregionen von der Mehrheit der Bevölkerung gerne genutzt wird, fällt das südliche Hamburg hier relativ stark vom Rest ab. Das Auto dagegen wird in der Kernstadt von der Mehrheit im Alltag nur ungern genutzt, ganz anders als in den Walddörfern. Beim ÖPNV schlägt sich die schlechte Bewertung in den Vier- und Marschlanden sowie in den Walddörfern auch in einer mehrheitlichen Ablehnung bezüglich der alltäglichen Nutzung nieder.

**Abbildung 35** Bewertung der Verkehrssituation am Wohnort und Einstellung zur Verkehrsmittelnutzung im Alltag



# 7 Radverkehr in der Stadt Hamburg

Die bisherigen Auswertungen zur Ausstattung der Haushalte, zur Verkehrsmittelwahl an einem durchschnittlichen Tag, zur Wegelänge und -dauer sowie zur üblichen Verkehrsmittelnutzung, die in den vorangegangenen Kapiteln dargestellt wurden, enthalten bereits zentrale Kenngrößen zum Radverkehr in Hamburg. Im vorliegenden Kapitel werden diese zusammengefasst, verdichtet und um zusätzliche Auswertungen ergänzt.

Bisher wurde festgestellt, dass die Mehrheit der Bevölkerung über ein eigenes Fahrrad, Elektrofahrrad oder Pedelec verfügt. Mit 77 Prozent liegt dieser Wert in etwa auf dem Niveau für Deutschland und dem Raumtyp Metropolen (vergleiche Kapitel 3.2). Elektrofahrräder und Pedelecs sind darunter aber noch vergleichsweise selten. Nur etwa 3 Prozent der Bevölkerung in Hamburg besitzen ein solches Rad. Die Zugänglichkeit des Fahrradstellplatzes wird auf einer Skala von 1 bis 5 mit einem Mittelwert von 1,8 als gut und die Fahrradsicherung mit einem Wert von 1,7 auch als recht einfach beurteilt. Auch wenn im bundesweiten Mittel für die Zugänglichkeit sowie die Sicherheit des Fahrradstellplatzes etwas bessere Noten vergeben werden, liegt Hamburg hier auf dem Niveau des Raumtyps „Stadtregion – Metropole“.

An einem durchschnittlichen Tag werden etwa 15 Prozent der Wege mit dem Fahrrad zurückgelegt. Die Hälfte dieser Wege sind bis zu 2 Kilometer lang und nehmen durchschnittlich rund 23 Minuten in Anspruch. Damit dauern Wege per Rad im Mittel – genau wie Fußwege – nicht so lange wie Wege mit Bussen und Bahnen oder dem Auto. Zudem werden auf solchen Wegen deutlich kürzere Distanzen als auf Wegen des motorisierten Verkehrs bewältigt (vergleiche Kapitel 4).

Ein großer Teil der Hamburger Bevölkerung gibt an, so gut wie gar nicht Fahrrad zu fahren (34 Prozent, vergleiche Kapitel 5.5). Immerhin rund ein Viertel fährt jedoch (fast) täglich mit dem Fahrrad. In den Metropolen liegt dieser Anteil etwas darunter. Dazu passend ist der Anteil der Bevölkerung, der angibt, im Alltag gerne Fahrrad zu fahren, mit 64 Prozent sehr hoch.

In der Regel ist das Fahrrad eins von mehreren Verkehrsmitteln, die im Alltag genutzt werden. Rund ein Drittel der Hamburgerinnen und Hamburger ab 14 Jahren nutzt das Fahrrad im üblichen Wochenverlauf zusammen mit dem Auto und/oder den öffentlichen Verkehrsmitteln. Lediglich 8 Prozent nutzen im üblichen Verlauf einer Woche ausschließlich das Fahrrad (vergleiche Kapitel 5.6).

Die folgenden Analysen untersuchen das Thema genauer und gehen der grundlegenden Frage nach, welche Bevölkerungsgruppen in Hamburg auffällig viel oder wenig Fahrrad fahren. Welche Faktoren sind für die Fahrradnutzung besonders relevant? Welche Wege werden bevorzugt mit dem Fahrrad unternommen?

## 7.1 Fahrradverfügbarkeit

In Kapitel 3.2 wurde bereits festgestellt, dass in Hamburg 77 Prozent der Personen ab 14 Jahren ein Fahrrad, Elektrofahrrad oder Pedelec besitzen. Dabei haben Männer etwas häufiger ein Rad als Frauen. Der Geschlechterunterschied ist aber nicht grundsätzlich in allen Altersklassen zu finden. Bis zu einem Alter von etwa 60 Jahren ist der Fahrradbesitz bei beiden Geschlechtern auf einem ähnlichen Niveau. Erst ab diesem Alter geht der Fahrradbesitz zwischen den Geschlechtern auseinander und Frauen verfügen mit zunehmendem Alter seltener über ein eigenes funktionstüchtiges Fahrrad als Männer.

Die höchste Fahrradausstattung wird in der Altersgruppe der 30- bis 49-Jährigen erreicht. Mit steigendem Alter sinkt der Fahrradbesitz vor allem bei den Frauen. In der Gruppe der ab 75-Jährigen besitzt lediglich weniger als die Hälfte der Personen ein Fahrrad. Diese Unterschiede sind auch in den deutschlandweiten Ergebnissen zu beobachten.

Der Blick auf die Radausstattung in den Stadtregionen Hamburgs zeigt keine großen Variationen. Lediglich die Ausstattungsrate in den Walddörfern mit überdurchschnittlich hohen 87 Prozent fällt hier auf (ohne Abbildung). Dieser Umstand passt allerdings zu den in Kapitel 5.3 konstatierten hohen regelmäßigen

Nutzungsraten der Region mit weniger stressreichen Radfahrbedingungen in den Außenbezirken.

### Fahrradbesitz steigt mit verfügbarem Einkommen

Die folgende *Abbildung 36* zeigt den Zusammenhang zwischen der Fahrradausstattung und dem ökonomischen Status des Haushalts. Während in Hamburger Haushalten mit einem niedrigen ökonomischen Status lediglich etwa 64 Prozent der Personen ein funktionstüchtiges Fahrrad besitzen, sind es in Haushalten mit einem mittleren ökonomischen Status bereits über 70 Prozent und in Haushalten mit einem hohen ökonomischen Status sogar 88 Prozent. Mit dem verfügbaren Einkommen steigt also die Wahrscheinlichkeit, ein Fahrrad zu besitzen. Dieser Zusammenhang zeigt sich nicht nur in der Stadt Hamburg, sondern auch bei Betrachtung der Gesamtergebnisse für Deutschland.

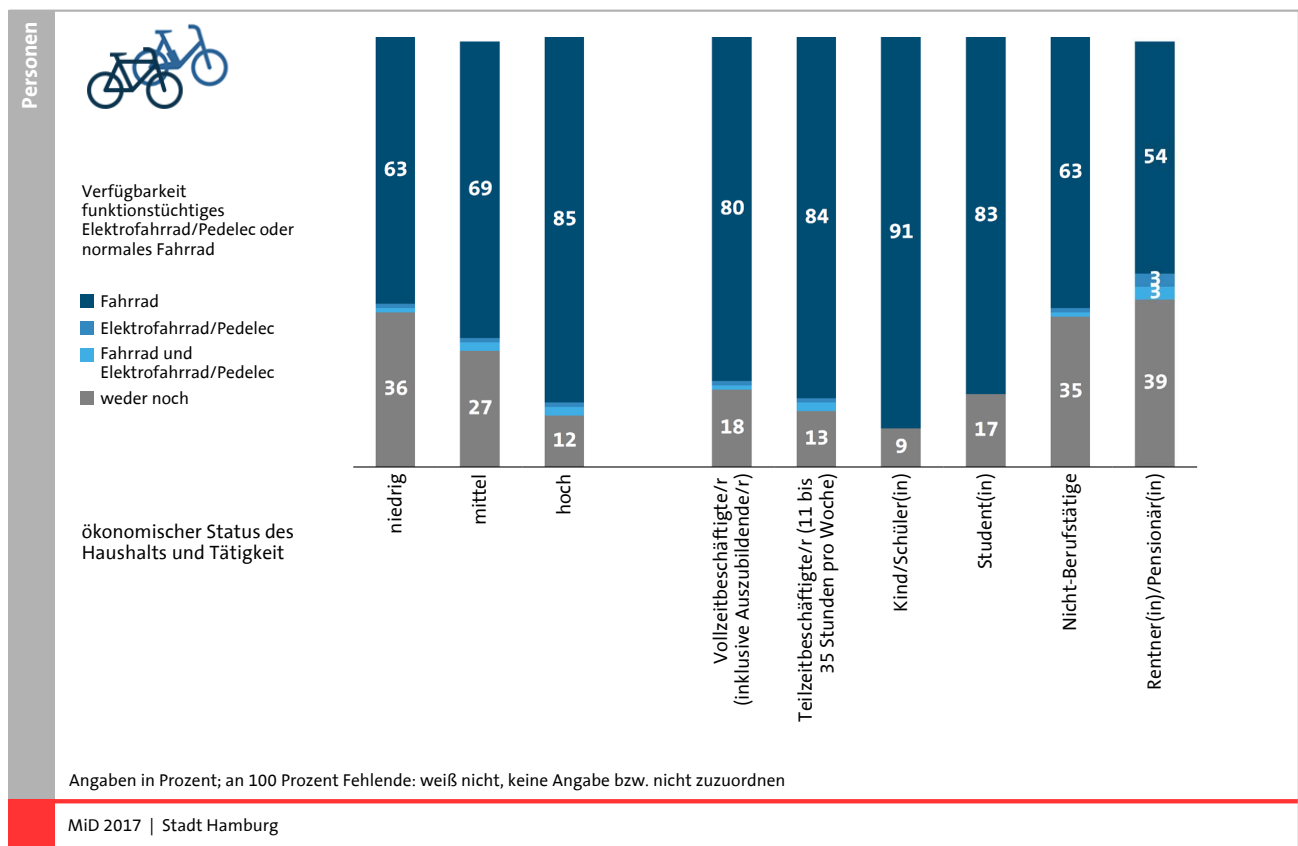
Die Verfügbarkeit eines Pedelecs bzw. Elektrofahrrads ist allgemein relativ gering. Deutschlandweit verfügen etwa 6 Prozent der Personen ab 14 Jahren über ein Fahrrad mit Elektroantrieb. In der Stadt Hamburg liegt der Anteil mit rund 3 Prozent gerade einmal bei der Hälfte. Dieser Unterschied kann nicht nur durch

unterschiedliche Wegelängen mit dem Fahrrad erklärt werden, denn die Mittelwerte für Hamburg und Deutschland liegen hier auf einem relativ ähnlichen Niveau – nämlich 3,7 Kilometer in Hamburg und 3,9 Kilometer in Deutschland. Analog zum „normalen“ Fahrrad zeigt sich auch bei den Fahrrädern mit Elektroantrieb ein leichter Zusammenhang mit dem ökonomischen Status. Personen mit einem geringen verfügbaren Einkommen besitzen seltener ein Elektrofahrrad oder Pedelec.

### Vor allem sich in Ausbildung Befindende mit Fahrrad

Die Fahrradausstattung variiert auch mit der Haupttätigkeit der Personen (siehe *Abbildung 36*). Mit etwa neun von zehn Personen sind insbesondere Schülerinnen und Schüler überdurchschnittlich gut mit dem Verkehrsmittel Fahrrad ausgestattet. Doch auch die Anteile der Studierenden sowie der Voll- und Teilzeitbeschäftigten liegen jeweils über 80 Prozent. Vor dem Hintergrund der bereits festgestellten abnehmenden Fahrradverfügbarkeit mit steigendem Alter ist die vergleichsweise geringe Fahrradausstattung unter Ruheständlerinnen und Ruheständlern wenig überraschend. In dieser Gruppe sinkt die Fahrradbesitzquote auf 60 Prozent. Die zuvor festgestellte Tendenz, dass

**Abbildung 36** Fahrradbesitz nach ökonomischem Status des Haushalts und Tätigkeit



die Fahrradverfügbarkeit in jüngeren Altersgruppen am höchsten ist und mit zunehmendem Alter abnimmt, bestätigt sich auch mit Blick auf die Fahrradverfügbarkeit differenziert nach der Tätigkeit der Personen. Doch auch Nicht-Berufstätige verfügen vergleichsweise selten über ein Fahrrad, Elektrofahrrad oder Pedelec – unter ihnen liegt der Anteil nur leicht höher, und zwar bei 64 Prozent.

Gegensätzlich zur allgemeinen Fahrradverfügbarkeit verhält sich die Ausstattung mit Pedelecs und Elektrofahrrädern. Unter Personen im Ruhestand sowie Hausfrauen und Hausmännern erreicht sie mit 6 bzw. 4 Prozent deutlich höhere Werte als beispielsweise unter Vollzeitbeschäftigten, von denen nur 2 Prozent über ein solches Rad verfügen.

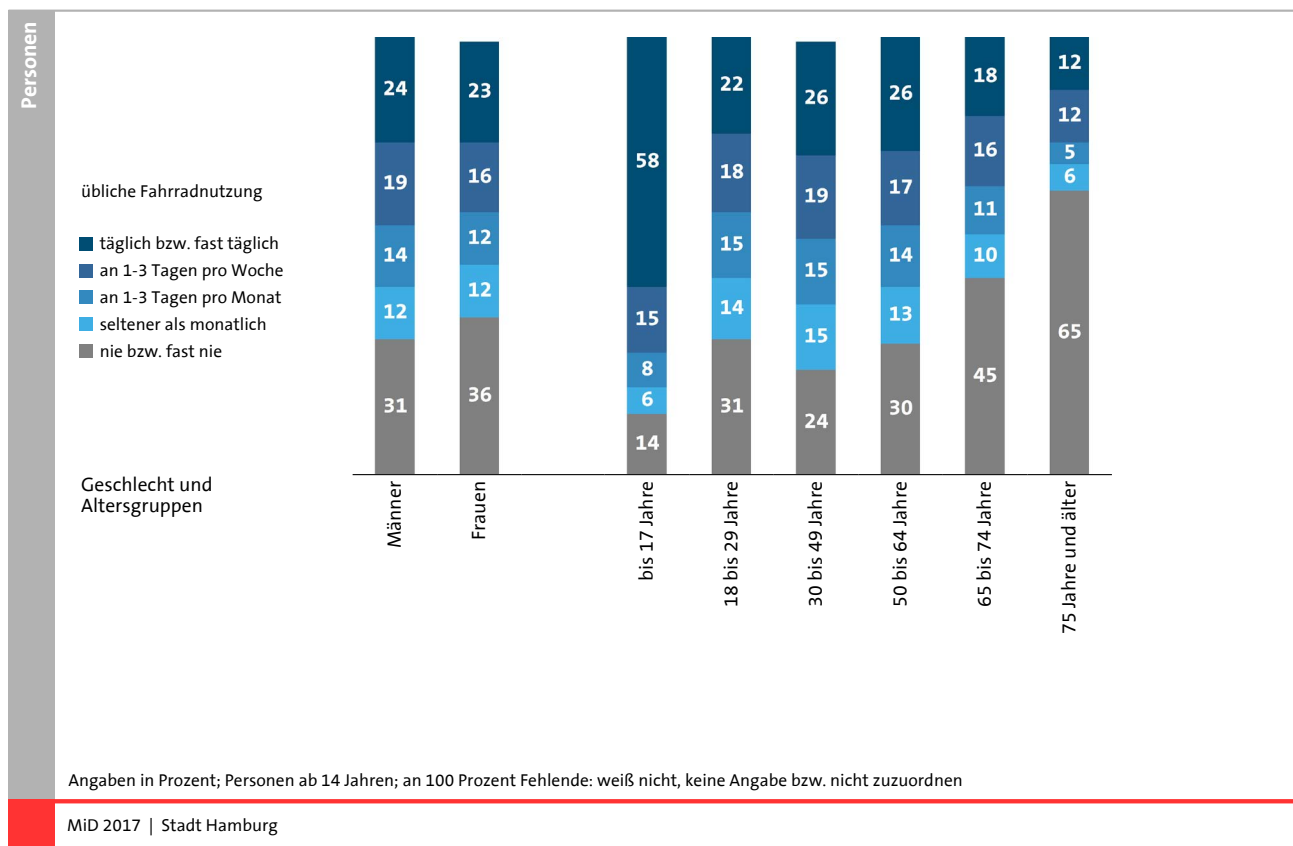
## 7.2 Übliche Fahrradnutzung

Bereits in Kapitel 5.5 wurde festgestellt, dass die Bevölkerung in Hamburg das Fahrrad häufiger nutzt, als es in Deutschland üblicherweise der Fall ist. Immerhin gibt fast jede vierte Person an, (fast) täglich mit dem Fahrrad zu fahren. Der Blick auf die Nutzungshäufigkeit nach Geschlecht und Alter liefert hier vertiefende Erkenntnisse (siehe Abbildung 37).

### Ähnliche Nutzungshäufigkeit der Geschlechter

Zwischen den Hamburgerinnen und Hamburgern gibt es keine großen Unterschiede in der Fahrradnutzung. Insgesamt sind die Hamburger jedoch etwas häufiger mit dem Rad unterwegs. Die Anteile der regelmäßigen (fast) täglichen Nutzerinnen und Nutzer liegen jedoch fast gleichauf. Einen etwas deutlicheren Unterschied gibt es bei dem Anteil der Personen, die (fast) nie mit dem Fahrrad fahren. Bei den Hamburgern liegt dieser Anteil bei 31 Prozent und bei den Hamburgerinnen mit 36 Prozent etwas darüber. Diese Ergebnisse bestätigen sich grundsätzlich auch deutschlandweit. Hier ist der Anteil der Nichtnutzerinnen des Fahrrads noch einmal höher als in der Stadt Hamburg, während er unter den Männern auf einem ähnlichen Niveau liegt.

Abbildung 37 Übliche Nutzung des Fahrrads nach Geschlecht und Altersgruppen



### Gretchenfrage Fahrradhelm?

Betrachtet man die Nutzung von Fahrradhelmen, zeigt sich, dass die Fahrradhelmtägerinnen und -träger in Hamburg deutlich in der Unterzahl sind. Insgesamt nutzt nicht einmal jede bzw. jeder fünfte Befragte (fast) immer einen Helm und nur 13 Prozent zumindest gelegentlich. Auch hier gibt es Unterschiede zwischen den Geschlechtern. Während 35 Prozent der Hamburger zumindest gelegentlich einen Helm tragen, beträgt dieser Anteil unter den Hamburgerinnen nur 28 Prozent.

Die Helmnutzung unter den Radfahrerinnen und Radfahrern ergibt für die Betrachtung nach Altersgruppen keinen einheitlichen Trend. Für alle Gruppen liegt der Anteil derjenigen, die nie einen Helm benutzen, bei über 60 Prozent. Er erreicht unter den 18- bis 29-Jährigen seinen Höchststand mit 75 Prozent. Auch die älteren Fahrradfahrer und Fahrradfahrerinnen in Hamburg benutzen also nicht häufiger oder seltener einen Helm als die restlichen Altersgruppen (ohne Abbildung).

### In allen Altersklassen wird Rad gefahren

Die Analyse der üblichen Fahrradnutzung in den Altersklassen bestätigt, was sich bei Betrachtung der Fahrradverfügbarkeit bereits abzeichnete: Mit steigendem Alter sinken die Fahrradverfügbarkeit und die Fahrradnutzung. Der Anteil der Nicht-Fahrradfahrer steigt ab etwa 65 Jahren deutlich an. In der Altersgruppe ab 75 Jahren zählen etwa zwei Drittel der Personen zu den nie bzw. fast nie Fahrrad fahrenden (siehe Abbildung 37). Sicherlich spielen in dieser Altersklasse neben Gewohnheiten und Präferenzen für andere Verkehrsmittel auch körperliche Einschränkungen eine Rolle. Nichtsdestotrotz nutzt fast jeder Vierte in dieser Altersgruppe das Fahrrad mindestens wöchentlich. Dieser Anteil steigt in den jüngeren Altersklassen deutlich an. Der Anteil der täglichen Fahrradfahrer ist in der Altersklasse der 14- bis 17-Jährigen mit 58 Prozent am höchsten.

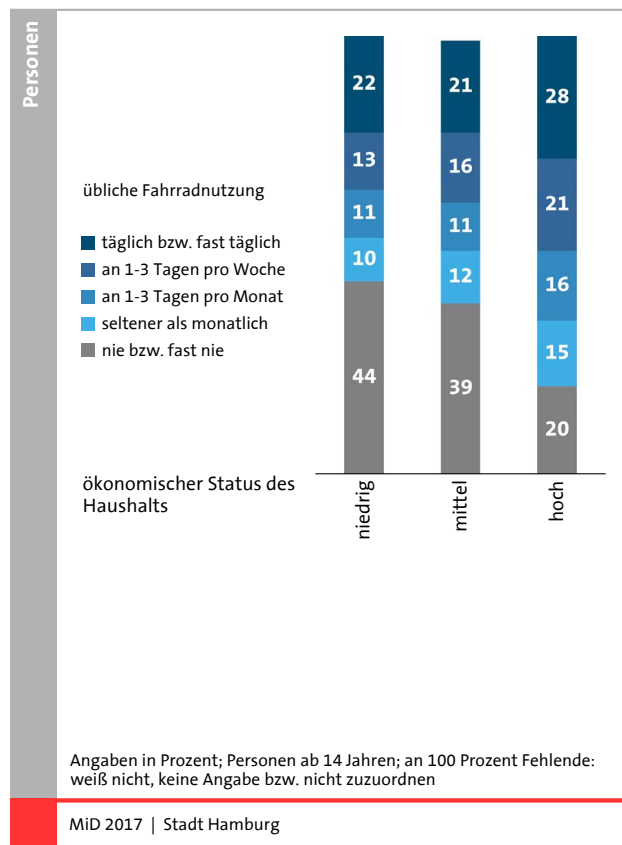
Neben den täglich Fahrrad fahrenden spielen auch die gelegentlich fahrenden eine bedeutende Rolle, sind sie doch in allen Altersgruppen in der Mehrheit. Selbst im hohen Alter lässt sich keine starke Polarisierung innerhalb der noch Fahrrad fahrenden beobachten.

### Fahrradnutzung steigt mit verfügbarem Einkommen

Wie bereits gezeigt wurde, hat der ökonomische Status einen Einfluss auf die Fahrradverfügbarkeit. Die unterschiedliche Verfügbarkeit wirkt sich auch in diesem Fall auf die Nutzung aus (siehe Abbildung 38). So sind es vor allem Personen, die in einem Haushalt mit niedrigem oder mittlerem ökonomischem Status leben, die nie oder fast nie mit dem Fahrrad unterwegs sind. Dieser Anteil ist unter Personen aus Haushalten mit hohem ökonomischem Status deutlich geringer. Auch bezüglich der Fahrradhelmnutzung unterscheiden sich diese Gruppen. Insbesondere in Haushalten mit hohem ökonomischem Status wird häufiger ein Helm getragen und dies auch deutlich regelmäßiger.

Leihfahrräder, die kurzfristig verwendet werden und die Fahrradnutzung vom Fahrradbesitz abkoppeln würden, spielen in Hamburg keine bedeutende Rolle. Zwar geben 17 Prozent der Einwohnerinnen und Einwohner Hamburgs und damit im Vergleich zu den Metropolen (10 Prozent) relativ viele an, ein solches Angebot zumindest gelegentlich zu nutzen, wöchentliche Nutzer gibt es mit 1 Prozent hingegen auch in Hamburg kaum. Immerhin 5 Prozent der Befragten gaben allerdings an, zumindest an einem bis drei

**Abbildung 38** Übliche Nutzung des Fahrrads nach ökonomischem Status des Haushalts



Tagen im Monat Miet- oder Leihfahräder zu nutzen. In den Metropolen waren dies lediglich 2 Prozent. Ein Vergleich mit Deutschland ist nur bedingt sinnvoll, da das Angebot von kurzfristig zu nutzenden Leihrädern außerhalb der Metropolen in der Regel nicht vorhanden ist. Für die überwiegende Mehrheit bleibt damit die Fahrradnutzung üblicherweise an den Besitz eines eigenen Fahrrads gebunden (ohne Abbildung).

Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass der Fahrradbesitz eine wichtige Voraussetzung für das Fahrradfahren im Alltag darstellt. Vor allem Ältere ab etwa 65 Jahren sowie Personen aus Haushalten mit niedrigem ökonomischem Status verfügen seltener über ein Fahrrad und fahren auch seltener mit dem Fahrrad. Soll der Radverkehr gefördert werden, müssen auch Zugänge für unerfahrene Nutzer und Personen mit begrenzten finanziellen Ressourcen geschaffen werden. In Kapitel 5.5 wurde gezeigt, dass vor allem Personen mit niedrigen Einkommen ihr Mobilitätsbudget auf ein Verkehrsmittel konzentrieren. Besonders für diese Gruppe könnten attraktive und alltagstaugliche Angebote den Zugang zum Radfahren erleichtern und die verfügbaren Verkehrsmitteloptionen erweitern. Eine Bereitstellung der Fahrräder ist dabei nur der erste Schritt (siehe dazu auch das Vertiefungskapitel „Sharing-Angebote“, Kapitel 9). Sollen auch Personen erreicht werden, die sich unsicher auf dem Fahrrad fühlen oder die Probleme bei der Handhabung des Fahrrads haben, müssen langfristige Angebotsformen gefunden werden, die darauf eingehen können.

### 7.3 Verkehrssituation, Fahrrad-abstellplätze und Einstellungen zum Radfahren

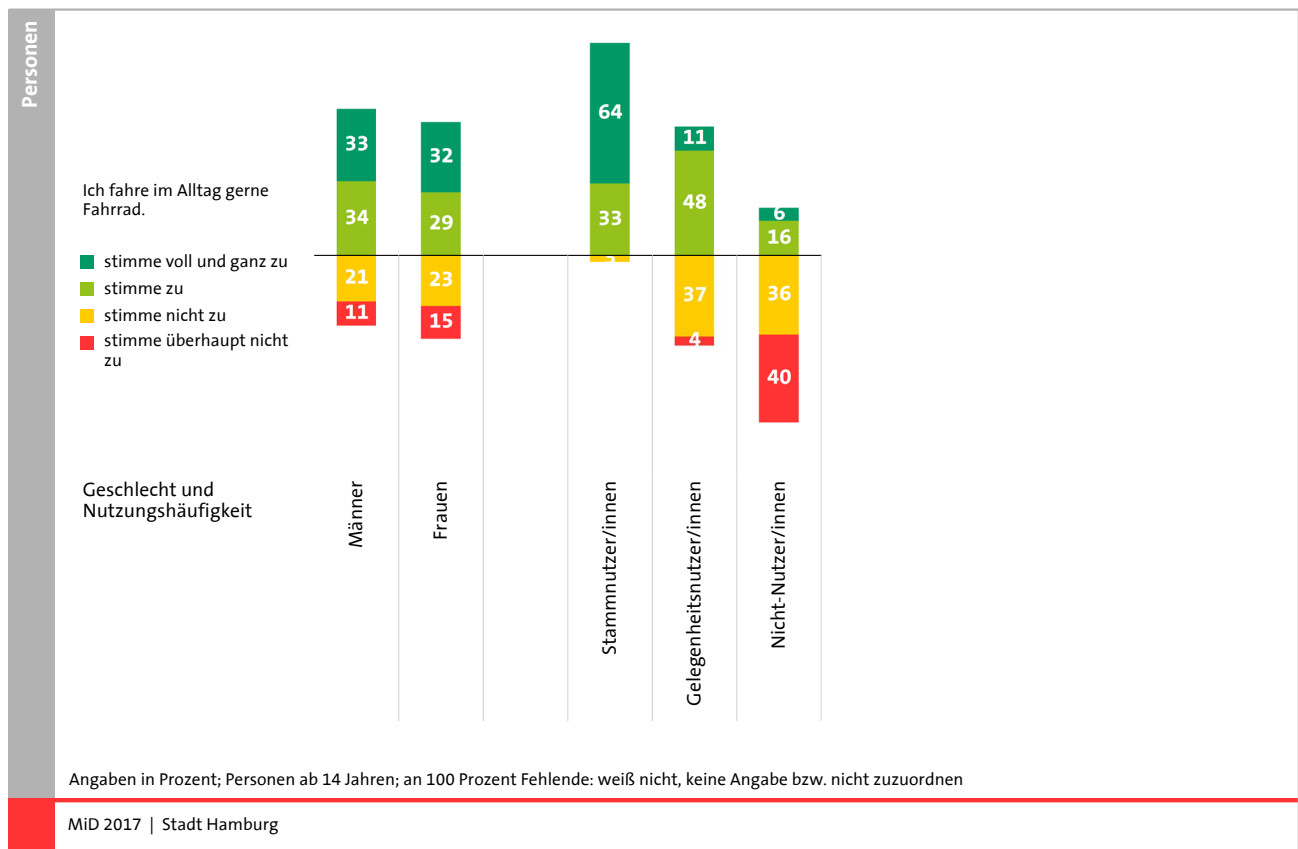
Wie bereits in Kapitel 6 erläutert wurde, bewerten die Einwohnerinnen und Einwohner Hamburgs die Verkehrssituation für das Fahrrad vor Ort insgesamt mit der Note 2,8 und damit lediglich als befriedigend. Die Bewertungen unterscheiden sich kaum zwischen Männern und Frauen, sodass beide Gruppen auf diese Durchschnittsnote von 2,8 kommen (ohne Abbildung). Sie unterscheiden sich ebenfalls nicht zwischen routinierten Radfahrerinnen und Radfahrern und Personen, die seltener mit dem Rad fahren. Lediglich Personen, die fast nie oder nie mit dem Rad fahren, bewerten die Verkehrssituation etwas schlechter (ohne Abbildung).

Mit zunehmendem Alter sinkt die Bewertung der Verkehrssituation für das Fahrrad in Hamburg relativ deutlich. Die jüngeren Jahrgänge bis 17 Jahre vergeben die besten Noten (2,4). Danach sinkt die Zufriedenheit mit zunehmendem Alter kontinuierlich ab und erreicht in der Gruppe der ab 75-Jährigen einen Wert von 3,5 (ohne Abbildung). Dieser Zusammenhang lässt unterschiedliche Bedürfnisse bezüglich Komfort und Sicherheit auf den Radwegen vermuten.

#### Männer wie Frauen fahren im Alltag gerne Rad

Es zeigen sich keine großen Unterschiede bei der Einstellung zur Nutzung des Fahrrads im Alltag (siehe Abbildung 39). Über zwei Drittel der Hamburger stimmen der Aussage „Ich fahre im Alltag gerne Fahrrad“ zu. Bei den Frauen sind es 61 Prozent. Die Hamburger stehen dem Fahrradfahren im Vergleich zu den Hamburgerinnen also etwas positiver gegenüber. Bei denjenigen Personen, die dieser Aussage sogar voll und ganz zustimmen, verschwinden die Geschlechterdifferenzen wieder größtenteils. Hier beträgt der Anteil der Männer wie auch der Frauen rund ein Drittel der Hamburger Bevölkerung. Der etwas erhöhte Anteil der Frauen, die angeben, überhaupt nicht gerne Fahrrad zu fahren, passt zu dem vorangegangenen Befund bei der üblichen Nutzungshäufigkeit des Rads im Zeitverlauf. Deutschlandweit ist der geringe Unterschied zwischen den Geschlechtern ebenso zu finden wie in der Stadt Hamburg.

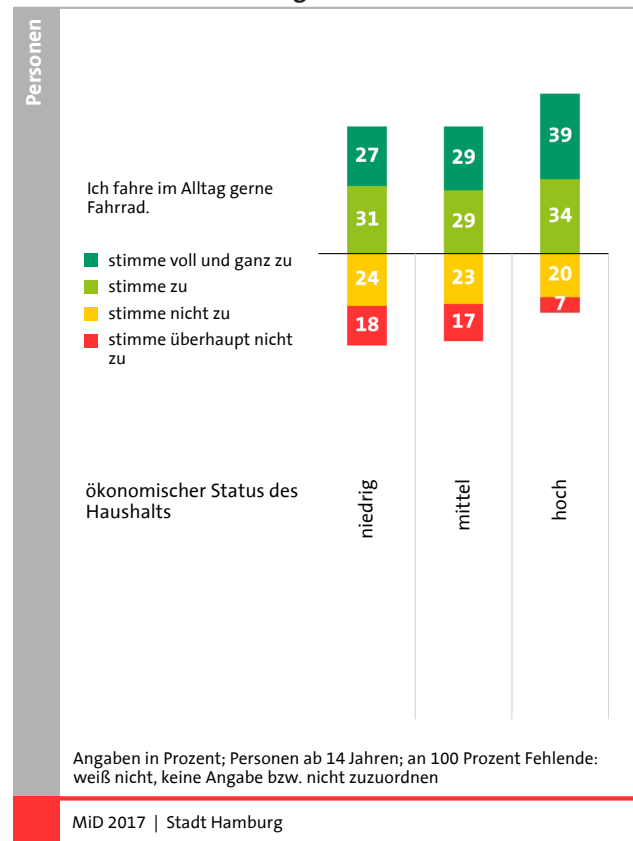
Deutlich ist hingegen der Unterschied entlang der Nutzungshäufigkeit. Routinierte Radfahrerinnen und Radfahrer stimmen der Aussage zum Fahrradfahren im Alltag deutlich häufiger zu als Personen, die gelegentlich oder gar nicht Rad fahren. Der Hintergrund hierfür ist nur schwer auszumachen. Entweder fahren nur Personen Rad, die eine grundsätzlich positive Einstellung zum Radfahren im Alltag haben, oder Bewertungen der Selten- und Nicht-Radfahrer beruhen auf Vorurteilen gegenüber dem Radfahren. In jedem Fall müssen diese Vorbehalte der Selten- und Nichtnutzer adressiert werden. Ebenso spielt hier vermutlich die von allen Hamburgern und Hamburgerinnen relativ schlechte Bewertung der Verkehrssituation für das Fahrrad mit hinein.

**Abbildung 39** Einstellung zur Nutzung des Fahrrads im Alltag nach Geschlecht und Nutzungshäufigkeit

### Begeisterung fürs Radfahren steigt mit verfügbarem Einkommen

Die Einstellung zum Verkehrsmittel Fahrrad unterscheidet sich auch nach dem ökonomischen Status (siehe [Abbildung 40](#)). So stimmen 39 Prozent der Hamburgerinnen und Hamburger aus einem Haushalt mit hohem ökonomischem Status der Aussage „Ich fahre im Alltag gerne Fahrrad“ voll und ganz zu. Bei den Personen aus Haushalten mit niedrigem ökonomischem Status sind es nur 27 Prozent. Ähnlich deutlich ist der Unterschied bei der Antwortkategorie „stimme überhaupt nicht zu“ – im Vergleich wählten mehr als doppelt so viele Hamburgerinnen und Hamburger aus Haushalten mit niedrigem sozialem Status diese Antwortmöglichkeit.

Auch die Zugänglichkeit des eigenen Fahrrads, Elektrofahrads oder Pedelecs kann sich auf die Nutzungshäufigkeit auswirken. Wenn das jeweilige Verkehrsmittel nur unter Schwierigkeiten vom üblichen Stellplatz zu Hause auf die Straße gebracht werden kann, hält dies eher von der Nutzung ab und die übliche Fahrradnutzung sinkt.

**Abbildung 40** Einstellung zur Nutzung des Fahrrads im Alltag nach ökonomischem Status

Wie in Kapitel 3.2 bereits dargestellt wurde, wird die Zugänglichkeit des Fahrradstellplatzes von den Hamburgerinnen und Hamburgern auf einer Skala von 1 „sehr einfach“ bis 5 „sehr schwierig“ mit einem Mittelwert von 1,8 recht gut bewertet. Die Bewertungen der Männer fallen dabei geringfügig höher aus als die Bewertungen der Frauen (siehe Abbildung 41). Stammnutzer, die das Fahrrad mindestens wöchentlich nutzen, und Gelegenheitsnutzer, die monatlich oder seltener mit dem Fahrrad fahren, bewerten die Zugänglichkeit deutlich besser, während die Nicht-Nutzer die Zugänglichkeit durchschnittlich etwas schlechter bewerten.

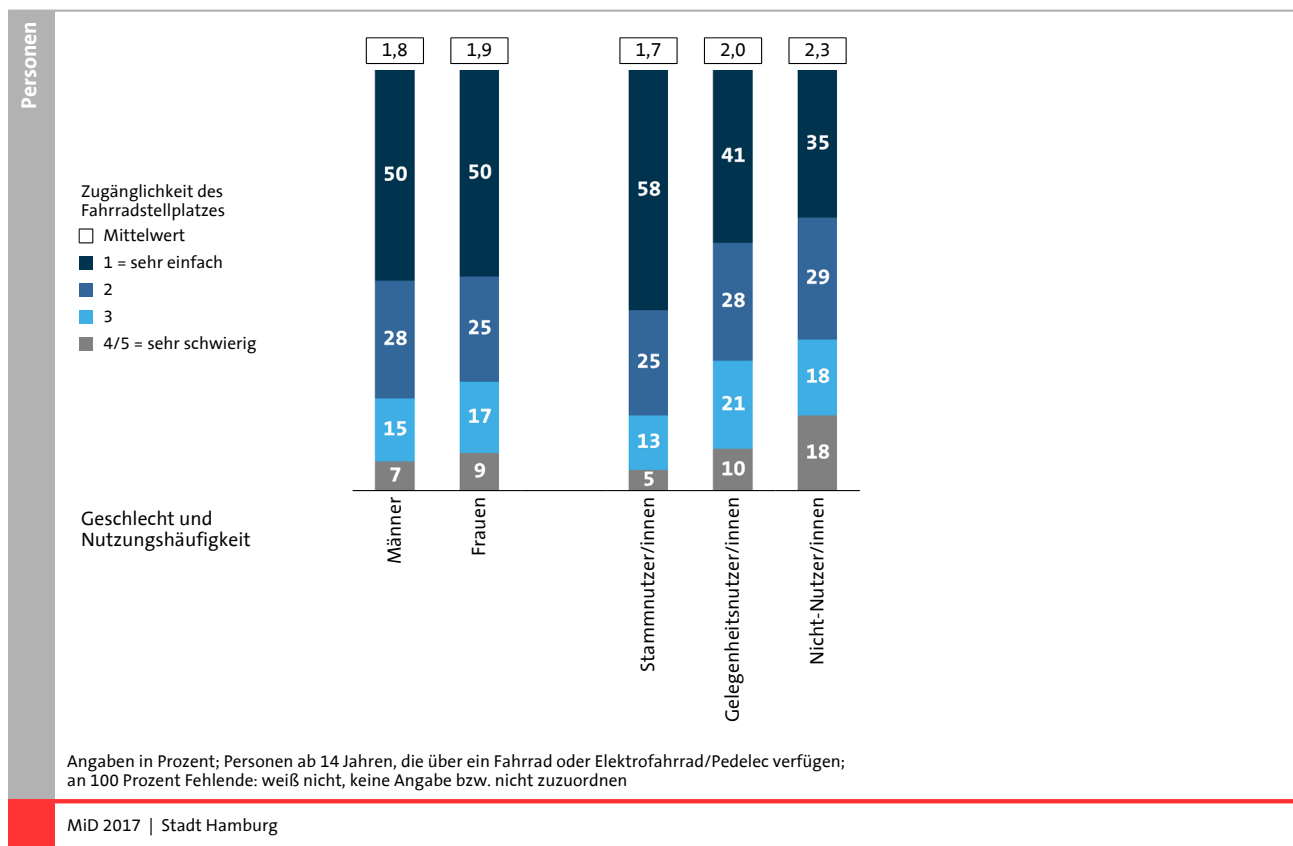
Die Einfachheit der Fahrradsicherung am heimischen Stellplatz wird auf einer Skala von 1 „sehr einfach“ bis 5 „sehr schwierig“ mit einem Mittelwert von 1,7 bewertet (vergleiche Kapitel 3.2). Auch hier vergeben die Männer geringfügig bessere Bewertungen als die Frauen. Die Urteile der verschiedenen Nutzergruppen liegen bezüglich der Sicherheit des Stellplatzes auf ähnlichem Niveau (siehe Abbildung 42).

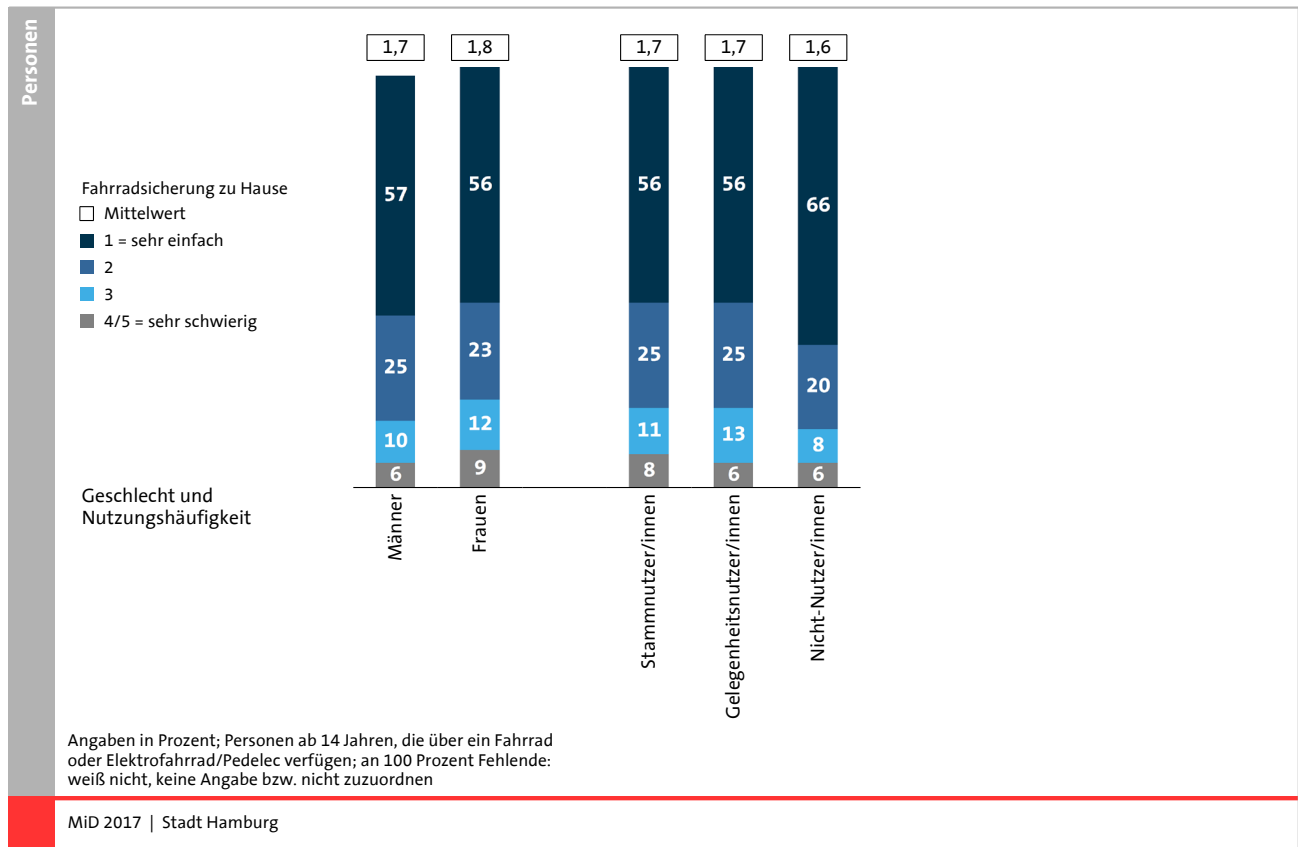
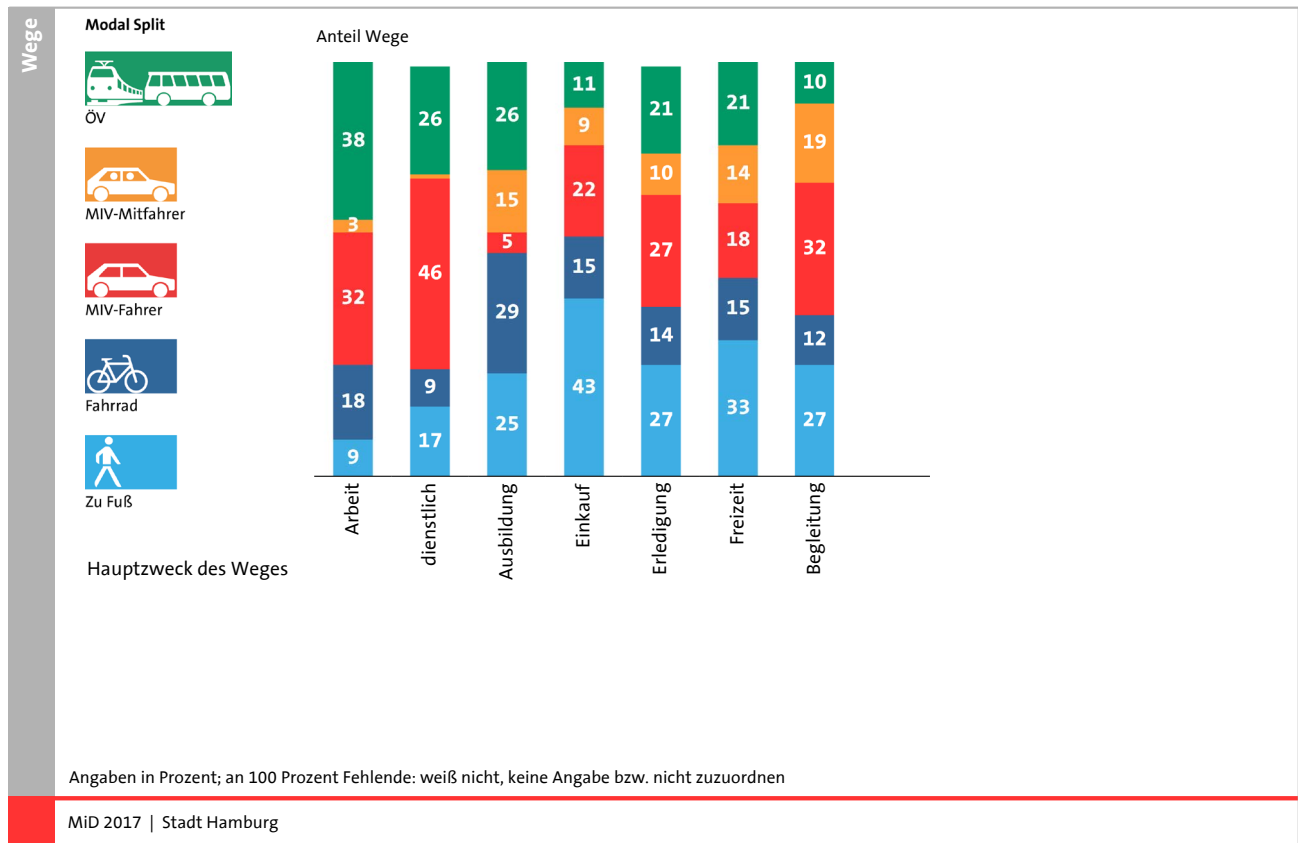
## 7.4 Anlässe, Entfernungen und Dauern von Wegen per Rad

Die Analyse der Einstellungen, Verfügbarkeiten und üblichen Nutzungshäufigkeiten haben unterschiedliche Nutzungsmuster in der Bevölkerung gezeigt. Die folgende Analyse nutzt die Angaben zu den Wegen am Stichtag, um die unternommenen Fahrradwege zu beschreiben. Zentrale Kenngrößen sind die Anlässe bzw. Wegezwecke, die zurückgelegte Entfernung sowie die Dauer der einzelnen Wege.

Werden die Hauptverkehrsmittel nach Wegezwecke differenziert, fällt auf, dass das Fahrrad in allen Kategorien in signifikantem Ausmaß vertreten ist (siehe Abbildung 43). Freizeitwege, Wege zur Arbeitsstelle oder Ausbildungseinrichtung, aber auch Wege zum Einkaufen, für private Erledigungen oder im Rahmen einer Begleitung werden mit dem Fahrrad unternommen. Im Vergleich zu Deutschland weist der MIV in allen Kategorien niedrigere Werte auf, während die übrigen Verkehrsmittel Anteile hinzugewinnen. Unabhängig vom Fahrrad ist der auffälligste Wert für Hamburg in dieser Betrachtung sicherlich der mit 43 Prozent sehr hohe Anteil der Befragten, der Einkaufswege zu Fuß zurücklegt.

**Abbildung 41** Zugänglichkeit des Fahrradstellplatzes nach Geschlecht und Nutzungshäufigkeit



**Abbildung 42** Fahrradsicherung zu Hause nach Geschlecht und Nutzungshäufigkeit**Abbildung 43** Hauptverkehrsmittel nach Wegezweck

### Wege mit dem Rad dauern im Schnitt 15 Minuten

Werden die Wegedauern in Abhängigkeit vom genutzten Hauptverkehrsmittel betrachtet, zeigt sich, dass unabhängig von der absolvierten Strecke ein Großteil der zurückgelegten Fahrrad- und Fußwege bis zu 15 Minuten dauert (Median, vergleiche Kapitel 4.2). Während für Fahrrad- und Fußwege also beinahe gleich viel Zeit aufgewendet wird, dauern Wege mit dem Auto rund 5 Minuten länger (siehe Abbildung 44). Rein nach der Wegedauer erscheint es also zunächst durchaus plausibel, dass bei guten Verkehrsvoraussetzungen für das Fahrradfahren, Fußwege durch das Rad substituierbar sind. Aufgrund der höheren Wegedauer gilt dieser Schluss nicht unbedingt für die Mehrheit der mit dem Auto zurückgelegten Wege.

Hierzu bedarf es einer Analyse der Wegeentfernungen, denn bereits in Kapitel 4.2 wurde deutlich, dass Wege im Raumtyp der Metropolen durchschnittlich eine kürzere Entfernung, aber gleichzeitig eine längere Dauer aufweisen als im Deutschlandvergleich.

Wege, die in Bussen und Bahnen zurückgelegt werden, eignen sich zu geringeren Anteilen für eine Substitution durch das Fahrrad. Denn diese dauern in der

Mehrheit deutlich länger als 15 Minuten und sind zudem deutlich weiter.

### Die Hälfte der per Rad gefahrenen Wege ist bis zu 2 Kilometer lang

Die Wege der Hamburgerinnen und Hamburger, die mit dem Fahrrad zurückgelegt werden, sind durchschnittlich rund 2 Kilometer lang. Mehr als vier Fünftel der Fahrradwege sind maximal 5 Kilometer lang (siehe Abbildung 45). Damit ist die durchschnittlich pro Fahrradweg zurückgelegte Entfernung mehr als doppelt so weit wie die durchschnittlicher Fußwege. Gleichzeitig sind die mit dem Fahrrad absolvierten Wege deutlich kürzer als die mit dem Auto oder den öffentlichen Verkehrsmitteln zurückgelegten Wege. Die weitesten Fahrradwege sind bis zu 50 Kilometer lang.

Die Abbildung verdeutlicht aber auch, dass es bei den Wegen, die mit motorisierten Verkehrsmitteln zurückgelegt werden, einen vergleichsweise großen Anteil gibt, der im Hauptentfernungsbereich des Fahrrads liegt. So sind 48 Prozent der Wege, die als MIV-Mitfahrer, 42 Prozent der Wege, die als MIV-Fahrer, und 36 Prozent der Wege, die in Bussen und Bahnen

Abbildung 44 Wegedauer nach Hauptverkehrsmittel

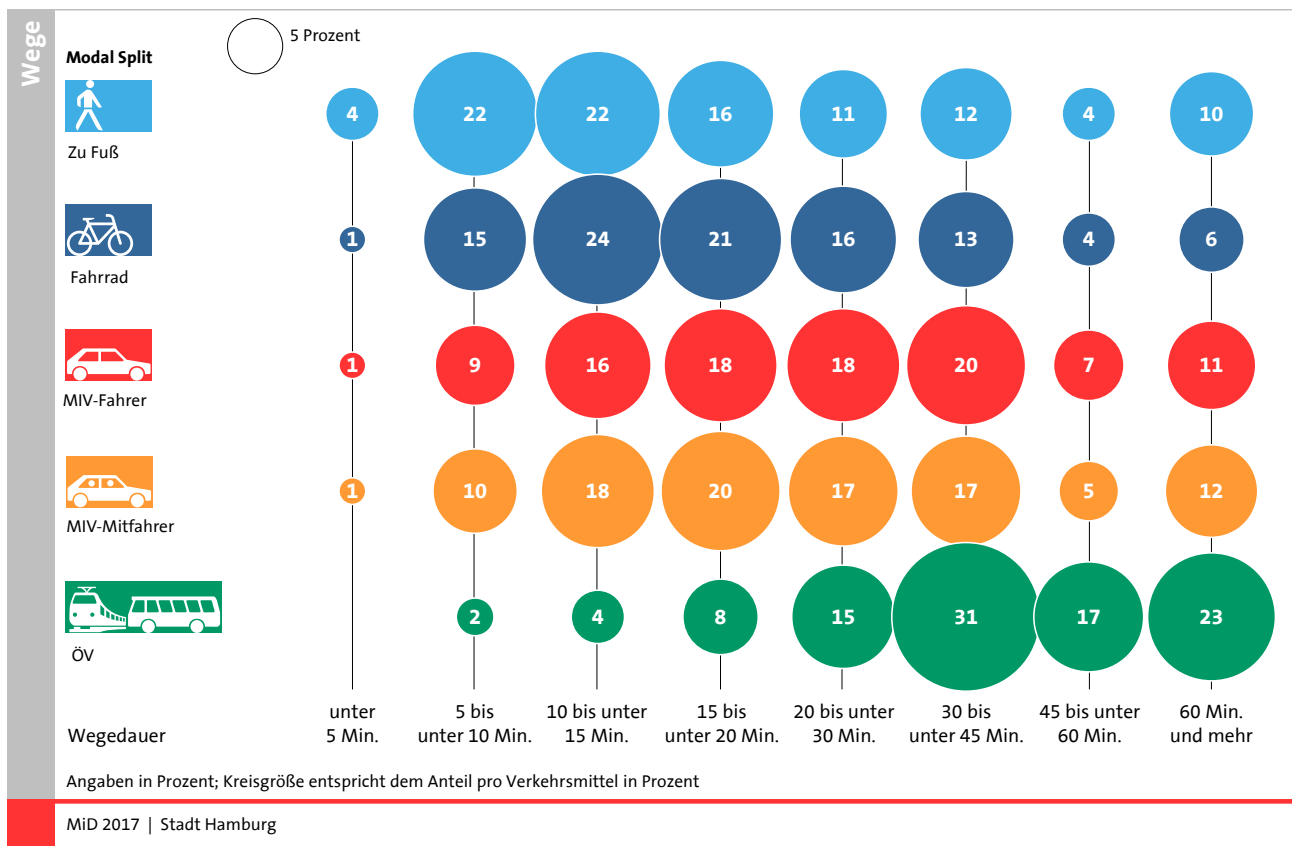
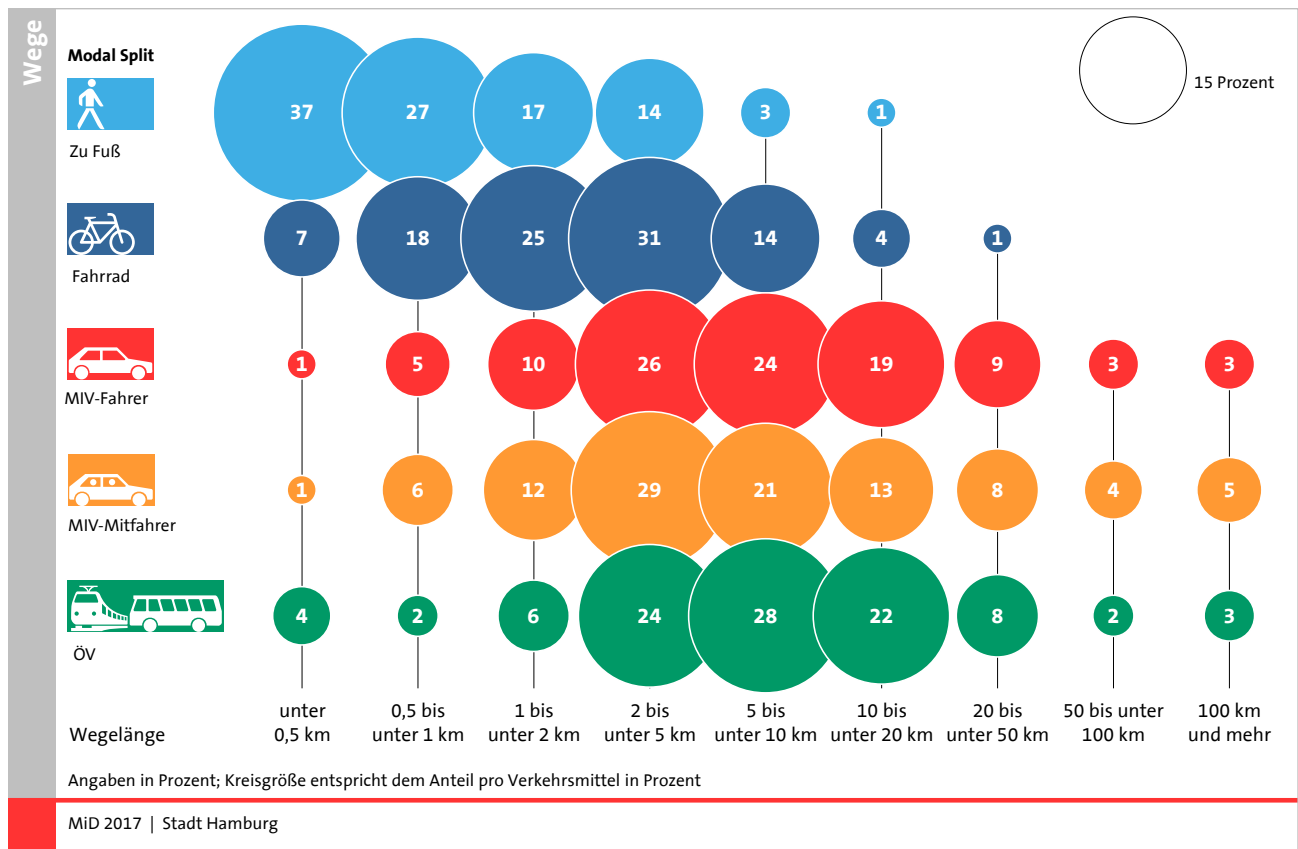


Abbildung 45 Wegelängen nach Hauptverkehrsmittel



zurückgelegt werden, ebenfalls maximal 5 Kilometer lang.

Diese vergleichsweise kurzen Wege bieten ein mögliches Potenzial für das Fahrrad. Sicherlich sprechen im Einzelnen Faktoren gegen eine einfache Ersetzung der Nutzung von Pkw oder Bussen und Bahnen. So ist die Verkehrsmittelwahl häufig nicht separiert für einzelne Wege zu betrachten, sondern ergibt sich erst bei der Analyse der Wegeketten, die vom Verlassen der Wohnung bis zur Rückkehr dorthin reicht. Fahrradwege werden zudem oft allein zurückgelegt, während es vor allem bei den Pkw-Wegen häufiger Begleiter gibt, sodass die Verkehrsmittelwahl keine individuelle Entscheidung ist. Zudem muss beachtet werden, dass nicht alle Bevölkerungsgruppen gleichermaßen über Fahrräder verfügen und sich wahrscheinlich nicht gleichermaßen sicher auf dem Fahrrad fühlen.

### Was tun in Sachen Fahrrad?

Einem einfachen Umstieg auf das Fahrrad stehen also eingeübte Alltagsroutinen, Unsicherheit auf dem Fahrrad, Vorbehalte gegenüber dem Fahrradfahren und teilweise auch das Fehlen eines Fahrrads entgegen. Ein weiterer zentraler Punkt ist die vergleichsweise schlechte Bewertung der Verkehrssituation für das Fahrrad in Hamburg. Diese fiel mit der Durchschnittsnote „befriedigend“ (2,8) von allen Verkehrsmitteln am schlechtesten aus.

Diese Punkte müssten adressiert und überwunden werden, um einen Umstieg auf das Fahrrad zu fördern. Die Auswertung zeigt aber, dass die Anteile vergleichsweise kurzer Wege, die mit dem Auto bzw. den Bussen und Bahnen zurückgelegt werden, sehr hoch sind und mit geeigneten Maßnahmen der Fahrradanteil gesteigert werden könnte.

## 8 Kundenstruktur und Kundenpotenziale im ÖPNV

Die in den vorangegangenen Kapiteln dargestellten Grundaussagen zur Mobilität in der Stadt enthalten bereits Ergebnisse zur üblichen Nutzung von Bussen und Bahnen, zu den genutzten Fahrkarten sowie zum Anteil der öffentlichen Verkehrsmittel am Modal Split.

Dabei wurde festgestellt, dass die Busse und Bahnen in der Stadt Hamburg von einem Großteil der Bevölkerung genutzt werden. Selbst im Vergleich zu anderen Städten mit ähnlicher Lage und Größe wird dies deutlich. 90 Prozent der Einwohnerinnen und Einwohner der Stadt ab 14 Jahren können zu den Stamm- oder Gelegenheitskunden gezählt werden. In vergleichbaren Städten beträgt dieser Anteil lediglich 86 Prozent (vgl. Kapitel 5.3). Jede bzw. jeder Dritte gibt an, das Angebot täglich bzw. fast täglich zu nutzen, während es in vergleichbaren Städten etwas weniger sind. Das spiegelt sich auch im vergleichsweise hohen Anteil der Zeitkartennutzer wider.

21 Prozent der Hamburgerinnen und Hamburger ab 14 Jahren nutzen im üblichen Wochenverlauf ausschließlich die Angebote von Bussen und Bahnen. 32 Prozent kombinieren dieses Angebot im Wochenverlauf mit dem Pkw und/oder dem Fahrrad. Das führt zu einem hohen ÖV-Anteil im Modal Split. Mit 22 Prozent liegt dieser sowohl oberhalb des Durchschnittswerts für Deutschland als auch oberhalb des Anteils, der in Städten mit ähnlicher Lage und Größe erreicht wird (vergleiche Kapitel 4.3).

Die Verkehrssituation im ÖPNV wird von der Bevölkerung mit einer Durchschnittsnote von 2,1 als gut bewertet und erreicht damit einen deutlich besseren Wert als die Verkehrssituation für das Auto (2,6, vgl. Kapitel 6). Auch geben mehr Hamburgerinnen und Hamburger an, im Alltag gerne Bus und Bahn zu fahren (61 Prozent), als sie dies für das Auto sagen (55 Prozent). Im Raumtyp „Stadtregion – Metropole“ liegt demgegenüber das Auto leicht vorne. Eine gute Qualität des öffentlichen Verkehrssystems in Hamburg hat hier also vermutlich dazu geführt, dem ÖPNV ein besseres Image in der Bevölkerung zu verleihen

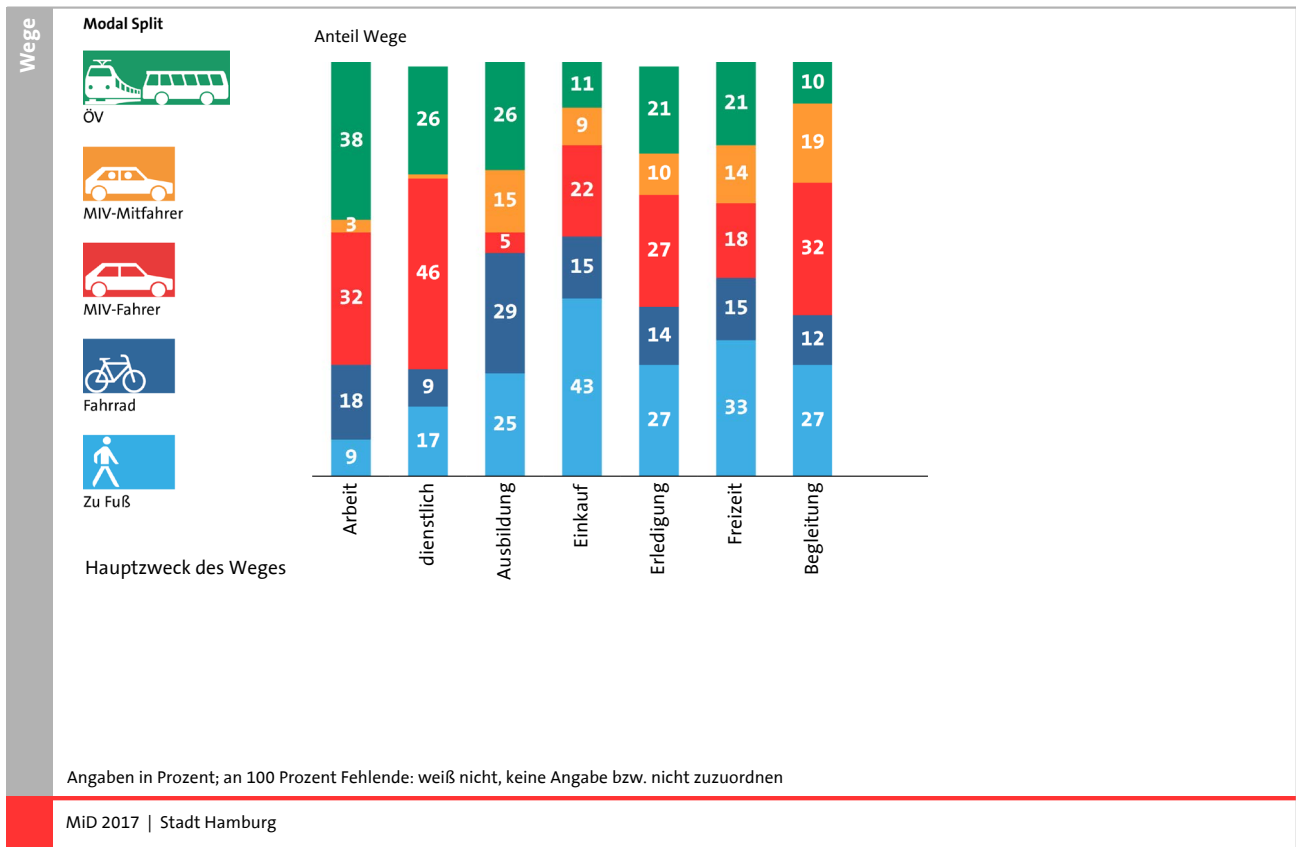
– anders, als es im Rest der Bundesrepublik häufig der Fall ist. Folglich nutzen in Hamburg mehr Menschen den ÖPNV und tun dies zudem in der überwiegenden Mehrheit auch gerne. Natürlich spielen hier weitere Qualitätseinschätzungen über die Infrastruktur hinaus sowie persönliche Vorlieben eine Rolle.

Im Folgenden werden die Ergebnisse nach soziodemografischen Merkmalen sowie für die sieben Stadtgebiete differenziert betrachtet. Abgeschlossen wird das Kapitel mit einer Beschreibung verschiedener Nutzersegmente. Auf Basis der gefundenen Unterschiede werden mögliche Potenziale und Ansatzpunkte für eine weitere Stärkung der Nachfrage des Bus- und Bahnangebots abgeleitet.

### 8.1 Anlässe, Entfernungen und Dauern von ÖV-Wegen

Die Auswertungen in Kapitel 4 haben gezeigt, dass der Anteil der Wege, die von der Bevölkerung Hamburgs mit Bussen und Bahnen zurückgelegt werden, mit 22 Prozent über dem Durchschnittswert für Deutschland und über dem Ergebnis von Städten mit vergleichbarer Lage und Größe liegt.

Die folgende Abbildung 46 wurde bereits in Kapitel 7 zum Radverkehr herangezogen. Wird der Fokus der Betrachtung auf die öffentlichen Verkehrsmittel gelegt, kann festgehalten werden, dass die Anteile bei den verschiedenen Wegezwecken variieren. Ein deutlicher Schwerpunkt ist bei den Wegen zur Arbeit und zur Ausbildungseinrichtung sowie bei dienstlichen Wegen zu finden. Vor allem die Wege zur Arbeit und Ausbildungseinrichtung gehören zu den Routinewegen, die in der Regel auch allein zurückgelegt werden. Doch auch die Wege für Freizeit- oder Erledigungszwecke weisen große Anteile an ÖPNV-Wegen auf. Jeweils knapp über 20 Prozent der Wege werden in diesen beiden Kategorien mit dem ÖPNV bewältigt. Für Begleitwege werden Bus und Bahn nur selten gewählt. Und auch für den Einkauf wird der ÖPNV in der Regel nicht genutzt, hier dominieren wie bereits

**Abbildung 46** Hauptverkehrsmittel nach Wegezwecken

geschildert die eigenen Füße.

Für Wege, die mit öffentlichen Verkehrsmitteln zurückgelegt werden, wurde die höchste mittlere Dauer gemessen. Das gilt auch dann noch, wenn Wege im Fernverkehr ausgeschlossen werden und ausschließlich Wege mit einer maximalen Distanz von 50 Kilometern betrachtet werden. Im Mittel beträgt die Dauer 35 Minuten (vergleiche [Abbildung 15](#), Kapitel 4), da sie neben der reinen Fahrzeit auch Fußwege zur Haltestelle sowie Umstiegs- und Wartezeiten beinhaltet. Mit rund 7 Kilometern sind diese Wege ähnlich lang wie Wege, die im Auto zurückgelegt werden. Die durchschnittlich ebenfalls 7 Kilometer stehen beim Pkw aber einer durchschnittlichen Dauer von 20 Minuten gegenüber. Für Wege mit Bussen und Bahnen muss also deutlich mehr Zeit aufgebracht werden als für Wege mit dem Auto.

Die Wegedauer kann für die meisten Hamburgerinnen und Hamburger also nicht die Ursache für die Bevorzugung des ÖPNV gegenüber dem Auto in der alltäglichen Verkehrsmittelwahl sein. Hier spielen vermutlich für viele der Befragten eher andere Faktoren mit hinein, wie die generell niedrige Pkw-Besitzquote und damit das Fehlen einer unmittelbaren

Wahlmöglichkeit. Ebenso wirkt sich hier natürlich die schlechter bewertete Verkehrssituation für den städtischen Straßenverkehr aus. Hierzu zählt auch die Parkplatzsituation mit den gegebenenfalls anfallenden Kosten im Wohnumfeld sowie im Zielbereich, die besonders im städtischen Umfeld die persönliche Einstellung der Menschen mit beeinflussen mag.

Die in [Kapitel 7](#) gezeigten Abbildungen verdeutlichen noch einmal die Verteilung der Dauern und Längen von Wegen, die mit dem ÖPNV zurückgelegt werden (vergleiche [Abbildung 44](#) und [Abbildung 45](#)).

## 8.2 Übliche Nutzung von Bussen und Bahnen

Insgesamt zählen etwa 90 Prozent der Hamburger Bevölkerung ab 14 Jahren zu den ÖPNV-Nutzern. Dieser Anteil ist unter den Jüngeren noch einmal höher und sinkt mit zunehmendem Alter etwas ab. In der Altersklasse ab 75 Jahren liegt der Anteil aber immer noch bei rund 80 Prozent. Dieser Zusammenhang ist auch in den deutschlandweiten Ergebnissen zu sehen.

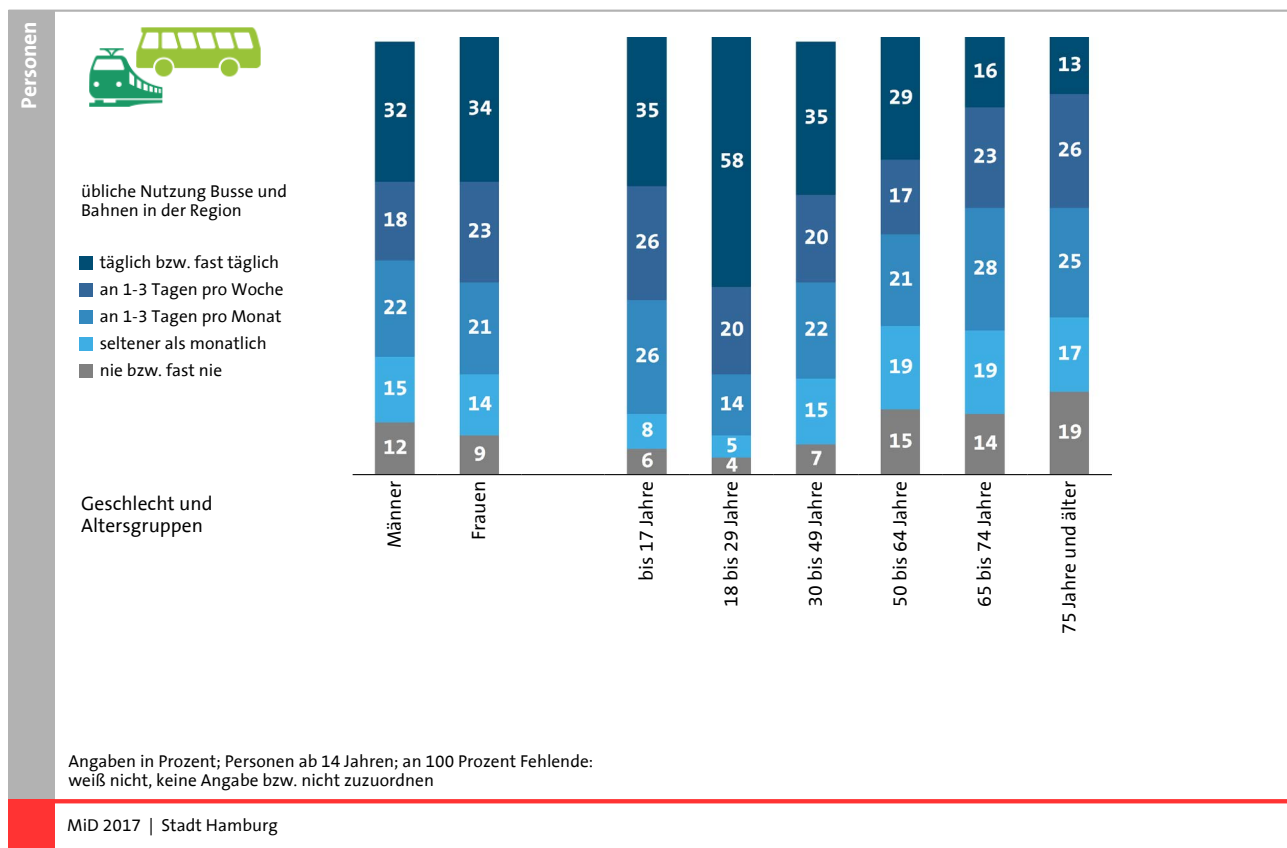
### Intensivste ÖV-Nutzung unter Studierenden und Schülern

Auf Basis der umfangreichen Regionalstichprobe können auch die Nutzungshäufigkeiten von Schülerinnen und Schülern sowie Studierenden betrachtet werden. Diese beiden Gruppen zeigen die häufigste Nutzung von Bussen und Bahnen. In diesen Lebensphasen gehören mit 98 bzw. 99 Prozent die meisten Personen zu den ÖPNV-Kunden und mit 67 bzw. 87 Prozent wird der höchste Anteil Stammkunden erreicht, die das Angebot mindestens wöchentlich nutzen. Diese hohe Nutzungsintensität ist auch vor dem Hintergrund der weiten Verbreitung von Zeitkarten im Ausbildungstarif und speziell von Semestertickets zu sehen.

Korrespondierend zu den höheren Anteilen an Zeitkartennutzern unter den jüngeren Jahrgängen, die in Kapitel 3.3 dargestellt wurden, ist auch die Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel in diesen Altersgruppen intensiver. Deutlich über die Hälfte der jungen Erwachsenen bis 29 Jahre gibt an, (fast) täglich die Busse und Bahnen in der Region zu nutzen. Dieser Anteil sinkt in der höchsten Altersklasse ab 75 Jahren auf 13 Prozent (siehe Abbildung 47). Deutschlandweit zeigt sich in etwas abgeschwächter Form ein ähnliches Ergebnis.

Der Blick auf die Nutzungsmuster von Männern und Frauen zeigt keine großen Unterschiede. Die Hamburgerinnen gehören nur geringfügig häufiger zum ÖPNV-Kundenkreis und liegen auch in der Nutzungsintensität leicht über den Hamburgern. Sonst unterscheiden sich die Nutzungsprofile kaum.

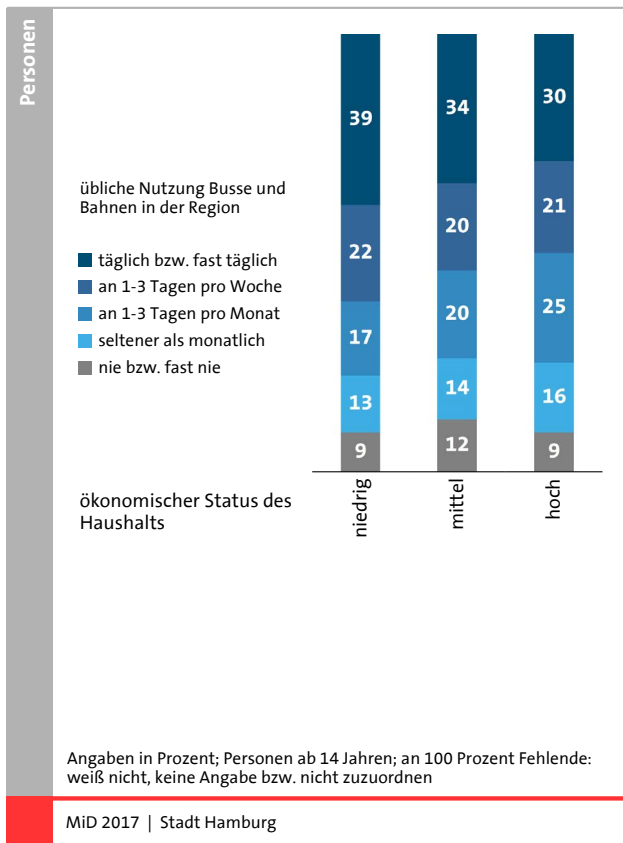
Abbildung 47 Übliche Nutzung des ÖPNV nach Geschlecht und Altersgruppen



### Vor allem Personen mit niedrigem Einkommen gehören zu den Kunden

Die Auswertungen in Kapitel 5.6 haben bereits gezeigt, dass die übliche Verkehrsmittelnutzung und die verfügbaren Optionen mit dem verfügbaren Einkommen zusammenhängen. Dort wurde festgestellt, dass mit steigendem Einkommen die Anzahl der wöchentlich genutzten Mobilitätsoptionen zunimmt. Bei Personen, die im üblichen Wochenverlauf ein einziges Verkehrsmittel nutzen, verschiebt sich der Schwerpunkt von den öffentlichen Verkehrsmitteln bei Personen mit geringem Einkommen zum Pkw bei Personen mit hohem Einkommen. Dieser Zusammenhang wird auch bei Betrachtung der üblichen Nutzungshäufigkeit der Busse und Bahnen in Abhängigkeit vom ökonomischen Status deutlich (siehe Abbildung 48). Je geringer das verfügbare Einkommen ist, desto größer wird der Anteil der ÖPNV-Stammkunden, die im Wochenverlauf das Angebot nutzen. Dieser Zusammenhang ist auch in den Ergebnissen für Deutschland zu sehen und wird im folgenden Abschnitt im Zusammenhang mit der Bewertung der Verkehrssituation und der Einstellung zur Nutzung von Bussen und Bahnen im Alltag betrachtet.

**Abbildung 48** Übliche Nutzung des ÖPNV nach ökonomischem Status des Haushalts



Die Effekte des Alters bzw. der Lebensphase und des ökonomischen Status auf die ÖPNV-Nutzungshäufigkeit überlagern sich. Studierende verfügen oft über vergleichsweise niedrige Einkommen und da in die Einordnung der Haushalte nach ökonomischem Status neben dem Einkommen auch die Anzahl der Haushaltsmitglieder eingeht, werden Haushalte mit Kindern eher in Kategorien mit niedrigem verfügbarem Einkommen eingeordnet. Die höhere ÖPNV-Nutzung kann also auf die Lebensphase und auf das verfügbare Einkommen zurückgeführt werden.

Die Bewohnerinnen und Bewohner der sieben Stadtregionen unterscheiden sich insgesamt weniger voneinander als vermutet werden könnte. Zwar weisen die Kernstadt sowie die Kerngebiete von Harburg und Bergedorf mit jeweils über 60 Prozent den höchsten Stammkundenanteil auf, bis auf die Walddörfer liegt dieser Anteil jedoch auch in den restlichen Gebieten deutlich über 40 Prozent der Bevölkerung (vergleiche Abbildung 28, Kapitel 5.2).

### Zusätzliche Berücksichtigung zugespielter Haltestellenentfernungen

Zusätzlich zu dieser Betrachtung nach Nutzermerkmalen, die direkt aus den durchgeführten Interviews stammen, können in der MiD-Auswertung zum ÖPNV auch Merkmale zur Bedienungsqualität herangezogen werden, die über externe Klassifikationen zugeordnet und anschließend kategorisiert werden. Hierzu liegen Angaben über die Entfernungen der jeweiligen Wohnadresse von den Haltestellen für Bus und Bahn vor. Diese Angaben konnten bundesweit gesehen für rund vier Fünftel der befragten Haushalte ermittelt werden – immer dann, wenn die freiwillige Angabe zur Wohnadresse vorlag oder diese bereits aus der Stichprobenbereitstellung bekannt war. Diese Haltestellenentfernungen wurden zu vier Qualitätsstufen zusammengefasst und orientieren sich an der bundesweiten Verteilung (darauf beziehen sich auch die genannten Anteilsangaben hinsichtlich aller Haushalte mit einer Eingruppierung):

- sehr gut  
Bahnhaltelpunkt in maximal 1.000 Meter Entfernung sowie Straßenbahn- oder Bushalt in maximal 500 Meter Entfernung  
Anteil bundesweit 28 Prozent

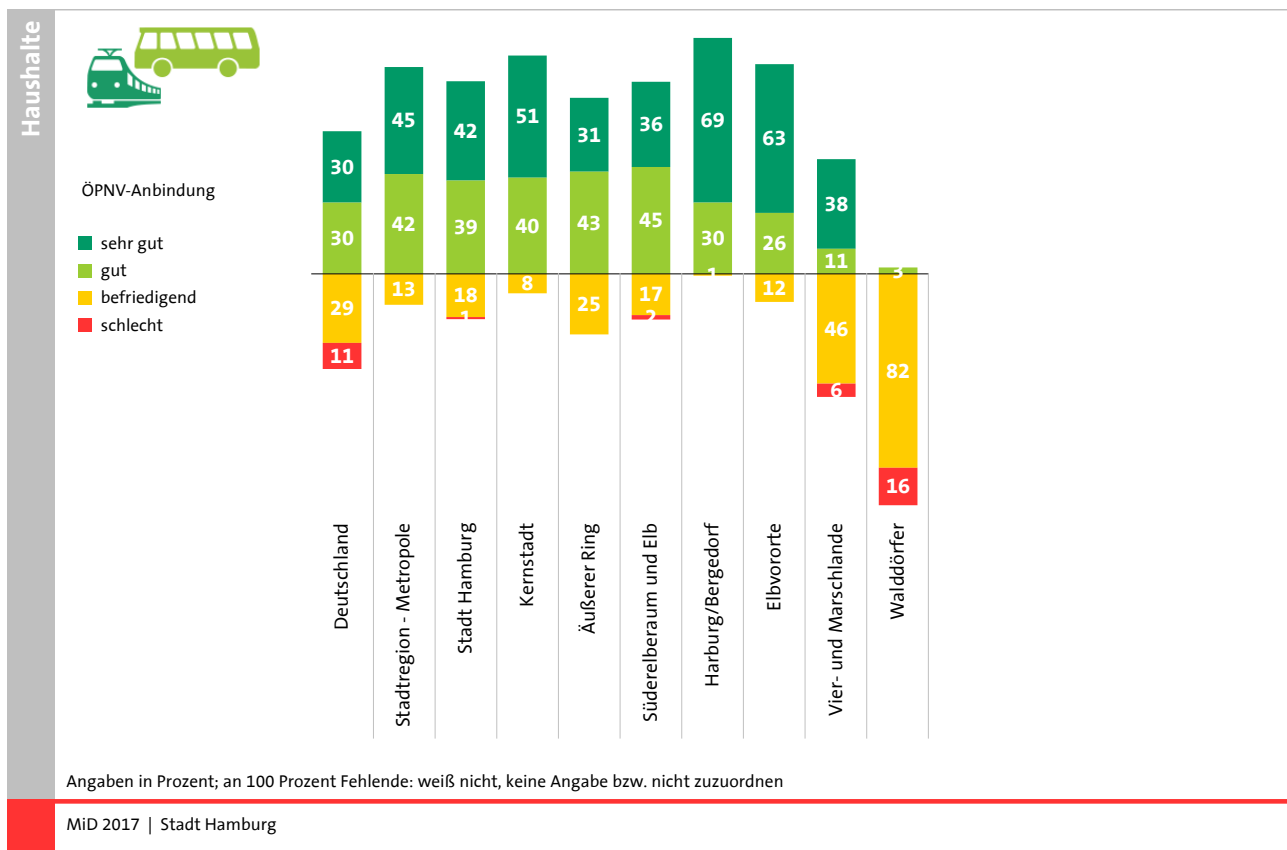
- gut  
Bahnhalt in maximal 2.500 Meter Entfernung sowie Straßenbahnhalt in maximal 1.000 Meter oder Bushalt in maximal 500 Meter Entfernung  
Anteil bundesweit 29 Prozent
- befriedigend  
Bahnhalt in maximal 2.500 Meter oder Straßenbahnhalt in maximal 1.000 Meter oder Bushalt in maximal 500 Meter Entfernung  
Anteil bundesweit 31 Prozent
- schlecht  
Bahnhalt in mehr als 2.500 Meter, Straßenbahn in mehr als 1.000 Meter und Bus in mehr als 500 Meter Entfernung  
Anteil bundesweit 13 Prozent

nur 18 Prozent und „schlecht“ sogar nur 1 Prozent der Haushalte. Insgesamt gibt diese sehr gute ÖPNV-Anschlussqualität der Bevölkerung einen weiteren Hinweis darauf, warum die öffentlichen Verkehrsmittel in Hamburg so vergleichsweise intensiv genutzt werden.

Regional betrachtet ist die Kernstadt erwartungsgemäß mit am besten an das ÖPNV-Netz angeschlossen. Die Kategorie „schlecht“ ist hier gar nicht vertreten und auch „befriedigend“ macht nur unter 10 Prozent aus. Gleiches gilt für die Kerngebiete Harburg und Bergedorf sowie die Elbvororte. Der Süderelberaum mit Elbinsel sowie der äußere Ring liegen ungefähr auf dem Niveau des Hamburger Durchschnitts, wobei die Kategorie „sehr gut“ etwas seltener vertreten ist. In den Vier- und Marschlanden sowie den Walddörfern dominiert ein befriedigender Anschluss an den ÖPNV mit 46 bzw. 82 Prozent. Insbesondere für die Walddörfer offenbart sich damit der unzureichende Anschluss, da sogar 16 Prozent der Haushalte schlecht angebunden sind, selbst die nächste Bushaltestelle also über 500 Meter weit entfernt ist. Allerdings sei ebenso angemerkt, dass ein Teil der Walddörfer mit der Hamburger U-Bahn angeschlossen ist. Da jedoch keine Verbindung an die Regional- oder S-Bahn existiert, kommt ein Großteil der Haushalte nach dieser

Da die Kategorienbildung deutschlandweit ausgerichtet ist, ergibt sich für Hamburg keine Gleichverteilung über die Kategorien, sondern ein Schwerpunkt bei den Kategorien „sehr gut“ und „gut“. Einen sehr guten Anschluss weisen 42 Prozent der Haushalte auf. Über immerhin einen guten Anschluss verfügen 39 Prozent der Haushalte. „Befriedigend“ erreichen

Abbildung 49 ÖPNV-Anbindung im Vergleich



Klassifizierung nicht über die Kategorie „befriedigend“ hinaus. Dass die subjektive Anbindungsqualität in den Walddörfern von diesen Ergebnissen abweicht, zeigt die individuelle Bewertung der ÖPNV-Situation durch die Befragten sowie deren allgemeine Nutzungshäufigkeit des öffentlichen Verkehrs (siehe [Abbildung 50](#) und [Abbildung 28](#)). Weiterhin muss einschränkend gesagt sein, dass einzelne Kategorien aufgrund der geringeren Fallzahl in den äußeren Stadtregionen nicht ausreichend besetzt sind und die hier genannten Ergebnisse lediglich als Trend zu verstehen sind.

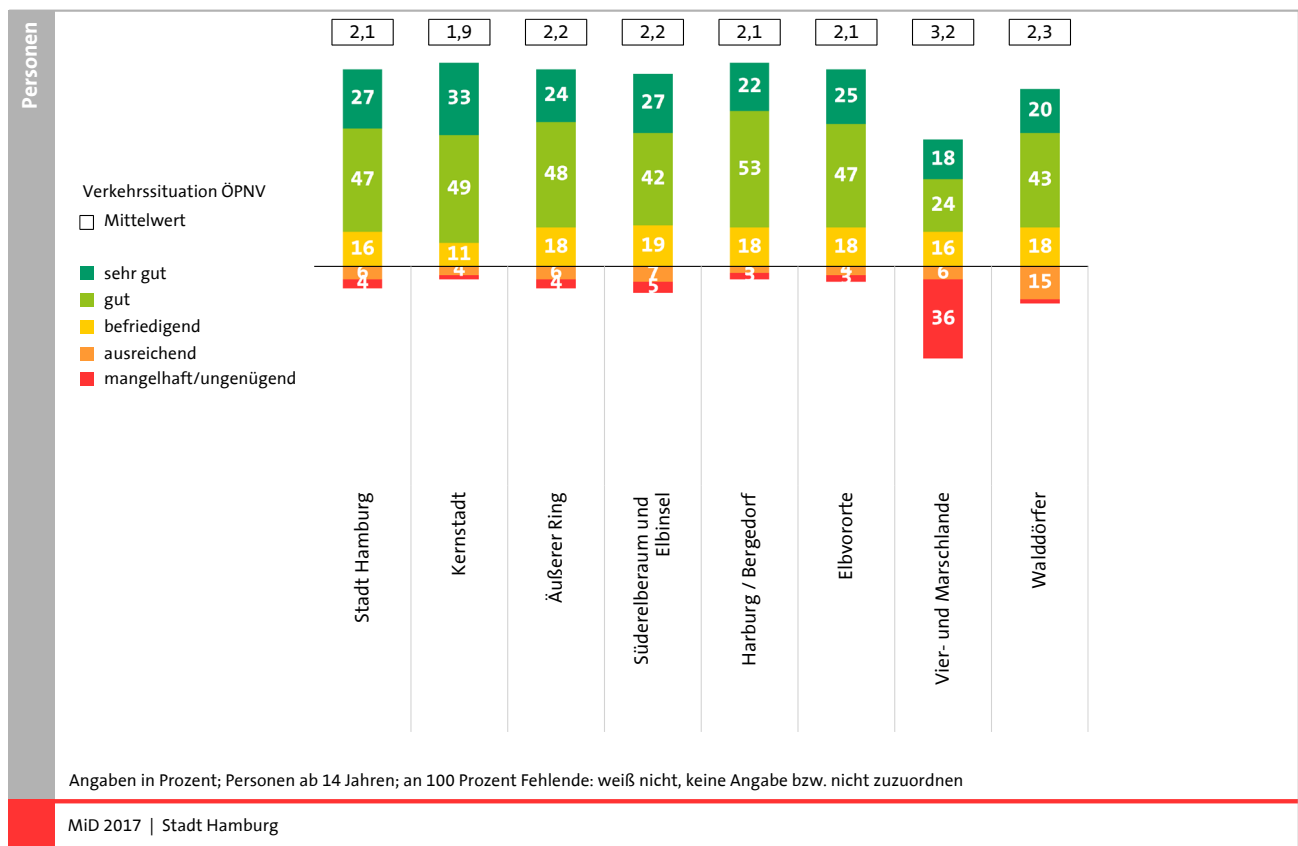
Wie eine Auswertung zeigt, wirkt sich diese Bedienungsqualität direkt auf die Nachfrage aus. Unter den Personen mit einer „sehr guten“ Klassifikation nutzen den ÖPNV knapp 60 Prozent täglich oder wöchentlich (ohne [Abbildung](#)). In der Gruppe „gut“ liegt dieser Anteil ebenfalls noch bei rund 50 Prozent. Eine „schlechte“ Anbindung an den ÖPNV sorgt dafür, dass der Anteil wöchentlicher Nutzerinnen und Nutzer unter ein Drittel fällt und beinahe die Hälfte der Befragten nicht einmal monatlich Busse und Bahnen nutzt.

### 8.3 Bewertung der Verkehrssituation und Einstellungen zum ÖPNV

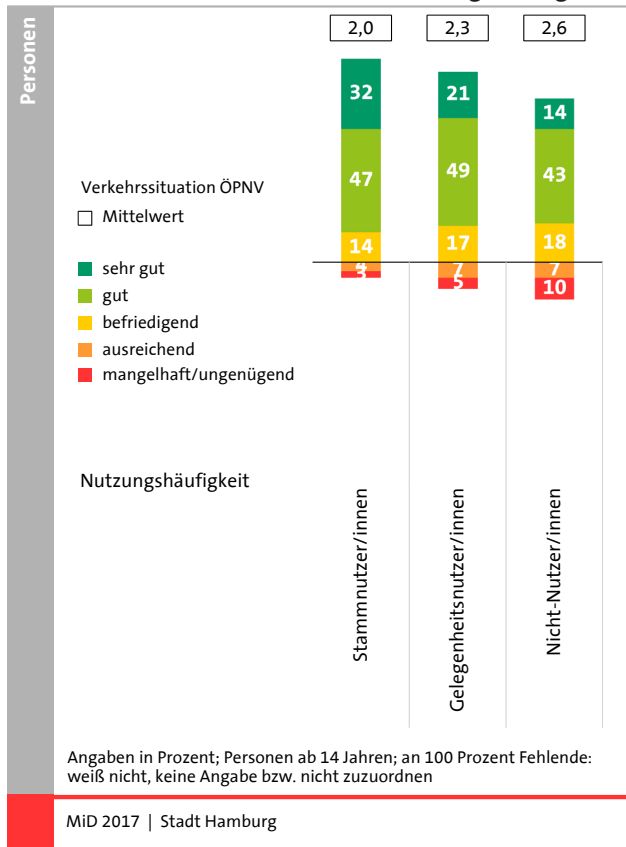
Werden wieder die direkten Angaben der Befragten herangezogen, können die beschriebenen Ergebnisse zur ÖPNV-Anbindung nach der objektiven Klassifikation über die ermittelten Haltestellenentfernungen um eher individuell-subjektiv geprägte Bewertungen ergänzt werden. Wie bereits in [Kapitel 6](#) und auch noch einmal vertieft in [Abbildung 50](#) dargestellt, wird die Verkehrssituation für den ÖPNV mit einer Durchschnittsnote von 2,1 durch die Befragten in Hamburg grundsätzlich gut bewertet. Ähnlich positiv äußern sich die Hamburgerinnen und Hamburger, wenn es um die Beliebtheit der ÖV-Nutzung im Alltag geht. 61 Prozent der Bevölkerung ab 14 Jahren gibt an, im Alltag gerne mit Bussen und Bahnen zu fahren (siehe [Abbildung 52](#)).

Der Blick auf die Bewertungen und Einstellungen in Abhängigkeit von der Nutzungsintensität zeigt, dass bei häufigerer Nutzung bessere Noten vergeben werden (siehe [Abbildung 51](#) und [Abbildung 53](#)). Dabei dürfte in der Regel die gute subjektive Bewertung ausschlaggebend für die höhere Inanspruchnahme sein – und nicht umgekehrt.

**Abbildung 50** Bewertung der Verkehrssituation für den ÖPNV nach Regionen



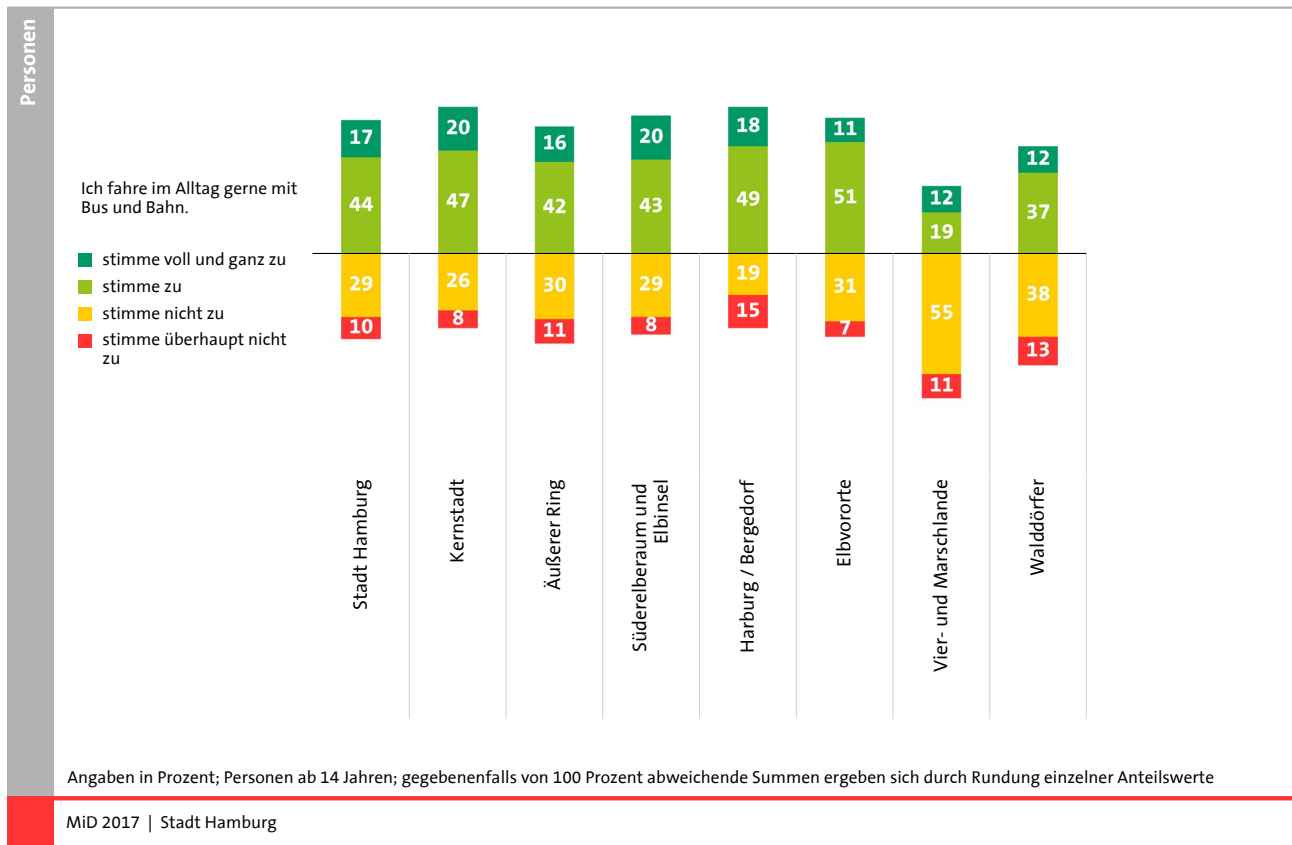
**Abbildung 51** Bewertung der Verkehrssituation für den ÖPNV nach Nutzungshäufigkeit



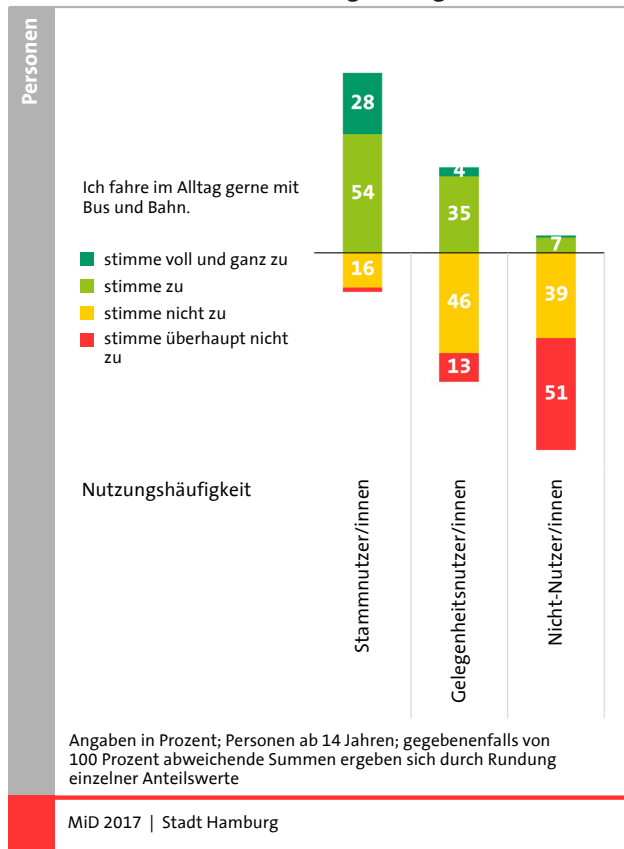
Der Blick auf die Ergebnisse nach Stadtregionen zeigt keine großen Unterschiede in den Bewertungen der Verkehrssituation. Die besten Noten werden mit einem Durchschnitt von 1,9 in der Kernstadt vergeben, während in den sonstigen Stadtregionen die Durchschnittsbewertung zwischen 2,1 und 2,3 liegt. Auch hier bewerten noch über 60 Prozent der Einwohnerinnen und Einwohner die Verkehrssituation bei den Bussen und Bahnen als sehr gut oder gut. Lediglich die Vier- und Marschlande liegen mit einer Bewertung von durchschnittlich 3,2 nur im „befriedigenden“ Bereich, allerdings liegen die Fallzahlen in dieser Region unter 150 befragten Personen, sodass die Ergebnisse auch hier wieder nur einen groben Trend aufzeigen.

Mit der Begeisterung, im Alltag Bus und Bahn zu nutzen, verhält es sich ähnlich. Während in den meisten Regionen eine deutliche Mehrheit angibt, im Alltag gerne Bus und Bahn zu fahren, liegt dieser Anteil in den Walddörfern knapp und in den Vier- und Marschlanden sehr deutlich unter der Hälfte.

**Abbildung 52** Einstellung zur Nutzung des ÖPNV im Alltag nach Regionen



**Abbildung 53** Einstellungen zur Nutzung des ÖPNV nach Nutzungshäufigkeit



### ÖPNV mit gutem Image in Hamburg

Anders als in vielen anderen Regionen Deutschlands scheint der ÖPNV in Hamburg kein Imageproblem zu haben. Deutschlandweit ist festzustellen, dass viele Menschen das Angebot von Bussen und Bahnen nicht gerne nutzen, obwohl deren Verkehrssituation vergleichsweise gut bewertet wird. Dahinter liegt in der Regel eine Erwartungslücke, nicht nur bezogen auf die vorhandene „harte“ Infrastruktur, sondern auch bezogen auf „weiche“ Merkmale, die in der MiD jedoch nicht bewertet wurden, wie etwa im Servicebereich oder in der Aufenthaltsqualität. Diese Lücke scheint es in der Stadt Hamburg kaum oder nur in geringerem Ausmaß zu geben als in anderen und in der Regel kleineren deutschen Großstädten.

## 8.4 Mögliche Potenziale im ÖPNV

Mit den vorgestellten Ergebnissen zur subjektiven Bewertung des jeweils lokalen ÖPNV-Angebots und den Erkenntnissen zur objektiven Bedienungsqualität in Hamburg können trotzdem Abschätzungen zu den noch nicht ausgeschöpften Potenzialen für den ÖPNV vorgenommen werden. Zwar wurden einige der hierbei herangezogenen Fragen aus Gründen der begrenzten Fragebogenlänge nur in einer Teilstichprobe in Hamburg bzw. der bundesweiten MiD gestellt, trotzdem liefert ihre Kombination verwendbare Hinweise auf die Potenzialgrößen. Hierzu wird von folgenden Annahmen ausgegangen:

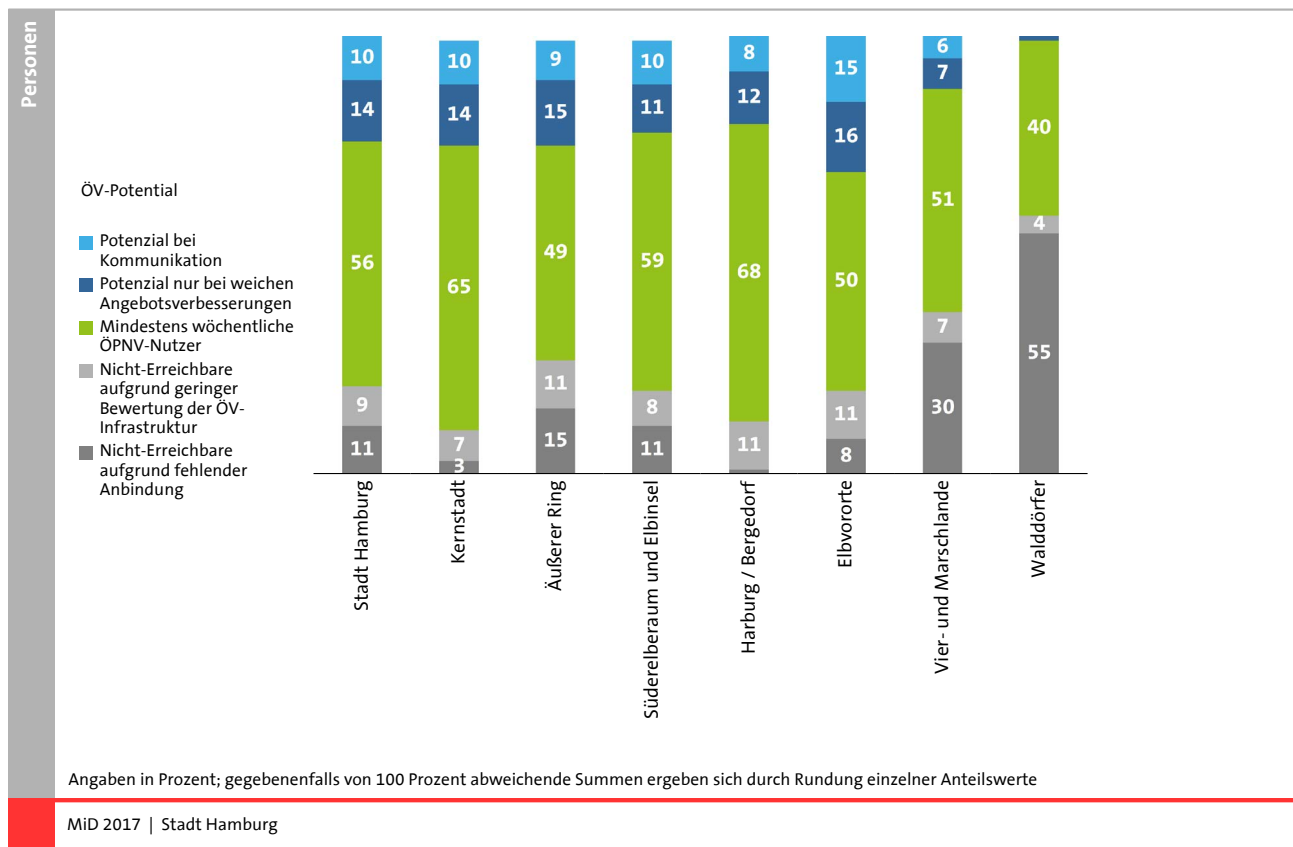
- Als Potenzialgruppe kommen Befragte in Betracht, deren Wohnadresse gemäß der ÖPNV-Anbindungsklassifikation mindestens als gut eingestuft wird.
- Es sind Personen, die gegenwärtig den ÖPNV nur monatlich oder seltener nutzen.
- Sie sollten die ÖPNV-Infrastruktur aus ihrer persönlichen Sicht ebenfalls als sehr gut oder gut einstufen.
- Die so abgegrenzte Gruppe kann noch einmal unterteilt werden in diejenigen, die auch zustimmen, den ÖPNV gerne zu benutzen, sowie die verbleibenden Personen, die dies trotz einer sowohl subjektiven als auch objektiven (sehr) guten Anbindungsqualität nicht tun.

Auf diese Weise entstehen zwei Potenzialgruppen:

- eine Gruppe mit engerem Potenzial, die sowohl gut angebunden ist als auch gerne ÖPNV fährt, dies aber augenblicklich nicht tut,
- und eine Gruppe mit erweitertem Potenzial, die zwar gut angebunden ist, aber den ÖPNV nur ungerne und selten oder gar nicht in Anspruch nimmt.

In Hamburg umfasst, wie in *Abbildung 54* dargestellt, die erste Gruppe 10 Prozent und die zweite Gruppe 14 Prozent der Befragten im Alter ab 14 Jahren. Weitere 56 Prozent nutzen den ÖPNV bereits täglich. Kurz- und mittelfristig eher nicht für den ÖPNV erreichbar sind die verbleibenden insgesamt 20 Prozent – entweder aufgrund ihrer geringen Zufriedenheit mit dem Bus- und Bahnangebot oder aufgrund einer schlechten Anbindung. Dabei überwiegt die Gruppe derjenigen,

Abbildung 54 ÖPNV-Potenzialgruppen



die den ÖPNV gar nicht oder selten nutzen, weil sie in ihrem Wohnquartier zu schlecht angebunden sind. Zu dieser Gruppe zählen 11 Prozent. Aus individuellen Gründen und Komfortexpectationen halten den ÖPNV 9 Prozent für nicht ausreichend.

### Unterschiedliches Niveau in den Stadtregionen

Dieses Ergebnis unterscheidet sich nicht unwesentlich nach den Stadtregionen. In der Kernstadt und den angrenzenden Gebieten liegen die beiden Potenzialgruppen zusammengenommen zwischen 20 und 31 Prozent – am niedrigsten mit einem Wert von zusammen 20 Prozent im Kerngebiet von Harburg und Bergedorf und am höchsten mit zusammen 31 Prozent in den Elbvororten. Kaum Potenziale ergeben sich dagegen in den Walddörfern sowie den Vier- und Marschlanden.

Diese Ergebnisse signalisieren Zuwachspotenzial für den ÖPNV, aber es fällt angesichts des bereits hohen ÖPNV-Marktanteils in Hamburg nicht sehr groß aus. Bei dem ersten Segment des engeren Potenzials mit einem stadtweiten Anteil von 9 Prozent kann davon ausgegangen werden, dass durch eine bessere Kommunikation der vorhandenen Qualitäten eine zumindest etwas häufigere ÖPNV-Nutzung erreicht

werden kann. Zwar hängt der Erfolg wie auch bei dem erweiterten Potenzial nicht nur von der Wohnortanbindung, sondern auch von der (in der MiD nicht erfragten) ÖPNV-Erreichbarkeit der Ziele ab, doch kann diese Gruppe vermutlich am ehesten von einer häufigeren ÖPNV-Nutzung überzeugt werden. In der Gruppe des erweiterten Potenzials, die in Hamburg 13 Prozent umfasst, muss dagegen eine Verbesserung der „weichen“ Qualitäten hinzukommen. Dazu zählen Aspekte wie Zuverlässigkeit, Sitzplatzverfügbarkeit, Aufenthaltsqualität, Sauberkeit und mehr.

Für alle weiteren Nicht-ÖPNV-Nutzer außerhalb dieser beiden Gruppen kann angenommen werden, dass erst Verbesserungen der ÖPNV-Infrastruktur oder Taktverdichtungen im bestehenden Netz erfolgreich sind, um mehr ÖPNV-Fahrgäste zu gewinnen. Sie fahren bisher selten oder gar nicht mit dem ÖPNV, sind mit dem verfügbaren Angebot eher nicht zufrieden und auch objektiv zumindest in ihrem Stadtquartier eher schlecht an das ÖPNV-Netz angebunden.



## 9 Sharing-Angebote

Die Aspekte Car- und Bikesharing werden in den letzten Jahren viel diskutiert. In dieser Auseinandersetzung wird vor allem dem Carsharing im großstädtischen Raum oft ein hohes Lösungspotenzial für eine umweltgerechtere Alltagsmobilität unterstellt. Doch wo stehen wir auf diesem Weg? In der MiD 2017 wurden beide Aspekte in das Befragungsprogramm aufgenommen, sodass die aktuelle Situation, das Nachfrageniveau und die Nutzungsmuster beschrieben werden können.

### Carsharing mit zwei Gesichtern

Bei der Auseinandersetzung mit den empirisch gemessenen Eckwerten zur Carsharing-Nutzung genügt die vordergründige Betrachtung der tatsächlichen Nutzung nicht. Bedingt durch die vielfältige Angebotslandschaft und die damit einhergehenden unterschiedlichen Konditionen der Anbieter muss zunächst differenziert werden zwischen der Mitgliedschaft in einer Carsharing-Organisation bzw. dem Besitz einer Kundenkarte einerseits und der tatsächlichen Inanspruchnahme von Carsharing-Fahrzeugen andererseits. Hinzu kommt die Frage nach Einzel- oder Mehrfachmitgliedschaften bei verschiedenen Anbietern. Dies ist besonders für eine Stadt wie Hamburg von Bedeutung, in der eine Vielzahl von Carsharing-Anbietern um Kundschaft wirbt. Aussagen zur Anzahl der Mitgliedschaften können dabei anhand der MiD-Ergebnisse vorgenommen werden. In der MiD wurde dagegen nicht nach verschiedenen Anbietermodellen gefragt wie etwa stationsgebundenen oder Free-Floating-Varianten. Diese Unterscheidung kann in der Auswertung daher nicht vorgenommen werden.

### 9.1 Inanspruchnahme von Carsharing und Bikesharing

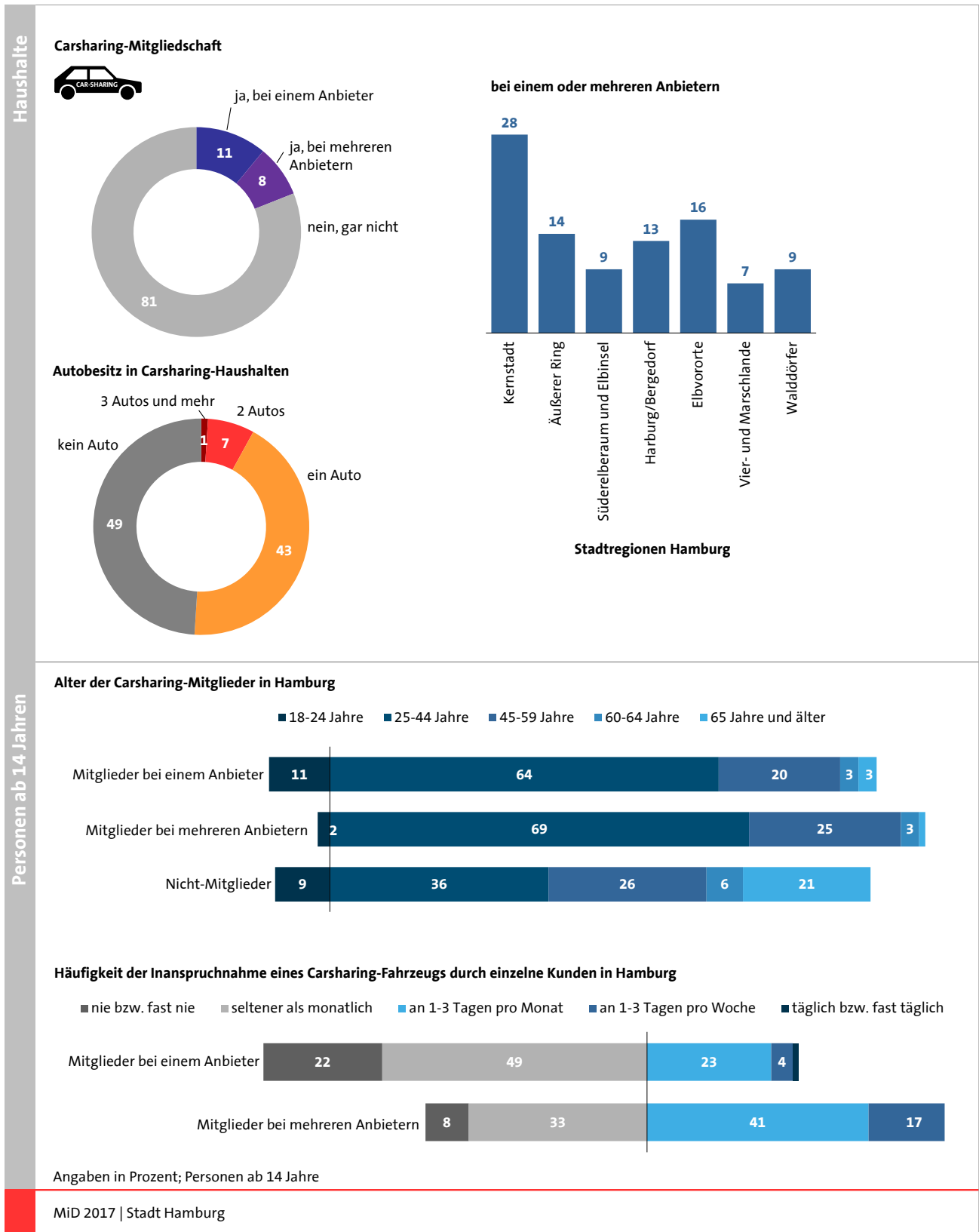
2017 ist bereits knapp ein Fünftel der Hamburger Haushalte bei einem oder mehreren Carsharing-Anbietern registriert (siehe [Abbildung 55](#)). Dies bedeutet, dass mindestens ein Haushaltsmitglied über ein Kundenkonto verfügt. Fast die Hälfte dieser Haushalte greift dabei sogar auf mehrere Anbieter zu. Allerdings erfreuen sich die Carsharing-Mitgliedschaften nicht

im gesamten Stadtgebiet der gleichen Beliebtheit. In der Kernstadt zählen nahezu 30 Prozent der Haushalte zu den Mitgliedern. In den übrigen Stadtregionen ergeben sich mit unterschiedlichem Niveau jeweils Anteile unter 20 Prozent.

Damit ist es den Carsharing-Anbietern gelungen, in Hamburg bereits eine hohe Verbreitung zu erzielen. Bemerkenswerter als die regionalen Unterschiede innerhalb der Stadt ist dabei die deutlich stärkere Durchdringung, die die Carsharing-Anbieter bei den besser situierten Haushalten erreichen. Unter Haushalten mit einem hohen ökonomischen Status verzeichnen die Carsharer bereits deutlich über 30 Prozent Mitglieder. In den statusniedrigen Gruppen liegt der Anteil dagegen eher im Bereich von 10 Prozent (ohne Abbildung). So stellt sich das Carsharing unterm Strich als eine eher exklusive Angelegenheit dar – und dies weniger aufgrund der Finanzierbarkeit, denn viele Mitgliedschaften sind kostenlos, sondern vermutlich vor allem aufgrund von Lebensstil und persönlichen Einstellungen.

Die bestehende Carsharing-Mitgliedschaft bedeutet aber keineswegs, dass der jeweilige Haushalt immer auf ein eigenes Auto verzichtet. Von den Mitglieds Haushalten besitzt etwa die Hälfte zusätzlich mindestens einen eigenen Pkw. Zwar kann dieses Ergebnis aufgrund der eingeschränkten Fallzahl der Carsharing-Haushalte in der Stichprobe nicht zuverlässig nach Stadtregionen unterschieden werden, doch zeigt sich, dass in der Tendenz der Anteil der Carsharer ohne privates Auto in der dichteren Kernstadt etwas höher ausfällt als in den Randregionen. Für die Carsharing-Haushalte, die trotzdem über einen eigenen Pkw verfügen, ist das Carsharing-Angebot vermutlich eine Art optionaler Zweitwagen für unterschiedliche Gelegenheiten. Darüber hinaus beschränkt sich die Nutzung keineswegs auf junge Erwachsene, wie oft angenommen wird. Etwa 90 Prozent der Hamburger Carsharing-Kunden sind nach den MiD-Ergebnissen älter als 24 Jahre.

Abbildung 55 Carsharing-Nutzung und Carsharing-Mitgliedschaft



Diese Ergebnisse fallen in anderen Großstädten ähnlich aus, unterscheiden sich aber im Detail und im Niveau abhängig von der jeweiligen regionalen Anbieterlandschaft. Bundesweit gesehen, zählen inzwischen 4 Prozent aller Haushalte zu den Carsharern. Dies konzentriert sich fast ausschließlich auf die Großstädte. Dort erreichen die Mitgliedsanteile auf Haushaltsebene oft zweistellige Zahlen, liegen aber in der Regel unter denen für Hamburg.

### **Geringer Verkehrsanteil, doch ein Einstieg in mehr Unabhängigkeit vom Auto**

Dem beachtlichen Wert von rund einem Fünftel der Hamburger Haushalte mit einem Carsharing-Zugang steht eine verhältnismäßig geringe tatsächliche Inanspruchnahme gegenüber. Personen mit nur einer Carsharing-Mitgliedschaft nehmen ein solches Fahrzeug zu etwa einem Fünftel so gut wie nie in Anspruch, sind also nur Mitglied. Unter den Personen mit mehreren Mitgliedschaften beträgt dieser Anteil immerhin noch 8 Prozent. Nur eine Minderheit von 10 Prozent aller Hamburger Carsharing-Mitglieder – unabhängig von der Zahl der Kundenkonten – nutzt ein geteiltes Auto zumindest wöchentlich, 31 Prozent tun dies monatlich, 42 Prozent noch seltener und 17 Prozent nie. Das Carsharing-Angebot wird so zu einer Art Option im Bedarfsfall und nicht zu einer regelmäßig genutzten Alternative. Der individuelle Mobilitätsalltag funktioniert jedoch überwiegend ohne Pkw. Dies kann durchaus ein nachvollziehbares individuelles Nutzungsmuster sein. Es führt jedoch nur zu einem geringen Anteil der Carsharing-Flotte an der tatsächlichen täglichen Verkehrsleistung.

Bezogen auf den Stichtag und die genutzten Verkehrsmittel wurden in Hamburg gegenwärtig nur für 0,3 Prozent der Wege ein Carsharing-Fahrzeug in Anspruch genommen. Darunter waren – aufgrund der sehr geringen Fallzahl nur vorsichtig geschätzt – fast die Hälfte Freizeitfahrten und weniger Einkaufs- oder Versorgungswege. Allerdings nutzen die Carsharer das Fahrrad und den ÖPNV etwas öfter und den MIV seltener als die übrigen Hamburgerinnen und Hamburger. Auch dies kann fallzahlbedingt nur geschätzt werden, ist aber ein Indiz dafür, dass eine bestehende Carsharing-Mitgliedschaft die Entscheidung über die Wahl des Verkehrsmittels zugunsten von Rad oder ÖPNV eher fördert als einschränkt.

### **Auf dem gemieteten Fahrradsattel**

Gleichfalls mit fallzahlbedingten Einschränkungen kann mit der MiD 2017 auch die Leihradnutzung ein wenig unter die Lupe genommen werden. Dabei zeigen sich ähnliche Zusammenhänge wie beim Carsharing. Zwar wurde hier nicht nach einer Mitgliedschaft, sondern nur nach der Nutzungshäufigkeit gefragt, aber auch dies lässt eine Einschätzung zu. In Hamburg zählen knapp 20 Prozent der befragten Personen ab 14 Jahren zum aktuellen aktiven Kundenstamm, die Hälfte davon allerdings mit einer weniger als monatlichen Nutzung. Gut 80 Prozent aller Hamburgerinnen und Hamburger ab 14 Jahren nutzen dagegen die Leihräder überhaupt nicht. Die Mietradangebote erreichen dabei vor allem eher die unter 50-Jährigen und – ähnlich wie beim Carsharing – die statushöheren Gruppen als statusschwächere Personen. Ebenso werden Bewohner der Hamburger Kernstadt eher von dem Angebot erreicht als Bewohner in den übrigen Stadtregionen (siehe [Tabelle 10](#)). In der Kernstadt liegt der Nutzeranteil bei 30 Prozent, im übrigen Stadtgebiet deutlich niedriger. Aufschlussreich ist dabei die relativ große Überschneidung zwischen den Carsharing- und den Mietradnutzern. Unter den Carsharern zählt im Schnitt fast jeder Zweite auch zu denjenigen, die zumindest gelegentlich ein Mietrad in Anspruch nehmen.

**Tabelle 10** Bikesharing-Nutzungshäufigkeit nach Geschlecht, Alter und Region

	(fast) täglich	an 1 bis 3 Tagen pro Woche	an 1 bis 3 Tagen pro Monat	seltener als monatlich	(fast) nie
<i>Personen ab 14 Jahren</i>	%	%	%	%	%
<b>Geschlecht</b>					
Männer	0	2	7	12	78
Frauen	0	1	4	10	84
<b>Altersgruppen</b>					
bis 17 Jahre	0	0	0	7	93
18 bis 29 Jahre	1	3	9	14	73
30 bis 49 Jahre	0	1	7	16	73
50 bis 64 Jahre	0	0	3	8	88
65 bis 74 Jahre	0	0	1	2	94
75 Jahre und älter	0	0	0	1	97
<b>Stadt Hamburg</b>					
Kernstadt	1	3	10	16	69
Äußerer Ring	0	0	2	8	87
Süderelbäum und Elbinsel	0	2	2	7	89
Harburg/Bergedorf	0	1	5	13	81
Elbvororte	0	0	3	10	87
Vier- und Marschlande	0	0	1	3	93
Walddörfer	0	0	1	5	93

MiD 2017 | Stadt Hamburg

## 9.2 Eine kleine Bilanz

Die beiden betrachteten Angebote wirken vielfältig. Sie erzielen im Verhältnis zu ihrer erst kurzen Präsenzzeit am Mobilitätsmarkt bereits eine beachtliche Reichweite. Ein erheblicher Teil der Hamburgerinnen und Hamburger nutzt eines oder sogar beide Angebote zumindest sporadisch – beziehungsweise verfügt überhaupt über eine Carsharing-Mitgliedskarte. Bezogen auf eines der beiden Angebote nähert sich dieser Anteil der 30-Prozent-Marke. Knapp die Hälfte dieser Gruppe bezieht sogar beide Optionen in seine Mobilitätsentscheidungen ein. Es bleibt aber oft bei der Option und im Alltag wird doch ein anderes Verkehrsmittel in Anspruch genommen. Dies zeigt der sehr geringe Anteil der Carsharing-Nutzung am täglichen Verkehrsaufkommen.

Für das Leihrad misst dies die MiD nicht explizit, sein Anteil am täglichen Verkehrsgeschehen dürfte jedoch noch geringer ausfallen als der des Carsharing. Die bei derartigen Entscheidungen erwogenen Alternativen erfragt die MiD 2017 nicht, aber die Ergebnisse legen nahe, dass dies in vielen Fällen nicht das private Auto ist. Trotzdem haben beide Angebote bei zukünftig fortschreitender Etablierung und Nutzerakzeptanz das Potenzial, die „Mobilitätskultur“ zu verändern.

Mit in diese Bilanz einfließen muss aber auch, dass die Sharing-Angebote bisher nur eher gut situierte Zielgruppen erreichen und bezogen auf das Carsharing nicht unbedingt zu einer größeren Zahl autofreier Haushalte führen. Oft ist trotz der Carsharing-Mitgliedschaft ein Auto im Haushalt vorhanden. So können diese Angebote in manchen Situationen zu einer umweltgerechteren Verkehrsmittelwahl führen, wovon oft der ÖPNV profitiert. Es sind aber auch Situationen zu verzeichnen, in denen sie eher eine „Zusatzmobilität“ bedeuten – nahegelegt durch den hohen Freizeitanteil bei den Carsharing-Fahrten – und so die Verkehrsnachfrage moderat erhöhen statt zu dämpfen. Zu welcher Seite dieses Pendel mittelfristig ausschlägt, ist noch nicht ausgemacht. Unterm Strich liefern Sharing-Angebote damit vielleicht einen kleinen, aber sicher nicht *den* Lösungsbeitrag im großstädtischen Verkehr. Den größeren Hebel stellen weiterhin die ungenutzten Kapazitäten im klassischen öffentlichen Verkehr dar.

# 10 Nahmobilität

Zahlreiche der täglich zurückgelegten Wege sind mit Routineaktivitäten verknüpft, die immer wieder anstehen, sei es der Weg zur Arbeit oder Ausbildungsstätte, zum täglichen Einkauf oder aber sich wiederholende Freizeitaktivitäten wie etwa der Weg in das gebuchte Fitnessstudio oder ein Spaziergang. Viele dieser Routinewege stehen nicht nur regelmäßig an, sondern werden in Hamburg auch im eigenen Stadtviertel oder sogar im direkten Wohnumfeld zurückgelegt. Entscheidungen über die Wahl des Verkehrsmittels basieren dann auf Gewohnheiten, werden vermutlich weniger oft hinterfragt als im Fall eines längeren Trips zu einem Ziel, das seltener angesteuert wird. Gleichzeitig führen solche Wege oft über relativ kurze Entfernungen, könnten also auch zu Fuß oder mit dem Fahrrad bewältigt werden. Nicht zuletzt aus diesem Grund kommt dieser „Nahmobilität“ ein besonderes Interesse zu. Dabei ist nicht nur von Bedeutung, welche Verkehrsmittel tatsächlich genutzt werden, sondern auch, wie die Bedingungen für das Zu-Fuß-Gehen und Radfahren vor der eigenen Haustür bewertet werden und welche Aktivitäten im eigenen Wohnumfeld überhaupt möglich sind. Gibt es überhaupt eine gute Nahversorgung oder müssen dafür längere Wege in Kauf genommen werden?

## 10.1 Was ist überhaupt „Nahmobilität“?

Um diesen Fragen genauer nachgehen zu können, muss zunächst entschieden werden, was überhaupt unter die Rubrik „Nahmobilität“ fällt. Naheliegender ist dabei im ersten Schritt eine Abgrenzung über die Wegelänge bzw. die Entfernung eines Ziels. Hier kommen verschiedene Definitionen in Betracht, wobei in der MiD auf die von den Befragten geschätzten Entfernungen und nicht auf eine Form der objektiven Messung zurückgegriffen werden kann. Für diese Abgrenzung nicht sinnvoll nutzbar sind dagegen die im Interview erhobenen Adressangaben, da sie Wege ausschließen, zu denen aus unterschiedlichen Gründen keine genaue Adresse angegeben wurde bzw. diese nur für die Quelle *oder* das Ziel vorliegt. Als am weitesten gesteckter entfernungsbasierter Radius soll die 5-Kilometer-Grenze als einfache Entfernung zu einem Ziel verwendet werden. Dies entspricht einer

maximalen Fußwegzeit von etwa einer Stunde und 15 bis 30 Minuten mit dem Fahrrad. Dies kann für eine Metropole wie Hamburg mit zahlreichen Subzentren jedoch schon zu großzügig ausfallen. Daher soll unterhalb des 5-Kilometer-Schnitts nach weiteren Entfernungsklassen differenziert werden. Damit können zusätzlich auch engere Grenzen wie etwa die 2-Kilometer-Schwelle vergleichend betrachtet werden, um Nahmobilität abzugrenzen. Wege mit einer längeren Entfernung als 5 Kilometer bleiben dagegen komplett ausgeklammert.

Bei der darauf aufbauenden weiteren Schätzung der Größenordnung können ebenfalls verschiedene Definitionen herangezogen werden:

- Unmittelbar auf der Hand liegt die einfache Kilometerabgrenzung pro Weg, also wie hier festgelegt alle Wege bis zu einer Entfernung von 5 Kilometern oder eine darunter liegende Abgrenzung. Dies ist allerdings nur auf den ersten Blick plausibel. Solche Wege können auch Bestandteil längerer Wegekette sein, die nicht im unmittelbaren Wohnumfeld eines Befragten stattfinden. Dadurch stellen sich zumindest bei der Verkehrsmittelwahl oft nur begrenzte Alternativen. Bei einer Verknüpfung von mehreren Wegen, von denen der erste über eine lange Strecke und erst der dritte oder vierte Weg eines Tages über eine kurze Entfernung führt, werden das Zu-Fuß-Gehen oder Radfahren in der Regel gar nicht in Betracht kommen bzw. nicht erwogen – insbesondere in Fällen, in denen nach einem kurzen Weg zu einem Zwischenziel wieder eine lange Strecke folgt. Damit wird es sinnvoll, auch die Wegeabfolge zu betrachten und etwa gezielt Wege zu untersuchen, deren Rückweg wieder zum Ausgangspunkt oder nach Hause führt.
- Ergänzend dazu sollte auch die zurückgelegte Gesamttagesstrecke einer Person berücksichtigt werden. Diese beträgt in Hamburg durchschnittlich immerhin 37 Kilometer pro Tag. Bei im Schnitt etwa drei Wegen pro Tag und Person, sind dies mehr als 10 Kilometer pro Weg. Entsprechend liegt die mittlere Wegelänge gemäß der MiD 2017 für die Hamburgerinnen und Hamburger bei rund

12 Kilometern, also deutlich über der vorgeschlagenen Grenze für die Nahmobilität von 5 oder sogar weniger Kilometern. Allerdings wird der Mittelwert stark von besonders langen Wegen geprägt. Wird zusätzlich der Median herangezogen, also der Wert, nach dem jeweils die Hälfte der Wege länger bzw. kürzer ausfällt, ergibt sich ein Wert von 4 Kilometern. Pragmatisch kann daher entschieden werden, sich bei dem folgenden Blick auf die Nahmobilität auf die Befragten bzw. Mobilitätsbudgets mit einer Tagessumme von bis zu 10 Kilometern am Stichtag zu konzentrieren.

## 10.2 Größenordnung und wichtige Parameter

Wie **Abbildung 56** zeigt, liegt der Anteil von Hamburger Befragten mit einer Tagesstrecke von bis zu 10 Kilometern insgesamt bei etwa einem Drittel der Tagesberichte. Im Stadtdurchschnitt bewegt sich also einer von drei Verkehrsbeteiligten vermutlich weitgehend im Nahbereich. Differenziert nach den Stadtregionen zeigen sich dabei etwas höhere Anteile in der Kernstadt sowie dem Kerngebiet von Harburg und Bergedorf – und damit in den (sub-)zentrumnahen

Quartieren. Umgekehrt bedeutet dies insgesamt aber auch, dass überall mehrheitlich längere Kilometersummen pro Tag entstehen und mögliche Nahmobilitätsentfernungen in solche Abläufe eingebettet sind oder sogar gar nicht anfallen.

Aufschlussreich ist dabei die ebenfalls grafisch dargestellte Differenzierung nach einer Wohnortklassifikation hinsichtlich der Nahversorgungsqualität, die für die Befragten erfolgt ist und als externes Merkmal den Befragungsergebnissen zugespielt wurde. Diese führt zu vier Gruppen von „sehr gut“ bis „sehr schlecht“. Für den in **Abbildung 57** dargestellten Nahversorgungsindex, ist dabei die Distanz zu Geschäften zur alltäglichen Versorgung, Ärzten, Apotheken, Schulen, Bank- und Postfilialen, Restaurants, Tankstellen und weiteren Einrichtungen ausschlaggebend (siehe MiD-Nutzerhandbuch für weitere Informationen). Innerhalb der Stadtregionen ergeben sich dabei sehr deutliche Unterschiede. Die genannten beiden Teilgebiete der Kernstadt und Harburg/Bergedorf weisen für 30 bzw. 20 Prozent der dort lebenden Befragten ein „sehr gutes“ Versorgungsniveau und damit ausgezeichnete Bedingungen für die Nahmobilität auf. Die anderen Stadtgebiete schneiden deutlich ungünstiger ab.

**Abbildung 56** Tagesstrecke nach Stadtregionen

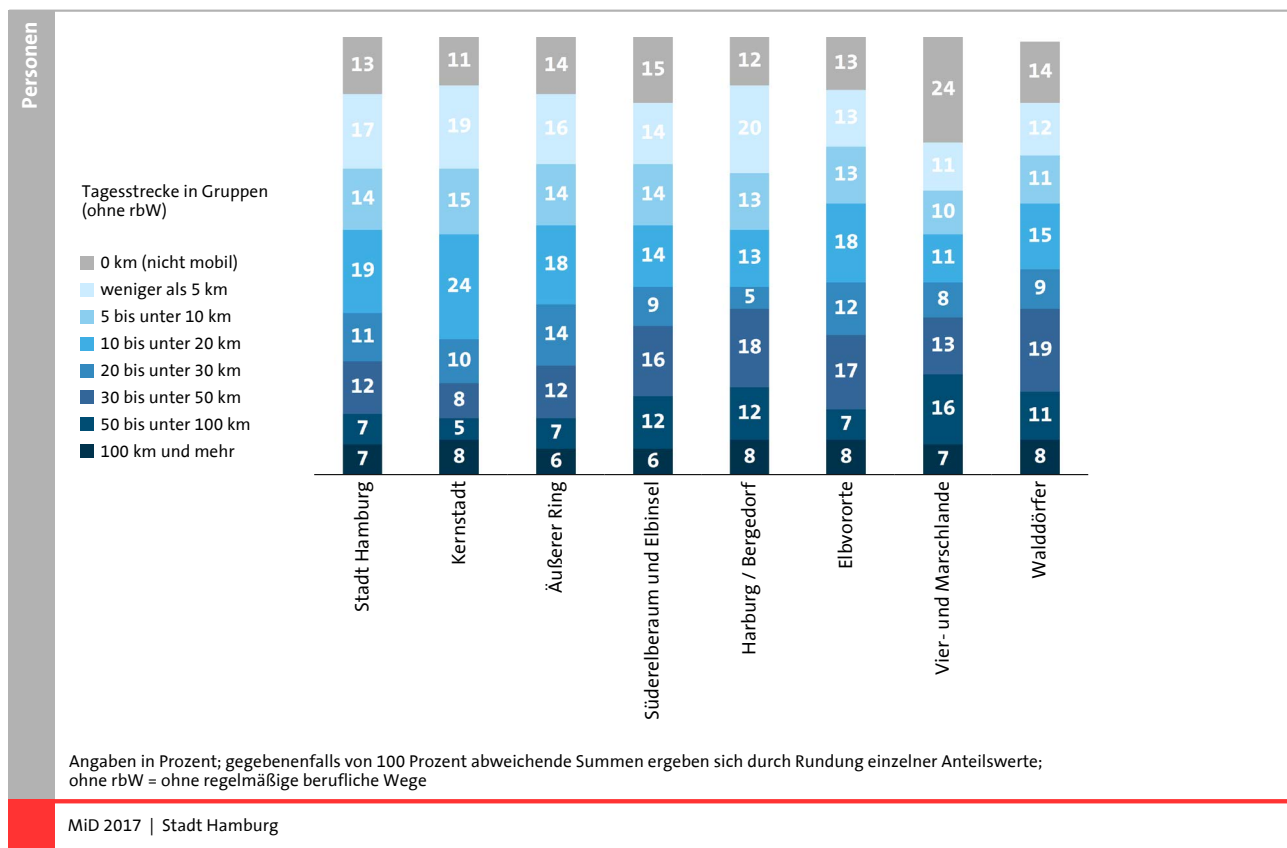
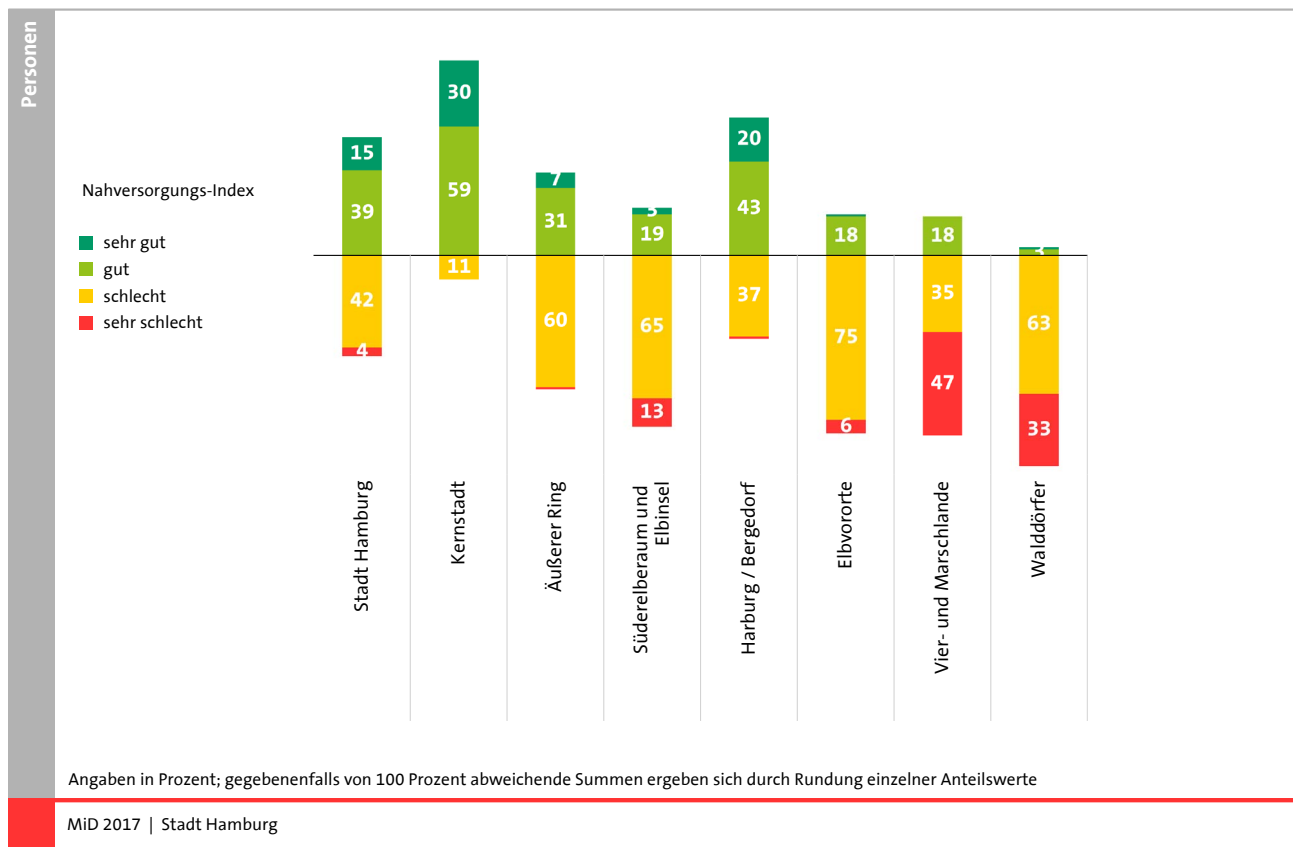


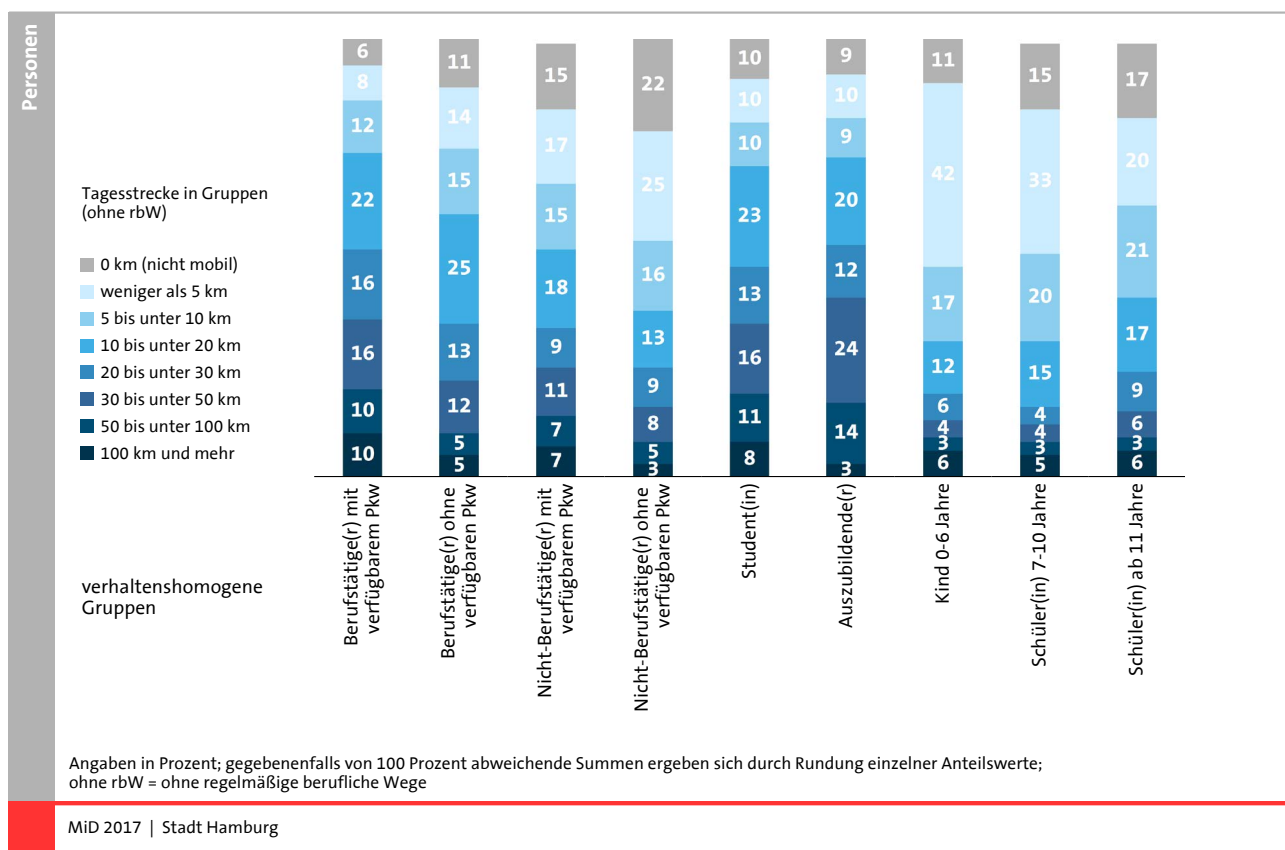
Abbildung 57 Nahversorgungsqualität in den Stadtregionen



Wird die Nahversorgungseinstufung stadtübergreifend herangezogen, um die Tagesstrecken der in einer jeweiligen Stufe wohnenden Hamburgerinnen und Hamburger zu betrachten, zeigen sich ebenso nahe liegende Unterschiede bezogen auf die erforderlichen Tagesstrecken. In Stadtgebieten mit einer als „sehr schlecht“ eingestuften Nahversorgung liegt der Anteil von Tagesstrecken unter 10 Kilometern bei etwa einem Fünftel. Dies sind in der Regel die Außenbezirke oder größere reine Wohngebiete. In der Klassifikation „sehr gut“ ist der Anteil von Tagesstrecken unter 10 Kilometern mit rund 40 Prozent doppelt so groß. Dies sind in der Regel wiederum die (sub-)zentrumnahen Wohnquartiere. Noch deutlicher zeigen sich derartige Unterschiede, wenn nicht die Wohnortklassifikation, sondern die persönliche Situation der befragten Personen zur Differenzierung herangezogen wird (siehe *Abbildung 58*). Besonders die Kombination von Berufstätigkeit und Autoverfügbarkeit führt zu langen Tagesstrecken und einem geringen Anteil unter der 10-Kilometer-Schwelle. Dieser liegt bei 20 Prozent. Anders sieht es außerhalb der Berufstätigkeit und vor allem bei eher jungen bzw. eher älteren Personen aus. In diesen Gruppen liegt der Tagesstreckenanteil bis 10 Kilometer teils nahe oder über der 40-Prozent-Marke. Dies gilt insbesondere bei Befragten ohne Pkw.

Bezogen auf einzelne Wege anstatt der Tagessumme bestätigt sich dieses Bild. Wird innerhalb der Wegeentfernungsgruppen die Altersverteilung der diese Wege zurücklegenden Personen aufgeschlüsselt, zeigen sich bei den kürzeren Wegen größere Anteile für Alt und Jung als bei längeren Distanzen. Insgesamt sind 61 Prozent der Wege der Hamburgerinnen und Hamburger nicht länger als 5 Kilometer und 38 Prozent nicht länger als 2 Kilometer (ohne Abbildung). Insbesondere bei den Kindern im Vorschul- und Grundschulalter fallen die Anteile deutlich höher und bei den Jugendlichen etwas höher aus. Ähnliches gilt mit zunehmendem Alter nach der Phase der Berufstätigkeit. Diese unterschiedlichen Verhältnisse lassen erkennen, dass die Bedingungen für Wege mit kurzen Entfernungen vor allem im Wohnumfeld in erster Linie auf die Bedürfnisse von Kindern und Seniorinnen und Senioren und oft auch auf Begleitwege bzw. Wege mit dem Kinderwagen oder einer Gehilfe zugeschnitten sein sollten – und damit bei aufmerksamer Gestaltung auch allen übrigen Personen entgegenkommen. Zu solchen, an den Bedürfnissen von Fußgängern orientierten, Bedingungen gehören vor allem ausreichend breite, nicht zugestellte und auch in Übergangsbereichen ebene Fußwegflächen.

Abbildung 58 Tagesstrecke nach verhaltenshomogenen Gruppen



### Nahmobilität und einzelne Wegeentfernungen

Wird der Fokus statt der aggregierten Tagesdistanzen, wie oben schon herausgegriffen, auf einzelne Wegestrecken gelegt, zeigen sich höhere Anteile für kurze Entfernungen. Auch diese variieren abhängig von der Wohnlage und der Versorgungssituation. Es gilt erneut, dass eine zentrale Lage Aktivitäten im Nahbereich begünstigt. So sind mit 66 Prozent zwei Drittel der Wege der Bewohnerinnen und Bewohner der Hamburger Kernstadt nicht länger als 5 Kilometer und immerhin 43 Prozent nicht länger als 2 Kilometer (siehe Tabelle 11). Überall im übrigen Stadtgebiet fallen diese Werte zugunsten der größeren Entfernungen geringer aus. Bei einer sehr guten Nahversorgung, unabhängig vom Stadtteil, sind sogar 34 Prozent der Wege nicht länger als 1 Kilometer. Weitere 12 Prozent liegen zwischen 1 und 2 Kilometer und 21 Prozent zwischen 2 bis unter 5 Kilometer. Zusammen liegt der Anteil der Wege unter 5 Kilometer für eine einzelne Strecke in dieser Versorgungsstufe bei über zwei Dritteln. Dies sieht in den beiden schlechten Nahversorgungskategorien anders aus. Hier führen weniger als 60 Prozent der berichteten Wege über eine Entfernung von unter 5 Kilometern.

Festzuhalten bleibt jedoch noch einmal, dass nur entfernungsdefiniert in jedem Fall ein großer Wegeanteil der Nahmobilität zuzurechnen ist. Insgesamt gesehen liegen in Hamburg 61 Prozent der Wege unter der genannten Grenze. Dies entspricht immerhin etwa 10 Prozent aller zurückgelegten Personenkilometer. Wird dies allerdings auf Wege von zu Hause oder dorthin zurück begrenzt, sinkt der Gesamtanteil der Wege bis unter 5 Kilometer auf gut 50 Prozent aller Wege. Über ein Zehntel der kurzen Wege wird also nicht im direkten Wohnumfeld, sondern im Tagesverlauf „außerhalb“ zurückgelegt. Hervorzuheben ist aber auch, dass sich dieser Anteil abhängig von den Wegezwecken deutlich unterscheidet. Vom Ausbildungs- bzw. Schulverkehr und den bereits hervorgerufenen Begleitwegen etwa mit kleinen Kindern abgesehen, stehen hier an erster Stelle Einkaufswege mit einem Anteil von 83 Prozent und an zweiter Stelle Versorgungsanlässe mit 63 Prozent. Den diesbezüglich geringsten Anteil hat mit lediglich 37 Prozent der Berufsverkehr.

**Tabelle 11** Wegelängen nach Nahversorgungsqualität am Wohnort und Regionen

Wegelängen	unter 0,5 km	0,5 bis unter 1 km	1 bis unter 2 km	2 bis unter 5 km	5 bis unter 10 km	10 bis unter 20 km	20 bis unter 50 km	50 bis unter 100 km	100 km und mehr
	%	%	%	%	%	%	%	%	%
<b>Nahversorgungsqualität am Wohnort</b>									
sehr gut	19	16	12	20	17	7	4	2	2
gut	14	12	14	23	18	11	4	2	2
schlecht	9	11	14	24	18	15	6	2	2
sehr schlecht	7	8	13	25	19	15	10	1	2
<b>Stadt Hamburg</b>	<b>12</b>	<b>12</b>	<b>14</b>	<b>23</b>	<b>18</b>	<b>12</b>	<b>5</b>	<b>2</b>	<b>2</b>
Kernstadt	15	13	14	24	18	8	4	2	2
Äußerer Ring	11	12	13	23	19	14	5	1	1
Süderelberaum und Elbinsel	12	11	11	23	14	15	10	1	2
Harburg/Bergedorf	11	14	12	19	12	18	10	2	2
Elbvororte	9	11	16	22	18	15	6	2	2
Vier- und Marschlande	8	10	9	23	17	15	14	2	2
Walddörfer	5	8	16	26	15	18	7	2	3

MiD 2017 | Stadt Hamburg

### Verkehrsmittelnutzung in der Nahmobilität

Unabhängig von der Lage der Wege in Bezug auf die Wohnadresse wird in Hamburg bei über 80 Prozent der Wege mit einer Entfernung von unter 1 Kilometer zu Fuß gegangen. Dieser Anteil fällt etwas höher aus als im Bundesschnitt, wo er etwa 75 Prozent erreicht. Wird dies auf Wege von oder nach zu Hause eingegrenzt, steigt der Anteil in beiden Fällen um rund 5 Prozentpunkte an. Auch in der Entfernungsklasse zwischen 1 und unter 2 Kilometern nimmt das Zu-Fuß-Gehen mit 60 Prozent den größten Anteil ein. Bei Wegen über noch größere Distanzen reduzieren sich diese Anteile sehr schnell und länger als 5 Kilometer wird nur selten zu Fuß gegangen.

Dem Fahrrad als zweite Nahmobilitätsoption ergeht es auf anderem Niveau ähnlich. Spätestens oberhalb der 10-Kilometer-Schwelle schmilzt sein Modal Split-Wert deutlich. Und bereits ab der 2-Kilometer-Grenze dominiert bezogen auf den Wegeanteil der MIV. Fahrer und Mitfahrer addiert bilden hier stets den größten Wert. Dies gilt auch für die Untergruppe der kurzen Wege von oder nach zu Hause. Zwar setzt dieser Effekt in Hamburg erst eine Entfernungsstufe später ein als im Bundesdurchschnitt bzw. außerhalb der Metropolen, trotzdem entfällt ein nicht unbedeutender Teil auch der Hamburger Nahmobilität auf das Auto. Der öffentliche Verkehr wiederum kann seine Stärke erst jenseits der Nahmobilität wirklich ausspielen. Zumindest bei Wegen unterhalb von 2 Kilometern Entfernung wird er mit niedrigen einstelligen oder knapp zweistelligen Prozentanteilen kaum in Betracht

gezogen. Dafür erreicht er bei längeren Strecken in der Stadt Anteilswerte deutlich über 30 Prozent.

Somit ist zu konstatieren, dass das Auto als Verkehrsmittel sogar in einer Stadt wie Hamburg kurze Wege im direkten Wohnumfeld bereits ab einer Länge von 2 Kilometern dominiert. Dies gilt sogar dann, wenn nur Wege betrachtet werden, bei denen auch die Folgewege nicht weiter wegführen und deren Ziele in der näheren Umgebung liegen. Das Zu-Fuß-Gehen ist nur unterhalb dieser Entfernung der Favorit. Auch das Radfahren büßt bereits ab der 5-Kilometer-Hürde und spätestens über der 10-Kilometer-Stufe seine Anteile im Bereich der längeren Kurzstrecken von 0,5 bis 5 Kilometern ein.

### Zufriedenheit mit Radfahr- und Fußverkehrsbedingungen und objektive Nahversorgungsqualität

Eine mögliche Erklärung dafür können Bewertungen liefern, die, wie bereits dargestellt, eine Teilgruppe der Hamburger MiD-Befragten ab 14 Jahren in Sachen Fuß- und Radverkehrsbedingungen in ihrer Stadt abgegeben haben. Insgesamt sieht es bei dieser Infrastrukturbewertung für beide Verkehrsvarianten gar nicht so schlecht aus. Mit 43 Prozent stufen knapp die Hälfte der Befragten in Hamburg die regionale Radverkehrsinfrastruktur als „sehr gut“ oder „gut“ ein. Das ist ein etwas niedrigeres Niveau als bundesweit, wo dieser Wert über 50 Prozent liegt. Gefragt nach den Bedingungen für das Zu-Fuß-Gehen ergibt sich eine deutlich bessere Einstufung. Hier liegen die guten und sehr guten Bewertungen zusammen bei 85 Prozent

– etwas höher als im bundesweiten Durchschnitt. Wird nur die Gruppe von Personen betrachtet, die im Interview angeben, durch eine Gehbehinderung eingeschränkt zu sein, reduziert sich das Zufriedenheitsniveau auf gut 70 Prozent.

Bezogen auf das Zu-Fuß-Gehen differenziert sich das Bild allerdings, wenn auch an dieser Stelle nach der bereits oben vorgestellten, extern zugespielten objektiven Nahversorgungsqualität unterschieden wird. Das besonders hohe Zufriedenheitsniveau von über 80 Prozent guter oder sehr guter Werte reduziert sich mit einer schlechteren Nahversorgungseinstufung (ohne Abbildung). In Sachen Fahrrad verhält es sich allerdings andersherum und in den sehr gut versorgten Gebieten verschlechtert sich die Bewertung – vermutlich aufgrund der dort innerstädtisch oft höheren Verkehrsdichte, die für Radfahrerinnen und Radfahrer häufig mehr Unsicherheit oder Gefährdung bedeutet. Und werden Bewertungsunterschiede für die Fußwegeninfrastruktur noch einmal differenziert nach verschiedenen Altersgruppen herangezogen, wird deutlich, dass ältere Menschen mit den Bedingungen für das Zu-Fuß-Gehen in Hamburg wie bundesweit im Schnitt weniger zufrieden sind als Jüngere.

### 10.3 Was tun in der Nahmobilität?

Je nach Definition nehmen Wege im Bereich des Wohnumfelds einen hohen Stellenwert ein. Bei einer 5-Kilometer-Wegegrenze fallen in Hamburg etwa sechs von zehn zurückgelegten Wegen in diese Kategorie. Bei tiefer liegenden Grenzen reduziert sich der Anteil. Aber bereits Wege mit bis zu 2 Kilometer Entfernung umfassen über ein Drittel aller Wege der Hamburgerinnen und Hamburger. Das Zurücklegen kurzer Entfernungen ist also mehr Regel als Ausnahme in unserer Alltagsmobilität. Dies gilt selbst dann, wenn berücksichtigt wird, dass insbesondere viele Berufstätige auf hohe Tageskilometersummen kommen und der Tagesschnitt über alle Personen bei beachtlichen 37 Kilometern liegt, also auch längere Distanzen zum Mobilitätsalltag gehören.

Die Voraussetzungen, viele Ziele überhaupt innerhalb des Nahradius erreichen zu können, sind unterschiedlich. Selbst in einer Metropole wie Hamburg leben nur gut 50 Prozent der Bevölkerung in einem Umfeld, dessen Nahversorgungsqualität nach der hier verwendeten objektiven Einstufung als gut oder sehr gut bezeichnet werden kann. Der verbleibende Teil findet weniger gute Bedingungen vor und muss oft längere

Strecken zurücklegen, um beispielsweise einen Einkauf erledigen oder einen Arzt erreichen zu können. Dies produziert Verkehr und schränkt selbst in einer Großstadt die Möglichkeiten der engeren Nahmobilität ein. Die Siedlungsplanung muss darauf wieder mehr Rücksicht nehmen. Wohnen und Versorgung sollten wieder stärker verzahnt, städtische Gebiete teilweise weiter verdichtet werden.

Unabhängig davon ist oft das Auto und nicht das Zu-Fuß-Gehen oder das Radfahren die erste Wahl, wenn es darum geht, Strecken im Nahbereich zu bewältigen. Obwohl das Urteil der Bürgerinnen und Bürger über die Rahmenbedingungen des Zu-Fuß-Gehens und sogar des Radfahrens in Hamburg besser ausfällt, als vermutlich mancher Experte diese einstufen würde, besteht Handlungsbedarf. Mitunter wird den heutigen Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmern die Vorstellungskraft fehlen, welche Qualitäten eine gute und im großstädtischen Bereich vor allem sichere Zufuß- und Radverkehrsinfrastruktur mit sich bringt. Wiederentdeckt werden können solche Stärken nur mithilfe einer aufmerksameren Gestaltung der diesbezüglichen Verkehrsbedingungen und stetig verbesserter Angebote.

# 11 Regionale Pendlerverflechtungen

## Vorgehen

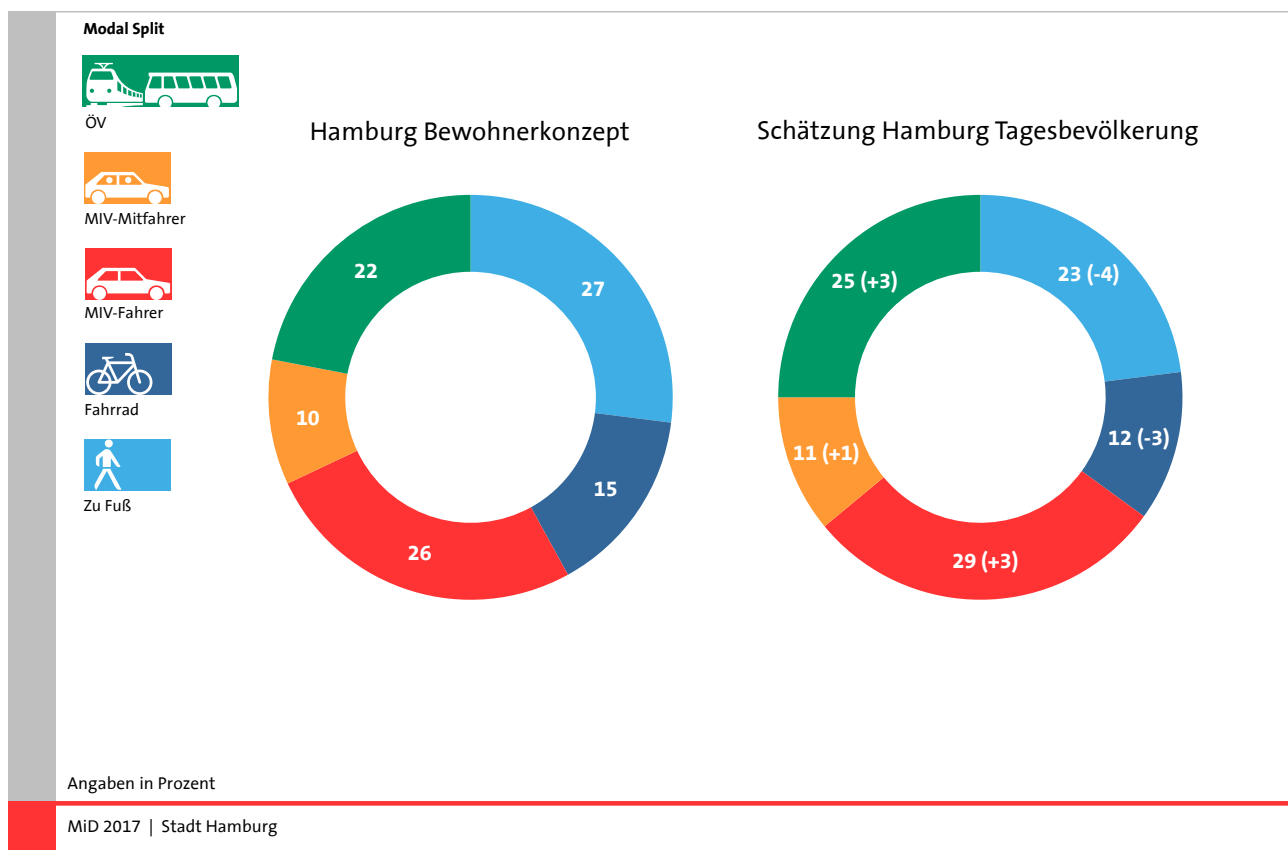
Die bisherige MiD-Berichterstattung folgt immer einem „Bewohnerkonzept“. Die Befragten werden um eine Angabe zu ihren Wegen an einem bestimmten Tag innerhalb Deutschlands gebeten. Die Auswertung erfolgt üblicherweise deutschlandweit. Wird sie beispielsweise auf ein Bundesland oder eine einzelne Stadt begrenzt, werden Wege in die Auswertung einbezogen, die deren Bewohnerinnen und Bewohner an ihrem Berichtstag zurückgelegt haben, unabhängig davon, ob diese Wege überhaupt innerhalb der Stadt oder der regionalen Bezugseinheit stattgefunden haben. Nicht mit einbezogen werden dagegen Wege, die von anderen Personen in der Stadt oder dem Gebiet zurückgelegt wurden oder die dorthin führten. Dies sind etwa Wege von Berufseinpendlern oder Personen, die zum Einkauf oder zu Freizeitanlässen von außerhalb in eine Stadt gefahren sind und dort

möglicherweise weitere Wege zurückgelegt haben. Auf dieser Grundlage wurden die bisher vorgestellten Ergebnisse zum Modal Split in Hamburg ermittelt.

## Einpendler mit hoher Bedeutung für zentrale Städte

Bezogen auf eine Stadt wie Hamburg mit einer starken Zentralfunktion für das nicht zum Stadtgebiet gehörende Umland spielen bei einer umfassenden Betrachtung des Modal Split vor allem die Wege der Personen, die aus ganz verschiedenen Anlässen von außerhalb in die Stadt kommen, eine nicht zu unterschätzende Rolle. Da in der MiD 2017, anders als in den Vorgängerstudien, die genauen Wegeziele erfasst und über eine datenschutzkonforme Aggregation der Auswertung zugänglich gemacht wurden, können diese Wege ergänzend zu den bisherigen Auswertungen berücksichtigt werden. In einen erweiterten Modal Split fließen also Wege ein, die Nicht-Hamburger etwa von ihrem

Abbildung 59 Modal Split Tagesbevölkerung



Wohnort zur Arbeit oder zum Einkaufen nach Hamburg geführt haben. Ebenso mit einbezogen werden Wege, die diese Personen während ihres Aufenthalts in Hamburg innerhalb der Stadt zurückgelegt haben. So entsteht zusätzlich zu dem Bewohnerprinzip eine Art „Tagesbevölkerung“ und in die Verkehrsmittelaufteilung fließen nicht nur die Wege der Bewohnerinnen und Bewohner ein. Zwar kann so der Durchgangsverkehr weiterhin nicht berücksichtigt werden – hierzu liefert die MiD keine belastbaren Angaben –, trotzdem wird so eine bessere Annäherung als bisher an die „Tagesbevölkerung“ der Stadt möglich. Eine Voraussetzung dafür ist selbstverständlich eine umfassende Umland-Stichprobe. Durch weitere MiD-Aufstockungen im HVV-Gebiet außerhalb der Stadt sowie in der Metropolregion Hamburg ist für den überwiegenden Teil des Umlands die Voraussetzung für die Abschätzung des Tagesbevölkerungs-Modal Split gegeben.

Beim Modal Split der Tagesbevölkerung in der Stadt Hamburg fällt auf, dass die Anteile des ÖPNV und des MIV um 3 bzw. 4 Prozentpunkte ansteigen, während Fahrrad- und Fußwege im gleichen Umfang sinken (siehe *Abbildung 59*). Die Gründe hierfür liegen auf der Hand: Einpendlern und Besuchern von außerhalb Hamburgs bleibt in der Regel keine Alternative zum motorisierten Verkehr.

Neben diesem auf die Kernstadt gerichteten Blick ermöglichen die MiD-Daten auch die umgekehrte Perspektive. Wie viele Hamburgerinnen und Hamburger verlassen an einem zufällig ausgewählten Tag die Stadt und legen einen Teil ihrer täglichen Wegstrecke gar nicht in Hamburg, sondern außerhalb zurück? Durch die breite regionale Streuung werden sich diese Bewegungen auf den Modal Split in den einzelnen Umlandkreisen zwar weniger auswirken als umgekehrt die Einpendler-Wege auf die Stadt Hamburg, trotzdem soll auch hierzu im Folgenden eine Abschätzung vorgenommen werden.

### Einpendler nach Hamburg – über alle Wegeanlässe hinweg

Eine entsprechende Auswertung der MiD-Ergebnisse zeigt, dass sich das tägliche Verkehrsaufkommen in Hamburg gegenüber der bisherigen bewohnerbezogenen Auswertung bei einer Berücksichtigung der Nicht-Hamburger, die (Teil-)Wege in Hamburg zurücklegen, um etwa ein Fünftel erhöht. Der Aufkommenswert von rund 6 Millionen Wegen pro Tag steigt also mit der vorgenommenen Schätzung des zusätzlichen Einpendleraufkommens auf über 7 Millionen Wege täglich. Der Anteil der Einpendler-Wege in die Stadt Hamburg an allen Wegen der Bewohnerinnen und Bewohner des Hamburger Umlands fällt dabei regional unterschiedlich aus. Am höchsten sind diese in den stadtnahen Landkreisen wie Pinneberg, Stormarn oder dem Landkreis Harburg. Dort liegen sie zwischen 12 und 9 Prozent (siehe *Tabelle 12*) und weisen also ein relativ hohes Niveau auf. Im weiteren Umland reduzieren sie sich deutlich – wobei sämtliche der genannten Anteile vermutlich den wahren Wert um 1 bis 2 Prozentpunkte unterschätzen, da nur Wege mit eindeutiger Zielangabe durch die Befragten berücksichtigt werden können, diese Angabe jedoch freiwillig war und so nicht immer vorliegt.

**Tabelle 12** Anteil Wege nach oder in Hamburg von Bewohnerinnen und Bewohnern der Umlandkreise\*

Region	%
HVV-Umland gesamt	8
<b>darunter Landkreise</b>	
Herzogtum Lauenburg	7
Pinneberg	12
Segeberg	8
Stormarn	12
Harburg	9
Stade	3
Lüneburg	2
Metropolregion außerhalb Hamburgs	3
Metropolregion außerhalb des HVV	1

\*nur Wege mit eindeutiger vorhandener Zielangabe auf Gemeindeebene

MiD 2017 | Stadt Hamburg

Dabei entfällt ein großer Teil auf die täglichen Hin- und Rückwege der insgesamt etwa 255.000 sozialversicherungspflichtig Beschäftigten die aus der Metropolregion nach Hamburg einpendeln (Bundesagentur für Arbeit Statistik, Stand 2017). Diese Zahl wurde auch zur Kalibrierung der folgenden Berechnungen genutzt, da sie aus einer externen Quelle vorliegt. Die

Pendler fahren zwar an einem zufällig ausgewählten Tag nicht alle nach Hamburg, trotzdem beträgt der Anteil ihrer Wege von oder zur Arbeit an allen Einpendlerwegen 41 Prozent (siehe Tabelle 13). Aber auch der Ausbildungsverkehr, Freizeit-, Einkaufs- oder Versorgungsanlässe sind Ursache für die Steigerung des Verkehrsaufkommens bezogen auf die gesamte Tagesbevölkerung. Dabei weisen Einkauf- und Versorgungsverkehr sowie Begleitwege zusammen 32 Prozent und der Freizeitverkehr 27 Prozent auf. Die Verkehrsmittelwahl konzentriert sich dabei auf das Auto und den öffentlichen Verkehr. Auf den MIV entfallen zwei Drittel dieser Wege, auf den öffentlichen Verkehr ein Drittel. Fuß- und Radverkehr haben beinahe keine Bedeutung.

**Tabelle 13 Anteil der Ein- und Auspendlerwege nach Hauptzweck und Hauptverkehrsmittel**

	Auspendler aus Hamburg	Einpendler nach Hamburg
	%	%
<b>Hauptverkehrsmittel</b>		
zu Fuß / Fahrrad	2	2
MIV	77	66
ÖV	21	32
<b>Hauptwegezwecke</b>		
Arbeit/Ausbildung/dienstlich	22	41
Einkauf/Versorgung/Begleitung	33	32
Freizeit	45	27

MiD 2017 | Stadt Hamburg

Werden diese Wege mit denen der Hamburgerinnen und Hamburger zusammengeführt und hinsichtlich der Verkehrsmittelwahl zur Berechnung einer neuen Modal Split-Verteilung genutzt, ergeben sich nachvollziehbarerweise Verschiebungen zugunsten des MIV, also überwiegend des Autoverkehrs, sowie in Richtung des öffentlichen Verkehrs. Fahrer und Mitfahrer zusammengenommen, steigt der MIV-Anteil von 36 auf 40 Prozent und der des ÖV von 22 auf 25 Prozent. Ein Minus von zusammen 7 Prozentpunkten entsteht dagegen für den Fuß- und Radverkehr. Letzterer reduziert sich im Anteil von 15 auf 12 Prozent. Es sind also deutliche Verschiebungen erkennbar. Sie fallen insgesamt allerdings relativ moderat aus und stellen sich in Städten wie etwa Köln, München oder Stuttgart, für die vergleichbare Auswertungen erfolgt sind, deutlicher dar. Dies liegt vor allem an den bezogen auf die Bevölkerungsgröße der Kernstadt dort höheren Anteilen der Berufseinpender. Die Tagesbevölkerung und damit auch der Modal Split verändern sich dort

durch die hohe Pendlerzahl stärker als in Hamburg.

Schwerer abzuschätzen sind die Veränderungen, die sich bezogen auf die erbrachte Verkehrsleistung, also die zurückgelegten Personenkilometer, ergeben. Die Zielangaben der MiD-Befragten sind nicht immer adress- und häufig nur gemeindefach. Es ist also oft bekannt, dass ein Weg nach Hamburg führt, nicht jedoch die genaue Adresse innerhalb Hamburgs. Diese wäre für eine genaue Ermittlung der Effekte auf Kilometerebene aufgrund der Größe des Stadtgebiets zu höheren Anteilen erforderlich. Da eine pauschale Schätzung des auf das Hamburger Stadtgebiet entfallenden Anteils eines Einpendlerwegs aufgrund der unterschiedlich weit von der Stadt entfernten Ausgangspunkte ebenfalls mit erheblichen Unsicherheiten behaftet ist, kann als bestmögliche Annäherung unterstellt werden, dass sich der Tagesbevölkerungs-Modal Split auf Ebene der Personenkilometer ähnlich verändert wie auf Wegeebe. Dies würde eine absolute Steigerung der täglichen Kilometerzahl von 70 auf rund 85 Millionen Personenkilometer bedeuten. Die MIV-Kilometer steigen dabei von knapp 40 auf etwa 50 Millionen pro Tag, die des ÖPNV von 26 auf etwa 30 Millionen Personenkilometer täglich. Die bereits geringen Aufkommenswerte für das Fahrrad und das Zu-Fuß-Gehen auf Kilometerebene verändern sich dagegen kaum.

### Wie viele Wege legen die Hamburgerinnen und Hamburger außerhalb ihrer Stadt zurück?

Werden nicht die Einpendler nach Hamburg, sondern die Auspendler aus Hamburg in den Fokus genommen, ergibt sich ein Anteil von schätzungsweise etwa 5 Prozent der Wege der Hamburgerinnen und Hamburger, die ganz oder teilweise außerhalb des Stadtgebiets stattfinden. Dabei stehen anders als bei den Einpendlern Freizeitwege mit 45 Prozent sowie Einkaufs- und Versorgungswege mit 33 Prozent anteilmäßig an erster und zweiter Stelle. Erst an dritter Position folgen Wege im Berufs- bzw. Ausbildungsverkehr oder zu dienstlichen Zwecken mit 22 Prozent. Dieser Umstand ist auch auf die deutlich niedrigere Zahl von beruflich aus Hamburg in die übrige Metropolregion pendelnden sozialversicherungspflichtig Beschäftigten zurückzuführen (ca. 71.000; Bundesagentur für Arbeit Statistik, Stand 2017).

Bei den Verkehrsmitteln dominiert mit 77 Prozent das Auto, gefolgt vom ÖV mit 21 Prozent (alle Angaben siehe erneut Tabelle 13). Da nicht für alle in der MiD berichteten Wege die hierfür erforderlichen Adressangaben vorliegen und schwer abzuschätzen ist, wie sich weitere Wege ohne eine genaue lokale Zuordnung des Ziels auf diese Verteilung auswirken, stellen diese Angaben eine Schätzung auf Basis der zuverlässig verfügbaren Angaben dar.

### **Wichtige Ergänzung in der Betrachtung des Verkehrsgeschehens**

Die dargestellten Ergebnisse zeigen, dass vor allem die Einbeziehung der Einpendler eine wichtige Ergänzung darstellt. Mit diesem Schritt beschreiben die MiD-Ergebnisse für Hamburg das tägliche Verkehrsgeschehen in der Stadt in seiner Größenordnung und Struktur genauer als das bisher übliche Bewohnerkonzept. Obwohl die Wege der städtischen Tagesbevölkerung den Durchgangsverkehr, die Wege von ausländischen Gästen und auch größere Teile des Güterverkehrs methodisch bedingt nicht enthalten, liefern die darauf basierenden Ergebnisse ein gutes Abbild des täglichen Alltagsverkehrs. Das Verkehrsaufkommen wächst mit dieser Betrachtung um etwa 20 Prozent, in ähnlichem Umfang vermutlich auch die Verkehrsleistung. Die Bedeutung der genutzten Verkehrsmittel verschiebt sich in Richtung MIV und ÖV. Die des Fahrrad- und Fußverkehrs relativiert sich ein wenig, beide bleiben jedoch wichtige Verkehrsträger.

# 12 CO<sub>2</sub>-Fußabdrücke im Alltagsverkehr

Die aktuelle Debatte rund um den Klimaschutz und Treibhausgase hat bereits seit einigen Jahren auch den Verkehr erreicht. Die daran anschließende Diskussion um weitere Emissionen und Dieselfahrverbote – nicht zuletzt in Hamburg – haben dies weiter zugespitzt. Daten liegen hierzu lokal auf Basis von Messstationen oder bundesweit anhand von Gesamtermittlungen vor. Die individuellen Daten der MiD bieten jedoch ausgehend von den für den jeweiligen Stichtag

berichteten Wegen eine weitere Möglichkeit der Betrachtung. Sie besteht in der individuellen Ermittlung eines verkehrsbasierten täglichen CO<sub>2</sub>-Fußabdrucks und der Ausweisung des Ergebnisses pro Person beziehungsweise eine Differenzierung nach verschiedenen Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmern. Der tägliche CO<sub>2</sub>-Wert ist dabei ein Ausdruck aus zurückgelegter Entfernung und den in Anspruch genommenen Verkehrsmitteln.

## Wie wurden die CO<sub>2</sub>-Emissionen pro Kopf und Tag ermittelt?

Für die Berechnung wird jedem von einer Person berichteten Weg ein CO<sub>2</sub>-Wert zugeordnet. Er entsteht aus der Multiplikation der Wegelänge und einem verkehrsmittelspezifischen Emissionsfaktor pro Personenkilometer. Hierzu werden die Angaben des Umweltbundesamtes für das Bezugsjahr 2017 verwendet. Sie sind verkehrsmittelspezifisch der folgenden Tabelle zu entnehmen und wurden um einen externen Pedelec-Schätzwert ergänzt.

**Tabelle 14** Durchschnittliche Treibhausgas-Emission\* einzelner Verkehrsmittel im Personenverkehr, Bezugsjahr 2017

Verkehrsmittel	g/Pkm	Auslastung
Pkw	139	1,5 Pers./Pkw
Reisebus	32	60 %
Eisenbahn, Fernverkehr	36	56 %
Flugzeug	201	82 %
Linienbus	75	21 %
Eisenbahn, Nahverkehr	60	27 %
Straßen-, Stadt- und U-Bahn	64	19 %
Pedelec ( <i>andere Quelle</i> )	5	-

\*Angabe in CO<sub>2</sub>-Äquivalenten;  
Quelle: TREMOD 5.82, Umweltbundesamt 13.11.2018  
MiD 2017 | Stadt Hamburg

Wie in der Tabelle dargestellt, wird für jeden der Werte eine Auslastung unterstellt. Je höher die Auslastung eines Verkehrsmittels ausfällt (etwa eines Nahverkehrszugs oder der Besetzungsgrad im Pkw), desto geringer ist der Emissionswert pro transportierter Person in diesem „Gefäß“. Um dies in der MiD-Berechnung für den Pkw sowie den ÖPNV weiter differenzieren zu können, wurde dabei für den Pkw die Anzahl der Passagiere pro Pkw-Fahrt in dem Pro-Kopf-Ergebnis mit

berücksichtigt. Im ÖPNV erfolgte diese Differenzierung über jeweils 10-prozentige Auf- bzw. Abschläge für die Haupt- und Nebenverkehrszeiten. Bei ihnen wurde also im Fall der Hauptverkehrszeiten (Morgen- und Nachmittagsspitze an den Wochentagen) geringere Pro-Kopf-Werte und für die Nebenverkehrszeiten (werktags abends und am Wochenende) höhere Pro-Kopf-Werte verwendet – jeweils ausgehend von der mittleren Auslastung gemäß der Tabelle oben).

Zusätzlich erfolgte eine Spreizung der Pkw-Berechnung abhängig von der angenommenen Größe des Pkw. Anders als in der MiD 2008, in der genaue Fahrzeugmerkmale erhoben wurden, liegt diese Differenzierung in der MiD 2017 aus Gründen eines an dieser Stelle eingeschränkten Fragenprogramms nicht systematisch vor. Da die Pkw-Größe und das Herstellungsjahr jedoch erhebliche Auswirkungen auf die individuellen Rechenwerte haben, wurden aus den differenzierten Angaben zu den Pkw-Merkmalen 2008 differenziert nach dem ökonomischen Haushaltsstatus ebenfalls Ab- und Aufschläge in der 2017er-Berechnung abgeleitet. Für Personen bzw. deren Pkw in den ökonomisch gesehen unteren Gruppen ergeben sich so etwas geringere Faktoren als im Schnitt (vor allem aufgrund schwächer motorisierter Fahrzeuge), für Personen mit (sehr) hohem ökonomischen Status entsprechend etwas höhere Faktoren. Die sich so ergebenden hochgerechneten Gesamtwerte für die jährliche CO<sub>2</sub>-Emission im Alltagsverkehr zeigen eine hohe Übereinstimmung mit den Aggregatberechnungen aus anderen Quellen, sodass das genutzte Verfahren als eine sehr gute Annäherung einzuschätzen ist.

Bundesweit hochgerechnet führen die vorgenommenen Berechnungen für das aktuelle MiD-Bezugsjahr 2017 zu einer Summe von 138 Millionen Tonnen CO<sub>2</sub> (Alltagsverkehr ohne Ausländer und überwiegend ohne Güterverkehr). Nur für die Bewohnerinnen und Bewohner der Stadt Hamburg (ohne Besucher und Durchgangsverkehr) liegt der Jahreswert bei rund 3 Millionen Tonnen, also ein Anteil von etwa 2,3 Prozent der verkehrsbedingten bundesweiten Emissionen. Dies entspricht fast genau dem Bevölkerungsanteil von 2,2 Prozent. Von den verkehrsbedingt etwa 3 Millionen Tonnen CO<sub>2</sub> pro Jahr in Hamburg entfallen zwei Drittel auf den MIV und ein Drittel auf den ÖV.

Pro Person und Tag ergibt sich für die Hamburger Bevölkerung ein Wert von 3,6 kg CO<sub>2</sub>. Dies entspricht dem Ergebnis für die Berliner Bevölkerung, ist aber geringer als in den Flächenländern. Dort verzeichnet das Auto einen höheren Anteil. Zusätzlich sind die mittleren Wegelängen in der Regel größer als die der Stadtbevölkerung. In den Flächenländern liegen die pro-Kopf-Werte zumeist in einem Bereich zwischen 4 und 5 kg täglich.

### Täglicher CO<sub>2</sub>-Fußabdruck im Alltagsverkehr deutlich wohlstandsabhängig

Im Zeitverlauf hat sich der Hamburger Wert nicht wesentlich verändert. Er lag 2002 und 2008 in einer ähnlichen Größenordnung. Wesentlich deutlicher unterscheidet er sich zwischen verschiedenen Bevölkerungsgruppen. Dies hängt ab von der jeweiligen Verkehrsmittelnutzung, aber auch dem Mobilitätsniveau, also der individuellen Wegezähl und vor allem den dabei bewältigten Strecken. Da dies insbesondere zwischen verschiedenen Statusgruppen variiert, ergibt sich hier eine besonders große Spannweite. Wie *Abbildung 60* zeigt, legen Personen mit sehr niedrigem Status nur knapp 25 Kilometer am Tag zurück, tun dies zu rund 20 Prozent mit dem Auto und verzeichnen so einen CO<sub>2</sub>-Tageswert von nur 1,5 kg pro Person. Im Segment mit einem sehr hohen ökonomischen Status fallen alle drei Kennwerte etwa doppelt so hoch oder höher aus. Die tägliche Strecke beträgt rund 45 Kilometer, der MIV-Anteil steigt über die 40-Prozent-Schwelle und der Tageswert der CO<sub>2</sub>-Emission liegt bei fast 6 kg pro Person. Die im Vergleich überproportionale Steigerung des CO<sub>2</sub>-Wertes ist dabei auf die höhere Motorisierung der in dieser Gruppe genutzten Fahrzeuge sowie eine höhere Flugreisebeteiligung über den Alltagsverkehr hinaus zurückzuführen – also ein direkter Wohlfandseffekt.

### Auch ein Verkehrsmittelmix hilft

Etwas weniger eindeutig, aber immer noch recht unterschiedlich fallen diese Kennwerte aus, wenn eine Unterscheidung nach den an anderer Stelle bereits vorgestellten Mobilitätstypen vorgenommen wird (siehe *Abbildung 61*). Definitionsgemäß ist hier der tägliche CO<sub>2</sub>-Fußabdruck am kleinsten in der Gruppe der „Wenig-Mobilen“. Sie kommen nur auf 11 Kilometer am Tag und verzeichnen dabei einen CO<sub>2</sub>-Wert pro Person von weniger als einem Kilogramm täglich. Am höchsten ist dieser Wert mit nahezu 8 Kilogramm in der Gruppe der „tägliche Auto-Orientierten“. Sie nutzen in über 70 Prozent ihrer Wege das Auto und kommen mit über 50 Kilometern auch dort auf den höchsten Tageswert – im Vergleich zu den übrigen dargestellten Gruppen. Diesbezüglich mehr Effizienz zeigt sich bei allen Segmenten weitgehend ohne Auto-Nutzung. Diese Personen legen viele ihrer Wege mit dem Rad oder dem ÖPNV zurück, entsprechend gering sind ihre Emissionswerte, trotz teilweise sogar hoher Kilometerzahlen pro Tag. Auffällig ist schließlich die Gruppe der echten Mehrfachnutzer, die also im Wochenverlauf regelmäßig sowohl Auto, ÖPNV als auch das Fahrrad nutzen. Sie verzeichnen ebenfalls eine hohe Kilometerzahl und einen entsprechend großen CO<sub>2</sub>-Wert. Dies ist vor allem darauf zurückzuführen, dass diese Gruppe lebensphasenbedingt viel unterwegs ist und auch das Flugzeug überdurchschnittlich oft nutzt. Trotzdem fällt bei ihr durch den Einbezug von ÖPNV und Rad die Gesamtsumme CO<sub>2</sub> pro Kopf und Tag deutlich geringer aus als bei den reinen Autofahrern mit einer nur unwesentlich höheren täglichen Kilometerzahl.

Zusammengenommen zeigt die CO<sub>2</sub>-Fußabdruck-Auswertung deutliche Ergebnisse. Sie nutzt mit dem CO<sub>2</sub>-Wert pro Kopf und Tag einen verdichteten und aussagefähigen Indikator. Er belegt erneut, dass Personen mit einem hohen ökonomischen Status am Mobilitätsgeschehen überproportional beteiligt sind und dabei besonders viele Ressourcen in Anspruch nehmen. Andersherum verhält es sich am anderen Ende der Wohlstandsskala: hier fällt der betrachtete Fußabdruck mangels persönlicher Möglichkeiten und dem damit oft verbundenen Verzicht auf ein eigenes Auto oder häufigere Reiseaktivitäten besonders klein aus – ein Umweltvorteil, der aber vor allem durch eine eingeschränkte Teilhabe und nicht durch bewussten Verzicht zustande kommt.

Abbildung 60 CO<sub>2</sub>-Fußabdrücke im Alltagsverkehr – nach ökonomischem Status

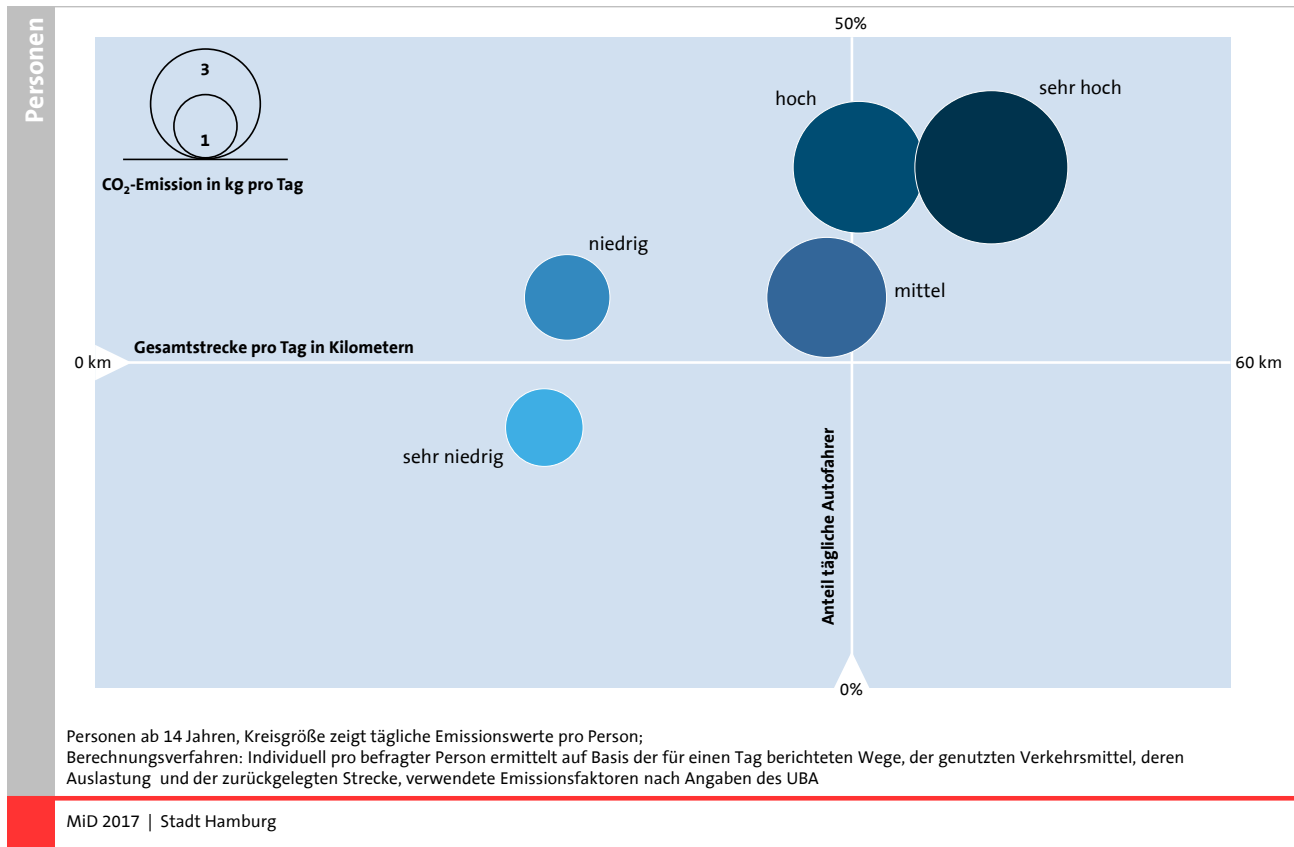
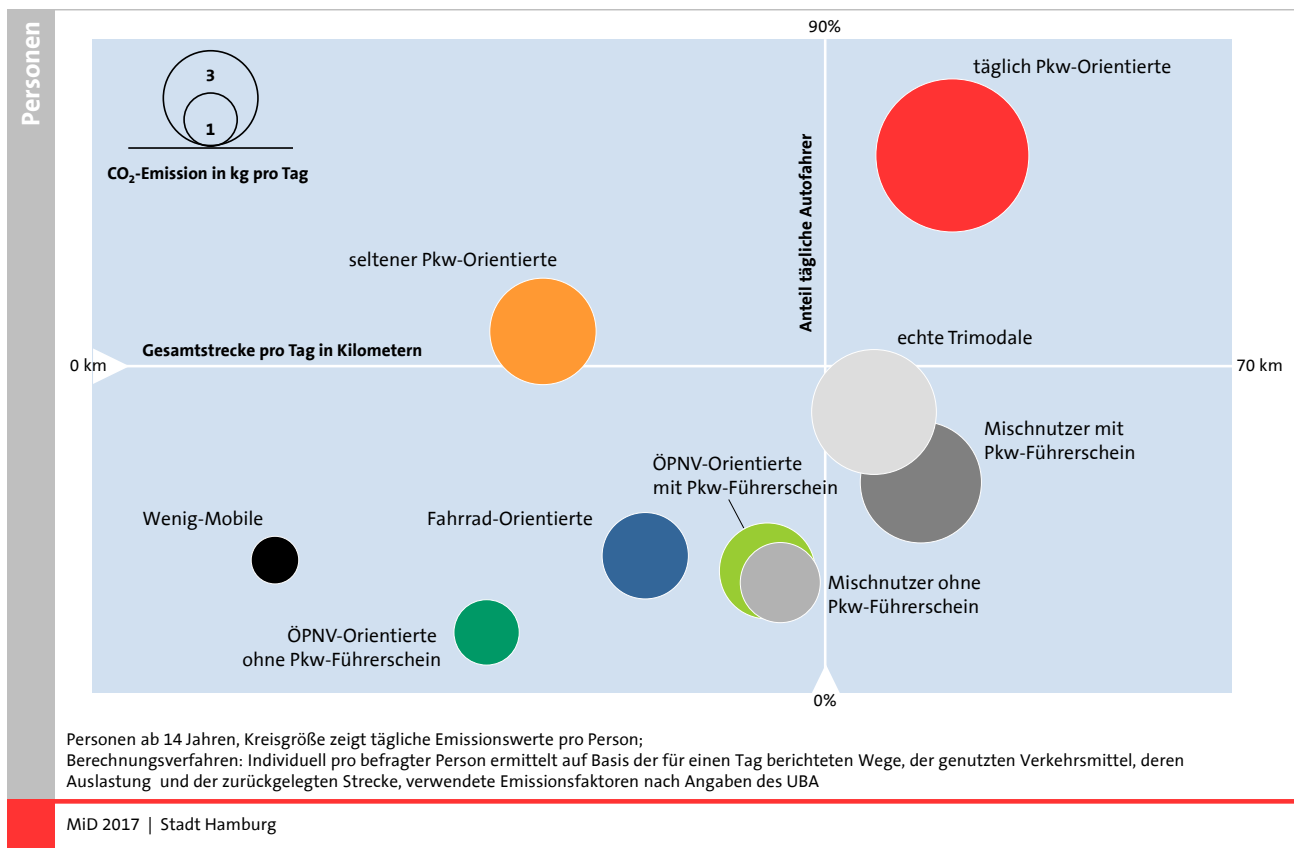


Abbildung 61 CO<sub>2</sub>-Fußabdrücke im Alltagsverkehr – nach Nutzersegmenten





## 13 Fazit

Der Alltagsverkehr in der Stadt Hamburg ist in den letzten Jahren vielfältiger geworden. Mit Carsharing und Fahrradverleihsystemen haben sich neue Anbieter und Angebotsformen etabliert. In den kommenden Jahren werden aller Voraussicht nach weitere hinzu stoßen. Mit ihnen verbinden sich Hoffnungen auf mehr Mobilitätsoptionen und mehr Nachhaltigkeit. Gleichzeitig wächst der Radverkehrsanteil, die Nachfrage im öffentlichen Verkehr steigt und die Anteile des sogenannten motorisierten Individualverkehrs sinken etwas. Das liegt an schrittweisen Verbesserungen in beiden Bereichen. Doch diese Veränderungen nehmen Zeit in Anspruch. Sie verlaufen langsamer als mitunter erwartet oder häufig erhofft. Die neuen Mobilitätsangebote werden als Option nachgefragt und helfen auf diesem Weg, doch spielen sie bezogen auf das gesamte Verkehrsgeschehen erst eine sehr kleine Rolle. Auch steht eine umfassende Bewertung etwa der durch das Carsharing erzielten Wirkung noch aus.

### **Auf Ebene der Personenkilometer dominiert noch immer das Auto**

Die Richtung der Entwicklung stimmt also – gemessen an dem Ziel, mehr Verkehr im „Umweltverbund“ aus öffentlichem Verkehr, dem Radverkehr und zu Fuß zurückgelegten Wegen zu bewältigen. Doch gegenwärtig wird selbst in einer Stadt wie Hamburg mit einem anerkannt guten ÖPNV und steigenden Anteilen im Radverkehr von den Bewohnerinnen und Bewohnern noch immer die Hälfte aller Personenkilometer mit dem Auto zurückgelegt. Vor dem Hintergrund der Debatte um Umwelteffekte des Verkehrs ist dieser Blick auf die täglich zurückgelegten Kilometer entscheidender als die übliche Perspektive der Verkehrsmittelanteile nur gemessen anhand der zurückgelegten Wege. Der bei diesem Wegeanteil deutlich gestiegene Radverkehr bringt es bei dem Blick auf die Personenkilometer auf einen Wert von lediglich 5 Prozent. Der HVV bewältigt immerhin knapp 40 Prozent.

### **ÖPNV und Auto auch weiterhin stärkste Verkehrsträger**

Dies weist die einzuschlagende Richtung. Wenn die sich andeutenden Veränderungen mehr Dynamik entfalten sollen, wird es darauf ankommen, vor allem den ÖPNV weiter zu stärken und den Autoverkehr

effizienter zu gestalten. Ein effizienterer Autoverkehr umfasst dabei viele Aspekte, wie beispielsweise höhere Besetzungsgrade, eine Optimierung des Verkehrsflusses, aber auch die Fragen nach der Antriebsart und der Infrastrukturgestaltung. Hier liegen die, bezogen auf die Verkehrsleistung, wirksamsten Hebel für eine stadtverträglichere Mobilität. Alleine darauf zu hoffen, der Autoverkehr werde sich auf Dauer von selbst reduzieren, wird nicht genügen. In einer Region mit hohem Wohlstand wird das Auto realistisch betrachtet noch längere Zeit eine relevante Größe sein. Gerade deshalb muss seine Rolle aktiv gesteuert und möglicherweise auch begrenzt werden. Dazu kann ein weiter ausgebauter und angenehm zu nutzender öffentlicher Verkehr ein wichtiger Baustein sein.

Dies gilt insbesondere für den Großraum Hamburg. Der Blick über die Stadtgrenzen zeigt, dass vor allem der ÖPNV von den städtischen Bedingungen profitiert. Seine Anteile sinken mit zunehmender Entfernung vom Stadtkern schon innerhalb der Stadt, insbesondere aber mit wachsendem Abstand von der Kernstadt Hamburg selbst. Gleichzeitig steigt die Bedeutung des Autos. Zusätzlich belegt die MiD 2017 erstmals in Zahlen, welche Auswirkungen die enge Vernetzung von Stadt und Umland bezogen auf den täglichen Verkehrsmittelmix hat. Täglich ist Hamburg das Ziel von rund 340.000 Einpendlern aus dem Umland. Hinzu kommen Personen, die zum Einkaufen, für Besorgungen oder aus Freizeitanlässen die Stadt aufsuchen. Sie wählen dabei in der Regel das Auto oder ein Angebot des HVV. Wird diese Nachfrage mit berücksichtigt und die Hamburger „Tagesbevölkerung“ statt nur des „Bewohnerverkehrs“ in den Fokus genommen, wächst die Bedeutung des Autoverkehrs sowie des öffentlichen Verkehrs. Wege zu Fuß oder mit dem Rad verringern sich im Anteil. Doch drückt das so entstehende Verhältnis das tatsächliche tägliche Verkehrsgeschehen besser aus als nur die Zählung der von den Hamburgerinnen und Hamburgern selbst zurückgelegten Wege.

### Radverkehr und Zu-Fuß-Gehen als Chance für die Stadt

Trotzdem soll die Bedeutung des Radfahrens sowie des Zu-Fuß-Gehens nicht kleingeredet werden. In der innerstädtischen Mobilität haben sie einen wichtigen und ausbaufähigen Stellenwert. Hamburg weist nach wie vor einen relativ hohen Anteil von Wegen auf, die nur zu Fuß zurückgelegt werden. Und auf der Kilometerebene betrachtet, sind Fuß- und Radverkehr nahezu gleich auf. Beide können durch eine konsequent und flächendeckend verbesserte Infrastruktur bei den Fuß- und Radwegen weiter gestärkt werden. So können für den Radverkehr auch manche innerstädtischen Entfernungen erschlossen werden, die heute oft mit dem Auto zurückgelegt werden. Ganz nebenbei werden derartige Verbesserungen auch an anderer Stelle für mehr städtische Lebensqualität sorgen. Bewohnerinnen und Bewohner, aber auch Besucherinnen und Besucher könnten so in Zukunft manche Stadträume wiederentdecken, die heute noch dem Auto gehören.

# Erläuterung wichtiger Begriffe

Im Folgenden werden die zentralen Begriffe aus dem Regionalbericht vorgestellt. Dabei liegt der Fokus besonders auf den Fachausdrücken zur Beschreibung der Datenerhebung sowie auf den Begriffen der Mobilitätsforschung mit Bezug zum Personenverkehr.

## **CATI (Computer Assisted Telephone Interview)**

Befragungsmethode, bei der eine Interviewerin/ein Interviewer telefonisch eine Teilnehmerin/einen Teilnehmer befragt. Im Interview wird ein computergestütztes Fragebogenskript verwendet, das automatisch die Filterführung steuert und die Angaben speichert.

## **CAWI (Computer Assisted Web Interview)**

Befragungsmethode, bei der Teilnehmerinnen bzw. Teilnehmer einen schriftlichen Fragebogen selbst ausfüllen, der über das Internet bereitgestellt wird. Der programmierte Fragebogen übernimmt dabei die Filtersteuerung.

## **Dual-Frame-Stichprobe**

Ein aus zwei Rahmen („frames“) bestehender Stichprobenansatz, in der Regel eine Kombination aus einer Zufallsauswahl aus dem Festnetz sowie entsprechend aus dem Mobilfunkbereich im Zusammenhang mit telefonischen Interviews.

## **Hauptverkehrsmittel**

Werden auf einem Weg mehrere Verkehrsmittel genutzt, werden diese im Hauptverkehrsmittel nach einer Hierarchie zusammengefasst. Als Hauptverkehrsmittel wird das gesetzt, mit dem wahrscheinlich die längste Strecke des Weges unternommen wurde. Die Rangfolge lautet dabei ÖV, MIV, Fahrrad, zu Fuß.

## **Haushaltsinterview**

Bildete den ersten Erhebungsschritt im Rahmen der Studie und diente zur Erhebung von soziodemografischen Angaben sowie der Verkehrsmittelausstattung der Haushalte. Zudem sollten die Haushalte für den zweiten Erhebungsschritt (Personeninterview) gewonnen werden.

## **Mixed-Mode-Design**

Kombination verschiedener Befragungsmethoden in einem Studiendesign. In der MiD wurden telefonische (CATI), schriftliche (PAPI) und Online-Befragungen (CAWI) kombiniert.

## **Mobilitätsquote**

Anteil mobiler Personen, d. h. von Personen, die am Stichtag mindestens einen Weg außer Haus zurückgelegt haben. Personen, die sich am Stichtag ganztägig außerhalb der Bundesrepublik aufgehalten haben, werden im Rahmen der Studie und bezogen auf die zu messende Mobilität innerhalb Deutschlands als „nicht mobil“ betrachtet.

## **Modal Split**

Bildet die Aufteilung des Hauptverkehrsmittels nach Wegen oder nach Personenkilometern in prozentualen Anteilen oder auch in absoluten Angaben ab.

**Motorisierter Individualverkehr (MIV)**

Darunter werden das Auto, motorisierte Zweiräder (allerdings keine Elektrofahrräder), Lkw und weitere motorisierte Fahrzeuge verstanden.

**Multimodalität**

Nutzung von verschiedenen Verkehrsmitteln beim Absolvieren von Wegen einer Person innerhalb eines bestimmten Betrachtungszeitraums (häufig eine Woche).

**Nicht-motorisierter Individualverkehr (NMIV)**

Teil des Verkehrs, bei dem kein motorisiertes Verkehrsmittel zum Einsatz kommt, z. B. Fußverkehr oder Fahrradverkehr.

**Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)**

Teil des öffentlichen Verkehrs, der die Beförderung von Personen im Nahbereich sicherstellt. Dazu gehören unter anderem Straßenbahnen, U- und S-Bahnen, Stadt- und Regionalbusse sowie Taxis.

**Öffentlicher Personenfernverkehr (ÖPFV)**

Teil des öffentlichen Verkehrs, der die Beförderung von Personen im Fernbereich sicherstellt. Dazu gehören unter anderem Fern- und Reisebusse, Fernzüge, Flugzeuge und Schiffe.

**Öffentlicher Verkehr (ÖV)**

Umfasst alle öffentlichen Verkehrsmittel auch auf längeren Strecken (Nahverkehrsbusse, alle Bahnen, Fern- und Reisebusse, Flugzeug und Taxi).

**PAPI (Paper And Pencil Interview)**

Befragungsmethode, bei der die Teilnehmerinnen und Teilnehmer einen schriftlichen Papier-Fragebogen ausfüllen.

**Personeninterview**

Bildete den zweiten und letzten Erhebungsschritt im Rahmen der Studie. Diente zur Aufnahme von Personenmerkmalen und zur Erfassung der Wege am Stichtag. Ziel war es, von allen Haushaltsmitgliedern Angaben zu erhalten.

**Personenkilometer (Pkm)**

Maßeinheit der Verkehrsleistung, umfasst die von einer oder allen Personen auf einem Weg oder in einer Zeiteinheit zurückgelegten Kilometer.

**Regionalstatistische Raumtypen RegioStaR**

Vom BMVI gemeinsam mit dem BBSR 2018 für Anwendungen im Verkehr neu entwickelte Raumtypologie in unterschiedlichen Aggregaten.

**Stichtag**

Jeder Befragte erhält einen mittels statistischen Zufallsverfahrens ermittelten Stichtag zugewiesen, für den alle Wege angegeben werden sollen. Insgesamt verteilen sich die Stichtage über 12 Monate und umfassen alle Tage von Montag bis Sonntag.

**Übliche Verkehrsmittelnutzung**

Anders als bei der Berechnung des Modal Split, der die Verkehrsmittelwahl auf Wegeebe enthält, drückt die übliche Verkehrsmittelnutzung das durchschnittliche Verhalten einer Person über einen längeren Zeitraum aus. Während der Modal Split eine statistische Größe zur Beschreibung des Verkehrsaufkommens darstellt, lassen sich mit der Frage nach der üblichen Verkehrsmittelnutzung individuelle Mobilitätsmuster beschreiben.

**Verkehrsaufkommen**

Einheit zur Beschreibung von zentralen Verkehrskennzahlen. Es beschreibt die Grundgesamtheit aller Wege in einem bestimmten Zeitraum (z. B. pro Tag oder Jahr).

**Verkehrsleistung**

Einheit zur Beschreibung von zentralen Verkehrskennzahlen. Sie beschreibt die Grundgesamtheit aller zurückgelegten Personenkilometer in einem bestimmten Zeitraum (z. B. pro Tag oder Jahr).

**Weg**

Grundeinheit, in der die Mobilität im Rahmen der Studie erfasst wird. Ein Weg besteht dabei aus einer Strecke vom Ausgangspunkt zum Ziel, egal ob diese zu Fuß oder mit einem Verkehrsmittel zurückgelegt wurde. Beim Umsteigen zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln sowie beim Wechsel vom Fußverkehr auf eine andere Verkehrsart oder umgekehrt blieb es bei einem Weg. Hin- und Rückwege wurden getrennt berücksichtigt. Bei längeren Unterbrechungen, größeren Umwegen oder Zweckwechseln auf einer Strecke, wie etwa einem Einkauf, wurden die Wege getrennt angegeben.

**Wegezweck**

Anlass, aus dem der Weg unternommen wurde. Dieser wurde im Rahmen der MiD in verschiedenen Haupt- und Detailzwecken erhoben und zu acht Hauptzwecken verdichtet (siehe Kapitel 4).

