



Mobilität in Deutschland

Kurzreport

Hamburg und Metropolregion

Aktualisierte Fassung April 2020

eine Studie des:



Bundesministerium
für Verkehr und
digitale Infrastruktur

durchgeführt von:

infas

In Kooperation mit:



infas 360

im Auftrag von:


Hamburg


HVV


metropolregion hamburg





Eine Studie des:

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
Referat G 13 – Prognosen, Statistik und Sondererhebungen
Robert-Schuman-Platz 1
53175 Bonn
FE-Projektnummer 70.904/15



Auftraggeber der regionalen Aufstockungen in der Region Hamburg:

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



Hamburger Verkehrsverbund GmbH
Steindamm 94
20099 Hamburg



Metropolregion Hamburg
Alter Steinweg 4
20459 Hamburg



Kurzreport vorgelegt von:

infas Institut für angewandte Sozialwissenschaft GmbH
Friedrich-Wilhelm-Straße 18
53113 Bonn



Projektdurchführung 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

Projekt:

5563
Bonn, April 2020; Version 2.1

Folgende Zitierweisen werden empfohlen:

Langform:

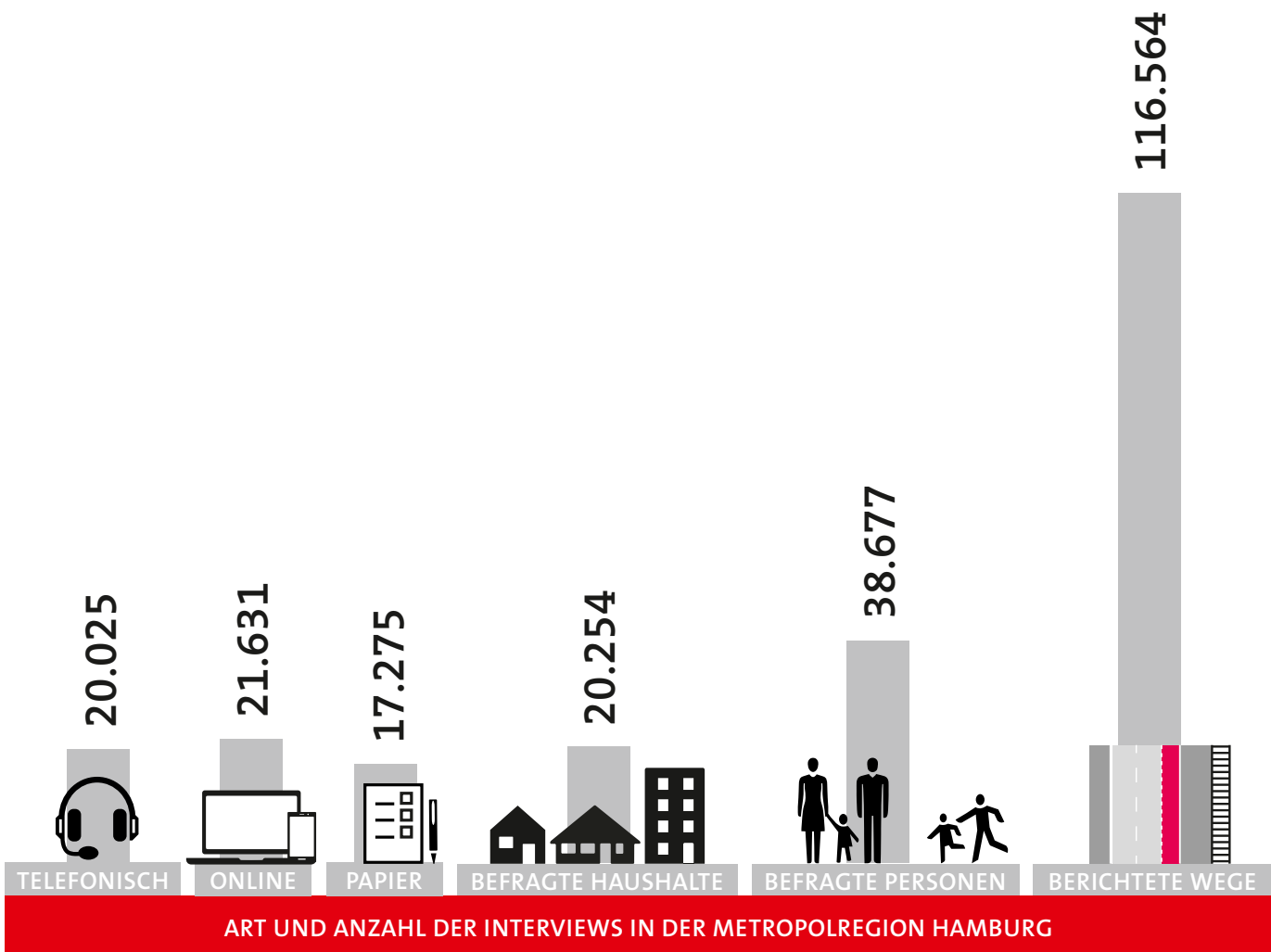
Follmer, Robert (2018): Mobilität in Deutschland – MiD Kurzreport Hamburg und Metropolregion.
Studie von infas, DLR, IVT und infas 360 im Auftrag des Bundesministers für Verkehr und digitale Infrastruktur
(FE-Nr. 70.904/15). Bonn, Berlin. www.mobilitaet-in-deutschland.de

Kurzform:

infas, DLR, IVT und infas 360 (2018): Mobilität in Deutschland (im Auftrag des BMVI)

Inhaltsverzeichnis

Mobilität in Deutschland 2017 – worum geht es?	5
Ergebnistelegamm	6
Womit, wie weit und wie lange sind wir unterwegs?	8
Wie steht es um den Zugang zu Auto, Fahrrad, Bus und Bahn sowie um den Fußverkehr?	10
Wie verteilen sich unterschiedliche Nutzersegmente?	12
Welche Rolle spielen Carsharing & Co?	14
Warum sind wir unterwegs?	16
Unterscheiden sich bestimmte Bevölkerungsgruppen in ihrer Alltagsmobilität?	18
Wie fällt die Zufriedenheit mit den Verkehrsangeboten aus?	20
Hinweise zu weiteren MiD-Ergebnissen 2002 bis 2017	23
Liste der regionalen Beteiligten	25
Erläuterung wichtiger Begriffe	27



Mobilität in Deutschland 2017 – worum geht es?

Unterwegssein und Mobilität prägen unseren Alltag. Sie gehören in unterschiedlichem Umfang zum sozialen Leben bei Arbeit und Ausbildung, Freizeitaktivitäten und der täglichen Versorgung. Das genaue Wissen um diese Mobilitätsbedürfnisse und das tägliche Verkehrsgeschehen ist eine Voraussetzung zur Bereitstellung der erforderlichen Ressourcen. Während in den vergangenen Jahrzehnten eine stetig wachsende Auto-Mobilität zu verzeichnen war, konzentrieren sich inzwischen viele Bemühungen darauf, weiteren Verkehrsangeboten wie dem öffentlichen Verkehr, dem Fahrradfahren und dem Zufußgehen mehr Aufmerksamkeit zukommen zu lassen. Nicht nur in Deutschland ist erkennbar, dass ein kontinuierlich wachsender Autoverkehr an Grenzen stößt. Trotzdem wird er ein prägender Bestandteil des Verkehrs bleiben und muss aktiv gestaltet werden.

Alltagsmobilität in Deutschland

Doch wo stehen wir auf diesem Weg? Wie nutzen Bürgerinnen und Bürger in Deutschland die Verkehrsangebote? Was hat sich dabei in den vergangenen Jahren verändert? Diesen und weiteren Fragen geht die Studie Mobilität in Deutschland (MiD) sowohl bundesweit als auch regional in umfassender Form nach.

Ergebnisse für Hamburg, den HVV-Verbundraum und die Metropolregion Hamburg

Das vorliegende Ergebnistelegamm stellt zentrale Resultate für die Freie und Hansestadt Hamburg sowie einige Vergleichswerte für den HVV-Verbundraum und weitere Umlandkreise in der Metropolregion Hamburg vor. Er ergänzt den ausführlichen regionalen Ergebnisbericht.

Für das Projekt werden über diesen Kurzreport hinaus weitere Dokumentationen erstellt. Diese werden unter www.mobilitaet-in-deutschland.de bereitgestellt. Dort stehen auch sämtliche Unterlagen zu den vorangegangenen Erhebungen der MiD in den Jahren 2002 und 2008 zur Verfügung.

Ihr MiD-Projektteam

Datengrundlage

Nach 2002 und 2008 hat das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) 2017 das infas Institut für angewandte Sozialwissenschaft GmbH zum dritten Mal mit der Durchführung der Studie Mobilität in Deutschland (MiD) beauftragt. Auf Auftraggeberseite beteiligt waren über 60 regionale Partner, die unterschiedliche regionale Vertiefungen in Auftrag gegeben haben. Wie bereits 2008 erfolgte die Bearbeitung gemeinsam mit dem Institut für Verkehrsforschung am Deutschen Zentrum für Luft- und Raumfahrt e. v. (DLR). Zusätzlich wurde das Projektteam um die IVT Research GmbH sowie die infas 360 GmbH erweitert.

Die Feldphase der aktuellen Erhebung fiel mit einer sich über mehr als zwölf Monate erstreckenden Stichtagserhebung in die Zeit zwischen Mai 2016 und September 2017. Die Studienteilnehmerinnen und -teilnehmer konnten sich in einem mehrstufigen Verfahren schriftlich, telefonisch oder online beteiligen. Innerhalb der bundesweiten Gesamtstichprobe von 156.420 Haushalten entfielen 33.389 Haushalte auf die bundesweite Basisstichprobe und 123.031 auf regionale Vertiefungen. Befragt wurden insgesamt 316.361 Personen, die über 960.619 Wege an ihren jeweiligen Stichtagen berichteten. Die genauen Inhalte dokumentiert eine Übersicht am Ende dieses Berichts.

Die Auswertung der Basisstichprobe sowie der regionalen Aufstockungen erfolgt integriert. Die Hochrechnung der Ergebnisse liefert für das Jahr 2017 umfassende Kennwerte zur Alltagsmobilität der Wohnbevölkerung in Deutschland und bezieht sich auf alle von ihr innerhalb Deutschlands zurückgelegten Wege.

Die MiD 2017 erlaubt einen Zeitvergleich mit den vorangegangenen Erhebungen. Aufgrund einer Anpassung der Hochrechnungen bedingt durch die 2011 erfolgte Zensuskorrektur sowie einer Vereinheitlichung mit der Aufbereitung der MiD 2017 ergeben sich in den hier für 2008 dargestellten Ergebnissen geringfügige Abweichungen von den 2008 publizierten Resultaten.

Ergebnistelegamm

Wachsendes Verkehrsaufkommen in Hamburg

- Ähnlich wie in anderen deutschen Großstädten fällt das Verkehrsaufkommen 2017 in Hamburg gegenüber den MiD-Erhebungen 2002 und 2008 etwas höher aus. Lag es zu diesen Zeitpunkten jeweils bei 5,6 Mio. Wegen am Tag, legen die Hamburgerinnen und Hamburger nun etwa 6,0 Mio. Wege am Tag zurück. 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 Mio. Personenkilometern täglich. 2017 beträgt der Wert rund 70 Mio. Kilometer am Tag.
- Diese Entwicklung fällt regional unterschiedlich aus. Bundesweit betrachtet zeigt sich ein Wachstum mit entsprechenden verkehrlichen Belastungen vor allem in den Ballungsräumen. Außerhalb der Zentren stagnieren die genannten Werte eher.
- Die sogenannten „Mobilitätsquoten“ sinken bundesweit ebenso wie in Hamburg. Waren 2008 noch 90 Prozent der Bürgerinnen und Bürger an einem durchschnittlichen Tag unterwegs, erreicht dieser Wert 2017 deutschlandweit nur noch 85 Prozent. In Hamburg beträgt er nun 87 Prozent. Im HVV-Verbundraum liegt er ebenso wie in der Metropolregion Hamburg bei 86 Prozent. Dies führt bundesweit wie auch im Norden der Republik zu 3,1 bis 3,2 Wegen pro Person und Tag. Unter einem „Weg“ wird in der MiD eine Strecke vom Ausgangspunkt zum Ziel einschließlich möglicher Umstiege und Verkehrsmittelwechsel verstanden. 2008 lagen die entsprechenden Werte zwischen 3,3 und 3,4 Wegen pro Tag und Person.

In großen Städten Plus für Rad, Bus und Bahn

- Wird mit dem Modal Split die anteilige Aufteilung aller Wege auf die Verkehrsmittel einschließlich der Wege zu Fuß betrachtet, zeigen sich in den Metropolen der öffentliche Verkehr und das Fahrrad im Aufwind. Bundesweit ergeben sich allerdings kaum Veränderungen. Bei dem hier verwendeten Konzept des „Hauptverkehrsmittels“ werden Wege, für die verschiedene Verkehrsmittel genutzt wurden, nach einer Hierarchie einem Verkehrsmittel zugeordnet.

- Der Fahrradanteil wächst in Hamburg zwischen 2008 und 2017 von 13 auf 15 Prozent. Der Anteil des öffentlichen Verkehrs steigt von 19 auf nun 22 Prozent. Auch das Hamburger Umland verzeichnet hier ein leichtes Plus und erreicht aktuell einen ÖV-Anteil von rund 10 Prozent. Der Anteil der von den Hamburgerinnen und Hamburgern zu Fuß zurückgelegten Wege bleibt relativ stabil und liegt bei 27 Prozent. Im Umland beträgt er 2017 nur rund 20 Prozent.
- Die prozentualen Zuwächse bei Rad und ÖV gehen in Hamburg mit einem deutlichen absoluten Plus bei den jeweils zurückgelegten Personenkilometern einher. Beim Fahrrad wächst die Kilometersumme zwischen 2008 und 2017 von 2,2 Mio. auf nun 3,4 Mio. pro Tag. Im öffentlichen Verkehr – in der MiD immer gerechnet einschließlich des öffentlichen Fernverkehrs – legten die Hamburgerinnen und Hamburger 2008 gut 15 Mio. und 2017 bereits knapp 26 Mio. Personenkilometer täglich zurück. Dieser deutliche Zuwachs ist jeweils zur Hälfte auf das städtische Bevölkerungsplus und die Zunahme der täglichen Streckenlängen einschließlich einer wachsenden Beteiligung am Fernverkehr zurückzuführen.

Sinkende Auto-Anteile in der Stadt, aber gleichbleibende Belastung durch längere Wege mit dem Auto

- Die Anteile des motorisierten Individualverkehrs (MIV) verringern sich entsprechend. 2017 beträgt der Hamburger Anteil der MIV-Fahrer 26 Prozent und der der MIV-Mitfahrer 10 Prozent. Insgesamt legten die Bürger und Bürgerinnen der Hansestadt 2017 also ein gutes Drittel ihrer Wege mit Auto, Motorrad oder Lkw zurück. 2008 lag dieser Anteil noch bei 40 Prozent. Im Umland fällt das Minus beim MIV klein aus. Trotzdem sinkt der Auto-Anteil von 60 Prozent im Jahr 2008 nun knapp unter diese Marke.
- Der Rückgang der Auto-Wege geht nicht mit einer in gleichem Maß geringeren Summe der täglichen MIV-Personenkilometer einher. Für die Hamburgerinnen und Hamburger betrug sie 2008 rund 33 Mio. Kilometer täglich. 2017 waren es rund 38 Mio. Die durchschnittliche Länge der im Auto

gefahren Strecken nimmt also zu, während der Anteil dieser Wege zurückgeht. Unter dem Strich bleibt die hohe Belastung durch den MIV bestehen. Sie wächst sogar noch, wenn Einpendler aus beruflichen oder anderen Anlässen mit berücksichtigt werden. Derartige Auswertungen hat die MiD 2017 erstmals vorgenommen. Für Hamburg ist dies Bestandteil der ausführlichen Berichterstattung.

Städtische Vorlieben für Auto, Rad oder ÖPNV?

– Wie in Hamburg legt die Nachfrage im öffentlichen Nahverkehr bundesweit zu. Anders als in der gesamten Metropolregion Hamburg, wo Busse und Bahnen das Verkehrsmittel mit der im Vergleich ungünstigsten subjektiven Bewertung durch die Befragten sind, erhält der ÖPNV in Hamburg gute Noten. Über 70 Prozent der Befragten bewerten sein Angebot mit der Note eins oder zwei. Das Auto erzielt dagegen bei nur 50 Prozent der Hamburger Befragten eine gute Bewertung. Das Fahrrad liegt mit gut 40 Prozent sogar noch darunter. Der MiD-Wert vergleichbarer Großstädte erreicht dagegen knapp die 50-Prozent-Marke. Der steigende Fahrradanteil im Modal Split ist also ein Einstieg. Doch verlangt ein weiterer Zuwachs ganz offenbar verbesserte Radfahrbedingungen in der Stadt.

Etwas mehr autofreie Haushalte in Hamburg, aber auch größere Pkw im Bestand

– Bundesweit ist die Pkw-Flotte auf mittlerweile gut 43 Mio. Fahrzeuge in den privaten Haushalten angewachsen. Die Ausstattung steigt insbesondere in ostdeutschen Ländern und in ländlichen Regionen. In Hamburg weist der Trend trotz des im Schnitt hohen Wohlstands - sehr langsam - in die andere Richtung. 2017 sind mehr als vier von zehn städtischen Haushalten autofrei und der Anteil der Haushalte mit mehreren Pkw reduziert sich leicht. Allerdings verschiebt sich die Fahrzeugstruktur in Richtung größerer Pkw, so dass höhere Belastungen an anderer Stelle entstehen.

– Carsharing-Anbieter finden in den Großstädten ihre Mitglieder. Dort verfügen oft mehr als 10 Prozent der Haushalte über eine oder mehrere Mitgliedschaften. In Hamburg erreicht dieser Wert 2017 die beachtliche Marke von über 20 Prozent. Dies unterscheidet sich jedoch deutlich zwischen den Hamburger Stadtbezirken – und nur jeder zweite Carsharing-Haushalt verzichtet ganz auf ein eigenes Auto. Zudem kann die tatsächliche Inanspruchnahme nicht mit der Zahl der Mitgliedschaften mithalten. So greifen vier von zehn Carsharern

im Alltag fast nie auf dieses Angebot zurück. Geteilte Autos stellen also eine gelegentliche Option mit geringen Fahrleistungsanteilen dar. Und im Umland fallen die Anteile der Haushalte mit Carsharing-Mitgliedschaft nur einstellig aus.

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 Auto-orientiert als ihre Altersgenossen in den vergangenen Jahren. Dies drückt sich auch in leicht rückläufigen Führerscheinbesitzquoten aus. 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 den früheren MiD-Erhebungen.

– Bei den Seniorinnen und Senioren wächst wie schon zwischen 2002 und 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.

– Zurück gehen dagegen die Mobilitätsquoten von Kindern und Jugendlichen. Hier zeigen sich 2017 gegenüber 2008 Rückgänge, die zwischen 2002 und 2008 nicht bestanden.

Veränderungen erkennbar

– 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 Verkehrsträger 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.

– Für Hamburg kann dies nur bedeuten, den ÖPNV und seine Kapazitäten weiter auszubauen, wenn der Verkehr in großem Maßstab umweltorientierter gestaltet werden soll. Hinzu kommen sollten jedoch eine konsequent aufmerksamere Gestaltung des Rad- und Fußverkehrs, nicht zuletzt zugunsten der städtischen Lebensqualität.

Womit, wie weit und wie lange sind wir unterwegs?

Außer-Haus-Anteile

Im Durchschnitt eines Jahresverlaufs sind 85 Prozent der Bundesbürgerinnen und Bundesbürger an einem zufällig ausgewählten Tag außer Haus unterwegs. In Hamburg liegt der Anteil mit 87 Prozent etwas über dem Bundesschnitt. Dieser Kennwert hat sich gegenüber der letzten Erhebung im Jahr 2008 sowohl in Hamburg wie deutschlandweit etwas verringert. Dabei fallen die Rückgänge überall am Wochenende höher aus als an Werktagen. Ausschlaggebend für diese Veränderungen ist eine geringere Mobilitätsquote vor allem bei Kindern und Jugendlichen und in Haushalten, die ökonomisch gesehen in den unteren Gruppen liegen.

3,2 Wege und gut 90 Minuten am Tag

Diese Aktivitätsquoten führen in Hamburg zu einer durchschnittlichen Zahl von 3,2 Wegen pro Person und Tag. Auch dieser Wert ist gegenüber 2008 mit noch rund 3,3 Wegen etwas gesunken. Gestiegen ist dagegen die täglich zurückgelegte Strecke. Sie liegt 2017 bei 38 Kilometern. 2008 betrug sie in Hamburg 32 Kilometer. Damit bleibt trotz der etwas geringeren Wegezahl die tägliche Unterwegszeit unverändert. Sie beträgt weiterhin rund 90 Minuten.

Tägliches Verkehrsaufkommen hochgerechnet

Bezogen auf die Hamburgerinnen und Hamburger führen diese Werte zu einem täglichen Verkehrsaufkommen von rund 6 Mio. Wegen und 70 Mio. Personenkilometern. Im gesamten HVV-Verbundgebiet betragen diese Summen 10,5 Mio. Wege und 130 Mio. Kilometer. Wird die gesamte Metropolregion Hamburg betrachtet, liegen die Kennwerte bei 16,5 und 215 Mio. Vor allem die Hamburger Zahlen sind im Zeitvergleich gestiegen. 2008 lag das tägliche Verkehrsaufkommen noch unter 6 Mio. Wegen. Die Verkehrsleistung betrug rund 53 Mio. Kilometer.

Modal Split als wichtiger Indikator – in Hamburg ein Plus für Fahrrad und öffentlichen Verkehr

Einer der wichtigsten Kennwerte der MiD ist der sogenannte „Modal Split“. Er drückt die prozentualen Anteile der Verkehrsmittel an dem gesamten Verkehrsaufkommen und damit an allen zurückgelegten Wegen aus. Die Angabe bezieht sich auf die Bewohnerinnen und Bewohner einer Region, schließt

also Einpendler aus beruflichen oder anderen Gründen nicht mit ein. Hierzu wird die MiD 2017 am Beispiel Hamburgs und weiterer Großstädte in der ausführlichen Berichterstattung Analysen vornehmen und so erstmalig den Verkehr der „Tagesbevölkerung“ darstellen. In Hamburg erhöht sich so das Aufkommen um rund 20 Prozent.

Wird ausschließlich die Verkehrsnachfrage der Wohnbevölkerung betrachtet, zeigen sich für Hamburg Anteilzuwächse für das Fahrrad, aber auch für den öffentlichen Verkehr. Der Radverkehrsanteil hat sich von 13 Prozent 2008 auf 15 Prozent im Jahr 2017 gesteigert. Der ÖV-Anteil (in der MiD definiert einschließlich Fernverkehr und Taxis, wobei jedoch der bei weitem größte Anteil innerhalb des ÖV auf den öffentlichen Personennahverkehr entfällt) liegt 2017 bei 22 Prozent. 2008 blieb er unter der 20-Prozent-Marke. Etwas verringert hat sich der Anteil der nur zu Fuß zurückgelegten Wege. Er liegt mit 27 Prozent aber noch immer vergleichsweise hoch.

2017 in Hamburg nur noch ein Drittel im Pkw-Verkehr

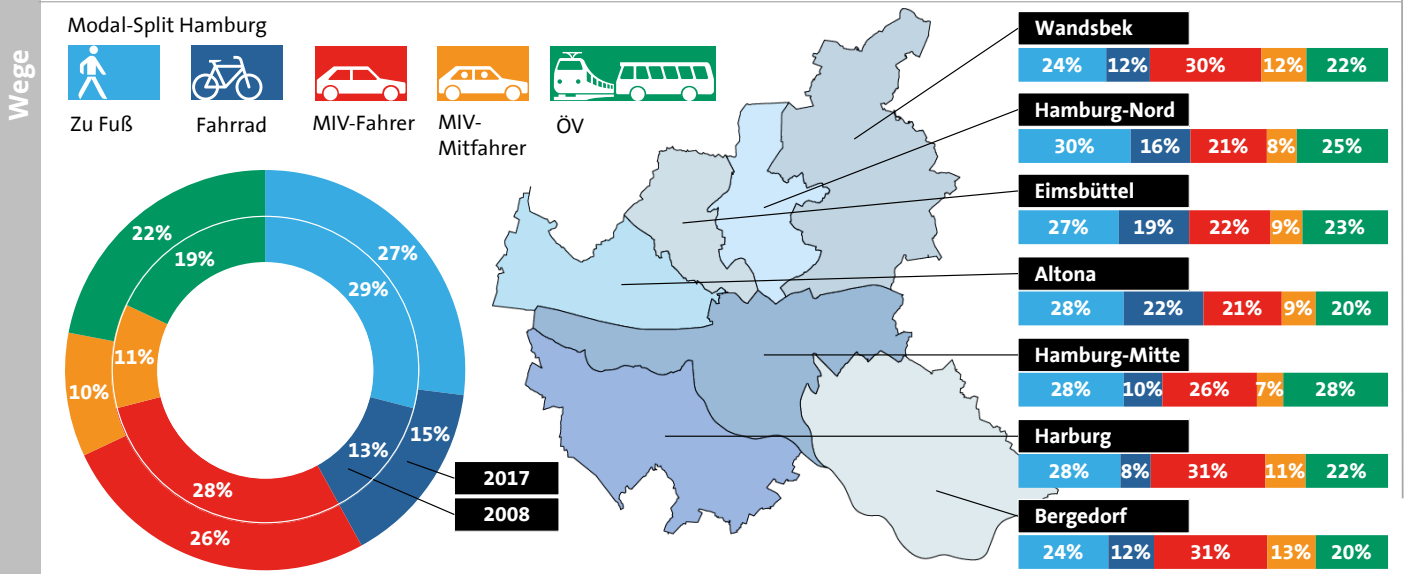
Dementsprechend verringern sich in der betrachteten Zeitspanne die Hamburger Anteile des motorisierten Individualverkehrs (MIV). 2017 liegen Fahrer- und Mitfahreranteile zusammengenommen bei einem guten Drittel des Aufkommens. 2008 lagen sie in Summe noch knapp unter der 40-Prozent-Marke. Der MIV schließt dabei die Pkw-Nutzung, aber auch Mofas, Mopeds und Motorräder sowie Nutzfahrzeuge ein. Mit der Erhebung 2017 rechnet ebenso die Carsharing-Nutzung dazu. Welche Absolutwerte für Aufkommen und Verkehrsleistung hinter diesen Anteilen liegen, zeigt die Tabelle unten.

Im Vergleich zu anderen deutschen Großstädten, für die ebenfalls aktuelle MiD-Ergebnisse vorliegen und in der unten stehenden Aufstellung gezeigt werden, rangiert Hamburg beim Radverkehr wie im ÖV im mittleren Bereich. Der Blick in das HVV-Verbundgebiet sowie die Metropolregion zeigt dagegen aufgrund der dortigen Rahmenbedingungen etwas niedrige Radverkehrs-, Fuß- und ÖV-Anteile und entsprechend höhere Werte im MIV – wobei sich auch hier im Zeitvergleich Rad und ÖV anteilig leicht verbessern.

Allgemeine Kennwerte Hamburg im Vergleich zur bundesweiten Kategorie Stadtregion – Metropole

2017	Hamburg	Stadtregion – Metropole*	
Anteil mobiler Personen pro Tag	87	86	%
Wege pro Person und Tag	3,2	3,2	Anzahl
Tagesstrecke pro Person und Tag	38	37	km
Unterwegszeit pro Person (ohne Wirtschaftsverkehr)	01:33	01:29	h:min

* Die Kategorie „Stadtregion – Metropole“ ist eine Ausprägung innerhalb der neuen Regionalstatistischen Raumtypologie (RegioStaR) des BMVI und der laufenden Raumberechnung des BBSR. In das Segment „Stadtregion – Metropole“ fallen Städte ab einer Größenordnung von etwa 500.000 Einwohnern und ihr funktionales Umland (siehe MiD-Methodenbericht).



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

Modal Split in Zeilen-% Wege	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	
Absolut Wege in Mio. pro Tag	Zu Fuß	Fahrrad	MIV-Fahrer	MIV-Mitfahrer	ÖV	gesamt
Hamburg	1,6	0,9	1,6	0,6	1,3	6,0
HVV-Verbundgebiet gesamt	2,6	1,5	3,5	1,2	1,7	10,5
Metropolregion Hamburg gesamt	3,7	2,2	6,5	2,1	2,0	16,5
Absolut Personenkilometer in Mio. pro Tag	Zu Fuß	Fahrrad	MIV-Fahrer	MIV-Mitfahrer	ÖV	gesamt
Hamburg	2,4	3,4	25,6	12,7	25,9	70,0
HVV-Verbundgebiet gesamt	4,2	5,4	58,0	25,4	38,0	130,0
Metropolregion Hamburg gesamt	6,0	8,0	113,6	42,1	45,3	215,0
Mittlere Wegelängen in km	Zu Fuß	Fahrrad	MIV-Fahrer	MIV-Mitfahrer	ÖV	gesamt
Hamburg	1,5	3,7	16,5	21,9	19,4	11,7
HVV-Verbundgebiet gesamt	1,6	3,6	16,4	20,3	21,7	12,4
Metropolregion Hamburg gesamt	1,6	3,6	17,5	19,3	22,1	12,9

Angaben zu Wegelängen erfolgen einschließlich Imputation bei fehlenden Werten für einzelne Wege. Absolutangaben wurden bei den Gesamtwerten gerundet. Bei den Bundeslandwerten für Hamburg 2002 und 2008 wurde die nachträgliche Zensus-Korrektur der Bevölkerungsgröße berücksichtigt. Daher sind geringfügige Abweichungen von der bisherigen Berichterstattung möglich. MIV - motorisierter Individualverkehr (Auto, Lkw, Motorrad etc.)

Wie steht es um den Zugang zu Auto, Fahrrad, Bus und Bahn sowie um den Fußverkehr?

Mehr als ein Pkw pro Haushalt

Die Zahl der Privathaushalte liegt 2017 bundesweit bei etwa 41 Mio. Im Jahr 2002 wurden etwa zwei Mio. Haushalte weniger verzeichnet. 2008 waren es etwa 40 Mio. Die Zahl der Haushalte steigt insbesondere in den großen Städten. Gleichzeitig sinkt die durchschnittliche Haushaltsgröße leicht und beträgt aktuell etwa zwei Personen pro Haushalt.

In den privaten Haushalten sind 2017 gut 43 Mio. Pkw verfügbar, bei einem verzeichneten Gesamtbestand von etwa 46 Mio. solcher Fahrzeuge, die jedoch nicht alle in Privathaushalten zur Verfügung stehen. Diese Bestandszahlen haben in den letzten Jahren weiterhin zugenommen. 2002 und 2008 lag der privat verfügbare Bestand noch knapp unter der Zahl der verzeichneten Haushalte. 2017 liegt er darüber und im Schnitt entfällt mehr als ein privat verfügbarer Pkw auf jeden Haushalt. Trotzdem besitzt bundesweit gesehen, ähnlich wie 2008, gut jeder fünfte Haushalt kein Auto.

In Hamburg vier von zehn Haushalten autofrei

Wie die Grafik zum Autobesitz im Norden Deutschlands zeigt, unterscheidet sich dieser deutlich zwischen Stadt und Land. In Hamburg verfügen ähnlich wie 2008, aber leicht rückläufig, knapp 60 Prozent der Haushalte über mindestens ein Auto. Mit zunehmender Entfernung von der Kernstadt erhöht sich dieser Anteil.

Allerdings unterscheidet sich der Autobesitz in den Haushalten innerhalb Hamburgs sowohl nach Stadtbezirken – mit mehr Autobesitz in den eher peripheren Bezirken – wie auch nach dem ökonomischen Status des Haushalts. Dieser wird in der MiD über ein nach der Haushaltszusammensetzung gewichtetes Pro-Kopf-Einkommen ermittelt. Statusschwache Hamburger Haushalte sind mehrheitlich ohne Auto, statushöhere Haushalte dagegen weisen überdurchschnittliche Besitzquoten auf.

Fahrräder in vier von fünf Haushalten

Regional homogener fällt der Fahrradbesitz aus. Sowohl in Hamburg als auch im gesamten HVV-Verbundraum sowie der Metropolregion findet sich in rund 80 Prozent der Haushalte mindestens ein

„verkehrstüchtiges“ Fahrrad. In rund jedem zehnten Fall gehört dazu inzwischen mindestens ein Elektrofahrrad. Doch auch hier bestehen deutliche Unterschiede abhängig von dem ökonomischen Haushaltsstatus. In der Tendenz wächst das Ausstattungsniveau mit den verfügbaren Mitteln.

Hochgerechnet für die gesamte Bundesrepublik ergibt sich eine Flotte von nahezu 75 Mio. einsatzbereiten Fahrrädern, davon mehr als 4 Mio. mit Stromunterstützung. In Hamburg sind es über 1,5 Mio. Fahrräder, von denen schätzungsweise 40.000 elektrisch unterstützt werden. Unabhängig vom Antrieb ist die bundesweite Zweiradflotte seit 2002 um rund 5 Mio. Stück gewachsen.

ÖPNV-Zugang

Anders als bei Fahrrad und Auto ist das Vorgehen der aktuellen MiD in Sachen ÖPNV-Zugang anders als 2002/08. Räumliche Analysen werden in der weiteren Berichterstattung die Möglichkeit geben, befragte Haushalte nach der objektiven Anbindungsqualität am Wohnort zu klassifizieren. In der Befragung selbst wurden alle Personen in einem Alter ab 14 Jahren nach der üblicherweise genutzten Fahrkarte gefragt. Dabei geben in Hamburg nur 5 Prozent der Befragten an, Busse und Bahnen grundsätzlich gar nicht in Anspruch zu nehmen. Im HVV-Verbundraum sind es 10 Prozent. Jeweils mehr als 50 Prozent der Befragten entscheiden sich in der Regel für eine Einzelkarte. Es verbleiben in Hamburg rund vier von zehn Personen, die in irgendeiner Form eine Zeitkarte in der Tasche haben. Im gesamten HVV ist es „nur“ etwa jeder Dritte. Diese Gruppe verfügt so zumindest hinsichtlich der Tickethürde über einen einfachen Zugang zu Bus oder Bahn.

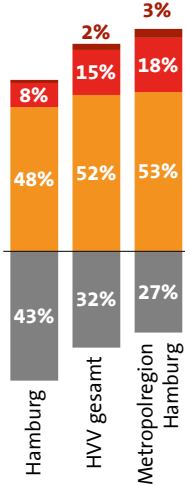
Zufußgehen wichtig

Das Zufußgehen stellt eine oft unterschätzte Mobilitätsoption dar. In Hamburg werden nahezu drei von zehn Wegen nur zu Fuß zurückgelegt. Dies ist mehr als außerhalb der Stadt. Etwa 40 Prozent der Befragten ab 14 Jahre gehen nach eigener Angabe sehr gerne zu Fuß und 46 Prozent legen täglich einzelne Strecken nur auf eigenen Füßen zurück.

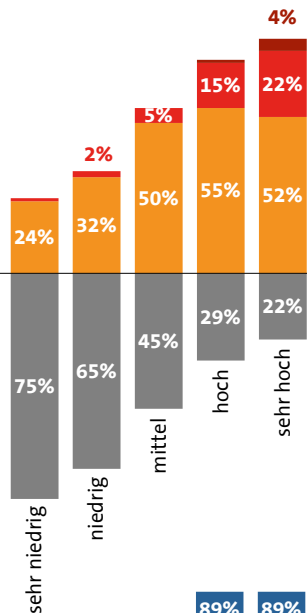
Haushalte

Autobesitz, Besitz von Fahrrad nach Status und Region, übliche Fahrkartenartennutzung im ÖPNV

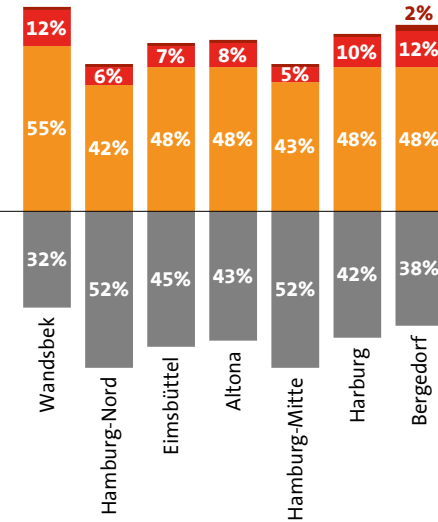
Autobesitz



ökonomischer Status des Haushalts (Hamburg)

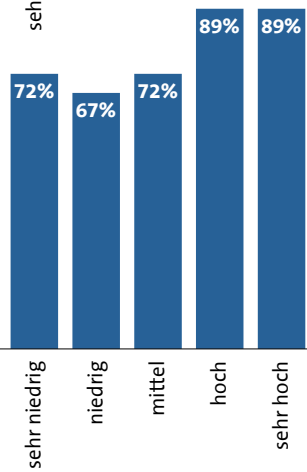


Stadtbezirke (Hamburg)



im Haushalt...

- drei Autos und mehr
- zwei Autos
- ein Auto
- kein Auto

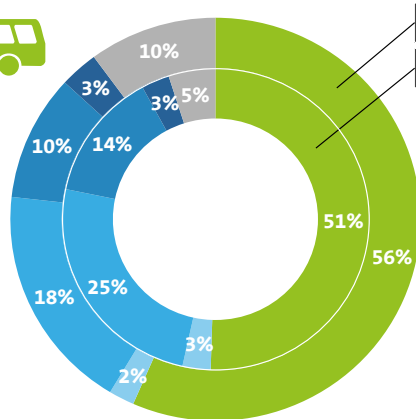


Besitz von Fahrrädern/ Elektrofahrrädern/ Pedelecs im Haushalt



Personen ab 14 Jahren

Üblicherweise in Anspruch genommene Fahrkartenarten im ÖPNV (Personenebene)



- Einzelfahrschein, Tageskarte, Kurzstrecke
- Wochenkarte, Monatskarte ohne Abonnement
- Monatskarte im Abonnement, Jahreskarte (Umweltabo etc.)
- Jobticket, Semesterticket etc. (Firmenabo, Studententicket)
- anderes
- fahre nie mit öffentlichen Verkehrsmitteln in meiner Region

Wie verteilen sich unterschiedliche Nutzersegmente?

Übliche Verkehrsmittelnutzung im Alltag

Über die Ergebnisse zum Verkehrsaufkommen und der Verkehrsleistung hinaus ermöglicht die MiD eine Betrachtung der üblichen Verkehrsmittelnutzung. Hierzu werden alle Personen im Alter ab 14 Jahren nach der Inanspruchnahme verschiedener Verkehrsangebote befragt. Dazu gehören seit 2017 auch der Fernbus sowie das reine Z Fußgehen. Ebenso wird auf diese Weise nach der Carsharing-Nutzung sowie dem Fahren mit einem Leihrad gefragt. Die Antworten gestatten, anders als die Angaben zu den an einem zufällig ausgewählten Stichtag genutzten Verkehrsmitteln, Rückschlüsse auf generelle Nutzungsmuster. Kombiniert ermöglichen sie eine aufschlussreiche Segmentierung.

Im Zeitvergleich führen die 2017 gegebenen Auskünfte zu einer leicht rückläufigen üblichen Autonutzung, während die Inanspruchnahme von Fahrrad und öffentlichem Nahverkehr steigt. Der Anteil der Personen, die (fast) täglich auf einem Autositz Platz nehmen, liegt so derzeit unter den Hamburgerinnen und Hamburgern bei einem guten Viertel. Ebenso viele nutzen das Auto (fast) nie. Bezogen auf das Fahren mit Bus oder Bahn bzw. mit dem Rad verringern sich dagegen eher die Anteile derjenigen, die sich nie oder nur selten dem ÖPNV anvertrauen oder sich gar nicht auf einen Fahrradsattel schwingen. Beide Verkehrsmittel gewinnen also Nutzer, die zumindest gelegentlich auf diese Art unterwegs sind. Dies trifft in besonderem Umfang auf das Fahrrad zu. Wie sich diese Zahlen im Detail verglichen mit dem HVV-Verbundraum und der Metropolregion darstellen, wird die ausführliche regionale MiD-Berichterstattung herausarbeiten.

Die „neuen“ Verkehrsmittel liegen in Hamburg hinsichtlich der Alltagsnutzung auf einem entwicklungs-fähigen Niveau. Eine monatliche Nutzung eingeschlossen, rechnen zu den regelmäßigen Carsharing-Nutzern (nicht zu verwechseln mit den Carsharing-Mitgliedern, dazu im nächsten Abschnitts dieses Berichts mehr) etwa 7 Prozent der Hamburger Befragten ab 14 Jahre. Und bezogen auf ein geteiltes Fahrrad aus einem Mietradsystem ist diese Gruppe in der Stadt bereits ähnlich groß wie die der aktiven Carsharer – wobei an dieser Stelle explizit nach der Alltags- und nicht nach einer Freizeitnutzung im Urlaub gefragt wurde.

Zufußgehen bedeutsam

Eine keineswegs neue, aber doch immer wieder unterschätzte Option ist die des Zufußgehens. Hier zeigen die Ergebnisse, dass fast die Hälfte der Hamburgerinnen und Hamburger täglich oder fast täglich zumindest einzelne ihrer Wege komplett auf eigenen Sohlen zurücklegen.

Segmentierung zeigt wachsende Fahrrad-Orientierung

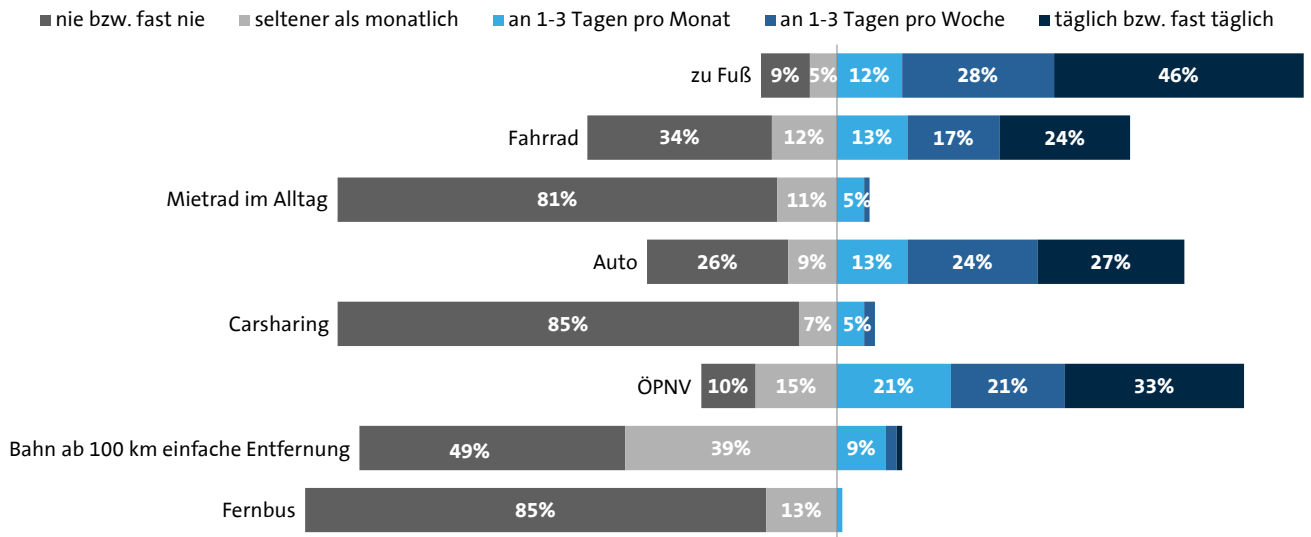
Die Angaben zu den einzelnen Verkehrsmitteln können miteinander verknüpft betrachtet werden. Orientiert an der täglichen und gelegentlichen Nutzung wurden neun Gruppen gebildet und unten dargestellt. Die Grafik zeigt die Ergebnisse für Hamburg im Zeitverlauf. Die Tabelle liefert Ergebnisse für die Region sowie die Hamburger Bezirke. Die Segmentierung reicht von Wenig-Mobilen, die im Wochenverlauf kaum unterwegs sind, bis zu denjenigen, die täglich fast ausschließlich mit dem Auto fahren und andere Angebote so gut wie gar nicht in Anspruch nehmen. Ebenso möglich wird eine Betrachtung der „regelmäßigen Vielfach-Nutzer“, hier mit der Definition, dass sie im Wochenverlauf in der Regel zumindest einmal das Auto, den ÖPNV und auch das Fahrrad wählen.

Die zeitliche Betrachtung bezogen auf Hamburg bestätigt vor allem die wachsende Fahrrad-Orientierung – bei gleichzeitig zurückgehenden Anteilen der Pkw-Nutzer. Das Ergebnis dieser Unterteilung unterscheidet sich jedoch sowohl nach den Stadtbezirken als auch zwischen Stadt und Umland. Innerhalb der Stadt zeigen sich erneut unterschiedliche Niveaus im Radverkehr. Außerhalb Hamburgs sind dagegen die Anteile der Pkw-Orientierten deutlich größer und die der ÖV-Orientierten kleiner.

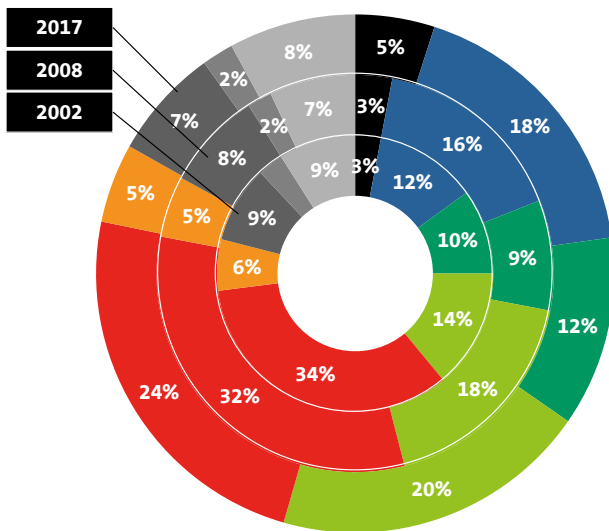
Die vorgenommene Unterteilung erlaubt weitere Differenzierungen, wie angedeutet etwa nach der kleinräumigen städtischen und eher ländlichen Situationen. Ebenso kann das soziodemografische Profil der Segmente betrachtet werden. Hierzu wird der ausführliche regionale MiD-Report genauere Analysen vorstellen.

Personen ab 14 Jahren

Häufigkeit der üblichen Verkehrsmittelnutzung in Hamburg



Mobilitätssegmente nach üblicher Verkehrsmittelnutzung in Hamburg



Spalten-%, rundungsbedingte Abweichungen von „100“ möglich

	HVV gesamt	Metropolregion Hamburg	Stadtbezirke Hamburg						
			Wandsbek	Hamburg-Nord	Eimsbüttel	Altona	Hamburg-Mitte	Harburg	Bergedorf
Wenig-Mobile nutzen kein Verkehrsmittel mindestens wöchentlich	5%	5%	4%	5%	5%	6%	6%	7%	5%
Fahrrad-Orientierte nutzen das Fahrrad täglich oder wöchentlich und alle übrigen Verkehrsmittel seltener	17%	17%	15%	20%	24%	26%	16%	10%	13%
ÖPNV-Orientierte ohne Pkw-Führerschein nutzen den ÖPNV täglich oder wöchentlich, andere Angebote seltener und haben keinen Pkw-Führerschein	7%	6%	10%	10%	8%	11%	18%	14%	19%
ÖPNV-Orientierte mit Pkw-Führerschein nutzen den ÖPNV täglich oder wöchentlich, andere Angebote seltener und besitzen Pkw-Führerschein	14%	10%	17%	27%	24%	16%	20%	20%	15%
täglich Pkw-Orientierte nutzen täglich oder wöchentlich den Pkw, andere Angebote seltener	35%	39%	32%	20%	20%	21%	21%	27%	28%
seltener Pkw-Orientierte nutzen den Pkw seltener als wöchentlich, andere Angebote ebenfalls selten	7%	8%	7%	3%	4%	4%	4%	6%	6%
Mischnutzer mit Pkw-Führerschein nutzen verschiedene Verkehrsmittel täglich oder wöchentlich, besitzen einen Pkw-Führerschein	7%	7%	6%	5%	7%	8%	5%	7%	5%
Mischnutzer ohne Pkw-Führerschein nutzen verschiedene Verkehrsmittel täglich oder wöchentlich, ohne Pkw-Führerschein	1%	1%	2%	1%	1%	1%	1%	3%	2%
regelmäßige Vielfach-Nutzer nutzen sowohl Auto wie Fahrrad und ÖPNV mindestens wöchentlich	7%	6%	8%	10%	7%	7%	7%	7%	7%

Welche Rolle spielen Carsharing & Co?

Carsharing und Mieträder als neues Befragungsthema

Der Aspekt Carsharing wird in den letzten Jahren viel diskutiert. In dieser Auseinandersetzung wird ihm oft ein hohes Lösungspotenzial für eine umweltgerechtere Alltagsmobilität unterstellt. Doch wo stehen wir auf diesem Weg? Die MiD wird sich im Rahmen der ausführlichen Auswertung auch diesen Fragen widmen. Im vorliegenden Hamburger Kurzbericht sollen zunächst die wichtigsten diesbezüglichen Eckwerte vorgestellt werden. Dies umfasst zusätzlich einen Blick auf die Nutzung von Mietfahrrädern, die in der MiD 2017 ebenso als neues Thema aufgenommen wurde. Auch ihnen werden insbesondere im städtischen Umfeld mitunter hohe Erwartungen entgegengebracht.

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-Anbieter um die Kundengunst wirbt. Aussagen zur Anzahl der Mitgliedschaften können dabei anhand der MiD-Ergebnisse vorgenommen werden. In der MiD nicht gefragt wurde dagegen nach verschiedenen Anbietermodellen wie etwa stationsgebundenen oder Free-Floating-Varianten.

Carsharing-Mitgliedschaft vs. Carsharing-Nutzung

2017 ist bereits mehr als ein Fünftel der Hamburger Haushalte bei einem oder mehreren Carsharing-Anbietern registriert. Dies bedeutet, dass mindestens ein Haushaltsmitglied über ein Kundenkonto verfügt. Fast die Hälfte dieser Haushalte greift dabei bereits auf mehrere Anbieter zu.

Von den Mitgliedshaushalten besitzt etwa die Hälfte zusätzlich mindestens ein eigenes Auto. Für diese ist das Carsharing-Angebot vermutlich eine Art optionaler Zweitwagen. Darüber hinaus beschränkt sich die

Nutzung keineswegs auf junge Erwachsene, wie oft angenommen. Etwa 90 Prozent der Carsharing-Kunden sind nach den MiD-Ergebnissen älter als 24 Jahre. Diese Ergebnisse fallen in anderen Großstädten ähnlich aus, unterscheiden sich aber im Detail und im Niveau abhängig von der jeweiligen Anbieterlandschaft. Bundesweit gesehen, zählen inzwischen 4 Prozent aller Haushalte zu den Carsharern. Dies konzentriert sich fast ausschließlich auf die Großstädte.

Geringer Verkehrsanteil, doch ein Einstieg in mehr Unabhängigkeit vom Auto

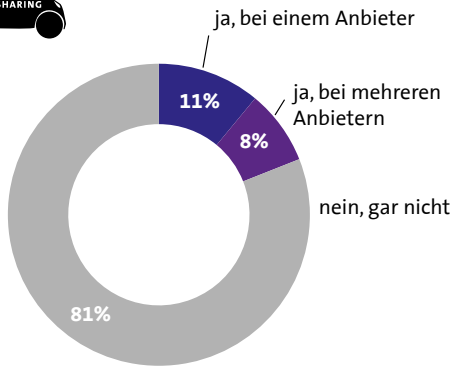
Dem beachtlichen Wert von mehr als einem Fünftel der Hamburger Haushalte mit einem Carsharing-Zugang steht eine verhältnismäßig geringe tatsächliche Inanspruchnahme gegenüber. Personen mit nur einer Carsharing-Mitgliedschaft nehmen ein solches Fahrzeug zu etwa einem Fünftel so gut wie nie in Anspruch, 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 einem regelmäßig genutzten Angebot. Der individuelle Mobilitätsalltag funktioniert jedoch überwiegend ohne Pkw. Dies kann durchaus ein nachvollziehbares Nutzungsmuster sein. Es führt jedoch nur zu einem geringen Anteil der Carsharing-Flotte an der tatsächlichen täglichen Verkehrsleistung. Auch diesen Zusammenhängen und einer möglichen Bewertung werden die weiteren MiD-Auswertung nachgehen.

Auf dem gemieteten Fahrradsattel

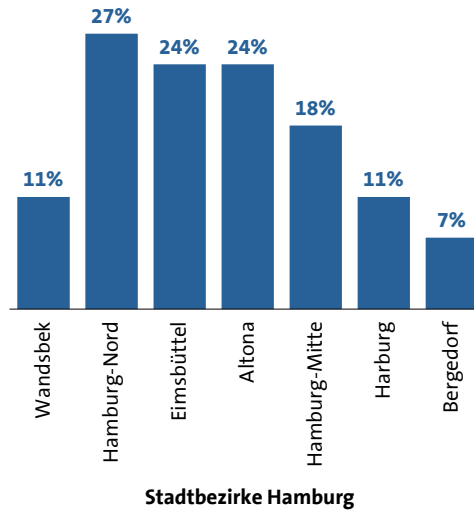
Gleichfalls wird die Leihradnutzung in den noch zu erstellenden Auswertungen genauer unter die Lupe genommen werden. Zum jetzigen Zeitpunkt sei nur darauf verwiesen, dass auch dies aus Nachfragesicht ein gelegentliches Geschäft ist, das vor allem in den Großstädten Kunden erreicht. In Hamburg zählen rund 20 Prozent der Befragten zum aktuellen Kundenstamm, die Hälfte davon mit einer weniger als monatlichen Nutzung. Die Mietradangebote erreichen dabei vor allem die unter 40-Jährigen.

Haushalte

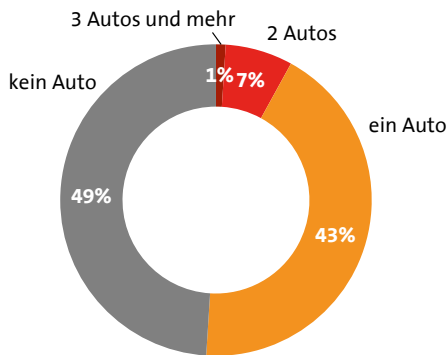
Carsharing-Mitgliedschaft



bei einem oder mehreren Anbietern

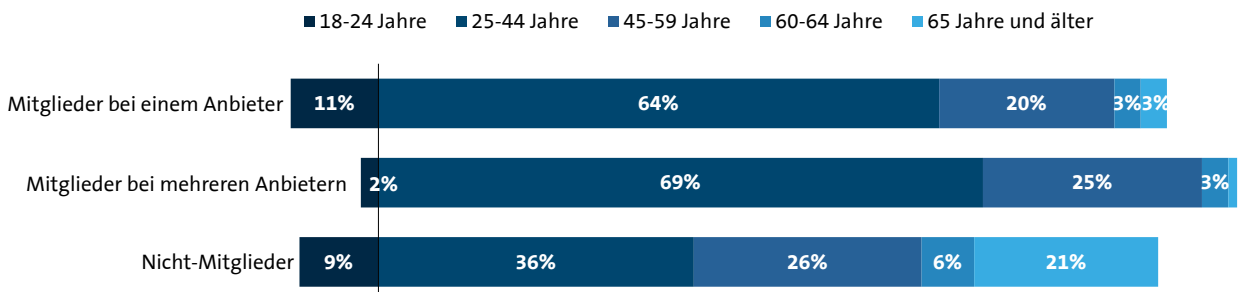


Autobesitz in Carsharing-Haushalten

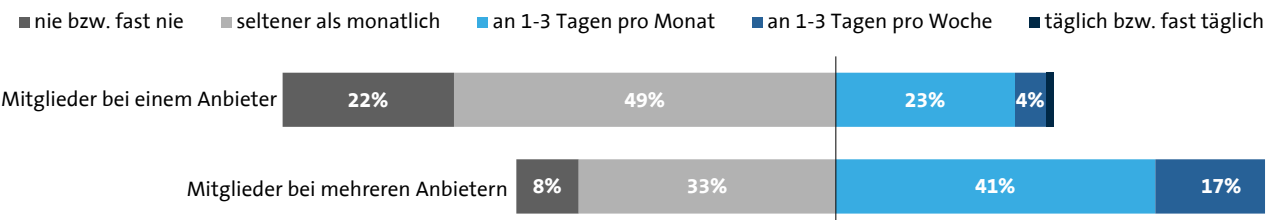


Personen ab 14 Jahren

Alter der Carsharing-Mitglieder in Hamburg



Häufigkeit der Inanspruchnahme eines Carsharing-Fahrzeugs durch einzelne Kunden in Hamburg



Warum sind wir unterwegs?

Mobilität und Unterwegssein stehen nur selten als Selbstzweck für sich genommen. Zumeist werden Wege aus bestimmten Anlässen zurückgelegt. Die MiD erfasst diese Wegezwecke und stellt sie für die Auswertung zur Verfügung. Dazu gehören auch Start- und Ankunftszeiten der berichteten Wege, mit deren Hilfe das Aufkommen über den Tagesverlauf abgebildet werden kann.

Plus im beruflich bedingten Verkehr

Wie bereits in den vorangegangenen Erhebungen werden weiterhin sieben verschiedene Wegezwecke unterschieden. Dabei steht ein Block aus im weiteren Sinn beruflichen bedingten Wegen Anlässen im Versorgungs- und Freizeitbereich gegenüber. In dieser Aufteilung ist die Summe aller in irgendeiner Form beruflich bedingten Wege kleiner als die der zusammengefassten übrigen Anlässe. Dies ist auch 2017 so. Allerdings verzeichnet vor allem der eigentliche Berufsverkehr, also die Wege von oder zur Arbeit, gegenüber 2008 eine Steigerung – ebenso wie Wege, die während der Arbeitszeit zu dienstlichen bzw. geschäftlichen Zwecken zurückgelegt werden. Ihr Anteil steigt 2017 in Hamburg auf 17 und 12 Prozent gegenüber 15 und 7 Prozent noch 2008. Hintergrund hierfür ist zum einen ein höheres Beschäftigungsniveau bei im Vergleich dazu in deutlich geringerem Ausmaß steigenden Bevölkerungsgröße – mit einem Anstieg von bundesweit 40 Mio. Erwerbstätigen im Jahr 2008 auf etwa 44 Mio. im Jahr 2017. Zum anderen zeigen die MiD-Ergebnisse unter anderem als weitere Folge des Beschäftigungseffekts, dass beruflich bedingte Wege, etwa im Liefer- und Versorgungsverkehr, deutlich zugenommen haben.

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 das „Tortenstück“ der Erledigungswege von 11 auf 12 Prozent leicht vergrößert. In der Summe wachsen so alle beruflich bedingten Wege auf einen Anteil von etwa einem Drittel aller Wege. 2008 lag diese Summe noch knapp unter der 30-Prozent-Marke. Bei dieser Fragestellung zeigt der Blick über die

Stadtgrenze nicht wesentlich andere Ergebnisse. Die Zweckstrukturen unterscheiden sich regional nur geringfügig.

Mit der MiD 2017 erweiterte Analysen möglich

Die Auswertungsmöglichkeiten der MiD sind mit dieser Betrachtung nicht ausgeschöpft. Wie schon 2002 und 2008 stellt die Erhebung 2017 über 30 weitere Zweckkategorien zur Verfügung, mit denen der Einkaufs-, Versorgungs- und Freizeitverkehr differenziert werden kann. Gänzlich neu ist die 2017 vorgenommene genaue örtliche Zuordnung der Wegeausgangspunkte und Ziele. Sie werden ausgehend von den genauen Angaben der Befragten geokodiert und datenschutzkonform verdichtet zur Verfügung gestellt. Damit werden unter anderem mit Blick auf Verkehrsanlässe und Wegeketten Analysen möglich, die bisher ausgeschlossen waren.

Tagesverläufe von Verkehrsaufkommen und Verkehrsleistung

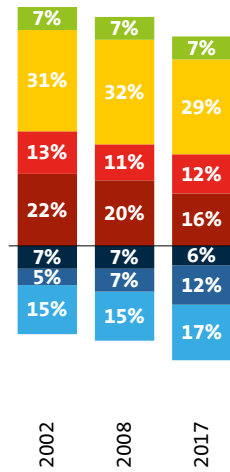
Da in der MiD Start- und Ankunftszeiten der berichteten Wege erhoben werden, kann die zeitliche Aufteilung des Aufkommens betrachtet werden. Die nebenstehende Abbildung verteilt die tägliche Zahl von rund 6 Mio. Wegen der Hamburger Bevölkerung auf die verschiedenen Tageszeiten und differenziert gleichzeitig nach Wegezwecken. Für den Berufsverkehr zeigt sich dabei weiterhin die bekannte Morgenspitze. Insgesamt gesehen ergeben sich jedoch für den Nachmittag und frühen Abend die höchsten Aufkommenswerte, wenn beruflich bedingte (Rück-) Wege mit anderen zu dieser Zeit erledigten Anlässen zusammenfallen. Auch diese Informationen werden in der weiteren MiD-Auswertung noch differenziert. Aufschlussreich wird hierbei auch hier die geplante erstmalige Einbeziehung des aus dem Umland nach Hamburg einpendelnden Verkehrs sein.

Ebenso sind Analysen vorgesehen, die eine neue Anlassunterscheidung sowie eine Betrachtung von Wegeketten im Tagesverlauf vornehmen, etwa eine Differenzierung zwischen Routine- und Nicht-Routinewegen abhängig von der Länge. Dies soll zu einem besseren Verständnis von Verkehrsmittelwahlentscheidungen führen.

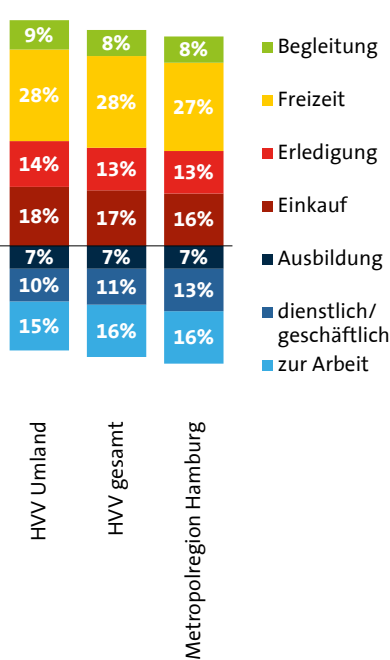
Wege

Wegezecke im Jahresvergleich und nach Startzeit des Weges

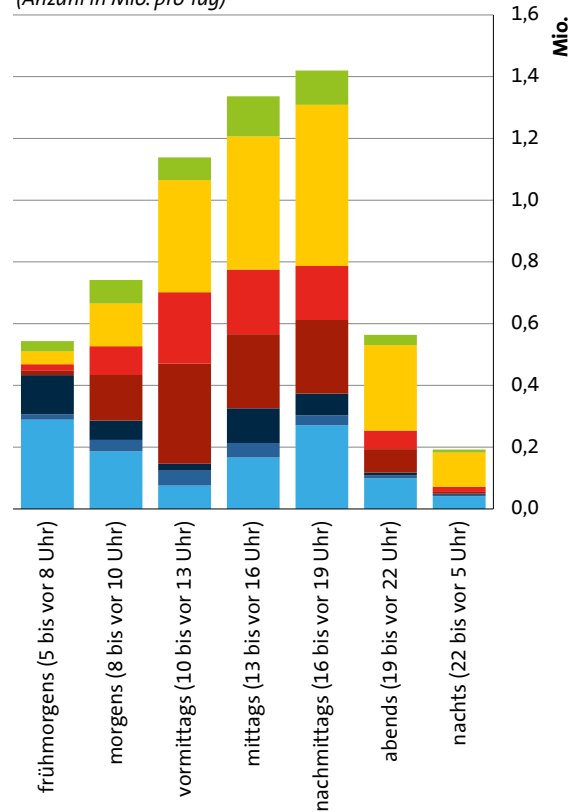
Anteile Wege Hamburg



Anteile Wege 2017



Startzeit des Weges in Hamburg (Anzahl in Mio. pro Tag)



	Wege in Mio. pro Tag			Personenkilometer in Mio. pro Tag			Wegedauer Hamburg* in Min.		Wegelänge Hamburg in km	
	Hamburg	HVV gesamt	Metropolregion	Hamburg	HVV gesamt	Metropolregion	Mittelwert	Median**	Mittelwert	Median**
zur Arbeit	1,1	1,7	2,7	13,1	26,1	42,6	36	30	13	7
dienstlich	0,7	1,1	2,1	10,4	19,5	37,7	43	25	15	4
Ausbildung	0,4	0,7	1,1	2,1	4,6	7,5	23	15	6	2
Einkauf	0,9	1,8	2,7	3,5	7,8	13,5	18	12	4	1
Erledigung	0,8	1,4	2,2	7,9	15,4	26,8	30	20	11	4
Freizeit	1,7	3,0	4,4	29,9	49,8	72,4	41	25	18	4
Begleitung	0,4	0,8	1,3	3,1	6,8	14,5	22	15	7	3
gesamt	6,0	10,5	16,5	70,0	130,0	215,0	32	20	12	4

Absolutangaben wurden bei den Gesamtwerten gerundet.

*ohne Wirtschaftsverkehr, Angaben zu Wegelängen erfolgen einschließlich Imputation bei fehlenden Werten für einzelne Wege.

**Dieser Wert stellt die Mitte der jeweils vorliegenden Verteilung dar und hilft bei der Einordnung des Mittelwerts, der oft durch hohe Einzelwerte beeinflusst wird. Lesebeispiel Wegelänge für Wege zur Arbeit: Der Median liegt bei 8,1 km. Also sind 50 Prozent der berichteten Arbeitswege bis zu 8,1 km weit und 50 Prozent überschreiten diesen Wert.

Unterscheiden sich bestimmte Bevölkerungsgruppen in ihrer Alltagsmobilität?

Unterschiede in drei Dimensionen

Bereits die Analysen, die zu den MiD-Erhebungen 2002 und 2008 vorgelegt wurden, zeigen sowohl in Hamburg als auch anderswo Unterschiede in der Verkehrsmittelnutzung zwischen verschiedenen Altersgruppen. Dabei haben sich insbesondere Strukturvariablen im Hintergrund als erklärungs kräftig erwiesen. Dies sind vor allem Merkmale der Region, in der eine Person lebt, ihre aktuelle Lebenssituation bzw. Lebensphase und ihre ökonomische Situation. Ebenso eine Rolle spielen individuelle Vorlieben und Einstellungsmuster wie etwa Komfortexpectationen an ein bestimmtes Verkehrsmittel. Derartige Merkmale waren aber nicht Bestandteil der zurückliegenden MiD-Erhebungen. Auch in der aktuellen Erhebung wurde hierzu nur eine kleine und inhaltlich nicht umfassende Menge an Variablen erhoben – wie etwa zur subjektiven Bewertung verschiedener Verkehrsangebote. Diese werden in Ausschnitten auf der folgenden Doppelseite dargestellt.

Weniger ausschlaggebend sind einzelne Variablen wie etwa das Geschlecht oder die Altersgruppe. Zwar bestehen auch hinsichtlich dieser Merkmale ganz offensichtliche Unterschiede, aber oft nur als Ausdruck eines solchen Merkmals etwa für eine Lebensphase oder in Kombination mit der Lebensumgebung. So unterscheidet sich das Mobilitätsverhalten einer Vollzeit berufstätigen Frau wenig von dem eines ebenso tätigen männlichen Kollegen und eher von dem einer Geschlechtsgenossin gleichen Alters, die nicht im Berufsleben steht. Ebenso fallen die Unterschiede zwischen einem 25-jährigen Vater von Grundschulkindern und einem 35-Jährigen in ähnlicher Situation möglicherweise weniger deutlich aus als zwischen diesen beiden Altersgruppen generell.

Jung, städtisch und weniger autofaffin, älter und autozialisiert

Die aktuelle MID-Erhebung zeigt jedoch, dass sich vor allem zwei Effekte fortsetzen und gegenüber der von 2002 auf 2008 beobachteten Entwicklung verstärken. Dies sind die bereits länger zu konstatierende wachsende Auto-Orientierung der Seniorinnen und Senioren einerseits sowie eine gegenläufige

Entwicklung bei jungen Erwachsenen andererseits. Beides hat sich seit 2008 fortgesetzt. Insbesondere ältere Bürgerinnen und Bürger ab einem Alter von Mitte 70 sind aktiver und nutzen das Auto häufiger als entsprechende Altersgruppen vor 10 oder 20 Jahren. Dies gilt für die genannten Alterssegmente selbst in städtischen Wohnlagen. Dafür verantwortlich sind die bundesweit gesehen weiterhin steigenden Führerscheinbesitzquoten, vor allem bei den älteren Frauen, aber vielfach auch gute Lebensbedingungen bis in das hohe Alter sowie die Zugehörigkeit zur „Generation Auto“, prägend aufgewachsen seit den 50er Jahren.

Anders die Vorzeichen bei den jungen Erwachsenen. Sie sind weniger Auto-orientiert als ihre Altersgenossen vor einem oder zwei Jahrzehnten in der gleichen Lebensphase. Diese Feststellung konzentriert sich jedoch auf ein städtisches Umfeld wie Hamburg, das Alternativen zum Pkw bereithält – und es ist nicht ausgemacht, ob diese Gruppe ihre etwas größere Autoabstinenz auch in den weiteren Lebensphasen beibehält. Ein Indiz dafür, dass dies teilweise der Fall sein könnte, ist eine etwas nachlassende Bindung an das Auto in den heutigen mittleren Altersgruppen gegenüber den vergleichbaren Gruppen 2002 und 2008 – ein weiterer Aspekt, dem sich die vertiefenden bundesweiten Analysen der MiD 2017 widmen.

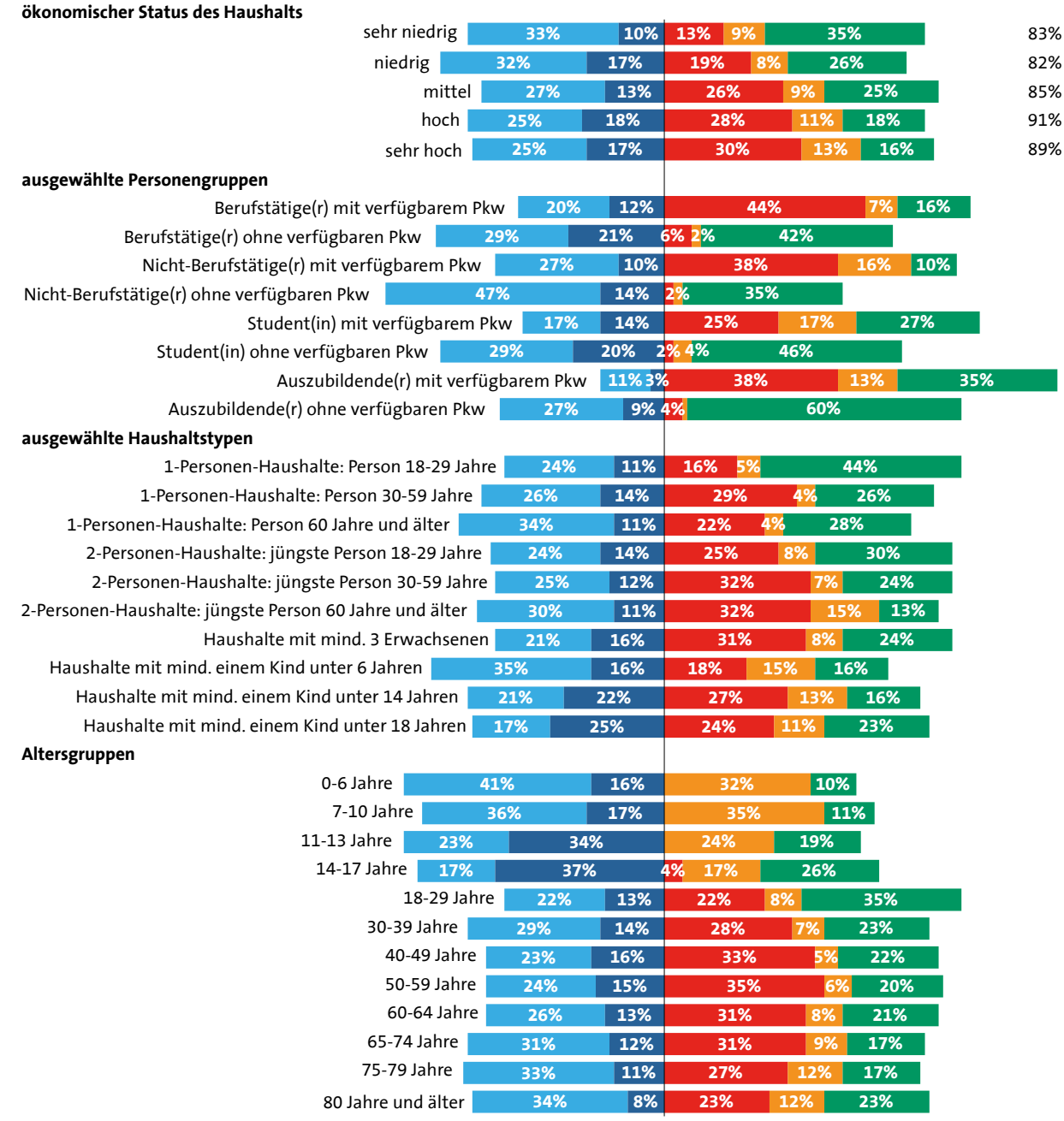
Mobilitätsniveau und ökonomischer Status

Anders als es Effekte bezogen auf Lebensphase und Lebensalter schon länger andeuten, hatten sich von 2002 auf 2008 hinsichtlich der Unterscheidung nach ökonomischer Lebenssituation kaum Veränderungen ergeben. Zwar sind die Mobilitätsraten 2017 vor allem am Wochenende bei Kindern und Jugendlichen niedriger und die Verkehrsmittelwahl wird in wirtschaftlich schlecht situierten Haushalten weniger durch das Auto geprägt, aber zwischen 2002 und 2008 hatten sich diese Differenzen nicht verstärkt. Anders die Entwicklung von 2008 auf 2017: Sie offenbart eine ansteigende Lücke zwischen wohlhabenden und weniger gut situierten Haushalten. Diese Lücke entsteht vor allem durch einen Aktivitätsrückgang bei finanziell eher schlecht dastehenden Haushalten.

Verkehrsmittelnutzung am Stichtag in verschiedenen Bevölkerungsgruppen in Hamburg (Hauptverkehrsmittel)



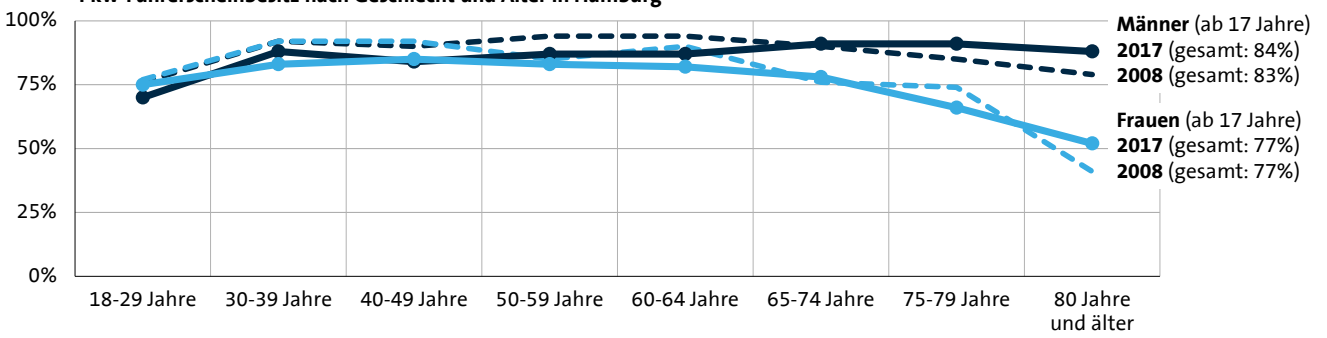
Zu Fuß Fahrrad MIV-Fahrer MIV-Mitfahrer ÖV



mobil am Stichtag
Anzahl Wege am Stichtag

Rundungsbedingte Abweichungen von „100“ möglich

Pkw-Führerscheinbesitz nach Geschlecht und Alter in Hamburg



Wie fällt die Zufriedenheit mit den Verkehrsangeboten aus?

Eine neue Perspektive eröffnet die MiD 2017 durch die Fragen nach der subjektiven Beurteilung verschiedener Verkehrsangebote sowie die individuelle Nutzungsaffinität. Beides liegt für eine Teilstichprobe aller Befragten vor und soll den Abschluss des Kurzreports bilden. Berücksichtigt wurden hierbei jeweils das Auto, der ÖPNV, das Radfahren sowie das Zufußgehen.

Bewertungen für die Nutzung von Auto, Rad, ÖPNV oder den Weg zu Fuß

Abgesehen von einer fast einhellig guten Bewertung der Bedingungen beim Unterwegssein zu Fuß erzielt in Hamburg der ÖPNV die besten Beurteilungen. Drei von vier Hamburgerinnen und Hamburgern geben ihm die Note sehr gut oder gut. An zweiter Stelle folgt mit 50 Prozent das Auto und erst an dritter Position mit 43 Prozent das Radfahren, vermutlich aufgrund der oft als unsicher eingestuften Situationen im großstädtischen Radverkehr. Dabei zeigen sich Unterschiede zwischen den Hamburger Bezirken. Erneut ist festzuhalten, dass in den Außenbezirken wie etwa Bergedorf oder Harburg eher das Auto als andere Verkehrsmittel an erster Stelle der Zufriedenheit rangieren.

Innerstädtische und regionale Unterschiede

Werden der HVV-Verbundraum oder sogar die Metropolregion in den Blick genommen, verschieben sich die Bewertungen ebenfalls. Mit den insgesamt kritischsten Urteilen muss sich in der Metropolregion der öffentliche Nahverkehr abfinden. Nur bezogen auf das HVV-Gebiet schneidet er besser ab und platziert sich nach dem Auto noch vor dem Radverkehr. Diese Unterschiede zwischen Stadt und Land entsprechen den bundesweiten Ergebnissen. Auch in anderen Großstädten überschreitet der ÖPNV mit seinem (sehr) guten Bewertungsanteil die 70-Prozent-Marke.

Auch hier soll der „Fußverkehr“ nicht vergessen werden. Immerhin werden in Hamburg weiterhin fast drei von zehn Wegen ausschließlich zu Fuß zurückgelegt. Probleme sieht nur eine Minderheit der Befragten und mehr als vier von fünf greifen zu einer Bewertung mit sehr gut oder gut. Sie fällt sowohl in den Hamburger Stadtbezirken als auch im Umland einhellig gut aus. Ob Verbesserungen trotzdem möglich sind und vielleicht zum noch häufigeren Zufußgehen ermutigen können, bleibt zunächst dahingestellt.

Beliebtheitskala für alle Verkehrsangebote

Ein etwas anderes Hamburger Bild zeichnet sich bei der Frage danach ab, wie gerne man die verschiedenen Angebote grundsätzlich nutzt – also zumindest teilweise unabhängig von der subjektiven Qualitätseinschätzung der gegebenen Möglichkeiten. Dies wird in der rechten Spalte der Grafikseite für die Hamburger Bevölkerung differenziert nach Altersgruppen dargestellt.

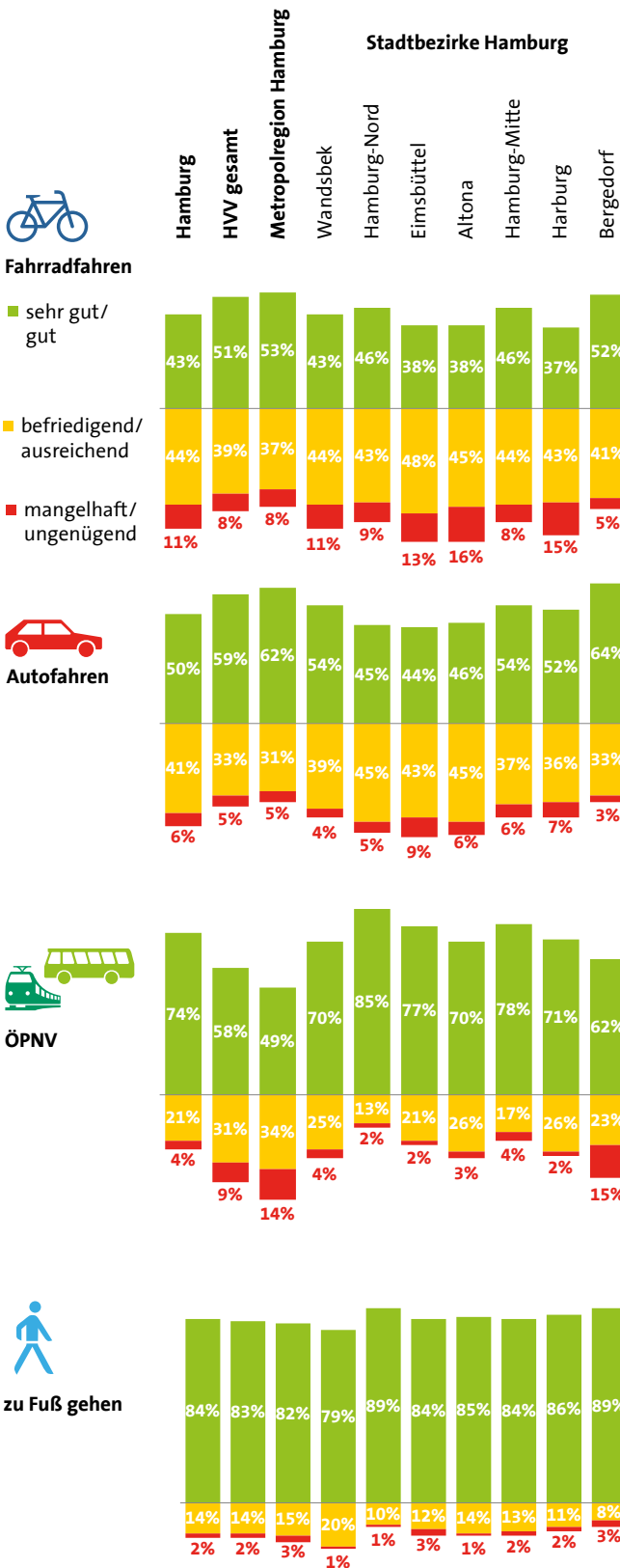
Unter den Verkehrsmitteln hat das Fahrrad zumindest in den Altersgruppen vor dem Seniorenalter „die Nase vorn“. Hier erweist sich das Rad zumindest dem Herzen nach als Favorit. Erst mit zunehmendem Alter der Befragten schneiden ÖPNV und Auto besser ab als das Fahrrad. Gefragt nach Bus und Bahn urteilen gemäß der dargestellten Hamburger Ergebnisse vor allem die mittleren Altersgruppen etwas zurückhaltender. „Nur“ gut die Hälfte zählt hier zu den ÖPNV-Überzeugten. Anders als bezogen auf das Radfahren ziehen sich die Zustimmungsraten für Auto, ÖPNV und den Weg zu Fuß relativ einheitlich durch alle Altersgruppen. Der großstädtische Autoverkehr sorgt offensichtlich für eine gebremste Auto-Zuneigung. Dies sieht außerhalb der Stadt in der Regel anders aus. Abgesehen vom Fußverkehr steht das Auto dort in der Beliebtheitskala oft auf dem ersten Platz.

Und wie geht es weiter mit unserer Mobilität?

Mit Blick auf die Metropole und ihre Region führt dies zu einer ersten Gesamtbewertung. Selbst in einer Stadt mit einem anerkannt guten ÖPNV und steigenden Anteilen im Radverkehr werden von den Bewohnerinnen und Bewohnern noch immer 54 Prozent aller Personenkilometer mit dem Auto zurückgelegt (davon 18 Prozent als Mitfahrer). Der im Anteil gestiegene Radverkehr bringt es hier auf einen Wert von lediglich 5 Prozent und der Fußverkehr nur auf 3 Prozent (siehe auch Absolutangaben auf S. 9). Der öffentliche Verkehr bewältigt mit 37 Prozent immerhin mehr als ein Drittel. Dies weist in die einzuschlagende Richtung. Wenn Verkehr umweltgerechter werden soll, wird es darauf ankommen, vor allem den ÖPNV weiter zu stärken und den Autoverkehr effizienter zu gestalten. Hier liegen bezogen auf die Verkehrsleistung die wirksamsten Hebel für eine stadtverträglichere Mobilität.

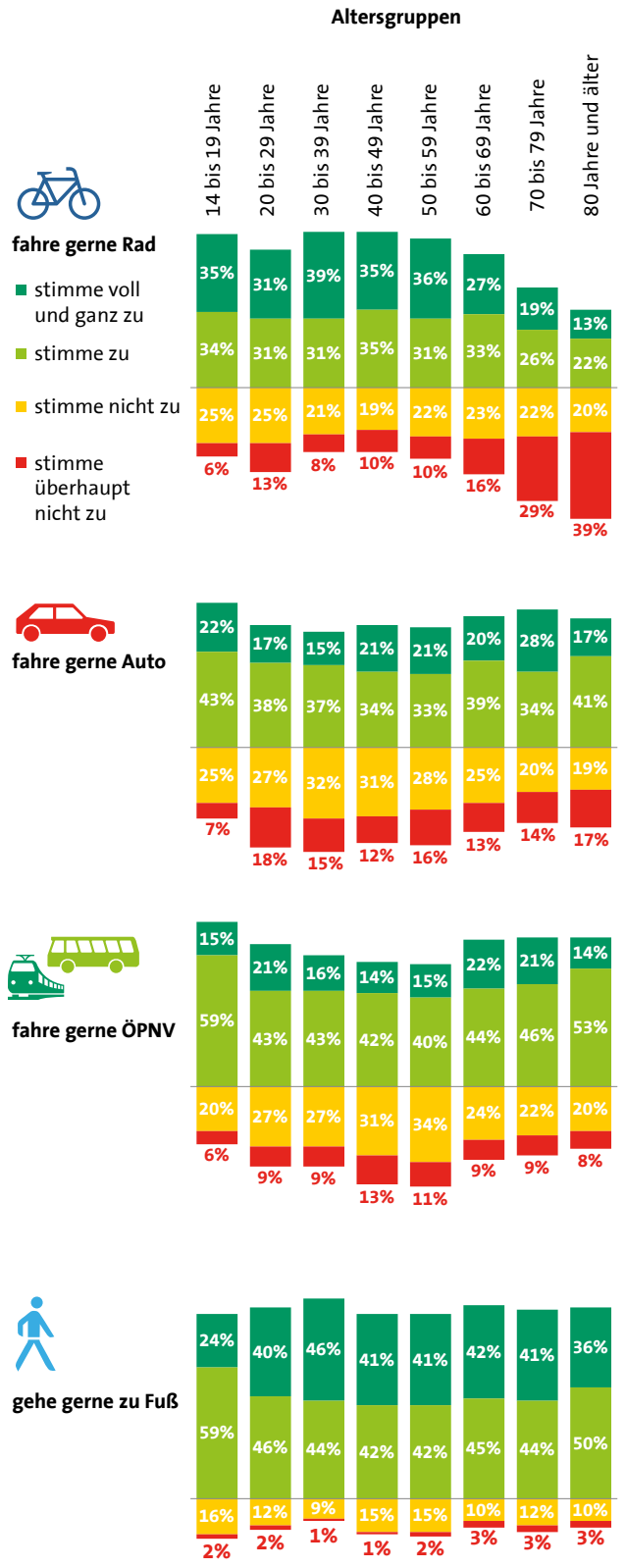
Personen ab 14 Jahren

Zufriedenheit mit der Verkehrssituation in Hamburg am Wohnort



an 100 % Fehlende:
kann ich nicht beurteilen

Einstellung zur Verkehrsmittelnutzung in Hamburg im Alltag nach Altersgruppen



an 100 % Fehlende:
kann ich nicht beurteilen

Hinweise zu weiteren MiD-Ergebnissen 2002 bis 2017

Die MiD 2017 bietet über die in diesem regionalen Kurzreport dargestellten Inhalte zahlreiche weitere Auswertungsansätze. Einige davon werden in einem bundesweiten Ergebnisbericht sowie in weiteren Regionalreports aufgegriffen. Diese liegen seit Jahresende 2018 vor. Ein Zeitreihenbericht für die Zeitpunkte 2002, 2008 und 2017 im Vergleich folgt 2019.

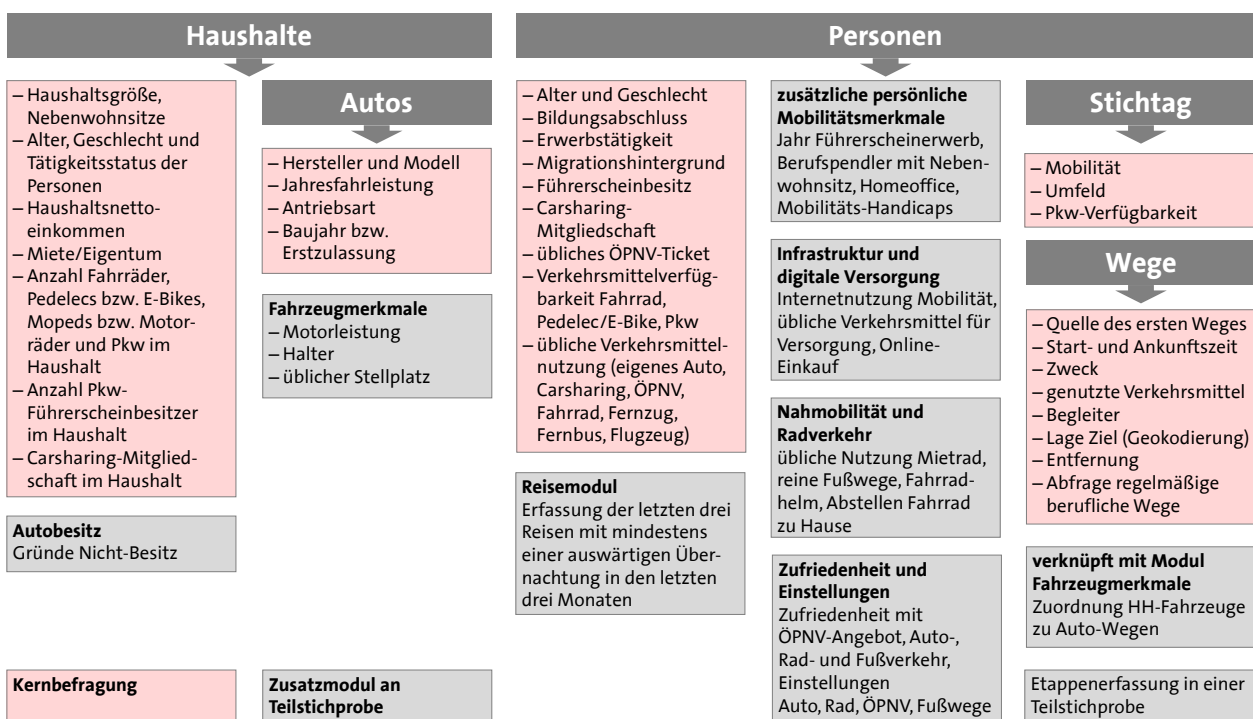
Einen Einblick in die dabei zur Verfügung stehenden Inhalte gibt die in der Abbildung auf dieser Seite dargestellte Übersicht zu den Modulen des MiD-Fragebogens. Dieser war modular aufgebaut, um einzelne Befragte nicht durch zu lange Interviews zu belasten. Neben festen Inhalten, die obligatorisch für alle Studienteilnehmerinnen und -teilnehmer waren, gab es Bestandteile, die sich nur an zufällig ausgewählte Teilstichproben richteten. Zusätzlich konnte jeder regionale Auftraggeber zwei dieser Module auswählen.

Damit stehen zusätzliche Inhalte bereit, die über das Spektrum der vorangegangenen Erhebungen 2002 und 2008 hinausgehen. Dazu zählen differenzierte Angaben zu den in den Befragungshaushalten vorhandenen Pkw, zu Aspekten der Nahversorgung, der

Zufriedenheit mit bestimmten Verkehrsmitteln sowie zum ÖPNV und dem Radverkehr.

Weiterhin können Hintergrundvariablen beleuchtet und zur Erklärung des beobachteten Verkehrsverhaltens herangezogen werden. Ergänzend zu dem vorliegenden Kurzreport werden im finalen Datenbestand differenzierte räumliche Informationen zur Lage der befragten Haushalte sowie zu Zielorten der erfassten Wege verfügbar sein. Auch diese Ergebnisse werden in den verschiedenen Berichten aufgegriffen werden. Schließlich sind im Rahmen statistischer Verfahren Modellrechnungen zum Modal Split erfolgt, mit deren Hilfe bundesweit kreisweise Ergebnisse geschätzt wurden.

Darüber hinaus stehen die anonymisierten Datensätze der MiD 2017 der Wissenschaft sowie weiteren Interessierten zur Verfügung. Ergänzend ist ein frei verfügbares Online-Tabellierungswerkzeug nutzbar. Außerdem liegen im MiD-Webangebot unter www.mobilitaet-in-deutschland.de Berichte und Präsentationen zum Download bereit. Für die Erhebungen 2002 und 2008 sind diese weiterhin komplett verfügbar.



Liste der regionalen Beteiligten

Bundesländer

- Baden-Württemberg
- Freistaat Bayern
- Brandenburg
- Freie Hansestadt Bremen
- Freie und Hansestadt Hamburg
- Hessen
- Mecklenburg-Vorpommern
- Nordrhein-Westfalen
- Rheinland-Pfalz
- Freistaat Thüringen

Verkehrsverbände und Verkehrsunternehmen

- Aachener Verkehrsverbund GmbH (AVV)
- Hamburger Verkehrsverbund GmbH (HVV)
- Nordhessischer Verkehrsverbund GmbH (NVV)
- Kasseler Verkehrs-Gesellschaft AG (KVG)
- Münchner Verkehrs- und Tarifverbund GmbH (MVV)
- Münchner Verkehrsgesellschaft mbH (MVG)
- Stuttgarter Straßenbahnen AG (SSB)
- Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH (VBB)
- Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen GmbH (VBN)
- Verkehrsverbund Rhein-Neckar GmbH (VRN)
- Rhein-Main-Verkehrsverbund GmbH (RMV)
- Verkehrsverbund Rhein-Ruhr GmbH (VRR)
- Verkehrsverbund Rhein-Sieg GmbH (VRS)
- Verkehrsverbund Vogtland (VVV)
- WSW mobil GmbH

Überregionale Verbände und Großräume

- Verband Region Rhein-Neckar (VRRN)
- Regionalverband Ruhr (RVR)
- Metropolregion Hamburg
- Metropolregion Rhein-Neckar (MRN)
- Region Westmecklenburg
- StädteRegion Aachen
- Region Hannover
- Hessen Mobil
- ivm GmbH
- Planungsregion Nordschwarzwald
- Planungsregion Schwarzwald-Baar-Heuberg
- Regionalverband FrankfurtRheinMain (RVFRM)
- Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL)

Landkreise

- Landkreis Ansbach
- Landkreis Bamberg
- Bodenseekreis
- Landkreis Cuxhaven
- Landkreis Darmstadt-Dieburg
- Landkreis Erlangen-Höchstadt
- Landkreis Forchheim
- Landkreis Fürth
- Landkreis Kitzingen
- Landkreis Lichtenfels
- Landkreis Lörrach
- Landkreis Ludwigslust-Parchim
- Landkreis München
- Landkreis Neumarkt i. d. OPf.
- Landkreis Neustadt-Aisch-Bad Windsheim
- Landkreis Nordwestmecklenburg
- Landkreis Nürnberger Land
- Rhein-Sieg-Kreis
- Landkreis Roth
- Landkreis Tübingen
- Landkreis Uelzen
- Landkreis Weißenburg-Gunzenhausen

Städte und Gemeinden

- Stadt Aachen
- Stadt Ansbach
- Bundesstadt Bonn
- Stadt Brühl
- Stadt Darmstadt
- Stadt Frankfurt am Main
- Stadt Fürstenfeldbruck
- Stadt Fulda
- Stadt Koblenz
- Stadt Köln
- Hansestadt Lübeck
- Stadt Ludwigsburg
- Landeshauptstadt München
- Stadt Neuwied
- Stadt Nürnberg
- Stadt Offenbach am Main
- Stadt Schwabach
- Landeshauptstadt Schwerin
- Stadt Stein

Wir danken allen regionalen Beteiligten, dem Projektteam im BMVI und vor allem mehr als 300.000 Bürgerinnen und Bürgern für die kooperative Mitwirkung an der MiD 2017.

Erläuterung wichtiger Begriffe

Im Folgenden werden die zentralen Begriffe aus dem Kurzreport vorgestellt. Dabei liegt der Fokus besonders auf der Bedeutung im Personenverkehr.

Hauptverkehrsmittel	Werden auf einem Weg mehrere Verkehrsmittel genutzt, werden diese im Hauptverkehrsmittel nach einer Hierarchie zusammengefasst und das höchstrangige Verkehrsmittel wird gesetzt. Die Rangfolge lautet dabei ÖV, MIV, Fahrrad, zu Fuß.
MIV	Steht für „motorisierten Individualverkehr“, darunter werden das Auto, motorisierte Zweiräder (allerdings keine Elektrofahrräder), Lkw und weitere motorisierte Fahrzeuge verstanden.
Modal Split	Bildet die Aufteilung des Hauptverkehrsmittels nach Wegen oder nach Personenkilometern in prozentualen Anteilen oder auch in absoluten Angaben ab.
Öffentlicher Verkehr (ÖV)	Umfasst alle öffentlichen Verkehrsmitteln auch auf längeren Strecken (Nahverkehrsbusse, alle Bahnen, Fern- und Reisebusse, Flugzeug und Taxi).
Personenkilometer	Ist eine Maßeinheit der Beförderungsleistung und umfasst die von einer oder allen Person auf einem Weg oder in einer Zeiteinheit zurückgelegten Kilometer.
Stichtag/Berichtstag	Jeder Befragte erhält einen mittels statistischen Zufallsverfahrens ermittelten Stichtag zugewiesen. Für diesen sollen alle Wege angegeben werden. 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 Splits, der die Verkehrsmittelwahl auf Wegeebeene 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	Stellt die absolute Anzahl oder die prozentuale Aufteilung aller in einem bestimmten Zeitraum von der Bevölkerung zurückgelegten Wege dar (z. B. pro Tag oder Jahr).
Verkehrsleistung	Stellt die absolute Anzahl oder die prozentuale Aufteilung aller in einem bestimmten Zeitraum von der Bevölkerung zurückgelegten Personenkilometer dar (z. B. pro Tag oder Jahr).
Weg	In der MiD werden die Befragten gebeten, alle Wege anzugeben, die sie an einem bestimmten Tag unternommen haben. Unter einem Weg wird dabei die Strecke vom Ausgangspunkt zum Ziel für einen bestimmten Zweck verstanden. Bei Umstiegen oder Verkehrsmittelwechseln bleibt es ein Weg. Bei Unterbrechungen oder längeren Zwischenstopps werden es zwei Wege (etwa von der Arbeit nach Hause mit einem Einkaufszwischenstopp).
Zensuskorrektur	Auf Basis des Zensus hat das Statistische Bundesamt Bevölkerungseckwerte rückwirkend ab 2011 korrigiert. Diese Faktoren sind wichtig für die Hochrechnung der MiD-Ergebnisse. Die veränderten Bevölkerungswerte erfordern entsprechende Anpassungen. Diese sollten jedoch nicht pauschal, sondern differenziert nach Gebietstypen erfolgen. Diese Differenzierungen liegen dem MiD-Team seit September 2018 vor. Bis März 2019 erfolgt daher eine Anpassung der Ergebnisse von 2002 und 2008. Dies wird keine grundsätzlichen Änderungen nach sich ziehen, erlaubt aber einen exakteren Zeitvergleich. Diese Ergebnisse werden im Frühjahr 2019 vorliegen. Die Resultate von 2017 sind davon nicht betroffen.

