



Haspa Hamburg-Studie. L(i)ebenswertes Hamburg.

Berufspendler in der Metropolregion

Meine Bank heißt Haspa.

Haspa^{HS}
Hamburger Sparkasse

U S Jungfernstieg

Linie	Ziel	Abfahrt
5	Hauptbahnhof / ZOB	sofort
36	Franzen/Berne	4 min
109	Hauptbahnhof	4 min

Inhaltsverzeichnis

	Vorwort	Seite	3
1	Pendeln in Deutschland	Seite	4
2	Hamburg im Vergleich	Seite	6
3	Hamburg im Speziellen	Seite	7
4	Trends	Seite	10
5	Handlungsempfehlungen	Seite	11
	Impressum	Seite	12

Vorwort



Liebe Leserinnen und Leser,

die Hamburger Sparkasse ist seit über 186 Jahren wie kein anderes Finanzinstitut mit Hamburg verbunden und mit den Menschen und Unternehmen in der Metropolregion vernetzt. In der Studienreihe „L(i)ebenswertes Hamburg“ befassen wir uns regelmäßig mit den Themen und Fragestellungen, die die Metropolregion bewegen. Das Hamburgische WeltWirtschaftsinstitut (HWWI) steuert als strategischer Partner wissenschaftlich fundierte Daten bei, die den nötigen Über- und Weitblick verschaffen.

In den bisherigen Studien betrachteten wir die allgemeine Lebensqualität in unserer Stadt, die Lage in den einzelnen Stadtteilen, die Familienfreundlichkeit und die Wohnsituation. Nun wenden wir uns einem weiteren „Dauerthema“ zu: dem Verkehr. Dabei fokussieren wir auf den Teil des Verkehrsaufkommens, der für den Wirtschaftsstandort aber auch für die Lebensqualität von besonderer Bedeutung ist: Den Weg zur Arbeit. Er repräsentiert zwar nur rund ein Drittel aller zurückgelegten Strecken, hat aber für die Politik und Wirtschaft eine herausragende Bedeutung.

Erst durch ihn entstehen „Stoßzeiten“ mit ihren Staus und Überfüllungen, Kosten- und Zeitverlusten sowie den weitreichenden Folgen für die Umwelt und das Wohlbefinden. Zudem ist er ein wichtiger Faktor für die Siedlungsstruktur. Jeder Berufspendler steht vor einem komplexen Entscheidungsprozess, bei dem er Aufwand und Effekt seines Arbeitsweges gegeneinander abwägt. Dabei spielen die verfügbaren Verkehrsnetze, Energie- und Wohnkosten, Subventionen und die Erreichbarkeit der beruflichen und privaten Infrastruktur eine Rolle.

Die Politik ist gefordert, die richtigen Rahmenbedingungen für die weiterhin steigenden Pendlerströme zu schaffen. Als Bank für die Bürger der Metropolregion und einer der größten Arbeitgeber wissen wir, wie wichtig eine gute Infrastruktur für die Attraktivität der Stadt und seine Unternehmen ist.

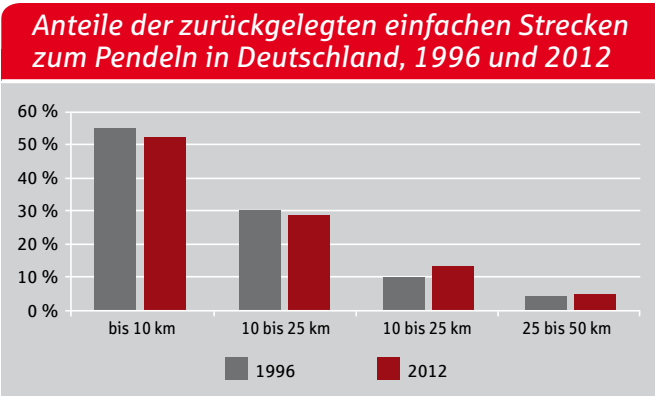
Die folgenden Studienergebnisse und Interpretationen basieren auf der von der Haspa in Auftrag gegebenen HWWI-Studie „Berufspendler in Hamburg“, die auf der Grundlage des Mikrozensus 2012 entwickelt wurde und auf www.haspa.de bzw. www.hwwi.org als Download zur Verfügung steht. Ich wünsche eine interessante Lektüre.

Dr. Harald Vogelsang

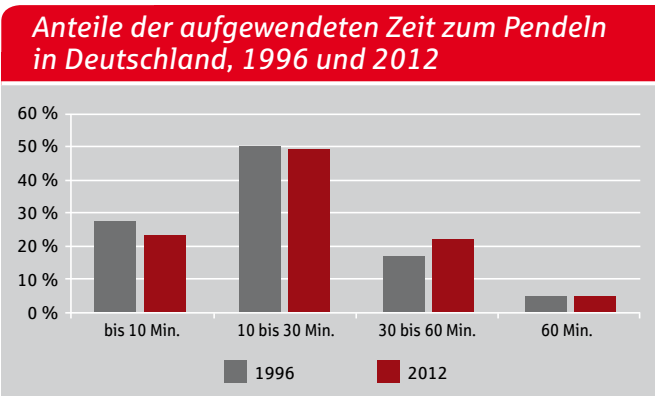
Vorstandssprecher
Hamburger Sparkasse AG

1 Pendeln in Deutschland

Betrachtet man das Pendelverhalten in Deutschland zwischen 1996 und 2012, so haben sich nur geringfügige Änderungen ergeben. In der Tendenz wurden die Wege länger. Der Zeitbedarf hat sich erhöht.

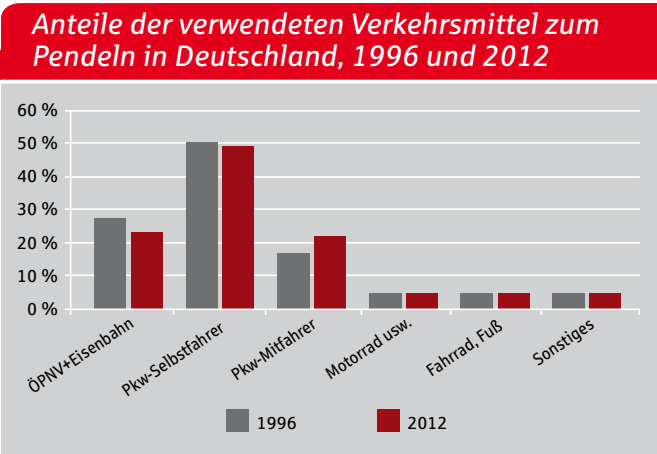


Quellen: Statistisches Bundesamt (1997/2013a); HWWI.



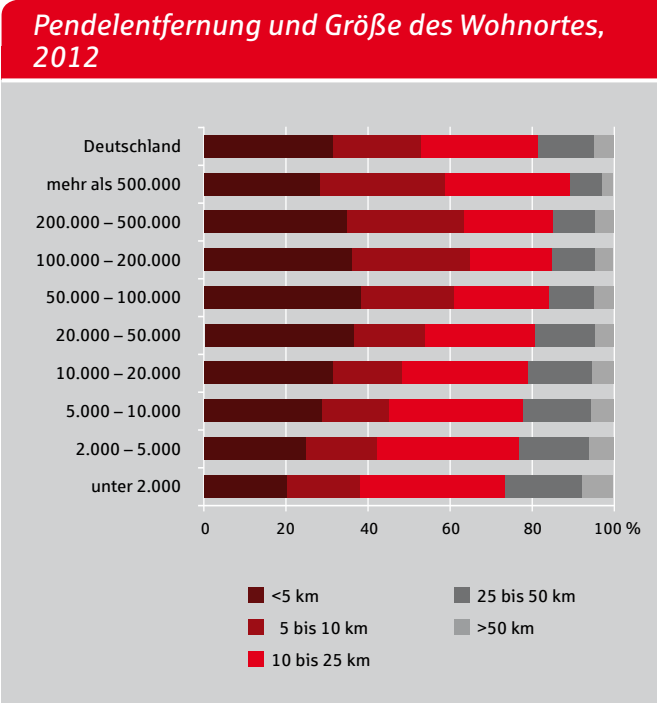
Quellen: Statistisches Bundesamt (1997/2013a); HWWI.

Der Pkw ist weiterhin das Hauptfortbewegungsmittel. Er wird von 60% aller Pendler genutzt. Der gesamte motorisierte Individualverkehr macht etwas mehr als zwei Drittel aus. Auf den ÖPNV und die Eisenbahn entfielen 2012 gut 14%, auf Fahrrad und Fuß gut 17%.



Quellen: Statistisches Bundesamt (1997/2013a); HWWI.

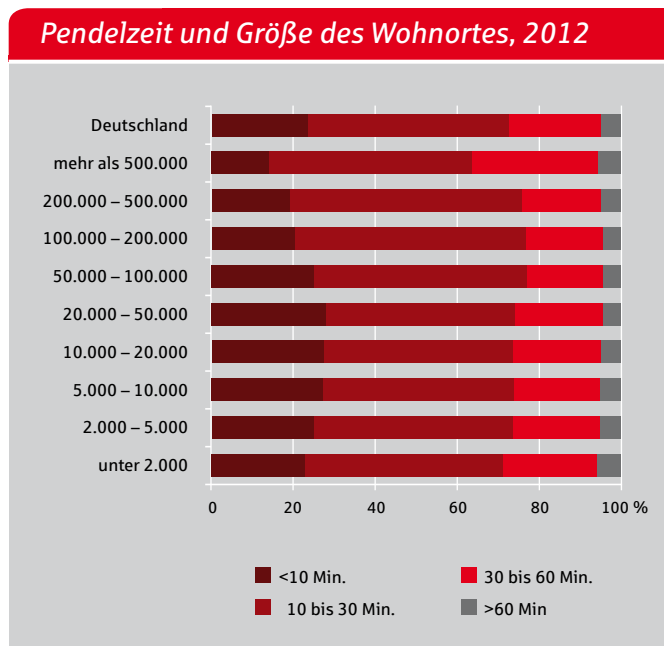
In kleineren Dörfern und Städten müssen die Einwohner tendenziell längere Strecken in Kauf nehmen, um zu ihrem Arbeitsplatz – häufig außerhalb des Wohnortes – zu gelangen. In Städten zwischen 50.000 und 20.000 Einwohnern rücken Wohnort und Arbeitsplatz dann enger zusammen. In Großstädten über 200.000 Einwohner nehmen die Distanzen wieder zu.



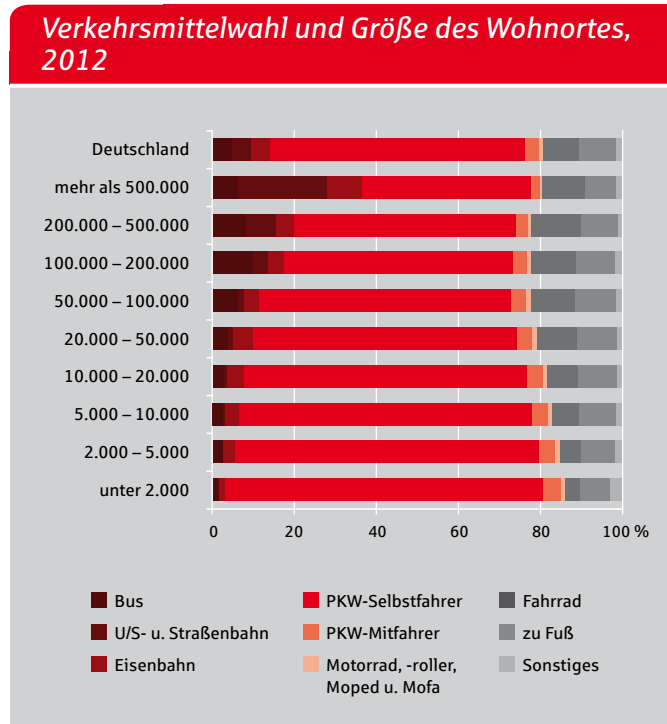
Quellen: Statistisches Bundesamt (2013a); HWWI.

Die Länge des Arbeitsweges lässt nicht unmittelbar Rückschlüsse auf die Fahrtzeit zu. So ist der Anteil der Fahrtzeiten bis zu 30 Minuten in Städten zwischen 200.000 und 500.000 Einwohnern nur leicht höher als in Orten mit weniger als 2.000 Einwohnern. Erst in Städten mit mehr als 500.000 Einwohnern ist der Anteil der Fahrten mit mehr als 30 Minuten deutlich höher als in allen anderen Orten.

Der Anteil des motorisierten Individualverkehrs am zum Pendeln genutzten Verkehrsmittel ist umso höher, je kleiner der Wohnort ist.



Quellen: Statistisches Bundesamt (2013a); HWWI.

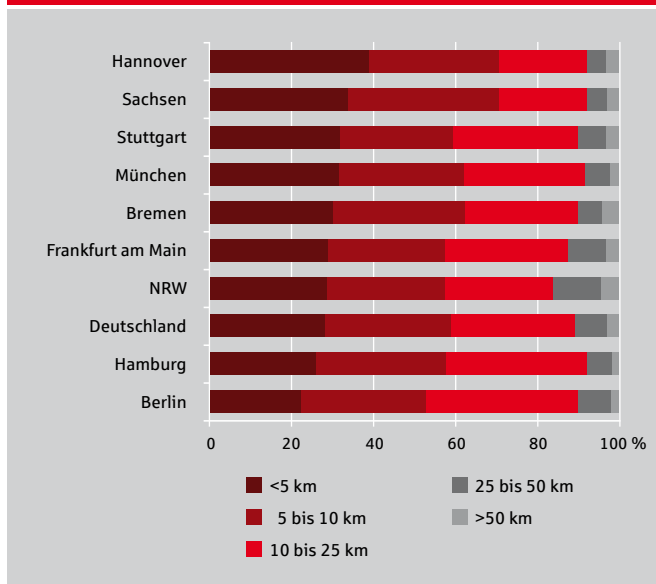


Quellen: Statistisches Bundesamt (2013a); HWWI.

2 Hamburg im Vergleich der Großstädte

Die Zahl der Erwerbstätigen mit mittellangen Arbeitswegen (zwischen 10 und 25 km) liegt in Hamburg weit über dem deutschen Durchschnitt. Kurze (bis 5 km) und lange (über 50 km) Arbeitswege sind hingegen unterrepräsentiert. Keine andere Großstadt hat weniger Fernpendler (über 50 km).

Entfernung zur Arbeit in Bundesländern mit Städten über 500.000 Einwohnern, 2012



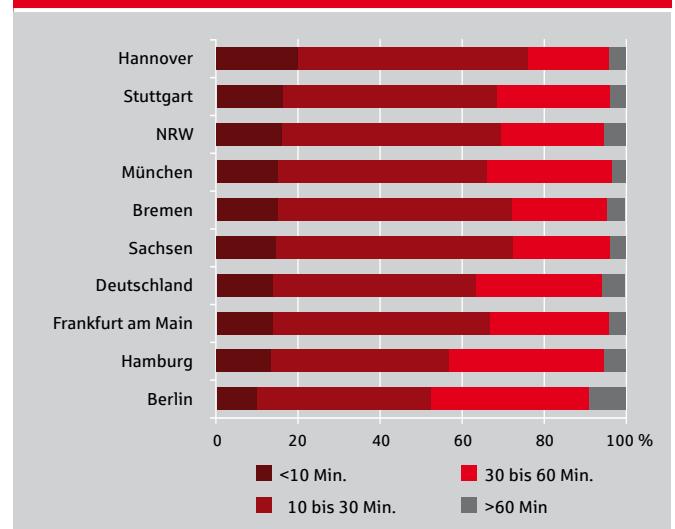
Quellen: Statistisches Bundesamt (2013a); HWWI.

Auch die Anfahrtszeiten in Hamburg entsprechen diesem Bild. **Fast jeder zweite Hamburger Berufstätige (43,1%) benötigt mehr als 30 Minuten für den Arbeitsweg.** Lediglich in Berlin sind es noch mehr (47,4%). Damit weist Hamburg im deutschen Vergleich der Großstädte eher lange Anfahrtszeiten auf. Hinzu kommt, dass im Vergleich zu 2008 der Anteil derjenigen, die 30 bis 60 Minuten unterwegs sind, um fast vier Prozentpunkte gestiegen ist, und zwar auf Kosten des Anteils derjenigen, die eine Fahrtzeit zwischen 10 und 30 Minuten haben.

Hamburg: Staustadt Nr.1

Nach einer aktuellen Berechnung des Navigationsgeräteherstellers TomTom stehen Hamburgs Autofahrer überdurchschnittlich oft im Stau. 2012 brauchten sie auf gleicher Strecke im Schnitt 32 Prozent länger als bei freier Fahrt. Damit war Hamburg 2012 nach Stuttgart „die am stärksten von Stau geplagte Stadt“.

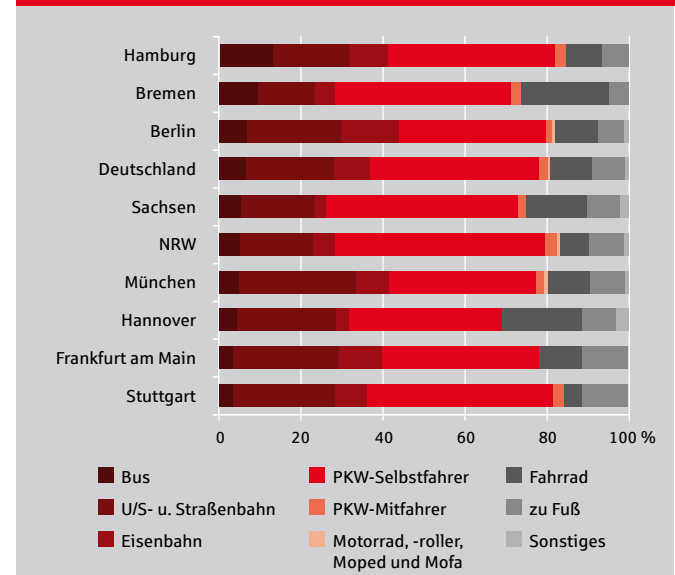
Wegzeit bis zur Arbeit in Bundesländern mit Städten über 500.000 Einwohnern, 2012



Quellen: Statistisches Bundesamt (2013a); HWWI.

Bei der Wahl der Verkehrsmittel fallen Hamburgs Pendler im Großstadtvergleich durch eine intensive Busnutzung (13,2%) und eine geringe Fahrradnutzung (knapp 9%) auf. Auch der Anteil der Fußgänger ist gering (6,5%). Neben Berlin (43,7%) und München (41,3%) spielt auch in Hamburg der ÖPNV eine besondere Rolle, denn der Anteil der Berufspendler, die täglich auf den ÖPNV zurückgreifen, liegt hier bei 41,2%. Der bundesweite Durchschnitt dagegen liegt nur bei 36,8%. Im Vergleich zum Jahr 2008 ist der Anteil der ÖPNV-Nutzer für das Pendeln zudem um 2 Prozentpunkte gestiegen.

Hauptverkehrsmittel für das Pendeln in Bundesländern mit Städten über 500.000 Einwohnern, 2012



Quellen: Statistisches Bundesamt (2013a); HWWI.

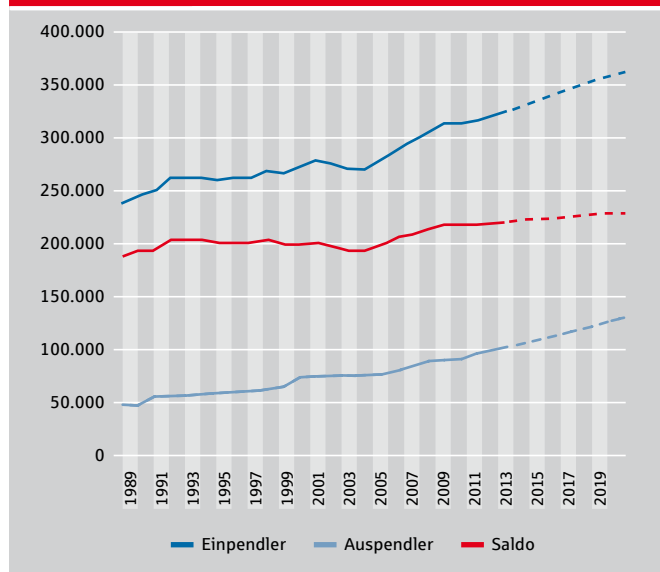
3 Hamburg im Speziellen

Die Gesamtzahl der Ein- und Auspendler¹ nach und aus Hamburg ist in den letzten Jahren kontinuierlich gestiegen.

Die Zahl der **Einpendler** mit Wohnsitz außerhalb und Arbeitsplatz innerhalb Hamburgs stieg von 237.100 im Jahr 1989 auf 321.202 im Jahr 2012 an, ein Zuwachs von 35 %.

Bei den **Auspendlern** fiel der Anstieg noch stärker aus. Die Zahl stieg im Jahr 2012 auf 102.349 an – ein Zuwachs von über 50 % seit 1989. Insgesamt ergab sich in 2012 ein Pendlersaldo von 218.853 Personen. Sofern der Trend des laufenden Jahrtausends anhält und die Zahl der Einpendler weiter jahresdurchschnittlich mit etwa 1,5 % und die der Auspendler jahresdurchschnittlich mit fast 3,4 % wachsen würde, läge im Jahr 2020 die Zahl der Einpendler bei gut 362.000, die der Auspendler bei etwa 133.000 und der Pendlersaldo bei über 229.000 Personen.

Pendlersaldo in Hamburg, 1989–2019



Quellen: 2013–2020: Trendfortschreibung; 2000–2012 Statistische Ämter des Bundes und der Länder (2013); 1989–1999: Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein.

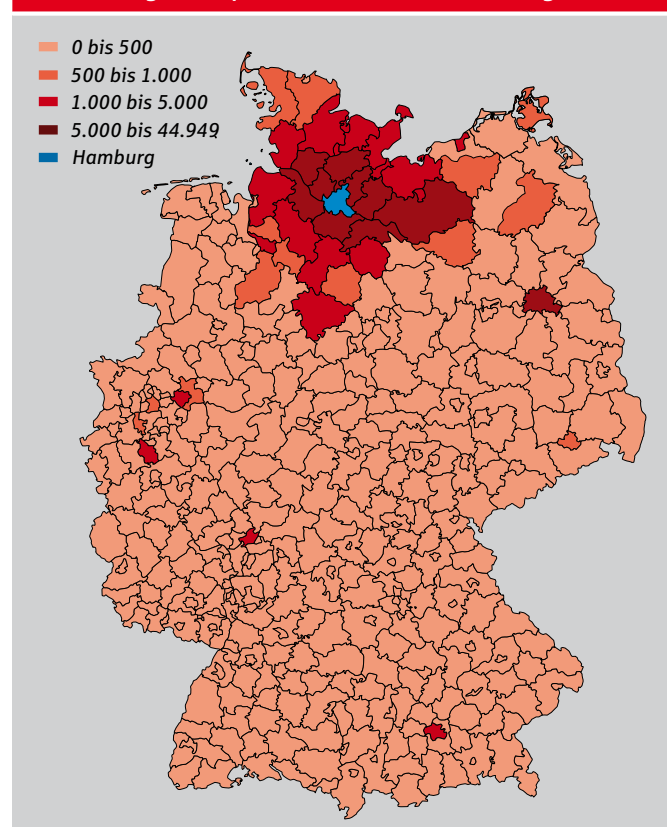
Mehr als jeder Dritte in Hamburg Beschäftigte (37,6 %) wohnt außerhalb der Stadtgrenzen. Während aus den Hamburger Nachbarkreisen mehr als 19.000 und in der Spitze bis zu 45.000 Beschäftigte nach Hamburg pendeln, reduziert sich mit zunehmender Distanz die Anzahl der Einpendler. Ab einer Entfernung von mehr als 50 Kilometern kommt es zu einem sehr raschen Einbruch der Einpendlerzahlen. Außerhalb der 100 km Grenze weisen nur noch Großstädte nennenswerte Zahlen an Einpendlern auf.² Diese urbanen Ballungsräume stellen wirtschaftliche Knotenpunkte dar, welche auch bei den Berufspendlern

¹ Nach der Definition der Arbeitsagentur gelten alle Personen als Pendler, deren Arbeits- bzw. Ausbildungsplatz in einer anderen Gemeinde als der Wohnsitzgemeinde liegt. Es wird je nach Richtung zwischen Ein- und Auspendlern unterschieden.

² Berlin: 7.714; Hannover: 3.334; München: 1.990; Rostock (Landkreis Rostock): 1.291 (1.466); Frankfurt: 1.283; Köln: 1.204; Dortmund: 1.000.

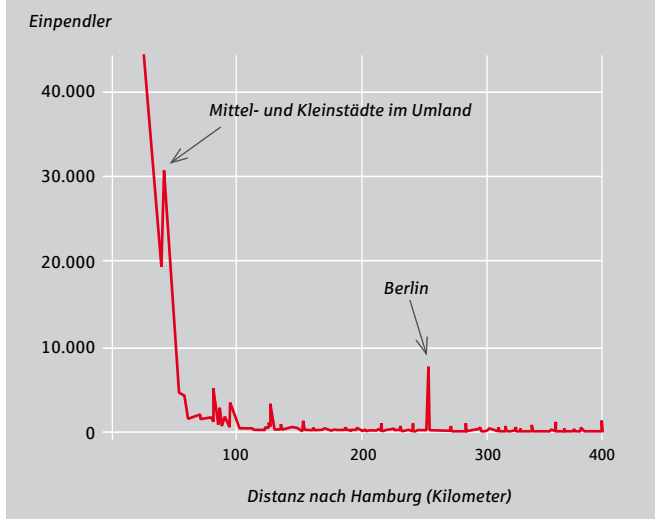
starke Verflechtungen aufweisen. Üblicherweise findet man hier Wochenendpendler und Akademiker, welche für international oder regionsübergreifend operierende Unternehmen tätig sind. **Berlin belegt mit 7.714 Einpendlern in diesem Bereich die Spitzenposition.**

Hamburger Einpendler aus dem Bundesgebiet



Quelle: Bundesagentur für Arbeit (2013); eigene Darstellung.
Karte: © GeoBasis-DE/BKG 2013 (Daten verändert)

Einpendler und Pendeldistanz



Quellen: Bundesagentur für Arbeit (2013); eigene Darstellung.

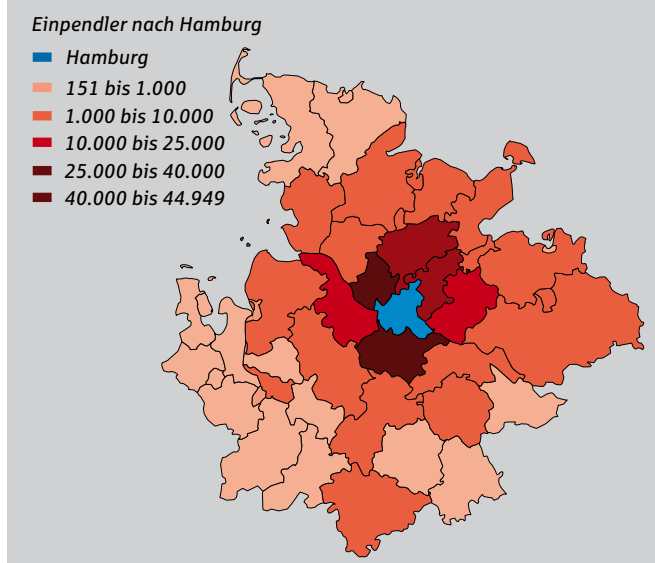
Knapp 200.000 der insgesamt 319.000 Einpendler legen eine Pendeldistanz von weniger als 50 Kilometer zurück. Weitere 50.000 Einpendler überbrücken auf ihrem Weg zur Arbeit eine Entfernung von mehr als 50, aber weniger als 100 Kilometern. Dies bedeutet, dass ein Anteil von 61,5 % der Pendler nach Hamburg bei ihrer Fahrt zum Arbeitsplatz eine Distanz von weniger als 50 Kilometer zurücklegt.

Aus den an Hamburg angrenzenden Kreisen Pinneberg, Segeberg, Stormarn und Harburg pendeln jeweils mehr als 31.000 Pendler nach Hamburg. Ein wenig schwächer fallen die Pendlerzahlen aus den Kreisen Stade und dem Herzogtum Lauenburg westlich bzw. östlich von Hamburg aus. Obwohl beide Regionen direkt an Hamburg grenzen, pendeln aus dem Kreis Stade nur 19.000 Beschäftigte und aus dem Herzogtum Lauenburg etwa 21.000 Beschäftigte nach Hamburg. Die Ursache für die relativ geringen Einpendlerzahlen aus Stade ist unter anderem auf die vergleichsweise schlechte Anbindung an Hamburg zurückzuführen.

Die Bedeutung von Autobahnanbindungen für die Pendelzeiten ist signifikant. **Bei gleicher Entfernung zum Hamburger Hauptbahnhof weisen Wohnorte in Nähe von Autobahnen eine zum Teil deutlich geringere Pendelzeit auf.** Für Regionen westlich des Hamburger Stadtkerns und südlich der Elbe ergeben sich trotz der zum Teil geringen Distanz zur Hamburger Stadtmitte vergleichsweise hohe Pendelzeiten, die außerhalb der Stadtgrenzen schnell zunehmen. Ein zügiger Ausbau des Autobahnprojektes A26, welches die Wirtschaftsräume Stade und Buxtehude mit Hamburg verbinden soll, könnte Abhilfe schaffen.

Zahlenmäßig pendeln besonders viele sozialversicherungspflichtig Beschäftigte aus Norderstedt, Seevetal und Pinneberg nach Hamburg. **Insgesamt arbeiten mehr als die Hälfte aller sozialversicherungspflichtig Beschäftigten von insgesamt 31 Umlandgemeinden in Hamburg.**

Einpendlerströme aus dem Einzugsgebiet der Stadt Hamburg



Quelle: Bundesagentur für Arbeit (2013); eigene Darstellung.
Karte: © GeoBasis-DE/BKG 2013 (Daten verändert)

Zahl der Einpendler und Anteile der nach Hamburg pendelnden SV-Beschäftigten der Heimatgemeinde

Zahl der Einpendler nach Hamburg				Anteil der SV-Beschäftigten in Prozent			
Norderstedt, Stadt	15.837	Wentorf bei Hamburg	2.621	Oststeinbek	71,13	Brunstorf	52,65
Seevetal	9.283	Bargteheide, Stadt	2.372	Barsbüttel	66,29	Hasloh	52,50
Pinneberg, Stadt	7.190	Schwarzenbek, Stadt	2.203	Neu Wulmstorf	65,97	Brunsbek	52,27
Buchholz in der Nordheide, St.	6.168	Oststeinbek	2.190	Schenefeld, Stadt	65,48	Bendestorf	51,95
Buxtehude, Stadt	6.097	Ammersbek	2.144	Stapelfeld	65,29	Dassendorf	50,99
Wedel, Stadt	5.507	Jork	2.085	Braak	64,72	Großhansdorf	50,76
Neu Wulmstorf	5.443	Kaltenkirchen, Stadt	2.059	Escheburg	63,99	Grande	49,78
Reinbek, Stadt	5.280	Stelle	1.993	Wentorf bei Hamburg	63,23	Hohenhorn	49,49
Ahrensburg, Stadt	5.045	Tostedt	1.861	Börnsen	62,84	Witzhave	49,21
Elmshorn, Stadt	4.927	Bad Oldesloe, Stadt	1.795	Halstenbek	62,79	Wedel, Stadt	49,16
Geesthacht, Stadt	4.699	Tornesch, Stadt	1.794	Ammersbek	62,56	Stelle	49,14
Schenefeld, Stadt	4.674	Hannover, Landeshauptstadt	1.787	Seevetal	62,06	Havekost	48,75
Winsen (Luhe), Stadt	4.664	Uetersen, Stadt	1.501	Bönningstedt	61,55	Jersbek	48,50
Henstedt-Ulzburg	4.545	Großhansdorf	1.437	Rosengarten	61,07	Kasseburg	48,09
Lübeck, Hansestadt	4.422	Neumünster, Stadt	1.430	Kröppelshagen-Fahrendorf	60,95	Jork	48,01
Lüneburg, Hansestadt	4.159	Harsefeld, Flecken	1.325	Ellerbek	59,97	Kayhude	47,61
Glinde, Stadt	3.859	Rostock, Hansestadt	1.291	Wohltorf	59,40	Kuddewörde	47,45
Halstenbek	3.721	Schwerin, Landeshauptstadt	1.249	Glinde, Stadt	57,25	Appel	47,17
Bremen, Stadt	3.547	Tangstedt	1.178	Reinbek, Stadt	56,83	Ahrensburg, Stadt	47,10
Quickborn, Stadt	3.174	Trittau	1.124	Harmstorf	56,48	Jesteburg	47,07
Barsbüttel	3.025	Jesteburg	1.086	Aumühle	55,97	Pinneberg, Stadt	46,59
Kiel, Landeshauptstadt	2.937	Itzehoe, Stadt	1.033	Großensee	55,03	Buchholz in der Nordheide, St.	46,01
Rosengarten	2.930	Börnsen	1.023	Norderstedt, Stadt	54,22	Asendorf	45,75
Stade, Hansestadt	2.725	Bönningstedt	1.010	Rellingen	53,83	Ellerau	45,58
Rellingen	2.657	Ellerau	954	Tangstedt	53,81	Marxen	44,96

Quelle: Bundesagentur für Arbeit (2013); HWWI.

4 Trends

Ein wesentlicher Trend ist die demografische Entwicklung in Hamburg. Laut der 12. Bevölkerungsvorausberechnung (Variante 1 – W1, mittlere Bevölkerung) wird die Bevölkerungszahl Hamburgs bis 2027/28 um etwa 50.000 Personen zunehmen und dann langsam zurückgehen (vgl. Statistisches Bundesamt 2010). **Damit würde Hamburg in den nächsten 15 Jahren dem Bundes-trend trotzen, und weiter wachsen. Ab dem Jahr 2020 werden dann aber zunehmend die geburtenstarken Jahrgänge das Rentenalter erreichen und aus dem Berufsleben ausscheiden. Dies könnte erhebliche Einwirkungen auf die Pendelbewegungen haben.**

Die Siedlungsmuster der Metropolregion Hamburg werden sich durch dem veränderten Altersaufbau der Gesellschaft anpassen. Die Zahl der drei und mehr Personen-Haushalte wird zurückgehen. Damit werden vor allem Familienhaushalte seltener, die bisher zumeist an den Rändern und in der Peripherie der Stadt zu finden waren und erheblich zum Pendeln beitragen.

Die aufgrund der demografischen Entwicklung ökonomisch gebotene und prognostizierte höhere Erwerbsbeteiligung der Frauen, die bisher in hohem Maße die Betreuung der Familienangehörigen (Kinder und ältere Bürger) übernommen haben, wird ferner eine engere Anbindung von Arbeits- und Wohnort der Familie erfordern.

Auch die Auswirkungen des globalen Klimawandels und die knapper werdenden Energierohstoffe werden zu einem veränderten Pendelverhalten führen, bei dem die Haushalte tendenziell näher an den Arbeitsort heranrücken und auf optimierte Nahverkehrskonzepte setzen. Hierfür spricht auch, dass Jüngere zunehmend dem Besitz eines eigenen Automobils eine geringe Priorität einräumen.

Pendler leben günstiger

Eine Analyse des Portals ImmobilienScout24 im Frühjahr 2013 ergab, dass berufstätige Hamburger Pendler durch die günstigeren Wohnkosten im Umland aktuell jährlich mehrere tausend Euro einsparen können – selbst wenn sie die Kosten für den ÖPNV berücksichtigen. Ein Pendler aus Norderstedt erzielt einen jährlichen Kostenvorteil von durchschnittlich knapp 1.500 Euro. Ein Pendler aus Schwarzenbek kommt auf 2.800 Euro.

5 Handlungsempfehlungen

Die Verkehrsinfrastruktur ist in Hamburg in weiten Teilen gut ausgebaut, stößt aber im Berufsverkehr an seine Grenzen. Dies scheint auf den ersten Blick einen verstärkten Ausbau zu rechtfertigen. **Dabei ist aber zu bedenken, dass sich die Präferenzen bei der Wahl des Wohnorts und des Verkehrsmittels mit ihren Rahmenbedingungen verändern können.**

Alternativ zu Kapazitätserweiterungen sind daher stets Maßnahmen zur effizienteren Nutzung der bestehenden Infrastruktur in Betracht zu ziehen.

Der strukturelle Ausbau der Verkehrsinfrastruktur ist ein langfristiger Prozess, der auf der Grundlage verlässlicher und realistischer Szenarien gesteuert werden muss, um knappe Mittel effizient zu kanalisieren.

Die Anziehungskraft der Metropolregion Hamburg dürfte dabei auf absehbare Zeit ungebrochen sein. Mithin besteht ein weiter wachsender Bedarf an Mobilität, auch wenn der demografische und gesellschaftliche Wandel ihre Art verändern wird. Aus diesen Erwägungen, gepaart mit der aufgezeigten Situation der Hamburger Pendler, erwachsen die folgenden allgemeinen Empfehlungen.

- **Ein Neubau sollte sich eher auf den ÖPNV und die Fahrradinfrastruktur konzentrieren statt den motorisierten Individualverkehr zu fördern.** Hierfür spricht zum einen die bereits gut ausgeprägte Nutzung des ÖPNV in Hamburg bei weiter zunehmenden Fahrgastzahlen. Zum anderen dürften die (direkten) Kosten des motorisierten Individualverkehrs infolge steigender Energiepreise künftig weiter zunehmen.

- **Sofern der Neubau von Verkehrsinfrastrukturen nicht dringend geboten ist, sollte dem Erhalt und der Erweiterung vorhandener Systeme der Vorzug gegeben werden.** Der Neubau von Verkehrsinfrastrukturen geht bei begrenzten Mitteln stets zulasten von Investitionen in den Erhalt oder den Betrieb bestehender Einrichtungen. Demnach sind die Opportunitätskosten derartiger Investitionen stets zu berücksichtigen.


- **Die Vernetzung der Verkehrsträger sollte weiter gefördert und ausgebaut werden.** Künftig dürfte die Bedeutung der sogenannten Multimodalität weiter zunehmen. Hierunter versteht man die Benutzung verschiedener Verkehrsträger zur Erreichung des Fahrtzieles. Neue Technologien werden diese Entwicklung zwar befördern. Jedoch ist eine weitere Unterstützung bestehender oder anlaufender Konzepte (Sharing-Angebote von Pkw und Fahrrädern, Applikations-basierte Informationssysteme, Park & Ride etc.) wünschenswert.

Grundsätzlich ist zu beachten, dass kombinierte Maßnahmen die größte Wirkung erzielen. Notwendig sind demnach integrierte Konzepte, bei denen die einzelnen Instrumente in die gleiche Richtung zielen. Anzustreben ist ferner ein verstärkter Fokus auf eine personen- anstelle einer fahrzeugorientierten Herangehensweise.

Impressum

Herausgeber: Hamburger Sparkasse AG
 Unternehmenskommunikation
 Wikingerweg 1
 20537 Hamburg
 www.haspa.de

Bei Rückfragen: Marcus-Andree Schoene
 Tel.: +49 (40) 3579 3626
 E-Mail: Marcus-andree.schoene@haspa.de

Verfasser:  Hamburgisches WeltWirtschaftsinstitut
 gemeinnützige GmbH (HWWI)

Linus Holtermann, Alkis Otto, Sven Schulze
 unter Mitarbeit von Andreas Lagemann, Stefan Tonn

Titelbild: Collage aus © Kara – Fotolia.com,
 © eyewave – Fotolia.com, © danr13 – Fotolia.com,
 © holgs – istock-photo.com

Gestaltung: www.mediengestaltung-doehren.de

Erhebung: Hamburg, November 2013

Haftungsausschluss

Wir haben uns bemüht, alle in dieser Studie enthaltenen Angaben sorgfältig zu recherchieren und zu verarbeiten. Dabei wurde zum Teil auf Informationen Dritter zurück ge-griffen. Einzelne Angaben können sich insbesondere durch Zeitablauf oder infolge von gesetzlichen Änderungen als nicht mehr zutreffend erweisen. Für die Richtigkeit, Vollständigkeit und Aktualität sämtlicher Angaben kann daher keine Gewähr übernommen werden.