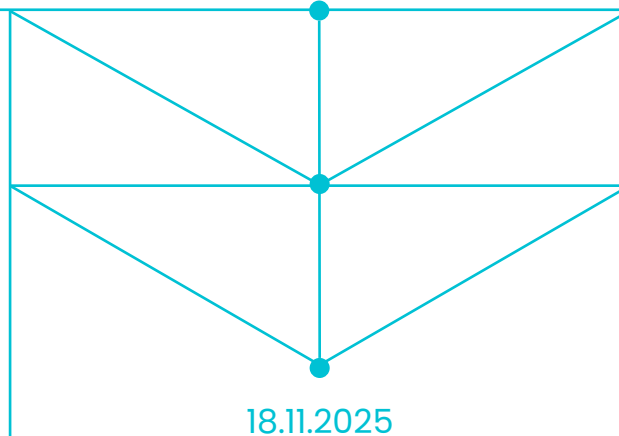


Umwelt, Verkehr und Lebensqualität zwischen Stadt und Umland – Einblicke in das Projekt GeSGo

TUHH
Technische
Universität
Hamburg



Institut für
Verkehrsplanung
und Logistik

Herbstsymposium 2025

Mattis Helmrich (M.Sc.)

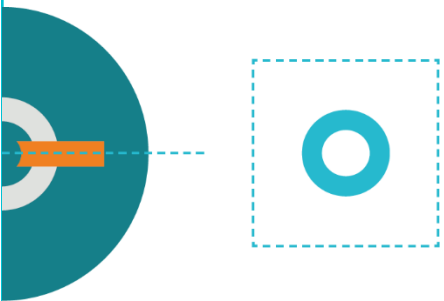
1. Ausgangslage

- Siedlungs- und Verkehrsentwicklung
- Pendelmobilität

2. Forschungsvorhaben

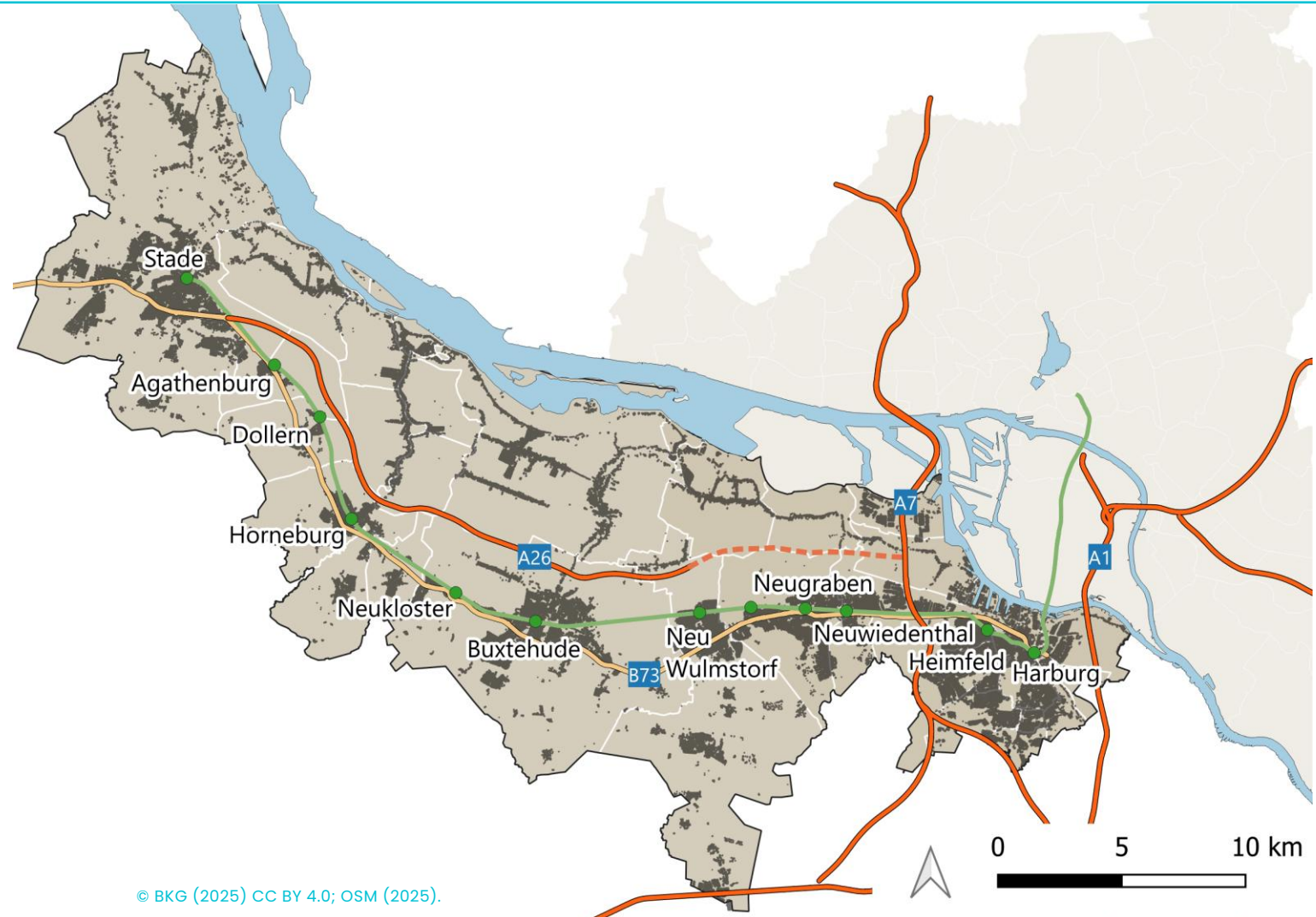
- Pendeln und Gesundheit
- Datenerhebung

3. Ausblick



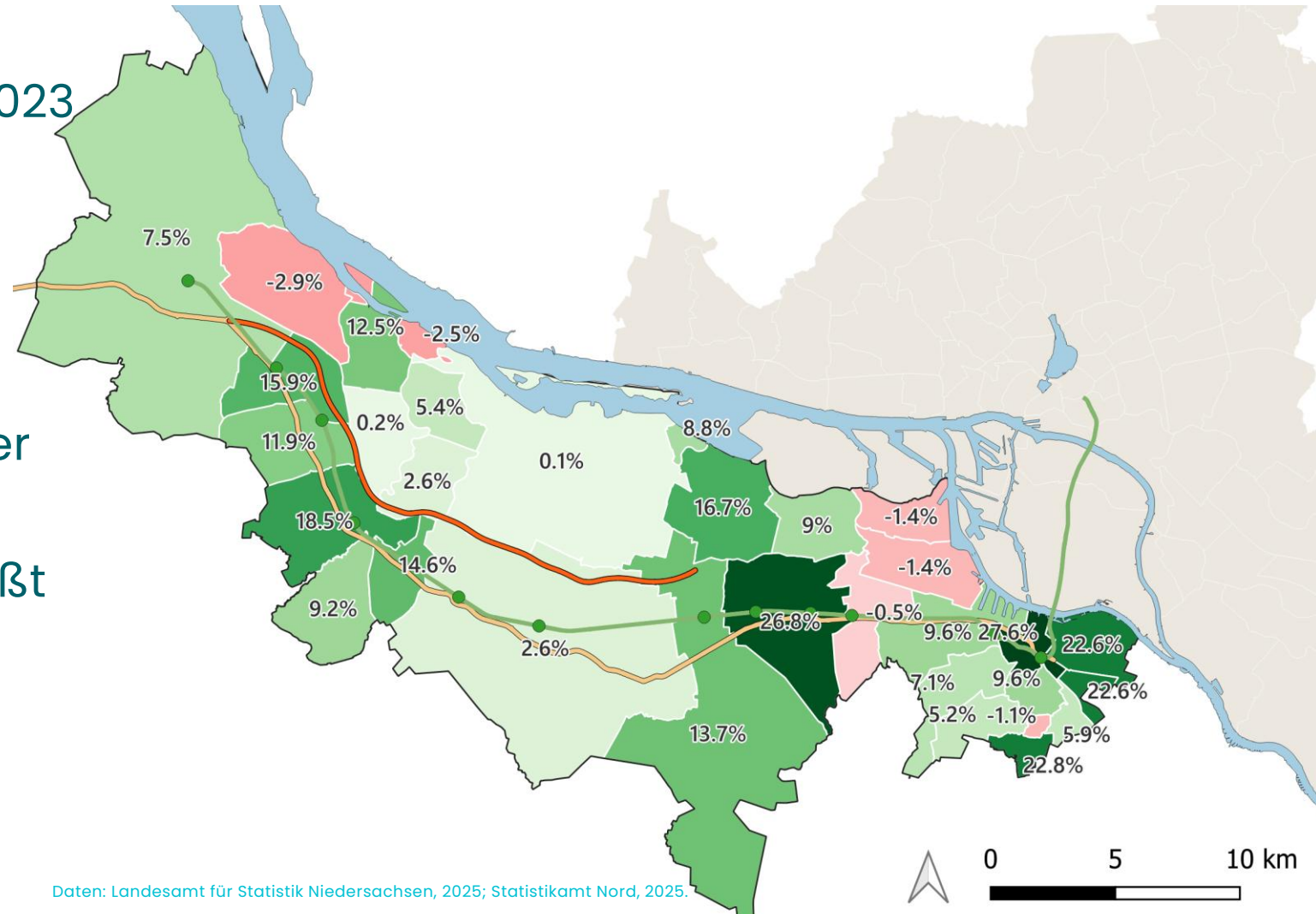
Stadt-Umland-Verflechtungen

- Verkehrsinfrastruktur als Verbindung zwischen Kernstadt und Umland
- Siedlungsentwicklung entlang der Bahntrasse und Bundesstraße



Bevölkerungsentwicklung 2013–2023

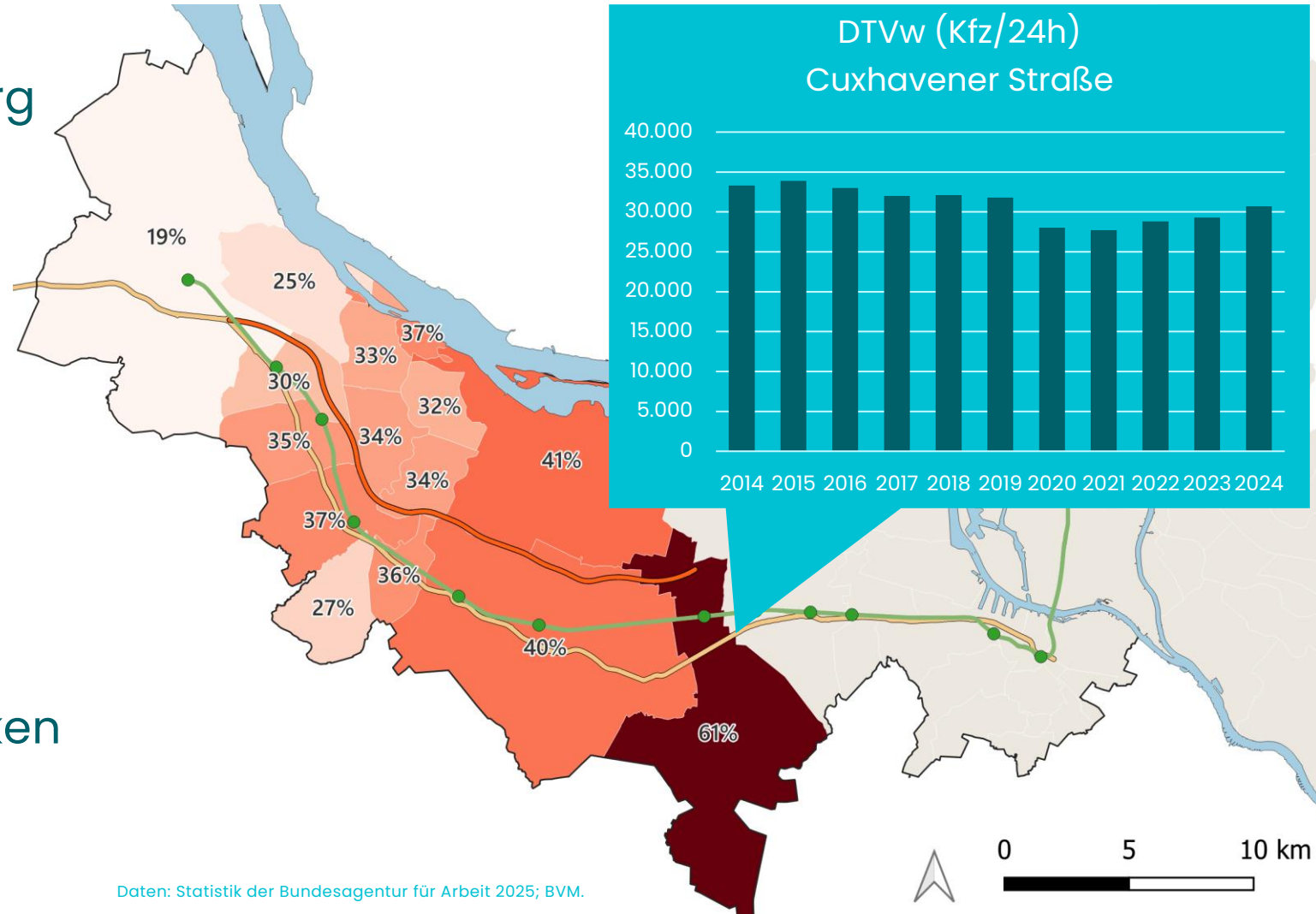
- Positive Entwicklung in den meisten Gemeinden
 - ⇒ Besonders in Stadtteilen und Gemeinden mit guter Schienenanbindung
 - ⇒ Verkehrsinfrastruktur stößt an Grenzen



Daten: Landesamt für Statistik Niedersachsen, 2025; Statistikamt Nord, 2025.

Auspendler-Quote nach Hamburg

- Viele Gemeinden mit hoher Auspendler-Quote
 - ⇒ Je näher an Hamburg, desto höher der Anteil
- Über 22.000 Erwerbstätige pendeln nach Hamburg
- Zunehmende Verkehrsstärken nach Corona



Daten: Statistik der Bundesagentur für Arbeit 2025; BVM

Belastung für Pendelnde

- Unzuverlässigkeit der Verkehrsinfrastruktur erweckt mediales Interesse

[illegible]

Die DEXTRE DER LANDKREIS STADE

Kaum Hoffnung für Pendler

ndem Tisch Probleme der Bahnstrecke - Veraltete Technik bereitet die größten Sorgen

oder Auto? Das fragen sich Berufspendler im Landkreis Stade. Kein Verkehrsmittel verspricht einen störungsfreien Betrieb. Schienen-netz

Bahngäste im Landkreis aufgerufen, ihr Zugausfall-Verständnis per E-Mail zu zeigen. Im Durchschnitt werden 2023 bis 11. Juni 2024 ca. 68 Minuten Zugausfälle gemeldet.

Wie beständig ist das Problem?

Signal, Weichen und Stellwerke sind das Problem

Was macht den Bahnbetrieb auf der Strecke zwischen Stade und Neugraben so anfällig? Störungen bei Signalen, Weichen und Stellwerken. Oder auch kurzfristige Reparaturen. Das bekamen Fahrgäste aus dem Landkreis Stade in den vergangenen Wochen als Gründe zu hören. Jan Schröder berichtet in Buxtehude noch von einem Luftballon, der sich in der Oberleitung verfangen hatte und Kurzschlüsse verursachte.

„Wir verspüren mehr Störungen in der Infrastruktur“, sagte Jan Schröder. Ob die Bahnstrecke im Landkreis Stade und im Hamburger Süden nur noch Birgit Butter wissen. Dem widerspricht Kristina Theiß. Sie leitet das Instandhaltungsmanagement der Deutschen Bahn im Bezirk Hamburg. Theiß erläuterte es so: Die Strecke im Hamburger Süden sei älteren Jahrgangs. Die Stellwerke seien einwandfrei gepflegt und gewartet, versicherte Schröder. Er formuliert es so: Im Alter zwicke es eben manchmal.

Ein zusätzliches drittes Gleis würde den Bahnbetrieb nicht zuverlässiger machen, sagte Schröder. Digitale Steuerungstechnik dagegen schon. Züge könnten im 90-Sekunden-Takt aufeinander folgen. Wie also könnte die Bahnstrecke widerstandsfähiger gegen Störungen werden? „Wir brauchen einen Plan, die Stellwerke zu erneuern“, sagte Schröder. Am Ende geht es um Geld. Geld, das vom Bund kommen müsste.

Eine Chance sei der 500-Milliarden-Euro-Sonderfonds zur Unterstützung von Infrastruktur, Verteidigung und Klima-

schutz. Schröder schlägt eine gemeinsame Initiative von Bahnunternehmen und Politik aus der Region vor. Der Fonds weckt Begehrlichkeiten in ganz Deutschland. Für Bahnpendler im Landkreis Stade besteht dann kaum Aussicht auf Besserung in den kommenden fünf bis zehn Jahren.

„Die Zufriedenheit der Fahrgäste geht in den Keller“

Wie dringend notwendig das ist, machte Erster Kreisleiter Torsten Heinze deutlich: „Die Zufriedenheit der Fahrgäste geht in den Keller“, sagte er. Die Folge: Elf von zehn Fahrgästen gehen mittlerweile zurück vom Zug auf die Straße. Als Ausweichlösung rufe die Bahn bis neun Jahren aber nicht. Mehrere Straßenbauprojekte würden den Autoverkehr stören.

Die Frustration bei Pendlern bereitete dem Landkreis Stade ein Personalproblem. „Wir kriegen keine Bewerbungen aus Hamburg mehr“, sagte Heinze. Dringend benötigte Fachkräfte blieben fern. Und wer aus Hamburg eine Stelle angenommen habe, suche sich nach zwei oder drei Jahren woanders einen Job. Weil er nicht zuverlässig zur Arbeit nach Stade und/oder wieder zurück komme.

Bahn im Stadthaus (von links); Mitte: binger; hinten: Arne H.

Hintergrund.com

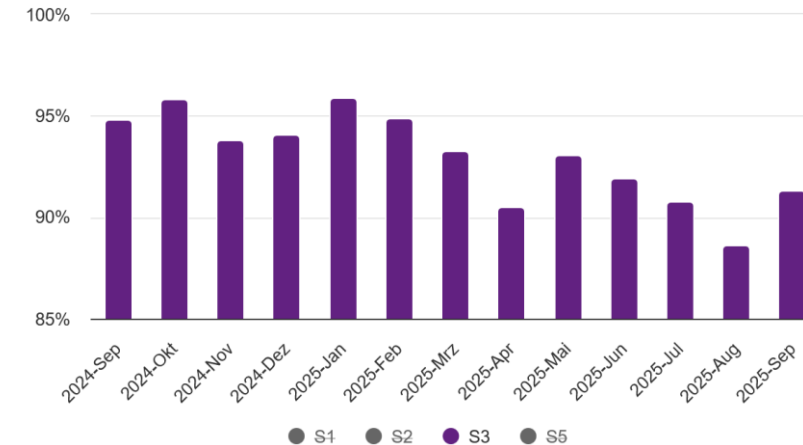
6

Belastung für Pendelnde

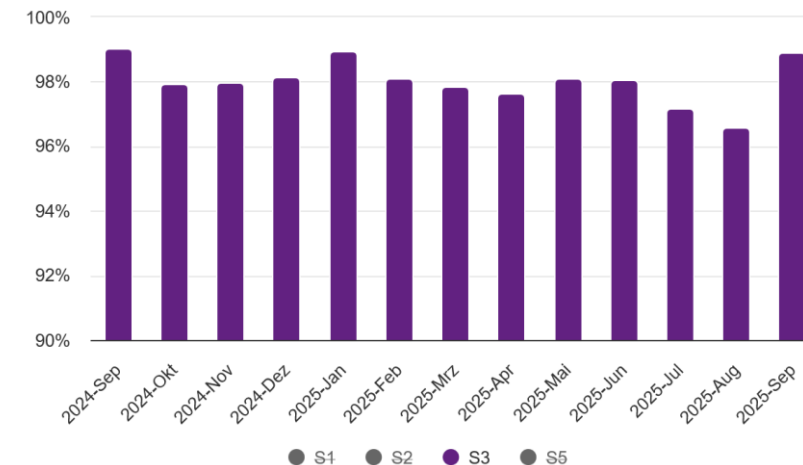
- Unzuverlässigkeit der Verkehrsinfrastruktur erweckt mediales Interesse
- Bestätigung durch hvv Qualitätsmonitor

Pünktlichkeit S-Bahn - einzelne Linien

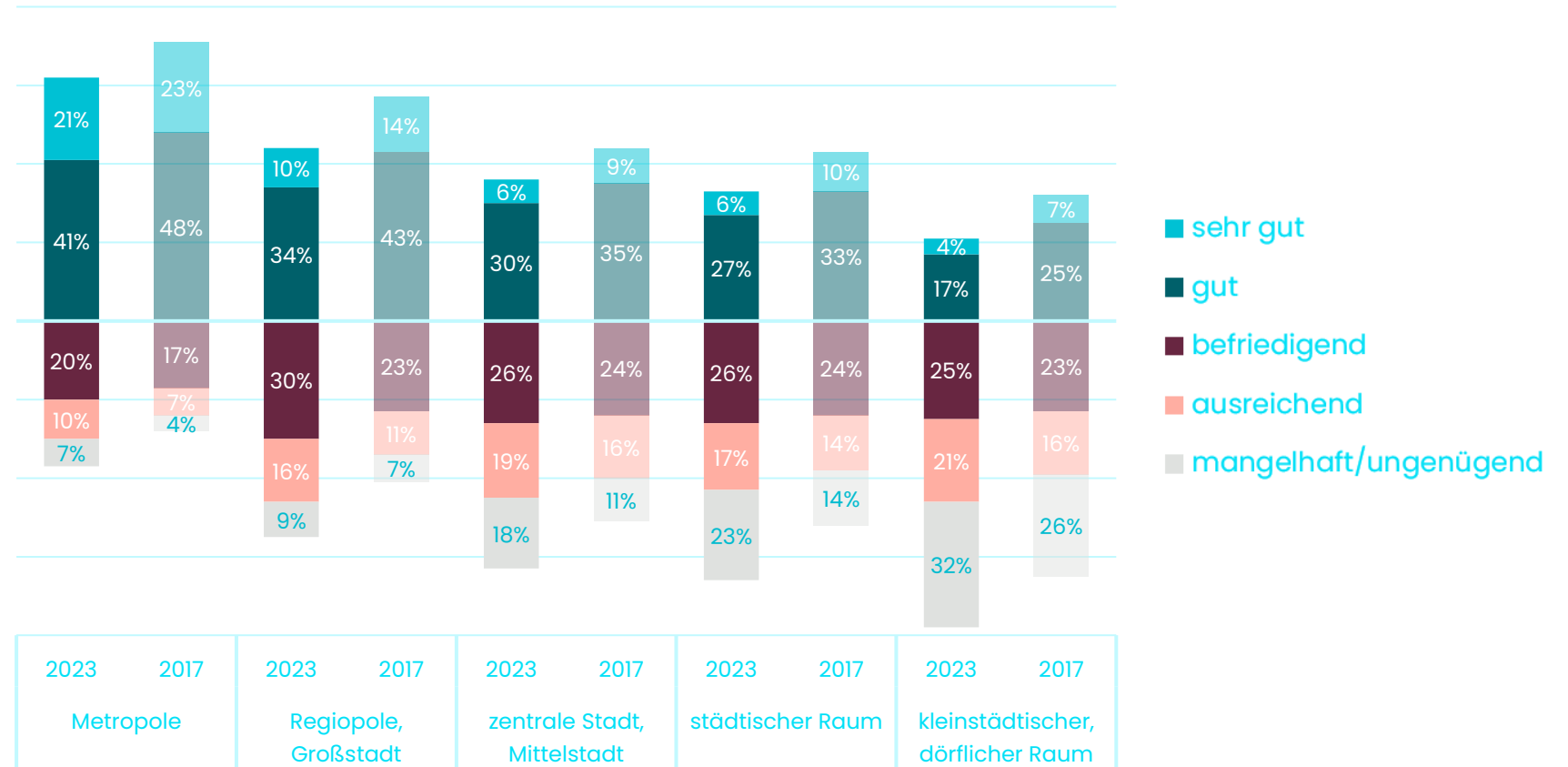
3-Min-Grenze



Zuverlässigkeit S-Bahn - einzelne Linien

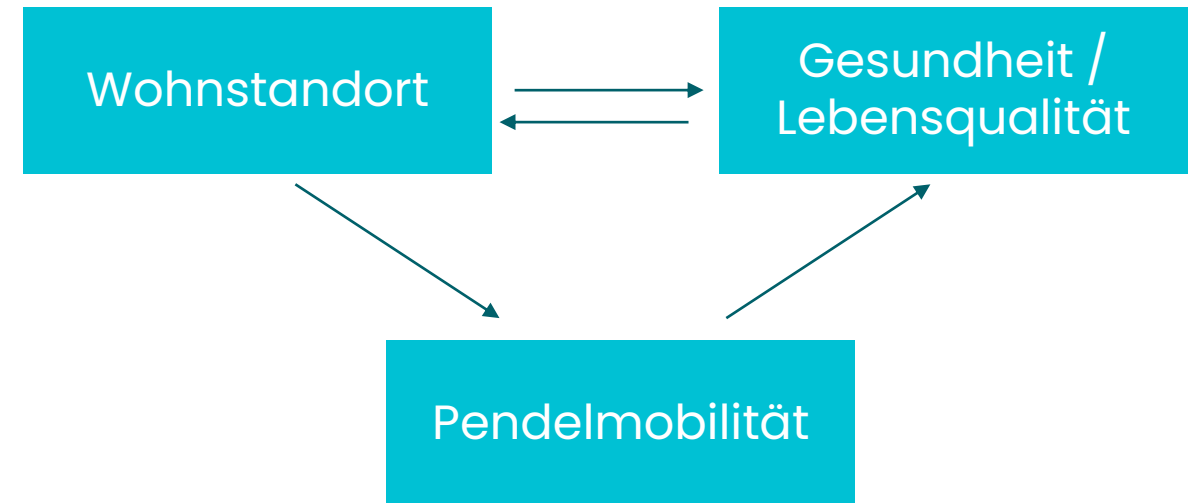


Zufriedenheit mit dem ÖPNV 2023 und 2017



Forschungsfragen

- Inwiefern beeinflusst Pendeln die Lebensqualität der im Verkehrskorridor lebenden Menschen?
- Welchen Einfluss haben wahrgenommene Pendelbelastungen auf die Bewertung von Wohnstandorten?



Zusammenhänge von Pendeln und Gesundheit

- Einfluss auf physische Gesundheit und Wohlbefinden durch
 - ⇒ Aktive Mobilität (Zu-Fuß, Fahrrad) vs. Passive Mobilität (Auto, ÖV)
- Einfluss auf positive und negative Affekte (z.B. Stress) während des Pendelns
 - ⇒ Wahrnehmung von Kontrolle als wichtiger Prädiktor
- Einfluss auf Zufriedenheit mit anderen Lebensbereichen (Spill-over)
 - ⇒ Weniger Zeit für Erholung und soziale Beziehungen (Zeitsouveränität)
- ⇒ Wenig Evidenz wie mit wahrgenommenen Pendelbelastungen umgegangen wird (kurzfristige/langfristige Coping-Strategien z.B. Umzug, Jobwechsel)

Primärdatenerhebung

- **Population:** Erwerbstätige mit Wohnsitz im Untersuchungsraum
- **Exposure:** Pendelverhalten (Häufigkeit, Dauer, Verkehrsmittelnutzung, ...)
- **Outcome:** Subjektives Wohlbefinden, Zufriedenheit mit Lebensbereichen, HRQoL
- **Method:** Mixed Methods -> standardisierte Online-Befragung, Interviews

Nächste Schritte

- Primärdatenerhebung
 - ⇒ Fragebogenentwicklung und Pretest
 - ⇒ Durchführung
- Analyse Mobilitätsverhalten
 - ⇒ Daten der „Mobilität in Deutschland“-Erhebung





Vielen Dank!